

# Regards sur le quartier du Longdoz

Etude

Agathe Raimbault

décembre 2015

**URBAGORA**

DES IDÉES  
POUR LA VILLE

---

# Sommaire

|   |    |
|---|----|
| Sommaire.....   | 2  |
| Introduction.....   | 3  |
| Méthodologie.....   | 4  |
| Essence du lieu, un portrait du Longdoz.....                                | 5  |
| Stigmates.....  | 10 |
| Limites du site d'étude.....  | 10 |
| Un héritage récent.....   | 12 |
| Des traces.....   | 15 |
| Le Longdoz aujourd'hui.....   | 17 |
| Le quartier en quelques chiffres.....                                       | 17 |
| Un quartier commerçant.....   | 17 |
| Des services publics en demi-teinte.....                                    | 19 |
| Des structures associatives plutôt actives.....                             | 21 |
| Patrimoine : peu de choses à signaler.....                                  | 22 |
| Le Valdor.....  | 22 |
| Habiter le quartier.....  | 24 |
| Un déficit grave d'espaces publics.....                                     | 25 |
| Et la trame verte ?.....  | 31 |
| La mobilité, loin d'être douce.....   | 31 |
| Vers des pistes d'action.....   | 36 |
| Énergies et faiblesses du quartier.....                                     | 36 |
| La nécessité d'un schéma directeur pour le quartier.....                    | 37 |
| Organiser la maîtrise foncière publique, condition à la suite.....          | 39 |
| Un horizon en trois temps.....  | 41 |
| 1. Le court-terme : apaiser Grétry et créer un lien avec la Chartreuse..... | 41 |
| 2. Le moyen terme : transformer l'îlot Cataldo en coeur du quartier.....    | 49 |
| 3. Le long terme : réhabiliter le Bld de l'automobile et les quais.....     | 53 |
| Conclusions.....  | 56 |
| Annexes.....  | 57 |
| Sources.....  | 57 |
| Remerciements.....  | 58 |

---

## Introduction

Après la réalisation de la Médiacité, le Longdoz fait l'objet d'une attention de plus en plus soutenue des promoteurs (comme en témoigne le projet « Barvaux »), des urbanistes (qui réfléchissent à la transformation du quartier, comme l'a notamment fait le Master en urbanisme du LEMA en 2011-2012) et des pouvoirs publics, qui ne cachent plus leurs ambitions à cet égard.

Le quartier du Longdoz nous apparaît comme le prochain champ de bataille de l'urbanisme liégeois. L'aménagement de l'axe du Boulevard de l'Automobile apparaît peut-être comme le grand chantier de la prochaine génération.

L'objet de la présente étude est de documenter la situation, pour mieux identifier les questions qui se posent et pour anticiper autant que possible les réponses qu'il conviendra de leur donner.

Le document que nous livrons ici est une première version, largement perfectible, une pièce que nous soumettons en débat sans autre prétention que de proposer une analyse et d'imaginer un scénario possible, parce que la discussion publique est souvent beaucoup plus riche quand elle peut s'appuyer — fût-ce pour les battre en brèche — sur de telles contributions plutôt que quand elle doit partir d'une feuille vierge. Nous espérons donc que les réactions à la présente seront nombreuses.

Une seconde version de l'étude intégrera ce que nous aurons retiré des échanges.

La présente étude a été, pour la plus grande partie, rédigée par Agathe Raimbault, ingénieure-paysagiste récemment diplômée de l'École Nationale Supérieure de la Nature et du Paysage de Blois. Elle a été assistée dans ce travail par l'ensemble de l'équipe d'urbAgora.

---

## Méthodologie

Cette étude diagnostique et prospective sur le quartier du Longdoz s'est construite sur la base d'une analyse personnelle de l'auteure, alimentée de rencontres avec différents acteurs du quartier, sous forme d'entretien avec les asbl : du Beau Mur, des Femmes Prévoyantes Socialistes, de Peuples et cultures, avec le comité de quartier Longdoz-Boverie, ainsi que sous forme de micro-trottoir avec les habitants eux-mêmes.

Le processus de fabrication de ce diagnostic de quartier allie une démarche intuitive, axée sur l'observation et le ressenti du lieu, à une approche plus méthodique d'analyse paysagère.

Dans ce cas, l'étude ne prend pas position par rapport à un projet en cours mais vient souligner les nombreux besoins auxquels fait face le quartier.

L'étude, organisée autour de grands axes thématiques, fait appel à différentes approches telles que la géographie ou l'histoire, ainsi qu'à diverses thématiques telles que l'habitat, la mobilité, les espaces publics, pour comprendre le fonctionnement du quartier et son articulation avec la ville. Elle a pour but de dégager les grands enjeux et tenter d'apporter des pistes d'actions pour l'avenir du quartier et de la rive droite en général. Ces enjeux seront restitués sous la forme d'une histoire, celle du quartier.

Tout au long de cette histoire, des propositions spécifiques à certains lieux pourront être énoncées, tandis que les pistes d'actions plus générales se retrouveront à la fin de l'étude.

Même si la période estivale durant laquelle a été accompli le plus gros des recherches n'a pas été la plus favorable pour apprécier le quartier dans sa dynamique habituelle (ralentissement des activités, départs en congés), la rencontre de personnalités locales a été d'une aide précieuse pour l'avancement de ce travail.

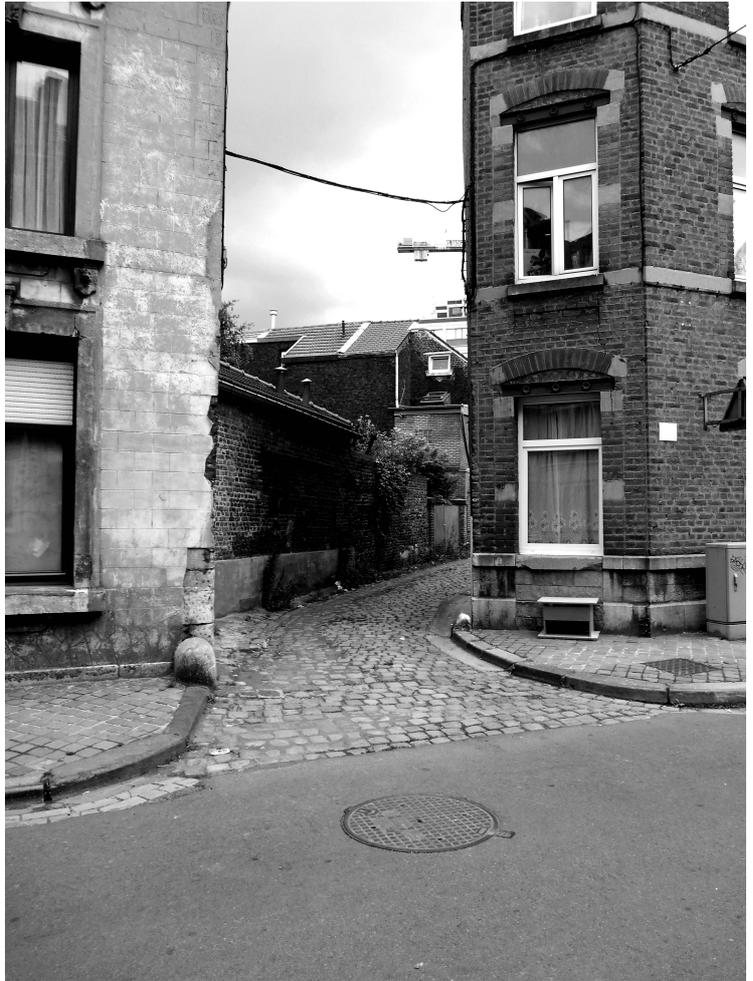
---

## Essence du lieu, un portrait du Longdoz

Souvent associé à la présence de la Médiacité, le quartier du Longdoz ne s'y résume cependant pas. Ce portrait photographique a pour objectif de révéler les énergies, les ambiances, les matières de ce territoire urbain. Une approche sensorielle visant à développer l'imaginaire et à s'immerger dans le site, afin de fournir des points d'accroches dans la lecture des pages qui vont suivre. Relevées de mots, elles ont pour vocation de susciter l'intérêt, d'effleurer un questionnement et d'amorcer l'histoire du Longdoz. Une découverte pour certains, une réminiscence pour d'autres, accompagnée peut-être d'un son, d'une odeur, d'une lumière, d'une humeur.











---

# Stigmates

## Limites du site d'étude

Avant d'entamer notre analyse du quartier du Longdoz, commençons par en préciser les limites. La notion de « limite » est relative à chacun de nous. Là où certains choisiront pour délimiter le quartier du Longdoz les anciennes frontières de la paroisse Saint-Louis<sup>1</sup>, qui, à peu de choses près incluait la Boverie et une partie d'Outremeuse, de l'« Entre-Deux-Ponts » jusqu'à la rue des Pitteurs, nous avons choisi d'en déterminer les contours sur base de la trame paysagère. Les événements naturels (du territoire) ou urbains se détachent du tissu, dessinant de nouveaux contours.

En rive droite, le quartier du Longdoz se trouve ceinturé par des unités paysagères fortes, qui constituent des éléments de ruptures perceptibles dans le paysage ou des guides qui ont contraint l'organisation du territoire.

La Dérivation, bras de contournement de la Meuse, constitue une rupture autant physique que psychologique et délimite ainsi le Nord du quartier. Cette limite psychologique renforce l'identité locale et se ressent à la rencontre des habitants de la rive gauche (du noyau ancien), qui situent la rive droite hors de la cité liégeoise. Ainsi, lorsqu'on les interroge au hasard dans la rue sur ce qu'ils pensent du Longdoz, fournissent une réponse plutôt hésitante, « *c'est où ça ?* », « *...la Médiacité* », « *Ah oui* ». Les quartiers de la rive droite sont méconnus des habitants de la rive gauche.

À l'Est, l'atmosphère régnant de part et d'autre de la rue Basse-Wez — considérée comme limite officielle du quartier — étant sensiblement similaire, il faut aller chercher plus loin pour en trouver la frontière et englober un peu du quartier d'Amercoeur, où la rue du même nom supporte un trafic plus conséquent, et divise ainsi le tissu urbain.

La topographie très encaissée de la vallée mosane a longtemps constitué une première limite au centre-ville liégeois qui s'y était inscrit, et l'est encore aujourd'hui dans le quartier du Longdoz. Au Sud-Est, c'est en effet la topographie du coteau, renforcé par la barrière infranchissable de la voie ferrée reliant Maastricht aux Guillemins qui ceinturent ce quartier.

Le carrefour de la Bonne Femme et le boulevard de l'automobile au Sud et à l'Ouest constituent enfin, par leur épaisseur dédiée au trafic automobile, une rupture forte entre le quartier du Longdoz et ceux de Grivegnée et des Vennes.

Ces limites paysagères ne se juxtaposent pas à celles officielles du quartier même, mais enveloppent un peu de ceux attenants comme Amercoeur et Bonne Femme, tout en excluant d'autres comme la Boverie et Outremeuse. Elles regroupent les ambiances continues, « uniformes », délimitant le territoire qui fait l'objet des prochaines lignes. Ce qui, par ailleurs, n'empêchera pas les allers-et-retour d'échelles, afin de réintégrer le quartier dans la ville.

---

<sup>1</sup> JAMIN, Thérèse, ELSDORF, Michel. *Le Longdoz autrefois*, édition Noir Dessin Production, 2009, p 3



OUTREMEUSE

RUE DES PITTEURS

ENTRE-DEUX-PONTS

DERIVATION DERIVATION DERIVATION

DERIVATION DERIVATION DERIVATION

RUE D'AMERCOEUR

AMERCOEUR

VOIE-FERRE

COTEAU COTEAU COTEAU

LONGDOZ

RUE BASSE-ME

COTEAU COTEAU COTEAU COTEAU COTEAU COTEAU COTEAU

BOVERIE

BOULEVARD DE L'AUTOMOBILE

BONNE FEMME

VENNES

VOIE-FERRE

COTEAU COTEAU COTEAU COTEAU

## Un héritage récent

Jusqu'aux prémices de la révolution industrielle dans la première moitié du XIXe siècle, il émane du Longdoz une ambiance rurale et bucolique, où prés et cultures diverses sont fréquemment recouverts par les eaux des bras indociles de l'Ourthe. D'où son nom de « Longdoz », étymologiquement « dorsum » (le dos) en référence à un pré longé par un cours d'eau et « longum » (long), de par sa vaste étendue. Rares sont les

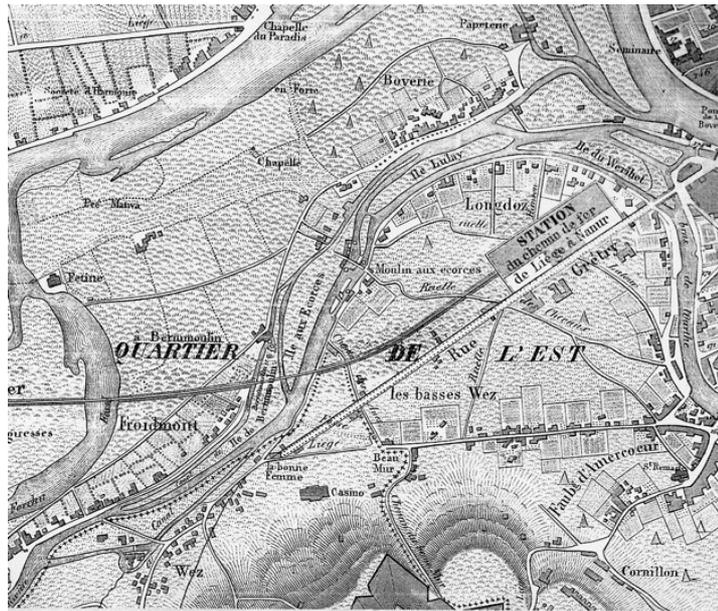


Illustration 1: Configuration du quartier avant le redressement des bras de l'Ourthe

habitats en ces lieux incertains. Utilisant la force motrice de l'eau, moulins et forges sont les premiers à investir progressivement cette partie de la plaine alluviale.

L'arrivée des industries métallurgiques, principalement, et du chemin de fer bouleverse la ville et les logiques de construction de celle-ci.



A. H. J. — Liège Le Pont Natalis.

Illustration 2: Le Pont Natalis, avant le comblement du bras de l'Ourthe (collection particulière, D.R.)

Un axe rectiligne tracé en 1834, depuis l'Entre-Deux-Ponts, sur cette proéminence de plaine alluviale, divise le « dorsum » en deux et impulse une nouvelle

dynamique urbanistique, en vue de maîtriser son développement. Tandis que le centre-ville dense arrive à saturation en rive gauche de la plaine, les industries prospèrent et investissent peu à peu cette vaste étendue rurale de rive droite.

Les besoins accrus en transport de marchandises et en main d'œuvre, notamment en ouvriers, amènent la ville à implanter en 1851 une gare le long de la rue Grétry, à l'emplacement actuel du centre commercial de la Médiacité. La première ligne vient la connecter à Namur, puis une seconde la relira aux Pays-Bas. Moteur de développement, la gare conduit à l'urbanisation totale du quartier. Le bâti ouvrier vient encercler les usines, formant des îlots denses, ne laissant à celles-ci aucune possibilité de s'agrandir par la suite. Hôtels, commerces et services s'implantent sur la rue Grétry, approvisionnant une population toujours plus nombreuse dans ce faubourg de rive droite, que viendra desservir le tramway dans les années 1860-1880.

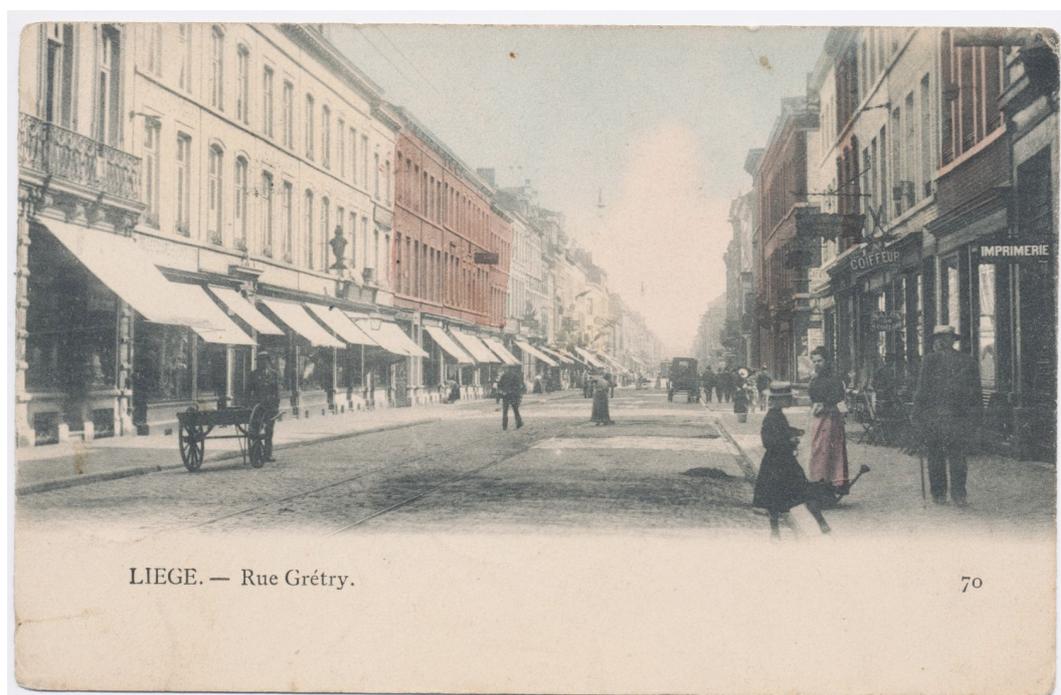


Illustration 3: Commerces rue Grétry, début du XXe siècle.  
Carte postale non datée (collection particulière, D.R.)

Les travaux de rectification du cours de la Meuse réalisés de 1853 à 1857, redessinent les contours du fleuve et canalisent les eaux tumultueuses dans le but d'assainir les terres et de lutter contre les inondations. La Dérivation y apparaît telle que l'on peut la voir aujourd'hui. Les terres gagnées sur l'eau et notamment sur les bras de l'Ourthe accentuent la densification par les entreprises dont la taille s'accroît en même temps que les moyens de production s'améliorent. Inévitablement, les grands groupes fusionnent puis partent s'installer à l'extérieur de la ville sur des terres encore disponibles, si bien qu'avant le déclin industriel, l'activité du Longdoz se voit délestée de ses principales énergies.

