

Structurer la ville

Le train, le tram, l'urbanisme

La présente brochure constitue une synthèse partielle et provisoire des réflexions de l'asbl urbAgora sur les enjeux de mobilité dans l'agglomération liégeoise et sur les questions qui y sont liées. Elle est largement basée sur le dossier diffusé lors de la conférence de presse donnée par urbAgora le 24 juillet 2009.

Cette brochure est à considérer comme le reflet d'un travail en cours. Certains points manquent de précision. Certains éléments qui devraient s'y trouver n'ont pas encore pu l'être. Et surtout, les propositions présentées ici sont susceptibles d'évoluer, au fil du débat et des nouveaux éléments qui viendront l'éclairer.

Les idées présentées dans ces pages ne sont pas la propriété d'urbAgora, même si certaines sont probablement originale., Elles ont vocation à être critiquées, discutées et peut-être adoptées par qui le souhaite. Nous avons aussi une dette importante à l'égard de diverses études menées ces dernières années et vis-à-vis des nombreuses personnes avec lesquelles nous avons eu l'occasion de discuter. Qu'il nous soit permis de les remercier.

1. Introduction

Le 24 juillet 2008, le gouvernement wallon rompt la torpeur de l'été en annonçant, par la voix de son ministre de la mobilité, M. André Antoine, son intention d'entreprendre la réalisation d'une ligne de tram à Liège, entre Jemeppe et Herstal, reprenant ainsi à son compte les conclusions d'une étude¹ achevée au printemps par la Société régionale wallonne des transports (SRWT). Le début des travaux était annoncé dès 2011, la mise en service pour 2013. Quant à l'investissement, il était alors estimé à 300 millions d'euros pour 14 km de ligne². Il s'agissait pour notre association – comme pour beaucoup d'autres personnes et collectifs qui oeuvrent dans le même sens, dont certains depuis fort longtemps – d'un premier aboutissement. Il s'agissait surtout du début officiel d'un débat déterminant pour l'avenir de Liège : celui de la restructuration complète de son réseau de transports publics – et partant, d'une bonne partie de la trame urbaine et de la façon d'y vivre.

Quatre mois plus tard, à la veille de la Saint-Nicolas, le ministre annonçait dans une nouvelle communication qu'une décision ferme était prise et, surtout, affirmait pour la première fois que le transport public aurait, sur le plan budgétaire, la priorité sur le développement du réseau routier. Comme le soulignait la presse liégeoise de l'époque, il s'agissait d'une victoire significative pour notre mouvement qui a, depuis sa création, fait de cette réorientation budgétaire son cheval de bataille. Le ministre accélérât cependant le tempo, au risque de céder à la précipitation. Sans attendre les conclusions du Plan urbain de mobilité (PUM), en cours, détaillait de fracassantes intentions : maintien de l'optique de la ligne unique en fond de vallée (sur base de la seule logique des comptages), choix ferme et définitif du tracé avant les élections de juin 2009, budget revu à la hausse (le chiffre de 500 millions d'euros est cité), début des travaux annoncé dès 2010, recours massif au secteur privé pour toutes les étapes du projet, permis voté par le parlement (selon la procédure « DAR ») pour éviter les recours.

En février dernier, relatif retournement de situation : le ministre André Antoine, les bourgmestres des communes de Liège, Ans, Chaudfontaine, Herstal, Saint-Nicolas et Seraing, MM. Demeyer, Moreau, Bacquelaine, Daerden Jr,

¹ Dont on remarquera qu'elle n'a jamais été publiée et demeure pratiquement inaccessible au grand-public.

² On se rappellera cependant que le chiffre annoncé était de 700 millions d'euros, ce qui incluait l'investissement et une évaluation à la très grosse louche du coût d'exploitation sur trente ans.

Avril et Mathot³, et la direction de la SRWT présentent, lors d'une conférence de presse commune, la vision, cette fois-ci, d'un réseau complet pour l'agglomération, ainsi qu'un phasage en deux étapes pour sa réalisation (figure 1). Si la ligne de fond de vallée demeurait la priorité première et était annoncée pour la première phase (le montant de 500 millions d'euros étant réaffirmé), une seconde ligne – à réaliser dans une seconde phase, dans un horizon temporel cependant très incertain, pour un budget évalué entre 300 et 700 millions d'euros –, reliant Ans à Vaux-sous-Chèvremont (commune de Chaudfontaine) via Montegnée, Glain, Liège et Chênée, était envisagée (avec de nombreuses variantes possibles), sous l'influence manifeste du PUM. De surcroît, le train léger faisait son apparition dans le schéma avec une évocation relativement vague d'une possible desserte des lignes 17 (Vesdre), 34 (Liers), 40 (Visé), 42 (Ourthe) et 125A (Seraing-Flémalle). Une ligne de « Bus à haut niveau de service » (BHNS) sur l'axe de la N3 entre Ans et Fléron, une amélioration des sites propres de bus vers Rocourt, Vottem et le Sart-Tilman, la réaffirmation d'un projet de « vélos partagés » dans plusieurs communes, ainsi qu'une dizaine de parkings-relais (P+R) complétaient ce schéma qui commençait à ressembler à une vision globale de la mobilité pour Liège à moyen voire à long terme.

³ Mais pas la bourgmestre de Fléron (ni ceux de Beyne-Heusay et de Soumagne), Mme Musin, ni celle de Flémalle, Mme Simonis, qui firent toutes deux connaître leur désappointement. Alors que le consensus politique semblait jusque là – et depuis l'étude Sémaly-Transitec de 2000-2001, qui avait clairement identifié, avec Ans, Herstal, Seraing et Fléron, les quatre axes évidents du développement d'un transport en commun structurant – favorable à la desserte du plateau Est par le tram, cette hypothèse était abandonnée – au profit d'un hypothétique « bus à haut niveau de service » (BHNS) par les hommes forts de la région, au grand dam des responsables politiques des communes concernées.

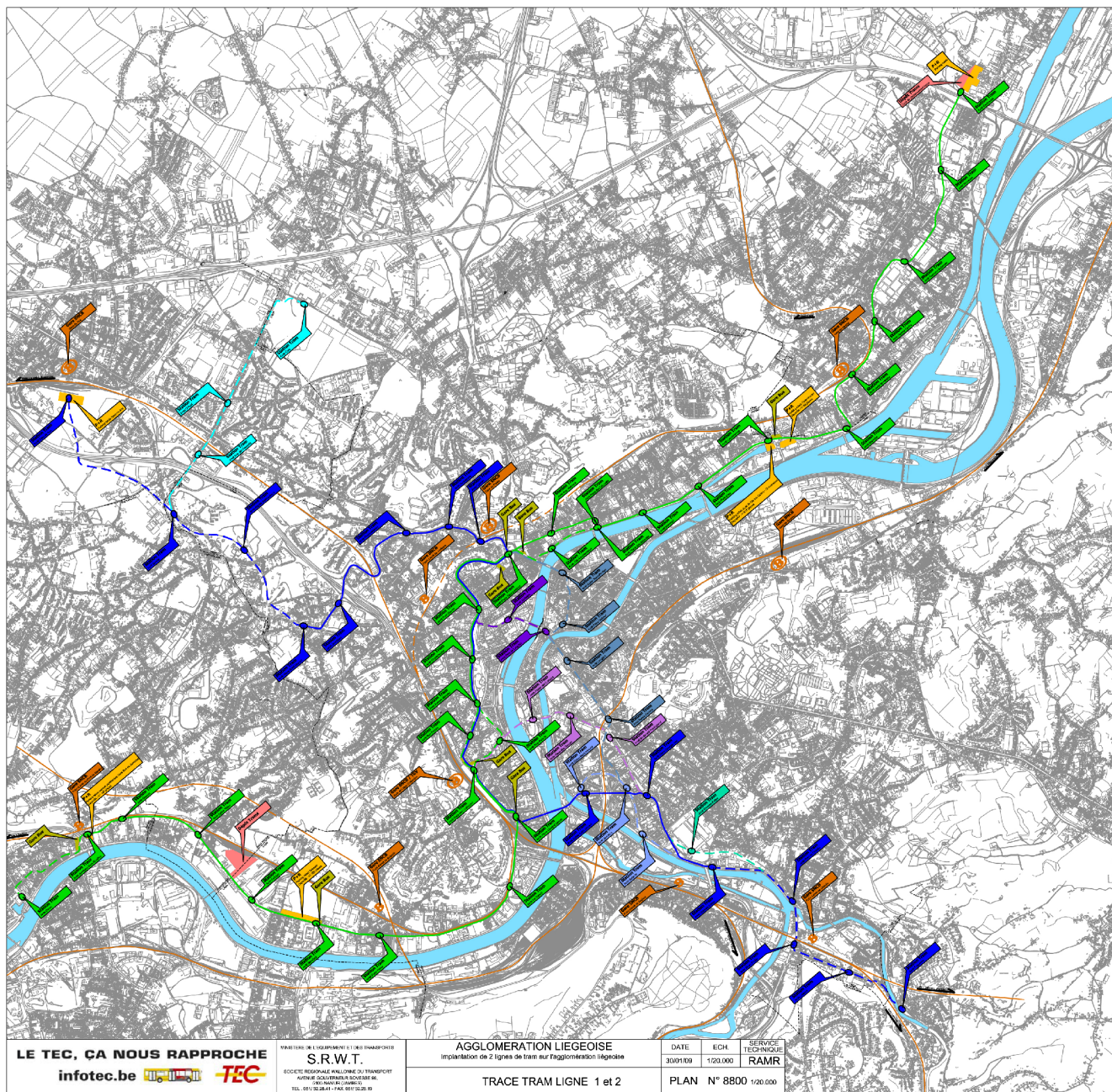


Figure 1: Tracé présenté par le ministre Antoine et les bourgmestres lors de leur conférence de presse du 10 février 2009 à l'hôtel de ville de Liège.

En dépit de réelles lacunes (en particulier celle qui consiste à présenter comme totalement définitif un tracé qui n'a fait l'objet que d'études superficielles et d'aucun débat public), il est important de souligner à quel point ce projet témoignait d'avancées significatives: l'option du réseau (et avec elle une vision du tram comme outil de structuration du territoire et de soutien à une urbanisation de qualité) prenait progressivement le pas sur l'optique de la ligne unique. Il fallait aussi se réjouir de l'adoption, essentielle, du principe du site propre intégral.

Depuis lors, le contexte a de toute évidence fortement évolué, particulièrement avec l'installation d'un nouveau gouvernement régional

et l'arrivée d'un nouveau ministre de la mobilité. Qu'il nous soit permis ici de souhaiter la bienvenue dans cette fonction à M. Philippe Henry et de lui souhaiter bonne chance pour le travail particulièrement difficile qu'il aura à piloter. Nous nous réjouissons à cet égard qu'il ait d'ores et déjà fait du tram⁴ liégeois la principale priorité de son mandat. Nous nous réjouissons aussi du souci, régulièrement affirmé par Ecolo, d'un réel débat public autour de ce projet⁵. Nous nous réjouissons enfin de la cohérence des compétences qui lui ont été confiées: le lien entre la mobilité et l'aménagement du territoire, qui plus est dans l'application d'un accord de gouvernement qui

4 La Meuse de ce 20 juillet.

5 Nous formulons à cet égard une proposition concrète dans le point 6 du présent document.

affirme une ambition à remarquer pour ce qui concerne la question du territoire, est un gage de réussite pour le nouveau ministre.

Nonobstant les déclarations définitives déjà enregistrées et tenant compte de la nouvelle donne politique, nous avons le sentiment qu'il est nécessaire de remettre l'ouvrage sur le métier, de ne pas se satisfaire de la direction dans laquelle nous envoient les ébauches disponibles ; et de tenter de poser à neuf – c'est-à-dire dans leur globalité – les questions qui viennent avec la perspective d'un réseau « structurant ». Avant toute chose, nous voulons nous intéresser à ce qui fera la cohérence de ce projet, de ces projets. Dans quel cadre conceptuel tout cela s'inscrit-il ? Qu'entendons-nous par l'idée de « structurer la ville » ?

Dans cette optique, cette brochure dont nous vous proposons la lecture s'organise autour d'un « zoom » : éclaircir, d'abord, les principes qui devraient guider l'action de la façon la plus générique ; examiner ensuite la question de la mobilité urbaine à l'échelle du territoire, de la

région, à travers l'outil ferroviaire, à l'échelle de la ville ensuite, avec le tram ; s'intéresser enfin à transcription des options prises sur le plan de l'aménagement local, de l'urbanisme, avec l'étude d'un cas concret – unique, mais emblématique d'une façon d'appréhender l'urbanisme –, celui du (grand) quartier que nous discernons entre Bressoux et Coronmeuse. Pour terminer, nous consacrons quelques paragraphes à la question de la participation démocratique et du débat public autour de ces enjeux qui sont – répétons-le une fois de plus – centraux pour l'avenir de la ville et de ses habitants. Cette démarche se veut cohérente avec avec les principes qui guident l'action d'urbAgora : mixité sociale, mixité des fonctions, densification de la ville, revalorisation des espaces verts, limitation de l'impact automobile en ville, entre autres choses.

2. Principes

Pour que Liège sorte du marasme où elle se trouve, nous sommes persuadés qu'il faut penser à long terme, trouver une stratégie qui anticipe sur les difficultés prévisibles. En ce qui concerne le territoire, il nous semble nécessaire de réhabiliter l'idée de planification du développement urbain là où la faiblesse et l'éparpillement des acteurs publics et le manque d'outils réglementaires ont entraîné, ces dernières décennies, une organisation du territoire souvent dénuée de toute rationalité, dispendieuse d'espace et de ressources énergétiques, qui constituera demain un fabuleux boulet au pied des générations à venir.

2.1. Entamer l'urgente transition écologique

Certains s'étonneront peut-être de l'ambition de certaines des propositions que nous formulons ici. Est-ce bien raisonnable, dans le contexte budgétaire actuel, pour une région désargentée comme la Wallonie, de rêver à des milliards d'euros d'investissement dans des infrastructures publiques ? L'est-il, de surcroît, quand les chiffres de fréquentation des réseaux existants annoncent certes une augmentation conséquente et régulière, de la demande mais pas au point de justifier immédiatement des infrastructures aussi lourdes ? Nous le pensons.

Sur le plan financier, il y a une certaine urgence à réaliser aujourd'hui des investissements qui pourraient être impayables demain : avec l'inéluctable augmentation tendancielle du prix des matières premières (et notamment de l'énergie), la croissance du coût de réalisation des infrastructures est en effet nettement supérieure à l'inflation.

Au-delà de cela, nous aimerions, une fois n'est pas coutume, voir notre région anticiper sur l'avenir plutôt que d'en subir les conséquences. Là où toutes les agglomérations françaises d'une taille similaire en sont à développer leur troisième, leur quatrième, leur cinquième ou même leur sixième ligne de tram, pourquoi faut-il que Liège soit l'une des très rares, probablement une des toutes dernières agglomérations de plus de 500.000 habitants en Europe occidentale⁶ à ne s'être pas encore dotée d'un réseau de transport en commun digne de ce nom ?

Au-delà du seul enjeu de mobilité, il y a aussi et

⁶ Et au-delà. Même au Texas, on commence à développer des réseaux de tram, c'est dire...

peut-être surtout que c'est la ville tout entière qui doit être repensée et que le tram constitue un moyen extraordinaire d'avancer dans cette direction. Ne voir dans le tram qu'un outil de mobilité (et limiter en conséquence le débat sur sa pertinence à l'examen de chiffres de fréquentation, actuels ou prévisibles), c'est passer à côté des trois quarts de l'enjeu, comme nous l'expliquions dans la conférence de presse que nous avons donnée il y a un an. La ville de Liège a aujourd'hui une densité très faible⁷ (2740 hab/km²) par comparaison avec d'autres villes de taille similaire. Le tram peut contribuer à densifier la ville d'une façon intelligente et qualitative, amorçant un cercle vertueux dans lequel l'augmentation du nombre d'habitants augmentera celui des usagers, ce qui permettra le développement du service et renforcera son attractivité. La complexité et la variété des futurs possibles d'un espace urbain sont telles qu'une attitude passive, se contentant de chercher à prévoir ce qui va arriver, n'a pas de sens si elle ne se double pas d'une attitude active de définition d'objectifs urbains et de la mise en oeuvre des moyens nécessaires à orienter le développement de la ville dans le sens souhaité.

Enfin, en ce qui concerne l'enjeu climatique, il ne s'agit plus seulement de faire, dans l'aménagement de la ville, notre part d'un effort global de réduction de l'émission des gaz à effet de serre (effort bien nécessaire, cependant, dès lors que le transport et l'habitat représentent à eux seuls près de la moitié des émissions de carbone des pays développés), il s'agit tout simplement de prendre pied dans un autre modèle.

