

Pour un grand parc métropolitain à l'Est de Liège

Un scénario à long terme pour le
développement du quartier de Chênée

Une étude de Caroline Minon et François Schreuer, décembre 2014



URBAGORA

DES IDÉES
POUR LA VILLE

Table des matières

1. Introduction.....	3
2. Le projet « Haïsses-Piedroux ».....	4
2.1. Les grandes lignes du projet « Neufcour ».....	4
2.2. Faiblesses du projet.....	5
2.3. Limites du concept d'écoquartier	8
3. Une stratégie territoriale.....	10
4. Un parc métropolitain entre Chênée, Beyne-Heusay et Vaux-sous-Chèvremont.....	10
4.1. Raisons d'être d'un grand parc métropolitain	10
4.2. Esquisse de définition d'un périmètre.....	11
4.3. Une possible urbanisation en bordure du parc.....	12
4.4. Un espace pour développer le maraîchage et la viticulture.....	14
4.5. Une fonction de loisirs.....	16
4.6. Une fonction éco-touristique.....	17
4.7. Accessibilité au parc.....	17
5. Développer un quartier mixte sur le site « cuivre et zinc ».....	19
5.1. Une localisation exceptionnelle.....	19
5.2. Un potentiel, à terme, de 500 logements.....	20
5.3. Mixité fonctionnelle et diversité des typologies.....	21
5.4. Des équipements collectifs.....	23
6. Valoriser le site du confluent de la Vesdre et de l'Ourthe.....	24
6.1. Le confluent, une fonction paysagère majeure.....	24
6.2. Le nécessaire remplacement du pont.....	25
6.3. Inscrire le site dans un maillage vert.....	25
6.4. Un espace ludique et de loisirs.....	25
6.5. Une fonction métropolitaine en bord de Vesdre ?.....	26
7. Repenser fondamentalement la mobilité dans le quartier.....	26
7.1. Mailler les itinéraires cyclo-pédestres.....	26
7.2. Ne plus laisser le transit automobile entrer dans le quartier.....	27
7.3. Envisager le passage du tram dans le coeur du quartier.....	29
7.4. Réorganiser les lignes de bus autour de la gare.....	31
7.5. L'enjeu d'un « Parking relais » ?.....	31
8. Développer un arc piéton sur les rues de l'Eglise et de la Station.....	32
8.1. Soutenir l'activité commerciale.....	32
8.2. Un marché couvert sur le site du confluent.....	32
8.4. Une tour en bord de Vesdre ?.....	33
9. Processus & financement.....	35
9.1. Changer d'attitude à l'égard de la promotion immobilière.....	35
9.2. Pour amorcer le processus : le FEDER.....	35
9.3. Une maîtrise publique du foncier.....	35
9.4. Implication des opérateurs publics.....	36
9.5. Des concours d'architecture.....	36
10. Conclusion.....	37

Education permanente. Cette étude est publiée dans le cadre de la mission d'Education permanente de l'asbl urbAgora, avec le soutien du ministère de la Culture de la Communauté française de Belgique.

Les auteurs. Caroline Minon, architecte et urbaniste, est membre de l'équipe permanente d'urbAgora. François Schreuer est le coordinateur de l'asbl.

Infographie : Caroline Minon. Dessin : Fabien Denoël. Mise en page : François Schreuer.

Remerciements. Les auteurs remercient notamment Françoise André, Léa Collard, Joseph Collard, Jean-Pierre Collette, Virgine Evrard, Jean-Pierre Goffin, Christian Lucas, Benoit Noël, Julien Pieron, Benjamin Sosa, Jean François Specht et Gentiane Tomsin pour leurs précieux apports respectifs.

Editrice responsable. Mathilde Collin, présidente de l'asbl urbAgora.

Pour nous contacter. Asbl urbAgora, Rue Saint-Denis 10, 4000 Liège, 04.237 00 04, secretariat@urbagora.be.

1. Introduction

Le présent document présente un scénario cherchant à articuler une analyse des enjeux urbanistiques à long terme et des propositions concernant le quartier de Chênée et ses environs, dans les vallées formées par le confluent de la Vesdre et de l'Ourthe, au carrefour des communes de Liège, de Chaudfontaine et de Beyne-Heusay.

Ce document est une première version aboutie d'une réflexion qui a vocation à se poursuivre. Cette réflexion se base notamment sur une demi-douzaine de réunions de travail internes à urbAgora, des rencontres avec des habitants du quartier, et des remarques émises lors de la présentation publique de la première version de ce travail.



Vue sur la Vesdre depuis le Pont du Lhoneux.

Ce document, comme toutes les autres publications d'urbAgora, vise d'abord à ouvrir le débat. Les alternatives que nous développons ici aux projets mis aujourd'hui sur la table ne se conçoivent pas autrement que comme des pièces à casser. Autant que les projets eux-mêmes, ce sont aussi les processus mis en oeuvre pour les réaliser qui nous intéressent, mais également le niveau d'exigence que se donne la collectivité dans la production de l'urbain, dans la production de notre futur environnement quotidien.

Le point de départ de cette étude est le projet « Haïsses-Piedroux », projet de 500 logements sur des terrains agricoles magnifiques, projet monofonctionnel et insulaire, projet orienté - par son caractère extensif et l'absence de services de proximité - vers un « tout-à-la-voiture » des plus classiques, bref : projet anti-urbain à

bien des égards, même si certains de ses promoteurs – dotés sans doute d'une vision administrative plutôt que géographique ou humaine de la ville – considèrent qu'un projet situé sur le territoire communal liégeois ne peut, par définition, être de nature péri-urbaine. Si seulement les choses étaient si simples...

Ce point de départ, on s'en écarte bien vite. Car, si le projet « Haïsses-Piedroux » est emblématique – par sa taille, considérable (d'autant plus qu'il pourrait ne s'agir que d'une première phase) ou par sa mono-fonctionnalité –, des questions importantes se posent : comment accueillir les nouveaux habitants dont on nous promet l'arrivée, comment leur permettre de s'installer en ville et dans de bonnes conditions ? De logement, on a besoin : le tout est de savoir lequel.

Le scénario à l'écriture auquel nous nous sommes attelés a dès lors une vocation plus générique, celle de s'intéresser au devenir des noyaux urbains périphériques anciens dont Chênée est un exemple remarquable. Les enjeux qui nous mobilisent ne changent pas : logement, paysage, mobilité, densité, architecture, commerce et emplois de proximité, maintien de la capacité agricole,... dans une perspective à moyen et long terme. Parce qu'on ne nous enlèvera pas le sentiment que les politiques du territoire sont souvent, beaucoup trop souvent, à Liège en tout cas, dépourvues d'une vision d'ensemble, pour des raisons compréhensibles, tenant à la difficulté de faire aboutir aujourd'hui des projets urbains, ou d'autres qui le sont peut-être parfois moins.

Espérons que cette modeste contribution aidera à construire l'évidence de cette nécessité.

2. Le projet « Haïsses-Piedroux »

2.1. Les grandes lignes du projet « Neufcour »

Ce projet immobilier est porté par la société immobilière Neufcour¹ et la société Bouille ; il concerne une zone légèrement inférieure à 35 hectares, inscrite dans le secteur du Ry-Poney² et située à six kilomètres à vol d'oiseau de l'hyper-centre liégeois. Constituée comme une société anonyme, la société financière de Neufcour trouve son origine lors de la scission des anciens charbonnages de Wérister, dont les concessions sont principalement situées à l'orée du plateau de Herve.



Plan Masse du projet « Haïsses-Piedroux ». Source : Pluris

La phase actuelle consiste à construire 500 unités d'habitations (soit une capacité d'accueil d'approximativement 1 500 personnes) dont une partie prendrait la forme d'habitats quatre façades et l'autre – notamment dans la partie comprise entre le RAVeL et la rue de Chèvremont, dans la partie basse du site – d'immeubles à appartements ou de logements sociaux.

- 1 La société Neufcour est constituée en un actionariat dont toutes les parts sont liées directement ou de manière plus éloignée au groupe Duquenne composé d'une trentaine de sociétés dont celle de Patience-Beujonc. A ce stade, précisons tout de même que la société financière Neufcour est le propriétaire historique non seulement du site ici discuté, mais également d'autres terrains avoisinants s'étendant jusqu'au centre hospitalier des Bruyères et au château de Neufcour.
- 2 Notons que lorsque nous parlons dans cette étude du (site du) Ry Poney, nous faisons référence à un fragment du territoire wallon s'étendant depuis la rue de Gaillarmont, à Chênée à la rue Roosevelt, à Chaudfontaine, et de la rue de Neufcour, au Nord à la cité des mineurs, au sud, comprenant ainsi le ruisseau du Ry-Poney, l'ancienne ferme Saint-Anne et le bois de Beyne.

Cependant, il n'est pas exclu que cette première phase d'urbanisation ne soit qu'une porte ouverte à des phases successives qui viendraient progressivement urbaniser l'intégralité du site du Ry-Poney, au-delà même du centre hospitalier des Bruyères. En d'autres termes, ce que nous craignons c'est que l'urbanisation du site des Haïsses-Piedroux ne soit qu'une première étape dans un projet considérable, caractérisé par un tissu urbain lâche et sans cohérence d'ensemble, qui viendrait ainsi manger petit à petit le restant de terres vierges (à comprendre non urbanisées) entre Chênée et Beyne-Heusay.

Les promoteurs présentent leur projet comme un « éco-quartier », sans doute parce la plupart des constructions devraient respecter des nouvelles normes en termes d'isolation. Nous revenons sur cette qualification au point 2.3.

Les prémisses de ce projet remontent au moins aux années '80, époque à laquelle une première version du projet avait été bloquée par la majorité RPSW-Ecolo et son échevin de l'urbanisme Raymond Yans. La propriété des terrains est d'ailleurs historique, puisqu'il s'agit d'anciens terrains miniers issus de la compagnie des charbonnages de Werister.

Le projet actuel prend cependant un tour concret en 2011, année où la société Neufcour formule explicitement son projet dans son rapport annuel et acquiert le site de la ferme du « Père Lejeune », en prévision d'un futur aménagement du site des Haïsses-Piedroux. L'acquisition de ce bien conditionne en effet la création de l'accès principal au site. Depuis lors, la société Neufcour a multiplié les contacts avec différents responsables locaux et professionnels de l'urbanisme liégeois. S'est ensuite déroulé, dans la première moitié de 2012, un volet « participatif », orchestré par le bureau d'étude spécialisé en développement territorial, Tr@me. La quarantaine d'acteurs locaux présents « ont progressivement enrichi le projet d'aménagement du site de leur vision en identifiant les fonctions et vocations que chaque partie du site pourrait remplir en complémentarité des autres quartiers de Chênée et de Chaudfontaine et en cohérence avec l'entité liégeoise aux plans social, économique et culturel »³. Ce processus avait pour but de définir une stratégie de développement des 35 ha considérés⁴. Suite à quoi, un travail de planification urbaine a été confié au bureau pluridisciplinaire Pluris et quant à lui, été rendu public lors d'une réunion de présentation le 4 juin 2014.

2.2. Faiblesses du projet

A priori, l'initiative de la société Neufcour semble répondre à un besoin en matière de logements : on s'attend, en effet, à ce que Liège, comme d'autres centres urbains belges, connaisse, dans les années à venir, une croissance démographique rapide et surtout, qu'en raison de la poursuite de la réduction de la taille moyenne des ménages, la demande de logements augmente fortement⁵. Si l'on en croit les estimations du Bureau du Plan⁶, c'est au bas mot plusieurs dizaines de milliers de ménages qui font venir gonfler la population de l'agglomération liégeoise d'ici les trente prochaines années. C'est par conséquent plusieurs milliers de logements supplémentaires qu'il faudrait pouvoir produire sur ce territoire.

3 Cf. <http://trame-sclr.blogspot.be/2012/07/demarche-participative-menee-dans-le.html>

4 Soit une superficie neuf fois supérieure à celle du site de Bavière... pour un nombre de logements inférieur à celui qui était envisagé dans le Master Plan Anorak & alii.

5 Notons cependant que ce postulat ne dispense pas Liège d'une réflexion sur le type de logements qu'il faut produire ; une croissance démographique n'implique pas nécessairement une demande accrue sur tous les segments du marché.

6 Bureau du Plan. Perspectives des ménages 2013 – 2060.



Il n'en reste pas moins que ce développement immobilier pose un certain nombre de questions. Certaines d'entre elles ont déjà été, d'ailleurs, soulevées par le collectif de quartier « Au non de Chênée ».

- La première concerne l'impact éventuel d'un tel projet en termes de mobilité. Même si une étude d'incidences (EIE), qui est – rappelons-le – obligatoire pour un projet de cette ampleur, devrait revenir en détails sur les conséquences que le projet des Haïsses-Piedroux pourrait avoir sur la mobilité chênéenne, on ne peut que soulever le manque d'attention qui semble actuellement porté à cette question. De fait, les documents dont nous disposons ne font état d'aucun problème de mobilité grave à l'échelle du quartier suite à l'implantation d'un quartier de 500 logements. Pour notre part, ce point ne semble guère avoir été approfondi.

En effet, le périmètre étudié est d'abord relativement peu accessible aux transports en commun et il ne semble pas que des aménagements et des renforcements de lignes aient été, pour le moment, étudiés. Dans le projet tel qu'il a été élaboré, certaines habitations se trouveront donc à plus de vingt minutes de marche de l'arrêt de bus le plus proche. Tout laisse donc à penser que la plupart des déplacements liés à cet éco-quartier prendront la forme de déplacements automobiles. Les chiffres qui circulent à cet égard font état de plus de 2 000 trajets supplémentaires par jour. Or, le caractère accidenté de la zone concernée peut faire craindre des difficultés de circulation, à proximité même des habitations projetées. Par ailleurs, le centre de Chênée – qui devrait constituer la principale voie d'écoulement de ce trafic supplémentaire – est d'ores et déjà très fortement congestionné.

- Par ailleurs, on sait que les abords de la Vesdre sont particulièrement exposés aux risques de crues en période de fortes pluies. On se souvient notamment des inondations de janvier 2011⁷. On peut craindre que la mise en place du projet, dans un site en déclivité, ne se solde par une disparition des éléments naturels qui jusqu'à présent freinaient l'écoulement des eaux, et n'entraîne donc des risques accrus pour les zones situées en aval.

