



POLE MAREXHE – GARE Herstal

Martin Lepoutre | Sophie Ohmer | Thomas Zannier

- Master de spécialisation en urbanisme et aménagement du territoire -

TABLE DES MATIERES

CONTEXTE URBAIN	3
Situation géographique	3
Situation démographique et environnementale.....	4
Structure de la commune	6
Projets urbains.....	7
 HISTORIQUE DU SITE.....	 9
Herstal : Historique de la ville	9
Ligne 34 Liège – Liers : Historique de la petite ceinture liégeoise	11
 ENJEUX A L'ECHELLE COMMUNALE	 14
Enjeux pour la commune pour l'ensemble de la rénovation urbaine.....	14
Présentation des divers projets.....	15
Présentation du projet Marexhe - Gare	20
Enjeux pour la commune pour le pôle gare	22
Enjeux pour le quartier.....	23
 CARTOGRAPHIE DES ACTEURS.....	 25
Ville de Herstal-Urbéo	25
Sumproject/arcadis	26
Moury promotion	27
SNCB	27
Instances européennes	27
Région wallonne	27
Infrasports	28
S.P.I.	28
Partenaires divers.....	28

LES OUTILS URBANISTIQUES – LE CADRE JURIDIQUE30

PCA	30
Zone d’initiatives privilégiés (ZIP).....	30
Schéma directeur de Rénovation urbaine (SDRU)	31
Schéma de structure communal (SSC)	32
Plan d’alignement « Espace Marexhe »	35
Plan communal de mobilité (PCM).....	36
Charte mixité sociale et urbaine.....	37
Bref récapitulatif.....	37
Avis critique	38

MONTAGE FINANCIER..... 40

TABLEAU BILAN AFOM 40

Bilan AFOM du projet Marexhe - Gare.....	40
Critiques globales	40

BIBLIOGRAPHIE 42

CONTEXTE URBAIN

Cette partie est consacrée à une présentation du contexte dans lequel s'inscrit le projet étudié : localisation du site et présentation du volet socio-économique dans lequel il s'implante. Bien que n'expliquant pas directement l'essence du projet de la Gare, ces éléments nous serviront à replacer l'opération dans le contexte communal global.

Situation géographique

La commune wallonne de Herstal est située à proximité de Liège, dans la province du même nom. Elle fait partie de l'ancien sillon industriel Sambre-Meuse, marqué par une forte présence industrielle et ouvrière, notamment liée à l'industrie sidérurgique. Elle est issue de la fusion des communes de Liers, Herstal, Milmort et Vottem¹.

Herstal se distingue par une position stratégique. Elle bénéficie pratiquement des mêmes avantages que Liège du point de vue national (proximité de grandes villes belges, comme Liège, Bruxelles, Anvers) et supra-national (métropole de Liège, Eurocorridor « Dortmund-Cologne-Liège »).

Herstal se distingue également au niveau provincial par sa proximité avec Liège et sa position quasi-centrale vis-à-vis des autres communes de la province de Liège. En outre, cette dernière, comprise au sein de l'agglomération liégeoise², est traversée par de nombreux réseaux de transport, tels la Meuse et le port autonome de Liège, les autoroutes E25 (Luxembourg-Maastricht), E313 (Anvers-Liège), E40 (Cologne – Bruxelles) et deux lignes de chemins de fer. A cela s'ajoute la proximité de l'aéroport de Liège-Bierset.