2.2. Garantir le service public

Second principe : garantir la possibilité effective de se déplacer pour tous les habitants de l'agglomération, présents et futurs (différentes prévisions annoncent en effet l'arrivée probable de dizaines de milliers de nouveaux habitants). Dès lors que la mobilité conditionne de facto l'accès à l'emploi, à l'éducation, à la santé, à l'aide sociale, à la culture, etc, c'est bel et bien d'un droit à la mobilité qu'il faudrait pouvoir parler, ce qui implique notamment une tarification qui permet

⁷ Certes, la présence, sur le territoire communal, de très importantes zones vertes (Sart-Tilman) ou industrielles (zones portuaires notamment) relativise un peu ce constat. Mais le fait que l'entité communale principale ne représente qu'environ un tiers des habitants de l'agglomération (et une superficie d'une dixième environ) indique toute l'importance de la question de la densification.

l'accès de tous (on en est loin⁸). Rendre effectif ce droit à la mobilité ne peut se faire que par une double et complémentaire politique visant, d'une part à développer de façon offensive le service public et, d'autre part, à une réorganisation territoriale, car, disons-le clairement : jamais il ne sera possible au transport commun de desservir d'une façon compétitive des lotissements extensifs qui s'étirent le long des routes de campagne. Ceci est d'autant plus vrai que le coût de l'énergie est engagé dans une augmentation tendancielle qui, inéluctablement, rendra la mobilité automobile inaccessible à une part grandissante de la population, à un horizon temporel qu'il est plus que temps d'anticiper.

À cet égard, le recours au « partenariat public-privé » (PPP), présenté comme inéluctable pour la réalisation du tram, mérite d'être questionné. Nous identifions deux arguments principaux en sa faveur, l'un budgétaire, l'autre technique. L'argument budgétaire est simple et... absurde : le respect des critères de Maastricht juggle les capacités d'endettement des pouvoirs publics. Le recours au PPP ou à d'autres formes de financement complémentaire s'apparente à une forme d'ingénierie financière destinée à contourner cette limitation : si l'on ne peut s'endetter de manière ouverte, on le fera de manière cachée. L'esprit (discutable, au demeurant, particulièrement en période de crise) du traité de Maastricht se voit ainsi totalement perverti par les PPP : loin de réduire l'endettement effectif, ceux-ci l'augmentent et le font de surcroît d'une manière opaque, hors du contrôle budgétaire du Parlement.

Ceci dit, à quelque chose, malheur est bon : dès lors que, avec la crise économique, presque aucun état membre de la zone euro ne risque de respecter les critères de Maastricht, il n'y a pas de raison que la Wallonie soit plus catholique que le pape. Nous recommandons donc que soit privilégié un emprunt public qui coûtera en toute hypothèse moins cher – particulièrement dans le cas d'un prêt de la BEI – qu'en endettement sur le marché privé au taux du marché. Second argument : seuls les grandes sociétés disposeraient du savoir-faire permettant la réalisation d'un réseau de tram urbain dans de bonnes conditions. Nous ne disposons pas des moyens de juger de cette question de façon pertinente. Nous remarquons cependant que la concentration des acteurs de ce marché très restreint (qui tend au duopole) devrait inciter les pouvoirs publics à ne pas négliger la question de l'indépendance technologique et, par conséquent, de privilégier autant que possible l'acquisition au sein de la SRWT des compétences requises au développement et à la maintenance du tram.

8 Voir notamment sur ce sujet le travail du collectif « Libre parcours ».

À l'inverse, le PPP représente une logique de privatisation (plus ou moins⁹) larvée du service public, au détriment de la marge de manoeuvre des pouvoirs publics dans la définition des objectifs du service et de la mission de service à la collectivité.

2.3. Penser la ville comme un espace multipolaire

Liège est aujourd'hui une ville qu'on pourrait qualifier de « concentrique » : une bonne partie de l'activité s'y organise en fonction et autour du centre. Et si certaines activités échappent à ce constat, c'est qu'elles ne relèvent plus que marginalement du registre de l'urbanité¹⁰ : les zonings qui prolifèrent le long des axes autoroutiers sont-ils encore des territoires urbains ? Il est permis d'en douter.

Ce constat est flagrant sur le plan de la mobilité en commun, mais il est valable dans d'autres domaines. Nous pensons qu'il est temps de passer, dans la façon de penser le territoire urbain, de la ville concentrique, mono-centrée, à l'idée d'une ville organisée autour de plusieurs polarités, lesquelles se caractérisent par une grande accessibilité en transport en commun, une offre de service attractive, une forte densité.

Ces polarités, il est naturel de les identifier et de les développer autour des infrastructures de transport en commun, existantes ou à construire. Ainsi, la proposition de construire une gare IC à Seraing, formulée par nous voici un an et qui connaît depuis lors un certain écho¹¹, est une traduction concrète de ce principe. De même, le développement de la gare de Bressoux, que nous identifions comme une priorité, participe de cette démarche (en lien avec Coronmeuse et Herstal, nous y reviendrons). La gare d'Ans constitue un troisième pôle¹² hors du centre-ville dont nous pensons qu'il est appelé à jouer un rôle majeur de structuration du territoire urbain. Ces polarités devront être très bien desservies non seulement à l'échelle locale (bus, vélo), à celle de la ville (via le tram), mais aussi à l'échelle régionale (par un REL)

9 Comme en témoigne encore le très récent rapprochement entre Veolia et Transdev, cf. Le Monde du 21 juillet.

10 Un bon critère pour déterminer celle-ci consiste à se demander s'il est possible de se déplacer à pied dans la zone considérée.

11 Voir à ce sujet le questionnaire adressé par urbAgora aux partis politiques candidats aux dernières élections régionales. L'une des questions portait sur cette idée. Les réponses reçues sont franchement encourageantes. <http://elections2009.urbagora.be/questions/une-gare-pour-seraing/>

12 Concernant la gare d'Ans, on ne saurait trop souligner la valeur des très importantes réserves foncières situées entre la gare et l'autoroute. Il serait souhaitable que ces terrains soient préservés pour un projet d'ampleur et de qualité (un éco-quartier ?) qui pourrait y voir le jour, plutôt que d'être vulgairement consommés par les besoins immédiats qui ne manqueront pas de se manifester.

et au-delà, au reste du pays et notamment à la capitale (via le réseau IC). C'est la complémentarité et même la redondance des infrastructures qui définit une polarité secondaire.

2.4. Favoriser la supracommunalité

Quatrième principe, il est indispensable que la région liégeoise se dote d'une institution publique à l'échelle de la ville morphologique, d'une communauté urbaine dotée d'instances élues délibérant publiquement.

Avant d'y arriver, plusieurs étapes seront sans doute nécessaires. La création d'une structure informelle réunissant les bourgmestres de l'arrondissement (la « conférence des bourgmestres ») pourra être considérée comme un pas dans la bonne direction si elle se met effectivement au service de ce dessein et évite de se transformer en un lieu opaque de cogestion, par les exécutifs, du devenir de la région.

Le Plan urbain de mobilité (PUM), même si l'outil est à notre sens imparfait¹³ et si le processus a donné lieu à certaines dérives¹⁴, constitue plus encore une démarche particulièrement intéressante. Il a permis une première réflexion à l'échelle de l'agglomération liégeoise, il a permis de renforcer (et parfois d'initier) le dialogue entre les responsables politiques des différentes communes de l'agglomération, centré sur la mobilité, et intégrant également quelques pistes plus stratégiques pour le développement du territoire (identification de pôles économiques potentiels, de synergies à développer entre certaines zones, etc). Cette démarche gagnerait à être élargie à beaucoup d'autres thématiques et à d'autres acteurs (y compris le milieu associatif et le grand public). Il manque en effet à l'agglomération liégeoise une véritable « vision » pour le futur de son territoire, qui soit reconnue et appropriée par tous.

Dans cette perspective, il nous semble essentiel que le nouveau réseau structurant implique, le plus rapidement possible, un grand nombre de communes de l'agglomération et ne se limite donc pas à la seule ville de Liège. Dans la mesure où le tram ne pourra concerner qu'un nombre limité de communes, et sans doute dans un horizon de moyen terme (voir le point 4), le rôle du REL est à

13 On notera en particulier que son statut demeure fort flou : entre processus de négociation politique, vague ébauche de participation citoyenne, étude scientifique, il est parfois difficile de s'y retrouver.

14 Suite à des pressions politiques, l'ordre de mission des bureaux d'étude s'est vu de facto rétorqué, pour que la réalisation de l'autoroute « Cerexhe-Heuseux/Beaufays » (depuis lors mise au frigo) soit considérée comme acquise là où on attendait du PUM qu'il étudie différentes options, avec ou sans CHB.

cet égard absolument déterminant

2.5. Promouvoir un urbanisme et une architecture créatifs

Nous reprenons à notre compte, ce que les partenaires de l'Olivier ont négocié dans l'accord de gouvernement wallon 2009-2014, au chapitre Promouvoir un développement territorial durable et concerté : « Le Gouvernement s'engage à : [...] promouvoir des conceptions innovantes du développement urbain, au travers d'un urbanisme et d'une architecture créatifs, notamment par le lancement de projets-pilotes »¹⁵. Par ailleurs, dans le projet de déclaration de politique communautaire, il est enfin reconnu que « le droit pour tous à un environnement sain et agréable est notamment garanti par une architecture de qualité » et qu'il convient de « développer des synergies entre l'architecture et les disciplines connexes que sont l'intégration des œuvres d'art dans les espaces publics, le design, le paysage, l'aménagement du territoire et l'urbanisme »¹⁶.

Nous estimons que l'installation du tram à Liège et des nécessaires aménagements que celui-ci nécessitera (rénovation/conception d'espaces publics, de mobilier urbain, et dans certaines zones, de nouveaux quartiers¹⁷) constitue une remarquable opportunité pour que les engagements du Gouvernement soient matérialisés. Ainsi, nous demandons au Gouvernement wallon que les aménagements liés au tracé du tram fassent l'objet, comme il en recommande l'usage, d'un projet-pilote – liant urbanisme, architecture, paysage, design et intégration d'œuvre d'art.

À la question de savoir comment procéder pour y parvenir, nous ne réinventerons pas l'eau tiède : nous aiguillons les instances publiques en charge de la réalisation du futur tram vers la lecture de l'ouvrage belge de référence en la matière, co-écrit en 2005 par Philippe Flamme, juriste et chargé de cours à l'ULB, et l'Institut supérieur d'architecture

15 *Projet de Déclaration de politique régionale wallonne 2009-2014*, « Une énergie partagée pour une société durable, humaine et solidaire », page 135.

16 *Projet de Déclaration de politique communautaire 2009-2014*, « Une énergie partagée pour une société durable, humaine et solidaire », page 130.

17 Pour la construction de nouveaux quartiers, envisagés notamment à Burenville/Ans, nous rappelons également que le Gouvernement wallon s'est engagé à « renforcer les opérations d'aménagement ou de revitalisation d'envergure qui contribueront à accroître l'attractivité des noyaux. Des opérations d'éco-quartiers seront initiées et feront l'objet d'une labellisation qui aura pour objectif de prendre en compte la préservation de l'environnement tout au long du cycle du logement : choix d'énergies renouvelables ou d'équipements à faible consommation énergétique, choix de matériaux recyclés, locaux collectifs pour le tri des déchets, etc. » (page 135 du projet de déclaration de politique régionale wallonne).

La Cambre à Bruxelles¹⁸: le Vade-mecum. Commande publique à Bruxelles. Comment choisir un auteur de projet? Exemples et bonnes pratiques. Les recommandations bruxelloises de cet ouvrage sont applicables dans les grandes agglomérations wallonnes comme Liège. Relevons le cas de l'aménagement du tram à Bordeaux, qui a fait l'objet d'un concours d'architecture associant paysagiste et designer, et que tout le monde s'accorde aujourd'hui à considérer comme une réussite exemplaire¹⁹.

Si nous sommes conscients que la question de l'aménagement des espaces traversés par le tram ne sera véritablement d'actualité que lorsque le tracé sera défini et phasé dans le temps, il nous apparaît d'ores et déjà indispensable que les pouvoirs publics en charge des futurs aménagements du tram s'engagent dès maintenant à mettre en œuvre, de manière cohérente et sur la totalité du réseau, les accords du Gouvernement liés à des conceptions innovantes du développement urbain, au travers d'un urbanisme et d'une architecture créatifs.

2.6. La charte de Leipzig

Ces principes trouvent un écho évident dans la « Charte de Leipzig » sur la ville européenne durable, déclaration commune des ministres en charge du développement urbain des Etats Membres de l'Union européenne adoptée en mai 2007²⁰, par laquelle ils prennent plusieurs engagements.

- Lancer, dans leurs pays membres respectifs, un débat politique sur la question de savoir comment les principes et les stratégies de la Charte de Leipzig sur la ville européenne durable pourront être intégrés dans les politiques de développement nationales, régionales et locales.
- Soutenir le développement de conceptions de développement urbain intégrées et d'assurer la mise en place des structures de gouvernance indispensables à la réalisation de celles-ci tout en créant les conditions générales nécessaires à cet effet au niveau national.

- Promouvoir un développement équilibré du territoire sur la base d'un système urbain polycentrique européen.

La Charte de Leipzig prône un « développement urbain intégré »: « Par une politique de développement urbain intégrée nous entendons la prise en compte simultanée et équitable des impératifs et des intérêts essentiels au développement des villes. La conception d'une politique de développement urbain intégré constitue un processus dans le cadre duquel la concertation des champs politiques urbains essentiels s'effectue d'une manière objective au niveau de l'espace et dans le temps. Dans ce contexte, l'association des acteurs économiques, des groupes d'intérêt et du public s'avère indispensable. ... Nous recommandons aux villes européennes d'explorer la possibilité de mise au point d'un schéma de développement urbain intégré pour l'ensemble des villes concernées. Ces instruments de planification axés sur la mise en œuvre pratique des mesures prévues devraient permettre de :

- décrire les atouts et les inconvénients des quartiers urbains sur la base d'un diagnostic du patrimoine existant,
- fixer des objectifs de développement pour la zone urbaine et de développer une vision pour la ville,
- assurer l'intégration des plans différents des diverses parties du territoire, des plans sectoriels, des plans techniques ainsi que des mesures politiques, et de faire en sorte que les investissements prévus contribuent au développement équilibré de l'espace urbain,
- mettre à profit et coordonner l'utilisation des moyens financiers mis en place par les agents publics et privés,
- assurer leur coordination au niveau local de même qu'au niveau des régions métropolitaines et d'associer les habitants ainsi que toute autre personne concernée qui soit en mesure d'apporter une contribution essentielle au développement de la qualité économique, sociale et écologique des zones ».

18 L'ISACF La Cambre est déjà l'auteur du manifeste remarqué : *Qui a peur de l'architecture ? Livre blanc de l'architecture contemporaine en Communauté française de Belgique*, ISACF La Cambre/Communauté française de Belgique, 2004.

19 « L'objet du concours était l'élaboration d'un concept qui mette en place une *charpente urbaine* cohérente et lisible reliant tout le long du trajet du tram, les tissus urbains extrêmement variés ». *Vade-mecum. Commande publique à Bruxelles. Comment choisir un auteur de projet ? Exemples et bonnes pratiques*, ISACF La Cambre/Philippe Flamme, 2005, p. A56.

20 Téléchargeable à l'adresse suivante : <http://www.efap-fepa.eu/indexb.php?section=3&lg=fr&id=5>

3. Vers un « Réseau express liégeois » (REL)

Si la thématique du tram est présente dans l'espace public liégeois depuis de longues années, la résurgence de celle du « train léger » ou de l'usage du ferroviaire pour la mobilité urbaine est récente, et puissante. L'on ne peut que s'en réjouir. Nous recensons plusieurs interventions significatives au cours des mois écoulés, qui tendent à penser que le « Réseau express liégeois » (REL) prend de la substance.

- Il y a d'abord le contrat de gestion de la SNCB (2008) qui préconise l'étude par la société publique des chemins de fer d'une desserte de type RER pour les grandes villes du pays (et non uniquement pour Bruxelles). Même si cette recommandation est exprimée en des termes très généraux et peu contraignants pour la SNCB, une orientation claire est à notre sens donnée.
- Il y a ensuite l'action du bourgmestre de Seraing en faveur d'une ligne de train léger entre Seraing et Liège via la ligne 125 A. Cette proposition, pour laquelle M. Mathot est parvenu à obtenir des soutiens institutionnels sérieux, aura naturellement tendance à englober Flémalle et Herstal. Même si elle a le défaut de ne pas s'inscrire dans un schéma global, cette proposition pourrait constituer une première étape dans la création du REL.
- La prise en compte du train léger dans le plan urbain de mobilité (PUM) et la conférence de presse du ministre et des bourgmestres le 10 février dernier.
- La toute fraîche déclaration de politique régionale annonce la volonté du nouveau gouvernement d'« améliorer les dessertes urbaines SNCB par des services de type RER autour de Liège (REL) ».
- Notons encore la proposition du bourgmestre de Verviers, M. Desama, d'un train-tram entre Spa et Welkenraedt via Theux, Pepinster, Verviers, Limbourg (il semblerait logique de pousser jusqu'à Eupen).
- Le développement, actuellement en cours, d'une ligne de train léger entre Maastricht

et le Limbourg belge, constitue un exemple intéressant à observer à deux pas de chez nous²¹. Plus généralement, l'annonce, en avril dernier, par la société De Lijn, d'un objectif de développer 17 nouvelles lignes de tram, 16 nouvelles lignes de train léger sur des voies existantes, 9 nouvelles liaisons régionales de tram et 3 nouvelles lignes de chemin de fer, même s'il ne s'agit que d'une déclaration d'intention et si elle est à l'aune des moyens budgétaires de la région flamande, indique une direction à suivre.