Avec les conflits des deux guerres et l'apparition de l'automobile, les usines restantes périssent. Marchandises et ouvriers n'empruntent plus la gare du Longdoz qui s'essouffle puis ferme en 1960. En 1966, c'est le tramway qui est démantelé car jugé obsolète. L'évolution des mobilités tend vers le tout-à-la-voiture et le règne du déplacement individuel. La rue change de visage, les friches industrielles font leur apparition dans le paysage du quartier et le Longdoz commence un lent déclin. Il faut alors reconverter le quartier. La gare démolie dans

les années '70 est remplacée par un centre commercial, la « Galerie Longdoz ». Le logement collectif et les immeubles de bureau s'implantent sur certains sites désaffectés, effaçant progressivement du paysage une activité désormais presque entièrement disparue. Malgré cela, le taux de chômage y est élevé, le Longdoz ne se relève pas et se paupérise. Au terme d'une saga urbanistique de 15 ans, la galerie commerciale est agrandie en 2007 et devient la « Médiacité », accueillant les grandes chaînes de magasins, de vêtements et de l'HORECA actuelles. Ce type de commerce ne répond guère aux besoins d'une population locale toujours en grande partie précarisée et à forte concentration immigrée. L'arrivée de la Médiacité nuira de surcroît aux commerces de proximité présents dans le quartier.

Aujourd'hui, l'histoire métallurgique semble s'être complètement effacée du paysage du Longdoz.

Même si on a tendance à l'oublier, de grands noms industriels ont pourtant marqué l'histoire du quartier, tels Espérance-Longdoz (depuis l'établissement des frères Dothée (1845) jusqu'à ArcelorMittal (2006) mais dont la production cesse à la fin du XXe siècle avec avec la délocalisation des fourneaux au Sud de Liège), soit par des avancées techniques novatrices telles que celle des « pieux Franki », (« pionnier dans le domaine des soutènements ») dont le procédé a fait l'objet d'un brevet reconnu et appliqué de nos jours dans de nombreux pays à travers le monde.



Illustration 4: Usines des pieux Franki, 1927 (collection particulière, D.R.)

## Des traces

De ce quartier industriel et ouvrier, il ne reste aujourd'hui que des fragments disséminés dans le paysage urbain, qu'il faut savoir déchiffrer.

La Médiacité a redessiné la façade du quai Orban, ne laissant de l'Espérance-Longdoz, que la Maison de la Métallurgie, créée pour ne pas oublier. À l'intérieur du quartier, on retrouve des inscriptions à peine effacées sur des portes de garages et de vieux bâtiments délabrés, non occupés.

La toponymie des rues est souvent riches d'enseignements, évoquant la particularité d'un lieu, son histoire, telles que, la « rue de la Limite », une des plus ancienne de la localité et qui permettait, entre deux haies, le passage d'un âne. Elle indiquait la limite communale entre la commune de Liège et celle de Grivegnée. La

« rue du Fer » a quant à elle été percée à la fin du XIXe siècle sur l'emplacement d'une ancienne usine de métallurgie. Quant à la « rue du Nord belge », si elle a été créée récemment (à la suite de la coupure de la rue d'Harscamp par le « link » de la Médiacité), elle rappelle la compagnie ferroviaire du même nom qui, à partir de 1854, a exploité plusieurs lignes de chemin de fer en Wallonie, dont la ligne Liège-Namur (ligne 125), qui démarrait en gare du Longdoz.



Illustration 5: La gare de Longdoz, début du XXe siècle (photo non datée, collection particulière, D.R.)

La cartographie et les vues aériennes apportent un autre niveau d'information. En plan, le Nord de la rue Grétry témoigne d'un bâti ouvrier dense, organisé en îlots fermés, ponctués de friches, tandis qu'au Sud, les parcelles sont plus grandes et désorganisées attestant de la présence, pendant de longues années, de grandes infrastructures à présent disparues.

## Les friches d'usines libérées

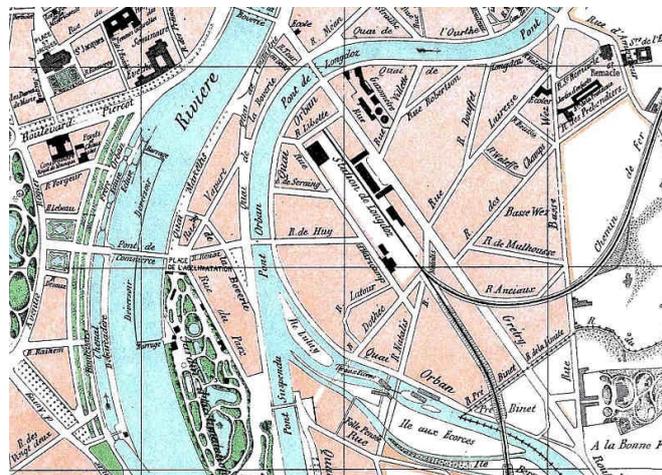
Dans le quartier, la densité du tissu bâti révèle d'autant plus les espaces souvent considérés comme « vides » ou non construits et sans usages définis. En attente de projet immobilier, plusieurs d'entre-eux témoignent de la délicate reconversion de ce quartier. C'est le cas de la friche « Colgate-Palmolive », entre autres, dont les 4 500 m<sup>2</sup> au sol, aujourd'hui libérés et largement dégagés vers la rue voisine, attirent le regard. Les grilles ouvertes, les déchets et déjections canine, les cheminements tracés dans la végétation laissent entrevoir une certaine occupation du site. Située à l'articulation des rues Lairesse, Douffet et de la place Baugniet, elle est un lieu clé, à la convergence des flux et de surcroît en position centrale dans le quartier.



Pourtant dans cet état de « latence », si l'on prend le temps de regarder ce qu'il s'y passe, ces espaces sont beaucoup plus utiles que l'on peut le croire. Les plantes pionnières percent les murs de brique et les sols de béton pour reprendre leur droit sur cet espace sans usages définis. Parfois, ce sont de vrais petits écrans verts à demi dissimulés derrière une grille, mais qui, par leur aspect négligé, séduisent la conscience des plus sensibles, comme la friche donnant sur les rues Ansiaux et de Mulhouse.

### Les voies ferrées

Les anciennes voies ferrées, qui desservait la gare disparue, se lisent encore dans le paysage si l'on y prête attention, même si elles se font, au fil du temps, de moins en moins perceptibles, à mesure que le bâti les investit. Vue de haut, leur courbe contraste avec la construction rectiligne des îlots, rejoignant indéniablement la voie ferrée encore en activité. Aujourd'hui occupées de constructions



« légères », de garages et de services à destination de l'automobile, ces friches ferroviaires ne peuvent plus, à présent, être empruntées par le promeneur. Elles représentent cependant des opportunités de premier plan pour le développement et l'aération du quartier.

L'immense îlot dans lequel se situe l'enseigne BigMat Cataldo est l'exemple de la reconversion difficile du quartier. Longtemps resté en terrain vague, squatté successivement durant une quarantaine d'années, il accueille aujourd'hui de nouvelles fonctions, morcelées, parcelles par parcelles, il se reconstruit sans réflexions d'ensemble.

---

# Le Longdoz aujourd'hui

## Le quartier en quelques chiffres<sup>2</sup>

Le Longdoz compte, en 2013, une population de 12 472 habitants (registre de la population et registre d'attente), en croissance, de 600 habitants, sur dix ans (11 869 habitants en 2003) sur une superficie de 3,3 km<sup>2</sup>, soit une densité de 3779 hab/km<sup>2</sup>.

La population de nationalité étrangère représente 23 % des habitants domiciliés. Les nationalités les plus représentées sont, dans l'ordre décroissant, l'Italie, la France, le Maroc, l'Espagne et le Congo.

Au niveau de la pyramide des âges, les 0-19ans représentent 18,5 % de la population, les 20-64ans 62,4% (dont une grande représentation des 21-30 ans : 31 %) tandis que les plus de 65 ans représentent 19 %.

La population du quartier est principalement composée de ménages éclatés de petite taille, de beaucoup de personnes seules, de peu de familles et peu d'enfants. On note la présence de nombreux ménages jeunes en transition.

D'après les associations locales rencontrées, beaucoup de primo-arrivants seraient présents dans le quartier et y resteraient le temps d'apprendre la langue et de s'intégrer, notamment à l'aide de l'asbl « Le Monde des possibles », située dans le quartier, puis partiraient s'installer ailleurs au bout de quelques années.

## Un quartier commerçant

L'axe commerçant de la rue Grétry démarre à l'entre-deux ponts et se poursuit jusqu'à hauteur du carrefour avec la rue Natalis. Les commerces de détails qui alimentaient autrefois le quartier ouvrier ont quasiment disparus et desservent de plus en plus mal la population. On y trouve surtout des fast-food, des night-shops et des salons de coiffure. Cafés, tabac-presse, boulangeries déjà fragilisés ont péri à l'arrivée de la Médiacité et de son Delhaize (de même que du Colruyt), au grand désarroi des habitants. Pas de marché convivial hebdomadaire non plus, ni place publique pour en accueillir, de toute façon.

La Médiacité occupe une superficie conséquente dans le quartier soit environ 6,5 ha, dont 43 000 m<sup>2</sup> seraient dédiés au commerce et 7 500 m<sup>2</sup> à la patinoire. En souterrain le parking privé accueille dans les 2 350 places<sup>3</sup>.

Autrement nommée la « Cité des Médias »<sup>4</sup>, ce complexe est né d'un projet destiné à la base à créer de nouvelles salles de cinémas et des fonctions culturelles (orientées « audiovisuel et les médias »)<sup>9</sup>. Or, de l'idée initiale, n'apparaît que la partie commerciale et sportive du complexe, faisant du quartier un pôle économique plus que culturel en apparence.

La démolition de la gare du Longdoz en 1975, laisse place à un premier centre-commercial « Longdoz 1 », destiné à redynamiser le quartier en déclin. La place Brenu, espace d'entrée de la galerie rue Grétry, servait à l'époque de lieu de rassemblement à la population. En 1995, sur le même site, on construit le « Longdoz 2 », plus grand. Une barre de logements et des entreprises viennent s'ajouter au dessus, auxquels on accède en voiture par une rampe située rue

---

2 Source : Tableau de bord de la population de la Ville de Liège.

3 Herbiet Anouk, Projet « Médiacité » à Liège, 3/12/08 (travail d'étudiant, LEMA, ULg).

4 Jamin Thérèse, Elsdorf, Michel, op. cit., p. 160.

Libotte. Ce dernier complexe commercial est un échec, les commerces ne survivent pas et ferment uns à uns.

Le « Longdoz 2 » à peine terminé, on imagine déjà un nouveau projet de cinémas et l'extension du centre-commercial sur les laminoirs de l'Espérance-Longdoz, dont l'activité a cessée en 1984, en vue d'apporter de nouvelles fonctions et une particularité au Longdoz.

Les projets se succèdent, incluant équipements, patinoire ainsi que la RTBF en 2006, pour créer en ce lieu un pôle attractif majeur pour l'agglomération liégeoise.

Le chantier débutera en Juin 2007 pour s'achever en octobre 2009, avec l'ouverture du nouveau centre-commercial « Médiacité ».

Le projet initial pour la Médiacité concernait entre-autre la conception du « Pôle image de Liège » (PIL), qui constitue la partie « multimédia » du complexe. D'après les plans fournis par Anouk Herbiet dans son étude, ce dernier devait se situer sur le même emplacement que l'actuel centre-commercial, dans les locaux de Belgacom<sup>5</sup> ou à proximité. Finalement on retrouve ces bureaux et studios de production d'une superficie de 18 000 m<sup>2</sup> dans une ancienne manufacture de tabac, « Tabacofina ». Depuis la rue Basse-Wez, la façade de briques de l'ancienne manufacture, sans quelques éléments de signalétique, n'en indique pas la présence. Il faut aller rue de Mulhouse, pour y trouver l'entrée marquée d'un mur et d'une signalétique d'un rose inhabituel dans le quartier. Perdu dans le quartier, le lien avec le complexe Médiacité n'est pas perceptible. Le caractère privé du lieu ne crée pas de liens avec ses habitants ou les écoles du quartier, la communication sur d'éventuels événements, visites ou animations semble absente.

Lorsqu'on leur pose question, les habitants du quartier qualifie la Médiacité de « temple de la consommation ». Vue d'en haut on y voit plutôt un serpent aux écailles rouges et grises, qui se glisse à travers le bâti, obstruant au passage la rue d'Harscamp. Des poches de bâti se retrouve disloquées du reste du quartier. Tout est fait pour inciter à y entrer. On ne trouve aucuns espaces publics munis de bancs sur ces abords. Ce manque d'intégration dans le tissu environnant est délibéré, mais détériore l'environnement paysager aux abords du bâtiment.

De l'intérieur, un couloir long et interminable, où l'on déambule, stagne et s'adonne au lèche-vitrine de marques peu respectueuses des conditions de travail des employés du tiers monde, qu'elles exploitent.

À l'image du Primark, aux prix affriolant et à la qualité médiocre, inclus au projet pour apporter une visibilité à la Médiacité au delà des frontières nationales. En effet, Allemands et Hollandais font régulièrement le trajet pour venir gonfler le nombre de clients de la galerie, notamment le week-end.

Situé non loin de la gare TGV des Guillemins géographiquement, la liaison Guillemins-Médiacité est en cours de réalisation. Si la première section Guillemins-Boverie est en cours de finalisation, la deuxième reliant Boverie-Médiacité, n'est pas encore prévue à l'heure actuelle. En attendant, le centre-commercial reste principalement accessible en voiture, les clients motorisés venant gonfler les rues aux heures de pointe et le samedi.

On peut voir du positif dans l'arrivée de la Médiacité dans le quartier, évitant un long abandon d'un site industriel de grande ampleur en centre-ville et apportant un certain dynamisme, amenant la population liégeoise à côtoyer un quartier auparavant sans intérêt. On peut pourtant souligner les points faibles de ce dernier :

---

5 Boutsen, Bruno, « Pas d'effet Médiacité », in *La Libre Belgique* du 29 novembre 2012.

- La rupture de la rue d'Harscamp en deux, qui est un frein aux échanges internes au quartier et générant de surcroît une zone «inanimée» à l'arrière du complexe, avec un contrôle social moindre.
- Les nouveaux cinémas prévus, qui pourraient faire du tort à ceux du centre-ville, car facilement accessible en voiture.
- Les enseignes qu'elle héberge, peu adaptées et profitable à la population du quartier.
- Le manque d'intégration paysagère de ce complexe qui fonctionne avec sa propre logique architecturale, sans réel lien avec le tissu environnant, comme l'absence de connexion avec la Maison de la Métallurgie attenante au complexe.
- Enfin, le manque d'incorporation d'espaces verts alors que ceux-ci manquent cruellement dans le quartier et que la superficie de l'Espérance-Longdoz aurait pu combler.

Aujourd'hui, la Médiacité semble être devenu le pôle économique que souhaitait la ville. Cependant, elle n'aurait pas eu l'effet escompté sur le quartier, notamment au niveau de la rénovation du bâti, permis par l'arrivée de classe moyenne. La population se renouvelle peu et l'habitat ne s'améliore que lentement rue Grétry, il faut sans aucun doute faire le lien avec le manque d'espace publics en « extérieurs ».

### **Des services publics en demi-teinte**

Si l'on trouve quelques équipements de première importance dans le quartier (en particulier l'hôpital du Valdor), les services publics de première ligne s'avèrent par contre relativement lacunaires.

### **Un pôle d'enseignement complémentaire au centre-ville**

Le quartier compte trois écoles fondamentales : l'école libre Saint-Remacle (326 élèves env.), l'extension du Collège Saint-Louis Amercoeur (270 élèves env.) rue Basse-Wez et l'école primaire communale de la rue Lairesse.

Au niveau secondaire, le Collège Saint-Louis est le groupe scolaire le plus conséquent de la rive droite. Cette institution occupe tout un cœur d'îlot et possède une entrée sur chaque rue qui l'entoure. Bien équipée, elle possède ses propres équipements sportifs (piscine, gymnase) et entraîne une grande équipe de basket. Environ 1 500 collégiens assistent au cours, venant d'un peu partout, Grivegnée et plus loin encore. Les parents y déposent leurs enfants devant l'entrée principale rue Villette ou depuis la rue Grétry, par l'entrée de l'église.

Le quartier compte encore une école supérieure : L'école Supérieure d'Action Sociale (ESAS), faisant partie la Haute école libre mosane (HELMo), qui est située rue d'Harscamp. On relève aussi, en promotion sociale, l'annexe de l'Institut de Travaux publics de la Ville de Liège, situé rue de Waleffe.

Si le Longdoz n'est donc pas un quartier très étudiant, les départements de l'université se situent plutôt au Sart Tilman, en rive gauche ou en Outremeuse, beaucoup y vivent, car ils y trouvent des loyers peu élevés. Par ailleurs, beaucoup d'étudiants possèdent un véhicule qu'il est plus facile de stationner dans ces quartiers de la rive droite.

## Accueil de l'enfance et de la jeunesse

On ne trouve pas de crèches publiques au Longdoz, mais une en Amercoeur et une autre dans les Vennes. La crèche des Toucans, qui vient d'ouvrir rue Basse-Wez, et la crèche Saint-Remacle, rue des Prébendiers, sont des structures privées. Cette dernière accueille des enfants de 0 à 3 ans, pour 24 places maximum. Ce qui est peu pour la population totale du quartier et n'incite pas non plus les jeunes couples à s'installer.

Pour les plus grands, pas de Maison de jeune. La maison intergénérationnelle, au rez du bâtiment Belgacom, et « Latitude jeune », rue Douffet, proposent cependant des aides aux devoirs, animations scolaires et activités extrascolaires.

Une plaine de jeux a été, au terme d'un interminable combat mené par le Comité de quartier, installée derrière le terminus du bus 4, dans un espace résiduel relativement mal adapté (cf. infra).

## Culture

Il n'a pas été recensé d'infrastructures événementielles ou culturelles pouvant accueillir spectacles, théâtres ou concerts, ni même de bibliothèque de quartier ou de médiathèque. La faible présence d'écoles au Longdoz explique peut-être ce manque d'équipement. À cela s'ajoute le fait que la bibliothèque des Chiroux, aujourd'hui située au niveau du pont Kennedy en rive gauche, déménagera bientôt sur l'espace Bavière<sup>6</sup>, un emplacement plus éloigné encore, qui déforcera à nouveau l'accès aux équipements culturels depuis le Longdoz. La question se pose alors de savoir comment la relier au quartier ?

Quant aux deux musées présents dans le secteur : la Maison de la Métallurgie et de l'Industrie à Liège ainsi que le Musée des Transports en Communs de Wallonie, tous deux accolés au boulevard de l'automobile, ne sont pas assez visibles et faciles d'accès. La rupture que cause le boulevard de l'automobile, ne leur donne pas l'importance qu'ils devraient avoir dans le quartier.

Quant au projet de cinémas « Médiaciné », sur l'emplacement libre jouxtant la patinoire, il en a été fait débat précédemment dans une analyse d'urbAgora<sup>7</sup>.

## Logement social

On note l'étonnante absence de tout logement social dans le quartier du Longdoz. Si des complexes de logements sociaux relativement importants sont présents dans les quartiers voisins, en particulier Outremeuse et Vennes-Fétinne, ce n'est pas le cas du Longdoz. Si le Logis social, actif dans les anciennes communes fusionnées, a envisagé récemment de construire du logement dans le quartier de la Bonne-Femme (notamment sur le site de l'église des Oblats), qui faisait partie de l'ancienne commune de Grivegnée, tel ne semble pas être le cas à ce jour de la seconde société Maison liégeoise, dont la plus grande partie du Longdoz relève.

