

Et si le tram passait par le quartier St Léonard...

Quelques hypothèses de travail
mai 2012



Le tram dans la rue Maghin... (photomontage)

1. Introduction

Le sujet a déjà été abordé à de nombreuses reprises : le gouvernement wallon a opté pour un passage du tram sur les quais plutôt qu'à travers le quartier Saint-Léonard. Dans certaines réunions publiques, ce choix a été justifié par les représentants de l'autorité régionale au motif des « centaines d'expropriation » qu'aurait impliqué un passage par l'intérieur du quartier. Le présent document vise à ramener un peu de mesure dans cette discussion, en objectivant l'impact réel qu'aurait un passage du tram dans le quartier, défendu depuis longtemps par urbAgora.

Nous formulons ici plusieurs propositions qui ont pour but d'alimenter le débat urbain. Pourquoi la mobilité interne du quartier ne profiterait-elle pas, en effet, de la nouvelle ligne de tram ? Différents tracés ont donc été imaginés afin d'évaluer le potentiel tant du point de vue de l'implantation de la ligne de tram à l'échelle de la ville que de son insertion dans le quartier.

Pour cette réflexion théorique, nous nous sommes basés sur les hypothèses techniques suivantes : un rayon de braquage minimum de 25 m, 3 m de passage libre par voie de tram (soit 6 m pour une double voie rectiligne) et des arrêts de 40 m de long et d'au moins 2 m de large.

2. Le quartier Saint-Léonard

Prenons le temps, pour les lecteurs peu familiarisés avec les lieux, de décrire en quelques mots le quartier Saint-Léonard.

Il se trouve en bordure du centre historique, entre la Meuse et les coteaux de la citadelle. Pourtant le quartier a très peu de liens tant avec la Meuse qu'avec la citadelle, deux espaces au potentiel naturel et récréatif à l'échelle de la cité liégeoise. En effet, une autoroute urbaine (4 bandes) coupe le quartier du fleuve tandis que le chemin de fer constitue une barrière avec les verts chemins de la Citadelle.

La densité du quartier Saint-Léonard est relativement élevée 47 habitants/ha (ce qui en fait le huitième quartier le plus dense de la Ville)¹. Il compte plus de 12.000 habitants, une population plutôt jeune et près de 30% d'étrangers (en particulier près de 1000 Italiens).

Le tissu du quartier est constitué de maisons mitoyennes de type unifamilial au gabarit Rez + 1 (étage) + toiture bordant des parcelles en intérieur d'îlot dédiées à de la petite industrie. La frange du quartier donnant sur le quai est plutôt caractérisé par des immeubles à appartements rappelant le front bâti de la Mer du Nord.

Suite au déplacement de l'industrie vers les zonings en périphérie de ville, de nombreuses infrastructures sont abandonnées ou parfois colonisées par des poches de garages, conférant ainsi au tissu mixte industrio-résidentiel des allures de gruyère.

La trame du quartier est rythmée par une série de place publiques : la plus grande marquant la marge du quartier est l'esplanade Saint-Léonard, vide laissé par l'ancienne enceinte dans le tissu urbain. Trois places plus petites et plus locales aèrent le quartier : Vieille Montagne, Nouvelle et Vivegnis.

Le quartier abrite plusieurs écoles primaires de quartier et une école secondaire à l'échelle de la ville.

La rue Saint-Léonard se marque par son caractère commerçant, aujourd'hui en déclin, impression donnée par les nombreux commerces vides ou transformés en logements. Toutefois, trois noyaux commerçants sont encore identifiables

¹ Tableau de bord de la population, 2006.

actuellement. Le premier est situé au niveau de l'esplanade Saint-Léonard, le second compris entre la rue Mosselmann et la rue Troclet, et enfin autour de l'Eglise Sainte-Foy.

Les espaces de jeux se comptent sur les doigts de la main. Quelques uns sur la place de la Vieille Montagne, un terrain de foot en intérieur d'îlot à l'angle de la rue de la Brasserie et rue Vivegnis,... Les coteaux sont visibles du quartier mais ne sont accessibles actuellement que via l'Esplanade Saint-Léonard, la passerelle du Baneux et dans le futur par la passerelle projetée par l'Atelier d'Architecture Alian Richard.

