... POUR FAIRE ÉMERGER UN PROJET DE TERRITOIRE

INSCRIRE LA STRATÉGIE GÉNÉRALE DANS UN SCHÉMA D'AXE

Le schéma d'axe synthétise l'ensemble des développements urbains de la Transurbaine. Il est la base de l'ensemble de la construction d'une structure de transport en commun traversant le centre de l'agglomération limité par l'intra ring liégeois du nord-ouest au sud-est et au sud-ouest.

La structure qui s'en dégage en positionnant les perles et les stations illustre l'importance de l'articulation des développements urbains et de l'insertion du transport en commun.

Le schéma d'axe est un schéma d'orientation et de programmation qui n'est pas prévu dans le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie. Sa concrétisation est élaborée et appliquée par chacune des communes concernées (Ans, Grâce-Hollogne, Liège, Saint-Nicolas en l'occurrence pour l'axe 2 de la Transurbaine).

Son opérationnalisation est possible par différents instruments déjà existants : soit à l'échelle communale comme le Schéma de Structure Communal, soit à l'échelle plus fine des perles ou des stations en utilisant le Rapport Urbanistique Environnemental.

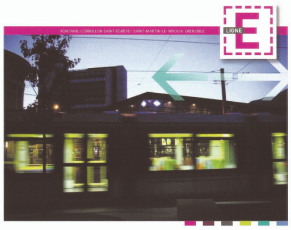
Il pourrait être matérialisé par une adoption de Schémas de Structure sur les cinq communes concernées ou par un chapelet de Rapports Urbanistiques Environnementaux.

Une politique foncière pro-active est préconisée pour capter les plus-values générées par la Transurbaine.

Le contrat d'axe vient en soutien du schéma d'axe qui n'a un rôle qu'indicatif, sans contrainte pour les opérateurs. Le contrat formalise l'engagement sur les objectifs d'urbanisation et de densification de l'autorité organisatrice des transports sur la réalisation de l'axe 2 de la Transurbaine et les communes et la Wallonie.

Ce contrat devrait être adopté par chaque commune et aurait une portée « morale ». Il ne préjuge pas des autorisations urbanistiques qui sont octroyées par la suite par chaque niveau de pouvoir.

En résumé le contrat d'axe en lui-même pourrait être qualifié « d'ingénierie de la relation », l'idée étant de produire de la cohésion entre acteurs comme « un outil de mise en œuvre des objectifs du développement urbain durable en articulant les projets de transport et de programmation urbaine » (CERTU).



LE CONTRAT D'AXE

Le contrat d'axe grenoblois

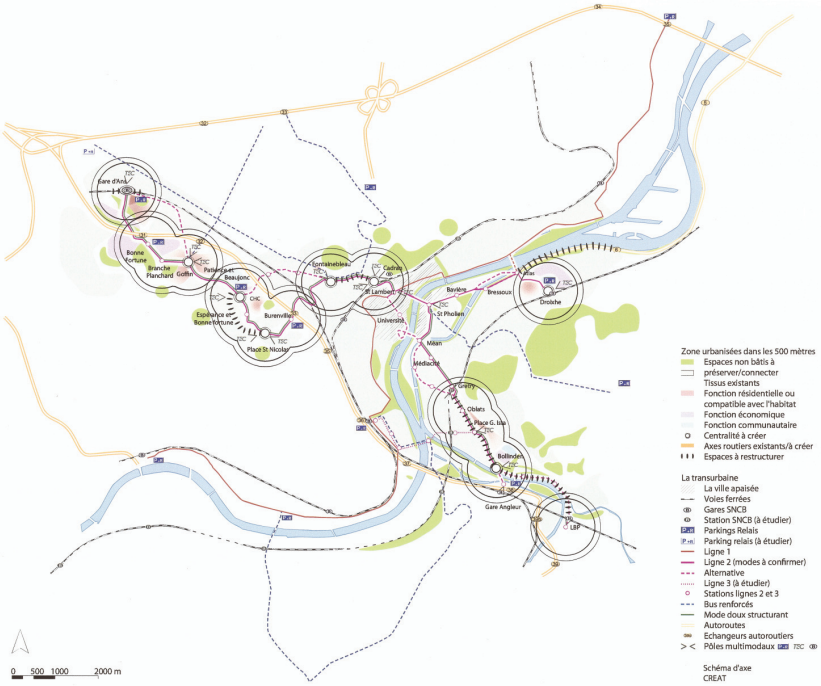


Schéma d'axe
CREAT

DU SCHÉMA DE PRINCIPE A LA CONCEPTION DE PROJET : LES MASTERPLANS

Les masterplans sont les plans guides qui orientent les développements urbains dans un couloir de 500 mètres de chaque coté de la Transurbaine. Les densités potentielles ont été calculées en fonction de la proximité des terrains disponibles par rapport aux stations.

Dans le rayon de 300 mètres de la station, on privilégie des densités de 60 à 80 logements à l'hectare tandis que dans le rayon entre 300 et 500 mètres de la station, on préconise 50 à 60 logements à l'hectare.