⁷ Michel Grétry, RTBF, 7 janvier 2011. http://www.rtbef.be/info/regions/detail_chenee-un-sous-affluent-de-la-meuse-occasionne-de-nombreux-degats?id=5583933

- Dans le même ordre d'idée, certains intervenants, dans le quartier, font aussi état de risques géologiques liés, entre autres, au fait que cette zone prend place sur un territoire où l'on compte d'anciennes galeries minières, faisant ainsi craindre pour la stabilité des sols.
- En matière environnementale, notons que le projet aura, en outre, des répercussions importantes sur le paysage, dans la mesure où les zones concernées sont visibles depuis les deux versants de la vallée de la Vesdre, et sur la biodiversité. En effet, on dénombre pas moins de 110 espèces de végétations différentes rien que sur le terroir de Basse Ransy⁸ – qui n'est qu'une petite partie du site du Ry-Poney – dont des pelouses calaminaires.

Au-delà de cela, nous pensons que le projet tel qu'il est envisagé questionne surtout le type d'urbanisation que nous souhaitons développer pour les années à venir.

Plusieurs publications officielles régionales⁹ ont en effet mis en évidence le fait, qu'à l'avenir, la réponse à apporter aux nouvelles demandes de logements ne pourra plus passer par la construction de nouvelles habitations de type « quatre façades ». Il est bien connu désormais que les phénomènes d'étalement urbain liés à ce type d'urbanisation contribuent à augmenter considérablement la contribution des villes au réchauffement climatique. Celle-ci est – on le sait maintenant – inversement corrélée à la densité de population, ce qui est parfaitement logique puisqu'une structure d'habitat insuffisamment dense complexifie, bien évidemment, la mise en place et la gestion d'une infrastructure de transports publics¹⁰. De ce point de vue, le projet « Haïsses-Piedroux » qui devrait se traduire par une densité de logements particulièrement faible – 14 logements à l'hectare contre la densité minimale de 25 logements par hectare suggéré par le ministère wallon de l'aménagement du territoire¹¹ – ne peut qu'inquiéter.

En outre, ce projet – en tout cas en son état actuel – nous semble quasiment monofonctionnel, quoi qu'en disent ses promoteurs : centré exclusivement sur la fonction de logement, il n'intègre ni services, ni équipements collectifs, ni commerces.

De surcroît, on peut craindre qu'il ne favorise guère la mixité sociale et intergénérationnelle. Selon le Bureau du Plan, la part des personnes âgées ne devrait cesser d'augmenter pour atteindre le seuil des 26 % en 2060 : vu l'éloignement des habitations prévues par rapport aux services, il nous semble que le projet des Haïsses-Piedroux ne sera dans les faits destiné qu'aux personnes disposant d'un véhicule motorisé. Par ailleurs, nous savons que des logements sociaux sont prévus dans le projet directeur mais ceux-ci sont concentrés, de manière très localisée, uniquement à l'Ouest du site, c'est-à-dire dans sa partie la plus basse.

Le développement de tels lotissements socialement homogènes ne peut d'ailleurs qu'accentuer le risque de voir d'autres quartiers de la ville se vider progressivement de ménages de classe moyenne et de les voir se « ghettoïser », entraînant ainsi une dualisation de l'espace urbain.

Enfin, il nous semble, qu'il faut être particulièrement attentif aux surcoûts que de tels projets, à densité faible de population, pourraient générer. Si ceux-ci entraînent comme nous venons de le voir, des surcoûts sociaux et écologiques, les coûts économiques ne sont pas pour autant en reste – au plan individuel, mais aussi pour les pouvoirs publics et la collectivité dans son ensemble. En effet, si la construction des voiries internes au projet va être prise en charge par ses promoteurs, de nouvelles infrastructures devront être créées – et d'autres renforcées – pour recevoir le trafic engendré par la construction de cet ensemble de logements. La question est donc de savoir qui prendra en charge le financement de ces aménagements. Se pose aussi d'ailleurs la question de l'entretien de

8 Pays des Terrils. « Bilans des relevés biologiques. Site du Basse Ransy Nord »

9 En particulier le nouveau « Code du développement territorial » (CoDT).

10 Les déplacements représentent presque 25 % de la consommation finale d'énergie en Wallonie dont 61 % pour le transport des personnes (SPF mobilité et transports).

11 Politique d'aménagement du territoire pour le 21^e siècle, lignes de force, novembre 2010.

ces voiries et des autres systèmes de réseautage – eau, électricité, etc. – et celle relative au financement des services de collecte de déchets. Le risque évidemment est de voir ces coûts gonfler la note payée par la collectivité¹².

En résumé, qualifier ce projet immobilier d'« éco-quartier » nous semble inadéquat.

2.3. Limites du concept d'écoquartier

Plus largement, on peut s'interroger sur la notion d'« éco-quartier » et sur son usage désormais quasiment systématique pour désigner les grands projets immobiliers.



Freiburg, éco-quartier de Rieselfeld.

Formellement, le projet des Haïsses-Piedroux a été soumis au questionnaire d'évaluation mis en place à cet égard par la Région Wallonne. Et, d'après le LEMA¹³ (ULg), qui a réalisé l'évaluation du projet, il correspondrait parfaitement à ce qu'il est convenu d'attendre d'un éco-quartier. Mais plusieurs des réponses apportées nous paraissent sujettes à questionnement.

Le questionnaire mentionne la proximité « à moins de 1.000 mètres » d'une gare, en l'occurrence celle de Chênée. Ce critère n'est cependant rempli... qu'à vol d'oiseau, ce qui n'a évidemment guère de sens. N'importe quel observateur doté d'un peu de temps et d'une paire de chaussures pourra facilement constater que le point le plus proche – c'est à dire le plus bas – du projet est actuellement distant d'au moins à 20 minutes à pied de la gare de Chênée (dans laquelle ne passe qu'un train par heure dans chaque direction). Au surplus, la déclivité pour rejoindre le site des Haïsses-Piedroux depuis la gare n'est pas négligeable, ce qui peut s'avérer sérieusement rédhitoire.

Deuxièmement, le questionnaire fait aussi valoir que les voiries en cul-de-sac représenteraient moins de 20 % du total des voies de circulation automobile. Mais le projet dans son état actuel ne répond à ce critère que de façon formelle. Effectivement, il n'y a quasiment pas de voies en cul-de-sac. Par contre il y a beaucoup de boucles internes au site. En tout état de cause, le tracé de la voirie tel qu'il est projeté ne sert pas à relier le

12 Sur cette question, voir Halleux, J.-M., Lambotte, J.-M., & Bruck, L. (2008), « Etalement urbain et services collectifs : les surcoûts d'infrastructures liés à l'eau » in *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, (1), 21-42.

13 Local Environment Management & Analysis.

quartier à ceux dont il est voisin.

Troisièmement, le questionnaire de la Région wallonne requiert qu'il y ait « plus de 50 % de logements mitoyens » ce qui, en soi, n'est pas particulièrement contraignant. En outre, ce critère n'est rempli aux « Haïsses-Piedroux » que dans la mesure où l'on accepte de prendre en compte les logements sociaux prévus dans la partie basse du site. Si on ne prend pas en compte ceux-ci, le projet se caractérise plutôt par la présence massive de maisons semi-mitoyennes ou de maisons de type « quatre façades ».

Plus largement, comme l'écrivait le chercheur (ULB) Pierre Vanderstraeten¹⁴ dès 2011, l'appellation d'éco-quartier – ou de « quartier durable » – est aujourd'hui utilisée à tort et à travers. Ce qui semble sûr c'est que pour qu'un projet puisse sérieusement être considéré comme durable, il faut qu'il réponde non seulement à des critères écologiques (performance énergétique des bâtiments, réduction de la part modale liée à la voiture,...) mais aussi économiques (présence d'activités économiques, création d'emplois,...) et sociaux (mixité sociale, cohabitation intergénérationnelle,...). Or, on peut à tout moins douter que le projet des Haïsses-Piedroux réponde à ces différents critères. On peut donc se demander si l'on n'est pas ici typiquement dans une stratégie de « greenwashing »¹⁵.

Au delà de ce qui précède, ce qui nous semble frappant au niveau des procédures, c'est que ce projet immobilier – dont l'ampleur est considérable – n'ait pas, malgré les quelques initiatives confiées à la SCRL Tr@me, donné lieu à davantage d'information et de concertation, et ceci d'autant plus que ce projet est tel qu'il va immanquablement avoir des conséquences non seulement sur les habitants se situant à proximité directe de la zone concernée, mais aussi sur les résidents de l'ensemble du quartier de Chênée, de Vaux-sous-Chèvremont et de Grivegnée.

14 P. Vanderstraeten (dir.), « Eco-quartiers : faut-il labelliser... ? », Les Cahiers Nouveaux, n°78, 2011. P.60 – 68.

15 Le « Greenwashing » est un procédé de marketing qui vise à donner à une initiative ou un produit une image éco-responsable, en misant un maximum sur l'image apportée à sa publicité, en ne se préoccupant pas réellement de l'empreinte écologique de celui-ci.

3. Une nécessaire stratégie territoriale

Au-delà de son analyse casuistique et de la démonstration qu'on peut faire qu'il est très loin – si du moins on donne une valeur à ce concept – d'être l'« écoquartier » que se promettent de construire, l'arrivée dans le paysage du dossier « Haïsses-Piedroux » démontre aussi et surtout l'absolue nécessité, pour les autorités publiques, de mener une réflexion sur les perspectives d'urbanisation dans le long terme à l'échelle du territoire communal sinon à celle de l'agglomération.

En effet, un relevé attentif de l'actualité urbanistique¹⁶ montre qu'une dizaine de milliers de logements sont actuellement en projet sur le seul territoire communal liégeois, sans que leur production soit accompagnée par la moindre planification publique.

Et si, à moyen ou long terme, les prévisions du Bureau du plan font état – on parle des décennies à venir –, d'une augmentation sensible du nombre d'habitants de l'arrondissement de Liège, dans l'horizon prévisible des quelques années qui arrivent, par contre, la capacité d'absorption de logements neufs par le marché immobilier liégeois est loin, très loin, de permettre l'aboutissement de tous les projets aujourd'hui envisagés.

Il en découle naturellement que tous ne seront pas construits. Cette situation – celle d'une mise en concurrence assez dure entre projets – débouche à notre estime sur le report ou l'abandon des projets les plus difficiles – et donc les plus coûteux – à mener à bien. Le problème, c'est que ces projets sont aussi souvent ceux qui sont les plus centraux, et parfois les plus importants pour l'évolution urbaine de la ville¹⁷.

Sans même parler ici de Droixhe, qui soulève d'autres enjeux en matière de logement, l'interminable saga du site de Bavière est la démonstration de cette impasse. Malgré un projet ayant fait l'unanimité sur sa qualité, malgré une localisation exceptionnelle, malgré l'engagement d'un acteur immobilier de premier plan dans ce projet, on sait ce qui est advenu : les travaux ont été interrompus en 2008, peu de temps après avoir démarré. Et il nous semble que l'explication généralement donnée – celle de la faillite de Fortis, la banque qui était associée au projet – n'est pas suffisante pour justifier l'abandon du projet (tous les projets menés par ce promoteur n'ont d'ailleurs pas été abandonnés). Une partie au moins de cette explication tient au fait que les appartements ne se vendaient pas suffisamment, le marché liégeois étant incapable d'absorber une telle masse de logements neufs, a fortiori au prix pratiqués.

Pendant que Bavière reste à quai, de nombreux autres projets, plus simples, souvent monofonctionnels et situés sur des terrains n'ayant jamais été urbanisés, continuent à voir le jour, notamment en périphérie. Leur implantation tient rarement compte du réseau de transport public existant ou de ses évolutions possibles. Ce résultat de cette politique du laisser-faire est une véritable bombe territoriale, associant un impact environnemental lourd (habitat non mitoyen, situé dans des espaces peu ou pas accessibles sans voiture, souvent implanté sur des terres retirées à l'activité agricole), un coût important pour les pouvoirs publics (la faible densité fait exploser le coût de déploiement et d'entretien des réseaux), etc.

La conclusion s'impose : il est nécessaire de mettre en place des outils de planification permettant d'organiser l'urbanisation en fonction d'un certain nombre de critères d'intérêt général.

Cette stratégie devrait organiser une utilisation parcimonieuse du sol, afin de ralentir le rythme inquiétant de l'artificialisation du sol.

Elle devrait permettre de donner la priorité à l'urbanisation des terrains situés autour des axes de transport en commun, en veillant à densifier plus particulièrement les abords des principaux noeuds de transport en commun.

¹⁶ Que nous tentons de réaliser, avec les moyens dont nous disposons sur la plate-forme <http://inventaire.urbagora.be/>

¹⁷ Antoine Faja, « Quelles priorités dans le développement de l'habitat à Liège ? », in *Le chaînon manquant*, décembre 2013. http://lechainonmanquant.be/analyses/strategie_habitat_liege.html

Sur ces deux points, nous ne pensons pas que certaines transactions pourront être évitées avec l'aspiration, qui reste celle d'une partie importante de la population, à un modèle d'urbanisme extensif (la villa avec très grand jardin). Des moyens-termes devront sans doute être trouvés. Mais il est illusoire d'espérer trouver des solutions équilibrées si l'on ne parvient pas à faire de la ville dense – en améliorant certaines de ses caractéristiques – un modèle culturel plus désirable qu'il ne l'est aujourd'hui pour les candidats à la péri-urbains, actuels ou potentiels. Ce nouveau modèle urbain passe certainement par la fabrication d'une ville plus apaisée, où la voiture est moins présente – donc aussi une ville moins perméable à la pression automobile périurbaine –, où le commerce de quartier garde ou retrouve une place importante, où les services publics de proximité restent ou redeviennent une réalité du quotidien, où le transport public est accessible à tous, fréquent, efficace, où les espaces verts collectifs ou semi-collectifs sont nombreux et bien répartis sur le territoire, etc. Il passe aussi par la reconnaissance et la valorisation du phénomène urbain dans ses dimensions culturelles et sociales, en tant qu'il rend possible le brassage des cultures et des parcours individuels, en tant qu'il ouvre des possibilités de vie plus riches et plus diversifiées.

Cette stratégie territoriale dont nous appelons les pouvoirs publics à se doter devrait aussi tenir compte d'une analyse – qui reste, n'en doutons pas, largement à réaliser – des besoins des nouveaux habitants attendus, lesquels restent fort mystérieux à ce stade. Car si les autorités locales sont obnubilées – non sans raison, sans doute, au vu de l'état des finances publiques – par l'idée d'attirer de jeunes familles à fort pouvoir fiscal, il est fort peu probable que la majorité des nouveaux habitants présenteront ce profil.

Il y a fort à parier que les familles monoparentales, les personnes seules, les personnes âgées, les migrants, etc représentent une part non négligeable du contingent. Tenir compte des besoins de ces personnes – et de leurs capacités financières – dans la conception de l'offre de logement est un enjeu social de premier ordre. C'est aussi une condition à organiser l'avenir de l'agglomération d'une façon soutenable.