- L'extension remarquable du réseau urbain entourant Aachen est également à souligner.

Vues de Liège, ces diverses propositions manquent cependant de cohérence, d'un schéma global dans lequel elles puissent trouver à s'inscrire.

3.1. Avancer tout de suite

Concevoir un réseau complet est certainement utile. Ce n'est pas suffisant : une politique des petits pas est également nécessaire. Le temps qu'il aura fallu pour réaliser le RER bruxellois devrait nous y inciter. Pour ce faire, nous pouvons d'ores et déjà tirer parti des acquis réalisés ailleurs (notamment dans la définition du RER bruxellois, précisément, par exemple en ce qui concerne le matériel roulant) et exploiter autant que possible l'infrastructure ferroviaire existante.

Quelques principes :

- Intégrer les actuelles lignes L dans un schéma urbain (notamment en les mettant bout-à-bout pour former des lignes traversant la ville).
- Ouvrir (ou réouvrir) des gares et points d'arrêts (Jaurès, Haut-Pré, Chaudfontaine, Vivegnis, Cheratte,...), améliorer la qualité des infrastructures (éclairage, bancs, rampes et escaliers d'accès, abris, signalétique, parkings vélos sécurisés systématiques,...), et améliorer la connexion entre les réseaux. Par exemple, il est évidemment indispensable de prévoir un point de connexion à Amercoeur entre l'axe

²¹ http://nl.wikipedia.org/wiki/Sneltram_Hasselt_-_Maastricht

ferroviaire et l'axe de la N3, vers Fléron ou le centre.

- Réaliser l'intégration tarifaire et signalétique. Il faut pouvoir passer d'un mode de transport à un autre avec le même titre de transport, il faut que les plans du réseau et autres outils permettant aux usagers de se repérer présentent tous les moyens disponibles et leur interconnexion.
- Commander aussi vite que possible (il risque de mettre des années à être livré) du nouveau matériel roulant : de plain-pied (plancher à 55cm) et doté de portes larges et nombreuses pour faciliter l'accès des PMR, poussettes, vélos,... et réduire le temps d'embarquement ; disposant d'une motorisation adaptée au service RER (arrêts fréquents). Les rames de type « Desiro » (celles qui équiperont le RER bruxellois),

par exemple, répondent à ces exigences (et présentent de surcroît un design de nature à les rendre facilement identifiables par les usagers).

- Augmenter progressivement les fréquences (même si on plafonnera vite sur certains tronçons en raison de la cohabitation avec des services plus rapides, il devrait être possible de viser à terme quatre, voire cinq trains par heure à l'heure de pointe). À moyen terme, l'objectif de deux trains cadencés par sens et par heure sur les lignes retenues nous semble à la portée de la SNCB.
- Augmenter progressivement l'amplitude horaire du service, pour permettre aux personnes qui choisissent de se passer de voiture de pouvoir rentrer chez elles le soir.

3.2. Le tram et le REL, deux fonctions différentes, complémentaires

Une objection revient parfois quand on évoque la possibilité de développer un réseau express utilisant l'infrastructure ferroviaire : « mais alors, à quoi va donc servir le tram ? Qu'est-il besoin de dépenser des centaines de millions d'euros pour un tram là où l'on peut recourir au train? ».

tous les deux. Le REL a pour fonction de relier les différents pôles de la grande agglomération et de son hinterland, là où le tram assure une desserte plus fine des zones les plus denses de la ville. Cela se traduit par deux types d'exploitation très différentes (tableau 1).

Il est utile de souligner que le tram et le REL rempliront deux fonctions très différentes et sont à ce titre complémentaires. Ils doivent être réalisés

	Tram	Train léger (REL)
<i>Fréquence à la pointe</i>	Entre 2 et 5 minutes	Entre 15 et 30 minutes
<i>Fréquence en heure creuse</i>	Entre 5 et 15 minutes	Entre 20 et 60 minutes
<i>Vitesse commerciale</i>	Entre 20 et 25 km/h	50 km/h et plus
<i>Distance entre les stations</i>	Entre 400 et 1000 mètres	Entre 1 et 5 km

Tableau 1: comparaison entre l'exploitation d'un tram et celle d'un train léger.

Mais surtout, il existe une contrainte technique forte : le nombre de sillons horaires disponibles sur le réseau ferroviaire existant limite fortement la capacité des lignes et interdit en tout état cause d'envisager des fréquences suffisantes à répondre à la demande qui se manifeste aujourd'hui sur le réseau TEC. On renverra sur ce point aux conclusions de l'étude Sémaly-Transitec, qui avait envisagé l'hypothèse d'un réseau urbain entièrement bâti sur l'infrastructure ferroviaire. Outre une accessibilité insuffisante pour certaines zones stratégiques (notamment Outremeuse), cette

étude avait conclu²² qu'un tel projet nécessiterait rien moins que le doublement de 40 km de voies existantes (dont 3 km de tunnel), notamment vers Herstal, Ans et Bressoux (avec les difficultés et les dégâts faramineux qu'on imagine lorsqu'on connaît la morphologie des quartiers traversés par ces lignes).

²² Figure 5.5.

3.3. Le REL, facteur d'éparpillement de la ville ?

Après de longues décennies d'une dérive qui semblait inexorable en matière d'aménagement du territoire, au cours desquelles l'étalement urbain et la rurbanisation n'ont pas semblé pouvoir connaître de limites, générant un passif considérable dont nous commençons à peine à percevoir le poids, une prise de conscience semble se faire jour, enfin. Répétons qu'on ne peut que saluer à cet égard l'orientation prise dans la déclaration de politique régionale en faveur d'une politique volontariste d'aménagement du territoire. La moindre des choses est par conséquent d'évaluer les éventuelles conséquences nuisibles que pourrait avoir la réalisation d'un REL, en incitant de nouveaux urbains à migrer vers les campagnes en raison de la meilleure accessibilité qui serait donnée à ces dernières. Il faut avoir à l'esprit que la stabilisation et le léger sursaut de la démographie liégeoise ne traduisent pas, loin s'en faut, un retour à la ville des rurbains. Pas encore, en tout cas. La mise en place du REL ne peut se faire sans être accompagnée d'une politique territoriale ambitieuse.

- Renforcer la centralité de la ville. Localiser, de façon volontariste, une série d'équipements dans le centre-ville, pour garantir et renforcer son attractivité. Améliorer la qualité de vie en ville. La situation actuelle est insupportable qui voit les urbains supporter la charge considérable de nuisances provoquée par les rurbains (trafic, bruit, pollution, espace consommé pour la circulation ou le stationnement, qui pourraient servir à d'autres usages), lesquels ont précisément fui la ville en raison de ces nuisances qu'ils y provoquent. Réduire, dans les zones denses, la place accordée à la voiture individuelle – et particulièrement au trafic pendulaire – est par conséquent impératif. Dans le même mouvement, on veillera à développer des espaces piétons et cyclables de qualité, à multiplier les espaces verts (notamment par une politique de végétalisation des toitures, voire d'implantation de parcs publics sur le

toits de certains immeubles très importants), soutien au commerce de proximité, au secteur culturel, aux dynamiques locales dans les quartiers, etc.

- Muscler la politique de logement. Le tram, l'amélioration de la qualité des espaces publics dont il devrait s'accompagner, vont accroître l'attractivité du logement urbain et donc le coût de l'immobilier et du foncier. Ceci appelle deux types de réponses. Il serait souhaitable de mettre en place des mécanismes permettant de capter la plus-value foncière et immobilière au service du financement des très lourds équipements collectifs déployés. Il est ensuite nécessaire de prévenir les risques de gentrification, par une politique d'accroissement de l'offre de logement (densification, urbanisation) et de renforcement de l'offre de logement public à prix bas et moyen.
- Réorganiser le territoire rurbanisé, selon le principe de l'urbanisme en chapelet : concentrer des noyaux d'habitat (villages, hameaux) autour des infrastructures de transport en commun, mettre un coup d'arrêt définitif au grignotage des zones agricoles par l'urbanisation. Reconvertir des terrains à bâtir mal situés en zones agricoles ou naturelles. Envisager, à terme, le démantèlement de certains lotissements parmi les plus mal situés et les plus énergivores.
- Veiller aux effets pervers de la logique des parkings-relais. Éviter que la multiplication de parkings-relais trop bon marché à proximité du centre ne plombent l'équilibre financier du REL en captant une partie trop importante de ses usagers potentiels. Réduire l'offre de stationnement au centre-ville. Favoriser le transfert modal le plus en amont possible (par exemple via des parkings-relais près des gares terminus du REL, hors agglomération).

3.4. Quel réseau ?

Le potentiel du réseau ferroviaire liégeois est à la fois remarquable (par son extension considérable) et limité (par le fait que la desserte ne concerne quasiment que les vallées et pratiquement pas les plateaux et, surtout, par la disponibilité relativement réduite, donc, de sillons sur un réseau déjà bien chargé). Il permet néanmoins, à terme, d'imaginer un réseau de trois lignes (voire quatre si l'on ajoute la ligne de tram-train Spa-Eupen) dont le schéma suivant (figure 2) représente une première ébauche.

Ligne 1 : Maastricht-Aachen, via notamment Visé, Liège-Palais, Guillemins, Verviers et Welkenraedt.

Ligne 2 : Waremme-Tongres via notamment Ans, Guillemins, Bressoux, Herstal et Liers.

Ligne 3 : Huy-Bierset via notamment Flémalle, Seraing, Guillemins, Palais, Herstal, Liers et Ans.



Figure 2: Esquisse d'un réseau de train léger de trois lignes dans la région liégeoise (plus une ligne de tram-train entre Spa et Eupen).

3.5. Achever la boucle ferroviaire autour de Liège

Le schéma présenté au point précédent est une figure idéale, très perfectible d'un possible réseau. On observe que, pour être réalisée, elle demande plusieurs investissements importants : réouverture de la ligne Ans-Liers (actuellement occupée par un RAVeL), création d'une liaison entre Ans et l'aéroport et surtout bouclage Nord du réseau, entre les lignes 34 et 40.

Pour rappel, le réseau ferroviaire liégeois se présente actuellement comme suit (figure 3).

On le voit, le pont du Val Benoit constitue actuellement un passage (un peu trop) obligé (et d'ailleurs menacé de saturation²³).

Prévoir le franchissement Nord de la Meuse (figure 4) permettrait de créer une boucle entourant le centre-ville. Cette boucle, à l'instar de celle que nous préconisons pour le tram, permettrait de réduire les ruptures de charge, en augmentant le nombre de destinations directement atteignables et en multipliant les points de contact entre réseaux. Elle permettrait également d'augmenter les fréquences sur les tronçons où la demande est la plus forte.

On notera encore que ce franchissement Nord de la Meuse constituerait un atout à une échelle plus large, en permettant la prolongation de la dorsale wallonne vers Visé et Maastricht plutôt que vers Liers (création d'une



Figure 3: Réseau ferroviaire actuel

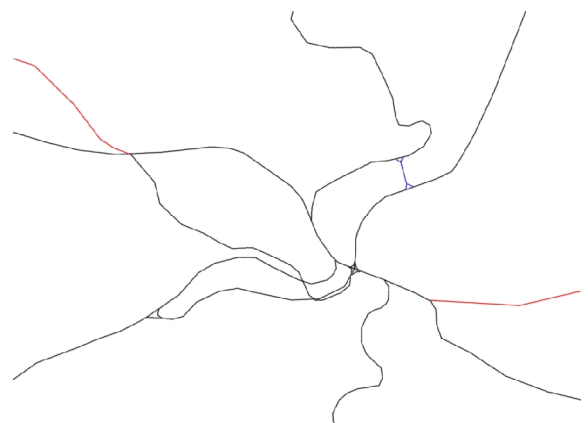


Figure 4: Avec un bouclage Nord

²³ Selon le rapport de synthèse de l'étude Sémaly-Transitec, figure 1.5.

ligne Maastricht-Lille). Ce faisant, une connexion directe entre Visé et Maastricht d'une part et le centre de Liège (Liège-Palais) d'autre part serait créée. Enfin, plus anecdotique, ce franchissement de la Meuse rendrait possible une liaison (éventuellement circulaire) euro-régionale entre Maastricht, Liège et Aachen via notamment Verviers, Welkenraedt, Valkenburg, Visé.

Cette boucle (figure 5), sur laquelle il conviendrait d'ajouter plusieurs stations (notre proposition : Vivegnis, Coronmeuse, Amercoeur, Vennes) aux quatre existantes (Guillemins, Jonfosse, Palais, Bressoux), pourrait constituer l'ossature du Réseau express liégeois.

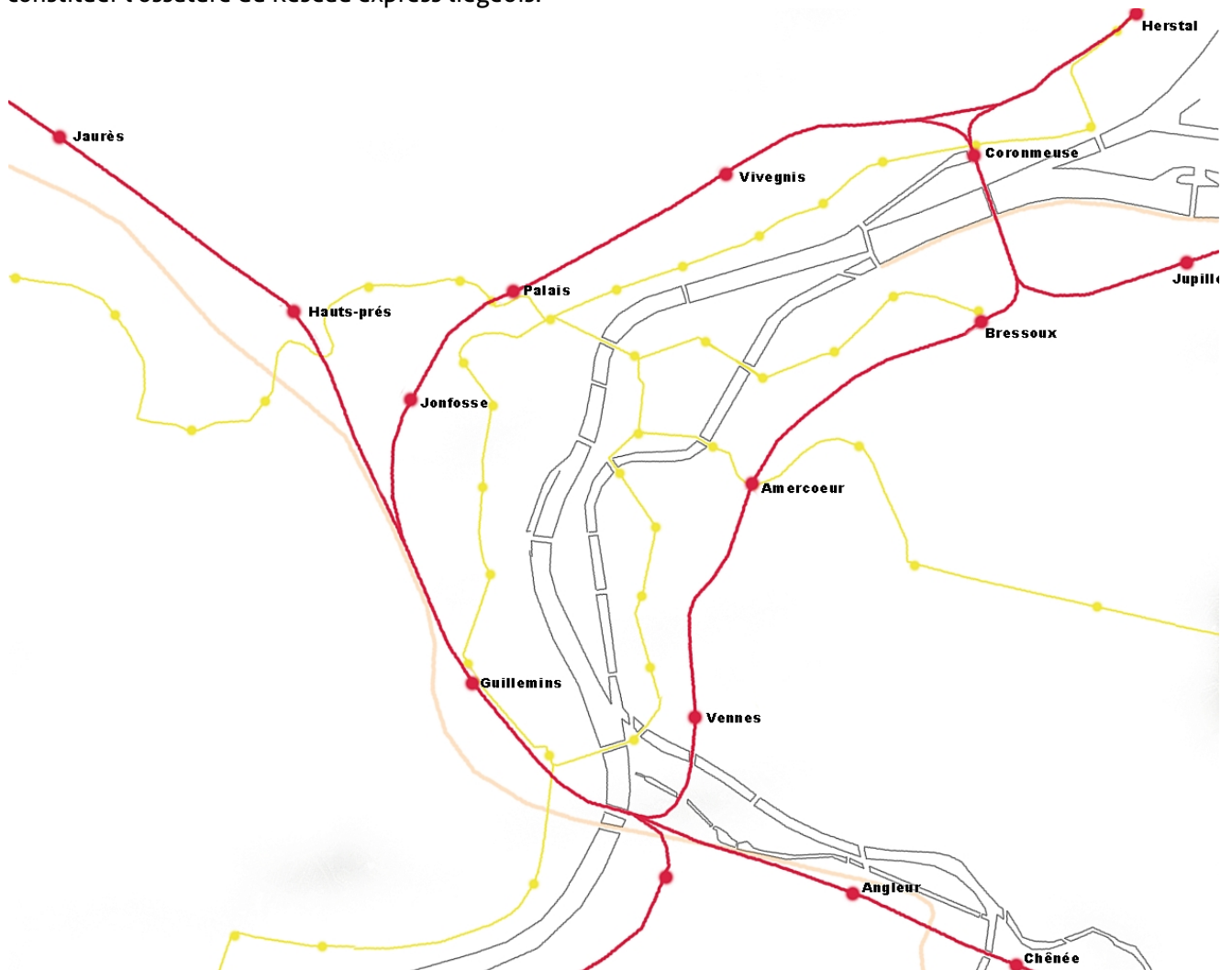


Figure 5: Boucle REL (en rouge, uniquement les voies exploitées dans le réseau envisagé) autour de Liège, avec bouclage Nord. Le réseau de tram (en jaune) est mentionné à titre indicatif, dans sa version la plus extensive, pour identifier les points de correspondances entre les deux réseaux.

4. Le tram, dans le vif du sujet

Si le principe du tram peut être considéré comme acquis, tout le reste (son ampleur, son tracé, son phasage,...) demeure à définir. Les prochains mois seront déterminants et l'on ne peut qu'engager les Liégeoises et les Liégeois qui se préoccupent de l'avenir de leur ville de prendre le temps de s'intéresser au dossier, de formuler avis et commentaires sur celui-ci : c'est maintenant que ça se joue. Et on joue gros !



Figure 6: Le logo de la pétition «Oui au tram, non à l'autoroute» a connu une étonnante prospérité médiatique : repris dans diverses publications à plusieurs dizaines de reprises, intégré dans des infographies et autres montages, il témoigne modestement de l'importance des images dans le débat public.