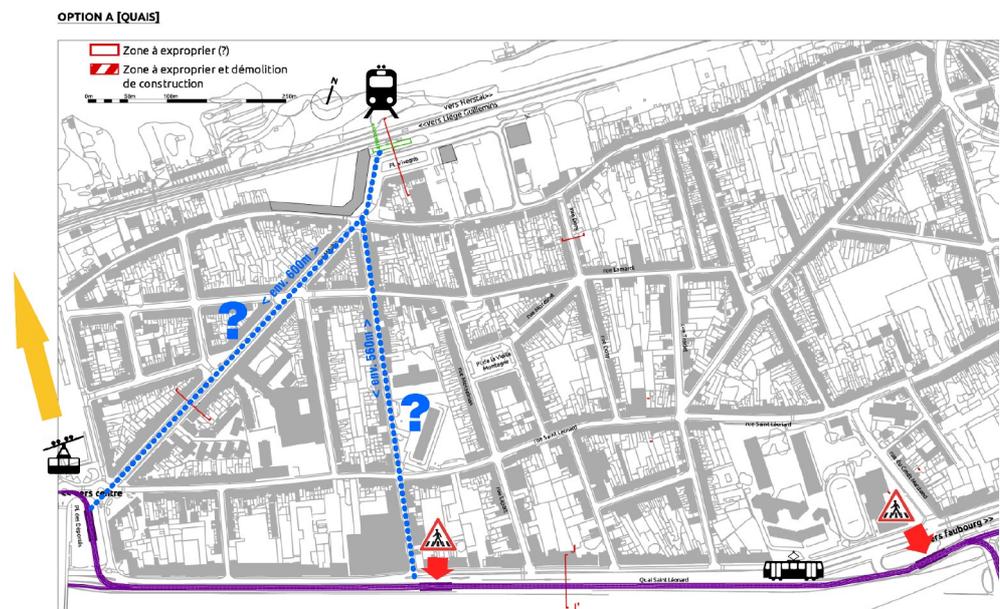
La structure viaire du quartier est constitué par des rues très étroites notamment trois longues rues parallèles à la Meuse rue Vivegnis, rue Larmarck et rue Saint-Léonard. Ces deux dernières en sens unique permettent le transit local entre quartier et accueillent plusieurs lignes de bus. Aujourd'hui le train longe le quartier mais ne s'arrête plus à la place Vivegnis.

3. Le projet du gouvernement

3.1. Le choix le plus simple à mettre en oeuvre

Le tracé retenu par le gouvernement (illustration 1) est d'évidence le plus aisé à réaliser :

- L'absence d'expropriation sur ce tracé favorise la rapidité d'exécution du projet, et donc le respect de l'échéance de 2017.
- L'impact sur le quartier est faible. Peu de nuisances sonores. Peu de places de stationnement perdues.
- Le recours à un site propre intégral et rectiligne, le petit nombre d'arrêts (seulement deux arrêts intermédiaires entre la place des Déportés et Coronmeuse), le choix d'une implantation le long du fleuve (peu d'interférences avec le reste du trafic),... favorisent la vitesse commerciale.



3.2. Des inconvénients importants

Ce tracé présente cependant plusieurs défauts majeurs :

- Il offre une assez mauvaise desserte du quartier. Même si l'on annonce le

maintien d'un service de bus dans le quartier (une fusion des lignes 1 et 4 pour relier Coronmeuse aux Guillemins via Outremeuse et le Longdoz ?), il est vraisemblable que la desserte du quartier sera moins bonne qu'actuellement.

- Il ne permet aucune intermodalité avec le chemin de fer, alors même qu'aucun point d'échange entre le tram et la L34 n'est actuellement envisagé au Nord des Guillemins et que la place Vivegnis offre un potentiel remarquable. Ce tracé obligera aussi à choisir, si le téléphérique est réalisé, entre une connexion avec le train et une connexion avec le tram, alors qu'un tracé intérieur au quartier permettrait un point unique de connexion entre ces trois modes de transport.

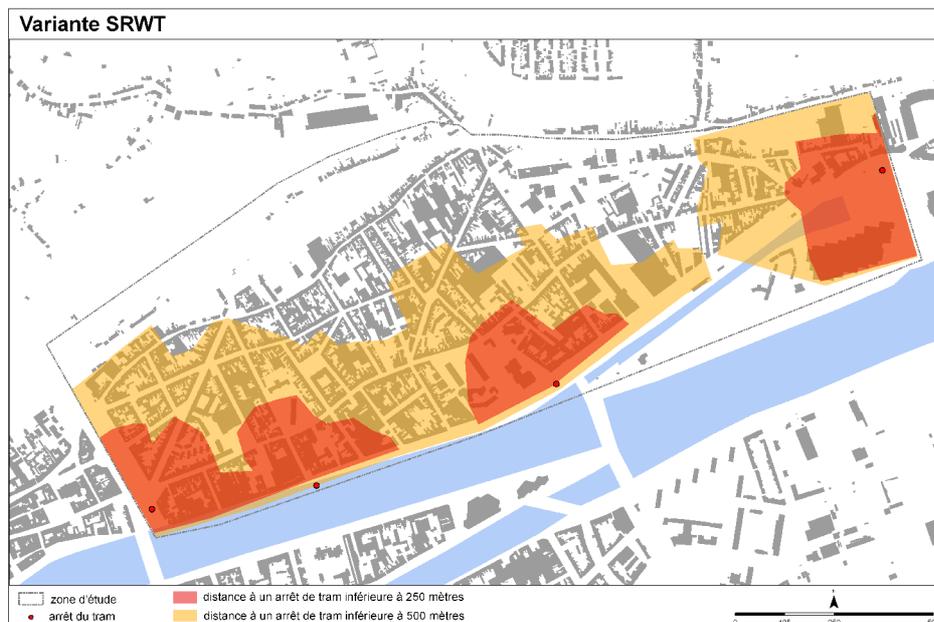


Illustration 2: zones du quartier desservies par le tracé gouvernemental (les zones situées à 250 m et 500 m d'un arrêt).