C'est dans cette perspective qu'ont été développées les propositions qui sont présentées dans cette étude concernant l'avenir du quartier de Chênée. Nous les livrons ici en tant qu'un scénario possible, une pièce au débat, permettant d'imaginer un développement territorial pensé en fonctions d'autres raisons que celles d'une grosse société immobilière cherchant à valoriser ses propriétés foncières.

4. Un parc métropolitain entre Chênée, Beyne-Heusay et Vaux-sous-Chèvremont

Si le site du Ry-Poney est exceptionnel, il est cependant aujourd'hui mal mis en valeur. Avoir sur le territoire même de la Ville de Liège, un espace vert d'une telle envergure – qui, de plus, bénéficie de vues remarquables, allant de la basilique de Chèvremont aux coteaux de la Citadelle – est une chance pour toutes les Liégeoises et tous les Liégeois. Rares sont ceux, aujourd'hui qui le connaissent et sont à même d'en profiter. Il nous semble donc qu'il faudrait examiner la possibilité de transformer ce site en un grand parc métropolitain.

4.1. Raisons d'être d'un grand parc métropolitain

Nous sommes persuadés de la nécessité de créer, au sein de l'agglomération liégeoise, un parc, à l'échelle métropolitaine. Disposer d'un parc de cette envergure permettrait, en effet, de répondre à un quadruple besoin :

Tout d'abord, bien évidemment, un rôle de « poumon vert ». Chacun a bien conscience, aujourd'hui, de l'importance des villes dans la production de gaz à effet de serre. Il semble donc primordial – d'un point de vue écologique – de pouvoir réinsérer au sein du milieu urbain des espaces verts dotés d'arbres, permettant d'absorber ces suppléments de CO₂, et ainsi de purifier l'air. Par ailleurs, des espaces végétalisés au sein de la ville permettent de lutter contre les « poches de chaleur » et de réguler thermiquement le climat en stockant l'humidité.

D'un autre côté, les parcs urbains peuvent éventuellement jouer un rôle social pour autant que ceux-ci soient bien conçus. Effectivement, ils peuvent se révéler être de véritables lieux de convivialité pour l'ensemble des habitants de la ville, améliorant la qualité de vie des habitants tout en leur offrant un lieu d'expérimentation du « vivre ensemble »¹⁸, découpé des espaces marchands. Les espaces verts permettent de se retrouver en communauté et sont porteur d'un potentiel d'émancipation des citoyens¹⁹.

Troisièmement, les parcs peuvent jouer un rôle de lieu de loisirs, considérés comme des véritables terrains de jeux citoyens. Ceci est d'autant plus vrai lorsqu'ils sont dotés d'infrastructures sportives ou ludiques, mais il est important de préciser qu'un parc dépourvu de tels équipements peut très bien aussi jouer un rôle de loisirs avec la présence une grande pelouse, par exemple, permettant d'accueillir des activités ou permettant simplement de se délasser. Il est donc capital d'aménager ces parcs de telle manière à favoriser ces activités.



Sur les actuels plan de ville, l'immense espace vert est représenté comme une zone urbanisée. Le projet de parc métropolitain que nous défendons recouvre donc d'abord et avant tout un enjeu de lisibilité du territoire.

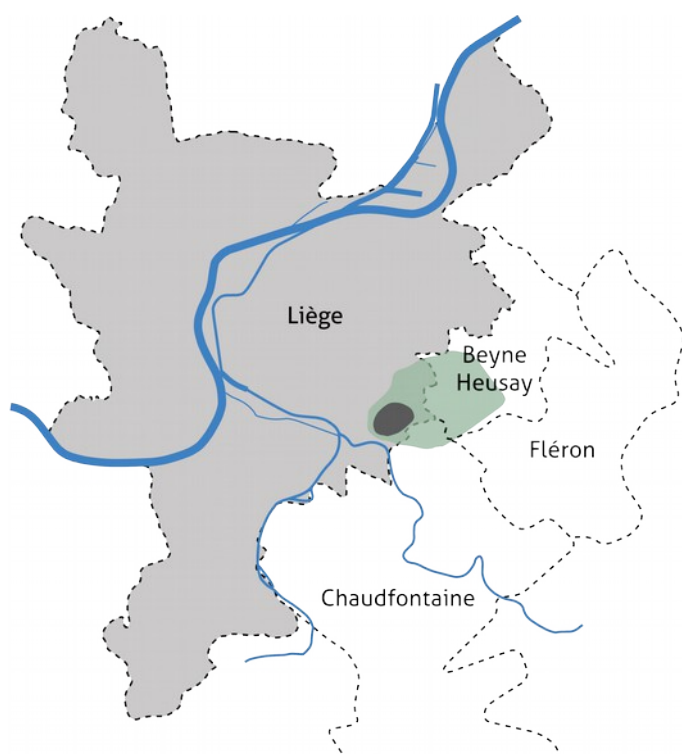
¹⁸ Banzo et Valette, Les espaces non bâtis, enjeux de nouvelles pratiques et de nouveaux vécus urbains, Sud-Ouest Européen, n°22. 2006. p.28

¹⁹ Banos et Sabatier, Les espaces péri-urbains non bâtis en France : entre publicisation « urbaine » et privatisation « rurale » ?, Articulo, n° 3, 2010.

Enfin, c'est une façon de structurer le tissu et le paysage urbain. Notre conviction est qu'il est nécessaire d'éviter de reproduire des modèles urbains déstructurés tels ceux qu'on retrouve dans les zonings, peu propice à la cohésion sociale, favorisant le repli sur soi des individus. Il paraît donc important de créer au sein de la ville des éléments forts – pouvant aussi jouer le rôle de repères visuels – autour desquels venir organiser le bâti. Ces éléments clés du paysage urbain mettraient ainsi en valeur le tissu bâti plutôt que de le laisser s'étendre de manière homogène sur l'ensemble du territoire.

C'est pourquoi le site du Ry-Poney nous semble riche en opportunités : que son aménagement et sa mise en valeur représenteraient d'un véritable atout pour toute l'agglomération liégeoise.

4.2. Esquisse de définition d'un périmètre



Situation du parc (vert clair) et du projet « Haïsses-Piedroux » (vert foncé) par rapport aux limites des communes limitrophes.

L'espace ouvert a longtemps été considéré comme un vide dans notre mode de représentation des villes. Vide qu'il faut à tout prix remplir et rentabiliser. Dans cette logique, on ne peut que comprendre l'engouement à construire de nouveaux logements, de nouveaux lotissements qui viennent petit à petit recoloniser ces no man's land perdus au milieu d'un bâti déjà existant.

Il faut changer cette conception de l'espace, retravailler ces espaces ouverts pour en faire des lieux de vie à part entière. Les transformer pour qu'à leur tour ils deviennent une part intégrante de la ville. Il faut désormais agrandir la réflexion qui entoure ces espaces – tels celui du site du Ry-Poney – et en faire des poumons verts centraux dans la ville de demain pour, qu'à leur tour, ils puissent devenir des figures d'identification des habitants et de la ville elle-même.

Notre intention est donc de transformer en un espace vert le site du Ry-Poney, aujourd'hui perçu comme une fracture physique du milieu urbain, entre Chênée et Beyne-Heusay; qu'il ne soit plus perçu comme un creux dans la ville, mais bien comme un élément essentiel et structurel de la ville.

Pour ce faire, il paraît indispensable que les limites de ce parc soient facilement identifiables et lisibles. Si les limites Nord, Sud et Ouest semblent pouvoir s'imposer de manière assez aisée (la rue de Herve au Nord, le cœur de Chênée au Sud et la rue de Gaillarmont à l'Ouest), la limite Est du site pose, quant à elle, question. Il convient donc de délimiter habilement celle-ci. Les possibilités sont multiples ; pour notre part, nous estimons qu'un tel parc devrait pouvoir s'étendre jusqu'à la rue Pireux, voire même jusqu'à la rue Roosevelt – reliant Vaux-sous-Chèvremont à Romsée. Cela permettrait de traiter avec autant de soin les accès à un éventuel parc depuis ces entités que ceux envisagés depuis Chênée. L'étendue du parc s'étendant sur trois territoires communaux, il semble impératif de pouvoir faire bénéficier de manière similaire les trois populations communales concernées et non pas de circonscrire le parc uniquement au territoire liégeois.

Bien conscients que plusieurs dizaines de logements s'élèvent aujourd'hui dans le périmètre ici discuté, nous attirons l'attention sur le fait qu'il n'est évidemment nullement question de les rayer du paysage. Cependant, il conviendra de limiter strictement leur étalement et d'utiliser ces petits noeuds urbains en guise de relais à l'intérieur du parc.

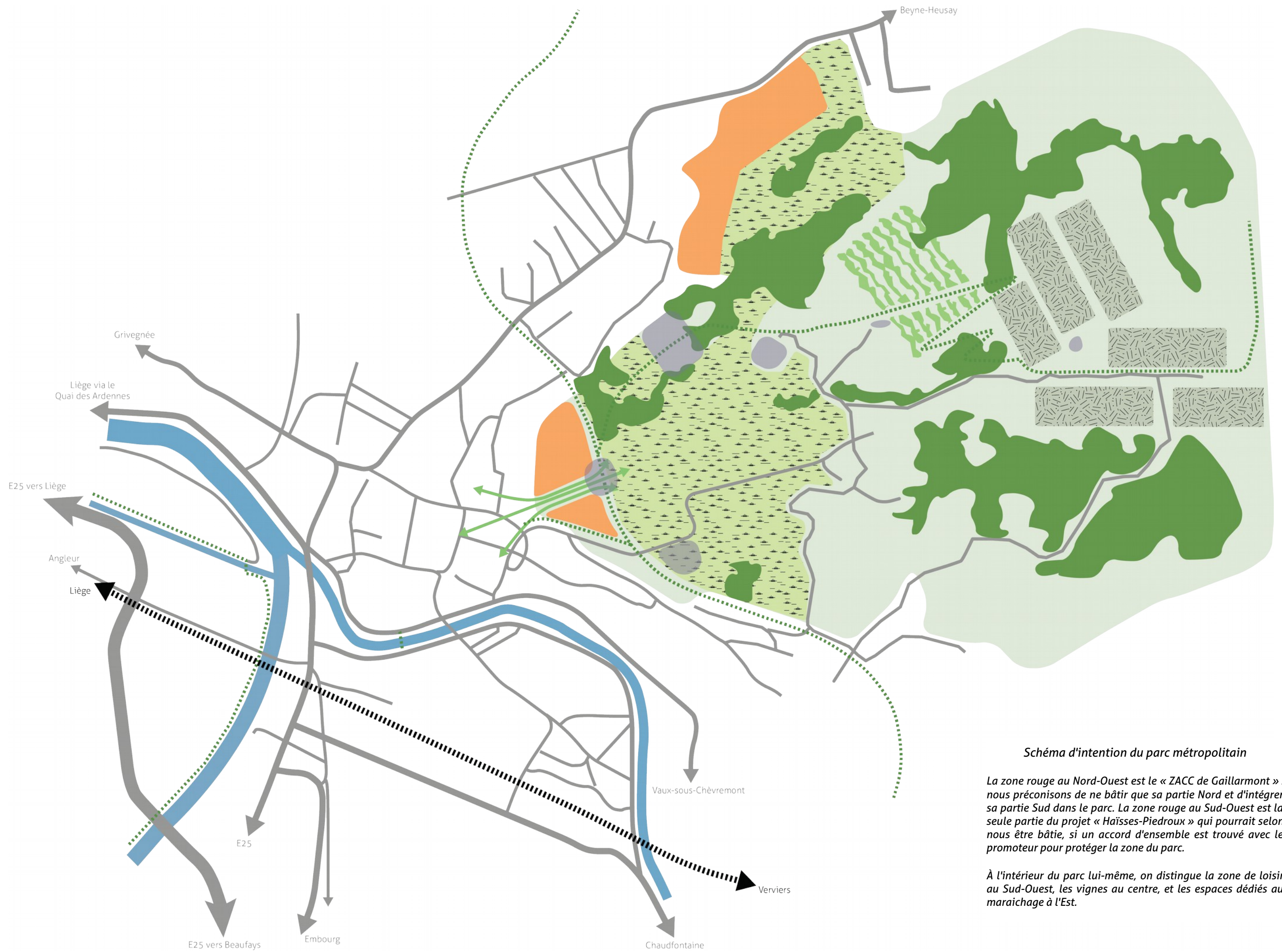


Schéma d'intention du parc métropolitain

La zone rouge au Nord-Ouest est le « ZACC de Gaillarmont » : nous préconisons de ne bâtir que sa partie Nord et d'intégrer sa partie Sud dans le parc. La zone rouge au Sud-Ouest est la seule partie du projet « Haïsses-Piedroux » qui pourrait selon nous être bâtie, si un accord d'ensemble est trouvé avec le promoteur pour protéger la zone du parc.

À l'intérieur du parc lui-même, on distingue la zone de loisir au Sud-Ouest, les vignes au centre, et les espaces dédiés au maraîchage à l'Est.

4.3. Une possible urbanisation en bordure du parc

Protéger le val de Ry-Poney ne signifie pas l'abandon de tout projet d'urbanisation à cet endroit, mais les habitations, plutôt que d'occuper l'ensemble du site – divisé en autant de parcelles – pourraient peut-être prendre place en son pourtour de façon à pouvoir en faire un exemple d'aménagement urbain mixant de façon soutenable logements et espaces verts. On note, par exemple, à l'Ouest du site du Ry-Poney, la présence d'une ZACC²⁰ de plus de 12 ha longeant la rue de Gaillarmont, qui serait également susceptible de servir à des fins de logements – tout au moins sur sa partie haute –, tout en densifiant l'axe principal reliant Chênée à Beyne-Heusay, pour autant que, parallèlement, une alternative en termes de mobilité soit trouvée de façon à éviter que la Rue de Gaillarmont – déjà fortement gestionnée, ne doive encaisser un trafic supplémentaire.

Tout le monde s'accorde pour estimer que, du fait de l'augmentation du nombre de ménages, la demande en logements dans l'agglomération liégeoise devrait fortement s'accroître dans les trente prochaines années. Même en retenant une hypothèse basse – le Bureau du Plan table par exemple sur un accroissement de population de près de 50 000 nouveaux ménages d'ici 2040 – on peut estimer qu'il faudra disposer d'un millier de logements neufs par an sur l'ensemble des 25 prochaines années. Un millier de logements, c'est bien plus que ce que ne sont capables de prendre en charge les pouvoirs publics. Il existe donc une nécessité de pouvoir compter sur des initiatives privées.

Si nous sommes aujourd'hui convaincus que l'urbanisation du site du Ry-Poney (du moins dans sa partie située au Nord du Ravel) n'est pas souhaitable, nous reconnaissons cependant la nécessité de développer du logement sur le territoire communal de la Ville de Liège et notamment à Chênée.