4.1. Quelle ampleur pour le projet ?

Un coup d'oeil aux agglomérations françaises dont la taille est comparable ou légèrement inférieure à celle de Liège (600 000 habitants) et qui ne disposent pas d'un autre système de transport structurant (Marseille, Lille, Lyon, Toulouse ou Rennes possèdent toutes un métro) peut aider à donner une idée du niveau auquel il est raisonnable de viser (tableau 2).

Ville	Pop. de la ville et de la comm. urbaine	Réseau	Fréquentation quot.	Vitesse moyenne	Extensions envisagées	Remarques	Matériel roulant
Bordeaux	232 260 660 091	<u>2005</u> : 3 lignes (24,5 km, 54 stations, 690 M€) ; <u>2008</u> : prolongation des 3 lignes (560 M€) ; <u>Total</u> : 3 lignes, 89 stations, 43,9 km de voies.	165 000	21 km/h	Prolongement des lignes existantes, nouvelle ligne en rocade et tram-train.	Petite boucle centrale. Système d'alimentation par le sol (APS) sur une partie du tracé. Réhabilitation marquante des quais de la Garonne (paysagiste : Michel Corajoud). Plus long réseau d'Europe.	74 rames (12 Citadis 302 ²⁴ et 62 Citadis 402 ²⁵)
Grenoble	156 107 396 657	<u>1987</u> : première ligne ; <u>1990</u> : deuxième ligne ; <u>2006</u> : troisième ligne ; <u>2007</u> : quatrième ligne ; <u>Total</u> : 4 lignes, 74 stations, 35 km de voies.	175 000	?	Cinquième ligne, nouvelle ligne de téléphérique.	Boucle centrale. Premier réseau accessible aux PMR. Utilisation du téléphérique comme transport urbain.	103 rames (53 TFS ²⁶ et 50 Citadis 402)
Montpellier	251 634 412 070	<u>2000</u> : première ligne (15,2 km, 452 M€) ; <u>2006</u> : 2e ligne (19,8 km, 400 M€) ; <u>Total</u> : 2 lignes, 60 stations, 35 km de voies.	200 000	20 km/h	Prolongation des lignes existantes et troisième ligne vers le littoral (530 M€).	Réseau très maillé (plusieurs boucles) mais beaucoup de détours (relative lenteur). Programme important d'art public. Caisnes larges (2,65 m).	57 rames (30 Citadis 401 et 27 Citadis 302)
Nantes	282 853 579 131	<u>1985</u> : ligne 1 (vallée) ; <u>1989</u> : prolongation vers le stade de football ; <u>1994</u> : deuxième ligne (perpendiculaire) ; <u>2000</u> : troisième ligne ; <u>2006</u> : quatrième ligne ; <u>Total</u> : 4 lignes, 84 stations, 43,5 km de voies.	266 300	25 km/h	Création d'une rocade Nord, cinquième ligne (dans la longueur de l'île de Nantes, vaste espace de développement urbain).	Réseau en étoile (peu maillé, passage obligatoire par le centre, mauvaises correspondances), mais projet d'une rocade. Première ville à avoir réintroduit le tramway.	79 rames (46 TFS et 33 Adtranz Incentro)

24 Longueur : 32,8 m (5 caisses), largeur : 2,4 m, masse à vide : 41,3 t, puissance : 480 kW, capacité : 265 passagers dont 48 assis.

25 Longueur : 43,9 m (7 caisses), largeur : 2,4 m, masse à vide : 54,9 t, puissance : 720 kW, capacité : 345 passagers dont 70 assis.

26 Longueur : 29,40 m, largeur : 2,30 m, masse à vide : 44,2 t, puissance : 550 kW, capacité : 241 voyageurs, dont 52 assis.

Ville	Pop. de la ville et de la comm. urbaine	Réseau	Fréquentation quot.	Vitesse moyenne	Extensions envisagées	Remarques	Matériel roulant
Nice	347 060 510 214	<u>2007</u> : première ligne ; <u>Total</u> : 1 ligne, 21 stations, 8,7 km de voies.	70 000	18 km/h	2 nouvelles lignes.	Travail architectural remarquable (Marc Barani). Projet très coûteux (40 M€/km). Système de batteries pour traverser les sites sensibles sans caténaire.	20 rames Citadis 302
Rouen	110 276 411 721	<u>1994</u> : Inauguration. <u>Total</u> : 2 lignes, 18,2 km, 31 stations.	65 000	19 km/h	Prolongation envisagée vers la future gare TGV de Saint-Sever.	Réseau partiellement souterrain (5 stations).	28 rames TFS
Strasbourg	272 975 467 376	<u>1994</u> : ligne 1 (9,8 km) ; <u>1998</u> : + 2,8 km & seconde ligne ; <u>2000</u> : + 11,9 km & 2 lignes ; <u>2007</u> : + 6,7 km, première boucle ; <u>2008</u> : + 4,9 km. <u>Total</u> : 4 lignes, 75 stations, 39 km de voies.	280 000	23 km/h	Prolongement de plusieurs lignes (notamment vers Kehl, en Allemagne), création d'une ligne de tram-train desservant l'aéroport, la gare, le centre et le parlement, rocade envisagée (6e ligne).	Boucle centrale. Conception remarquable du réseau (peu de ruptures de charge, nombreuses correspondances). Premier tram à jouer la carte du design.	94 rames (53 Eurotram ²⁷ et 41 Citadis 403)

Tableau 2: Bref comparatif de différents réseaux de tramway dans des agglomérations de taille comparable à Liège.

La comparaison est ici limitée à quelques villes françaises. Même si d'autres exemples seraient pertinents, il faut souligner que l'installation du tram dans les villes françaises est le fruit d'une politique publique d'aménagement du territoire volontariste, parfois même visionnaire, associant une réelle prospection sur la mobilité à court, moyen et long terme, et une réflexion créative sur l'aménagement des espaces publics et sur la réhabilitation des zones urbaines traversés par le tram (concours d'architecture, associant paysagistes, designers, plasticiens), en particulier dans le cas de Bordeaux et de Nice. Ils constituent donc des exemples à suivre.

À voir ces exemples, il est manifeste que le potentiel du tramway liégeois est sous-estimé si on se contente d'envisager une seule ligne : si Liège était en France, elle disposerait sans doute déjà de

trois ou quatre lignes de tramway sinon plus. On notera aussi que des villes plus petites que Liège se dotent d'une (Valenciennes, Orléans, Angers, Brest, Besançon,...) voire de deux lignes (Dijon, Reims, Tours). Le Havre (agglomération de 250 000 habitants) envisage même jusqu'à 5 lignes.

On remarquera enfin que tous ces projets sont réalisés en site propre intégral, avec, la plupart du temps un plancher bas (0,34 m) intégral, gage d'accessibilité, des caisses larges (2,4 m voire 2,65 m), dont le confort est sans commune mesure avec les trams plus étroits, ainsi qu'un écartement de voies standard (1,435 m) qui, moyennant certaines précautions, permet d'ouvrir le réseau au tram-train.

4.2. Par quoi commencer ? Ligne unique ou « mini-réseau » ?

La déclaration de politique régionale annonce (p. 161) « le développement progressif d'un réseau de tram – selon un tracé à concerter – en complémentarité avec les autres moyens de transports ». Autrement dit, à défaut d'une unité de vue entre les partenaires gouvernementaux, la question du phasage reste ouverte et constitue

donc un des principaux points à discuter dans l'immédiat. Cette concertation, qui est annoncée, il nous semble indispensable qu'elle se fasse de la manière la plus large et donne lieu à un réel débat public. Une proposition dans ce sens est détaillée au point 6.

²⁷ Aka « Bombardier Flexity Outlook », longueur : 32,5 m, largeur : 2,4 m, masse à vide : 40 t, capacité : 200 passagers, dont 44 assis.

Quoi qu'il en soit, la tentation est manifestement grande de se concentrer dans un premier temps sur la ligne de fond de vallée (Seraing-Herstal) et de reporter tout le reste (boucle centrale, ligne des plateaux) aux calendes grecques. Cette logique répond bien sûr à la nécessité d'impliquer immédiatement plusieurs communes. Il nous semble néanmoins qu'une autre optique est envisageable, dans laquelle c'est au REL que reviendrait en premier lieu la fonction fédératrice tandis que le tram jouerait plutôt un rôle de

densification urbaine : plutôt que de construire des lignes entières, on commencerait par un réseau très central, en prévoyant la prolongation des antennes dans les phases ultérieures (ainsi qu'il a été fait dans une partie des exemples français mentionnés plus haut).

Nous proposons en conséquence de repenser et de resserrer le phasage comme suit.

Première phase (échéance : 2015)

- Ligne Sclessin-Coronmeuse via Guillemins et Saint-Lambert (tracés à définir dans le quartier des Guillemins et le quartier Saint-Léonard, cf. infra).
- Ligne Fontainebleau-Amercoeur via la place Saint-Lambert
- Boucle centrale desservant Outremeuse, le Longdoz et les Vennes

Et aussi : préparer le site propre sur le boulevard urbain de Seraing et déplacer systématiquement les impétrants hors de l'assise du tram lorsque des travaux sont effectués sur les voiries concernées par les phases ultérieures.



Deuxième phase (échéance : 2020)

- Antenne entre Outremeuse et la gare de Bressoux via Droixhe.
- Prolongation de l'antenne Sud vers Ougrée, Seraing et Jemeppe (via la rive droite et le nouveau boulevard urbain²⁸)
- Prolongation de l'antenne Nord vers Herstal et Basse-Campagne (le terminus pourrait se situer à l'entrée de la grande surface qui se trouve à cet endroit).
- Prolongation de l'antenne Ouest vers Saint-Nicolas via Burenville



Troisième phase (échéance : ~2025)

- Création d'une nouvelle antenne vers Angleur et le Sart-Tilman
- Prolongation de l'antenne Ouest vers la gare d'Ans via le site de Patience et Beaujonc en réutilisant partiellement l'assiette de l'ancienne ligne de chemin de fer des charbonnages
- Prolongation de l'antenne Est vers Robertmont, Beyne-Heusay et Fléron.
- Création éventuelle (quoique son principe nous semble discutable) d'une antenne vers Chênée telle qu'envisagée par le précédent ministre et la conférence des bourgmestres.



²⁸ La construction d'un nouveau pont sur la Meuse devra être envisagé à Seraing, dans l'axe de la rue Cockerill.

Les raisons justifiant un tel phasage sont à nos yeux nombreuses.

- Le centre-ville a besoin d'être soutenu face au phénomène de péri-urbanisation. Dans ce contexte, il est plus judicieux d'y investir prioritairement. La réalisation du début d'antenne Ouest vers Fontainebleau, en particulier, pour difficile qu'elle sera, permettra enfin de suturer la déchirure autoroutière qui étouffe encore aujourd'hui le quartier Sainte-Marguerite.
- Ne nous en cachons pas : les travaux d'implantation du tram seront pénibles, particulièrement au centre-ville. Nous proposons donc de les réaliser tous au cours de la même phase, d'une durée de deux ans, pour éviter de connaître un chantier perpétuel pendant une dizaine d'années. Ce scénario du « big bang » facilitera de surcroît grandement le transfert modal dont il faudra que s'accompagne l'arrivée du tram : l'articulation avec les autres modes de transport (REL, bus, vélos partagés) ne devra être pensée qu'une seule fois.
- Concernant Seraing, il nous semble indispensable que le tram desserve le nouveau boulevard urbain²⁹. Le tracé tout entier situé en rive gauche entre Sclessin et Jemeppe, tel qu'envisagé par le précédent gouvernement, nous semble dénué de sens. Et l'argument du dépôt (qu'il est question d'implanter à Tilleur) n'en est pas un dès lors que pas moins de 800 hectares sont concernés, principalement en rive droite, par le Master Plan de Seraing : qu'il ne soit pas possible de trouver un petit hectare pour implanter le dépôt n'est tout simplement pas crédible.
- Autant nous défendons le passage du tram dans les zones à ré-urbaniser, comme l'est la plus grande partie de Herstal, autant il semble risqué d'y passer dans la première phase. C'est courir le risque qu'une fréquentation insuffisante à court terme sur ce tronçon ne remette en cause le développement du réseau. Au contraire, en choisissant un tracé resserré sur le centre dans un premier temps, la certitude peut être considérée comme acquise que la fréquentation sera au rendez-vous, ce qui permettra ensuite de développer le réseau

vers les zones moins « faciles » dans de meilleures conditions financières (le réseau aura les reins plus solides) et pratiques (le nombre d'usagers sera déjà plus élevé, facilitant la « conquête » de nouveaux territoires par le transport public).

On notera l'objection de la localisation d'un dépôt, problématique dans une première phase de déploiement du réseau limitée à la zone la plus centrale. Une solution devra être trouvée sur ce point.

4.3. Le quartier des Guillemins

Concernant la traversée du quartier des Guillemins, entre la gare et le boulevard d'Avroy, deux options sont pour le moment sur la table pour le passage du tram : via la place et la rue des Guillemins d'une part ; via la rue Paradis (donc la future esplanade) et l'avenue Blondin d'autre part.

Avec les autres membres de la plate-forme Guillemins.be dont elle est membre, l'asbl urbAgora est favorable au passage par la rue des Guillemins, pour les raisons suivantes.

- Il s'agit du tracé le plus court et le plus rapide (les virages sont moins serrés). Ce point n'est pas à négliger dès lors que le segment du réseau reliant la gare au centre-ville est aujourd'hui et demeurera plus que probablement le plus fréquenté d'entre tous.
- Il s'agit du tracé qui optimise la connexion avec la gare, en permettant un arrêt sous la « casquette » de celle-ci, juste devant l'entrée principale.
- Il s'agit du tracé qui laisse à l'esplanade son caractère piéton. Accessoirement, ce tracé éviterait le scénario catastrophe d'une instrumentalisation du tram au service de la spéculation immobilière dans le quartier (expropriations inutiles supplémentaires justifiées et/ou financées par le tram).

²⁹ Voir notre conférence de presse du 22 juillet 2008, *Quel tram pour Liège?*, p. 14 (disponible sur <http://urbagora.be/interventions/conferences-de-presse/quel-tram-pour-liege.html>)

4.4. La traversée du quartier Saint-Léonard

Avouons-le : le passage du tram dans le quartier Saint-Léonard est un véritable casse-tête, qui se pose notamment en raison de la faible largeur de l'axe principal du quartier, la rue Saint-Léonard (figure 7). À moins d'en passer par plusieurs

dizaines d'expropriations, ce qu'il est souhaitable, autant que possible, d'éviter, il est pratiquement impossible de faire passer les deux voies de tram (6 mètres de large, à quoi il faut ajouter les trottoirs) dans cette artère.



Figure 7: Relevé des largeurs de la rue Saint-Léonard
(Source : LEMA-ULg, étudiants du Master Complémentaire en Urbanisme et Aménagement du Territoire)

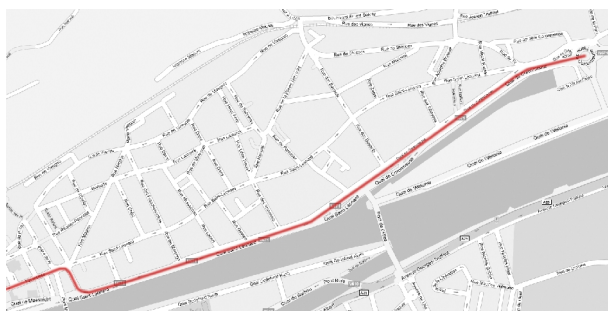


Figure 8: tracé par les quais

On peut à cet égard comprendre la prudente orientation prise par le précédent gouvernement en faveur du passage par les quais Saint-Léonard et de Coronmeuse (figure 8). Même si elle présente certains avantages (une réhabilitation des quais, qui n'est pas garantie, en l'état actuel des choses, dans d'autres hypothèses, une vitesse commerciale élevée grâce au tracé très rectiligne), cette option constitue cependant à nos yeux une solution de facilité, qui ne nous satisfait pas dans la mesure où le quartier St-Léonard a bien besoin d'être d'avantage intégré à l'armature urbaine, ainsi que le préconise notamment la Charte de Leipzig. Dans l'hypothèse d'un passage par les quais, la desserte du quartier serait franchement mauvaise. Accessoirement, si l'on envisage une antenne vers Bressoux, via Droixhe (cf. supra), on peut penser que le passage des deux lignes de part et d'autre du pont Atlas ferait quelque peu double emploi, au détriment des quartiers plus proches du coteau. Nous formulons donc deux hypothèses de tracés alternatifs dont nous souhaiterions qu'ils soient étudiés en profondeur.

