



# Cadre de l'étude

## OBJECTIFS ET DÉMARCHES

En mars 2010, le GRE (Groupe de Redéploiement Économique Régional) a chargé le consortium CREAT d'étudier la valorisation du Croissant d'Or par la mise en service d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) entre Ans et Chênée.

Ce TCSP doit être complémentaire à l'axe 1 de tramway qui est en cours d'élaboration entre Jemeppe et Herstal. La mise en place de lignes de bus renforcées en direction de ces deux axes structurants sera quant à la restauration du réseau de bus qui sera également décidé par le Gouvernement wallon en avril 2010.

En septembre 2010, le Gouvernement wallon a sollicité le GRE pour étendre la présente étude en vue d'établir une réflexion sur l'urbanisation aux extrémités de l'axe 1.

L'étude s'inscrit à la suite du PUM (Plan Urbain de Mobilité), elle couvre le centre de l'agglomération délimité par les autoroutes E40-E42-A604 et les contreforts des plateaux du Condroz et du Pays de Herve. Elle couvre les communes d'Ans, Saint-Nicolas, Grâce-Hollogne, Liège, Herstal et Seraing.

La Transurbaine a pour objectif de mettre dans une organisation polycentrique le centre de l'agglomération liégeoise en articulant les différents pôles de développement urbain avec le transport en commun.

Consortium  
CREAT  
Egis Rail  
Studio 010 Secchi Viganò  
Haumont - Scholasse & Partners  
Doublepage

# 1 Défi 1

## RENFORCER LE POSITIONNEMENT DE LIÈGE DANS LA CONCURRENCE DES MÉTROPOLIS

### 1 Inscrire Liège dans la dynamique de redéploiement transfrontalière

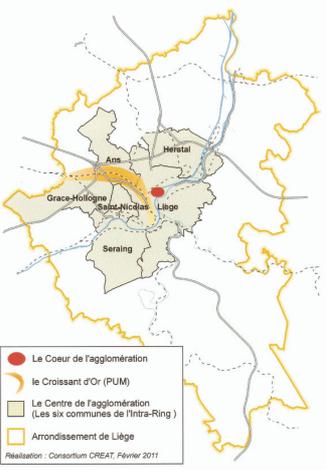
- LE CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION DOIT RETROUVER SON POIDS DÉMOGRAPHIQUE PRÉDOMINANT
- LES PROJETS URBAINS ET ÉCONOMIQUES DOIVENT ÊTRE REGROUPÉS ET DENSIFIÉS AUTOUR DE LA TRANSURBAINE POUR GÉNÉRER DES EFFETS D'ENTRAÎNEMENT
- LE CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION DOIT S'INSCRIRE DANS LA DYNAMIQUE DE RENOUVEAU URBAIN DURABLE

### 2 Améliorer la desserte interne de la métropole à partir des réseaux internationaux et nationaux

- LA TRANSURBAINE DOIT FACILITER L'ACCÈS AU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION À PARTIR DE LA GARE TGV LIÈGE-GUILLEMINS
- LA TRANSURBAINE DOIT FACILITER L'ACCÈS AU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION À PARTIR DES DIX GARES SNCB
- LA TRANSURBAINE DOIT FACILITER L'ACCÈS AU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION À PARTIR DU RÉSEAU AUTOROUTIER

### 3 Renforcer le degré d'urbanité

- LA TRANSURBAINE DOIT SOUTENIR LA RECONVERSION ÉCONOMIQUE VERS UNE VILLE DE L'INNOVATION ET DE LA CRÉATION



Carte des 6 communes du centre de l'agglomération concernées par la Transurbaine. CREAT

# 2 Défi 2

## STRUCTURER LE TERRITOIRE DE L'AGGLOMÉRATION

### 1 Appuyer la restructuration du centre de l'agglomération sur la diversité urbaine

- La ville dense compte plus de quatre-vingts habitants à l'hectare et offre une grande intensité et mixité des fonctions.
- La ville industrielle ou ville de l'acier. La densité de population et d'emploi est nettement plus faible (moins de dix habitants par hectare).
- L'ancienne ville minière qui s'est progressivement « résidentialisée » est fortement marquée par le relief vallonné aux rues bordées de maisons avec jardins et par la présence des espaces non bâtis comme les terrils, les bois, les jardins ouvriers, les reliquats agricoles.
- Sur les plateaux s'étend la ville émergente peu dense et surtout accessible par la route, composée de lotissements résidentiels et de zones d'activité économique aux abords des autoroutes et de l'aéroport. Le zonage monofonctionnel et la dispersion des activités empêchent la structuration d'une centralité forte.