Il est nécessaire que celle-ci soit incluse dans un schéma directeur et dans une réflexion globale à l'échelle de l'agglomération de Liège, de manière non seulement à contrer et limiter l'étalement urbain, mais aussi à valoriser d'autres projets. Par ailleurs – comme nous l'avons déjà précisé – le site du Ry-Poney, s'il prend la forme d'un parc métropolitain, ne peut exister que si l'aménagement de ces abords ont été étudiés de manière à mettre en valeur ce parc.

C'est pourquoi nous sommes persuadés de la nécessité d'urbaniser les abords de cet éventuel parc et ce, au niveau de la ZACC de Gaillarmont, mais également au niveau du cimetière de Chênée – dans le bas du site du Ry-Poney, au Sud du RAVeL. Il ne s'agit évidemment pas d'y implanter une urbanisation lâche, de type quatre façades, comme il en est actuellement question, mais plutôt d'une urbanisation relativement dense et mixte tout en étant respectueuse de l'environnement dans lequel elle vient s'ancrer. Un ancrage qui serait doté d'un PCA relativement astreignant, s'insérant lui-même dans un schéma directeur à grande échelle. Cette urbanisation serait par ailleurs, le moyen de créer un espace de transition en établissant un lien entre le parc et le bâti existant via à un système de coulée verte qui redescendrait jusque dans le cœur de Chênée.

En outre, le développement de ces deux zones d'urbanisation permettrait d'aménager face au parc du Ry-Poney un vis-à-vis bâti garant d'une véritable dynamique entre le milieu bâti et le parc, entre l'urbain et le « rural ». Ce dialogue entre le parc et l'espace urbanisé semble indispensable au bon fonctionnement de l'espace vert, cette relation permettrait de valoriser ce dernier en l'empêchant de disparaître dans un espace bâti extrêmement cloisonné qui, au lieu de lui faire face, lui tourne le dos.



Exemple de densification urbaine en bordure de parc urbain. Quartier Teisseire, Grenoble.

²⁰ Zone d'Aménagement Communal Concerté

Finalement, il nous semble qu'il serait bien plus que pertinent d'envisager au sein du parc, la mise en place d'un – ou plusieurs – équipement(s) public(s). La construction d'une maison de repos, ou de convalescence, nous semble particulièrement appropriée. Il semble qu'elle pourrait trouver sa place dans un environnement paisible tel celui d'un espace vert de grande envergure, mais elle permettrait également de faire de ce parc, un équipement multi-générationnel.

4.4. Un espace pour développer le maraichage et la viticulture

On ne le sait malheureusement que trop bien, le modèle agricole tel que nous le connaissons aujourd'hui est confronté à ses limites. Il ne fonctionne plus et est désormais dépassé. C'est dans ce contexte que fleurissent, un peu partout en Europe, et ailleurs, des alternatives à l'agriculture intensive en intrants chimiques et fortement mécanisée qui s'est développée depuis l'après-guerre.



D'un autre côté, on remarque une tendance lourde pour le manger et produire bio. Effectivement, « cet aspect alimentaire (...) tend à revenir au premier plan avec les crises alimentaires de ces dernières années et les revendications fortes d'un bien manger qui tient autant du manger sain et du manger juste que du manger local »²¹. Les chiffres ne mentent pas, il existe aujourd'hui un engouement majeur quant aux exploitations privilégiant les circuits courts, dont les avantages multiples ne sont plus à démontrer. Le premier étant évidemment la réduction des « food miles »²², et, par conséquent, la diminution de nos émissions de gaz à effets de serre. Les circuits courts ont également l'avantage de créer de multiples emplois dans les territoires dans lesquels ils s'implantent au profit de toute l'économie locale. Finalement, nous citerons également l'intérêt du lien social créé entre le consommateur et l'agriculteur grâce à ces systèmes de productions locales.

Parmi ces initiatives, l'une a particulièrement retenu notre attention. Il s'agit du système des micro-fermes développé par la coopérative « compagnons de la terre »²³. Comme son nom l'indique ce sont des petites exploitations, de 2 à 3 hectares, dont 1 maximum est cultivé de manière intensive ; il n'est évidemment pas question de venir implanter sur le site du Ry-Poney de massives exploitations agricoles.

Ce système, articulé autour du concept de circuit court, est bénéfique pour l'économie locale. L'avantage premier de ce dernier est de recréer une agriculture à taille humaine et de refamiliariser le citoyen avec les bases fondamentales de l'agriculture. Il ne s'agit pas de créer une infrastructure massive dont la production servirait à alimenter les supermarchés nationaux, mais une petite installation, basée sur le circuit local.

21 Poulot Monique, « Agriculture et acteurs agricoles dans les mailles des territoires de gouvernance urbaine : nouvelle agriculture, nouveaux métiers ? », in *Espaces et sociétés*, 2014/3 n° 158, p. 13-30.

22 Food Miles : distance parcourue par la nourriture depuis son lieu de production jusqu'à l'assiette du consommateur.

23 Noel et Van Malder, Les Compagnons de la Terre. Réinventer l'agriculture en Wallonie. 2014.

Pour que cela fonctionne, il ne faut pas se limiter exclusivement au maraîchage : l'élevage ne doit pas être négligé. Encore une fois, précisons qu'il ne s'agit pas d'un élevage de masse, mais bien d'un petit élevage destiné à supporter la culture, par exemple, la présence de quelques poules pourrait permettre d'avoir recours à des fertilisants biologiques et locaux – nul besoin de passer par un exploitant externe dans la gestion quotidienne de ces petites entreprises. Par ailleurs, les poules, qui produisent régulièrement des oeufs, peuvent absorber l'intégralité des déchets organiques produits.



La ferme Sainte-Anne

En termes de faisabilité, le site du Ry-Poney se prête extrêmement bien à la présence d'une exploitation agricole (si l'on fait bien sûr exception du bas du site, pollué par l'ancienne présence d'industries minières).

Soulignons, par ailleurs, l'existence de la Ferme Sainte-Anne sur le site du Ry-Poney. Cette ancienne ferme, constituée d'un bâtiment mais également de terres agricoles, révèle une véritable opportunité autant d'un point de vue touristique qu'agricole. Notons que si le bâtiment de la Ferme Saint-Anne est aujourd'hui mis en vente, les terrains quant à eux sont exploités par des investisseurs étrangers, il nous paraît envisageable de – à moyen ou long terme – pouvoir récupérer ces terrains pour en faire bénéficier des exploitants locaux. Il s'agirait dès lors pour les autorités publiques d'acheter dès à présent la ferme – à proprement parler, de manière à éviter que des investisseurs privés s'en emparent et ne l'affectent à un projet peu compatible avec le parc.

Situées en bordure du plateau de Herve, les terres entourant la Ferme Sainte-Anne, sont légèrement en pente et jouissent d'un ensoleillement exemplaire. Il convient cependant de noter la présence d'une ligne à haute tension qui traverse ces derniers : nous suggérons donc des travaux de mise en terre de cette infrastructure permettant ainsi de libérer à la fois le paysage et les terres agricoles.

Par ailleurs, la présence du ruisseau du Ry-Poney et d'autres ruisseaux proches nous informe de la présence d'eau aisément disponible. Cela étant, si celle-ci ne s'avérait pas suffisante, nous pourrions imaginer facilement un système de récupération des eaux pluviales sur les toitures des nouveaux logements développés lors de l'urbanisation de la

ZACC de Gaillarmont. Il est donc envisageable d'urbaniser avec parcimonie le site du Ry-Poney, tout en s'assurant que cette urbanisation serve à la préservation d'un espace vert, à son bon fonctionnement et à sa mise en valeur.

Par ailleurs, outre les bénéfiques effets de sociabilisation liés à la présence d'un espace vert de qualité dont nous avons déjà discuté, le développement d'une installation agricole sur le haut du site du Ry-Poney nous semble avoir des répercussions bénéfiques sur l'ensemble de Chênée. Tout d'abord d'un point de vue économique, mais également d'un point de vue écologique : il est tout à fait envisageable de créer un espace destiné à accueillir des vignes, ou des pommiers, dont les racines agiraient comme un système de rétention d'eau en cas de fortes pluies, évitant ainsi aux habitants de Chênée de subir les récurrentes inondations auxquelles ils ont dû s'habituer.

D'un point de vue paysager, il va sans dire que le développement d'une exploitation agricole est un véritable atout, permettant ainsi de rentabiliser économiquement les terres sans pour autant venir entraver l'aspect végétal du site du Ry-Poney.

En parallèle à l'exploitation, il nous semble que pourrait se développer un centre d'apprentissage et de réinsertion professionnelle, par exemple, qui permettrait d'épauler l'émergence de nouvelles mini-entreprises agricoles. Ce centre pourrait être géré par la coopérative « Compagnons de la Terre » et laissée à la supervision d'un « agriculteur modèle ou référent ». La mise en place d'une ferme pédagogique, pour jeunes et moins jeunes, pourrait également y trouver sa place.

Finalement, comment ne pas penser à développer un point de vente, rattaché à ces micro-fermes bio ? Celui-ci pourrait être aménagé aux abords de la Ferme Sainte-Anne, sur le site du Ry-Poney ou bien plutôt dans le cœur urbain de Chênée.

4.5. Une fonction de loisirs

Au-delà d'un espace public végétalisé de qualité, étant donné l'étendue du périmètre considéré, il nous semble que des pistes multiples – non exclusives les unes des autres – pourraient être examinées de manière à créer au sein du site du Ry-Poney un véritable terrain de jeux pour tous. Plusieurs projets nous semblent devoir venir se juxtaposer, de manière à éviter la monotonie d'un parc d'aussi grande envergure. Ceci permettrait une

déambulation à travers les différentes fonctions et les différentes ambiances du site, le tout ponctué de rencontres, d'activités de loisirs et de découvertes²⁴ : nous pensons donc à de larges espaces ouverts au public aux abords de Chênée (grandes pelouses, espaces de barbecue, espaces de jeu,...), au maintien des espaces forestiers existants et à un espace centré sur le maraîchage dans la partie haute du site. Le « parc du Ry-Poney » tel que nous l'imaginons, associerait donc des dimensions éducatives, paysagères, agricoles mais aussi, et surtout, ludiques et récréatives.



Parc du domaine de Méric, Montpellier.

Le site du Ry-Poney compte à l'heure actuelle de nombreuses infrastructures de loisirs : on compte en effet des terrains de sport, plusieurs manèges et un réseau de promenades. La présence de ces équipements constitue l'ossature à partir de laquelle nous proposons de développer les fonctions récréatives du parc.

²⁴ Poulot, « Du vert dans le périurbain », In *Espace temps*, 2013.

Il nous semble que pourrait être développé, au sein du site, un réseau de promenades plus cohérent que celui qui existe actuellement. De par sa situation exceptionnelle et de par son caractère bucolique, le promeneur urbain pourrait facilement trouver dépaysement sans pour autant devoir s'éloigner de la ville. Il s'agirait ainsi de renforcer un système de déplacements courts ne nécessitant pas l'usage de la voiture. Si les communes de Beyne-Heusay et de Chaudfontaine ont aujourd'hui mis en place divers itinéraires de promenades de qualité sur le site du Ry-Poney, la commune de Liège est, quant à elle, à la traîne.

4.6. Une fonction éco-touristique

Cela étant, il faut également remarquer le potentiel du Ry-Poney à devenir un réseau de promenade équestre à plus large échelle. Situé entre le pays de Herve et la ville de Liège, à deux pas des Pays-Bas, de l'Allemagne et des Ardennes belges, traversé par le RAVeL, le site possède plusieurs atouts majeurs pour développer une activité économique basée sur le tourisme. Il nous semble qu'il serait opportun de mettre en valeur ces connexions géographiques et de développer sur le site du Ry-Poney – en profitant justement de la présence de différents manèges équestres – de gîtes d'étapes accessibles à la fois aux marcheurs et aux cavaliers. De cette manière, le site du Ry-Poney ne deviendrait pas seulement un lieu de passage, mais un lieu de vie à part entière, où il fait bon de s'arrêter. Il nous semble que le parc du Ry-Poney serait particulièrement propice au développement de différents espaces d'accueil destinés à héberger touristes et promeneurs. On peut notamment penser à mettre en place des structures d'accueil « vélos admis » offrant suffisamment de place pour ranger, avec le matériel nécessaire à entretenir les vélos. Par ailleurs, la Ferme Saint-Anne pourrait s'intégrer dans le réseau *woofing*²⁵, mettant ainsi en avant le maraîchage biologique développé sur le parc du Ry-Poney et s'insérant dans un réseau touristique international.



Parc de la Deule, un espace vert de 400 hectares située dans l'agglomération lilloise. Paysagiste : Jacques Simon. Grand prix du paysage en 2006.

D'aucun ne contredira la probabilité des parcs urbains de qualité à accroître le sentiment d'appartenance des riverains à un lieu et à l'effet positif que le développement d'un parc urbain peut avoir sur l'image d'une ville. Recréer donc des itinéraires de passage et des possibilités d'étapes, pourrait accroître le potentiel touristique de la ville de Liège. Il va sans dire que celui-ci, s'il était bien pensé et géré, pourrait avoir des répercussions positives sur l'économie à la fois locale, mais aussi de la région.

²⁵ Réseau international de fermes biologiques dont le but est de connecter les individus qui souhaitent découvrir le monde agricole et écologique, avec des fermiers, des professionnels.

4.7. Accessibilité au parc

Comme déjà mentionné, le périmètre du parc tel que nous l'avons délimité contient plusieurs petits noyaux d'habitat et quelques voiries qui les accompagnent. Il n'est bien évidemment nullement question de modifier ces dits noyaux, cependant il convient de limiter le trafic automobile à une circulation uniquement locale, de manière à ne pas nuire à la quiétude du parc. Nous pensons donc pertinent d'appliquer à l'ensemble du site concerné l'application d'une « zone 30 ».

Le trafic automobile extérieur au site sera donc relégué aux pourtours du parc. Plusieurs zones de stationnement doivent donc être établies aux limites du parc – nous insistons sur le fait qu'aucune zone de stationnement ne pourra être développée à l'intérieur de celui-ci – de manière à dissuader les automobilistes qui souhaiteraient accéder au parc du Ry-Poney d'y pénétrer en voiture. Ces zones de stationnement seront au nombre de trois, l'une sur les hauteurs du parc, du côté de Beyne-Heusay, la seconde près de Vaux-sous-Chèvremont et la troisième, à Chênée. Cependant, la dimension de ces différentes aires de stationnement doit être minimisée autant que possible. S'il est nécessaire d'en inclure à la réflexion du parc, il va de soi que nous espérons qu'un grand nombre de déplacements de, et vers, le parc du Ry-Poney se feront en transport en commun ou à vélo, nous pensons donc que des aires de parking surdimensionnées, inciteraient les déplacements automobiles.