3.3. Quelques améliorations envisageables

Même si nous préconisons un tracé intérieur au quartier, plusieurs propositions d'améliorations devront néanmoins être envisagées si ce tracé est retenu.

3.3.1. Un arrêt supplémentaire au milieu du quai de Coronmeuse

Entre l'arrêt situé au pied du Pont Atlas et l'arrêt de Coronmeuse, la distance est d'environ un kilomètre. Nous préconisons donc l'implantation d'un arrêt supplémentaire, à hauteur du site des « Forges », permettant de desservir le quartier Jolivet mais aussi le parc (via une passerelle sur l'ancien canal). Cette proposition concerne tous les tracés examinés ici.

3.3.1. Sécurisation des accès

Ne pourrait-on pas envisager le déplacement du site propre du tram le long des immeubles, à la manière du site propre du bus actuel ? (illustration 3). Voici une coupe testant cette possibilité. Permet de sécuriser l'accessibilité aux arrêts de tram, en effet, l'utilisateur ne devra pas traverser les 4 bandes de circulation...

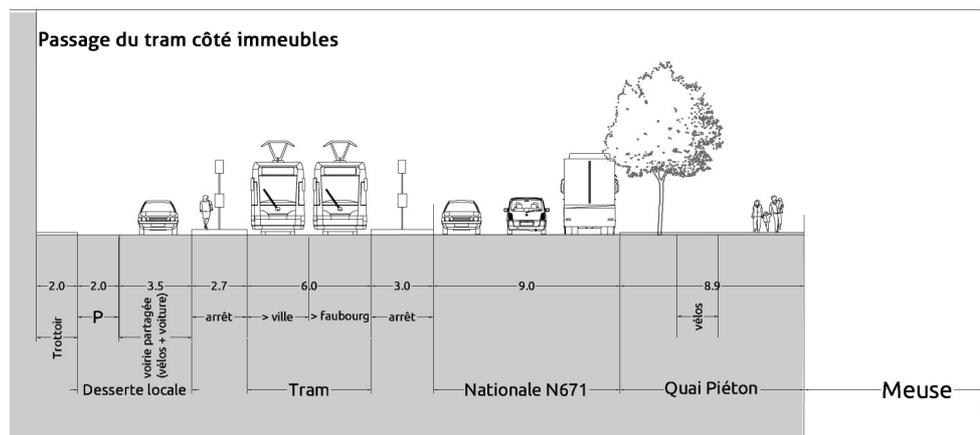
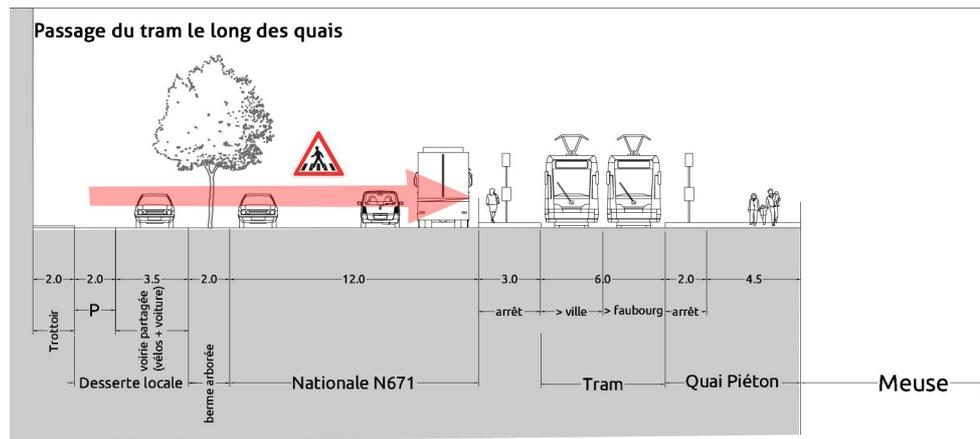


Illustration 3: proposition d'implantation du tram côté immeubles plutôt que côté fleuve, sur le quai St Léonard.

3.3.2. Connexion tram – chemin de fer

Si le réseau REL se concrétise, la réouverture de l'arrêt ferroviaire de la place Vivegnis est probable. La distance entre cette station et les arrêts de tram les plus proches (+/- 600 m entre la station Vivegnis et la Place des Déportés et +/- 560 m avec l'arrêt de la rue Marengo) est trop importante. D'autres solutions devront donc être envisagées. Le passage d'une ou plusieurs lignes de bus (ou l'implantation d'un terminus) par la place Vivegnis) est-il envisageable ? Quoi qu'il en soit, il faudra faciliter les cheminements cyclo-pédestres dans les rues Maghin et Marengo par exemple (pistes cyclables , trottoirs XXL ou espaces partagés dans la rue Marengo).

3.3.3. Connexion tram - téléphérique

Si le tram emprunte le tracé actuellement retenu, il est très probable que la gare aval du téléphérique s'implante au niveau de la place des Déportés, pour assurer la connexion avec le tram et bénéficier d'une position plus centrale que place Vivegnis (proximité du quartier historique, d'Outremeuse, de la Batte,...).

Cette localisation présente cependant certaines faiblesses.