## Équipement sportifs

Le quartier n'est pas vraiment plus riche en équipements sportifs. La patinoire, semble attractive pour une certaine classe de la population mais l'est-elle pour les habitants du quartier ? Ce n'est pas non plus un type de loisir auquel on peut

6 « Bavière black out », in Dérivations n° 1, septembre 2015.

7 UrbAgora asbl, « Médiaciné », les cinémas de trop ? », 10 Décembre 2014. Disponible sur : <http://urbagora.be/interventions/enquetes-publiques/mediacine.html>

s'adonner quotidiennement. Elle est aussi difficile d'accès, car il n'y a pas de dépose-minute à l'extérieur, occasionnant quelques bouchons, sans compter qu'il y a obligation de rentrer par le parking souterrain pour accéder à l'espace glacé, en dehors de l'accès depuis la galerie.

La plaine de jeux réalisée sur l'assiette des ancienne voie de chemin, nous le verrons par la suite, n'est pas adaptée à la pratique de sport de compétition.

Police, CPAS,...

En ce qui concerne les services publics, on peut encore compter l'hôtel de police, situé au dessus de la Médiacité, que l'on rejoint par l'ascenseur ou la rampe véhicule, rue Libotte. Puis l'ONEm, avec son antenne jeune du CPAS, implanté rue Natalis, dans un quartier des plus touché par le chômage. Les locaux sont faciles d'accès depuis le boulevard de l'automobile mais le parking n'est cependant pas gratuit.

Au niveau des services privés, il faut noter la présence de l'établissement d'hébergement « la Villa blanche » sur le quai du Longdoz, accueillant sans limitation de durée des personnes en difficultés sociales, ne pouvant être acceptées dans des établissements de la Région. Installé à l'angle du pont du Longdoz, cet établissement marque l'entrée du quartier. Même si ce service est nécessaire, il fourni une image général du quartier de premier abord peu accueillante. Les pensionnaires souvent alcoolisés stagnent sur les trottoirs peu larges toute la journée, arrêtant les passants, jetant leurs détritius, canettes et mégots au sol, rendant la déambulation dans toute la zone peu agréable.

### **Des structures associatives plutôt actives**

Le tissu associatif est plutôt dense au Longdoz et dans les quartiers limitrophes compris dans la zone d'étude, on pourra nommer les asbl : du Beau Mur, Peuples et Cultures, Le monde des possibles, Femmes Prévoyantes Socialistes et bien d'autres. Leur présence caractérise un besoin de sociabilisation et de soutien aux personnes en détresse familiale ou économique.

Ces asbl forment un réseau dynamique, qui cherche de nouvelles idées pour inciter les gens à sortir de chez eux. Certaines d'entre-elles se sont regroupées sous la CAAMLO (Coordination des Associations Amercoeur Longdoz), créée en 2009 pour développer des projets culturels et autres grandes manifestations publiques, constatant qu'il n'y en avait aucune au sein de ces quartiers . Deux gros projets en sont sortis: d'une part le carnaval, commun aux quartiers Longdoz / Amercoeur / Bonne Femme, une grande fête populaire qui n'aura cependant été mis en place que deux années de suite à défaut de participants, d'autre part « Papotages », un projet de cafétéria sociale et participative où est assuré un accueil en soirée, une fois par semaine, dans le restaurant de l'école communale Basse-Wez et qui vise à renforcer la participation citoyenne dans la chaîne de préparation du potage. Mais le lieu d'accueil, considéré comme peu convivial, va bientôt être amené à changer<sup>8</sup>.

Le Comité de quartier Longdoz-Boverie, premier lien entre les services de la ville et les citoyens, se réunit le troisième mardi de chaque mois au Collège Saint-Louis. Ses membres évoquent les problèmes rencontrés quotidiennement par les habitants, font un point avec les représentants du commissariat, puis organisent quelques événements qui animent le quartier tel que le « petit déjeuner Oxfam » ou le « Festival de la soupe ». Les membres déplorent le manque d'intérêts et de

---

<sup>8</sup> Entretien du 07/ 07/15 avec Alice Croibien des FPS (asbl) et du 30/06/15 avec Émilie Thomas du Beau Mur (asbl).

participation des habitants à la vie de leur quartier, malgré les efforts de communication et la distribution de tracts auxquels ils s'adonnent régulièrement. Trop peu de personnes viennent aux réunions, pour ne pas dire aucune<sup>9</sup>.

Un constat commun se dégage des entretiens avec les acteurs associatifs<sup>10</sup> : si les habitants du quartier fréquentent régulièrement ces associations, peu s'impliquent et participent aux événements plus engagés, tel que les débats citoyens. D'ailleurs, les plus investis restent souvent les citoyens déjà avertis, sensibles aux questions urbaines et aux activités culturelles.

Un problème de communication qui s'expliquerait par le faible niveau de connaissance du français des immigrés et primo-arrivants, amenant à une vie sociale limitée, isolée.

Malgré le travail des animateurs et des bénévoles, l'évolution du quartier ne va pas en s'améliorant. Les actions des associations, qui finissent par s'essouffler, restent insuffisantes et face aux difficultés.

Les associations pointent un besoin urgent de rassembler la population grâce à l'aménagement d'espaces de vie, en vue de contribuer à créer une identité du Longdoz, d'implanter des activités et de les encadrer, pour attirer les habitants.

La maison intergénérationnelle, implantée en dessous des bureaux de Belgacom (lesquels ne sont utilisés qu'à 40 % de leur superficie), est un atout pour répondre à ce besoin, mais n'est pas suffisante. Le manque de structures d'accueil extra-scolaire est lui aussi décrié.

La création d'une maison de jeunes ou d'une maison de la culture, avec espaces ludiques est à envisager.

## **Patrimoine : peu de choses à signaler**

Au plan du patrimoine architectural, on signale assez peu de réalisations marquantes dans le quartier. Sur le Quai de Longdoz, on relève l'Immeuble De Leval<sup>11</sup> (architecte : Urbain Roloux, 1935) ou la très moderniste résidence Brasilia (Jacques Gillet, 1962)<sup>12</sup>.

Très récemment, quelques réalisations notables sont venues enrichir ce paysage assez terne : le Pôle Image, installé dans l'ancienne manufacture de tabac Tabacofina (bureau AIUD, 2010), le nouvel siège liégeois de la RTBF « Médiarives » installé en bordure de la Dérivation (Archi 2000 et bureau d'architecture Greisch, 2011) ou encore la nouvelle patinoire (bureau L'Escaut, 2012), baleine blanche emblématique.

## **Le Valdor**

À l'instar de la Médiacité, l'établissement hospitalier du Valdor occupe une surface très conséquente dans le quartier, soit environ 5 ha, au pied du coteau de la Chartreuse. Ils sont séparés entre-eux par l'infranchissable voie ferrée, reliant la gare des Guillemins à celle de Maastricht.

---

9 Entretien du 07/08/15 avec T. Jamin et O. Dheur

10 Entretiens du 30/06/15 avec Émilie Thomas du Beau Mur (asbl), du 07/07/15 avec Alice Croibien des FPS (asbl), du 07/07/15 avec Modolo Lauranne de l'asbl Peuples et cultures, du 07/08/15 avec T. Jamin et O. Dheur.

11 Notamment pointé par S. Charlier et P. Frankignoulle dans leur article « Vers une architecture verticale, le cas de Liège » in *Les Cahiers de l'urbanisme* n° 81, mars 2012.

12 Voir la notice que lui consacre Thomas Moor dans le *Guide d'architecture moderne et contemporaine*, qu'il a codirigé avec S. Charlier, éd. Mardaga, 2014.

## Historique rapide

Installé sur un site au cadre privilégié, Le Valdor est l'une des plus anciennes institutions du quartier (1701). Au départ hospice, voué aux malades incurables, il prendra successivement le nom d'« Asile de la vieillesse », puis en 1956 celui d'« Hôpital gériatrique Le Valdor ». Ces bâtiments remarquables de style néo-classique ont fait l'objet d'un concours architectural et ont été inaugurés en 1889. Un second hôpital est construit à côté, en 1969, mais fortement dépendant des anciens locaux. Le centre est désaffecté et ferme ses portes quelques années plus tard, en 1990. La gestion change de main, du CPAS, elle passe à l'IPAL (Intercommunale des Personnes Agées de Liège) (aujourd'hui fusionnée avec le CHP en une seule intercommunale ISoSL) qui, en 2002, entame la reconstruction d'un nouvel hôpital sur le site même du Valdor<sup>13</sup>.

## Une rénovation de grande ampleur

La façade emblématique néo-classique est conservée et rénovée afin d'accueillir les services administratifs. En arrière, un bâtiment neuf a pris la place de l'ancien. L'entrée depuis la rue Basse-Wez est plutôt théâtrale et contraste avec le tissu bâti de la rue, au contraire plutôt vieillissant, voir même délabré par endroit. Pourtant les habitants semblent apprécier dans l'ensemble ce projet, qui selon eux « *redore l'image du quartier* ».

À la vue du plan masse du projet et des observations sur site, nous pouvons d'ores et déjà constater que la moitié de la surface du terrain est consacrée au stationnement. Si son ampleur paraît normale pour un centre de cet importance, **un parking en silo bien intégré dans le paysage aurait permis de dégager de l'espace au sol, afin de réduire la surface d'enrobé et d'améliorer l'espace de jardin, très résiduel, permettant la création d'une continuité écologique avec le parc des Oblats.** Il faut bien reconnaître que de nombreux espaces végétalisés sont prévus, contrastant avec le quartier qui n'en possède aucun.

Quatre entrées permettent maintenant d'accéder au centre hospitalier, dont trois depuis la rue Basse-Wez. La première est l'entrée principale, pour les patients et les visiteurs. La deuxième, servirait de sortie aux véhicules et au stationnement.

Privatisée également à des fins de desserte et de stationnement, la troisième entrée donnerait accès à la maison de repos et de soins, en fond de parcelle. Aujourd'hui en cours de réhabilitation, la structure des années '60 a été conservée. Cet accès s'inscrit sur l'empreinte d'une ancienne voie ferrée qui se lit encore dans le paysage urbain. Un espace à fort potentiel pour le quartier, qui pourrait être utilisé à meilleur escient. D'autant plus que celui-ci s'étend jusqu'au tunnel dans lequel passe la voie ferrée. Seul point d'attache entre la plaine alluviale et le parc.

Il aura fallu treize ans au nouveau centre gériatrique du Valdor pour voir le jour. D'apparence, il semble avoir réussi son intégration dans le paysage et véhicule une image positive, espoir d'une éventuelle régénération du quartier. Cependant dans sa configuration actuelle, il empêche toute connexion entre la rue et le parc des Oblats. Sa perméabilité aux flux piétons doit donc être reconsidérée en vue de reconstituer et de développer des espaces publics support du maillage écologique au Longdoz.

---

13 ISOSL, Nouvel hôpital le Valdor, qualité des soins, qualité de vie, pdf, date inconnue, p6. Disponible sur : [http://www.isosl.be/sites/inaugurationvaldor/brochure\\_Valdor.pdf](http://www.isosl.be/sites/inaugurationvaldor/brochure_Valdor.pdf)

## Habiter le quartier

Avant la construction de la rue Grétry en 1834, à peine 110 ménages étaient recensés dans le Longdoz, dont les maisons restaient principalement alignées au bord de l'Ourthe<sup>14</sup>.

L'urbanisation actuelle s'est surtout mise en place sous Blonden<sup>15</sup>, à la fin du XIXe siècle. Il s'agit alors d'un habitat de type ouvrier, assez bien préservé, dont certains présentent aujourd'hui un intérêt patrimonial ou une forme urbaine intéressante, avec un jardinet en front de rue. Le plan fait apparaître une répartition inégale dans l'occupation du quartier de part et d'autre de la rue Grétry : d'un côté un espace dense résidentiel, formé d'un tissu ancien, dont les îlots nécessiteraient une régénération afin d'optimiser l'espace et de récupérer pas mal de surfaces constructibles<sup>16</sup>, de l'autre, un espace plus hétérogène dans l'âge de ses constructions, concentrant services et fonctions commerciales.

Les parcelles mitoyennes laniérées sont orientées perpendiculairement à la rue. L'habitat s'est implanté en façade en un front quasi-continu, fermant les îlots sur des cœurs jardinés, construits de hangars et aujourd'hui d'entreprises vides. Des venelles étroites traversent ces îlots, notamment à proximité du parc des Oblats, nous plongeant dans une époque plus ancienne, dans les arrières-cours, entre deux murs de briques. Alors que quelques rues encore revêtues de pavés de Liège, apportent une ambiance de village.

Les rues Grétry et Basse-Wez, présentent quant à elles une forme architecturale liée au commerce, avec l'activité en rez-de-chaussée et le logement dans les étages.

De hauteur variant du R+1 au R+3, le bâti pourtant dense n'opprime pas le piéton contrairement aux immeubles collectifs des années 1950-60, très représentés sur les quais Urban et Longdoz. Un tissu résidentiel mixte, où l'on voit apparaître quelques « gated communities »<sup>17</sup>, rue Douffet ou dans l'ancien Théâtre des Oblats, que les frères Dardenne ont utilisés comme lieu de tournage en 1996 pour le film « La Promesse »<sup>18</sup>.

Aujourd'hui, la qualité de cet habitat est très hétérogène. À l'approche de la rue Basse-Wez, elle offre un paysage plus précarisé et délabré. Une impression d'abandon se dégage : nombreuses sont les cellules commerciales vacantes. Le quartier est habité d'une population modeste qui n'a pas les moyens de l'entretenir. Vers Amercoeur, la situation est pire encore, les immeubles de la cour Saint-Remacle, appelée aussi « cour des Miracles » par les habitants du coin, illustre bien la situation. Le nombre de bâtiments vacant serait important, mais ne peut être défini avec exactitude. Les logements insalubres existent encore et les marchands de sommeil aussi, comme le montre le nombre impressionnant de boîtes à lettre sur la porte d'entrée de certaines maisons.

L'immobilier y est peu cher comparé au reste de la ville. Pourtant, ces logements ne répondent plus à la demande des jeunes ménages qui cherchent à s'installer durablement et fonder une famille<sup>19</sup>. Ceci ayant pour conséquence d'entraîner un manque d'investissement personnel dans la vie du quartier et une rotation des ménages tous les 2 ou 3 ans maximum.

---

14 Gobert

15 Blonden : Ingénieur et directeur des travaux publics dans la ville de Liège 1857-1880.

16 Cf réhabilitation des îlots Firquet, quartier Ste Marguerite, Liège

17 Gated communities : termes désignant un ensemble résidentiel dont l'accès est contrôlé et fermé par des grilles et clôtures.

18 Lumob, Le théâtre des Oblats. Disponible sur : <<http://www.leteatredesoblats.com/home.php?p=house>>

19 Entretien du 07/08/15 avec T. Jamin et O. Dheur

Du côté « services et commerces » (à l'ouest de la rue Grétry), on retrouve des poches d'habitats anciens plus résiduelles, expliqué par leur implantation dans les zones disponibles autour des anciennes industries. La Médiacité est aujourd'hui un obstacle à leur raccordement au quartier. Tournées vers les quais de la Dérivation, une reconnexion avec le cœur du quartier est à envisager.

## Un déficit grave d'espaces publics

Le quartier, urbanisé aux alentours du milieu du XIXe siècle, ne fut pas pensé et organisé autour de lieux de rassemblements et de respiration, comme ce fut le cas à la même époque en rive gauche et en Outremeuse, où la bourgeoisie progressiste a tracé à la règle dans le tissu ancien percées et boulevards, connectant de grandes places entre elles.

L'ouverture de l'axe rectiligne de la rue Grétry en 1834, à travers prés et cultures du Longdoz, a servi de support à l'installation de la gare et au développement d'un réseau de ruelles sur lesquelles sont venues s'implanter les sites industriels, puis le bâti ouvrier dense, refermant l'espace de la plaine alluviale et du *dorsum*. Si bien qu'aujourd'hui, notamment parce qu'il était question d'éviter tout rassemblement d'ouvriers, le quartier ne possède pas de grands espaces de rassemblements, aux formes géométriques, à l'inverse du quartier d' Outremeuse (même si, dans ce dernier cas, les places publiques ont laissé place à la circulation automobile).

Quand aux reliquats qui en prennent la forme, ou la vocation, ils ne semblent pas issus d'une volonté urbanistique. Et l'on ne peut que constater l'altération du caractère « public » à d'autres fins, semi-privatisation par les terrasses de café, occupation par la voiture. Ils ne sont en aucun cas adaptés et suffisants aux besoins du quartier.

## Petit inventaire des espaces publics

Un espace public étant par définition un lieu de rencontre, de partage, de convivialité ou de détente à l'usage de tous, quelles possibilités s'offrent à nous, habitants, employés ou usagers du quartier lorsque l'on sort de l'enveloppe privative du bâti ? Et bien, pas grand chose !

En arpentant le Longdoz de long en large, c'est une impression de territoire compact qui se dégage, et où les ouvertures sur la masse boisée du coteau mettent en évidence la prédominance du minéral dans le paysage de la plaine urbanisée et du quartier. La carence en végétation dans le quartier est prégnante, la rue semble figée, la temporalité de la ville n'est évoquée que par les quelques friches déconstruites. Ce déficit en matière vivante est aussi la cause de rupture dans la continuité écologique de la ville. Depuis l'espace source qu'est le parc de la Chartreuse, il n'existe aucune liaison verte vers le parc de la Boverie ou la Citadelle.

Les quais de la Dérivation, tout sauf accueillants, stériles et semblables à « une quatre voies encadrant un fossé », n'incitent pas les piétons à y cheminer ou s'y reposer<sup>20</sup>.

Fuyant la façade fluviale du quartier et son bourdonnement incessant, l'intérieur du quartier ne dispose pas de lieux plus attractifs. En dehors de la rue Grétry, animée de commerces, il est triste de constater le peu d'activité humaine dans les rues adjacentes. La population n'a pas la possibilité de se rencontrer dans l'espace public, et reste donc chez elle.

---

20 À ce sujet, voir notamment l'étude d'urbAgora, *Outremeuse, île endormie ?*, 2012, lien : <http://urbagora.be/interventions/etudes/outremeuse-ile-endormie.html>

Quelques espaces à caractère public sont contenus dans le périmètre du quartier. La place Brenu ou ce qu'il en reste, le square de la Villette, la place Baugniet, la Piazza et la plaine de jeux se disséminent dans le quartier. De surface réduite, ces micro-espaces publics ne permettent pas de resserrer les liens entre les citoyens, ne pouvant recevoir un grand nombre d'usagers et ne possédant bien souvent pas cette fonction « d'agora », nécessaire à l'accueil d'activités ou d'événements, tels que les marchés, brocantes, spectacles, concerts, etc. Leur occupation, même faible, n'en dénonce pas moins un besoin insatisfait de pouvoir accéder à des lieux décents, de meilleurs qualités et (mieux) équipés.

