

UNE STRATÉGIE À ADOPTER ...

ESQUISSE DE DÉVELOPPEMENT ET PROCESSUS D'URBANISATION

1 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. Sur l'ensemble de la Transurbaine, 955 hectares sont à valoriser. Il est nécessaire de les prioriser.

2 Les enjeux : la ville dans la nature – la ville minière et la ville émergente et la ville de l'acier

Le long de la Transurbaine qui rejoint la vallée de la Légia, de nombreuses opportunités de programmations mixtes existent au sein de la ville minière.

Du point de vue de la mobilité, l'insertion de la Transurbaine pourrait induire l'ajustement de lignes de bus transversales de la ville minière. Par une juste mixité de logements, d'emplois, d'infrastructures de transport et d'espaces verts, ces pôles peuvent devenir des espaces de rencontre.

Du point de vue paysager, les espaces ouverts situés dans et autour de l'axe constituent des maillons d'une continuité de lieux ouverts discrets constituée par la trace des anciens terroirs.

La ville de l'acier située dans la vallée valorise les liens qu'elle a tissés avec les voies d'eau. L'organisation de la mobilité bénéficie de potentialités de large infrastructure comme l'assiette des bras d'eau qui ont été comblés. Le peu de relief favorise également l'usage des modes doux.

3 Le développement par un maillage des pôles le long de la Transurbaine

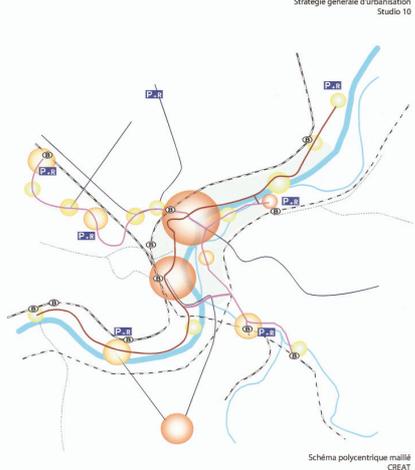
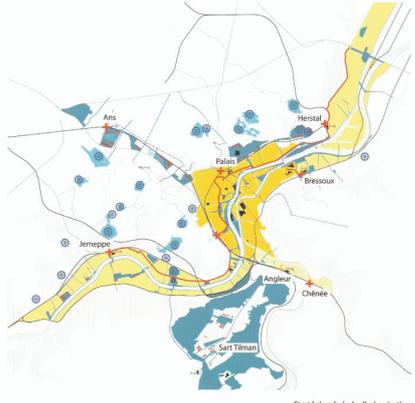
La Transurbaine renforce la structure polycentrique du centre de l'agglomération liégeoise. Un schéma d'ensemble permet de concentrer les investissements le long de ses axes. Le centre de l'agglomération bénéficie d'un développement équilibré avec des pôles secondaires forts en complément du cœur de l'agglomération. Il est important de privilégier la sélectivité des projets selon les atouts et la diversité des quatre villes (dense, minière, industrielle et émergente) pour s'assurer la réussite de la reconversion de l'agglomération liégeoise.

Les stations ont un rayonnement local, supra-local et métropolitain suivant leur degré d'équipement et les fonctions qui y sont présentes.

Par cette stratégie, les six défis sont progressivement rencontrés. Le recentrement des projets le long des axes crée les conditions d'un investissement immobilier actif profitant du doublement de la croissance démographique prévue. Les investissements économiques se complètent et intègrent un contexte favorable susceptible d'atteindre l'objectif des 16.000 emplois et 17.000 habitants sur l'axe Ans / Chênée. Les sites extérieurs à l'axe bénéficient de ses effets positifs par une réalisation progressive de projets immobiliers en accord avec le schéma d'agglomération.

La Transurbaine structure le centre de l'agglomération et la mobilité en requalifiant les espaces publics. Elle propose une réelle alternative à la voiture et à la congestion automobile.

Le positionnement de Liège vis-à-vis des villes européennes est conforté. Liège retrouve sa place comme centre de gravité de l'Eurégio tout en confortant son image de ville durable.



LA MISE EN PLACE DU RÉSEAU TCSP ET DE LA STRUCTURE URBAINE : TROIS ÉTAPES DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION

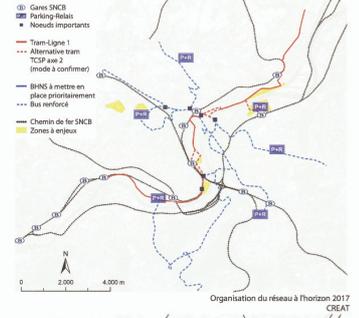
1 La Transurbaine en 2017

La réalisation de la ligne 1 développe le fond de vallée et la ville linéaire. Le cœur de l'agglomération renforce son rôle métropolitain grâce à la finalisation des projets majeurs comme Liège 2017, la rénovation des infrastructures culturelles (CIAC, Opéra, Émulation), l'urbanisation du quartier des Guillemins et la reconquête du fleuve. Les quartiers centraux bénéficient de l'insertion du tramway dans leur requalification comme le quartier Cathédrale Nord, Outremeuse, Saint Léonard et Droixhe dont l'exposition Liège 2017 et la construction du centre de maintenance sont des leviers de sa requalification.