1° La consommation d'un espace public accueillant des manifestations mais également les jeux des enfants du quartier. Or, il manque d'espace public extérieurs pouvant les accueillir dans le quartier.

2° L'absence d'une connexion avec le chemin de fer. La connexion CHR – Téléphérique – Chemin de fer permettrait de drainer l'ensemble de l'agglomération liégeoise.

4. Trois alternatives possibles

Il est possible de concevoir plusieurs tracés qui desservent mieux le quartier et permettent la création d'un pôle d'intermodalité place Vivegnis. Nous en avons retenu trois. Toutes empruntent la rue Maghin pour rejoindre la place Vivegnis (illustration 4), où l'on trouve la connexion avec le chemin de fer (et éventuellement le téléphérique) avant d'emprunter différents chemins pour rejoindre le Pont Atlas.

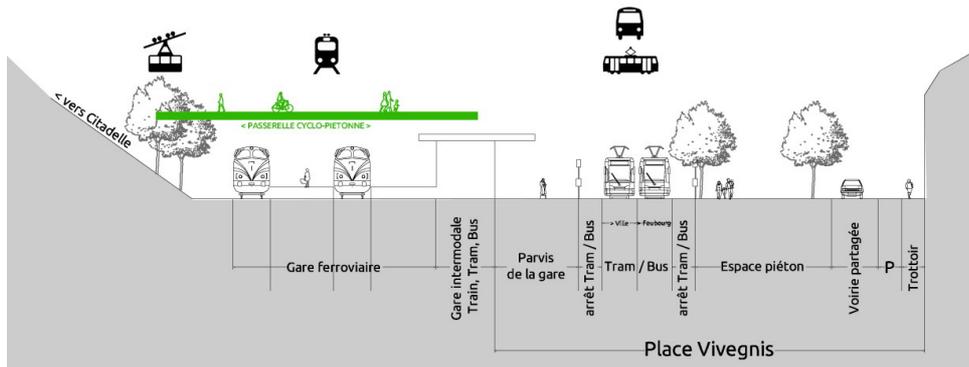


Illustration 4: Coupe de la place Vivegnis en station intermodale train, tram & téléphérique (et éventuellement bus).

Toutes trois se prolongent ensuite vers la brasserie Haecht, derrière laquelle elles passent. Si l'une de ces hypothèses est retenue, il sera donc nécessaire de trouver une nouvelle place pour le terrain de minifoot situé derrière la brasserie.

L'impact de chacune de ces propositions est lourd sur le stationnement en voirie (plusieurs dizaines de places supprimées, au minimum). Le stationnement automobile devrait être géré différemment. Si des places de stationnement en accotement pour (au moins) les déchargements éventuels sont prévues, il sera aussi nécessaires de trouver des solutions de parking hors voirie (poches de parking en intérieur d'îlot², sillo à voitures, ou stationnement en sous-sol pour les éventuels nouveaux projets immobiliers).

Le choix d'amener le tram dans le quartier implique aussi certains nuisances (bruit et vibrations). Dans les lignes droites, ces nuisances seront moins importantes que celle des bus. Ce ne sera pas le cas dans les virages.

Ces différents scénarios offrent tous trois l'opportunité de repenser certains aspects du fonctionnement du quartier autour du tram. Ils supposent donc une mise à jour du schéma directeur du quartier (illustration 5).

Comme tout tissus urbain ancien, les rues sont étroites. Le passage du tram dans ces rues ne permet pas de gérer la voirie en faisant un partage traditionnel, c'est-à-dire un trottoir, une bande de stationnement, un espace de circulation, une seconde bande de stationnement éventuelle et un second trottoir. D'autre part pour optimiser le fonctionnement du tram il est souhaitable que celui-ci circule en site propre. Or à l'intérieur du quartier cette option n'est pas systématiquement possible. Il est donc important d'envisager tant la circulation dans le quartier et celle du tram de manière différente. On pourrait imaginer que la palette des espaces partagés : zone 30, zone 20 (espace partagé strict) ou espace de convivialité (20 km/h avec livraisons autorisée pour les commerces) soient mises en oeuvre. Cette disposition permettre de hiérarchiser les rues (rues de liaison interquartier, rues exclusivement locales) et de restreindre l'accès des rues aux seuls résidents et aux transports en communs.

² Trouver des poches de stationnement en intérieur d'îlot a déjà été imaginé dans le schéma directeur de Saint-Léonard de 1997. Cette solution doit être très soigneusement mise en oeuvre car de l'espace public est implanté en intérieur d'îlot (question d'intimité, accès à l'arrière des habitations, problèmes potentiels de voisinages).

