

La transurbaine Liège



DES ACTIONS À MENER ...

CAPTER LES AUTOMOBILISTES

Capter les automobilistes est un enjeu important de la Transurbaine. Elle permet la diminution de la pression automobile dans les centres villes, de la pollution, de l'insécurité routière...

Une des actions majeures d'accompagnement de cet enjeu est la réalisation de **parcs-relais offrant entre 1.900 et 3.000 places**.

Plusieurs zones sont susceptibles d'accueillir ce type d'infrastructure de délestage. Elles doivent répondre à des critères précis pour être efficaces (proche des axes de pénétration - importance des flux de véhicules particuliers - la localisation sur la hiérarchie du réseau et par rapport au centre ville - la fréquence, la qualité et le tarif des transports publics - une politique de stationnement dissuasive en centre urbain).

Des réserves foncières doivent être dès à présent identifiées et mobilisées pour garantir les disponibilités nécessaires à la réalisation des zones de parquages.

La politique générale de mobilité à l'égard de la voiture doit tirer tout le parti du réseau en croix pour apaiser le centre urbain et particulièrement la place Saint-Lambert.

Les liaisons douces sont amplifiées entre les pôles (la passerelle entre l'esplanade des Guillemins et le CIAC est un exemple à suivre).

A l'extérieur de la ville apaisée, les limitations de vitesse sont développées sans toutefois empêcher les relations inter-quartiers par l'automobile.



(photo © Alain Janssens)

MIEUX VALORISER LE RÉSEAU FERRÉ ET CONNECTER LE RÉSEAU TCSP AUX GARES

Le réseau ferré liégeois présente un remarquable potentiel de complémentarité avec les autres réseaux de transports publics et de modes doux. La Transurbaine doit être un levier pour développer le Réseau Express Liégeois en :

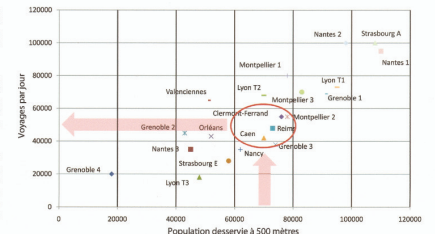
- Exploitant de nouvelles lignes (125A)
- Ouvrant de nouvelles stations (Vivegnis, Robermont, Boulevard de l'Automobile, Kinkempois, Ougrée-Bas, Pont de Seraing, Seraing, Val Saint-Lambert).
- Renforçant certaines lignes (L. 34 Liège-Palais / Liens, 37 Liège Guillemins / Verviers, 40 Liège Guillemins / Visé).
- Instaurant des correspondances avec les gares existantes (Ans, Angleur, Chênée, Guillemins, Herstal, Palais, Sclessin, ...).



FAVORISER LES PROJETS URBAINS À PROXIMITÉ DES AXES TCSP

Les projets doivent s'organiser le long de la Transurbaine suivant :

- Une dynamique équilibrée des flux entre le cœur de l'agglomération et sa périphérie pour éviter les congestions aux heures de pointes. Les fonctions économiques, résidentielles, scolaires sont réparties le long de la Transurbaine. Les mouvements se répartissent le long de la Transurbaine grâce à une programmation urbaine incitative.
- Une cohérence linéaire entre les portes de l'agglomération et son cœur. Les parcs-relais en relation avec les échangeurs autoroutiers importants, les gares principales ont un rôle de porte d'entrée de l'agglomération aux extrémités des axes. La transurbaine valorise les éléments paysagers structurants à proximité de son tracé comme la chaîne des terrils et la Meuse.
- Un positionnement des projets dans une vision globale orientant les futurs développements urbains au sein du centre de l'agglomération liégeoise. Les sites qui sont plus périphériques à la Transurbaine ne devront pas être urbanisés avant que les perles le long des axes ne soient réalisées. La faiblesse actuelle du marché immobilier liégeois ne garantit pas la réussite de la reconversion si les opérations urbanistiques d'envergure sont non prioritaires et dispersées en dehors des axes de la Transurbaine.