Par ailleurs, si notre intention est de rendre le parc accessible depuis l'ensemble du territoire dans lequel il vient s'inscrire – il n'est pas question ici de venir clôturer ce parc et, par conséquent, d'en priver d'accès une partie des riverains en les obligeant à faire un détour de plusieurs centaines de mètres pour pouvoir y accéder – nous pensons tout de même que trois, ou quatre, endroits clés du parc doivent être mise en valeur et servir d'accès principaux : nous avons déjà mentionné l'importance du noeud que jouait la rencontre du parc avec le coeur de Chênée, au niveau du cimetière. Il en va de même pour le bas de la Rue Roosevelt, pouvant ainsi jouer un rôle de respiration le long de la nationale remontant vers Fléron. Les noyaux de Beyne-Heusay et de Romsée mériteraient également une percée visuelle depuis leur centre bâti jusqu'au parc du Ry-Poney, permettant ainsi de relier les deux paysages urbains.

5. Développer un quartier mixte sur le site « cuivre et zinc »

Niché en plein coeur urbain, le terrain de « Cuivre et Zinc » (ou « LBP »), est sans aucun doute plus lourd de contraintes qu'un espace « vierge » comme celui du site du Ry-Poney, mais il devrait être possible – moyennant un véritable travail de planification urbaine – de faire de certaines de ces contraintes des opportunités.

5.1. Une localisation exceptionnelle

Ce terrain fait aujourd'hui l'objet d'un travail de réaffectation par la SPAQuE²⁶ qui a déjà grandement entamé son travail de dépollution des sols et de réhabilitation. Une fois ce travail terminé, « Cuivre et Zinc » sera alors à nouveau disponible à l'urbanisation.

Notons que les travaux de dépollution menés à l'heure actuelle ont pour seule vocation de rendre libre ces terrains à une urbanisation de nature économique. De manière à pouvoir construire, dans le futur, des logements sur l'ancien site industriel, les travaux de dépollution menés doivent être plus conséquents, les normes régissant la pollution des sols étant plus contraignantes dans le cadre de l'habitat. Cependant, la SPAQue n'a – jusqu'à présent – par encore abordé la phase de dépollution, étant toujours occupée à déconstruire les anciennes installations industrielles. Il est donc toujours concevable de revoir les critères afin de procéder à une dépollution des sols plus profondes permettant à terme, de développer du logement sur le site.

L'ancien site industriel « Cuivre et Zinc » est situé à proximité immédiate de la gare et des grands axes structurants. Comme les émissions de gaz à effet de serre recensées en Belgique restent beaucoup trop importantes par rapport aux objectifs climatiques les plus bas, il est capital de favoriser le développement d'une urbanisation peu dépendante de la voiture. Les projets immobiliers développés dans le voisinage direct d'une gare sont, à cet égard, un élément indéniable de solution pour autant, évidemment, que les liaisons ferroviaires soient de qualité et suffisamment cadencées.

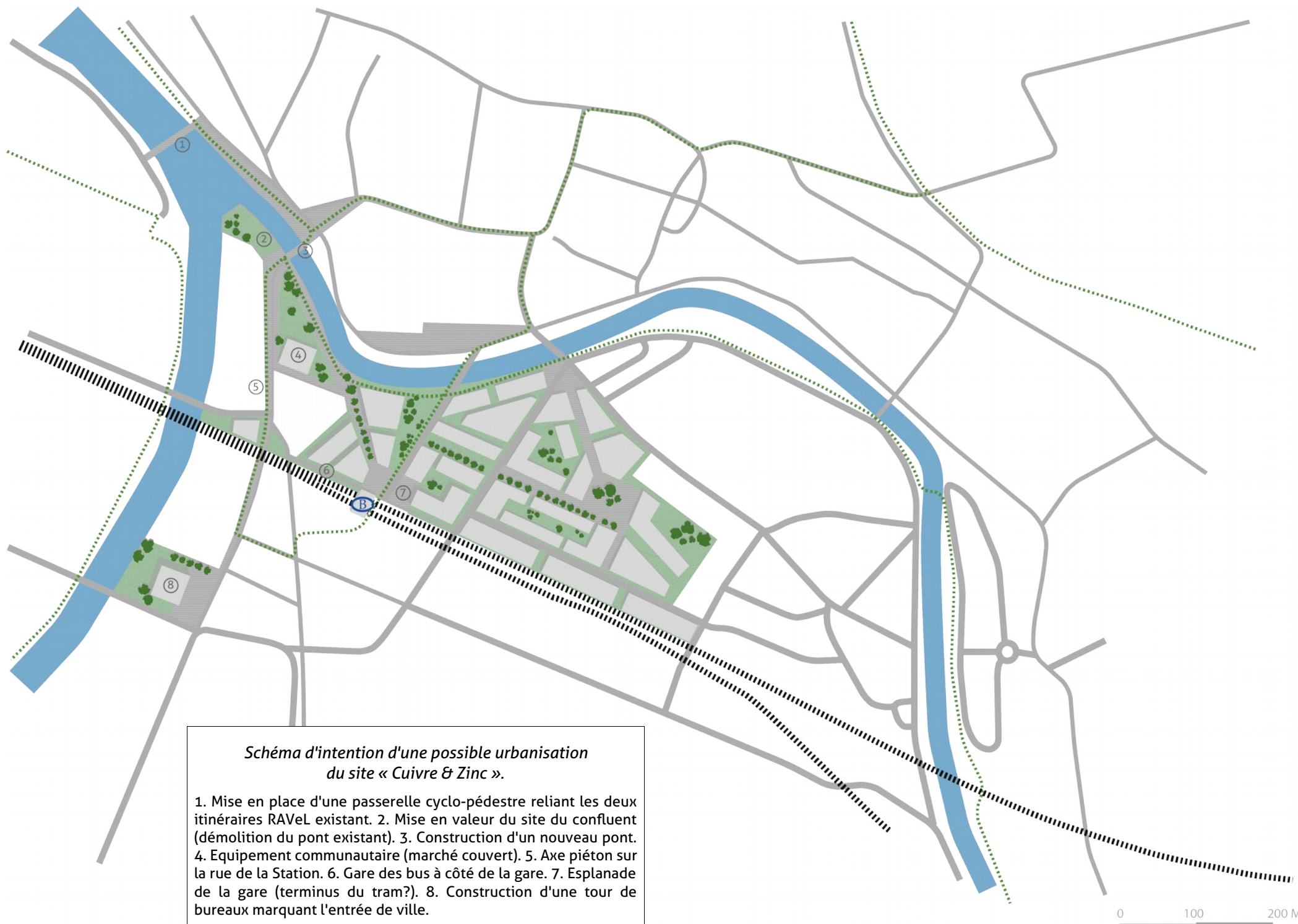
Ce type d'espaces, situés aux abords d'une gare et disponibles à l'urbanisation, ne sont plus très nombreux en région liégeoise. Ces sites sont donc à valoriser avec beaucoup de soin et en utilisant leur potentiel au maximum ; c'est pourquoi « Cuivre et Zinc » nous paraît être un élément essentiel du (re)développement urbain de l'Est de Liège.

Par ailleurs, le développement de polarités urbaines secondaires autour d'équipements de transport structurant, telle la gare de Chênée, nous paraît pouvoir constituer l'ossature d'une nouvelle stratégie d'urbanisation, le premier avantage d'une telle approche étant de limiter l'étalement urbain au profit de la sauvegarde d'espaces verts ou agricoles, mais également des terrains dédiés au loisir et à l'agrément.



Le site LBP tel qu'il se présente actuellement.

²⁶ Société publique d'aide à la qualité de l'environnement



*Schéma d'intention d'une possible urbanisation
du site « Cuivre & Zinc ».*

1. Mise en place d'une passerelle cyclo-pédestre reliant les deux itinéraires RAVeL existant.
2. Mise en valeur du site du confluent (démolition du pont existant).
3. Construction d'un nouveau pont.
4. Equipement communautaire (marché couvert).
5. Axe piéton sur la rue de la Station.
6. Gare des bus à côté de la gare.
7. Esplanade de la gare (terminus du tram?).
8. Construction d'une tour de bureaux marquant l'entrée de ville.

0 100 200 M

5.2. Un potentiel, à terme, de 500 logements

Etant donné son emplacement particulier et son potentiel considérable, pour pouvoir se constituer en une nouvelle polarité, le site de « Cuivre et Zinc » dernier doit indispensablement être développé tel un quartier au seuil de densité relativement élevé. Les chiffres avancés pour un quartier d'une telle nature sont de minimum 60 logements par hectare²⁷, ce qui équivaut à implanter un minimum de 420 cellules d'habitation.

En se basant uniquement sur ce concept fondamental de densité et malgré les différences typologiques et de superficie des deux sites – « Cuivre et Zinc » est considérablement plus petit que le site du Ry-Poney : on parle ici d'un site de 7 ha, et là, de 35 – la différence de production du nombre de cellules d'habitation ne diffère pas drastiquement.

Faire face à un espace moins vaste nous semble permettre de faire apparaître un projet particulièrement prometteur : il nécessiterait en tout cas de s'affranchir du modèle quatre façades que chacun aujourd'hui dénonce.



Freiburg, quartier de Riesefeld, construction en bois. Architecte : Wolfgang Frey. Source : sto.de

²⁷ Nous attirons l'attention sur le fait que ce seuil constitue une densité brute (rapport du le nombre de logements total sur l'ensemble de la superficie du site occupé, incluant les voiries et les espaces publics) et non une densité nette (rapport du nombre de logements total divisé par la superficie du terrain destinée à l'habitation).

5.3. Mixité fonctionnelle et diversité des typologies

De facto, cela pourrait vraisemblablement conduire, nous semble-t-il – en termes de logements – à imaginer des unités d'habitations de tailles diverses : certaines destinées à des familles nombreuses, et d'autres à des couples sans enfant ou à des personnes isolées, mais aussi des logements adaptés aux personnes âgées. Cette multitude de typologies sera le ferment d'une mixité sociale et intergénérationnelle, absente du projet des Haïsses-Piedroux.

L'impression donnée par le projet de Neufcour est qu'aujourd'hui la production de logements de type « quatre façades » vise uniquement à attirer – voire à retenir- la classe moyenne à l'intérieur du territoire communal liégeois en lui offrant ce qui est considéré comme la quintessence de l'habiter. Or, n'est-il pas aujourd'hui surprenant de concevoir l'habiter uniquement comme une forme architecturale et non comme un mode de vie ?

N'offre-t-on pas à ces personnes des lotissements « quatre façades » faute de mieux ? Faute d'une meilleure réflexion sur ce qui fait, au vingt-et-unième siècle, la qualité de vie ?

Le développement de logements dont la situation géographique permettrait aux usagers de se déplacer aisément sans pour autant être contraints à l'utilisation de la voiture et au stress que celle-ci provoque, ne peut qu'avoir un effet bénéfique sur l'ensemble de la population. En effet, une étude récente de l'Université d'East Anglia²⁸, en Grande-Bretagne, vient récemment de démontrer que le stress engendré par l'utilisation de la voiture aurait des répercussions négatives sur la santé mentale des automobilistes et, par conséquent, sur leur qualité de vie, répercussions évitées par l'usage des modes de transport alternatifs. Nous sommes persuadés que la mise en place d'une telle forme d'urbanisation, pour autant qu'elle se développe parallèlement à une offre de transports en commun de qualité, fiable et confortable pourrait – à long terme- séduire. Au delà de cela, on sait désormais qu'une nouvelle crise pétrolière n'est pas à exclure et qu'il est fort probable que, le jour où cela arrivera, les habitants des lotissements quatre façades deviennent de vrais prisonniers de ce mode d'urbanisation.

C'est pourquoi, il est primordial de faire en sorte que le site « Cuivre & Zinc » ne soit pas uniquement consacré à la construction dense de logements, mais s'intègre dans une logique multi-fonctionnelle et, qu'en parallèle de ces logements, se développe une offre d'équipements, de commerces et de services pouvant à la fois profiter à la nouvelle population amenée par la construction d'un tel projet sur ce site et aux habitants actuels du quartier.

5.4. Des équipements collectifs

Il est d'ailleurs inconcevable de projeter la création d'un tel ensemble de logements sans pour autant adapter l'offre en termes d'équipements collectifs. Un tel scénario ne pourrait avoir que des répercussions négatives sur l'ensemble de Chênée et sur la façon dont les riverains percevraient ce nouveau projet. Prenons simplement l'exemple des écoles du quartier : déjà saturées pour la plupart, elle ne pourront continuer à assurer leur mission sans être renforcées, voire sans la construction de nouvelles écoles dans le quartier ?

Par ailleurs nous sommes convaincus que la réaffectation de l'ancien site industriel – si, bien entendu, ce dernier s'intègre dans un véritable plan de réhabilitation de l'ensemble du quartier – aura un effet de redynamisation pour les activités économiques de celui-ci. Il pourrait même, éventuellement, brasser une nouvelle clientèle pour les commerces du périmètre entraînant ainsi une véritable régénération économique.

La réflexion ne doit pas porter uniquement sur le site « Cuivre et Zinc », mais bien sur un

28 « Does active commuting improve psychological wellbeing ? Longitudinal evidence from eighteen waves of the British Household Panel Survey ». Center for Diet and Activity Research (CEDAR), Université d'East Anglia, Septembre 2014.

territoire portant du bout de la rue de la Station à la rue des Longs Prés, en englobant le début de la rue Denis Lecocq. Cela permettrait de surcroît, de retravailler les accès menant à la gare de Chênée, aujourd'hui trop peu visibles. Bien que ce point demande un examen plus approfondi, il nous semble pouvoir déjà insister sur la nécessité de faire de la gare l'élément central de cet éventuel projet d'urbanisation.

La réaffectation de ce site pourrait permettre de retravailler les bords de Vesdre à la hauteur du quai Henri Borguet, ce qui donnerait l'occasion aux Chênéens de (re)développer une relation avec leur cours d'eau, rendu inaccessible par l'omniprésence de l'automobile.

Si l'ensemble des propositions dont nous venons de discuter était respecté, nous n'avons aucun doute quant à la durabilité du quartier. En étudiant, d'ailleurs, de plus près les critères d'attribution²⁹ du label « éco-quartier », nous nous apercevons que, malgré notre scepticisme quant à la méthodologie déterminée pour évaluer les « éco-quartiers », la proposition que nous avançons se distingue considérablement du projet des Haïsses-Piedroux, prouvant ainsi qu'une alternative à ce dernier est possible.

Extrait des critères d'attribution du label « éco-quartier ».