## La place Henriette Brenu

Un espace bien plus ample que celui que l'on peut voir aujourd'hui servait auparavant d'entrée principale à l'ancienne galerie commerciale du Longdoz. Dégagée sur la rue Grétry, elle permettait à ses usagers d'être en contact direct avec l'animation de la rue et laissait suffisamment d'espace pour jouer au ballon. Typique des années '80 et '90, elle était composée d'emmarchements et d'une rampe PMR, de bancs, d'une fontaine, de quelques cerisiers, pour la touche végétale et d'une œuvre d'art de Daniel Dutrieux, « Socles-boules-poèmes »<sup>21</sup>, (aujourd'hui déplacée à la Boverie, en un lieu avec lequel elle a très peu d'interactions).

De la place originale, phagocytée par la galerie marchande « Médiacité » inaugurée en 2009, il ne reste aujourd'hui qu'un tiers de la surface, dont les emmarchements et la rampe PMR toujours présents en occupent bien la majeure partie. Malgré l'importance de l'entrée de la « Piazza » (donnant sur la Dérivation), l'accroche de la place Henriette Brenu à la rue Grétry et la disposition des arrêts de bus juste en face, lui confère une meilleure accessibilité, ce qui en fait l'entrée principale d'usage. Une belle entrée donc, que s'est offerte la Médiacité, puisque la place Brenu n'est plus qu'un lieu de passage avant d'entrer ou de sortir du centre commercial. Un espace privatisé, où l'on doit payer pour s'asseoir sur les seules assises possible des terrasses de café. Sinon, il nous reste l'abri bus. Chétifs, les arbres ne trouvent pas de cadre propice à leur développement, tandis que les quelques uns déjà abattus n'ont pas trouvé de remplaçants. Les possibilités d'y retrouver un espace public confortable sont minces. Cependant, on peut lui reconnaître que le socle créé à cet endroit intègre parfaitement le bâtiment de la Médiacité au tissu environnant, une particularité faisant défaut aux autres accès et, de manière générale, à l'ensemble du pourtour du centre commercial.

## La « Piazza »

Deuxième entrée d'usage du centre-commercial de la Médiacité, ou troisième si l'on compte l'entrée de service rue Libotte plus utilisée que cette dernière, elle s'ouvre sur les quais de la Dérivation, et donc sur la circulation automobile. C'est une place « morte » et méconnue pour le piéton car l'absence de liaison douce depuis la Boverie ou la rive gauche et sa situation en bord de voie rapide, ne lui confèrent pas un visage attrayant, ni vraiment visible de surcroît, restreignant son utilisation.

Le caractère privatisé du lieu se ressent d'autant plus que l'espace manque d'aménagements et d'activités aux alentours, ce qui n'incite ni les habitants ni même les clients à l'investir. Minérale et froide, car mal orientée, cette place est surdimensionnée par rapport à son occupation réelle.

**Afin d'améliorer les qualités de la place, il est possible de l'intégrer au sein de**

<sup>21</sup> <http://danieldutrieux.be/project/soclesboulespoemes/>

**cheminements piétonniers dans quartier, notamment via sa connexion avec le parc de la Boverie, englobant dans un même temps l'îlot résiduel vert de l'échangeur.**

Une diminution de la vitesse, par des aménagements adaptés, sur les quais longeant la « Piazza » permettrait de traverser plus sûrement le l'endroit et de voir ces espaces à forts potentiels, fréquentés et investis.

### Le square de la Villette

Un îlot résiduel, né à l'intersection des rues Magis, Robertson et Villette, perdu au milieu de la circulation automobile, où le rapport square/voirie semble largement en faveur de la circulation, voilà qui situe bien ce micro-espace à peine perceptible. Sur ce triangle de 90 m<sup>2</sup> seulement, on retrouve pas moins de six bancs, trois jeux à bascule et deux arbres, qu'entoure une clôture pour protéger les tous petits et délimiter l'espace flanqué sur chaque côté de places de stationnement. Même si ce dernier est à première vue destiné aux enfants, aucune traversée piétonne n'y mène, à croire que l'aspect sécurisé de l'endroit est une évidence. Situé à proximité l'entrée principale du Collège Saint-Louis, il est régulièrement fréquenté par les collégiens qui s'y regroupent, au grand plaisir des habitants militants du quartier, eux-mêmes usagers du square. Un lieu de rencontre intergénérationnel, convivial mais qui survit plus qu'il ne vit réellement.

**Une solution simple permettrait de favoriser son ancrage au quartier comme espace public. Le déclassement de la portion de voirie de la rue Magis permettrait de rattacher l'îlot à l'angle du bâti, lui évitant de flotter au milieu de la circulation. L'enlèvement des places de stationnement tout autour et l'aménagement d'un espace piétonnier annulerait l'effet « rond-point », lui permettant de gagner en capacité et en visibilité. Tandis que diversifier les espaces permettrait de correspondre à tous type de public.**

### La place Baugniet

À l'articulation des rues du Fer, Lairesse, Douffet et Deveux, vous n'aurez peut-être probablement pas remarqué cette excroissance de trottoir, aujourd'hui nommée « place », et il n'est pas très compliqué d'en saisir les raisons. Encore plus étriquée que le square, la surface de la place Baugniet se retrouve de surcroît encombrée de deux blocs de béton accueillant chacun une fosse de plantation. L'une d'entre elles, au sujet manquant, accentue la disproportion minéral/végétal, rendant l'arbre voisin, assez esseulé. Comme cela n'était point suffisant, il a fallu rajouter au centre une mosaïque surélevée tout autant envahissante, si bien que l'on ne sait plus circuler ou traverser confortablement l'endroit. Les bancs, dont la plupart ne sont pas tournés vers le cœur de la place ni les uns en face des autres, ce qui aurait favorisé la rencontre et la discussion, sont orientés vers la rue et le ballet des véhicules. Comme s'il n'était assez épuisant de vivre dans une ville dédiée à la voiture, il faudrait encore admirer son paysage. Peu surélevé, le contour de la « place » se voit décoré de potelets métalliques afin d'empêcher les automobilistes indisciplinés d'y stationner.

**Seul, même aménagé ou reconfiguré, cet espace reste sans grande valeur. Combinée et articulée avec l'espace libéré de la friche Colgate-Palmolive, aménagée en parc de proximité (comme nous le verrons par la suite), la place Baugniet pourrait renforcer sa valeur et sa présence dans le quartier.**

## La plaine de jeux ou l'« Agora Space »

Sous l'appellation de « plaine de jeux », l'on pourrait espérer voir aménager, idéalement, un vaste espace ouvert sur le quartier, planté d'essences arborées diverses, couvert de pelouse à la gestion différenciée, encadrant des spots adaptés à diverses pratiques sportives et jeux en tout genre, des ados rassemblés pour expérimenter et tisser des liens sociaux, des enfants grouillant en masse sur des modules qui laissent libre cours à leur imagination, tandis que les parents à proximité regardent d'un air amusé et attentionné leurs rejetons tout en discutant avec leurs voisins/voisines du prochain événement en date en ce lieu à usages multiples, puis, d'autres usagers encore, venus un instant s'installer sur un banc pour déjeuner ou observer la vie du quartier. Ce n'est en tout cas sûrement pas l'image qu'avaient en tête les institutions publiques, lorsque l'on constate aujourd'hui à quoi ressemble ce lieu qui ne correspond pas aux attentes des utilisateurs concernés.

Aménagé en Août 2010 sur l'emprise des anciennes voies ferrées de la SNCB, le projet d'aire de jeux est né des charges urbanistiques imposées au promoteur de la Médiacité, consistant à compenser le grignotage d'espaces privés et publics dû à l'implantation du centre commercial<sup>22</sup>.

Délocalisé de la rue d'Harscamp, à la suite de la coupure de celle-ci par la construction de la Médiacité, le terminus de la ligne 4, la plus fréquentée de Wallonie, est venu s'implanter en bord de rue Natalis. Réalisé lui aussi sur l'emprise des anciennes voies ferrées, ce dernier ampute l'espace de la plaine de jeux récemment aménagée. L'espace alloué au transit (terminus) atteint les 1850 m<sup>2</sup>, représentant deux fois la surface de l'espace de loisir (900 m<sup>2</sup> environ), où l'on est censé passer beaucoup plus de temps. Cela contraint parents et enfants à cohabiter avec les allées et venues des 200 passages journalier<sup>23</sup>. Depuis la rue Natalis, la plaine de jeux s'efface derrière cette vaste surface bétonnée, au point que l'on peut passer devant sans la remarquer. De la rue Grétry, elle n'est pas beaucoup plus visible, sans compter qu'aucune traversée piétonne sécurisée n'a été aménagée à moins de 95 m de l'entrée d'un côté et 150 m de l'autre. Les remarques des habitants en témoignent : « *Faut savoir qu'elle existe* », « *on ne la voit pas depuis la rue* », « *il n'y a pas de vis à vis sur l'activité de la rue, il n'y a que des murs qui l'entourent* ».

Installé en cœur d'îlot, l'espace est restreint et enclavé, entre la maison de repos (située dans une ancienne manufacture de tabac), le BigMat Cataldo et le terminus. Aménagé à défaut avec les restes de surface disponible, l'aire de jeux manque d'organisation, comme le bâti qui l'entoure.

Les ensembles de jeux, distincts les uns des autres, ainsi que le terrain de basket, sont placés çà et là en fonction de l'espace disponible. Il est assez étonnant de constater le manque d'égards dans la réalisation de ces équipements, dont témoigne par exemple le sol du terrain de basket, revêtu d'un matériau inadapté au rebond, ou encore les dalles de jeux pour les plus petits, mal posées, se disloquant, pouvant occasionner des chutes, etc. Ainsi, la surface bétonnée du terminus constituerait à elle seule un meilleur espace de récréation.

Seul le mur de graff, en arrière-plan, rend le lieu moins stérile et laisse encore de la place à l'expérimentation urbaine.

Desservant la plaine de jeux et le terminus de bus, bordée de jeunes arbres, la voie douce s'inscrit sur l'emprise exacte d'une ancienne voie ferrée menant à la gare du

<sup>22</sup> Entretien du 07/08/15 avec T. Jamin et O. Dheur

<sup>23</sup> Chiffre du Comité de quartier, Mon quartier le Longdoz, mise à jour le 9 Octobre 2010  
<<http://www.monquartierlelongdoz.net/pages/assiette.html>>

Longdoz. Elle amorce la requalification d'un axe ancien qui pourrait devenir le support de déplacements doux et d'une continuité écologique depuis le parc des Oblats.

Dans l'ensemble, le parti-pris végétal est assez pauvre, alors même que le quartier est en déficit de végétation. Très minéralisé, l'aménagement de cet espace accentue l'imperméabilisation des sols et ne s'inscrit pas dans une logique de gestion des eaux pluviales in situ comme on pourrait l'attendre d'un tel équipement.

Face aux besoins d'espaces publics et d'aires de jeux pour les enfants, souvent pointé du doigt par le comité de quartier et les habitants eux-même, on ne peut voir la création de l'« Agora Space » que comme une solution temporaire dans l'attente d'un réel espace de qualité et de convivialité.

Il est assez triste de constater avec quelle attention la Ville et les promoteurs se sont occupés de résoudre le manque d'aménagements publics, sans prendre au sérieux une exigence prioritaire, à croire que la Médiacité constitue une fonction urbaine suffisante à la population.

Quant à l'îlot dans lequel s'intègrent la plaine de jeux et le terminus, on ne peut que remarquer l'organisation anarchique du bâti. Terrain vague, squatté pendant près de quarante ans, l'ancien site de la SNCB se construit aujourd'hui au coup par coup sans cohérence d'ensemble, au fil des opportunités foncières, parmi les restes d'une époque industrielle révolue. La manufacture de tabac, inesthétique, massive, faite de tôles et aux premiers étages aveugles, siège au milieu d'une nappe de bitume et de parking. Inesthétique, elle accueille aujourd'hui, au rez, un magasin d'électronique alors que la partie supérieure a été réhabilitée pour accueillir une maison de repos. Au coin de la rue Grétry et Pré Binet s'est installée une autre maison de repos, dont le bâtiment renoue avec un alignement à front de rue malgré un environnement anarchique. Cela laisserait-il présager le départ de cette fonction dans l'ancienne manufacture ?

Le BigMat Cataldo prend de l'ampleur, s'étalant maintenant sur un des anciens couloirs ferroviaires surélevés, où il entrepose ses matériaux. L'espace qu'il occupe est traversable en journée, reliant la rue Pré Binet à la rue Natalis. Deux rangées résiduelles d'habitats du XIXe siècle, se retrouvent assiégées et contraintes par les nouveaux aménagements (le terminus et l'aire de jeux), au point que l'on se demande leur raison d'être. Des immeubles de bureaux, l'ONEm notamment, jouxtent le boulevard de l'automobile.

Un curieux assemblage de choses et d'autres qui appellent à une restructuration de l'ensemble.

Pour conclure sur ce point, remarquons que le terme de « plaine de jeux » est donc galvaudé à la vue de cet espace résiduel faiblement équipé, offert aux 12 000 habitants du quartier, tandis que, la construction de nouvelles maisons de repos laisse présager une mutation progressive de l'îlot, qui anciennement propriété de la SNCB, pourrait occuper une place beaucoup plus importante dans les prochaines années, en tant qu'espace central et fédérateur du quartier. Nous y reviendrons.

## Le parc des Oblats

En limite du Longdoz, ce grand parc urbain de 26 ha, perché sur le coteau de la Chartreuse est le seul espace « naturel » d'importance en rive droite, mais reste assez méconnu des Liégeois qui lui préfèrent bien souvent le coteau de la Citadelle où sont aménagés des jardins en terrasses, belvédère et passerelle, ou le Sart-Tilman. Le parc est coupé du quartier par la voie ferrée reliant Liège à Maastricht.

Alors que sa masse verte est pourtant bien visible dans le paysage de la vallée, on ne trouve au sein de la ville, aucun itinéraire pédestre ou cycliste y menant. Depuis le pont du Longdoz, il paraît fort éloigné et rebute les habitants, alors qu'une dizaine de minutes à pied suffisent pour rallier la première entrée. Les lignes de bus 13, 29, 33 et 35 desservent des arrêts à proximité, permettant un accès relativement aisé aux promeneurs du dimanche les plus éloignés.

Ce site « naturel » exceptionnel fut associé dans un premier temps à celui d'un monastère, d'où son nom de « Chartreuse », puis d'un ancien fort hollandais, reconverti par la suite en caserne militaire. Occupée successivement (souvent militairement) par les Français, les Hollandais, les Allemands, les Américains et des siècles durant, et ce jusqu'à la fin de la deuxième guerre mondiale, la Chartreuse est un lieu patrimonial chargé d'histoire. Ses pentes autrefois dégagée et cultivée (vignobles, vergers), se sont progressivement refermées pour accueillir un épais boisement, riche de diversité. Racheté par la ville en 1991 et 1998, puis classé par le Gouvernement wallon, des travaux de restauration ont été entrepris sur le parc des Oblats depuis 2014 et ont permis d'en améliorer la signalétique, les cheminements et les accès, tandis que le choix de gestion a permis de recréer divers milieux (ouverts, fermés, sans gestion) afin de favoriser la biodiversité de ce parc forestier.

Aujourd'hui, les avis sur le parc des Oblats sont partagés. L'avis général veut qu'il se soit considérablement amélioré, mais il y a aussi des nostalgiques, qui regrettent le parc à « l'allure illégale » où l'on rentre en ayant l'impression de mettre les pieds sur un site privé. Puis, il y a ceux qui le trouvent encore aujourd'hui peu soigné malgré les récentes modifications et le parti-pris de limiter l'intervention humaine. Ce qui est sûr, c'est qu'il offre un dépaysement total en plein milieu de l'agglomération liégeoise, un espace de respiration, adapté à tout âge grâce à l'aire de jeux qui a été aménagée à l'est du parc, ou la présence d'anciennes buttes dans la partie boisée, permettant la pratique de divers sports.

Longtemps délaissé, ce lieu reste encore à la marge dans les esprits et est propice aux trafics de drogues. Peu aménagées, les entrées du parc, notamment celles situées à proximité de l'église désaffectée de Saint-Lambert et de son jardin enfriché, sont le théâtre du va-et-vient incessants des dealers et de leurs clients. En soirée, c'est un sentiment d'insécurité qui anime et dérange les habitants<sup>24</sup>, « *des voitures sont à l'arrêt avec le moteur qui tourne en continu* », « *au tomber du jour, on n'ose plus rentrer dans le parc* ». **Une requalification des entrées, avec la mise en place d'un espace lumineux permettrait de réduire cette gêne.**

Depuis le bas du coteau, les accès au parc sont rares. Le nouveau centre du Valdor occupe un vaste espace en frange et privatise le seul futur accès potentiel au parc. Développer une servitude de passage sur ce site vers le parc semble donc nécessaire.

Finalement, même s'il offre des moments de détente aux habitants, le parc des Oblats ne peut être considéré comme un espace public de proximité, les critères d'éloignement, de contraintes topographiques, et d'aménagement correspondants plutôt à celui d'un espace vert péri-urbain. Cependant, il est un espace source pour la biodiversité et le réseau d'espaces publics, qu'il est nécessaire de rattacher au maillage vert<sup>25</sup> de la ville.

---

24 Entretien du 07/07/15 avec MODOLO Lauranne de l'asbl Peuples et cultures

25 Voir aussi Hubaut, S. « Les enjeux d'un Maillage Vert pour l'agglomération liégeoise », En ligne : <http://lechainonmanquant.be/lcm/analyses/enjeux-maillage-vert.html>

## Et la trame verte ?

Si l'on peut associer le manque de végétation à l'absence d'espaces publics dans le quartier, on ne peut que déplorer les conséquences de ce déficit. Le paysage du quartier manque terriblement de respiration, les chants d'oiseaux semblent avoir disparu du paysage du Longdoz. Seuls les rares cœurs d'îlots jardinés doivent accueillir une faune et une flore plus variées. À proximité du site d'étude, se situent deux grands parcs (l'espace « source » du parc des Oblats et le parc de la Boverie) qu'aucune connexion végétale ne vient relier, ainsi que nous l'avons déjà souligné.

Le maillage vert permet de maintenir une biodiversité jusqu'au cœur de la ville, de connecter les espaces vert entre eux, d'améliorer la qualité de vie des citoyens, d'augmenter les espaces de récréation, d'offrir un support pour les modes de transports alternatifs, notamment pour rallier les grands espaces péri-urbains, ou encore orienter le développement du quartier. Il est nécessaire de redéfinir ce que pourrait être aujourd'hui, le maillage vert du Longdoz.

Pourquoi ne pas s'appuyer des opportunités foncières du quartier pour construire cette liaison manquante en y intégrant des espaces de vie de qualité ?