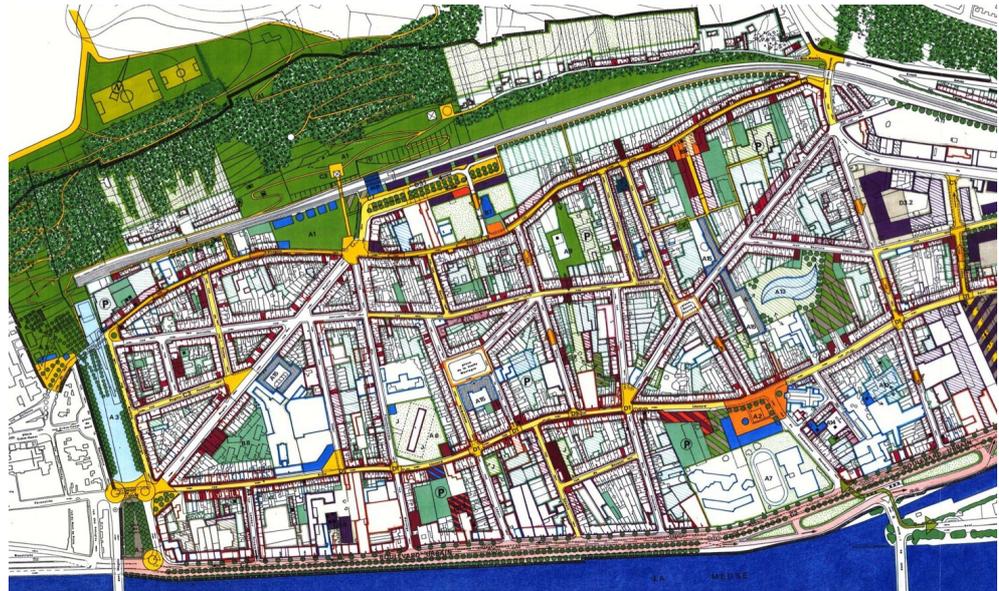


Illustration 5: Extrait du schéma directeur du quartier

4.1. Le tracé « Dony »

La première proposition (illustration 7) emprunte les rues Maghin, Dony, Saint-Léonard et Commandant Marchand. Elle prévoit des arrêts place Vivegnis, rue St Léonard et au pied du Pont Atlas (plus deux arrêts supplémentaires éventuellement envisageables au milieu de la rue Maghin et au niveau de l'église Ste Foy). Elle implique l'expropriation et la démolition de 13 immeubles (et la reconstruction d'un front bâti dans la rue Saint-Léonard entre les rues Dony et Troclet, cf. Illustration 6) et l'expropriation d'une bande de terrain le long de la rue Commandant Marchand. La reconstruction d'un ensemble d'immeubles pour suturer la saignée pourra avoir une certaine ampleur. Elle devra en tout état de cause être envisagée directement (et donc financée dans l'enveloppe du tram) sous peine de se retrouver face à une balafre qui pourrait perdurer longtemps dans un lieu très sensible du quartier.

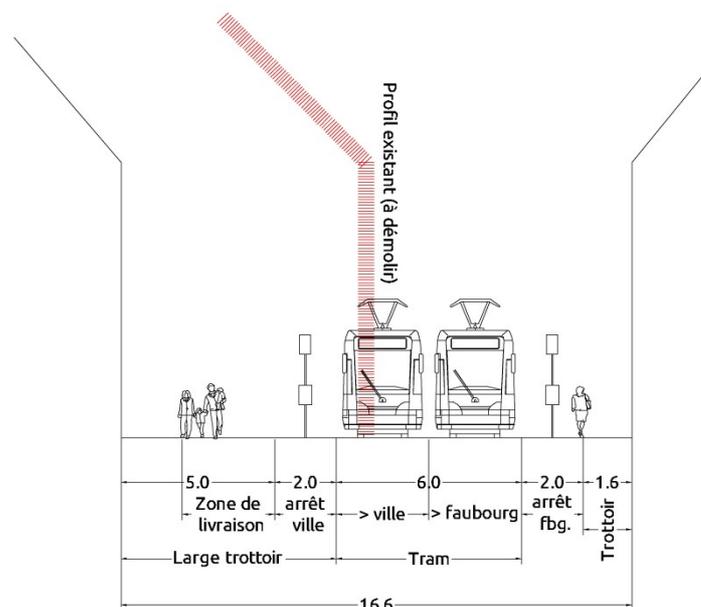


Illustration 6: Implantation d'un arrêt rue Saint-Léonard, entre les rues Dony et Troclet.

Elle est compatible avec le maintien d'une circulation automobile longitudinale dans le quartier (notamment via la rue Lamarck, qui n'est pas touchée par ce tracé). Dès lors qu'elle entraîne la coupure de la rue Saint-Léonard, elle implique cependant une reconfiguration complète des quais, pour permettre plusieurs accès au quartier depuis celui-ci.