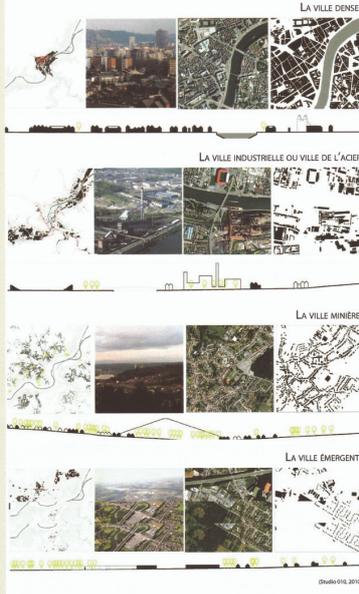
### 2 Atténuer les ruptures imposées par les infrastructures et faciliter leur franchissement

### 3 Mettre en valeur les sites stratégiques le long des axes : le collier de perles

Les perles correspondent à des sites stratégiques en raison de la présence de grands équipements ou d'un potentiel foncier à valoriser. Elles devraient être reliées par la Transurbaine.

### 4 Appuyer la restructuration du centre de l'agglomération sur la diversité urbaine

Les quatre villes (dense, minière, émergente et industrielle) sont articulées par deux grands axes historiques traversant : la Meuse et la N3. En outre des dynamiques fonctionnelles les affectent.



GRE Liège, CREAT, EGIS RAIL, STUDIO 010 SECCHI VIGANO, HAUMONT-SCHOLASSE & PARTNERS



# 3 Défi 3

## RENFORCER L'IDENTITÉ ET LA QUALITÉ DE VIE PAR DES ESPACES PUBLICS DURABLES

### 1 Reconquérir les espaces publics du cœur de l'agglomération

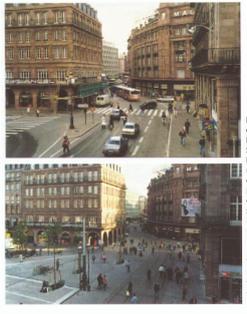
Le diagnostic a souligné le manque de mise en valeur, de lisibilité et de qualité des espaces publics du cœur de l'agglomération et l'omniprésence de la voiture et des bus.

### 2 Requalifier les grandes artères

Le processus de réappropriation des axes majeurs se poursuit avec la récente requalification des quais en rive gauche selon le schéma de Michel Corajou.

### 3 Affirmer une qualité et une identité d'aménagement urbain au sein du centre de l'agglomération

Les axes de la Transurbaine seront dotés d'un aménagement de façade à façade cohérent, d'un transport commun unique et d'un mobilier particulier qui se déclinera tout au long des axes. Un aménagement d'une qualité constante permettra d'unifier mais aussi d'identifier le territoire du centre de l'agglomération qui apparaît actuellement comme confus et éclaté.



Requalification de la rue des Francs Bourgeois et de la Place Kieber à Strasbourg. Dès 1994, la Communauté urbaine requalifie le cœur de Strasbourg en pédonnant un vaste espace de commerces et de services. La quinzième ligne de bus desservant la Place Kieber a été remplacée par la ligne A et l'espace public a été totalement reconstruit en supportant les traversées du centre-ville par les automobiles. (EGIS-Rail, comparatif)

# 4 Défi 4

## DONNER DE LA VALEUR AUX ESPACES DÉGRADÉS

### 1 Desservir et valoriser des sites potentiels

Au sein de chacune des quatre villes, plusieurs sites accueillent - ou sont en passe d'accueillir des projets. Leur desserte par la Transurbaine devrait, selon les cas, favoriser la dynamique de reconversion.

### 2 Valoriser les sites en les positionnant correctement dans la structure territoriale globale

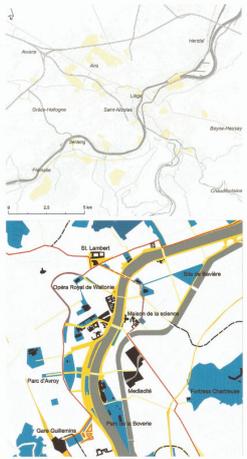
En utilisant au mieux les caractéristiques propres de chaque site, la Transurbaine contribue à éviter les mises en concurrence ou l'appartenance projet sur des sites incompatibles avec l'essor du réseau. La définition d'une stratégie de développement territorial vise à :  
- limiter dans la ville émergente le développement de bureaux qui ne sont pas liés aux activités présentes ;  
- déterminer la valorisation des sites de l'ancienne ville minière dans une perspective paysagère ;  
- favoriser la spécialisation des parcs d'activités par des thèmes ;  
- établir des complémentarités entre Sclessin-Val Benoît et le Sart-Tilman (activités de recherches et d'innovation mais aussi du sport) ;  
- affirmer la dimension culturelle, particulièrement en matière de spectacles et de musique comme vecteur économique et de créativité au cœur de l'agglomération liégeoise.

### 3 Réhabiliter les quartiers par l'apport d'une dynamique urbaine forte

Le diagnostic a mis en avant un problème de précarisation et un manque d'attractivité des quartiers centraux. La Transurbaine est un levier de requalification urbaine agissant sur la valorisation immobilière et permettrait un repeuplement du centre.

### 4 Requalifier la ville à partir des axes afin de diffuser la transformation urbaine

La Transurbaine doit être envisagée dans une transformation urbaine touchant une zone d'au moins cinq cents mètres de part et d'autres de l'axe voire même le long de rues principales donnant accès à la Transurbaine. La requalification permettra de diffuser l'effet de renouvellement. Au cœur de l'agglomération, la requalification doit s'étendre sur toute la ville apaisée et permettre d'inscrire dans le projet « Liège retrouve son fleuve ».