## La mobilité, loin d'être douce

D'une manière générale, en raison de la morphologie de la ville et de la topographie, les flux métropolitains transitent encore et toujours par les quais et pénalisent les quartiers du centre-ville. D'autant plus ceux attenants à la Dérivation qui ne sont que lieux de passage et de stationnement, monofonctionnalisant l'espace public au service de l'automobile, les rendant extrêmement peu attractifs. Le problème n'est pas simple, l'urbanisation encaissée dans le fond de vallée étroite de la Meuse, ne permet plus le passage de grosses infrastructures de contournement. Quand au projet de déviation via le plateau (liaison « CHB »), il est peu probable qu'il puisse résoudre le problème, étant trop éloigné du centre-ville pour capter l'essentiel des flux intra-métropolitains qui constituent la plus grosse partie des déplacements observés sur les quais de la Dérivation.

À l'échelle de la rive droite, le « dorsum » est aujourd'hui ceinturé par de grands axes routiers structurants au trafic automobile abondant, tels que : la N3 ou rue d'Amercoeur en direction de Aix-la-Chapelle, les quais de la Dérivation, permettant la desserte du centre-ville et l'accès à l'autoroute au niveau de Droixhe et le boulevard dit de « l'automobile » relié à l'autoroute au Sud vers Angleur.

Véritable interface entre la périphérie et le centre-ville, le Longdoz accueille un réseau viaire arborescent depuis le carrefour de la Bonne Femme, irriguant et divisant le quartier afin d'atteindre les ponts de la Meuse. Transversalement le réseau de ruelles est occupé par le stationnement et la desserte locale.

## Regards sur le boulevard de l'automobile

Si nous changeons d'échelle pour analyser cette infrastructure routière majeure, ceinturant le Longdoz de son flot continu de véhicules, différents constats peuvent être faits.

Avec une moyenne de 28 500 véhicules/jour en 2004<sup>26</sup>, probablement largement dépassée depuis lors (nous ne disposons pas de chiffres plus récents à ce stade de notre recherche), le Boulevard de l'automobile fluctue et serpente, rappelant sans

26 Ville de Liège, Plan communal de mobilité, Février 2004, page 8. Disponible sur : <  
<http://www.liege.be/telechargements/pdf/mobilite-1/le-plan-communal-de-mobilite/pcm2004complet.pdf>>

conteste les méandres de la voie d'eau qui le précédait. Il relie l'autoroute A602 (E25) vers Chênée ou Angleur et les quais de la Dérivation, en une succession de boulevards. De largeur variable (19 à 100 m), il prend un caractère autoroutier, accueillant au moins 2x2 voies et plus à l'approche de grands nœuds de circulation. Un terre-plein arboré ou végétalisé apparaît parfois en son centre, au plus fort de la dilatation de l'espace.

Passé le pont du chemin de fer, remontant vers les quais de la Dérivation, l'artère se complexifie en un méli-mélo de voiries. Les voies s'enfoncent sous terre pour rejoindre la Boverie et recracher leur flot de véhicules vers le centre-ville. En ce lieu d'échange, les désagrèments occasionnés par le volume de la circulation sont nombreux, notamment l'affluence aux heures de pointes qui immobilisent les bus, génèrent de la pollution sonore ou atmosphérique.

Ces dimensions fluctuantes rendent difficiles la superposition et la continuité des fonctions et usages. Les mobilités douces y sont quasiment absentes, aucune pistes cyclables n'a été aménagées, tandis que les trottoirs assez réduits parfois sont peu sécurisant pour les piétons.

Limité à 50 km/h, lorsqu'ils en ont la possibilité les conducteurs vont bien souvent au delà.

Le boulevard peut être découpé en plusieurs séquences paysagères.

La première est celle du quai des Ardennes, en partant du Sud, elle s'imprègne du cours canalisé de l'Ourthe, au paysage plus sauvage. Les berges sont empierrées, talutées, hautes mais végétalisées. De grands mails, plantés d'arbres anciens accompagnent le canal. La faune aquatique semblent y trouver l'endroit propice à son développement. Un milieu beaucoup plus riche et moins stérile qu'en centre-ville, qui contraste avec le boulevard moins délicat et plus massif. Un site à préserver donc. Une voie cyclo-pédestre se dessine, le chemin n'est pas très clair, la promenade et les bords de l'Ourthe nécessite une requalification, indissociable à la requalification du quai des Ardennes. Le passage sous le pont (où passe la N633) est peu agréable. On oublie bien souvent que ce sont les piétons qui devraient passer au dessus pour leur confort et non les voitures. L'habitat jusqu'en ce point, subit le passage du boulevard qui ne semble être finalement qu'une prolongation de l'autoroute, constituant une barrière physique forte entre le canal et le bâti. Les possibilités de traversées sont peu nombreuses et peu sécurisée.

La deuxième séquence englobe la Rue des Vennes et le boulevard de Douai. Elle traverse un espace mixte, d'habitats et de surfaces commerciales. Peu identitaire, cette séquence est la transition entre le canal et le zoning commercial. Elle contient le site Boliden, contigu au boulevard, à la convergence de celui-ci et du quai des Ardennes. Soit une opportunité foncière d'environ 16 ha.

La dernière séquence est fortement représentée par une enfilade de commerces au profil architectural typique des « boîtes à chaussures ». Elle commence au niveau du boulevard Froidmont, puis traverse le zoning commercial, où cette architecture pauvre s'est implantée sans recherche d'intégration paysagère dans le tissu alentour.

Cette dernière portion majeure dessert les services (ONEm), commerces (rue Grétry), écoles (Collège) et les deux musées du quartier.

Le commerce lié à l'automobile (garages, concessionnaires) et à l'équipement de la maison s'est développé autour du boulevard formant une grande zone commerciale à l'entrée du centre-ville. On y trouve de nombreuses enseignes facilement accessible en voiture et c'est ce qui fait l'attractivité de la zone.

Ce zoning semble s'être développé de manière anarchique au niveau du Longdoz, en fonction des opportunités foncières notamment suite au départ de groupes industriels accolés à l'axe. Il est plus organisé dans le quartier des Vennes.

Ce boulevard permet aussi de desservir des centre-commerciaux d'importance régional tels que la « Médiacité » ou « Belle-île ». Entre les deux, la zone commerciale permet d'attirer et de capter au passage une partie de cette clientèle sur les produits qu'ils ne proposent pas.

Si cette facilité d'accès diminuait, cela deviendrait moins intéressant pour ce type d'activité commerciale.

Le boulevard permet une bonne accessibilité depuis le Sud de la ville. Véritable autoroute urbaine, il ne possède pas d'identité forte et ne marque pas la progression vers le centre-ville.

Dans cette aire commerciale la possibilité de reconverter, dans un futur plus ou moins proche, ces architectures grossières en vue, par exemple, d'y ajouter de l'habitat, autour d'espaces publics et d'équipements le tout desservi par d'une hypothétique ligne de tramway est à envisager.

### Les mobilités collectives à améliorer

Du côté des transports en commun, le quartier n'est actuellement desservi que par le réseau de bus de la TEC. Six lignes le traversent actuellement dont la ligne 4, la plus fréquentée de la Ville et même de la Région.

D'une manière générale, le réseau de bus, dessert assez bien le quartier, si l'on ne se concentre que sur l'arborescence du réseau, mais c'est sans compter la circulation intense aux heures de pointes et l'absence de voies en sites propres qui génèrent des retards importants et préjudiciables aux usagers. Notamment pour la part de la population dont le travail dépend des trajets de bus, et même de train puisque les lignes 4 et 17 mènent à la gare TGV des Guillemins. Les répercussions de ces retards peuvent donc prendre des proportions notables, à l'échelle régionale voir nationale.

Concernant la ligne 4, celle-ci, dessine une boucle dans le centre-ville du fond de vallée, desservant les sites d'importance (centre-ville, commerces, gare, écoles, etc), elle peut-être prise dans les deux sens, passe toute les 10 minutes et fonctionne tard le soir. Or dans un sens comme dans l'autre, les deux terminus de cette ligne, l'un en face de la caserne des pompiers rue Ransonnet et l'autre rue Natalis, contraignent les usagers, notamment ceux à destination du Longdoz à patienter ou à terminer leur trajet à pied pendant le temps de pause du chauffeur, rendant l'utilisation de cette ligne moins attractive et agréable notamment de nuit. D'autant plus lorsqu'il faille sortir du bus le temps de la pause du conducteur.

Il est aussi à noter, l'absence de passage de bus sur les quais de la Dérivation, là où se situent le plus grand nombre de logements collectifs (R+10, R+12), concentrant une population contrainte de rallier le pont du Longdoz, d'Amercoeur ou les grandes rues, pour rattraper le réseau.

La tarification d'un trajet a considérablement augmenté début 2015 passant à 2,10 €, atteignant le même montant pratiqué à Bruxelles. Ayant pour conséquence un effet dissuasif pour une partie de la population qui préfère la marche même si le temps de parcours est plus long.

Actuellement l'offre de transport en commun n'est donc pas assez efficace et intéressante pour compenser la demande de la population liégeoise et l'inciter à

réduire davantage l'usage individuel de son véhicule.

Le Longdoz n'est aujourd'hui desservi que par cet unique moyen de transport collectif, toutefois, il est intéressant de constater qu'il est possible de le connecter avec un réseau de transport plus structurant et déjà présent dans le quartier puisque la voie ferrée reliant les Guillemins à Maastricht est toujours en activité avec un départ de train toutes les heures.

### Renouer avec le train

Si l'on se place à l'échelle de l'agglomération, on constate que le réseau ferroviaire reste extrêmement présent et dessert remarquablement la ville. Ce réseau est cependant sous-exploité, particulièrement en rive droite de la Meuse. Tandis que trois gares desservent encore la rive gauche, seul le point d'arrêt de Bressoux demeure en service en rive droite.

Le potentiel de ce réseau, a fortiori si l'on parvient à organiser efficacement sa complémentarité avec les autres modes de transports, a été largement souligné par des multiples études et prises de position politiques. Il s'agit d'une opportunité majeure face à l'engorgement de la ville et à l'heure où les enjeux environnementaux n'ont jamais été aussi cruciaux.

S'il n'y aurait pas de sens à rouvrir l'ancienne voie ferrée, qui arrivait en cul de sac dans le quartier, l'aménagement d'un arrêt à l'intersection de la voie et du boulevard de l'automobile est fortement envisageable (cf. infra).

### Les mobilités douces, dans un paysage de l'automobile

Si l'on arpente un peu le quartier du Longdoz, l'espace dédié à la circulation est peu favorable aux mobilités piétonnes et cyclables. Il existe de nombreuses ruptures et points de tensions qui jalonnent leur parcours.

Les grosses infrastructures routières, telles les voies sur quais ou le boulevard de l'automobile sont des obstacles aux libres échanges entre quartiers (notamment entre le Longdoz et les Vennes/Fétinne), prenant un caractère quasi-autoroutier. Les traversées piétonnes, clairsemées sur toute leur longueur, rendent difficile leur traversée. De même les carrefours tels que Natalis ou Bonne Femme, par leur multiple croisement à feux ou leur dimension, rendent ces espaces peu agréables et la lecture de l'espace à parcourir compliquée, moins fluide.

Au Sud du quartier, l'infrastructure ferroviaire limite les points de passage autant pour les véhicules que pour les piétons.

À l'intérieur même du quartier, les pistes cyclables semblent inexistantes. Les rues sont encombrées par le stationnement, rendant les parcours inconfortables et monotones. La rue Grétry, artère commerçante majeure du Longdoz, accueille un trafic de voitures et de bus qui n'est pas compatible avec l'activité de cette rue. Dissuadant ou ralentissant les traversées piétonnes d'un trottoir à l'autre, amenant certains cyclistes, par crainte, à rouler sur les trottoirs déjà bien étroit pour les piétons, cette pression automobile constitue un obstacle certain à la qualité de vie dans le quartier. Tout comme dans la rue Basse-Wez, certains cyclistes que nous avons interrogés trouvent la rue trop longue et pas assez séquencée.

La partition de l'espace de circulation est largement favorable à l'automobile, malgré cela les piétons représentent une part importante des déplacements du quartier, alors que les cyclistes sont de plus en plus nombreux.

Si Liège continue à accueillir le trafic de transit, il n'est pas inconcevable d'en réguler le flux, de pacifier ces grands axes, de les rendre traversables, de taille plus humaine et urbaine, afin de permettre à ce quartier de retrouver une atmosphère apaisée.

# Vers des pistes d'action

## Énergies et faiblesses du quartier

Sur quoi s'appuyer pour reconstruire le quartier ? Quelles ressources mobiliser ? Quelles embûches éviter ? Tentons une synthèse des données et problématiques énoncées dans le diagnostic sous la forme de quelques tableaux « AFOM ».

### Au plan de la mobilité et de l'accessibilité

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Atouts</b><br/>         Quartier situé à proximité du centre-ville (accessible en peu de temps)<br/>         Quartier irrigué par un réseau de grands axes de portée régionale, voire nationale (N3, Boulevard de l'automobile, Quais de la Dérivation)<br/>         Réseau de bus arborescent, et passage de la ligne 4 (boucle urbaine)</p> | <p><b>Faiblesses</b><br/>         Quartier enclavé par les grands axes de circulation qui le coupent des quartiers avoisinants<br/>         Un réseau de bus peu performant, pas de voies en site propre<br/>         Mobilités douces peu valorisées et développées, partage inégal des modes de déplacements au profit de la voiture<br/>         Nombreuses ruptures et points de tensions (carrefours, ponts) qui rendent difficile les déplacements à pieds ou à vélos. (Liaisons avec les grands parcs complexes)<br/>         Grande surface dédiée au stationnement au sein du quartier (donc d'imperméabilisation des sols)</p> |
| <p><b>Opportunités</b><br/>         Profiter de la requalification du boulevard de l'automobile pour y aménager du transport en commun et des voies douces</p>  |  |

### Sur le paysage et les espaces publics

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Atouts</b><br/>         Un parc urbain (Boverie) et grand parc péri-urbain à proximité : Parc des Oblats, « naturel », source de riche en biodiversité</p>  | <p><b>Faiblesses</b><br/>         Pas d'espaces verts de proximité<br/>         Pas d'espaces publics de qualité, réduits, mal équipés, manque de visibilité et d'accessibilité<br/>         Parc des Oblats peu accessible depuis le quartier<br/>         Quartier et rues hyper-minéralisée, pas d'alignement d'arbres ou de plantation<br/>         Pas de continuité écologique liant les coteaux ou le parc de la Boverie et la parc des Oblats<br/>         Perte d'identité du site originel</p> |
| <p><b>Opportunités</b><br/>         Présence de friches déconstruites et végétalisées<br/>         Empreinte toujours visible des anciennes voies ferrées du Longdoz<br/>         Tirer parti du paysage naturel et de sa morphologie</p> | <p><b>Menaces</b><br/>         Construction des friches (fermetures des dents creuses)<br/>         Fermeture ou privatisation de l'accès au parc des Oblats par le Valdor</p>   |

### Sur le plan du logement et du bâti

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Atouts</b><br/>         Quartier populaire</p> | <p><b>Faiblesses</b><br/>         Un tissu résidentiel hétérogène à l'Ouest de</p> |
|--|--|

|   |  |
|---|--|
| <p>Bâti résidentiel ancien, avec un certain cachet</p> <p>Faible coût du foncier et des loyers comparé au reste de la ville</p>   | <p>la rue Grétry, où l'habitat délabré est encore très présent</p> <p>Nombreuses friches et garages désaffectées en cœurs d'îlots</p> <p>Logements trop petits, parfois insalubres, inadaptés à l'accueil de famille</p> <p>Pas de jardins privatifs</p> <p>Concentration de population précarisée, à faible revenus</p> |
| <p><b>Opportunités</b></p> <p>Potentiel de régénération du tissu ancien</p> <p>Augmentation du potentiel attractif du quartier avec le passage du tramway, et donc de populations à revenus plus aisés.</p> | <p><b>Menaces</b></p> <p>Dégradation du tissu (manque d'entretien et de restauration)</p> <p>Spéculation foncière</p>  |

### Au plan socio-économique

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Atouts</b></p> <p>Tissu associatif actif dans le périmètre d'étude</p> <p>Axe commerçant de la rue Grétry, avec quelques restaurants en début de rue</p> <p>Présence du Collège Saint-Louis, plus gros complexe scolaire du quartier</p> | <p><b>Faiblesses</b></p> <p>Manque d'équipements général, aussi bien culturels, sportifs que ludiques</p> <p>Déclin du petit commerce de proximité (boulangerie, café, tabac-presse) qui fait le dynamisme du quartier</p> <p>Commerces peu diversifiés au niveau de la rue Grétry, principalement des fast-food</p> <p>Bâtiments de type «Boîtes à chaussures» (commerces de literies, bureautique, ameublements, location matériel, etc), architecture peu qualitative en entrée de centre-ville</p> <p>Absence d'écoles supérieures</p> |
| <p><b>Opportunités</b></p> <p>Reconversion du zoning commercial dans les années à venir</p> <p>Développer une mixité de fonctions et de services dans le quartier (autour de l'axe de tramway)</p>   | <p><b>Menaces</b></p> <p>Disparition du petit commerce</p> <p>Développement des boîtes à chaussures dans le quartier</p>   |

### La nécessité d'un schéma directeur pour le quartier

Au terme de ce travail d'observation, la nécessité de planifier le développement urbanistique du quartier nous semble nette, pour sortir des opérations à courte vue qui posent plus de problèmes qu'elles n'en résolvent et pour valoriser au mieux les possibilités qu'offre ce quartier.

Cette vision à long terme pourrait se traduire dans un schéma directeur du quartier, conçu sous l'égide de la Ville et

Cet outil de planification devrait à notre sens viser quelques objectifs centraux.

### Protéger le coeur du quartier du transit automobile

On l'a souligné à plusieurs reprises : la pression automobile sur la rue Grétry — et l'embouteillage dont elle est le théâtre pendant une grande partie de la journée — a de nombreuses conséquences dommageables sur le quartier. Elle fait fuir les mobilités douces. Elle ralentit considérablement les bus, diminuant d'autant leur attractivité, augmentant leur coût pour la collectivité, puis alimentant le cercle vicieux du tout-à-la-voiture. Elle porte atteinte au commerce local, qui est parfois difficilement accessible en raison de l'encombrement automobile.

## Implanter du logement social dans le quartier

Aujourd'hui notoirement absent, le logement public, en particulier le logement social, a toute sa place dans un quartier qui connaît et va connaître une pression foncière de plus en plus marquée. C'est sans doute une condition au maintien dans le quartier d'une partie de la population qui l'habite aujourd'hui et qui pourrait être évincée par une augmentation, probable, du prix du logement. À ce jour, les friches disponibles rendent possibles une insertion à la fois massive et disséminée d'opérations de logement public. Ce ne sera plus forcément le cas dans dix ans. Il importe donc d'intégrer cette dimension dès à présent.

## Créer des espaces publics et des espaces verts

L'absence d'espace vert public et la quasi-absence d'espace public sont extrêmement préjudiciables à la qualité de vie des habitants du quartier. Cette situation est d'autant plus inacceptable que le Longdoz compte peu de jardins privés et qu'il compte un grand nombre d'usagers diurnes : de nombreux emplois, plusieurs milliers d'élèves et d'étudiants, les usagers des commerces et équipements publics présents dans le quartier rendent à nos yeux urgent la nécessité de remédier à cette carence.