Dans le cas du tramway, il atteint son seuil de rentabilité lorsqu'il dessert des zones de 100 habitants à l'hectare.

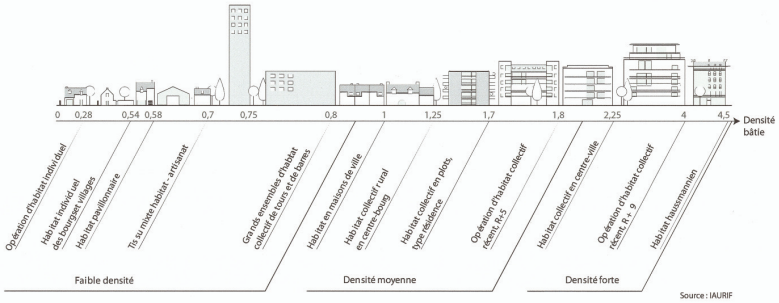
En ce qui concerne les emplois, ils ont été comptabilisés en utilisant un ratio m² construit disponible/type d'activité prévue.

En d'autre terme c'est la surface plancher des bâtiments qui permet d'évaluer le potentiel d'emploi par site.

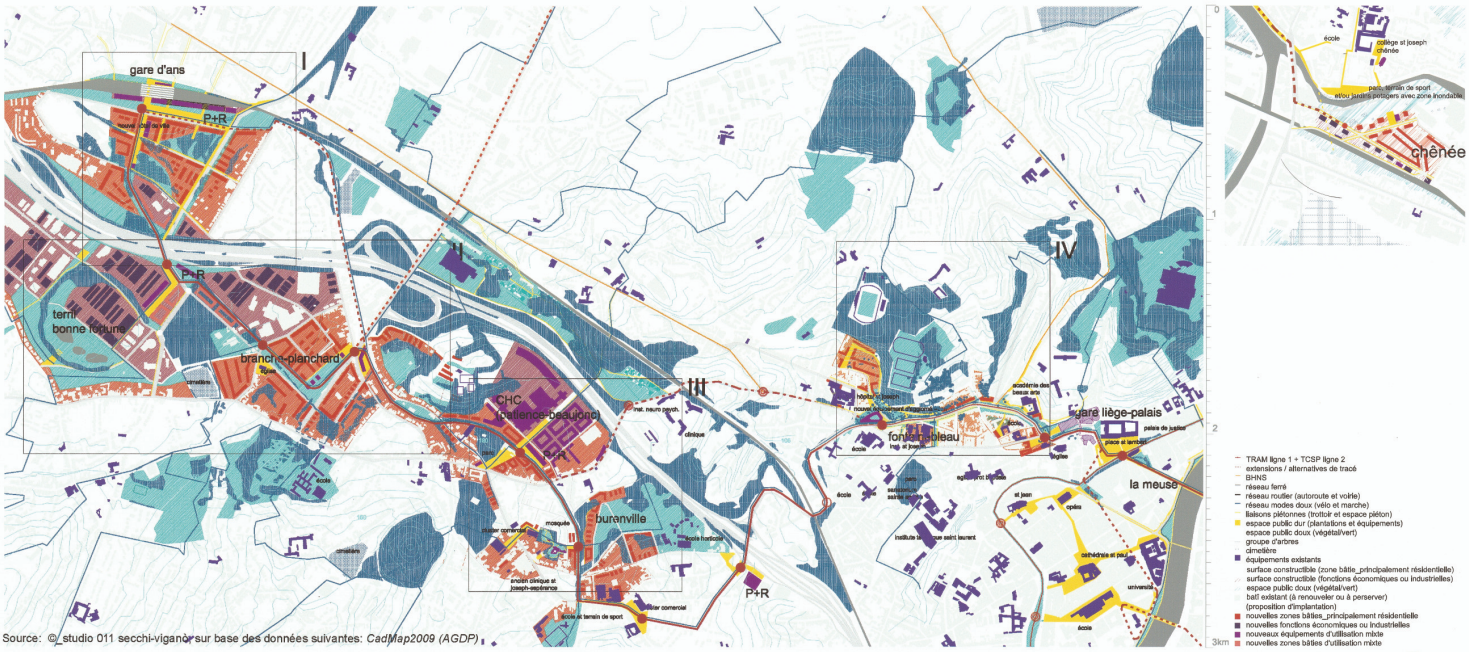
Orienter une urbanisation dense ne signifie pas la construction de cités dortoirs en barres ou en tours. Une haute densité peut prendre différentes formes et les maisons unifamiliales mitoyennes présentent souvent un rendement plus intéressant que des immeubles en hauteur qui nécessitent un dégagement important de surface à leur pied.

A titre d'exemple, la forme urbaine qui offre la meilleure densité est l'habitat haussmannien.

Source : © Studio 011_Secchi-Vigano



Source : IAURIF



Source: © studio 011 secchi-vigano sur base des données suivantes: *CadMap2009 (AGDP)*

CREAT