Les sites stratégiques du centre de l'agglomération. Positionner l'avenir des sites stratégiques dans une vision globale et les valoriser grâce à la desserte de la Transurbaine. (Inventaire CREAT, 2011)

Diffuser la transformation urbaine au-delà des abords directs de la Transurbaine. Exemple de diffusion de la requalification urbaine dans les rues adjacentes afin de valoriser les grands équipements et édifices, la nature et la Meuse présentes à proximité de la Transurbaine. (Esquisse Studio 010, 2010).

# 5 Défi 5

## CONNECTER LES PÔLES DU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION

### 1 Connecter les pôles métropolitains

Le réseau de la Transurbaine doit pouvoir connecter les principaux pôles de la métropole : la gare TGV, l'Université, les grandes écoles, les centres commerciaux et les grands équipements hospitaliers, sportifs ou culturels de même que les parcs d'affaires et scientifique.

### 2 Connecter les quatre villes et les quartiers entre eux

Le réseau de la Transurbaine doit permettre de mieux connecter les quatre villes et les quartiers du centre de l'agglomération entre eux. Le réseau actuel de bus est fondé sur de multiples lignes convergeant vers la place Saint-Lambert et secondairement vers les Guillemins. Ce réseau offre une desserte fine des quartiers mais avec des fréquences assez limitées.

La place Saint-Lambert est un cul de sac pour l'ensemble des lignes hormis les lignes 1-4-24. Dans cette configuration, la place est obligée pour passer d'un quartier à l'autre en utilisant des axes routiers qui sont à présent saturés.

### 3 Articuler les quartiers avec les axes structurants via les stations de la Transurbaine

Les lignes de bus actuelles sont ponctuées par des arrêts dont l'effet d'entraînement sur la dynamique urbaine est aléatoire. La Transurbaine sera ponctuée de stations à taille humaine fréquemment desservies visant à être de réels pôles multifonctionnels d'animation urbaine. La sécurité y sera garantie. Les aménagements urbains autoroutiers hérités des années 1960 devront être revus en vue de réduire leur taille et d'atténuer les ruptures.

# 6 Défi 6

## OFFRIR UNE SOLUTION À LA SATURATION DES BUS ET UNE ALTERNATIVE À LA VOITURE

### 1 Restructurer le réseau des transports urbains par la combinaison TCSP-bus

Le TCSP doit permettre de pallier à la saturation des bus et désengorger les nœuds d'échange actuels. La nouvelle hiérarchisation du réseau de transports urbains (tramway-BHNS, lignes renforcées et bus de quartier) ...

### 2 Connecter la Transurbaine aux gares et valoriser le réseau train de l'agglomération

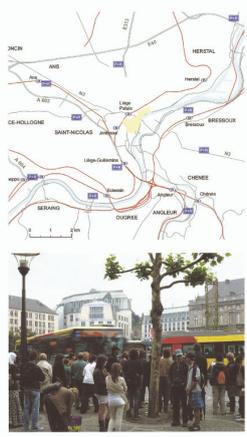
Actuellement, la part prise par le train pour les déplacements dans et vers l'agglomération urbaine est peu significative.

### 3 Capturer les automobilistes du centre de l'agglomération et ceux y entrant

La Transurbaine facilitera les connexions inter-quartiers pour soulager le centre de l'agglomération qui subit un trafic automobile d'environ 130.000 véhicules jour. Dix parcs-relais (P+R) seront aménagés en connexion aux arrêts de la Transurbaine. Ils auront une capacité globale de 1.900 à 3.000 places.

### 4 Promouvoir la complémentarité avec les modes doux

Les déplacements piétons sont surtout présents dans les quartiers et l'hypercentre. La part du vélo est très faible sur l'ensemble du centre de l'agglomération.



Estimation de l'offre en parking hors voies en hypercentre. Station actuelle: 4.250 places payantes en ouvrage dans 11 parkings gérés en privé. (Source: ville de Liège, 2010) Hypercentre. A moyen terme: + 2 parkings (+/- 900 places) (B) Cares SNCB actuelles (C) Centre de fer SNCB (D) Autoroutes (E) Routes de DPW (F) Parking-Relais potentiels

Saturation progressive du réseau liégeois des bus. La saturation du réseau de bus est constatée sur l'axe 1 de même que sur la place Saint-Lambert (176 bus entre 7h30 et 8h30). Sur certains tronçons de l'axe 2, la saturation sera également effective dans les prochaines années. L'augmentation tendancielle du trafic peut plus être absorbée par le réseau actuel. En outre, les expériences étrangères démontrent que le tramway induit une augmentation de fréquentation sur l'ensemble du réseau. Ainsi dans l'agglomération de Mers (185.000 habitants), la fréquentation hebdomadaire a enregistré une croissance de 6% en six mois. (photo © Alain Janssens)