## Rendre le quartier plus accessible aux piétons

Même s'il occupe une position remarquablement centrale dans le tissu urbain liégeois, le Longdoz s'avère, à l'analyse très peu accessible à pied depuis les quartiers voisins. Les infrastructures de transport (voie de chemin de fer, Quais de la Dérivation, Boulevard de l'automobile) s'ajoutant aux barrières naturelles que constituent la Dérivation elle-même et le coteau, le quartier se retrouve littéralement enclavé au cœur de la ville. La plupart des points d'accès sont extrêmement peu amènes pour le piéton, notamment depuis le centre-ville où la succession du Pont Kennedy de l'entre-deux-ponts et du Pont de Longdoz constitue un repoussoir.

## Créer un pôle de services publics au cœur du quartier

Si le quartier compte, on l'a noté, quelques équipements de services importants, tant publics (Valdor, Poste centrale, ONEm,...) que privés (Médiacité et quelques autres commerces), les équipements de proximité font par contre nettement défaut. Nous proposons donc, d'ores et déjà, d'implanter, au cœur du quartier, un pôle public dont la programmation (école, crèche, mairie de quartier, maison de jeunes,...) devra être définie précisément par la suite en fonction d'une analyse fine des besoins.

## Anticiper et favoriser l'arrivée du tram et du REL

Enfin et surtout, ce schéma directeur doit accompagner l'arrivée du tram dans le quartier. Et donc prendre attitude par rapport au tracé que celui-ci devra suivre. L'étude « Transurbaine » envisage, à la très grande échelle qui caractérise son analyse, deux scénarios pour relier le Pont de Longdoz à la Bonne-Femme : le passage par les quais de la Dérivation et le Bld de l'automobile d'une part ; le passage par la rue Grétry d'autre part. D'autres hypothèses peuvent cependant être envisagées, notamment un tracé hybride empruntant la rue Grétry, la rue Natalis et le Bld de l'automobile, voire un tracé empruntant l'ancienne friche ferroviaire pour servir de levier à une complète restructuration de l'îlot « Cataldo ». Ce débat reste

ouvert à nos yeux, même si la première option, tangentielle, nous semble devoir être écartée en raison du fait qu'elle offrirait une très mauvaise desserte du cœur du quartier.

Le tramway emprunterait donc, au moins jusqu'au carrefour avec la rue Natalis, la rue Grétry, étroite, où il cohabiterait avec la circulation de desserte. Le stationnement disparaîtrait sur cette partie pour rendre possible cette cohabitation et apporter plus de lisibilité à la rue. Le parking souterrain de la Médiacité (toujours accessible depuis la rue d'Harscamp), moins utilisé en semaine, pourrait être mis à contribution pour accueillir le stationnement disparu en surface et augmenter son taux d'occupation.

Le risque d'un engorgement de la rue Basse-Wez en début de processus, est probable. Il faudra penser à sa requalification afin de préserver un trafic et des dimensions à l'échelle du quartier.

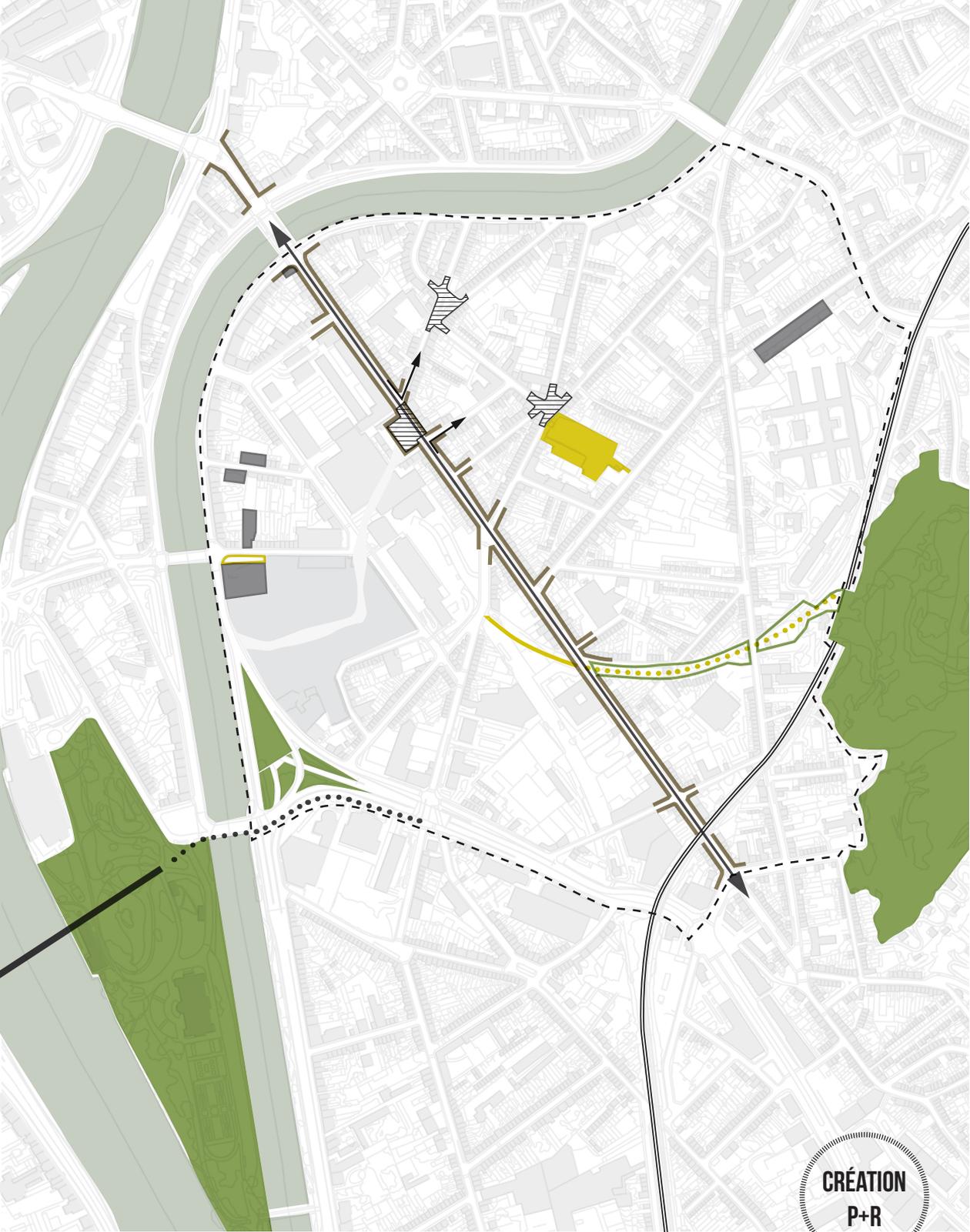
À partir du carrefour Natalis, plusieurs options sont possibles. Nous avons principalement examiné l'hypothèse qui verrait le tram bifurquer vers la droite, jusqu'à rejoindre le Bld de l'automobile, desservant l'hôtel de police, l'ONEm, les musées et le potentiel futur pôle « Barvaux ». Le passage du tramway par le carrefour Natalis permettrait de réaménager ce nœud de tension en une traversée piétonne plus agréable. La poursuite du parcours par la rue Grétry fait également partie des options à envisager, ce qui permettrait notamment d'offrir une excellente desserte de la nouvelle place publique que nous envisageons (cf. infra).

Dans tous les cas, cependant, l'intermodalité avec le rail nous semble essentielle et doit être garantie par la création d'un pôle intermodal à la Bonne-Femme, associant un arrêt du REL, un arrêt de tram et des arrêts de bus bien articulés entre eux.

### **Organiser la maîtrise foncière publique, condition à la suite**

Au-delà de ce schéma directeur, d'autres outils devront être rapidement mobilisés. Nous plaçons en particulier pour que la Ville ou des outils publics qu'elle pourrait mobiliser acquièrent la propriété d'une part dominante des sites sensibles du quartier.

À cette fin, la mise en place d'un droit de préemption du foncier — au moins de fait — par la Ville sur les sites potentiels à acquérir pour l'aménagement des futurs espaces de vie manquants (tels que l'empreinte des anciennes voies ferrées ou la friche Colgate-Palmolive), est à mettre en œuvre en priorité.



**CRÉATION  
P+R**

ANGLEUR  
CHÊNÉE



150m



---

## Un horizon en trois temps

Les options dégagées, nous dans un scénario en trois temps. Le premier temps est celui de court-terme urbanistique (3 à 5 ans). Il regroupe des mesures relativement aisées à mettre en œuvre, qui peuvent être envisagées avec les seuls moyens communaux.

Le second temps est celui du moyen terme (une dizaine d'années) : il envisage la requalification profonde d'un quartier, mais sur un espace qui reste limité.

Le troisième temps, enfin, est celui du (très) long terme et de la grande échelle. Il interroge l'organisation de l'ensemble de l'axe routier reliant les Grosses Battes à Jupille. Il n'est ici qu'ébauché.

Entre ces deux dernières étapes devra venir s'implanter le tram, qui jouera un rôle déterminant pour à la fois comme opportunité et comme levier pour chacune d'entre elles.

### 1. Le court-terme : apaiser Grétry et créer un lien avec la Chartreuse

#### 1.1. Réserver la rue Grétry au trafic local, aux modes doux et au transport public

Première priorité de ce scénario : rendre la rue Grétry aux usages locaux (circulation des riverains et desserte des commerces), aux modes doux et à la circulation de bus.

Une mesure relativement radicale mais extrêmement efficace a été proposée, il y a quelques années, par le service des travaux de la Ville dans le cadre de la définition des objectifs sur le plan « Wallonie cyclable ». Elle consiste à interrompre le trafic automobile — à l'exception de celui des bus —, sur quelques dizaines de mètres, à hauteur de la place Brenu. Couplée à un dispositif de boucles dans les rues avoisinantes, cette mesure permet de vider complètement la rue Grétry du trafic de transit, qui se reportera naturellement sur la voie rapide.

Jusqu'à présent, les autorités politiques ont renâclé à mettre en place ce dispositif qui, il est vrai, suscitera sans doute des réactions négatives chez certains automobilistes.

Les conséquences positives que l'on peut en attendre plaident cependant pour que cette mesure — simple et peu coûteuse à mettre en œuvre — soit rapidement réalisée.

#### 1.2. Faire descendre la Chartreuse dans la ville

La réaffectation de l'assiette des anciennes voies ferrées en voies vertes, support de mobilité douce et de continuité végétale, suggérée par des membres du Comité de quartier depuis plusieurs années déjà<sup>27</sup>, nous apparaît comme une évidence. Hautement emblématiques pour le Longdoz et peu urbanisés encore, si ce n'est de quelques constructions « légères » (garage, lave voiture, entrepôts), ces sites permettraient, s'ils étaient affectés à cet usage, de conserver une empreinte ancienne tout en valorisant un patrimoine culturel sous exploité. Elles peuvent être investies rapidement et sans grandes contraintes urbanistiques, véhiculant une nouvelle image forte, autour duquel recomposer le quartier.

---

27 Entretien du 07/08/15 avec T. Jamin et O. Dheur

À l'instar de la « High Line » de New York, ces promenades auraient d'abord une fonction de conduire l'usager vers sa destination, via des modes de déplacements doux et dans un cadre agréable. Arborées, végétalisées, elles représentent une opportunité d'étendre le parc des Oblats et d'assurer la continuité écologique jusqu'au centre du Longdoz. La troisième entrée du Valdor, réservée à l'accès et au stationnement, pourrait accueillir un espace partagé autorisé à la desserte automobile, mais permettant aux piétons d'accéder au parc par l'aménagement d'un passage au dessus du tunnel.

Cette nouvelle armature verte pourrait intégrer des usages de loisirs et de détente, tels qu'une plaine de jeux plus qualitative et des équipements sportifs.

Pour préserver l'assiette du chemin de fer, de haute valeur culturelle, économique et touristique, il est nécessaire d'inscrire ce projet dans le temps, par la révision du PCA et l'inscription de cet espace comme zone non-urbanisable, en planifiant l'acquisition du foncier par la ville, dès maintenant. Au fil des opportunités foncières, de la libération du sol, les cheminements pourront se dessiner progressivement dans le paysage, valorisés à terme par des aménagements de qualité.

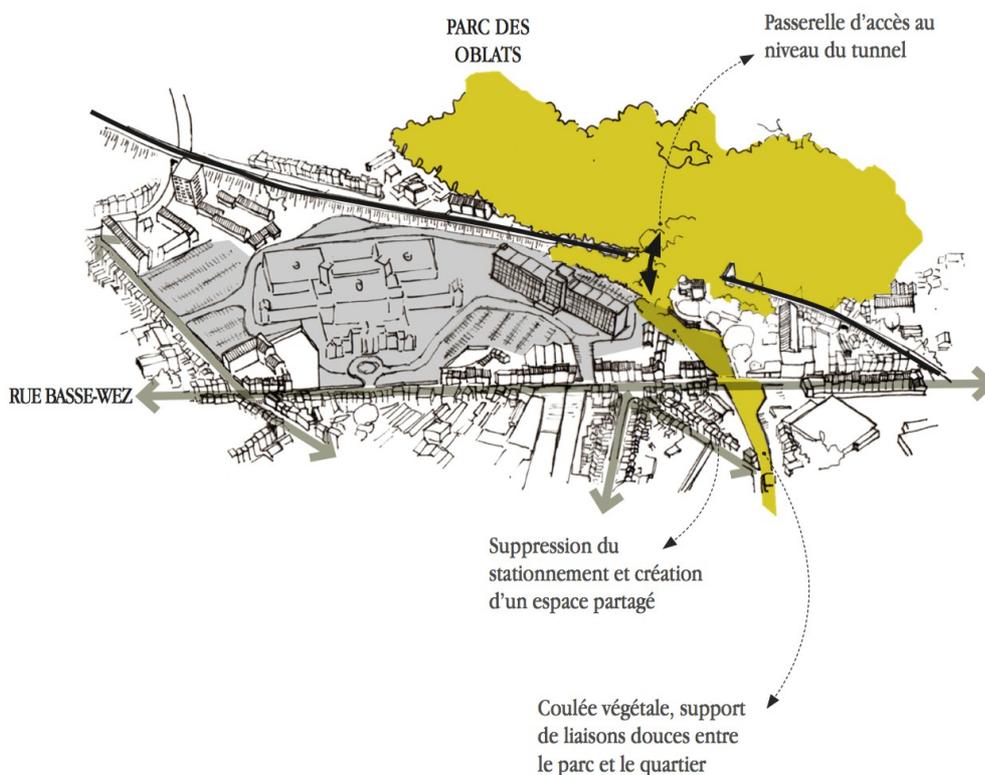


Illustration 6: Tracé possible d'une coulée verte reliant la Chartreuse à la rue Grétry via le site du Valdor. Illustration de l'auteur.

### 1.3. Suturer les entrées du quartier et améliorer la liaison piétonne avec le centre

Quelques dents creuses marquent plusieurs entrées du quartier. Il convient de les bâtir sans plus tarder. Parallèlement, une amélioration du cheminement piéton reliant l'entrée du quartier aux Chiroux, même si elle est fortement contrariée par la présence importante de la circulation à cet endroit, devrait être rapidement

envisagée, en commençant par soigner les revêtements, par améliorer l'éclairage public et par sécuriser les passages pour piétons.

#### 1.4. Soutenir et diversifier le commerce de proximité dans la rue Grétry

Le commerce dans la rue Grétry ne se porte pas bien. Une action publique semble nécessaire pour relancer ce noyau commercial historique, notamment en réhabilitant les cellules vides qui sont en mauvais état, ou en promouvant une diversification de l'offre commerciale.

#### 1.5. Réhabiliter les espaces publics existants

L'avenir du quartier ne s'arrête pas au nouvel hôpital du Valdor ou à la Médiacité et ses infrastructures sportives et culturelles peu adaptées à la population en place. La création d'espaces de rassemblement et d'espaces verts est une priorité dans la réinvention du Longdoz. Le cadre de vie y est de piètre qualité, fortement gangrené par l'omniprésence de la voiture. Actuellement, aucune structure végétale ne vient organiser le quartier et relier les tissus vivants entre-eux. Il est nécessaire de créer des espaces de respiration, améliorant le confort de ces usagers et le cadre de vie. Le manque d'espaces verts entre le parc des Oblats et le parc de la Boverie souligne la nécessité de créer du lien. La continuité végétale et écologique au sein du quartier, en partant des espaces ressources, peut s'exprimer par des alignements d'arbres dans les rues, des toitures végétalisées, la végétalisation des trottoirs et des espaces résiduels, la valorisation des talus de la voie ferrée, la mise en valeur des anciennes voies ferrées et des friches, ou encore la pratique de gestion différenciée au sein des parcs, squares urbains, c'est à dire plus de laisser faire et des tontes moins régulières de certains espaces.

La création d'un espace public semble parfois être considéré par les décideurs liégeois vu comme un investissement à fonds perdus. À tort ! Les espaces publics favorisent le redéploiement social et économique autour d'eux et ont donc une valeur, en ce compris économique, qu'il ne faut pas négliger. Ce qui permettrait de favoriser la régénération les îlots anciens et dégradés à proximité.

Partir de l'existant permet de développer un projet en accord avec le quartier et ses habitants. Afin de ne pas tout raser et repartir de rien.

Il s'agit dans un premier temps de relever les lieux de valeur, permettant de mettre en avant les secteurs à projet, de s'inscrire dans une démarche participative et concertations avec les habitants)

Dans cet ancien quartier industriel, au tissu urbain dense, nous avons vu que les empreintes urbaines historiques constituent une opportunité et des potentiels à valoriser.

#### 1.6. Initier plusieurs programmes de logements sociaux

Plusieurs friches existantes (notamment rue de Seraing, rue des Prébendiers, rue Stouls,...) devraient à notre sens être rapidement préemptées par les pouvoirs publics, là où ce n'est pas encore le cas. Ces sites devraient à notre sens être réservés à la construction de logement publics, et principalement de logements sociaux.