	Haïsses-Piedroux	Cuivre et Zinc
<i>Proximité d'une gare</i>	20 minutes de marche minimum	Immédiate
<i>Desserte de transport en commun</i>	20 minutes de marche minimum	Excellente (10 minutes maximum)
<i>Mixité fonctionnelle</i>	Quasiment inexistante	Prérequis au projet
<i>Proximité des écoles</i>	Immédiate	Immédiate
<i>Densité de logements</i>	Faible	Elevée
<i>Liaisons au quartier</i>	Inexistante, projet autonome	Projet intégré, réflexion globale
<i>Mixité</i>	Mixité sectorielle	Mixité inhérente au projet

²⁹ Nous ne prenons ici en compte que les critères relevant de la localisation géographique des sites. Les critères évaluant les caractéristiques architecturales et concernant la réalisation des voiries et équipements ne sont pas considérés étant donné que celles-ci ne sont pas encore déterminées.

6. Valoriser le site du confluent de la Vesdre et de l'Ourthe

Nous proposons de repenser complètement l'aménagement du site du confluent, d'en retirer le trafic automobile et d'en faire un espace de loisirs.

6.1. Le confluent, une fonction paysagère majeure

En effet, le confluent de deux cours d'eau est souvent un endroit privilégié, symboliquement chargé et doté d'une forte valeur paysagère. Son rôle est majeur dans la lisibilité d'un territoire.



Immeuble commercial surplombant la Vesdre.

La plupart des villes qui ont la chance de disposer d'un confluent en font un enjeu urbain central et investissent cet espace de différentes manières.

À Namur, le Grognon est l'objet de toutes les attentions des autorités communales et régionales comme des habitants de la Ville – et si son devenir reste incertain, chacun s'accordera à reconnaître que ce confluent de la Sambre et de la Meuse est reconnu comme une question de premier plan dans l'aménagement de la ville.

À Lyon, le projet « Confluences » transforme petit à petit un site qui était jusqu'il y a peu dévolu à des fonctions utilitaires (autoroute,

prison, industrie,...) en un quartier d'habitat emblématique au niveau européen. À Paris, le confluent de la Seine et de la Marne est au centre des préoccupations urbanistiques des municipalités riveraines. Ce ne sont que quelques exemples.

À Liège, tel n'est malheureusement pas le cas : les trois confluentes³⁰ dont nous avons la chance de compter la présence sur le territoire communal liégeois sont tous les trois « massacrés » par des infrastructures automobiles : le Pont Biais sur la Dérivation, le Pont Gramme sur le site du confluent de l'Ourthe et de la Meuse et le Pont de Chênée sur celui de la Vesdre et de l'Ourthe.

³⁰ Si l'on veut bien considérer le point de jonction de la Dérivation et de la Meuse comme l'un d'entre eux.

6.2. Le nécessaire remplacement du pont

Pour remettre ce confluent en valeur et faire du site le coeur du quartier, la démolition du pont existant nous semble devoir être envisagée. Ce « pont de Chênée » (espace tellement anonyme et dévalorisé qu'il ne porte même pas de nom sur la plupart des cartes routières) pourrait être remplacé par un autre, beaucoup plus léger, réservé aux bus et aux modes doux, perpendiculaire au cours de la Vesdre, à l'emplacement historique du pont, à côté de l'ancien ancien Hôtel de Ville de Chênée.

L'option peut sembler radicale, a fortiori en ces temps de disette budgétaire. Nous voyons pour notre part dans cette hypothèse un levier intéressant permettant de revoir complètement la mobilité dans le quartier³¹ et libérer une partie des espaces publics centraux pour d'autres fonctions que le transport automobile.

Les immeubles commerciaux situés entre la rue de la Station et la Vesdre sont également particulièrement défigurantes, par le manque de qualité de ce bâti et son empiètement sur le lit de la rivière. Ils pourraient également être démolis et céder la place à un espace complètement repensé, en lien avec la rivière.



Le Pont de Chênée, vue depuis l'Île aux Corsaires

6.3. Inscrire le site dans un maillage vert

Le site du confluent tel que nous le proposons ici aurait également un rôle à jouer dans la perspective d'un maillage vert du territoire. Il participerait à la continuité entre divers espaces verts et naturels présents aux alentours. Il jouerait également un rôle de visibilité de ces espaces, par exemple en en faisant un point de départ bien identifié pour des itinéraires de promenade vers le parc du Ry-Poney et Beyne-Heusey, vers Grivegnée et la Chartreuse, vers Embourg et Beaufays, vers la vallée de la Vesdre ou encore vers le Sart-Tilman.

6.4. Un espace ludique et de loisirs

Pour fonctionner, ce nouveau confluent doit devenir un lieu de rencontre où l'on se retrouve, où l'on flâne, où l'on prend plaisir à venir prendre un verre ou le soleil. La fonction HoReCA déjà bien présente sur le site pourrait être développée et mise en valeur, notamment par la mise en place de vastes terrasses le long de la Vesdre.

Plus que cela, nous voudrions faire du site un espace de loisir convivial, avec l'aménagement d'une plage sur la rive gauche de la Vesdre et d'un vaste caillebotis en bois sur sa rive droite et le long de l'Ourthe, entre l'ancien hôtel de Ville et la nouvelle passerelle cyclo-pédestre à créer vers l'« Île aux Corsaires » (cf. Infra). Nous imaginons ce lieu comme propice à la pêche et à la baignade, et pourquoi pas à la location de pédalos.

³¹ Cf. point 7.

6.5. Une fonction métropolitaine en bord de Vesdre ?

Sur l'espace dégagé en bord de Vesdre, dont la centralité et la visibilité sont remarquables, tout en laissant de vastes dégagements pour les espaces verts, les terrasses, la détente, il nous semble pertinent d'envisager la localisation d'un équipement relativement important, susceptible de drainer du public venant des quartiers avoisinants, voire de toute l'agglomération. Diverses possibilités existent à cet égard, publiques, privées ou mixtes. Nous examinons l'une d'entre elles de façon circonstanciée au point 8.2 du présent document.

7. Repenser fondamentalement la mobilité dans le quartier

7.1. Mailler les itinéraires cyclo-pédestres

Chênée se situe au point de rencontre de deux Ravel importants : celui de l'Ourthe, qui, venant du centre de Liège et d'Angleur va vers Tilff et Esneux ; celui de l'ancienne ligne 38 ensuite, qui débute à Vaux-Sous-Chèvremont et dessert, en serpentant sur la colline, le site des Haisses, Grivegnée, Beyne-Heusay, avant de se diriger vers Fléron, Soumagne et Herve.

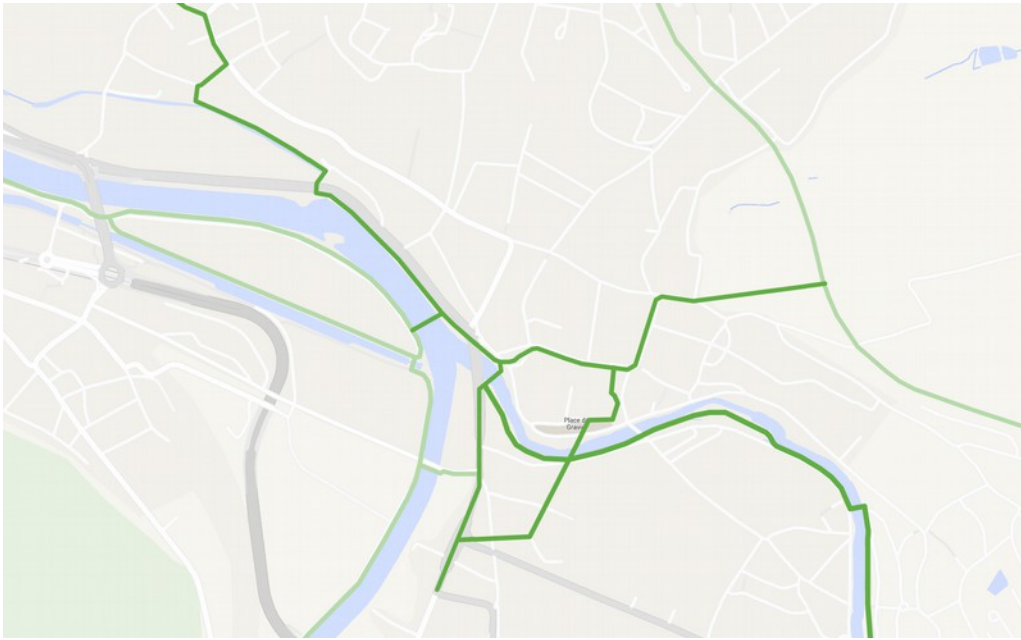
En outre, un projet de « Ravel Vesdre », qui relierait Chênée à Raeren en passant par Verviers, sur une distance d'environ 45 km (communes desservies : Liège, Chaudfontaine, Trooz, Pepinster, Verviers, Dison, Limbourg, Baelen, Eupen et Raeren), est dans les cartons du gouvernement wallon puisqu'il fait l'objet actuellement d'une demande de financement dans le cadre du FEDER, le projet étant piloté par la Ville de Verviers³².

Cette localisation remarquablement nodale constitue un atout important pour Chênée, qui nous semble cependant mal valorisé à l'heure actuelle. En particulier, la jonction reste à finaliser entre les deux itinéraires existants. De manière générale, le coeur de Chênée (en particulier la rue de la Station) reste peu cyclable.

Nous proposons donc en priorité, la création d'une liaison Ravel-Ravel connectant les itinéraires existants. Différents tracés sont possibles : un tracé traversant le coeur du quartier nous semble souhaitable, même si la déclivité n'est pas négligeable entre le cimetière et l'entrée du parc. La création de cet itinéraire supposerait la création d'une passerelle cyclo-pédestre entre le site de l'« Île-aux-Corsaires » et le quai des Ardennes, une centaine de mètres en aval du confluent. La pertinence de cette passerelle devra cependant être plus précisément évaluée, notamment en tenant compte la présence d'un autre franchissement de l'Ourthe, en amont, et surtout de la possibilité de réhabiliter un itinéraire cyclable existant – même si aujourd'hui peu utilisé car interrompu au niveau du Pont des Grosses Battes – vers le centre de Liège en rive droite de l'Ourthe.

En outre, l'inscription du futur Ravel Vesdre nous semble devoir être intégrée dès à présent dans les outils de planification. En première approche, nous envisageons un itinéraire empruntant la rive gauche de la Vesdre sur environ un kilomètre depuis le confluent (desservant le nouveau quartier à créer sur le site LBP), avant de passer en rive droite (via une passerelle) à hauteur de la rue du Gravier de Ransy, pour desservir Vaux-sous-Chèvremont.

³² La Meuse du 24 avril 2014.



En vert pâle : les itinéraires existants. En vert foncé, les itinéraires à créer. On distingue, le long de l'Ourthe, le Ravel existant et, dans la coin supérieur droit, le tracé du RAVeL de l'ancienne ligne 38. À ces itinéraires existants viendraient s'ajouter une jonction entre les deux RAVeL existant, passant au coeur du quartier, ainsi qu'un itinéraire le long de la Vesdre et un autre permettant de rejoindre Grivegnée-Bas.

Mais également, au titre de complément à ces deux interventions principales, deux itinéraires desservant la gare : l'un, à court-terme, via la rue de la Station, l'autre, à plus long terme, via la place du Gravier, le nouveau pont du tram et le nouveau quartier à créer).

Enfin, nous préconisons la création d'un itinéraire reliant Chênée à Grivegnée-Bas (place de la Liberté) via un itinéraire à déterminer. Il semble exister une possibilité en longeant le bief de l'Ourthe entre la rue Chevy et la rue du Travail, mais il ne s'agit à ce stade que d'une hypothèse. Notons que cet itinéraire pourrait être conçu comme une prolongation naturelle du Ravel Vesdre (et dès lors inclus dans son enveloppe de financement ?).

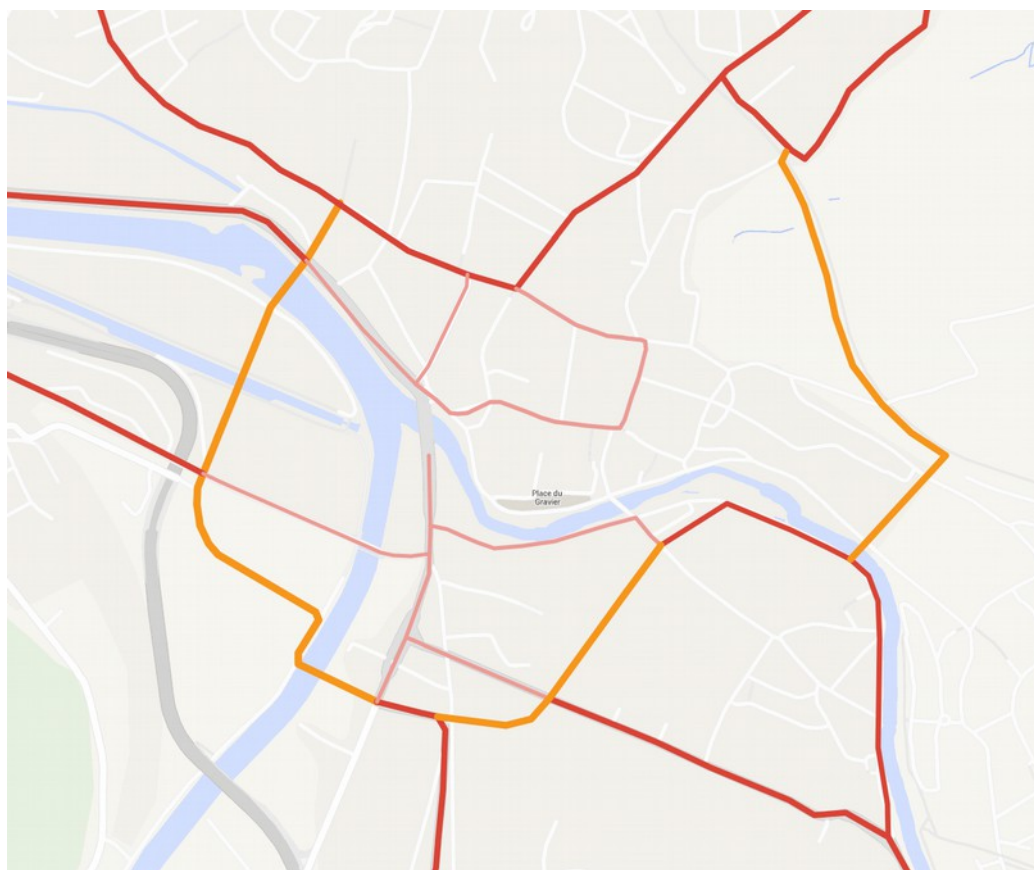
7.2. Ne plus laisser le transit automobile entrer dans le quartier

Partant de l'hypothèse de la démolition du Pont de Chênée, l'ensemble de la mobilité dans le quartier devrait selon nous être repensé, autour d'un principe simple : libérer le centre du quartier du trafic de transit. La présence de ce trafic semble pourtant inévitable au vu de sa localisation géographique : Chênée est en effet un véritable goulet d'étranglement pour les flux de trafic venant d'Embourg, de la vallée de la Vesdre ou du plateau de Herve (via la rue de Gaillarmont ou même par d'autres itinéraires qui ne sont guère adaptés à cet usage).