On peut à cet égard comprendre la prudente orientation prise par le précédent gouvernement en faveur du passage par les quais Saint-Léonard et de Coronmeuse (figure 8). Même si elle présente certains

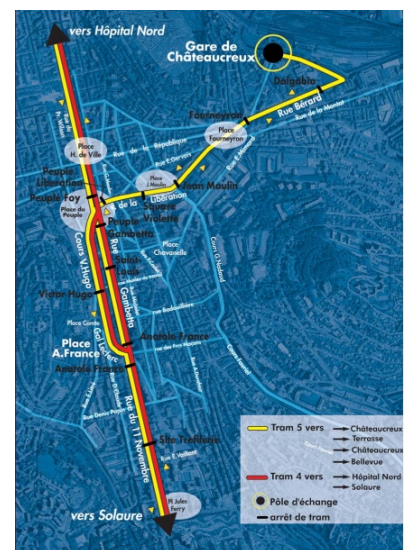


Figure 9: Le tram de Saint-Etienne



Figure 10: tracé hybride

Première hypothèse : un tracé hybride, une voie sur le quai, une autre à l'intérieur du quartier (figure 10), sur le modèle, par exemple, du tram de Saint-Etienne (figure 9). Cette hypothèse ne répond que partiellement (à moitié) au problème de desserte du coeur du quartier. La séparation des deux voies entraîne également un déficit de lisibilité du réseau qui nous semble préjudiciable au rôle structurant de l'espace public qu'on attend du tram. Elle pourrait cependant constituer une amélioration par rapport au tracé passant entièrement par les quais, notamment en articulant davantage le quartier St-Léonard à la ville et

en rendant sa limite avec les quais plus perméable. Cette option entraînerait inévitablement un surcoût, néanmoins il est reconnu que la rue Saint-Léonard comme les quais, doivent faire l'objet d'un réaménagement complet.

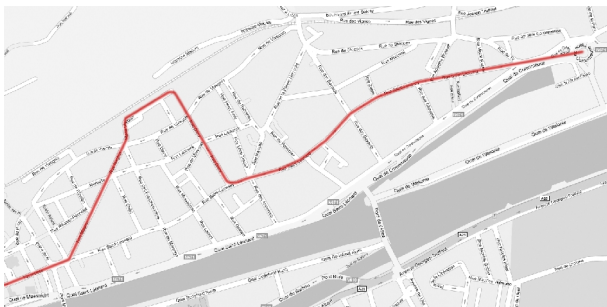


Figure 11: tracé via la place Vivegnis et la rue Dony

Seconde hypothèse : un passage par la rue Maghin, la place Vivegnis, la rue Dony et la rue Saint-Léonard (figure 11). Cette hypothèse nécessiterait quelques expropriations (entre la place Vivegnis et la rue Dony et au coin des rues Dony et Saint-Léonard, pour trouver un rayon de courbure suffisant) mais évite le passage le plus étroit de la rue Saint-Léonard. Elle offre cependant une desserte des principales polarités du quartier – en particulier la place Vivegnis et la future place située à côté de l'athénée – et permet de trouver une connexion avec le réseau SNCB au niveau de la station Vivegnis, à ré-ouvrir. La remontée mécanique (téléphérique) que

propose urbAgora³⁰ pour desservir l'hôpital de la Citadelle et le quartier de Sainte-Walburge pourrait éventuellement partir de la place Vivegnis (plutôt que de l'esplanade Saint-Léonard), contribuant à créer à cet endroit un remarquable point de connexion entre les différents réseaux de transport public.

Dans tous les cas de figure, une réhabilitation profonde des quais Saint-Léonard et de Coronmeuse (plantations, réduction du nombre de bandes de circulation,...), tel que l'envisage le schéma directeur du quartier (figure 12) ou dans une optique plus radicale encore, nous semble indispensable. Dès lors que le tram limitera les circulations longitudinales dans le quartier, il sera en effet nécessaire de permettre une percolation du trafic dans le quartier via les rues perpendiculaires à la rue Saint-Léonard. On peut relever ici le travail du comité de quartier Saint-Léonard. Il ne suffira cependant pas de réaliser quelques ronds-points pour réussir la transformation du quai en un espace de vie.

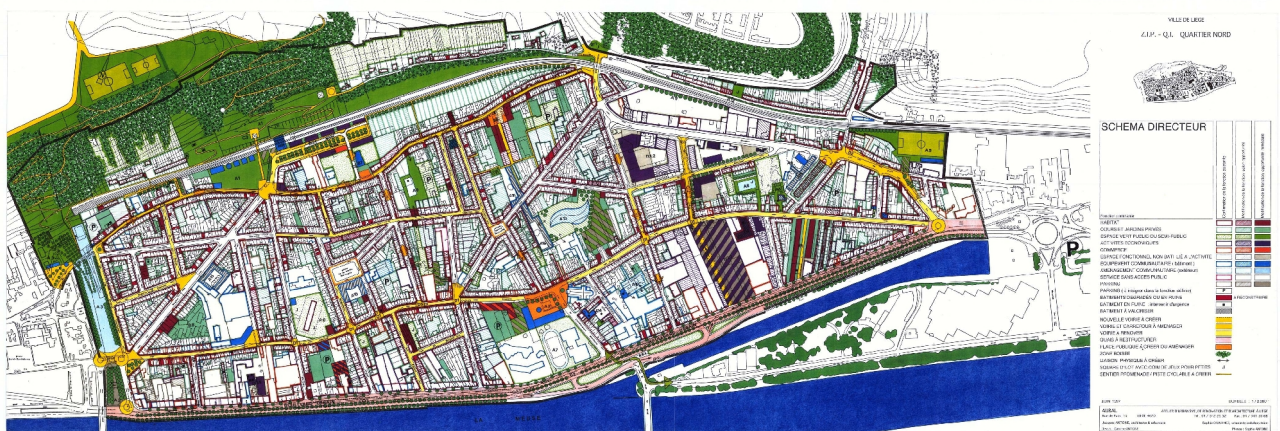


Figure 12: Schéma directeur du quartier Saint-Léonard

30 Voir notre conférence de presse de juillet 2008, disponible sur le site urbagora.be.

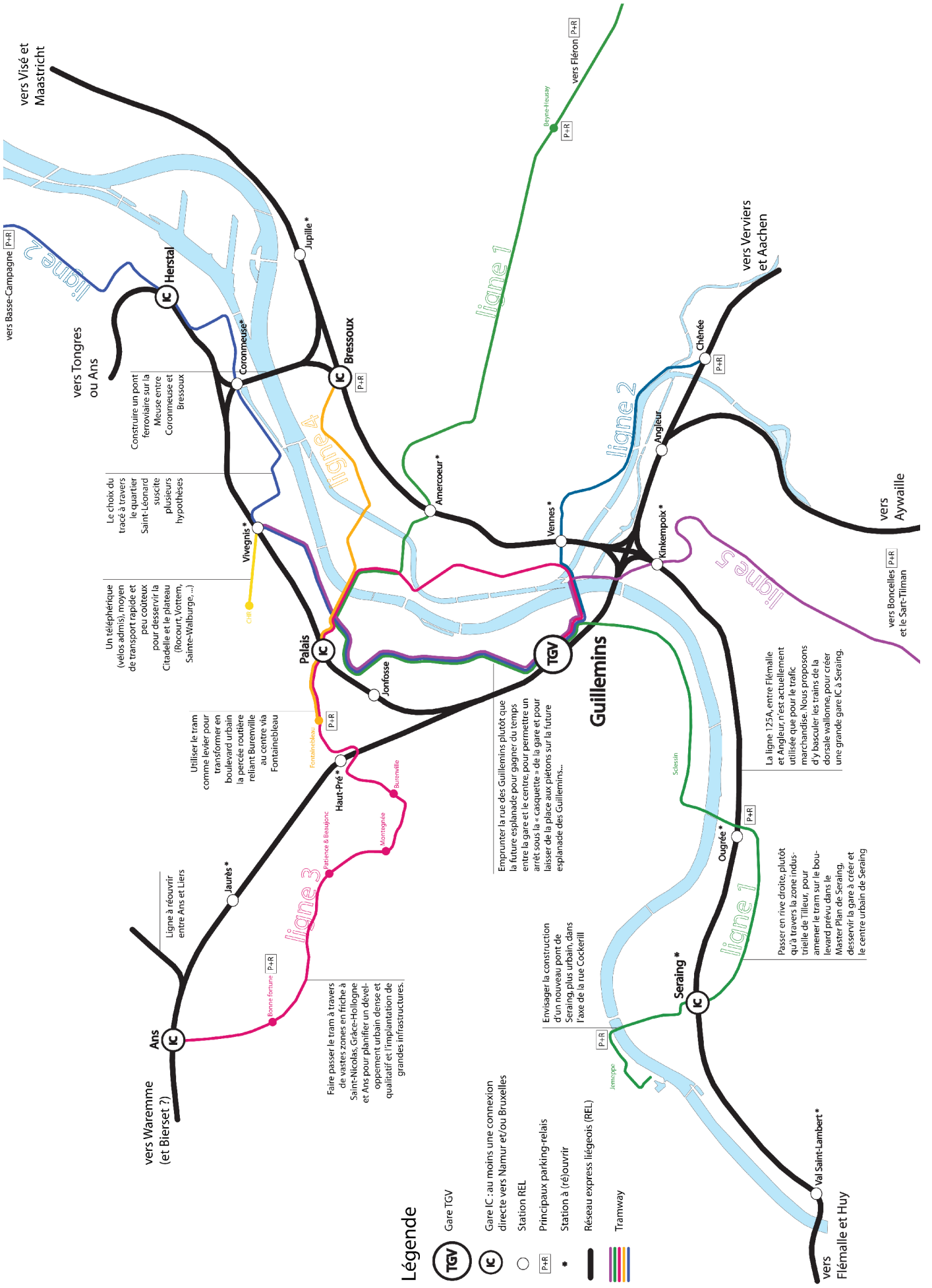
4.5. Outremeuse

La traversée d'Outremeuse, entre le pont des Arches (ou le pont Maghin?) et le pont d'Amercoeur, constitue un second point sensible qui devra – du moins selon le schéma que nous proposons – faire l'objet d'une décision très rapidement. Nos réflexions se sont jusqu'à présent basées sur l'hypothèse d'un tracé passant par la rue Saint-Pholien, la place de l'Yser, la rue Surlet, la place Delcour et la rue Louis Jamme (tandis que l'antenne de Bressoux emprunterait le boulevard de la Constitution et la rue des Bonnes Villes), mais d'autres hypothèses sont possibles.

Dans tous les cas, si le tram passe par le pont des Arches, il faudra repenser complètement la circulation automobile dans Outremeuse et réduire substantiellement l'espace qui lui est alloué.

À cet égard, la création d'un axe piéton entre le pont des Arches et Amercoeur, via la Chaussée-des-Prés et la rue Puits-en-Sock paraît une hypothèse intéressante à retenir.

4.6. En résumé...



5. Un cas concret : repenser l'entrée de ville au Nord de Liège

Si l'on admet, comme nous le plaidons, la nécessité de réaliser une jonction ferroviaire entre les deux rives de la Meuse au Nord de Liège, la construction d'un pont sur la Meuse entre Bressoux et Coronmeuse s'impose à nos yeux comme le seul site où la réalisation de cette jonction reste possible sans massacrer des quartiers entiers.

Evidemment, cette proposition de liaison ferroviaire est strictement incompatible avec l'installation, dont l'éventualité défraie la chronique liégeoise depuis des mois, d'un grand stade de football sur le site de Coronmeuse.

Il se trouve par ailleurs que cette partie de la ville focalise aujourd'hui l'attention pour de nombreuses raisons : le passage du tram³¹, la perspective concomitante d'y implanter un parking de dissuasion, l'organisation sur le site du grand festival des Ardentes, la démolition probable du bâtiment de la Foire internationale de Liège (FIL)³², le devenir incertain du Palais des Sports, le coup de projecteur porté sur l'intérêt du Parc Astrid pour les quartiers environnants, etc. Nous avons cependant le sentiment que les dossiers s'agglutinent les uns aux autres sans que soit formulée une vue d'ensemble susceptible d'intégrer tous ces éléments dans un projet cohérent. La proposition que nous formulons ici se veut une contribution à la définition d'un tel projet.

5.1. Diagnostic et intentions

Avec le stade, le parc, la darse et éventuellement d'autres équipements futurs, la vocation de l'ensemble s'oriente clairement vers le loisir. Avec la présence de très importantes infrastructures de transport en commun, elle se caractérise aussi comme un pôle de connexion et d'inter-modalité au service de toute l'agglomération. Nous définissons une série de principes pour l'aménagement de cet

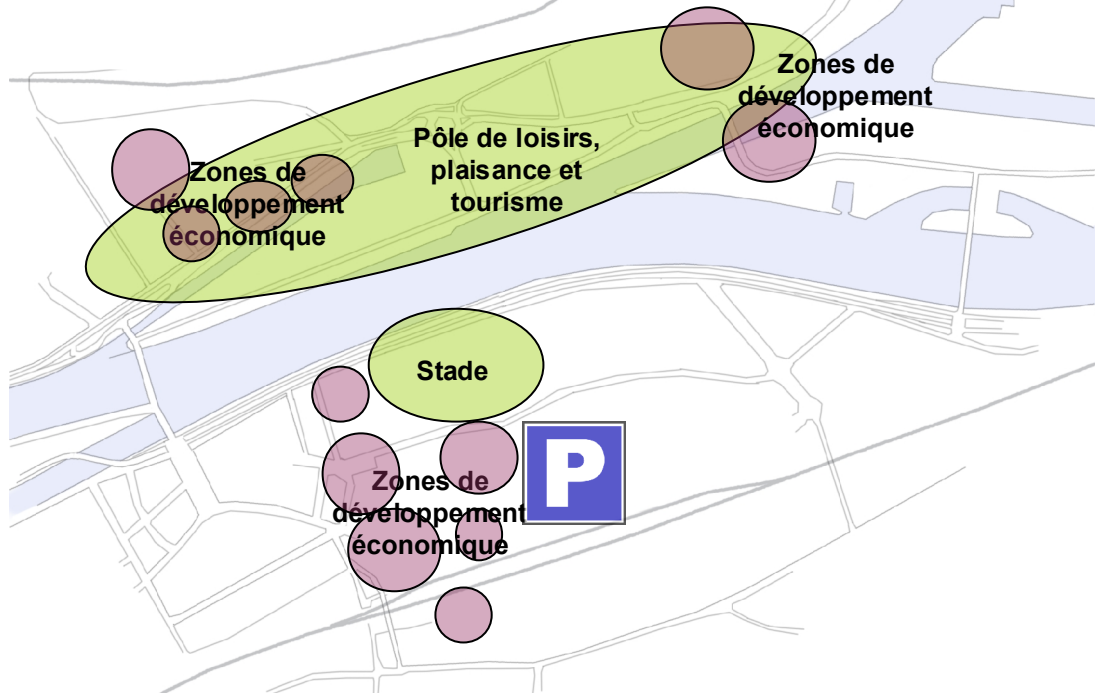
ensemble :

- Concentrer la voie de pénétration sur l'autoroute, rendre à Coronmeuse (actuellement défigurée par un rond-point aux dimensions titanesques) et au boulevard Zénobe Gramme, ainsi qu'aux quais de Coronmeuse et Saint-Léonard un visage plus urbain ; localiser, par conséquent le parking de dissuasion attendu en rive droite plutôt qu'à Coronmeuse ;
- Réduire progressivement le gabarit des voiries pénétrantes pour éviter de se retrouver avec une autoroute urbaine le long de la Dérivation ou sur le quai Saint-Léonard ;
- Valoriser (et agrandir) les espaces verts et le patrimoine le patrimoine architectural ;
- Accueillir le stade (nous le préférons en ville plutôt qu'au bord d'une autoroute à 10 ou 15 km du centre), mais lui chercher une implantation qui limite les nuisances (donc le localiser le plus loin possible des zones de logement) et maximise son accessibilité en transport en commun aussi bien local que régional ;
- Favoriser une urbanisation dense (mitoyenneté, étages,...) et de qualité (plutôt qu'un zoning) du côté de Bressoux, prévoir des espaces importants pour l'implantation d'activités économiques mais en les dispersant sur l'ensemble de la zone étudiée plutôt que de manière monolithique sur la plaine de Bressoux (mixité) ;
- Favoriser les circulations piétonnes et cyclistes, notamment entre le quartier Saint-Léonard et le parc Astrid ou entre les deux rives de la Meuse ;
- Faire de la gare de Bressoux une polarité urbaine importante ;