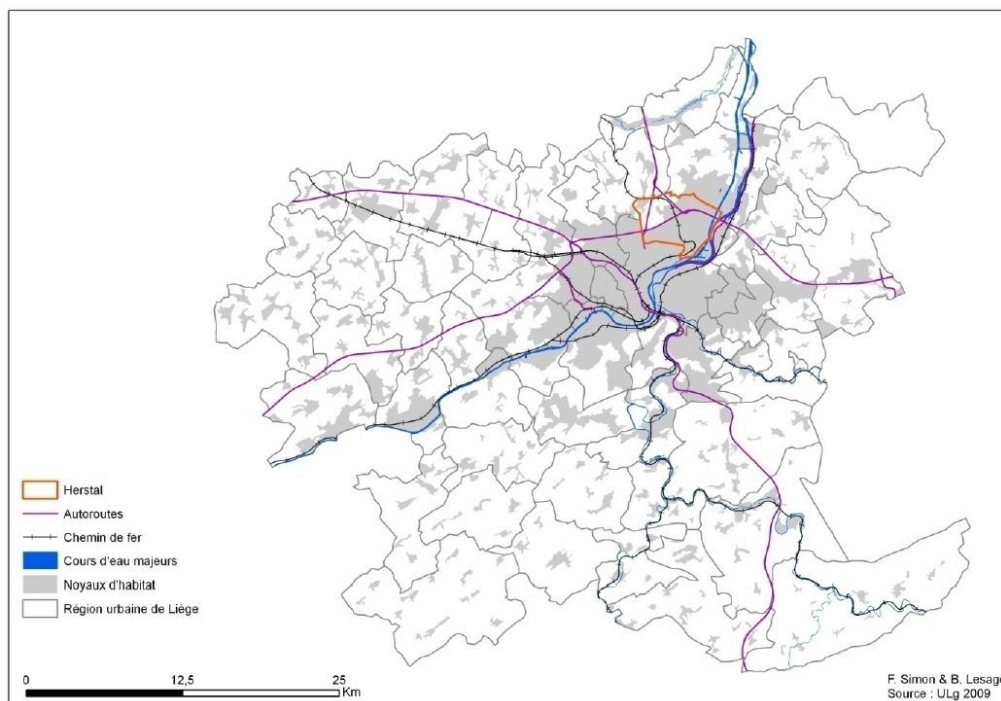


Figure 1 - Plan de l'agglomération liégeoise (IUAT ULB et CRAU ULg, 2005)

¹ CWEDD : Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable, Avis sur le schéma de structure de Herstal. 2011

² Van Der Haegen H., Van Hecke E., Juchtmans G., (1996), "Les régions urbaines belges en 1991", Etudes Statistiques, n°104, pp.3-42

Le tissu bâti se concentre essentiellement en fond de vallée, le long de la Meuse. La carte d'occupation du sol nous permet de mettre en évidence le système urbain dans lequel sont enclavés les sites industriels de la FN Herstal et des anciennes halles du Pré-Madame. Le centre herstalien est densément bâti et la présence d'espaces verts se trouve inexistante. La zone d'activité économique – industrielle – comprenant le site de Pré-Madame et la FN Herstal forment une barrière entre les quartiers situés de part et d'autre. Il apparaît également que pratiquement l'ensemble des réserves foncières du centre d'Herstal sont bâties.