Cette situation très difficile nous semble justifier l'étude d'un itinéraire de contournement, via la rive gauche de l'Ourthe, permettant d'éviter au trafic venant de la Vesdre et d'Embourg d'entrer dans Chênée.

Nous développons ici un possible schéma de circulation basé sur cette logique de contournement et organisé autour des quelques mesures suivantes.

Le contournement serait rendu possible par la création de trois voiries nouvelles (formant un cercle autour du coeur du quartier). Ces voiries devraient avoir une typologie urbaine : il s'agirait de rues ou d'avenues, pas de rocade routières).



En rouge : les voiries structurantes existantes, qui convergent vers le coeur du quartier. En rose : les voiries existantes déqualifiées en voiries de desserte (et aménagées à l'avenant : réduction du gabarit et de la vitesse, etc). En orange : les nouvelles voiries envisagées, en commençant par le contournement Est du quartier, en lien avec la sortie d'autoroute « 18 arcades ».

- Dès que possible (et bien sûr avant la démolition du Pont de Chênée) serait créée une voirie reliant le quai des Ardennes et le Boulevard de l'Ourthe, impliquant la construction de trois ponts (deux sur l'Ourthe et un sur le canal de l'Ourthe). Par les ouvrages d'art qu'il nécessite, c'est le volet le plus lourd de cet itinéraire de contournement.

Son tracé devrait en tout état de cause veiller à préserver les deux espaces verts importants que sont le parc de la Diguette (au Sud, entre l'itinéraire envisagé et l'autoroute) et la zone Natura 2000 de « l'Île aux Corsaires » (qui occupe la pointe Est de la langue de terre située entre l'Ourthe et son canal).

Une prolongation de cette artère sera éventuellement à envisager, à moyen terme, vers la rue Vinâve, qui permettrait d'éviter le trafic de transit dans la rue du centre. Ce dernier tronçon impliquerait cependant l'expropriation et la démolition d'une demi-douzaine d'habitations.

Détail important à noter : cet itinéraire traverse un « périmètre Seveso ». Mais c'est également le cas de l'axe routier actuel, en sorte que la situation ne devrait pas changer à cet égard (sinon en facilitant l'accès des véhicules de secours à la zone Seveso elle-même).

- Ensuite, en fonction du développement du nouveau quartier à implanter sur le site « Cuivre et zinc », une seconde voirie pourrait être créée pour desservir le quartier, entre la rue des Grands-Prés et le quai Borguet. Cette voirie pourrait être prolongée (via un court tunnel – moins de 100 mètres – sous la colline) vers la Voie de l'Ardenne (N30), pour achever une boucle sur toute la partie Sud du quartier.

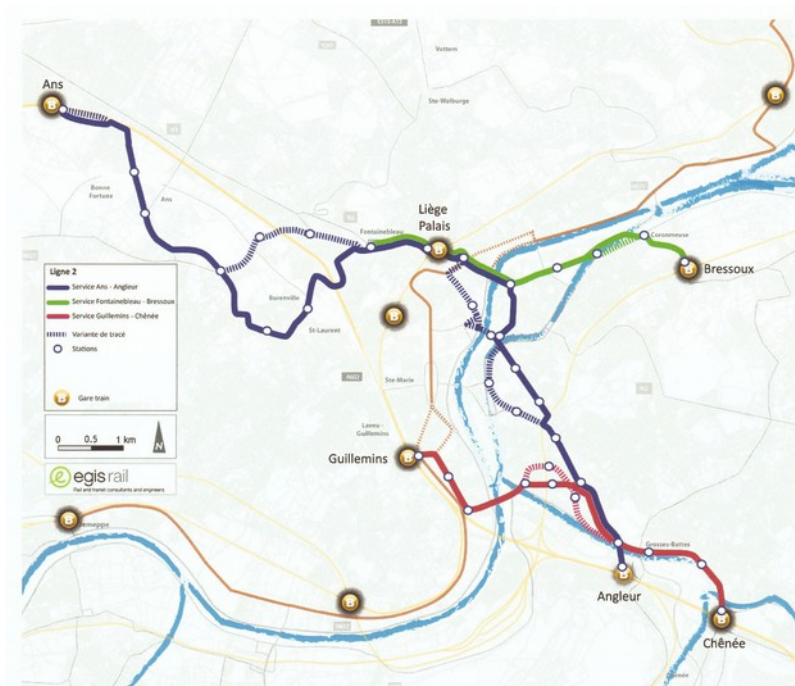
- Entre le quai Borguet et la rue de Gaillarmont, enfin (avec un nouveau pont sur la Vesdre), une nouvelle rue pourrait être créée pour desservir le nouveau quartier à construire sur la « parcelle de l'abattoir » (site « Haïsses »), entre le Ravel et le cimetière. Cette voirie permettrait également une connexion entre la rue de Gaillarmont et la vallée de la Vesdre. Son éventuelle construction devrait être couplée des mesures de protection visant à empêcher le trafic de transit dans le reste du quartier (notamment la rue du Béchuron).

Ensuite, il s'indiquera de procéder à la déqualification en voies de desserte des voiries situées à l'intérieur du périmètre défini par ces voiries de contournement, en particulier la rue de la Station, où un travail approfondi sur les espaces publics est indispensable.

Signalons encore la présence d'itinéraires utilisés par les véhicules d'urgence, notamment pour accéder à l'hôpital des Bruyères ou pour rejoindre le CHU. La proposition formulée ici semble à cet égard améliorer la situation, notamment en permettant l'utilisation de la sortie des « 18 arcades » pour rejoindre la rue de Gaillarmont.

7.3. Envisager le passage du tram dans le coeur du quartier

L'étude « Transurbaine »³³ envisage, entre autres choses, la construction d'une ligne de tram entre Chênée et le centre-ville de Liège (avec une liaison vers la Guillemins et une seconde antenne vers Angleur). Le tracé proposé dans l'étude arriverait par le « boulevard de l'automobile » - de son vrai nom le boulevard Frankignoulle-, le quai des Ardennes et la rue de la Station. Elle se terminerait à hauteur de la gare.



Plan d'ensemble de la «Transurbaine».

Cette proposition d'amener une infrastructure lourde de transport public jusqu'à Chênée nous semble fondamentalement justifiée, même si le trafic actuel du réseau des TEC n'atteint probablement pas tout à fait les seuils techniques attendus. L'enjeu du développement de la rive droite de la Meuse, les potentialités de reconversion de nombreuses friches (notamment la ZACC Bolliden), et le potentiel de voyageurs existants (logements déjà présents, logements à venir, trafic à capter venant des Ardennes ou de la

³³ Cette étude, commandée par la Ville de Liège et le GRE, identifie le potentiel d'une seconde ligne de transport structurant – le tram semble, de loin, la solution la plus adaptée.

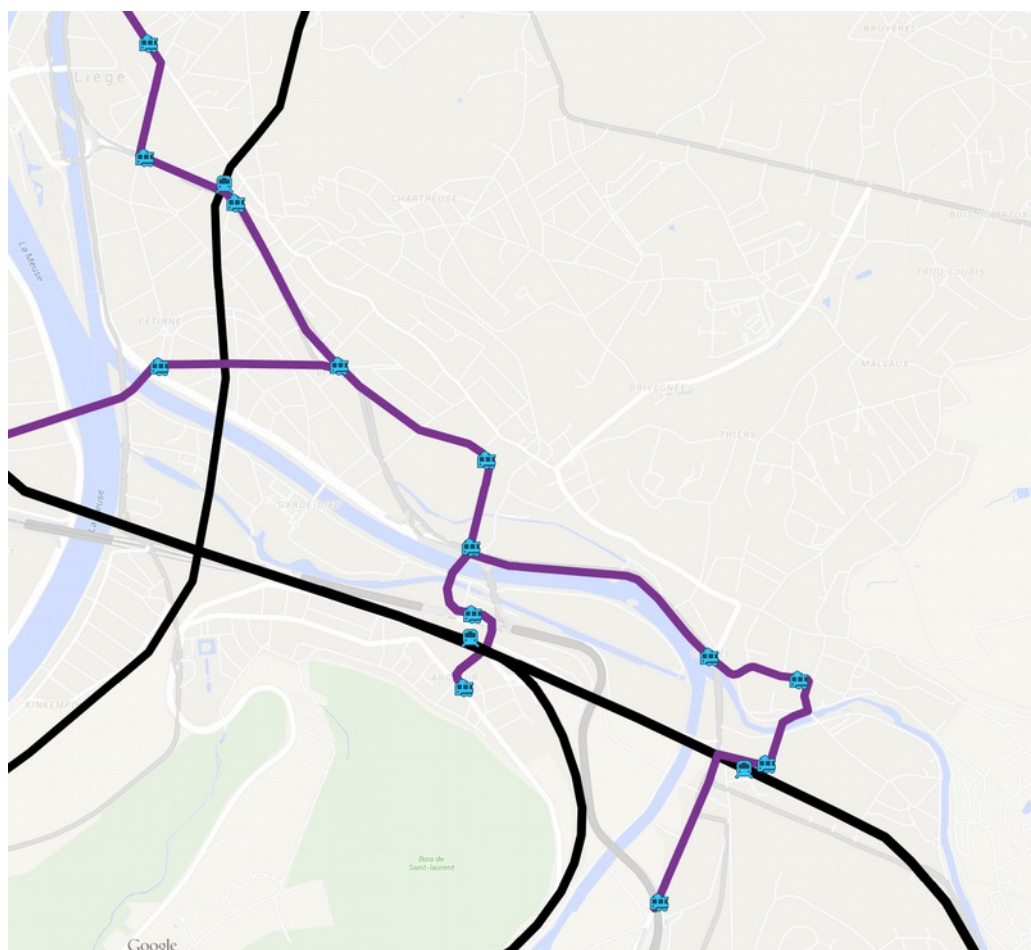
Vesdre) compensent largement cet inconvénient.

La construction de cette ligne doit dès lors s'inscrire dans une stratégie de densification qualitative de l'axe reliant Chênée au centre de Liège (notamment autour du « boulevard de l'automobile »). Dans le quartier de Chênée lui-même, rendre possible l'implantation d'une ligne de tram suppose une stratégie de localisation de l'habitat et des autres fonctions urbaines autour des stations envisagées.

Le tracé proposé par la Transurbaine, suivant le bord de l'Ourthe, est le plus simple. Cette option présente cependant l'inconvénient de mal desservir le coeur du quartier et en particulier les écoles. Il existe cependant une possibilité de faire passer le tram par les rues de l'Eglise et du Presbytère (plutôt que par la rue de la Station), qui nous semble devoir être envisagée. Un tel tracé permettrait d'offrir une desserte nettement meilleure des quartiers situés à l'Est de Chênée et de localiser une station devant l'athénée royal et de desservir ainsi les écoles et le centre culturel.

Ce tracé présente certaines contraintes techniques (la nécessité d'élargir la rue du Presbytère, en particulier), mais semble néanmoins praticable.

Si le tracé « bord d'Ourthe » devait cependant être retenu, il nous semblerait particulièrement important de ne pas renoncer au remplacement du « pont de Chênée » pour autant.



En noir : le chemin de fer. En violet : tracé des différents tronçons composant la « Transurbaine », modifié sur quelques points : passage au coeur de la ZACC « Bolliden », passage au coeur de Chênée et prolongation de l'antenne d'Angleur pour desservir la Place de l'école moderne. Plusieurs noeuds intermodaux apparaissent : Chênée (connexion entre le tram et la L37), Angleur (tram, L37 et L43), Bonne-Femme (tram et L40). Il sera souhaitable de réorganiser le réseau de bus pour tenir compte de ces noeuds.

7.4. Réorganiser les lignes de bus autour de la gare

Chênée est desservie par un nombre appréciable de lignes de bus. Pointons notamment les lignes 29 (Bois-de-Breux), 30 et 30/ (Embourg), 31 (Trooz via Chaudfontaine), 33 (Nessonvaux via Vaux-sous-Chèvremont et Fléron), 64 (Banneux), 65 (Aywaille), 65/ (Ninanne) et 66 (ligne scolaire vers Jupille et Herstal).

Ces lignes empruntent divers tracés et sont relativement mal interfacées avec la gare (voire pas du tout, pour certaines d'entre elles). La création d'une gare des bus avec accès direct à la gare, autour de laquelle pourraient être réorganisées les lignes de bus existantes apparaît donc comme une mesure permettant d'améliorer sensiblement la mobilité, et notamment les échanges modaux, à Chênée et dans les quartiers alentours. La création de cette polarité de transport public sera en outre indispensable lorsque le tram arrivera à Chênée et remplacera une partie des des lignes reliant Chênée au centre de Liège.

La création de cette gare de bus participerait aussi à une réappropriation de la gare SNCB, aujourd'hui fortement sous-utilisée et particulièrement mal aménagée.



Gare de Chênée : accès côté Nord. D'où qu'on arrive, un long couloir en béton est la seule voie d'accès au quai. Particulièrement peu rassurant en soirée.

7.5. L'enjeu d'un « Parking relais » ?

Il nous semble important de prévoir – au moins de conserver par une réservation adéquate – la possibilité de construire un Parking relais (ou « P+R »), à moyen terme. Cependant, cette possibilité ne sera sans doute pas pertinente avant quelques années, compte tenu de la concurrence du pôle d'Angleur, à la fois plus proche de la Ville, plus facilement accessible depuis l'autoroute et mieux desservi en transport public.

La création d'une zone de réservation (pour la construction du parking et la jonction tram depuis la gare) nous semble donc suffisante dans un premier temps.

Dans l'hypothèse où la ligne de tram devrait être prolongée vers Vaux-sous-Chèvremont, la construction d'un P+R à cet endroit, pour capter le trafic venant de la vallée de la Vesdre, serait sans doute plus facilement justifiable, en offrant une alternative au trafic

venant de la Vesdre avant le noeud de Chênée (et réduisant du même coup la pression automobile sur Chênée).

8. Développer un arc piéton sur les rues de l'Eglise et de la Station

La rue de la Station libérée de l'emprise du trafic automobile ne peut rester dans son état actuel. Une refonte complète de l'espace public s'impose. Nous proposons de dessiner un « arc » piéton reliant le site des écoles et l'église d'une part à la gare d'autre part, qui serait traité comme un ensemble et visera à structurer l'espace autant qu'à diversifier ses usages.