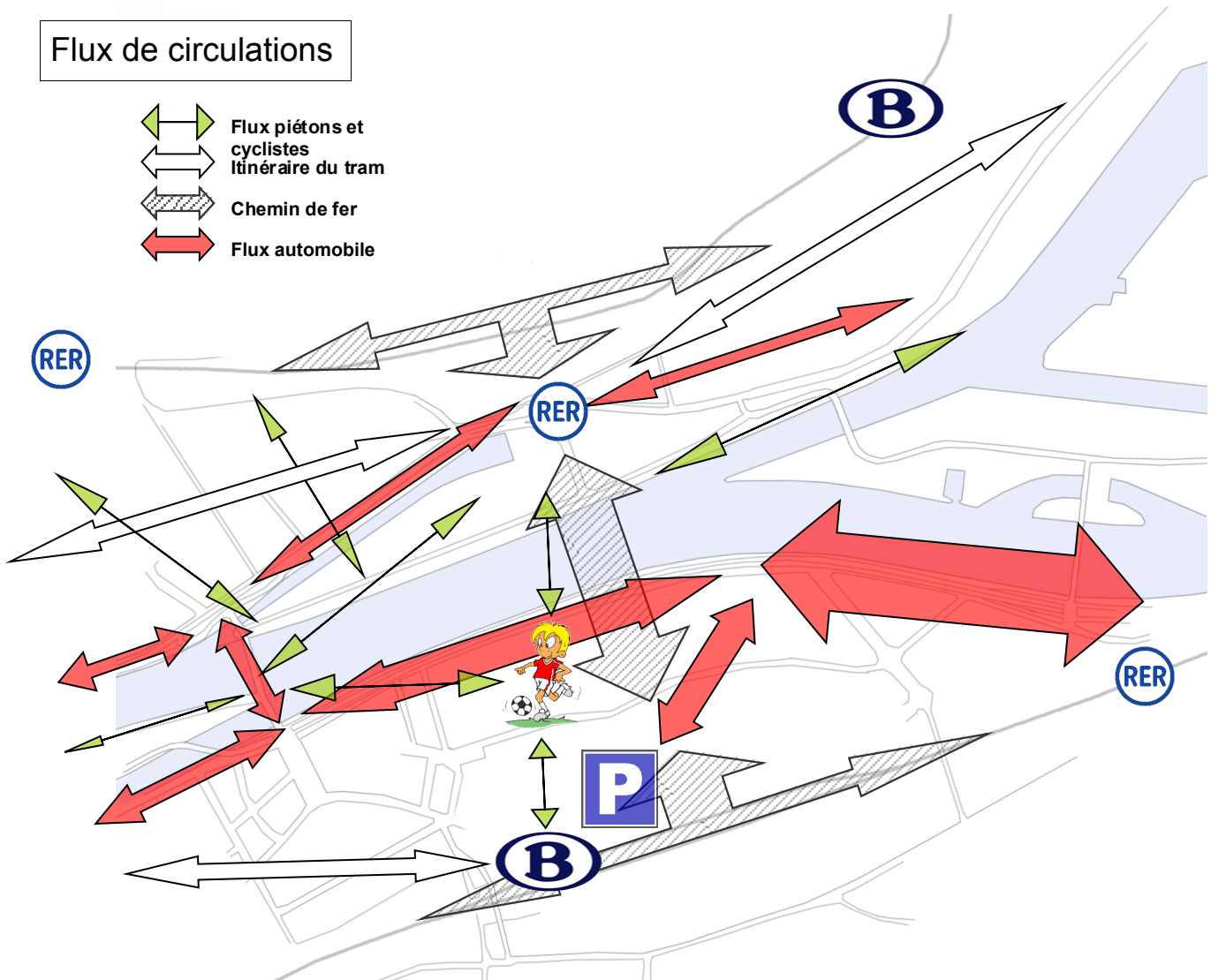
31 Sur un tracé à définir mais qui viendra (cf. supra) soit des quais, soit de la rue Saint-Léonard, traversera l'actuel rond-point et empruntera probablement (à plus ou moins court terme) la rue Solvay.

32 Ce bâtiment semble unanimement considéré comme obsolète. Un consensus politique existerait en faveur de sa démolition. Un projet (qui nous semble intéressant, au demeurant) existerait par ailleurs pour la transférer dans les ateliers centraux, à Ougrée.

Répartition des fonctions



Flux de circulations



5.2. Notre projet

Ces intentions peuvent être traduites sous forme d'un plan-masse (figure 13) dont on précisera cependant qu'il n'a été réalisé que pour servir de support à la discussion. Il est bien évident en effet que nous ne disposons pas de tous les éléments permettant de formuler une proposition complète et que beaucoup de points restent à discuter et à amender.

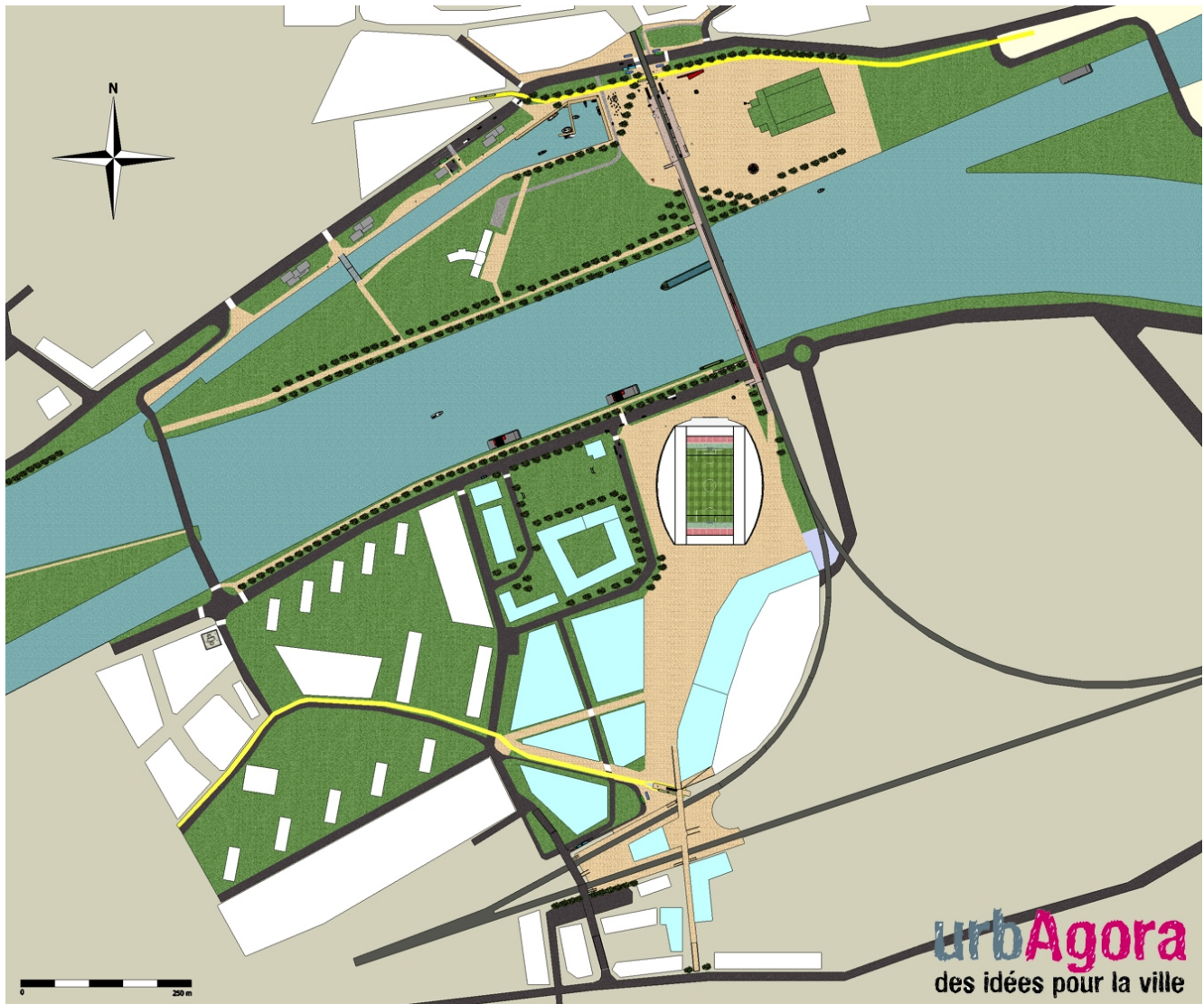


Figure 13: Proposition de réorganisation générale des quartiers de Bressoux et de Coronmeuse. En jaune, le tracé des deux antennes de tram que nous proposons. En bleu ciel, les nouveaux immeubles formant un nouveau quartier, principalement dédié à l'activité économique, autour du stade. Le grand parking de dissuasion est (mal) représenté par l'espace blanc situé au Sud du stade (et connecté directement sur la gare de Bressoux d'une part et sur l'autoroute d'autre part).

Détaillons les différents éléments de la proposition.

- C'est évidemment la connexion ferroviaire qui constitue l'épine dorsale de ce projet. Le pont³³ sur la Meuse se voit flanqué d'une large passerelle cyclo-pédestre. Une station ferroviaire – directement connectée au tram – est créée, sur pilotis, à hauteur du Palais des Sports. L'implantation exacte de

cette liaison pourrait être revue pour minimiser l'impact sur le remarquable front bâti de la place Coronmeuse et augmenter les rayons de courbure du chemin de fer.

- À l'extrémité Sud du nouveau tronçon, la gare de Bressoux se voit agrandie (nouveau quai) et un nouveau bâtiment (accès, guichets,...) est construit du côté de Droixhe, tout en maintenant un accès direct vers Jupille via la rue Winston Churchill. À terme, cette gare constitue aussi le terminus de l'antenne de tram

³³ Le pont a été grossièrement calculé pour garantir le tirant d'air réglementaire de 6,8 mètres. La pente des rampes ne dépasse pas 12 ‰ et le rayon de courbure (minimum) est de l'ordre de 250 mètres.

(en pointillés jaune) desservant les quartiers très densément peuplés d'Outremeuse, Bressoux et Droixhe.

- À proximité immédiate de la gare est construit un important parking, branché directement sur l'autoroute. Ce parking sert, en semaine, de parking de dissuasion, via la gare de Bressoux (qui offre notamment une connexion rapide directe vers Bruxelles) et la ligne de tram qui la relie au centre-ville. Le w-e, ce parking sert au stade voisin ou à d'autres activités.
- Dans le Palais des Sports, actuellement occupé par la patinoire qui est appelée à déménager dans un avenir proche, vient s'installer la salle de spectacle de moyen gabarit (de l'ordre de 1500 places) qui manque dans cette ville de l'avis de nombreux organisateurs de concert liégeois. Le classement de cet immeuble devrait par ailleurs être envisagé en raison de son architecture remarquable et du fait qu'il s'agit d'un des seuls témoins à demeurer dans le paysage de l'exposition de 1939. Ce classement faciliterait évidemment le financement de la rénovation de cet immeuble.
- Le Parc Astrid est considérablement agrandi, par l'adjonction de tout le pourtour de la « darse » (laquelle peut être valorisée comme port de plaisance – un projet de « marina » avait été concocté par le MET, qu'il pourrait être intéressant de ressortir), par la fermeture au trafic du quai de Wallonie et par le déménagement de la FIL vers un autre site. L'ancienne école Reine Astrid (L'Equerre, 1939), située à l'entrée du Parc derrière la FIL, est classée comme monument et rénovée, en qualité de rare témoignage de l'avant-garde architecturale liégeoise (influence corbuséenne : construction sur pilotis, inscription fine dans le parc avec ses passerelles d'accès et la courbure de son plan, etc.), de l'architecture scolaire de l'entre-deux-guerres et comme témoignage de l'Exposition Internationale de l'Eau (1939).
- Le quai de Coronmeuse voit son gabarit considérablement réduit, notamment pour permettre une perméabilité entre le quartier Saint-Léonard et le Parc Astrid.

Sur l'espace regagné sur la route, des terrains sont prévus pour l'implantation d'activités (par exemple des bureaux ou des PME) le long de la darse (localisation idéale en entrée de ville, accessibilité intéressante pour les entreprises, génération d'usagers potentiels pour les espaces verts le temps de midi, mixité des fonctions et renforcement de l'économie urbaine), dans le respect des qualités paysagères du site. La suppression de la rampe d'accès au pont Atlas venant du centre-ville pourrait de surcroît être envisagée, dans l'optique d'une limitation du trafic automobile en centre-ville et d'une requalification complète du quai Saint-Léonard. Il s'agit en effet de casser la perception très dure que génère actuellement le fait que « l'autoroute arrive dans le centre-ville ». Accessoirement, cela permettrait aussi de recréer un espace public en bord de Meuse, en lien avec l'athénée, la place centrale du quartier qui doit être créée autour de Sainte-Foy (cf. schéma directeur de St-Léonard, figure 12) et donc une connexion piétonne et cycliste depuis St-Léonard vers le RAVeL et vers Droixhe.

- Ainsi que nous avons déjà eu l'occasion d'en formuler la proposition³⁴, un stade d'une quarantaine de milliers de places; tel que demandé par le Standard, est installé en vis-à-vis du parc. Son accessibilité est exceptionnelle : pas moins de deux gares et deux lignes de tram (à terme) ainsi qu'un important parking directement connecté sur l'autoroute. Les nuisances pour les riverains sont nettement moindres que dans l'hypothèse de Coronmeuse.
- Le reste de la plaine de Bressoux est urbanisé autour d'un axe piéton large reliant la gare de Bressoux au stade. De part et d'autre, des terrains, répartis en quatre pâtés, sont réservés à l'implantation d'activités économiques. Une attention particulière devra être portée à l'architecture de l'ensemble.
- La portion de l'autoroute située entre le

34 « Le Standard au Parc Astrid ? Il y a mieux... », communiqué de presse du 14 janvier 2009, disponible à l'adresse <http://urbagora.be/interventions/communiqués/le-standard-au-parc-astrid-il-y-a.html>
Voir aussi « Localisation des stades de football à Liège : pour une stratégie à l'échelle de la ville », communiqué de presse du 30 novembre 2008, disponible à l'adresse <http://urbagora.be/interventions/communiqués/localisation-des-stades-de.html>

nouveau pont et le pont Atlas est transformée en boulevard urbain, recréant une perméabilité entre les quartiers et le fleuve dont elle les coupe aujourd'hui.

- D'autres fonctions de loisir pourraient éventuellement trouver place par la suite

dans cet ensemble : autour club de voile (le Royal Yacht de la Meuse) qui est implanté sur l'île Monsin, des activités nautiques pourraient naturellement trouver place sur le fleuve (en réhabilitant l'ancien centre ADEPS de l'île Monsin et/ou autrement), une des piscines qui manquent à Liège pourrait trouver place dans le parc, etc.

5.3. En trois dimensions

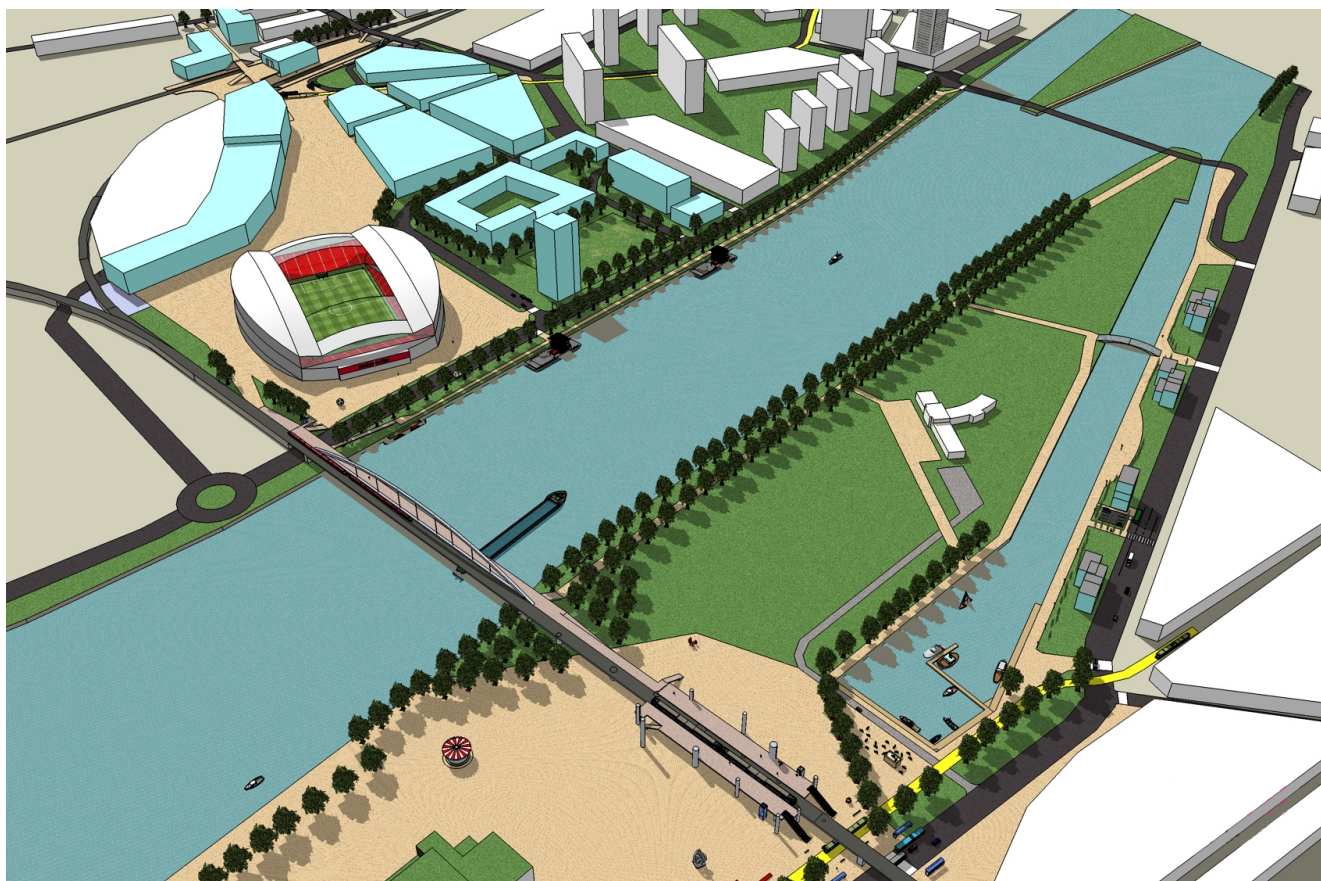


Figure 14: Vue générale du site

Pour faciliter la compréhension de nos propositions, nous avons réalisé une modélisation sommaire de la zone en trois dimensions. Insistons : ces images ne sont qu'un état des lieux d'une réflexion en cours. Elles sont extrêmement perfectibles, parce que réalisées avec de tous petits moyens, parce que très schématiques (seul le bâtiment principal de l'école Reine est par exemple représenté, sans ses annexes), parce que délibérément incomplètes (c'est volontairement que nous avons laissé quasiment vide le grand espace où se trouve actuellement la FIL, qui devra d'une façon ou d'une autre être « habitée »), parce que devant encore se confronter à l'avis de toute une série de personnes³⁵, etc. Ces images sont à prendre des apports au débat, qui évolueront avec lui. Il ne s'agit nullement d'affirmer qu'elles sont les seules possibles.