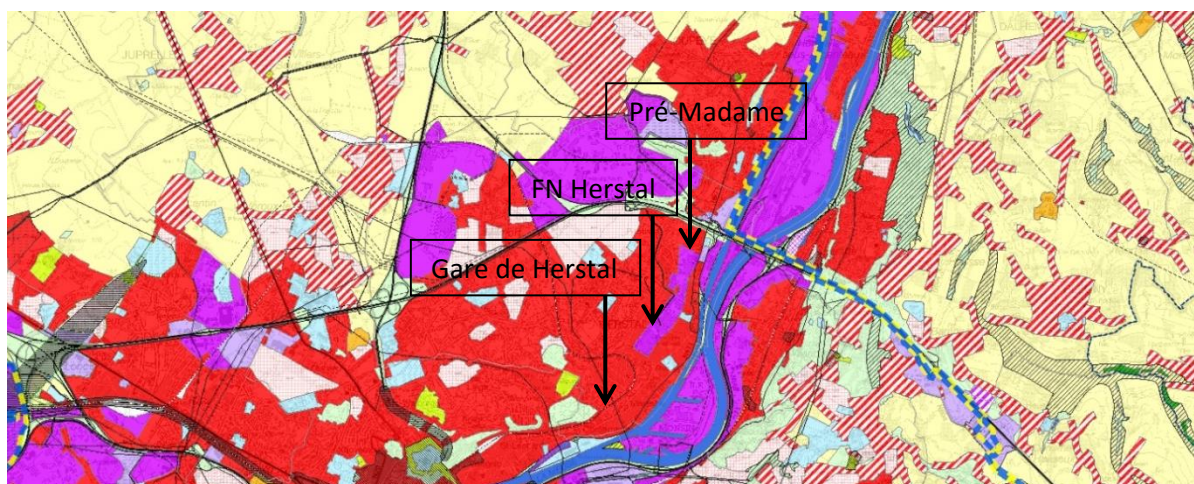


Figure 2 – Affectation au Plan de Secteur (Portail cartographique de la Région wallonne)

Situation démographique et environnementale

Le territoire de la commune de Herstal s'étend sur une superficie qui représente un tiers de la superficie de la commune de Liège.

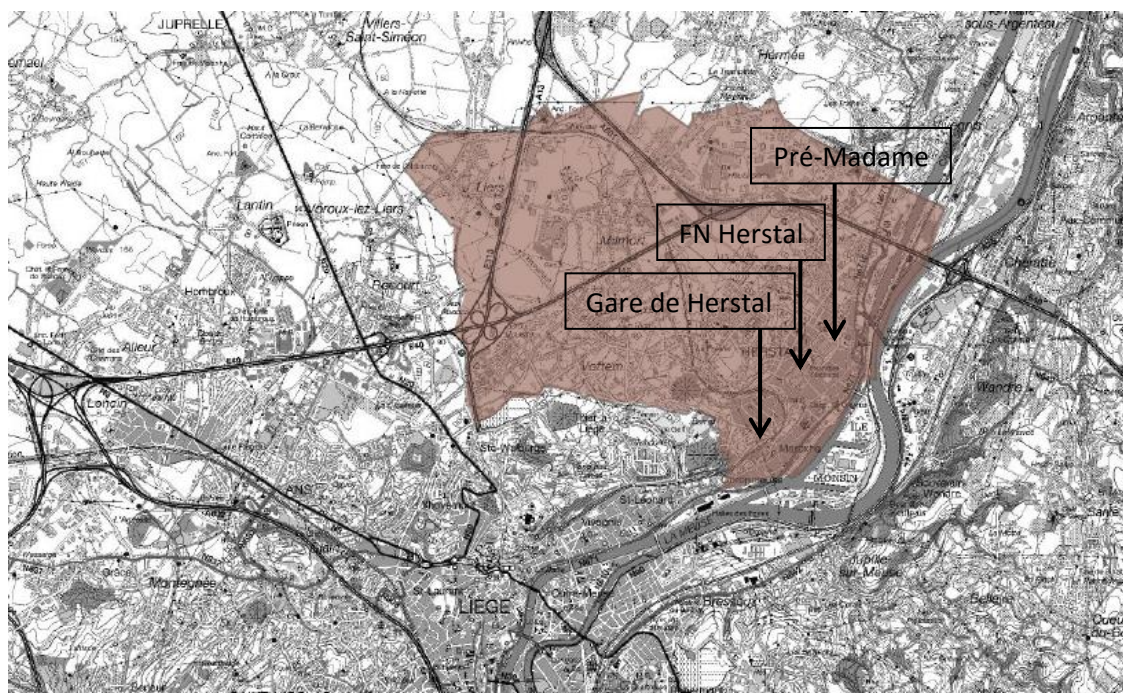


Figure 3 - Plan de situation de la commune de Herstal (Plan PLI + modification personnelle)

Herstal comptait une population de 38.000 habitants en 2008, avec une progression de 3,6 % en 20 ans.