La rue de la Station est large d'une trentaine de mètres, aujourd'hui principalement réservés au bitume. Il semble évident de réduire cette emprise des trafics automobiles et de rendre une grande partie de cet espace à d'autres fonctions (terrasses, aire de jeu pour les enfants,...). Mais comment faire vivre cet espace ? Comment en faire un lieu de passage ? Nous formulons ici plusieurs propositions.

8.1. Soutenir l'activité commerciale

Le secteur HoReCa est déjà bien présent à Chênée. Même si l'orientation des terrasses situées le long de la rue de la Station est assez défavorable, c'est une fonction qui nous semble devoir être pérennisée et développée. Chênée peut être un endroit où l'on vient boire un verre, manger un morceau au bord de l'eau. Dans cette perspective, nous proposons l'extension des terrasses vers le bord de la Vesdre.

8.2. Un marché couvert sur le site du confluent

Revenons à la possibilité d'implanter un équipement à vocation métropolitaine sur le site du confluent, dont nous avons identifié la possibilité au point 6.5.



Marché couvert de Vendôme (Loir-et-Cher)

Pourquoi envisager un tel équipement à cet endroit ? Il s'agit tout d'abord d'accroître l'attractivité du quartier vis-à-vis des quartiers proches et même du reste de la ville, notamment pour soutenir sa fonction commerciale et pour faire vivre les vastes espaces publics dont nous préconisons la création. Il s'agit ensuite d'organiser la transition entre le quartier de la gare et l'arc piéton dont nous parlons ici, tout en mettant valeur la rivière qui aura retrouvé son plein déploiement, après la démolition des commerces sur pilotis qui se trouvent à cet endroit.

Une fonction culturelle aurait sans doute trouvé ici un emplacement idéal, mais

Chênée est d'ores et déjà assez bien dotée en la matière avec un Centre culturel particulièrement important et dynamique. Il ne nous semble pas non plus qu'une fonction générant de l'activité nocturne serait la mieux située à cet endroit. En l'état actuel, nous tenons donc cette hypothèse en réserve de notre réflexion.

Nous proposons par contre, avec plus de confiance dans la possibilité de la voir trouver sa place, la construction d'une halle commerçante couverte – un marché couvert, comme il en existe tant dans beaucoup de pays proches –, principalement destinée aux producteurs locaux de produits alimentaires frais. Il s'agit d'une fonction qui n'existe pas à ce jour dans l'agglomération liégeoise tout en répondant à une demande sociale importante, dont témoigne à la fois la vitalité du commerce « bio » ou la multiplication des initiatives de promotion des circuits courts. Cette fonction répond aussi à des initiatives importantes actuellement en développement à Liège, comme le projet « VERDIR » mené sous la houlette de l'Université de Liège ou la plate-forme « Ceinture alimenterre liégeoise » (CATL) qui réunit des acteurs de l'économie sociale et de nombreuses associations pour promouvoir une agriculture de proximité dans l'agglomération.

Ce marché couvert, destiné à la production locale, serait en outre situé de façon idéale, à l'interface de plusieurs importantes voies d'accès à la ville pour les producteurs de régions agricoles proches comme le pays de Herve, l'Ardenne ou le Condroz et des infrastructures de transport urbain utilisables par les habitants de la ville pour rejoindre le site (tant en vélo qu'en voiture ou en transports en commun). La proximité des clientèles aisées du Sud de l'agglomération serait sans doute de nature à contribuer à la réussite commerciale d'un tel projet. Cette localisation serait en outre complémentaire avec le marché hebdomadaire de Chênée, qui se tient tous les mardis juste en face, sur la place du Gravier.

Ce marché couvert pourrait en outre jouer un rôle de « porte d'entrée » au marché hebdomadaire, simplement de rappel symbolique ou, de façon plus ambitieuse, de lieu de promotion pour l'activité maraîchère qui se développera dans le grand parc métropolitain qui fait le coeur du présent scénario.

L'initiative de l'implantation et de la gestion d'une telle fonction, dans le cadre d'une planification urbanistique et commerciale confirmant sa pertinence, pourrait être assumée par le secteur privé, sous la forme, par exemple, d'une coopérative de producteurs.

8.4. Une tour en bord de Vesdre ?

Se pose enfin la question de la manière de polariser l'extrémité Sud de cet arc piéton. Comment drainer du public jusque là ?

Sur le site actuellement occupé par un magasin « Colruyt », nous proposons de rendre possible la construction d'un bâtiment de grande hauteur, à finalité principalement économique, en bord d'Ourthe, dotée d'une terrasse panoramique. Sachant que le site se trouve dans un périmètre Seveso, cette proposition vise cependant le long-terme, dans l'hypothèse d'une évolution de l'activité industrielle permettant de déclasser cette zone qui n'a sans doute pas vocation à demeurer dans un contexte



*Grenoble, projet de tour « Socialisation de la hauteur ».
Architecte : Edouard François*

urbain aussi dense.

Pourquoi une telle proposition ? Il s'agit d'abord de marquer visuellement l'entrée de la ville, notamment pour les flux de trafic arrivant depuis les vallées de la Vesdre et de l'Ourthe. La terrasse panoramique, à rebours, serait un espace assez formidable de lecture du très riche paysage du confluent.

Ce projet contribuerait ensuite à densifier les abords de la gare et donc à augmenter la viabilité des services qu'on y trouvera tout en augmentant de nombre d'utilisateurs du pôle de transports publics à développer autour de la gare.

Face à la fermeture d'une partie des usines qui faisaient la richesse et l'animation de Chênée, il s'agit également de localiser de l'activité dans le quartier, et donc d'offrir aux habitants des emplois de proximité. On peut imaginer que la verticalité de ce bâtiment nouerait un lien visuel et symbolique avec les cheminées de brique qui étaient nombreuses dans les environs.

En outre, la localisation de ce bâtiment générerait peu de nuisance, vu l'absence de riverains immédiats.

9. Processus & financement

Indéniablement, les mesures proposées ici sont relativement complexes et coûteuses : construction de plusieurs centaines de logements (privés et publics), d'une gare des bus, d'une ligne de tram, d'infrastructures importantes (pas moins de 8 ponts et passerelles dans la version maximale du scénario, un tunnel), etc.

Il importe donc d'envisager la manière dont il sera possible de mettre en marche le processus, de le piloter et de financer.

9.1. Changer d'attitude à l'égard de la promotion immobilière

Le constat est le suivant : la Ville de Liège cherche à tout prix à « regagner des habitants à haut pouvoir fiscal ». C'est sans doute compréhensible, mais c'est une position de négociation particulièrement défavorable, qui place symétriquement tout promoteur dans une position trop confortable. Nous pensons que c'est en augmentant son niveau d'exigence que la Ville, dans le moyen et long terme, non seulement produira un tissu urbain plus conforme aux aspirations de ses habitants mais aussi... plus attractif pour l'investissement immobilier. Le « todibonisme » immobilier mène en effet à un gaspillage de terrains précieux, à de la médiocrité architecturale, à la destruction d'espaces paysagers de grande valeur, etc. Au final, tout le monde est perdant, sauf les partisans du court-terme.

Par conséquent, il est grand temps que les autorités publiques liégeoises cessent de considérer – comme c'est manifestement le cas dans le présent dossier – que le Plan de secteur équivaut à un droit à construire. Ce n'est pas le cas. D'autres exigences doivent légitimement – et légalement – être rencontrées pour qu'un promoteur se voie décerner un permis d'urbanisme ou un permis de lotir.

Pour rendre possible le scénario que nous défendons ici, la première chose à faire est donc de dire « non, mais » au projet Haïsses-Piedroux. Non : ce projet n'est pas acceptable, dans son principe, dans le développement territorial inadapté dont il est synonyme. Non, on ne le laisser pas faire... Mais un dialogue est possible, une négociation peut s'ouvrir, dans laquelle, par exemple, un échange de terrains (au prorata de la densité escomptée) pourrait être envisageable pour permettre à Neufcour de participer au projet « Cuivre & zinc » tout en garantissant la transformation en zone verte ou agricole des terrains situés dans le périmètre du parc.

9.2. Pour amorcer le processus : le FEDER

Une impulsion publique est probablement indispensable pour rendre possible un tel projet. La réalisation des principales infrastructures doit donc constituer une « mise de départ », assumée par l'autorité publique. Le financement – décisif – de ces infrastructures (ponts, tunnel, voiries, démolition du pont), nous pensons qu'il est possible de le trouver dans le cadre de la prochaine programmation du Fonds européen de développement régionale (FEDER), pour autant qu'on explique de façon circonstanciée le caractère emblématique d'un tel projet.

9.3. Une maîtrise publique du foncier

Un principe, en particulier, nous semble intangible pour garantir la réussite d'un tel projet : une maîtrise foncière publique, donnant à l'autorité publique le rôle de chef d'orchestre du projet, notamment dans la définition de sa programmation, dans sa spatialisation et dans son phasage.

Cette maîtrise foncière est déjà acquise – via la SPAQuE – sur le site « Cuivre et zinc »

(mais également sur la ZACC de Gaillarmont, via le Logis social). C'est un atout considérable pour y rendre possibles des projets de qualité.

Cette maîtrise foncière permettra également de récupérer une partie de la mise initiale en cédant, à la fin du processus, certains terrains.

Dans la situation présente, on pourrait d'ailleurs imaginer que certains échanges de terrain, dans le cadre d'un Master plan défini par la Ville de Liège, permettent à la société Neufcour de trouver une place dans les projets à développer sur le site de « Cuivre et zinc » (et demain à Gaillarmont) sans avoir à urbaniser le Piedroux (qui deviendrait propriété publique et serait transformé en zone verte au plan de secteur) et en venant renforcer, par sa capacité d'investissement, un projet de quartier mixte à côté de la gare.

9.4. Des concours d'architecture

La maîtrise publique foncière devrait également permettre de fixer un certain niveau d'exigence dans la production des développements attendus. Nous préconisons ainsi la réalisation d'un concours d'urbanisme d'entrée de jeu, pour la définition du Master Plan du nouveau quartier et de ses abords. Les bâtiments les plus emblématiques (gare, école, marché couvert, etc) voire l'ensemble des bâtiments devraient également faire l'objet de processus de sélection exigeants, soit directement organisés par le pouvoir public ou la structure de coordination, soit rendus obligatoires dans le cadre de la cession de terrains au privé.

9.5. Implication des opérateurs publics

En nous inspirant des modèles existant en France (notamment les « sociétés d'économie mixte », SEM), nous préconisons la création d'une structure de coordination publique chargée – au moins – de développer le quartier à construire autour de la gare en mettant autour d'une table les acteurs – publiés et privés – concernés, sans lesquels ce projet ne pourra être réalisé.

Si le développement de la gare de Chênée devrait normalement faire partie des missions de base d'un service public ferroviaire, pour répondre aux besoins des habitants présents et à venir, il suffit de visiter la gare actuelle ou de consulter ses horaires pour se rendre compte que c'est loin d'être évident.

Un tour de table devrait donc être organisé d'entrée de jeu avec la SNCB (refonte complète de la gare, de ses accès, couverture de son quai, etc), les TEC et la SRWT (construction d'une gare des bus à côté de la gare,... sans parler de la Transurbaine qui relève d'enjeux beaucoup plus larges), Logis social et SWL (développement d'un programme de logement social). Entre autres.

En ce qui concerne le parc, sa dimension pluri-communale impose, avant toute chose, qu'un intérêt pour le projet naisse dans les trois communes concernées et qu'un dialogue s'établisse entre elles.

10. Conclusion

Le scénario esquissé ici n'est rien de plus qu'un scénario, une tentative de formaliser une possibilité – parmi d'autres – de traduction d'un certain nombre de principes qui nous semblent devoir être défendus dans la production d'une ville.

Il a le mérite, pensons-nous, de proposer une vision possible à long terme, autour de laquelle pourraient s'articuler, avec une certaine souplesse, les projets et propositions qui naissent pour le quartier. Nous enjoignons le pouvoir public à proposer de tels scénarios, pour Chênée comme pour d'autres quartiers.



Synthèse des principaux éléments de notre scénario : un grand parc métropolitain, trois espaces urbanisables, un nouveau schéma de circulation libérant le coeur du quartier du trafic automobile.

Dans un premier temps, ce scénario pourrait commencer à se concrétiser par les cinq étapes suivantes :

- De façon urgente, une dépollution de meilleure qualité sur le site « Cuivre & zinc ». Il s'agit d'une condition sine qua non à l'implantation de logement sur ce site remarquablement situé.
- Un Plan communal d'aménagement (PCA ou PCAR) visant à sanctuariser le périmètre du parc, dans le cadre d'une négociation avec les propriétaires de terrains.

- Le dépôt d'une fiche dans la prochaine programmation du FEDER visant à réaliser les principaux travaux d'infrastructure proposés ici, notamment pour le contournement du confluent.
- Acquérir la ferme Sainte-Anne, futur centre nerveux du parc, en profitant de sa mise en vente.
- Entamer la réalisation d'un Master Plan sur le site « Cuivre et zinc ».

Pour conclure, nous soulignerons simplement que face au laissez-faire immobilier, qui produit une ville dégingandée, à la fois trop peu et surtout trop mal dense que pour pouvoir, par exemple, organiser un service efficace de transport public, et dépourvue des aménités qui rendent la vie urbaine attrayante, il est possible de faire beaucoup mieux.

Pour cela, le logiciel hérité de l'époque des Plans de secteur doit être remis en cause : dans la pratique d'abord, en faisant évoluer la législation et la réglementation ensuite (ce qui a été timidement amorcé avec le CoDT). Les possibilités sont multiples, déjà au plan communal, a fortiori au plan régional.

Pour cela, les pouvoirs publics doivent surtout se doter d'une vision à long terme du territoire et de son évolution : ne plus subir le jeu imposé par des acteurs privés dont les préoccupations sont nécessairement limitées et souvent de court-terme, pour proposer un schéma de développement urbain traduisant quelques principes fondamentaux – la sobriété dans l'usage du sol qui doit désormais être considéré comme une ressource rare, la densification autour des axes de transport public, le soutien aux coeurs urbains historiques, centraux ou périphériques, etc – et fédérer sur ce schéma, par la négociation quand c'est possible, par la force de la loi quand c'est nécessaire.

C'est un chemin plus difficile que celui qui est emprunté aujourd'hui, personne n'en doute. Mais quand des friches restent à reconverter – de surcroît lorsqu'elles sont aussi centrales que l'est le site « Cuivre et zinc » –, il n'est pas acceptable d'urbaniser des terres dévolues à l'agriculture – fussent-elles en zone rouge (i.e. bâtissable) au Plan de secteur.



FÉDÉRATION
WALLONIE-BRUXELLES

Avec le soutien du
ministère de la culture,
secteur de l'Éducation permanente.