La fréquentation de l'axe 2 de la Transurbaine est estimée à environ 50.000 voyageurs par an et la population potentiellement desservie à environ 70.000 habitants. Cela correspond à des lignes de tramway de Caen, Reims, Grenoble... (Egis Rail)

RESTRUCTURER L'URBANISATION DU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION

L'insertion de la Transurbaine restructure le centre de l'agglomération en s'appuyant sur les quatre villes en développant les thématiques suivantes :

- Valoriser les espaces ouverts de la ville minière laissés en friche par les charbonnages. Un parc paysager est connecté à la Transurbaine. Ce parc renouvelle l'attractivité des communes qui ont une dynamique immobilière faible voir en décroissance.
- Les pôles métropolitains de la ville dense sont interconnectés et l'extension du réseau piéton de la ville apaisée est soutenue par le relèvement de la qualité des espaces publics.
- La ville industrielle est en lente mutation avec des difficultés d'assainissement concernant les sites occupés par les industries lourdes. Les retours d'expérience sur la réaffectation de sites similaires comme dans la vallée de la Ruhr (Emscher Park) servent de sources d'inspiration pour confiner les friches difficilement traitables et respecter les caractéristiques paysagères héritées.
- Instauration d'une transition entre la structure extensive de la ville émergente et la densification progressive de la ville minière. L'urbanisation est contenue en limitant le long des grandes infrastructures logistiques (autoroutes, aéroports, TGV fret).



© Studio 010 - Secchi - Vignaro

PERMETTRE UN REPORT D'USAGERS BUS VERS LE RÉSEAU TCSP

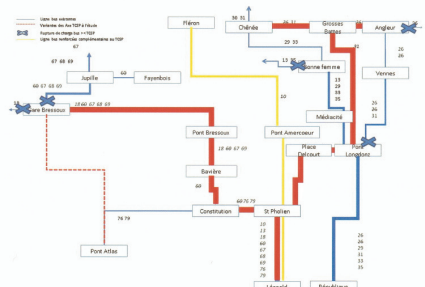
Les comportements de déplacements en transport en commun actuels utilisent la place Saint-Lambert comme nœud d'échange vers les quatre points cardinaux de l'agglomération. Une demande pour un futur réseau est préexistante et la Transurbaine y répond.

Ces comportements sont actuellement fortement induits par la structuration des lignes actuelles qui convergent en très grande majorité soit vers la place Saint-Lambert, soit vers la gare TGV des Guillemins.

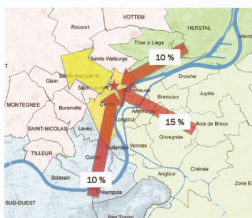
L'implantation de la Transurbaine devrait être accompagnée d'une nouvelle structure du réseau transport en commun par la mise en place de pôle d'échange ou de rabattement entre les lignes de desserte de quartiers et la Transurbaine.

Par ailleurs, la charge de trafic automobile empruntant la N3 au cœur de l'agglomération confirme le besoin identifié de traversée est/ouest/nord/sud de l'agglomération. La réactualisation des plans communaux de mobilité intégreront le nouveau fonctionnement de circulation imposé par la Transurbaine.

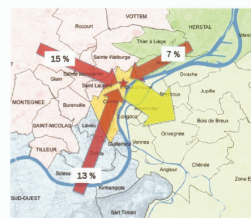
Son insertion nécessitera des changements radicaux de la manière de circuler en centre urbain notamment par utilisation exclusive de d'axes importants autour de la place Saint-Lambert.



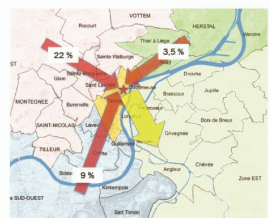
Hypothèses de restructuration du réseau de bus dans le cadre de la mise en oeuvre de la Transurbaine CREAT



Part des différentes origines des flux en direction du Nord-Ouest (Place Saint-Lambert)



Part des différentes origines des flux en direction de l'Est (Gare Léopold)



Part des différentes origines des flux en direction de l'Est (République Française) (Cronjager, CREAT, 2011)