## 1.7. Créer des P+R et les relier au quartier

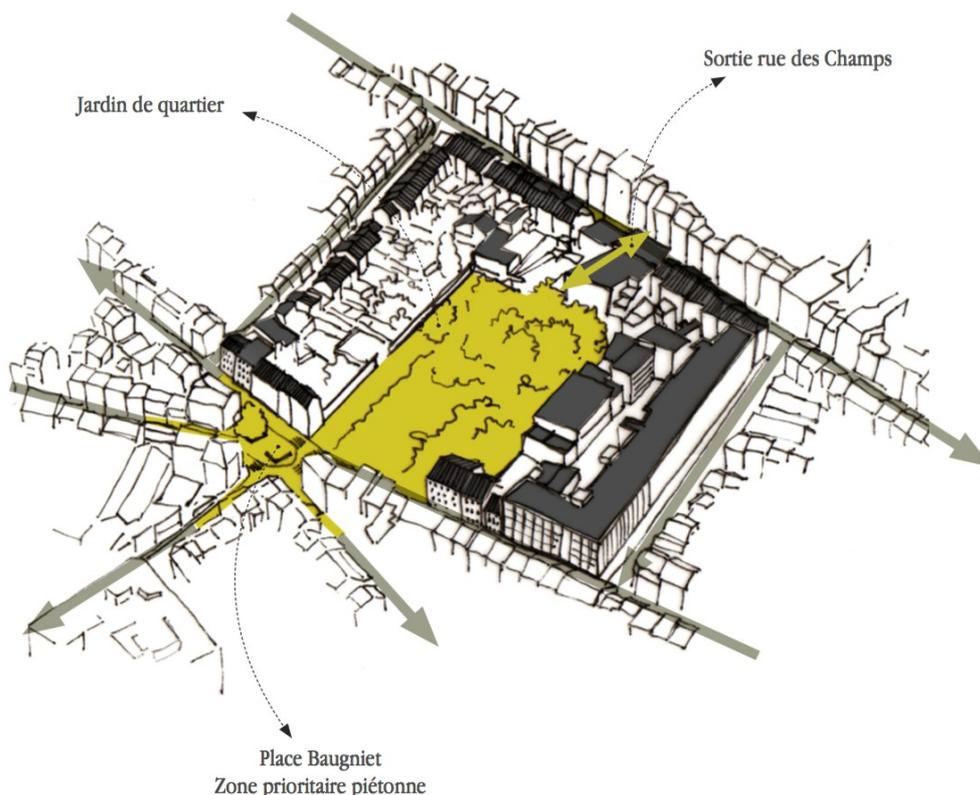
Au vu de la saturation actuelle du stationnement dans le quartier, la création de plusieurs P+R doit être à l'ordre du jour. Le site d'Angleur s'impose comme première évidence, pour capter une partie du trafic venant de l'E25 avant son entrée en ville.

Il s'agira aussi de relier le Longdoz, comme les autres quartiers, à d'autres P+R situés à d'autres entrées de ville, en particulier celui de Bressoux et celui d'Ougrée, tous deux accessibles en quelques minutes par le rail.

Parallèlement, une réduction de l'offre de stationnement dans le quartier devra être entreprise, pour éviter tout effet d'appel.

## 1.8. Colgate-Palmolive : une friche à transformer en parc de proximité

Les friches industrielles aujourd'hui « déconstruites » et sans usages définis se révèlent attrayantes et fort précieuses pour impulser une nouvelle dynamique au Longdoz. Ce sont des espaces en transition qui pourraient devenir des lieux de vie et d'usages temporaires en l'attente de leur réelle affectation. Cela permettrait la valorisation du terrain, en terme d'image et d'occupation, par l'implantation d'activités de loisir ou de détente et ce, afin d'éviter la dégradation du site et le squat non désiré.



La friche Colgate-Palmolive d'environ 4 700 m<sup>2</sup>, idéalement située au centre du quartier et à moins de 5 minutes à pied d'une partie significative des logements du quartier, constitue un atout pour la création d'un espace vert public.

Une friche qui pourrait, à court terme (voire dès maintenant), être mobilisée par la

Ville pour combler le manque d'espaces verts publics et faire de ce lieu un réceptacle de vie sociale. Nettoyée, sécurisée, elle pourrait s'ouvrir à un grand nombre d'habitants. Même si différents projets immobiliers, tous avortés, ont été autorisés par la passé par l'autorité publique (les permis délivrés étant aujourd'hui caducs), le droit de préemption du foncier par la Ville est à mettre en place en priorité, pour préserver cet espace de l'urbanisation/construction. Permettant sur le long terme d'aménager le parc tant attendu.

L'amélioration du site pourrait partir d'une action directe ou « bottom-up », qui, par le biais d'un professionnel ou d'associations locales amènerait la population à construire eux-même les équipements, mobiliers de cet espace de vie pour une appropriation progressive des lieux, ou encore par la création de jardins partagés, encadré par un animateur employé par la ville (cf. « Jardiner les rues », ci-après). L'action par la participation permet de rapprocher la population, dans un but social et culturel, en laissant plus de liberté et d'autonomie aux actions locales et volontaires. Afin de capter un maximum de personnes autour de ce projet participatif, un travail de communication pourrait être effectué en amont avec l'asbl du « Monde des Possibles »<sup>28</sup>, où les primo-arrivants se forment au français et à l'informatique.

Cela favoriserait les échanges et les rencontres entre une population qui reste le plus souvent entre communautés. Cette occupation temporaire pourrait s'accompagner d'une dépollution du site par phytoépuration<sup>29</sup>.

La création d'un espace vert sur la friche Colgate-Palmolive ne peut être que bénéfique à la vie économique et sociale avoisinante, rendant les résidence proches plus attractive et convoitée, amorçant une nouvelle dynamique sur l'immobilier du quartier.

## 1.9. Jardiner les rues pour tisser des liens

Lorsque l'espace manque pour créer des espaces publics et des espaces verts, pourquoi ne pas s'approprier la rue ?

La rue en pavé, extension de l'habitat, à la charge d'habitants forcés de la garder propre et accessible, ne pourrait-elle pas devenir un jardin ? Un jardin vert, agréable au cheminement, embellissant le cadre de vie, favorisant la continuité végétale, la biodiversité et invitant la population à se rencontrer sur la pas de leur porte, sur cet espace commun, « papotant » au pied d'herbes folles. Agrémentées de bancs et de mobiliers adaptés à chaque bout de trottoir, la « rue-jardin » permettrait de s'approprier un peu plus sa rue et de s'impliquer dans la vie du quartier.

À l'image du projet *[Re]centres* de Bordeaux, réalisé dans la rue Kléber<sup>30</sup>, la mise en place d'une activité de rue jardinée, pourrait rentrer dans le cadre d'une mission d'éducation permanente ou autres projets sociaux culturels, gérée par la ville, fédérant les associations en place autour d'un projet fort. Un projet peu coûteux dans l'ensemble, puisqu'il nécessite peu de main d'œuvre et de matériel. Le service espace vert de la ville se verrait chargé de creuser des petites excavations en pied de façades et de fournir les sacs de graines et de terres. Les espèces devront être choisis avec précautions afin d'éviter la présence de plantes envahissantes et invasives. Un animateur jardin à temps partiel pourrait faire le lien entre les services de la ville et les habitants, effectuant des permanences hebdomadaires,

28 <http://possibles.domainepublic.net/>

29 Système d'assainissement des eaux et des sols par les plantes

30 [Re] Centres Bordeaux, mise à jour le 22 Octobre 2015. Disponible sur :

<<http://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-demain/recentres/chemins-traverse>>

restant à l'écoute, conseillant dans la pratique, l'entretien et animant des ateliers.



Illustration 7: La Rue Kléber, à Bordeaux

Cette initiative apporterait une ambiance « plus villageoise » aux rues du Longdoz, permettant le développement social et connectant les espaces verts entre-eux.



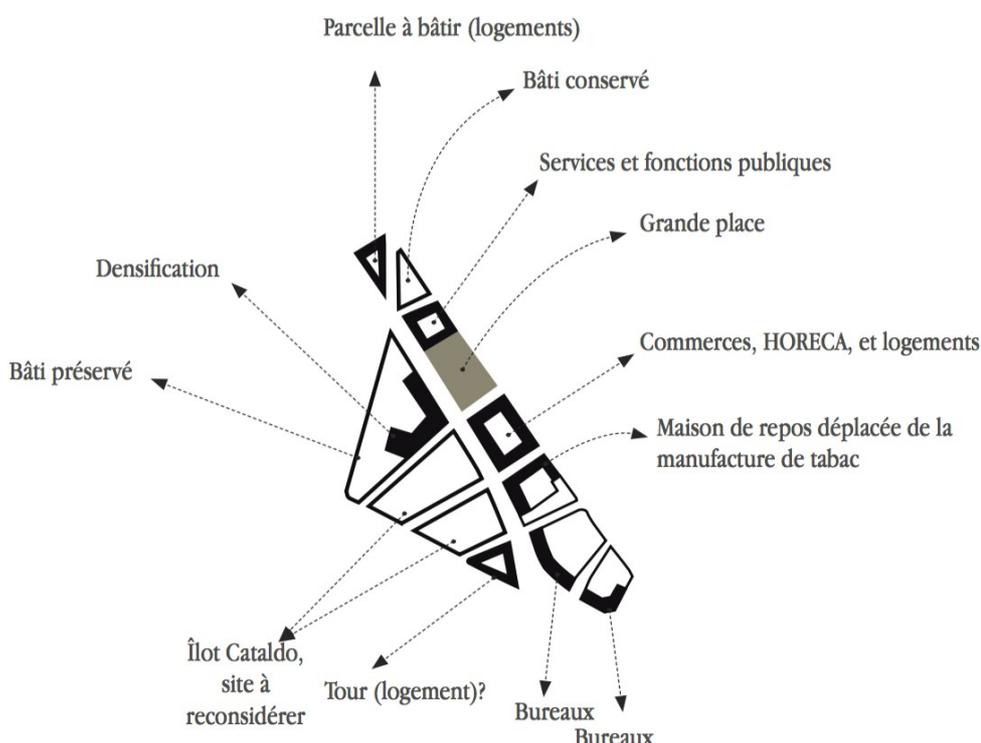


150m

## 2. Le moyen terme : transformer l'îlot Cataldo en coeur du quartier

Le gigantesque îlot (plus de 6 ha) délimité par la rue Grétry, la rue Natalis, le Boulevard de l'automobile et la rue Pré-Binet se trouve au cœur du dispositif. Son évolution sera déterminante pour l'avenir du quartier.

Deux enjeux apparaissent d'emblée : la nécessité, d'une part, de créer des percolarités à travers cet espace hors d'échelle, pour assurer la continuité du tissu urbain ; celle, d'autre part, d'accroître sa densité pour favoriser le déploiement de la ligne de tram. Les propositions que nous déclinons dans cette seconde étape de notre scénario tentent notamment de répondre à cette double préoccupation, ce qui suppose la reconversion des surfaces commerciales et entrepôts présents au cœur de l'îlot en un nouveau quartier mixte, associant logements, bureaux, commerces et équipements publics autour d'espaces publics de qualité.



### 2.1. Ouvrir un arrêt REL « Bonne femme », y développer un pôle multimodal

Le déblocage du dossier du Réseau express liégeois (REL), que l'on observe depuis quelques mois<sup>31</sup> sous l'impulsion conjointe de différents acteurs (SNCB, Région wallonne, conférence des bourgmestres, associatif,...), sera, s'il se confirme, une excellente nouvelle pour l'agglomération de Liège. La forme précise que prendra ce REL va, à n'en pas douter, faire l'objet d'âpres débats dans les mois et les années à venir. À cet égard, la localisation des nouveaux arrêts à créer sur la ligne 40 (Liège-Maastricht), qui dessert toute la rive droite de la Meuse, ne sera pas le moindre des enjeux.

Actuellement, notamment dans le schéma publié par « Liège Métropole », deux arrêts se dessinent entre les Guillemins et Bressoux : les Vennes et Cornillon. Si ces deux arrêts semblent tout à fait pertinents (situés au cœur de quartiers très denses et au croisement d'axes de transports publics importants, vers Chênée d'une part,

<sup>31</sup> Voir notamment Le Soir du 2 décembre 2015.

vers Fléron d'autre part), un troisième nous semble ici devoir être envisagé : celui de la Bonne-Femme.

Deux arguments plaident en sa défaveur : situé à faible distance des deux arrêts précités, l'ouverture de cette station supplémentaire amènerait le REL à marquer trois arrêts sur deux kilomètres, ce qui est beaucoup et n'optimise pas l'efficacité du service que l'on peut attendre d'un REL. En outre, l'insertion des quais nécessaires à l'arrêt des rames REL sera plus délicate à la Bonne-Femme qu'à Cornillon ou dans les Vennes.

La possibilité de créer un point de jonction avec la Transurbaine, et surtout le service que ce nouvel arrêt rendrait au quartier du Longdoz mais aussi à Grivegnée nous amène cependant à plaider pour sa création.

Dans cette perspective, il sera nécessaire de revoir les itinéraires de certaines lignes de bus, afin de les inviter à converger vers cette station d'échange.

## 2.2. Poursuivre la coulée verte vers la Boverie

Au premier temps du présent scénario, nous avons proposé de faire descendre le parc de la Chartreuse jusqu'à la rue Grétry. En poursuivant ce mouvement, nous pouvons amener cette langue végétale jusqu'au carrefour Natalis/Automobile d'où nous rejoignons la Boverie. Avec la nouvelle passerelle des Guillemins, c'est un axe vert Cointe-Chartreuse qui se dessine, faisant émerger un itinéraire de très grande qualité aux modes doux, offrant un espace de promenade à ses riverains, jouant un rôle dans la continuité des espaces biologiques à l'échelle de la ville.

Cette liaison constituera dès lors un élément clé dans l'établissement du plan-masse que nous cherchons à concevoir pour la réorganisation de l'îlot Cataldo.

## 2.3. Valoriser l'ancien chemin de fer pour relier l'arrêt REL au quartier

Après ce premier axe, un second peut être dégagé, qui, après la liaison avec la Chartreuse, emprunterait la seconde branche de l'ancienne assiette du chemin de fer, entre la rue Natalis et le nouvel arrêt du REL. Il pourrait d'ailleurs se poursuivre au-delà de celui-ci, vers la rue des Vennes, le long du chemin de fer, puis rejoindre les bords de l'Ourthe.

Un élément important doit être pris en compte : une partie de l'ancienne assiette du chemin a conservé son élévation d'origine, quelques mètres au-dessus du sol du quartier (on en trouve par exemple la trace en grim pant sur le serf-service des matériaux du magasin « Bigmat-Cataldo »). Nous proposons de maintenir cet élément paysager et de rétablir, de part et d'autre, une pente douce y donnant accès. Les croisements entre ce cheminement cyclo-pédestre et les voiries situées au niveau du sol se feront au moyen de passerelles légères qui permettront d'assurer une continuité parfaite de l'itinéraire, à l'écart de toute circulation automobile.

## 2.4. Implanter une grande place publique

Deux itinéraires cyclo-pédestres se sont donc dégagés : l'un entre la Chartreuse et les Guillemins, l'autre entre la rue des Vennes (voire l'Ourthe) et le cœur du Longdoz. À leur croisement, carrefour nouveau de nombreuses circulations piétonnes et cyclistes, il nous semble pertinent d'implanter la grande place publique qui manque au quartier.

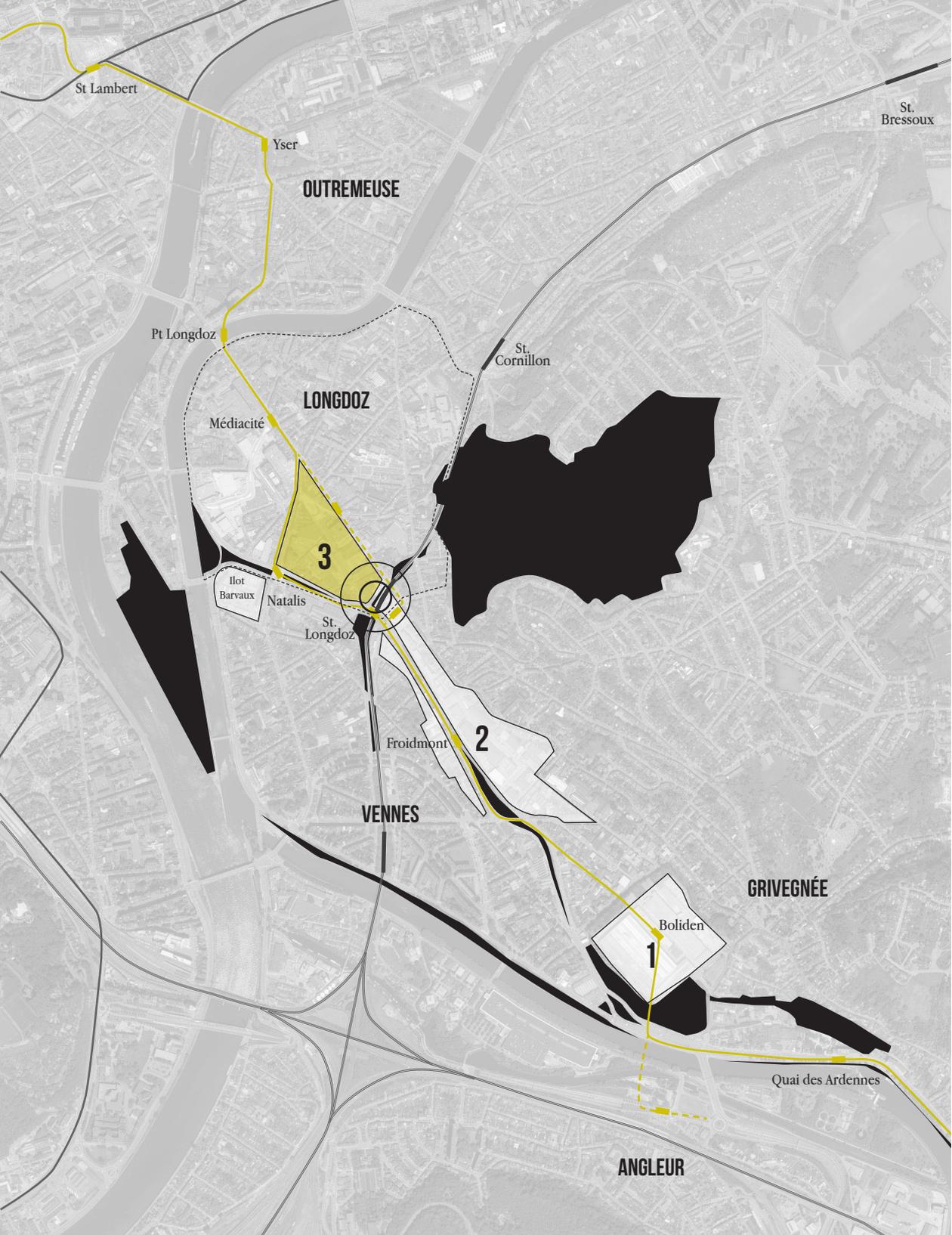
Nous proposons de dimensionner cette nouvelle place publique de façon assez généreuse, pour permettre une grande diversité d'usages des lieux.

## 2.5. Apporter des équipements publics

En bordure de la nouvelle place, trouveront naturellement leur place les équipements publics dont le quartier a besoin — parce qu'il en est aujourd'hui dépourvu mais aussi parce que la densification amènera de nouveaux habitants et de nouvelles demandes. Espaces de sport, mairie de quartier, antenne sociale du CPAS, point vélo, maison des associations, maison de jeunes, nouvelle école,... Les possibilités ne manquent pas pour compléter l'offre de services publics dans le Longdoz (sans parler de la possibilité de déplacer certains équipements, aujourd'hui mal localisés). Le choix précis des besoins devra être précisé au terme d'une planification plus précise.

## 2.6. Créer un marché hebdomadaire

Dernier élément de cette seconde étape, parmi d'autres occupations possibles de la place, pourrait être envisagée la création d'un marché hebdomadaire.



