

# ... POUR FAIRE ÉMERGER UN PROJET DE TERRITOIRE

## INSCRIRE LA STRATÉGIE GÉNÉRALE DANS UN SCHEMA 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.

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 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'Énergie. 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.

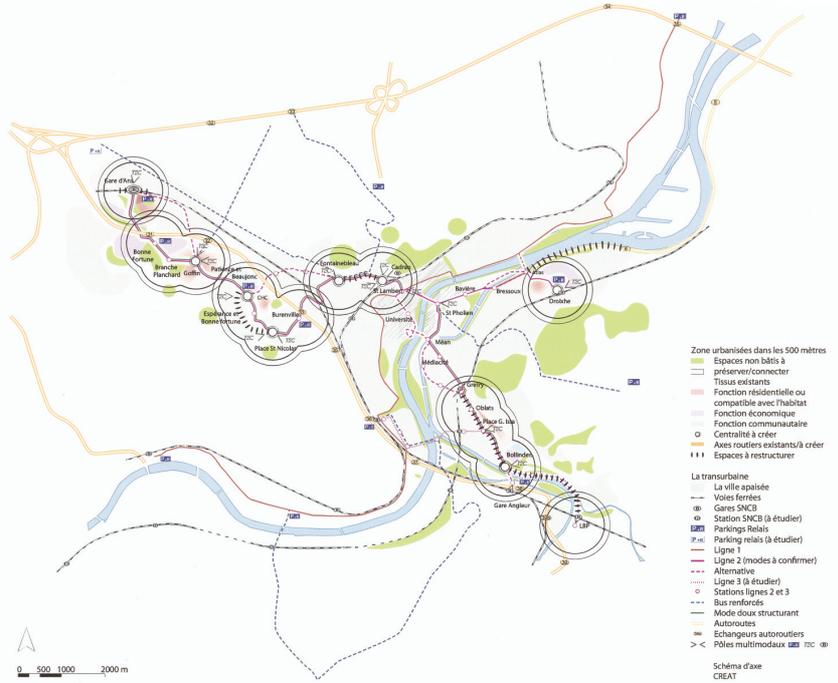
Une politique foncière pro-active est préconisée pour capter les plus-values générées par la Transurbaine.

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 de 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.



LE CONTRAT D'AXE



- Zone urbanisée dans les 500 mètres
  - Espaces non bâtis à préserver/connecter
  - Tissus existants
  - Fonction résidentielle ou compatible avec l'habitat
  - Fonction économique
  - Fonction communautaire
  - Centralité à créer
  - Axes routiers existants/à créer
  - Espaces à restructurer
- La transurbaine
  - La ville apaisée
  - Voies ferrées
  - Gares SNCB
  - Station SNCB (à étudier)
  - Parkings relais
  - Parkings relais (à étudier)
  - Ligne 1
  - Ligne 2 (modos à confirmer)
  - Alternative
  - Ligne 3 (à étudier)
  - Stations lignes 2 et 3
  - Bus renforcés
  - Mode doux structurant
  - Autoroutes
  - Echangeurs autoroutiers
  - Pôles multimodaux
  - TC
- Schema d'axe  
CREAT

## DU SCHEMA 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 côté 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, l'attein sur 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 m<sup>2</sup> construit disponible/type d'activité prévue.

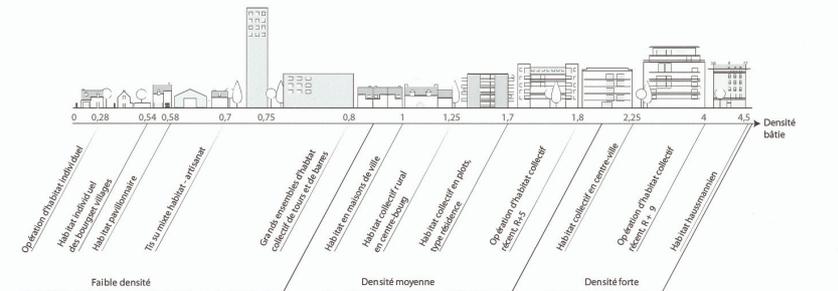
En d'autre terme c'est la surface plancher des bâtiments qui permet d'évaluer le potentiel d'emploi par site.