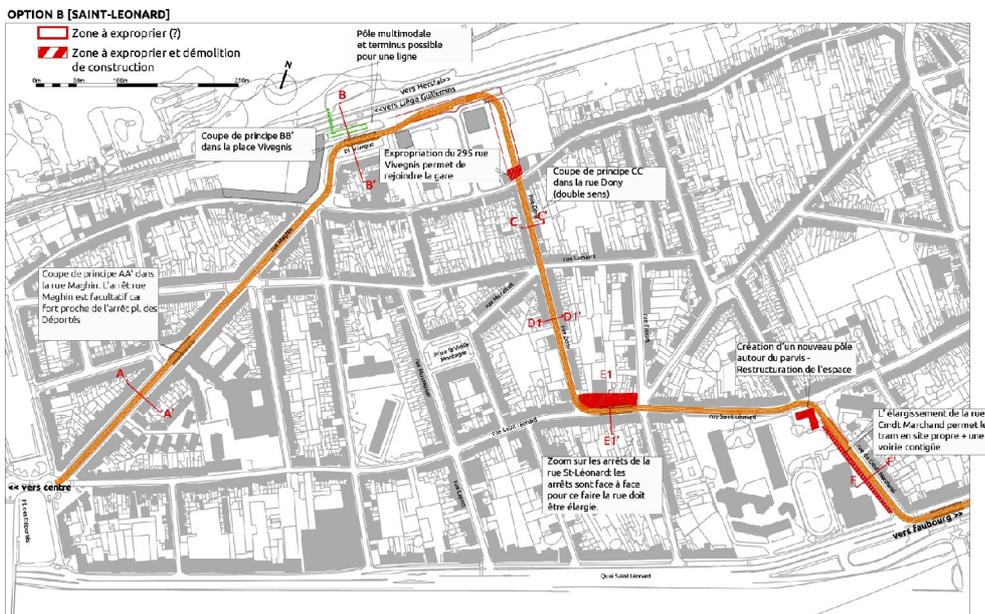


Illustration 7: tracé alternatif permettant le passage du tram dans le quartier

Ce tracé offre une desserte remarquable du quartier : seuls les alentours du Pont des Bayards (déjà desservis par le bus 24) se trouvent à plus de 500 m du premier arrêt de tram (illustration 8). 4915 logements (dans le périmètre étudié) sont situés à moins de 500 m d'un arrêt, contre 4776 dans l'option « Vieille Montagne » (cf. Infra) et 3891 si le tracé gouvernemental est retenu.

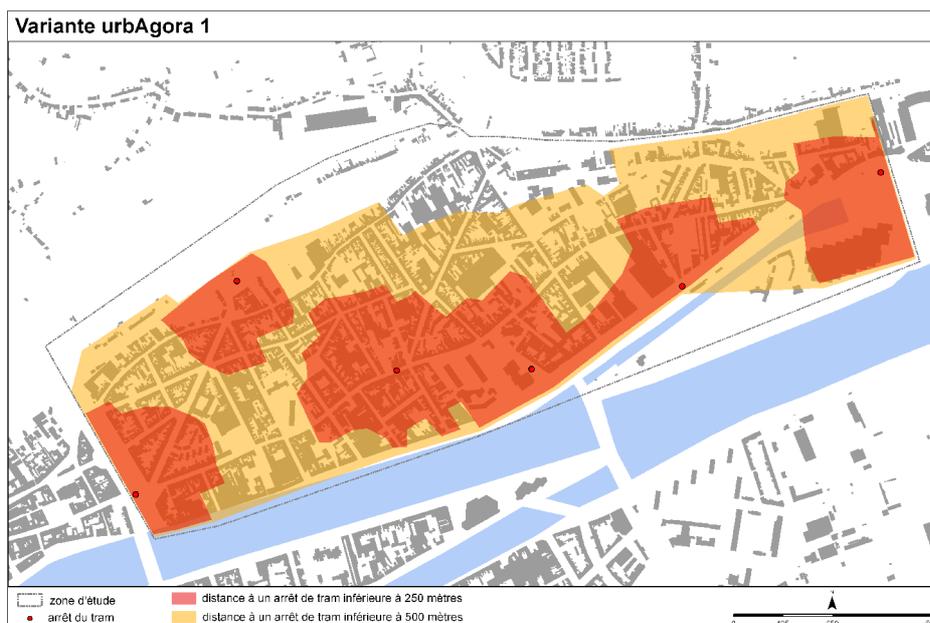


Illustration 8: Zones desservies par le tracé "Dony"

En ce qui concerne le parvis de l'église Sainte-Foy, le schéma directeur prévoit de déplacer la bibliothèque et de créer à la place un nouvel espace public. Le

passage du tram à cet endroit permettrait d'accélérer ce processus. Les immeubles qui doivent entourer ce nouvel espace public pourraient également servir à reloger les personnes concernées par les 13 expropriations envisagées dans ce premier scénario (ou les 7 du scénario suivant).

4.2. Variante « Troclet »

Le second scénario (illustration 9) est une variante du précédent, qui scinde la ligne et emprunte la rue Troclet pour éviter la démolition de tout un front de rue. Son impact est donc moindre sur le quartier. La séparation des deux voies du tram dans deux voiries différentes représente aussi une légère perte de lisibilité du réseau.

Ce second scénario implique cependant la démolition de plusieurs coins d'immeubles (7 immeubles au total à démolir) et la reconstruction de nouveaux immeubles d'angles (on sait qu'il est très important de ne pas laisser en jachère les angles d'un îlot urbain). La reconstruction de ces angles pourrait être une manière de jalonner le tracé du tram avec des petites constructions d'architecture audacieuse.

Le nombre de places de stationnement à remplacer (69) est un peu inférieur à celui du scénario précédent (79).