Néanmoins, nous pensons que rendre publiques de telles images est utile : les débats sur l'urbanisme ont une fâcheuse tendance à être appropriés par les experts, comme s'il ne s'agissait que de déterminer « la » bonne manière de faire. Souvent, en conséquence, les projets urbanistiques arrivent tout cuits sur la table et il ne reste plus, pour le citoyen « lambda », que la possibilité d'un choix binaire : pour ou contre. C'est une mauvaise manière de travailler. Nous voulons que plusieurs scénarios soient sur la table, que chacun puisse se rendre compte que les enjeux sont complexes, que les orientations prises par les experts sont sous-tendues par des choix de valeurs qui ne devraient pas être considérées comme neutres.

³⁵ Signalons qu'un forum consacré à ces images est disponible sur notre site web.



Illustration 15: Le nouveau quartier dont nous proposons l'implantation modifierait la situation de la plaine de Droixhe: actuellement borne Nord de la ville à l'urbanité parfois chancelante, celle-ci se trouverait renforcée dans sa vocation urbaine par la substitution d'une zone mixte et qualitative aux zonings actuels ou programmés, d'un boulevard à la pénétrante autoroutière – et par le passage du tram, que justifierait la création d'une nouvelle polarité forte autour de la gare de Bressoux et du stade. Le processus de requalification en cours s'en verrait de toute évidence conforté.

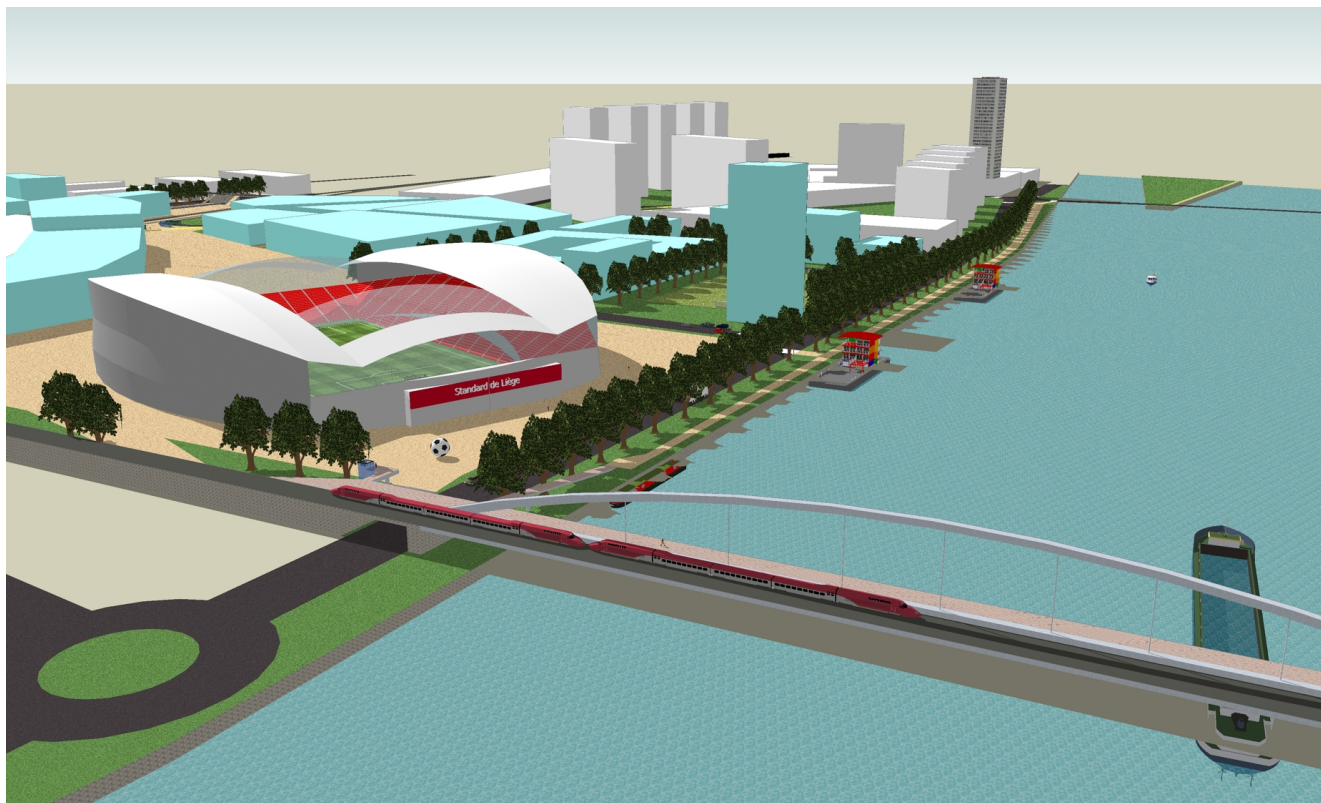


Figure 16: Le pont-passerelle (chelmin de fer d'un côté, cyclistes et piétons de l'autre) relie les deux parties du site désormais considéré comme un ensemble : le stade et le nouveau quartier en rive droite, le parc Astrid agrandi et le Palais des sports en rive gauche. Au premier plan, on voit le rond-point qui distribue les circulations vers le grand parking de dissuasion de la gare de Bressoux et, en cassant le flux du trafic, marque l'entrée dans la ville.

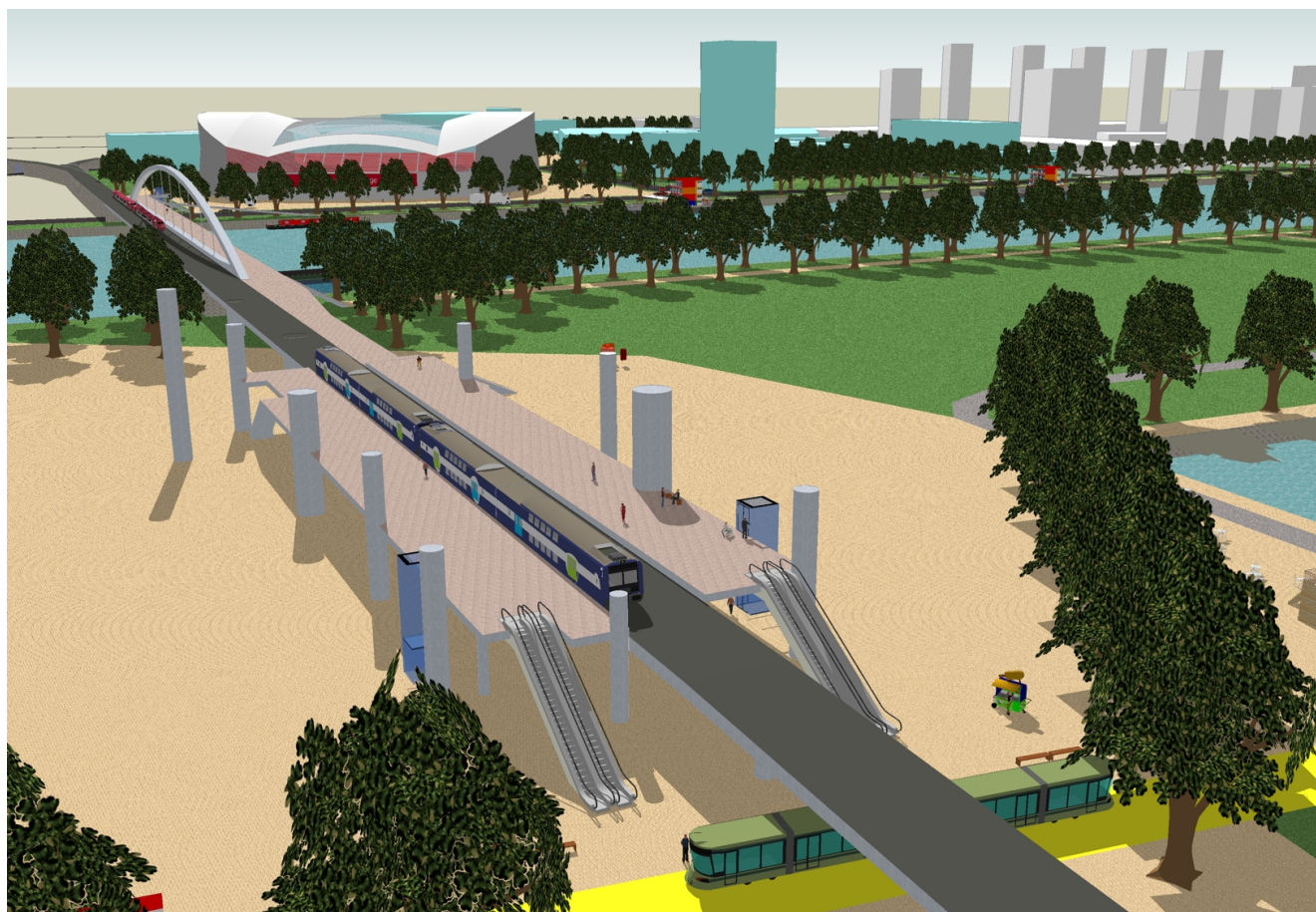


Figure 17: La gare RER de Coronmeuse, sur pilotis, au milieu du parc, est directement connectée sur la ligne de tram reliant Herstal au centre-ville. Elle sert aussi de terminus à plusieurs lignes de bus.

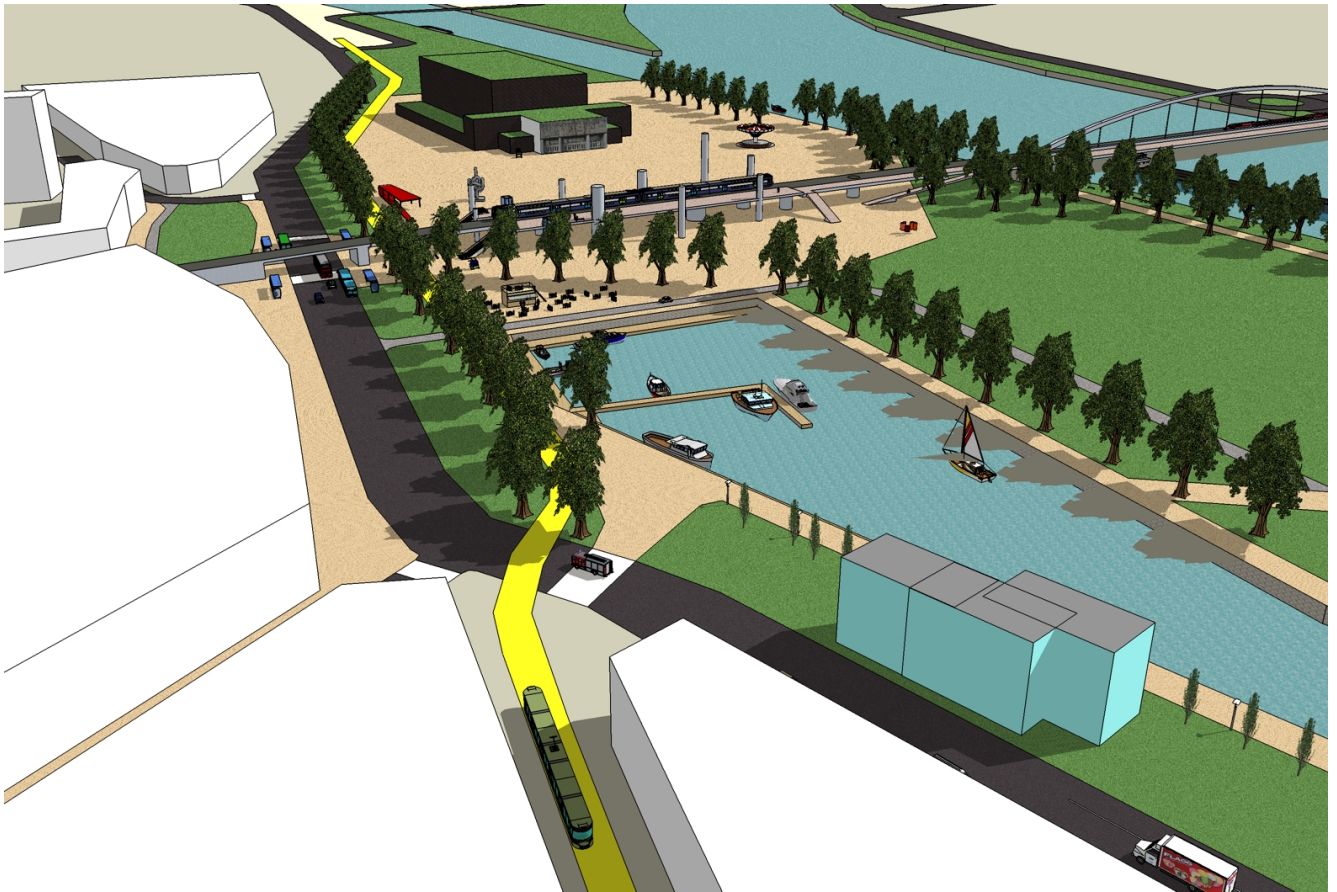


Illustration 18: La «darse» de Coronmeuse (en fait, l'ancien canal de Maastricht), aujourd'hui fort peu valorisée, pourrait accueillir un port de plaisance et voir diverses activités s'implanter sur son pourtour. Le quai de Coronmeuse, aujourd'hui voie rapide au gabarit démesuré, en retrouvant une taille, deviendrait perméable au passage des piétons entre le quartier et le parc. Cette option forte prévoyant la réduction du gabarit du quai de Coronmeuse (et la fermeture du quai de Wallonie) implique de repenser complètement la logique des circulations dans toute la vallée (soit exactement l'inverse de la politique actuellement poursuivie, qui consiste à accroître citesse et capacité sur le boulevard Zénobe Gramme).

5.4. Objections & réponses

Tel que présenté, le projet suscite certaines objections évidentes auxquelles il n'est pas inutile de donner quelques réponses.

1. Il existe déjà un projet de parc d'activité dans le domaine de l'alimentation sur la plaine de Bressoux, qui fait l'objet d'un financement européen. Les pouvoirs publics arguent de la création d'emplois au bénéfice des habitants du quartier de Droixhe.

On ne sait pas que le marché de l'emploi joue à un niveau tellement local que cela. Mais surtout, on ne peut plus se permettre de construire de façon extensive dans un endroit aussi précieux que celui-là, à proximité d'une gare, en bord de fleuve. Il faut au contraire chercher la densité, c'est-à-dire une relative élévation, autant de mitoyenneté que possible, etc. Dans ces conditions, et compte tenu, du fait que d'importants espaces demeurent disponibles dans le schéma que nous avons dessiné, l'implantation des activités envisagées reste possible. De surcroît, nous proposons des espaces pour l'installation d'entreprises à d'autres endroits de la zone (au bord de la darse, autour du pont Marexhe). Notons enfin que l'installation d'une gare multimodale sur le site, avec un grand parking, sera a contrario un argument sensible pour attirer des activités économiques sur cette zone en développement.

2. Les terrains de la plaine de Bressoux sont, pour partie, propriété de la SNCB, dont on peut douter de la bonne volonté à les céder.

Il serait relativement original que la SNCB puisse exproprier des particuliers (dans le quartier des Guillemins) en abusant de l'argument d'intérêt public mais que les pouvoirs publics ne puissent pas exproprier la SNCB là où l'intérêt public serait pleinement justifié.

3. Les riverains de Coronmeuse ne sont-ils pas balancés entre Charybde et Scylla : on éloigne le stade, mais c'est pour installer un viaduc ferroviaire.

Il existe des techniques permettant de réduire très fortement les nuisances sonores et les vibrations liées au passage des trains. Par ailleurs, la relative dégradation de l'environnement que peut constituer la présence du viaduc pour les riverains est à notre sens compensée par la présence d'équipements collectifs (agrandissement du parc, darse), une accessibilité exceptionnelle en transports publics et un réaménagement général de la zone.

4. Le passage du chemin de fer au travers du site de Coronmeuse – et notamment du parc – ne risque-t-il pas de créer une barrière entre les deux parties du site ? Comment gérer cela ?

Nous proposons de placer cette voie sur pilotis, à la manière de ce qui a été fait dans le parc André Citroën, à Paris. Comme on le voit sur les photos ci-contre, ce dispositif permet une intégration remarquable de la voie de chemin de fer dans le cadre du parc.