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.

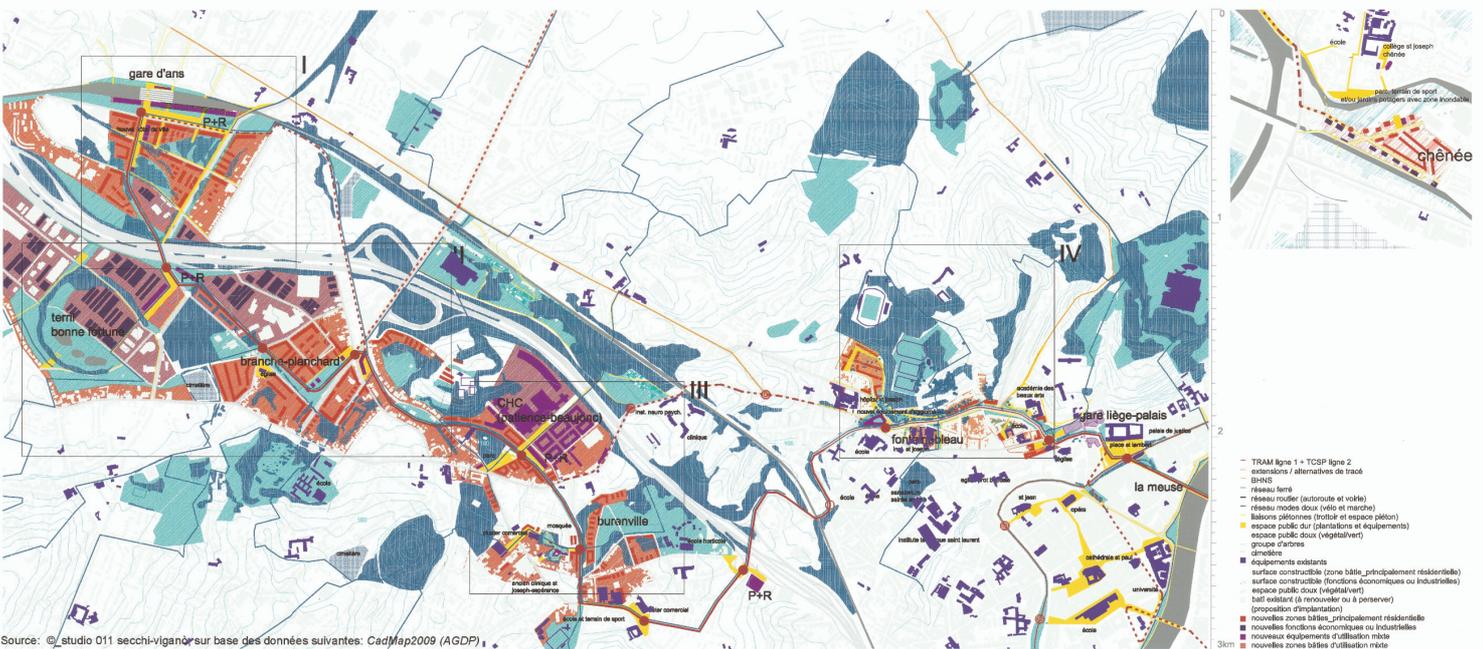
A titre d'exemple, la forme urbaine qui offre la meilleure densité est l'habitat haussmannien.



Source : © Studio 011\_Secchi-Vignolo



Source : MAURIF



- TRAM ligne 1 + TCSP ligne 2
- extensions / alternatives de tracé
- BHNS
- Réseau ferré
- Réseau routier (autoroute et routes)
- Réseau modes doux (vélo et marche)
- Balcons piétons (trottoir et espace piéton)
- espace public dur (plantations et équipements)
- espace public doux (végétalisation)
- groupes d'arbres
- équipements existants
- surface constructible (zone bâtie, principalement résidentielle)
- surface constructible (fonction économique ou industrielle)
- espace public doux (végétalisation)
- habitat existant (à renouveler ou à préserver)
- proposition d'implantation
- nouvelles zones bâties, principalement résidentielle
- nouvelles fonctions économiques ou industrielles
- nouveaux équipements d'utilisation mixte
- nouvelles zones bâties d'utilisation mixte

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