La ville apaisée continue à s'étendre par la piétonisation des voiries empruntées par le tramway.

Les parcs-relais des bouts de la ligne 1 (Jemeppe / Sclessin, Droixhe / Herstal) sont opérationnels et les pôles d'échanges multimodaux sont réalisés notamment en reliant les gares ferroviaires à la ligne de tramway. Les pistes cyclables accompagnant la nouvelle répartition fonctionnelle des espaces vains sont dessinées.

L'axe 2 Ans / Chênée est initié en créant des liaisons de bus renforcés, traversant la Meuse pour connecter la gare d'Ans à la gare d'Angleur, qui préfigurent le réseau en croix.



2 La Transurbaine en phase intermédiaire

Le mode structurant est déterminé sur l'axe 2 Ans-Chênée et est réalisé entre le site de Patience et Beauljon (futur implantation du CHC et la gare d'Angleur). Des bus renforcés sont connectés aux deux axes de la Transurbaine et les pôles d'échange sont opérationnels pour soulager la pression bus sur le cœur de l'agglomération. Les relations entre les pôles métropolitains du cœur de l'agglomération et les pôles secondaires périphériques sont optimisées. La lisibilité du réseau de transport en commun le rend plus attractif pour les usagers et l'augmentation de la mixité de clientèle contribue à la cohésion sociale de l'agglomération tout en proposant une réelle alternative à la voiture en centre urbain.

L'urbanisation des sites liés à la Transurbaine permet de pouvoir accueillir les plus de 16.000 habitants sur l'axe 2 sur l'augmentation de population évaluée pour le centre de l'agglomération à 35.000 unités à l'horizon 2040.

3 La Transurbaine à long terme

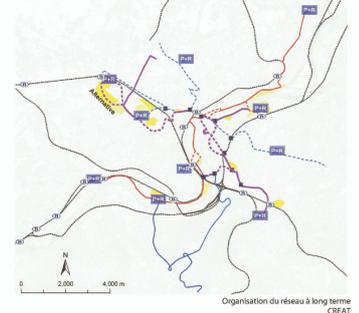
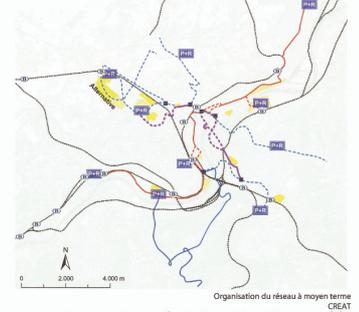
Le réseau est mature avec des possibilités d'exploitation rencontrant à la fois les intensités urbaines existantes (emplois, habitants, écoles) et l'urbanisation des perles. Cependant la croissance démographique ne pourra trouver dans les sites le long des axes de la Transurbaine toutes les disponibilités foncières nécessaires pour ces nouveaux habitants. La mobilisation des terrains périphériques comme le Charbonnage Ans Rocourt sera nécessaire.

Les multimodalités sont maximisées avec des relations entre la Transurbaine et le réseau ferroviaire par la mise en place coordonnée du Réseau Express Liégeois et la création de nouveaux points d'arrêt. L'armature cyclable autour de la Transurbaine est complète et favorise les relations avec les quartiers qui sont dès lors plus confortables.

La stratégie globale de repositionnement de Liège par la Transurbaine porte ses fruits par :

- La réalisation des portes de l'agglomération aux quatre points cardinaux :
- Les aménagements autour des gares d'Ans et de l'échangeur de Bonne Fortune ;
- Le reconditionnement du Boulevard dit de l'Automobile et Bressoux / Droixhe ;
- L'entrée le long du fleuve via Jemeppe / Sclessin / Val Benoît

- Un équilibrage des pôles en ouvrant un parc d'envergure métropolitaine au nord de l'agglomération faisant le pendant au domaine de Sart-Tilman.
- Une ville dense revalorisée et apaisée.
- Une ville industrielle qui assume son passé et s'y appuie pour redonner du souffle à l'ensemble de l'agglomération.



La Transurbaine dessert les perles selon trois modalités différentes :

- polarisation des flux vers la Transurbaine (rattachement des bus, cheminements piétons ou présence d'un parking-relais) ;
- desserte d'une centralité (regroupement de commerces, services et équipements) ou d'un espace monofonctionnel (lotissement, parc urbain, zone d'activités, ...)
- rapprochement d'espaces ouverts à la Transurbaine créant des respirations suite aux opérations de densification.