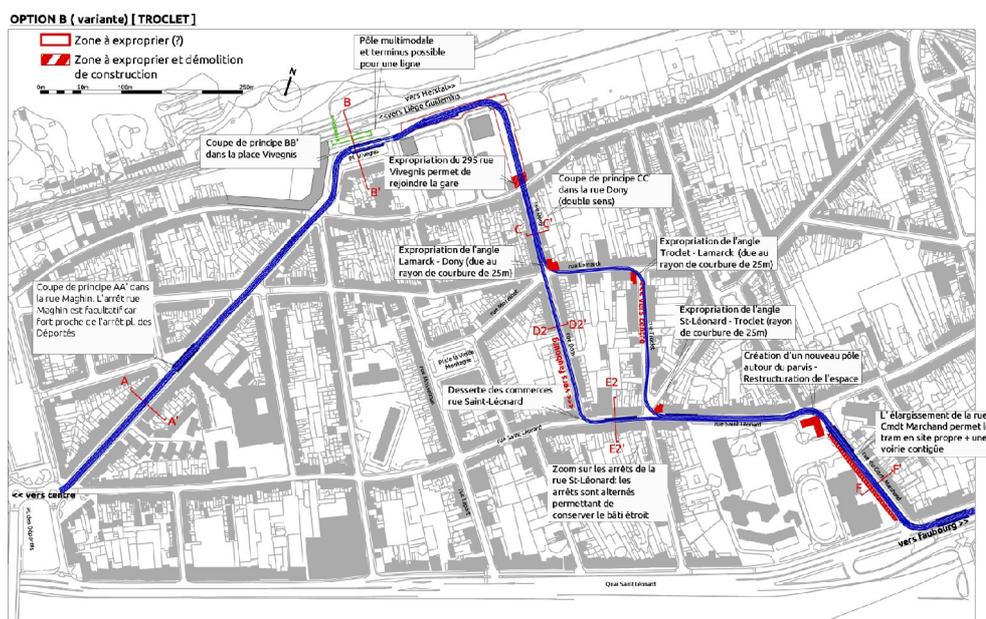


Illustration 9: Variante « Troclet »

4.3. Via la place Vieille Montagne

Le troisième hypothèse (illustration 10), qui emprunte les rues de Moresnet, Mosselman et Laport et dessert la place Vieille Montagne (illustration 12), permet une traversée du quartier presque sans dégâts : une seule expropriation est nécessaire. Elle combine aussi la traversée du quartier à une desserte sur les quais.

C'est l'hypothèse qui maximise le nombre de logements biens desservis (i.e. Situés à moins de 250 m d'un arrêt) : 2550, contre 2167 dans l'hypothèse « Dony » (et sa variante) et 1668 dans le projet gouvernemental (illustration 11). C'est aussi, avec son tracé plus long et ses cinq arrêts intermédiaires entre Déportés et Coronmeuse, le tracé le plus lent. Nous ne disposons pas de toutes les données nécessaires à estimer les temps de parcours des différents tracés. On peut cependant considérer que celui-ci prendra entre 2 et 3 minutes de plus que le tracé gouvernemental.

OPTION C [VIEILLE MONTAGNE]

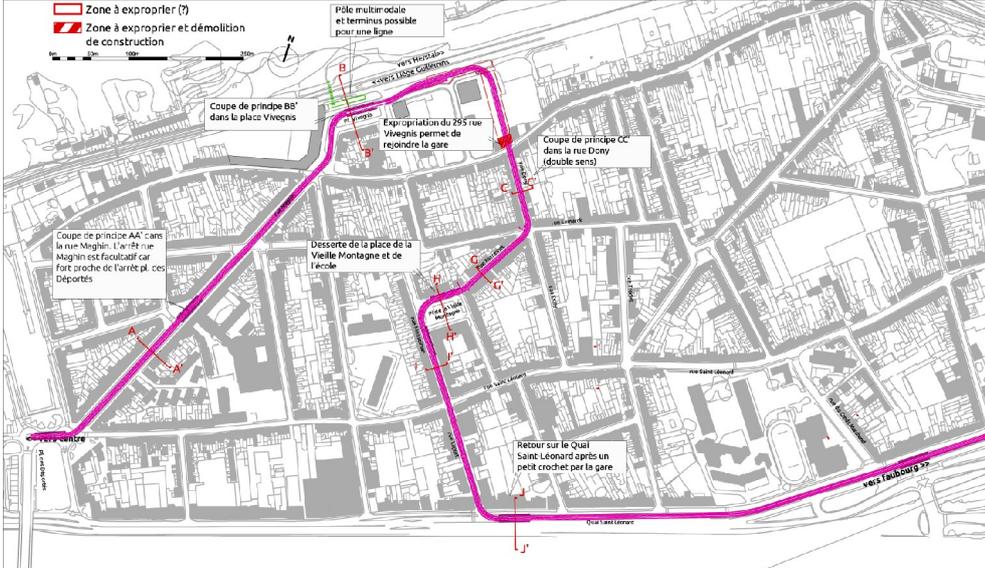


Illustration 10: Tracé « Vieille Montagne »