300m

- PÉRIMÈTRE ÉTUDE
- Réseau ferroviaire
- Tramway L1
- Tramway L2
- - - - - Tramway L2 autres hypothèses

- Arrêt tramway
- Arrêt REL
- Pôle multimodale
- Espaces végétalisés

- 1 Site Boliden
- 2 Site zoning commercial
- 3 îlot BigMat Caltaldo

### 3. Le long terme : réhabiliter le Bld de l'automobile et les quais

À l'échelle de l'ensemble de la rive droite de la Meuse, l'enjeu est de revoir les modes de déplacements et l'offre de transport en commun en les connectant entre eux afin de mieux desservir le quartier et la périphérie et donner une grande part aux mobilités douces, ainsi que réduire le trafic entrant et sortant, qui enclave le Longdoz.

L'entrée vers le centre-ville depuis le boulevard de l'automobile est peu identifiée. Il est aujourd'hui nécessaire d'effacer le caractère « autoroutier » et de « zoning commercial », afin de retrouver un espace apaisé, propice aux échanges inter-quartiers. Un lieu qui interagit avec son environnement et ses usagers quotidiens.

L'intégration d'un axe de transport en commun performant en site propre, comme préconisé dans l'étude de la Transurbaine<sup>32</sup> permettrait de réorganiser les modes de déplacements sur le boulevard en intégrant les mobilités douces et gérant les flux internes à la ville. Le tramway est à préférer au bus car plus rapide, plus confortable et plus adéquat au long trajet depuis ou vers la périphérie. Perpendiculaire à la future ligne 1 (reliant Sclessin à Coronmeuse), cette deuxième ligne permettrait de relier Ans à Chênée, desservant en rive droite les quartiers de Longdoz, Vennes, Grivegnée et Angleur.

Le tracé de cette ligne de tramway débiterait place Saint-Lambert en rive gauche et desservirait Outremeuse. Au pied de la tour résidence G. Simenon, une extension du pont du Longdoz, faciliterait le passage du tramway, avec un angle giration moins raide. La surface de l'espace piétonnier en serait aussi augmentée, créant ainsi un espace plus convivial au dessus de la Dérivation, en référence à la proposition d'élargissement de pont dans l'étude urbaine « Metrobasel », sur la ville de Bâle<sup>33</sup>.

Si l'axe semble encore peu rentable aujourd'hui, il présente un fort potentiel de densification et de développement économique et social dans les années à venir, notamment à travers trois sites clés/réserves foncières qu'il traverse.

#### 3.1. Trois sites clés pour la création de la Transurbaine

**Le site « Barvaux ».** Situé à la rencontre du Bld de l'automobile et de la Dérivation, le site « Barvaux » a défrayé la chronique quand son propriétaire éponyme, concessionnaire Mercedes installé sur place, associé à la société Thomas & Piron, a annoncé le lancement d'un projet immobilier — une tour — de 300 millions d'euros, piloté par le bureau du starchitecte Rem Kolhaas. Si la faisabilité de ce projet, quelque peu mégalo reste largement à démontrer, et s'il risque, dans l'hypothèse où il serait mener à bien, d'être assez éloigné de que les journaux ont pu évoquer, ces annonces ont au moins eu le mérite de montrer l'intérêt que peut revêtir une urbanisation dense de ce site actuellement occupé par plusieurs concessions automobiles.

**Le site « Boliden »**, qui est un ancien site industriel de près de 16 ha, est aujourd'hui à reconvertir. Celui-ci pourrait, dans les années à venir, accueillir un espace mixte, principalement dédié au logement familial, aux équipements et autres fonctions faisant défaut dans le secteur. Le bâti devra s'intégrer et garder la même structure que le tissu environnant, avec une certaine densité pour rentabiliser le passage du tramway au cœur du site. Les espaces de stationnement

32 Dont un résumé a été publié dans l'unique « Cahier du GRE-Liège » (2013), disponible en ligne : [http://www.gre-liege.be/wp-content/uploads/2013/08/GRE\\_TRANSURBAINE-BAT.pdf](http://www.gre-liege.be/wp-content/uploads/2013/08/GRE_TRANSURBAINE-BAT.pdf)

33 Idées de projets et scénarios de développement pour la métropole bâloise. HERZOG & DE MEURON Manuel Herz, *Metrobasel, A Model of A European Metropolitan Region*, 2009, 304 p., Eth Zurich.

seront limités au sol et pourront s'intégrer aux bâtiments, en semi-enterré, en rez selon la présence ou non de commerces. La zone humide présente à proximité est à préserver et à aménager en vue d'accueillir un parc et une aire de jeux pour ce futur lieu de vie, à relier aux bords de l'Ourthe et au boulevard urbain aménagé en axe « vert » pour former le « maillage vert ». Des toitures végétalisées, noues — fossé de récupération des eaux pluviales — et canaux à ciel ouvert, entre et à l'intérieur des îlots, permettront de recueillir une grande quantité des eaux pluviales, limitant le ruissellement, et la pollution par leur épuration avant renvoi dans le milieu naturel.

**Le « zoning commercial »**, qui, actuellement, fonctionne bien mais qui, sur le long terme, doit s'accompagner d'une mutation progressive de son architecture pauvre et dégradante. Desservi par le tramway sur un axe tranquillisé et arboré, le zoning doit se densifier. Il n'est pas question ici d'y extraire le commerce, mais de proposer une combinaison de commerces en rez-de-chaussée et de logements divers aux étages, afin de dessiner, de part et d'autre du boulevard, des façades riches et hétéroclites en cette zone qui manque d'identité. Les voiries et le stationnement seraient réorganisés pour desservir au mieux les commerces. L'espace vert comprimé au centre du boulevard Froidmont, aujourd'hui stérile, pourrait se voir rattaché à l'un ou l'autre côté par réduction du nombre de voies de circulation. Ne flottant plus au milieu de l'« autoroute » et largement accessible, il pourrait se voir approprié par les habitants du quartier, les clients et employés de la zone le temps de la pause déjeuner.

### 3.2. L'échangeur, un jardin à la confluence du boulevard et de la Dérivation ?



Chaînon manquant dans notre liaison entre le parc de la Boverie et la promenade des voies ferrées, pourquoi ne pas faire de ce lieu stratégique, une zone piétonne d'importance majeure dans la connexion inter-quartiers, support de mobilités douces et de continuité écologique ? La construction de la passerelle reliant la gare des Guillemains au parc de la Boverie s'achevant, il est nécessaire d'envisager dès maintenant sa continuité vers la Médiacité.

Différentes possibilités existent pour reconverter ce nœud routier et libérer de l'espace au bord de l'eau.

L'une des options consisterait à alléger les échanges automobiles par une réduction du nombre de voies et notamment par la disparition de la trémie et du tunnel de la Dérivation, permise par l'arrivée du tramway et par la réduction du trafic depuis le boulevard. Les échanges se feraient uniquement en surface, simplifiant l'espace et le rendant plus lisible et agréable. Le pont des Venues deviendrait plus favorable aux piétons et aux cyclistes grâce à l'agrandissement du trottoir à — au moins — 7 m, ce qui partagerait l'espace plus équitablement et permettrait une meilleure fluidité de ces modes doux entre les deux rives.

Les dimensions de l'infrastructure et la vitesse, réduites, permettraient de créer des traversées plus sécurisées vers les musées (Maison de la Métallurgie, Musée des Transports en commun), les mettant en valeur, et vers la Piazza de la Médiacité. L'espace vert relié à la berge pourrait ainsi devenir exploitable et accueillir un jardin qui serait l'aboutissement de l'axe vert du nouveau boulevard, là où se rejoignent autrefois deux bras de l'Ourthe. Celui-ci pourrait profiter employés du quartier ou encore aux futurs habitants d'une hypothétique tour sur l'îlot Barvaux<sup>34</sup>. Il deviendrait un lieu de détente, de flânerie en bord d'eau, une extension du parc, entre deux pôles majeurs de la ville. L'installation de mobiliers (transats, quelques agrès de sport) favoriserait l'appropriation du lieu et mettrait en avant sa relation avec l'eau, valorisant la berge encore végétalisée en cet endroit et donnant l'impression que le parc s'est prolongé sur l'autre rive.

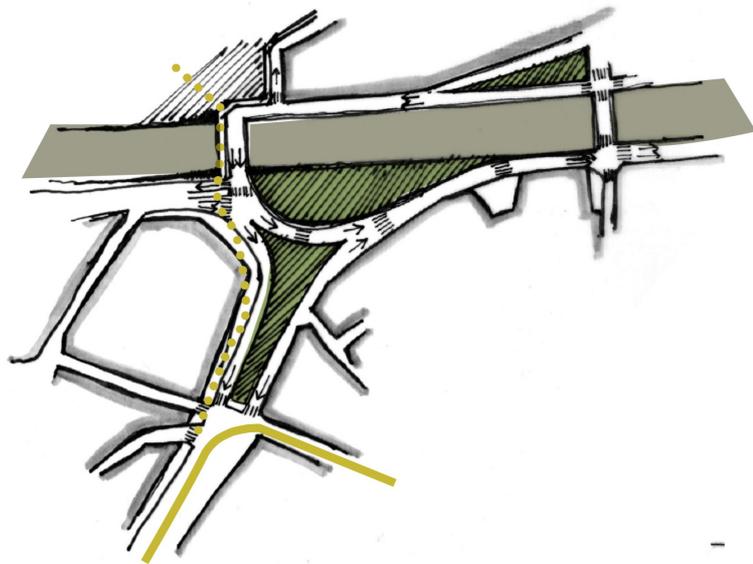


Illustration 8: Premier scénario : mise en surface complète.

Il ne s'agit pas créer des espaces publics indépendants les uns des autres mais de les relier via des alignements d'arbres ou de rues jardinées. Entre le parc des Oblats et le parc de la Boverie, des itinéraires s'insinuent dans le quartier et viennent tisser entre-eux des espaces conviviaux et de qualité.

Sur le court terme, cela s'apparente à un travail d'acupuncture, plus ponctuel et ciblé. Il doit cependant suivre une ligne directrice définie en amont, flexible, et qui s'adapte aux évolutions du quartier afin de tenir l'objectif à atteindre pour le Longdoz à l'horizon 2030.

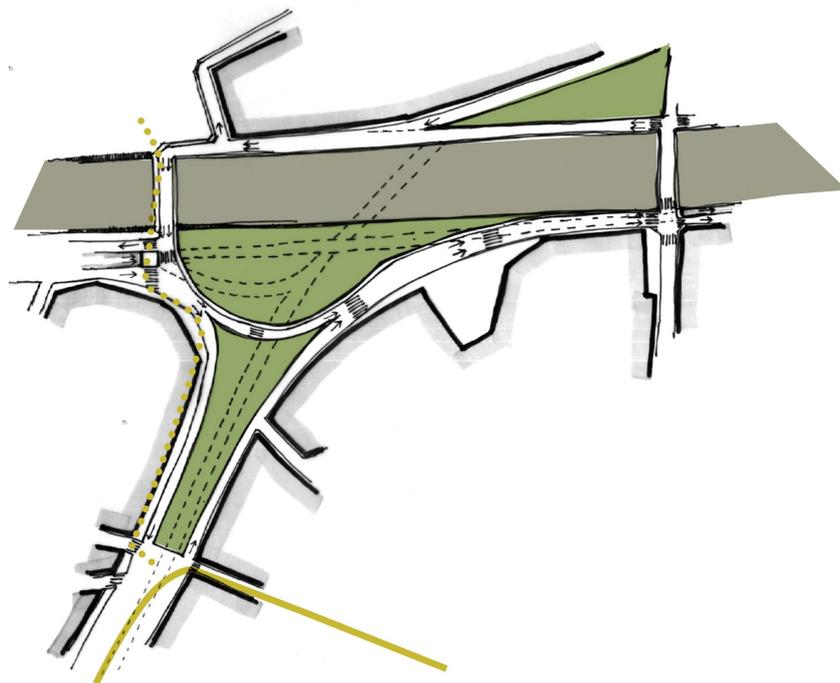


Illustration 9: Second scénario : prolongation de certains tunnels pour dégager l'espace en bord de Dérivations.

34 Trends.be : Thomas & Piron et Barvaux s'offrent un architecte de renom international pour leur projet liégeois : <http://trends.levif.be/economie/immo/thomas-piron-et-barvaux-s-offrent-un-architecte-de-renom-international-pour-leur-projet-liegeois/article-normal-371009.html>

---

## Conclusions

Centre géographique de la ville de Liège, le quartier du Longdoz n'en est pas du tout un coeur de ville. La présence des deux cours d'eau, l'état d'esprit opposant rive gauche/rive droite encore présent, augmentent inévitablement cet effet de rupture du centre-ville avec le quartier. Sur la rive droite même, le Longdoz se trouve enclavé par d'importantes infrastructures routières (qui supportent un trafic intense), par la voie de chemin de fer allant vers Maastricht, puis par la topographie, puisque le coteau de la Chartreuse (ancien fort) se situe au Sud de celui-ci.

Le quartier est abandonné au « tout à la voiture », les espaces réservés à la circulation et au stationnement contraignent et occupent une grande partie de l'espace. Les autres moyens de transports y trouvent difficilement leur place. Les bus ne roulent pas en site propre, occasionnant des retards récurrents, tandis que les pistes cyclables sont quasi-inexistantes obligeant les cyclistes à rouler au milieu du trafic automobile avec un impact non-négligeable sur leur sécurité et le nombre de cyclistes s'y risquant. Le Longdoz et la rive droite plus largement souffrent d'un manque d'intérêts des institutions publiques qui se concentrent principalement sur la rive gauche et s'activent sur des projets d'envergures autour du futur axe de tramway.

Mais ce ne sont pas les seules problématiques que l'on peut constater.

Le Longdoz s'organise autour de la rue Grétry, artère structurante et commerciale du quartier. De part et d'autre se dessine deux espaces antagonistes, d'un côté principalement des entreprises, de l'autre des résidences avec quelques sites d'usines en friches. Le quartier densément bâti n'est pas excessif en hauteur. Les maisons construites sous Blondin (1880), étroites, de trois ou quatre étages avec les combles aménagés n'écrasent pas le promeneur. En revanche, quelques portes d'entrées semblent contenir bien plus de boîtes à lettres qu'il ne le faudrait, dix pour trois étages. Subsisteraient-ils encore quelques marchands de sommeil par ici ?

En tout cas c'est le manque d'espaces publics ou verts qui étouffent les habitants, qui, faute de quoi, restent chez eux. Aucune place publique et trois petits squares résiduels entre deux voiries et peu qualitatifs, n'attirent pas le regard. Dernièrement réhabilité, le Parc des Oblats, sur le coteau, bien que dépaysant et qualitatif, ne constitue pas un réel espace de proximité, notamment dû à la barrière de la topographie.

D'après le comité de quartier, 20 000 habitants résideraient ou seraient usagers quotidiens du Longdoz. Il y a donc nécessité d'intervenir.

---

# Annexes

## Sources

### Monographies

JAMIN, Thérèse, ELSDORF, Michel. *Le Longdoz Autrefois*, Noir Dessin Production, 2009, 164p.

GOBERT, Théodore. *Liège à travers les âges, les rues de Liège*, 12t., Édition de 1975-1978.

### Études en ligne

HERBIET, Anouk. *Projet Médiacité à Liège*, 3 Décembre 2008, pdf. Disponible sur : <<http://www.lema.ulg.ac.be/urba/Cours/Cas/0809/mediaciteint.pdf>>

Ville de Liège, *Tableau de bord 2013*. Disponible sur : <<http://www.liege.be/telechargements/pdf/vie-communale/carte-de-visite/tableau-de-bord-2013.pdf>>

Ville de Liège, *Plan communal de mobilité*, Février 2004. Disponible sur : <<http://www.liege.be/telechargements/pdf/mobilite-1/le-plan-communal-de-mobilite/pcm2004complet.pdf>>

GRE LIEGE, *La Transurbaine Liège 1*, 2012, pdf. Disponible sur : <[http://www.gre-liege.be/wp-content/uploads/2013/08/GRE\\_TRANSURBAINE-BAT.pdf](http://www.gre-liege.be/wp-content/uploads/2013/08/GRE_TRANSURBAINE-BAT.pdf)>

ISOSL, *Nouvel hôpital le Valdor, qualité des soins, qualité de vie*, pdf, date inconnue. Disponible sur :

<[http://www.isosl.be/sites/inaugurationvaldor/brochure\\_Valdor.pdf](http://www.isosl.be/sites/inaugurationvaldor/brochure_Valdor.pdf)>

### Sites web

JAMIN, Thérèse. *Mon quartier le Longdoz*, (mise à jour le 23/10/15). Disponible sur : <<http://www.monquartierlelongdoz.net/index.html>>

Le Pôle Image de Liège (PIL). Disponible sur : <<http://www.lepole.be/>>

[Re]centres Bordeaux 2030 (Réf. du 22 Octobre 2015 ). Disponible sur :

<<http://www.bordeaux2030.fr/bordeaux-demain/recentres/marne-kleber>>

WIKIPEDIA L'ENCYCLOPEDIE LIBRE, *Longdoz*, (mise à jour le 9 mai 2012). Disponible sur : <<https://fr.wikipedia.org/wiki/Longdoz>>

WIKIPEDIA L'ENCYCLOPEDIE LIBRE, *Espérance-Longdoz*, (mise à jour le 22 Mars 2015). Disponible sur : <<https://fr.wikipedia.org/wiki/Esp%C3%A9rance-Longdoz>>

<https://fr.wikipedia.org/wiki/M%C3%A9diacit%C3%A9>

BOUTSEN, Bruno. *Pas d'effet Médiacité au Longdoz*, 29 Novembre 2012,

<<http://www.lalibre.be/regions/liege/pas-d-effet-mediacite-au-longdoz-51b8f502e4b0de6db9c8bd07>>

## Entretiens

- Thérèse Jamin, historienne et membre du Comité de quartier, et Olivier Dheur, Président du Comité de quartier,
- Emilie Thomas, animatrice-responsable de l'asbl Le Beau Mur
- Alice Croibien, animatrice à l'asbl Les Femmes Prévoyantes Socialistes,
- Lauranne Modolo, animatrice de l'asbl Peuples et Cultures,
- Témoignages d'habitants interrogés dans l'espace public.

## Crédits photographiques

Agathe Raimbault / Ingénieur paysagiste

François Schreuer / Administrateur de l'asbl urbAgora

## Illustrations

Agathe Raimbault / Ingénieur paysagiste

## Photographies aériennes

Bing Maps, (Réf. le 10 Octobre 2015). Disponible sur :  
<<https://www.bing.com/maps/>>

Service Public de Wallonie (Cartographie : Licence n° 150910-1422)

## Remerciements

ÉMILIE THOMAS de l'asbl du Beau mur / ALICE CROIBIEN de l'asbl des Femmes Prévoyantes Socialistes / ASBL PEUPLES ET CULTURES / THÉRÈSE JAMIN et OLIVIER DHEUR Membres et président du Comité de quartier / OLIVER DE WISPELAERE Ingénieur-Architecte.