Viaduc ferroviaire traversant le parc André Citroën, à Paris.

Gilles Clément et Allain Provost (paysagistes),
Patrick Berger, Jean-François Jodry et Jean-Paul
Viguière (architectes).

Photo : urbAgora, juillet 2009.

5.5. Financement

La réalisation d'un tel projet pour le site de Bressoux-Coronmeuse est-elle possible sur le plan budgétaire ? Nous pensons que oui. Détaillons les principaux investissements.

- Le pont (et donc la passerelle) et la nouvelle gare devront faire l'objet (de même d'ailleurs que la gare de Seraing ou d'autres investissements liés au REL) d'une inscription dans le prochain plan d'investissement de la SNCB. Ce qui demandera un engagement de la part des responsables politiques liégeois mais n'est pas du tout impossible.
- Les investissements liés au tram (en ce compris le réaménagement en profondeur des voiries) sont d'ores et déjà budgétés par le gouvernement wallon.
- Le réaménagement des voiries régionales (autoroutes, quais) est promis de longue date (depuis l'inauguration du tunnel de Cointe) par le ministère.
- Le stade du Standard serait, à en croire sa direction, intégralement financé par le club.
- La (hautement nécessaire) dépollution du site de Bressoux ainsi que le développement des espaces dédiés à l'implantation d'entreprises fait l'objet d'un financement régional et européen via le FEDER.
- Le grand parking relais de Bressoux pourrait sans doute faire l'objet d'un triple financement de la région, de la SNCB (le développement de tels parkings étant prévu dans son contrat de gestion) et du Standard (qui en sera utilisateur régulier).
- La rénovation du Palais des Sports et sa transformation en salle de spectacle devrait pouvoir être partiellement prise en charge par le Patrimoine wallon, le complément étant à chercher du côté de la Communauté française et de la Ville.
- Le développement de la darse (commerces, bureaux, restaurants, capitainerie, espaces pour plaisanciers,...) pourrait intéresser une série d'acteurs privés et/ou le Port autonome de Liège.
- Restent une série d'espaces verts à aménager, qui seront au moins en partie à charge de la Ville.
- On notera que des lignes électriques à haute tension sont à déplacer.

6. Objections et réponses

À la lumière des relativement nombreuses réactions suscitées par les propositions formulées lors de la première publication, en juillet 2009, du texte qui précède, il nous semble utile d'y apporter quelques précisions ainsi que de donner des réponses aux objections qui se sont exprimées.

Objection n° 1 : Deux lignes de tram « tout de suite » plutôt qu'une seule, c'est infinçable.

Pour mesurer le coût d'une ligne ou d'un réseau de tram, c'est à sa longueur qu'il faut s'intéresser — et l'on sait qu'il en coûte, tout compris, entre 20 et 30 millions d'euros par kilomètre. Pour rappel, la proposition que nous avons formulée pour la première phase (cf. 4.2) est la suivante : un tronçon entre Coronmeuse et Sclessin (10 km), un autre entre Fontainebleau et Amercœur (3,2 km), un troisième pour « fermer » la boucle de l'actuelle ligne 4 (2,7 km). Total : 15,9 km. Soit moins que la ligne de 17 km proposée en février dernier par le précédent gouvernement wallon. Cela ne veut pas dire que le coût de ce « mini-réseau » que nous proposons sera nécessairement inférieur à celui d'une ligne entre Jemeppe et Basse-Campagne. Mais on peut considérer que les coûts respectifs des deux options sont d'un ordre de grandeur comparable.

Objection n° 2 : En contestant le passage du tram à Seraing et à Herstal, c'est tout l'équilibre politique de la région qu'urbAgora met en cause.

urbAgora est attachée au caractère supracommunal du projet de mobilité à construire pour l'agglomération liégeoise et défend fermement des extensions du réseau de tram vers Seraing et Herstal, ainsi que vers Saint-Nicolas, Ans, Beyne-Heusay et Fléron. Mais nous pensons que ces développements seront plus opportuns dans un second temps, et ceci pour les raisons suivantes.

1. Ne nous en cachons pas : la réussite du tram (et donc la poursuite du projet) sera principalement mesurée par le nombre de ses usagers. Si l'on veut que le réseau puisse s'étendre largement demain, la première phase doit être un succès populaire incontestable. De ce point de vue, il est nettement préférable d'installer les premières lignes là où la demande est la plus forte et ne « s'aventurer » que dans un second temps dans les zones plus difficiles, en particulier celle où l'on attend du tram qu'il contribue à l'urbanisation de nouveaux quartiers (et donc où le potentiel d'usagers est largement à créer), ce qui est le cas, sous diverses modalités,

tant à Herstal (site des ACEC et alentours) qu'à Seraing (rive droite et boulevard urbain) ou le long de l'antenne d'Ans (Patience et Beaujonc, gare d'Ans,...) et même sur l'antenne de Fléron.

2. L'optique du mini-réseau est plus favorable à la réorganisation rapide du réseau de bus. Des gares de correspondance entre le tram et le bus pourront être facilement créées à Coronmeuse, Amercœur, Sclessin et Fontainebleau, permettant de libérer immédiatement le centre-ville de la plupart de ses (trop) nombreux terminaux de bus (le maintien de plusieurs lignes de bus « traversantes » nous semble néanmoins indispensable). Cette réorganisation dégagera en outre une capacité en bus très importante qui permettra de redéployer le réseau d'une façon ambitieuse.

3. Chacun doit être conscient que les travaux du tram seront traumatisants pour le centre-ville. Il est donc indispensable que leur durée soit la plus courte possible. Raison pour laquelle nous privilégions la thèse du « big bang » (réaliser l'ensemble du réseau central en maximum deux ans) à l'optique de nombreux chantiers échelonnés sur une dizaine d'années, voire plus.

Ceci étant, conscients de la nécessité de respecter un équilibre dans les investissements et de ne pas concentrer tous les moyens sur la seule Ville de Liège, nous soutenons la mise en place rapide d'un Réseau express liégeois (REL) desservant la plupart des communes de la périphérie.

Objection n° 3 : L'asbl urbAgora se montre incapable de chiffrer précisément ses propositions : cette association manque de crédibilité.

Évaluer le coût d'importants travaux de génie civil (un pont ferroviaire, par exemple) est une tâche très complexe, qui exige des compétences et des informations dont nous ne disposons pas. Nous pensons que c'est en reconnaissant nos limites que nous ferons preuve de sérieux. Cela ne nous empêche pas de donner des ordres de grandeur, qui nous semblent déjà d'une pertinence significative pour orienter la décision politique. Par exemple, nous avons parlé d'un coût de « plusieurs dizaines de millions d'euros » pour la construction du pont ferroviaire (2 voies, portée de 220 m) que nous proposons entre Bressoux et Coronmeuse, ce qui semble raisonnable quand on se réfère par exemple au pont ferroviaire que Réseau ferré de France (RFF) construit actuellement au-dessus de la

Garonne à Bordeaux (52 millions pour 4 voies et une portée de 470 m).

Objection n° 4 : La plaine de Bressoux doit être consacrée à l'implantation d'activités dans le domaine de l'alimentation.

Nous sommes nous aussi convaincus qu'il est nécessaire de prévoir des espaces importants pour l'implantation d'activités économiques dans la « porte Nord » de Liège. Nous souhaitons néanmoins rompre avec la logique du zonage monofonctionnel et favoriser à l'inverse une plus grande mixité des fonctions, favorable à l'urbanité. Nous proposons donc de répartir les zones d'activité en plusieurs points (le long de la darse de Coronmeuse, autour du pont Marexhe et sur la plaine de Bressoux).

De surcroît, la question de la forme urbaine est déterminante : entre un zoning très consommateur d'espace (des entrepôts peu élevés, non mitoyens, entourés de parking — sur le modèle du nouveau magasin « métro » qui vient d'être construit et dont on espère qu'il ne donnera pas le ton de l'aménagement de la zone) et une forme plus urbaine, plus qualitative, la densité — donc la quantité d'activité — peut varier très fortement. Il semble donc que non seulement notre proposition prévoit de l'espace pour l'activité économique, mais, malgré l'intégration d'un stade et d'un parking, elle en prévoit plus que ce qui est actuellement envisagé.

Objection n° 5 : Un grand stade ne doit pas s'implanter en ville, mais en périphérie, au bord d'une autoroute.

Nous pensons qu'il est essentiel que le stade soit très accessible en transport en commun. C'est à notre sens le principal critère qui doit présider à son implantation. Si l'on retient ce critère, l'hypothèse d'une implantation en périphérie s'en voit fortement fragilisée.

Nous pensons aussi qu'il est possible, à certaines conditions (notamment une disposition des lieux permettant de gérer les flux de supporters), de gérer d'une façon satisfaisante les nuisances (bruit, entraves à la mobilité du quartier, propreté) générées par un stade, comme le montrent certains exemples dans divers pays étrangers (notamment en Suisse et en Allemagne). Dès lors, un stade peut selon nous constituer un apport positif pour un quartier, notamment en termes d'image. On ne peut pas dire que l'entrée Nord de la ville contribue positivement à son image dans sa configuration actuelle... Le développement de zonings peu denses et autres nappes de parking n'y contribuera pas plus. Même si ce n'est pas le cas aujourd'hui à Sclessin, un stade peut aussi susciter des

développements immobiliers intéressants : nous pensons à cet égard qu'il y a une complémentarité entre le stade et les espaces de développement économique qui l'entoureraient à Bressoux. Citons le cas de la Plaine St-Denis au Nord de Paris qui a vu, autour du stade de France, la création très nombreuses activités.

Objection n° 6 : Il faut attendre la décision du Conseil d'administration du Standard pour savoir où le nouveau stade s'installera. Le reste n'est que spéculation oiseuse.

Pour urbAgora, la construction d'un grand stade engage de façon trop importante l'avenir de la ville que pour être laissée à la seule décision d'une société privée, fût-elle auréolée du titre de champion de Belgique de football. Nous pensons qu'il est légitime que les pouvoirs publics — et donc le débat démocratique — donne des orientations précises quant au lieu à choisir. Le site de Coronmeuse est à notre sens une mauvaise idée : les espaces verts et le patrimoine architectural qui s'y trouvent ne sont pas compatibles avec le complexe sportif tandis que l'accessibilité du site est moyenne et incompatible avec une réduction du gabarit des voiries de la rive gauche (quais Saint-Léonard et de Coronmeuse, boulevard Zénobe Gramme) qui nous semble indispensable. Nous faisons donc, avec Bressoux, une proposition alternative.

Objection n° 7 : Une voie de tram entre Fontainebleau et Amercoeur, telle que prévue dans la première phase du schéma proposé, est beaucoup trop courte pour être intéressante.

Poser des voies entre Fontainebleau et Amercoeur n'implique pas l'exploitation d'une ligne épousant ce tracé. L'organisation du réseau que nous imaginons consiste à ce que chaque ligne emprunte une grande partie de la boucle centrale, ce qui pourrait par exemple se traduire, au terme de la première phase, par les trois lignes suivantes.
— Amercoeur/Outremeuse/Saint-Lambert/Guillemins/Sclessin
— Fontainebleau/Saint-Lambert/Outremeuse/Longdoz/Guillemins
— Coronmeuse/Saint-Lambert/Guillemins

Une telle organisation du réseau permet de réduire les ruptures de charge (pas besoin de changer de tram pour rejoindre la place Saint-Lambert ou la gare des Guillemins depuis n'importe quel point du réseau) ainsi que d'augmenter (de doubler, en l'espèce) la fréquence de passage des trams là où la demande est la plus forte (entre la place Saint-Lambert et les Guillemins, dans le schéma proposé).

7. Quel débat démocratique ?

6.1. Une instance de concertation

Nous souhaitons qu'une instance de concertation soit au plus vite mise en place pour accompagner, dès la phase des études, le processus de réalisation du tram et du REL.

Cette instance de concertation devra, selon notre point de vue, avoir les caractéristiques suivantes.

- Travailler à l'échelle de toutes les communes concernées par le projet et non de la seule commune de Liège (où une première structure a d'ores et déjà été mise en place) ;
- Associer tous les intervenants publics (communes, représentant du ministre, administration régionale,...), les opérateurs de transports (SRWT, SNCB), les partenaires sociaux, les associations concernées.
- Se réunir régulièrement (au moins cinq réunions par an) et permettre à ses membres de convoquer des réunions supplémentaires et de mettre des points à l'ordre du jour en cas de nécessité ;
- Avoir accès, en temps utiles, à toute l'information nécessaire à son travail ;
- Rendre compte publiquement de son travail via tous les moyens adéquats ;

6.2. Un observatoire du tram

Nous lancerons, dans le courant de l'automne, un « observatoire du tram » ayant pour but de stimuler le débat public autour du tram et ses enjeux : selon les moyens que nous pourrions obtenir, il s'agira d'organiser des conférences, des tables rondes, réaliser un travail de terrain dans les quartiers concernés, publier un site web – à l'adresse tramliege.be –, une feuille d'information sur papier, éventuellement animer une émission de radio autour de la question de la mobilité à Liège, des déplacements dans des villes ayant réalisé des projets intéressants.

La forme exacte de cette structure reste à définir. Il s'agira d'une structure cogérée avec une série d'acteurs sociaux. Différents contacts – dans l'ensemble très positifs, mais il est prématuré d'en dire plus – sont en cours avec des partenaires potentiels.

Nous avons l'intention de déposer prochainement un dossier sur le bureau du nouveau ministre de la mobilité pour lui demander de financer ce projet, dont nous espérons qu'il pourra prendre une ampleur relativement importante (notamment par l'embauche d'un petit staff permanent).

Précisons que le travail de l'observatoire du tram sera complémentaire au travail d'information et de concertation que devront de toute façon faire les pouvoirs publics. En aucune manière, il ne s'agira pour nous de nous y substituer ou de chercher à les « doubler ». Au contraire, l'observatoire ne sera pas un lieu « neutre », mais affirmera certains engagements : défense de l'urbanité, du service public, de l'accès de tous à la mobilité, vision du transport public comme fer de lance d'une transformation profonde de la ville.

Table des matières

1. Introduction.....	1
2. Principes.....	4
2.1. Entamer l'urgente transition écologique.....	4
2.2. Garantir le service public.....	4
2.3. Penser la ville comme un espace multipolaire.....	5
2.4. Favoriser la supracommunalité.....	6
2.5. Promouvoir un urbanisme et une architecture créatifs.....	6
2.6. La charte de Leipzig.....	7
3. Vers un « Réseau express liégeois » (REL).....	9
3.1. Avancer tout de suite.....	9
3.2. Le tram et le REL, deux fonctions différentes, complémentaires.....	10
3.3. Le REL, facteur d'éparpillement de la ville ?.....	11
3.4. Quel réseau ?.....	11
3.5. Achever la boucle ferroviaire autour de Liège.....	12
4. Le tram, dans le vif du sujet.....	14
4.1. Quelle ampleur pour le projet ?.....	14
4.2. Par quoi commencer ? Ligne unique ou « mini-réseau » ?.....	15
4.3. Le quartier des Guillemins.....	17
4.4. La traversée de Saint-Léonard.....	18
4.5. Outremeuse.....	20
4.6. En résumé.....	21
5. Un cas concret : repenser l'entrée de ville au Nord de Liège.....	22
5.1. Diagnostic et intentions.....	22
5.2. Notre projet.....	24
5.3. En trois dimensions.....	26
5.4. Objections & réponses.....	30
5.4. Financement.....	32
6. Objections et réponses.....	33
7. Quel débat démocratique ?.....	35
6.1. Une instance de concertation.....	35
6.2. Un observatoire du tram.....	35

À propos d'urbAgora...

L'asbl urbAgora réunit à ce jour une soixantaine de membres. Elle se conçoit comme un espace pluraliste et engagé de réflexion sur la ville. Notre terrain d'investigation, c'est l'endroit où nous vivons : l'agglomération liégeoise. Nous cherchons à développer une approche transversale des enjeux urbains, en portant notre attention sur le logement, l'urbanisme, la mobilité ou l'aménagement du territoire, parmi d'autres domaines. Nous défendons une série de propositions, parfois très concrètes, pour l'aménagement du territoire urbain. Nous défendons un maillage dense de services publics et la constitution d'une institution démocratique à l'échelle de la ville morphologique (une « communauté urbaine »). Notre association est à ce jour exclusivement composée de bénévoles – dont seulement une minorité dispose de compétences professionnelles dans les domaines que nous abordons – et uniquement financée par les cotisations de ses membres et les recettes de ses activités.

Les analyses et propositions avancées dans cette brochure – et la méthode de travail dont elles se veulent une illustration – ne sont que le produit d'une réflexion en chantier, menée au sein de l'association et en dialogue avec d'autres groupes, avec des moyens congrus, un accès restreint à l'information utile et une volonté d'explorer des pistes peu fréquentées. Nous espérons vivement que la lecture de ces pages suscitera réactions et commentaires, qui peuvent notamment être exprimés sur notre site web *urbagora.be*, où l'on trouvera également d'autres publications qui complètent celle-ci.

urbAgora asbl
En pierreuse 19/21,
4000 Liège
04.265 60 86
secretariat@urbagora.be
Numéro d'entreprise : 809.626.732
Compte bancaire : 523-0802843-49 (Triodos)
<http://urbagora.be/>