Variante urbAgora 2

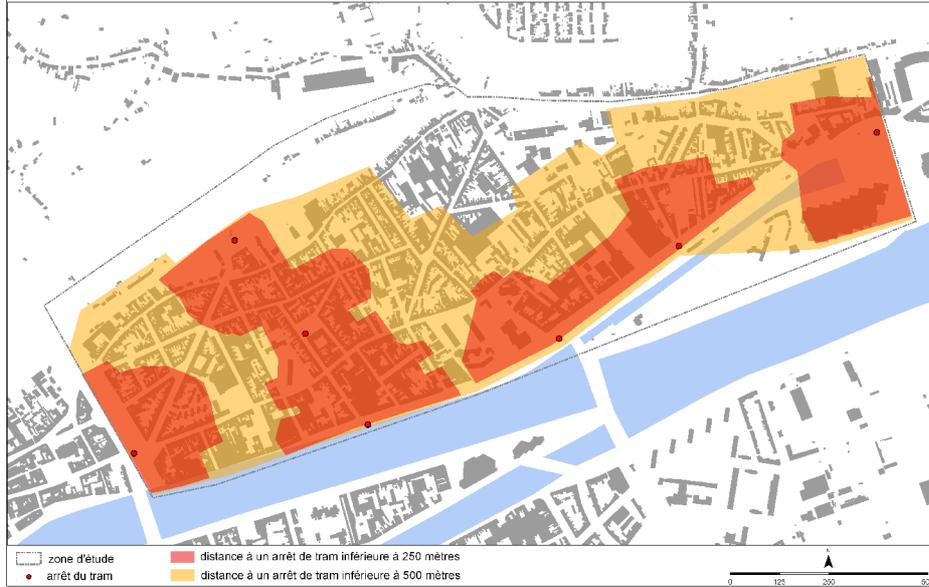


Illustration 11: zones desservies par le tracé « Vieille Montagne »

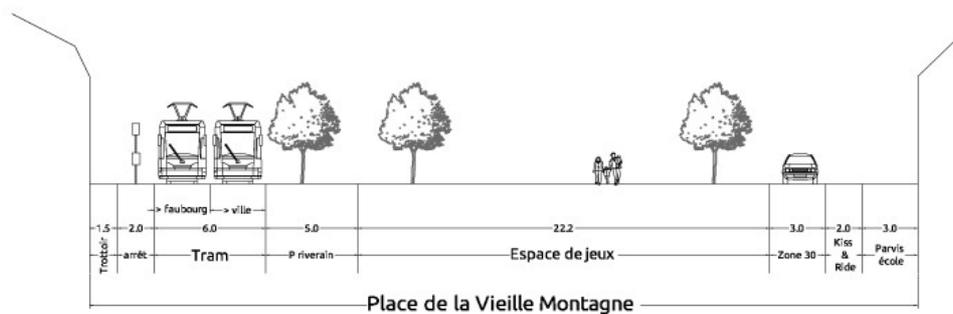


Illustration 12: Coupe de l'implantation du tram sur la place Vieille Montagne

5. Quel projet pour le quartier ?

Faire passer le tram dans le quartier Saint-Léonard n'a de sens qu'avec un projet d'ensemble pour le quartier.

Il est possible d'utiliser le tram comme levier pour accélérer la rénovation du quartier entamée en 1998 et la mise en oeuvre du schéma directeur.

- Implanter des espaces récréatifs à l'intérieur du quartier, développement de terrasses ou de jardins individuels (peu d'espaces publics).
- Accentuer le développement de logements publics. En effet, la présence importante de logements publics tant sociaux que moyens permet le contrôle des loyers dans une zone.
- Réactivation de commerces ou proposer un programme de transformation de vitrine en nouvelle façade d'habitation permettant de restructurer les rues. Le développement d'espaces « tampon » semi-public, semi-privé entre le rez-de-chaussée habité et la voirie augmenterait l'intimité du rez-de-chaussée habité et de trouver des lieux potentiels de convivialité (nécessaire dans un quartier où il y a peu de lieux publics extérieurs).
- Développement des intérieurs d'îlot est une solution au manque d'espace de stationnement et de récréation. Par contre cette question doit être traitée très soigneusement de manière à prendre en compte les questions d'intimité à l'arrière de logements et de gestion d'un espace public en intérieur d'îlot.
- Restructuration des espaces publics, et notamment la question de la traversée cyclo-pédestre du quartier.
- Redéploiement des transports en commun.

Peut-être faut-il d'abord commencer par une mise à jour du schéma directeur intégrant les derniers développements du quartier, le projet du tram et pourquoi pas l'idée du téléphérique ?

6. Conclusion : un choix politique et urbain

Le passage ou non du tram dans le quartier est d'abord une question de projet urbain et de choix politique. Est-ce que la première mission d'un transport en commun est la rentabilité maximale ou le service à la population ? C'est également un projet difficile car il exige de la part du maître d'ouvrage un soin particulier de planification et de concertation avec les habitants du quartier.

Avec le soutien de la
Fédération Wallonie-Bruxelles,
secteur de l'éducation permanente
educationpermanente.cfwb.be



F É D É R A T I O N
W A L L O N I E - B R U X E L L E S

Nous contacter

urbAgora asbl

(a) En Pierreuse 19-21

4000 Liège

(e) secretariat@urbagora.be

(w) <http://urbagora.be>