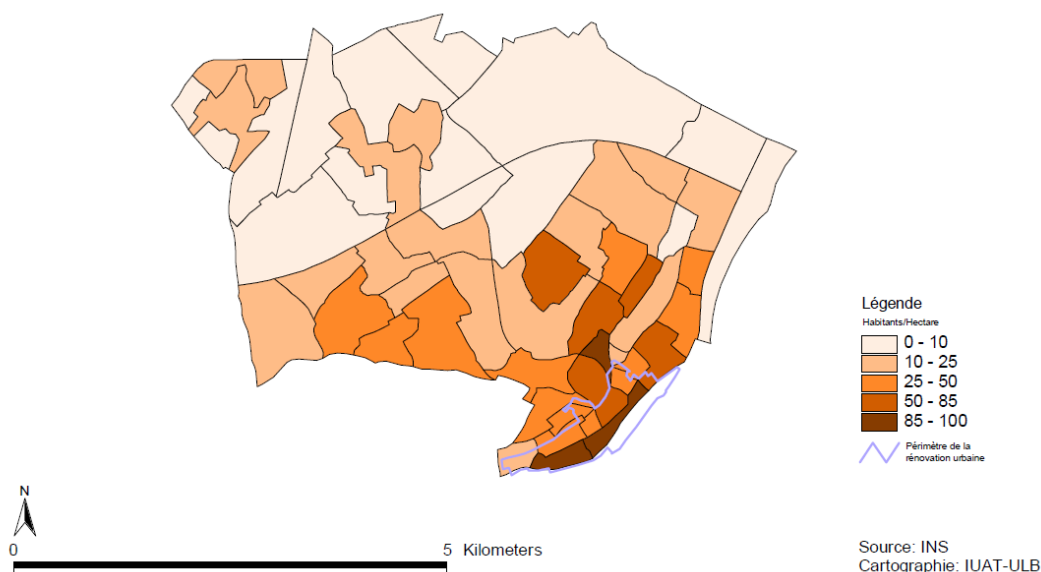


Figure 4 - Densité de la population par secteurs statistiques en 2000 (IUAT ULB et CRAU ULg, 2005)

La commune totalise une superficie de 24km², et la population se concentre essentiellement dans une bande longeant la Meuse, dans l'ancienne commune d'Herstal, avec une densité moyenne de 1.600 hab/km², soit une densité plus faible de moitié par rapport à la commune de Liège (192.000 habitants, pour 69 km², soit 2.800 hab/km²). Cette densification est à mettre en relation avec le développement industriel à Herstal qui a concentré la population à proximité des sites de production. Les autres pôles sont Vottem, Milmort et Liers.

Pour connaître l'aperçu que les habitants d'Herstal ont de leur propre commune, nous avons consulté les indices de satisfaction environnementale et de satisfaction des infrastructures et services. Ces indices ont été calculés par l'outil Cytise Quartiers, développé par l'Université Catholique de Louvain dans le but de mieux comprendre les différentes composantes des communes de Wallonie à l'intérieur même de leur territoire.

	Herstal	Liège
Indice de satisfaction environnementale	40%	50%
Indice de satisfaction des infrastructures et des services	43%	45%

Figure 5 Tableau des indices de satisfaction (Cytise Quartiers, 2015)

Concernant la situation de l'emploi le taux d'activité calculé par l'IWEPS donne 61,6 %, soit autant qu'en 2010 (61,5%) et même qu'en 1999 (61,4%). La commune conserve donc plus ou moins le même taux depuis 16 ans. Ces taux sont comparables aux taux calculés pour la région wallonne durant des périodes temporelles similaires. Avec un revenu moyen par habitant de 10 000 euros par an, Herstal se place parmi les communes enregistrant les revenus moyens par habitants les plus faibles de l'arrondissement, eux même inférieurs à la moyenne nationale (11 800 euros).

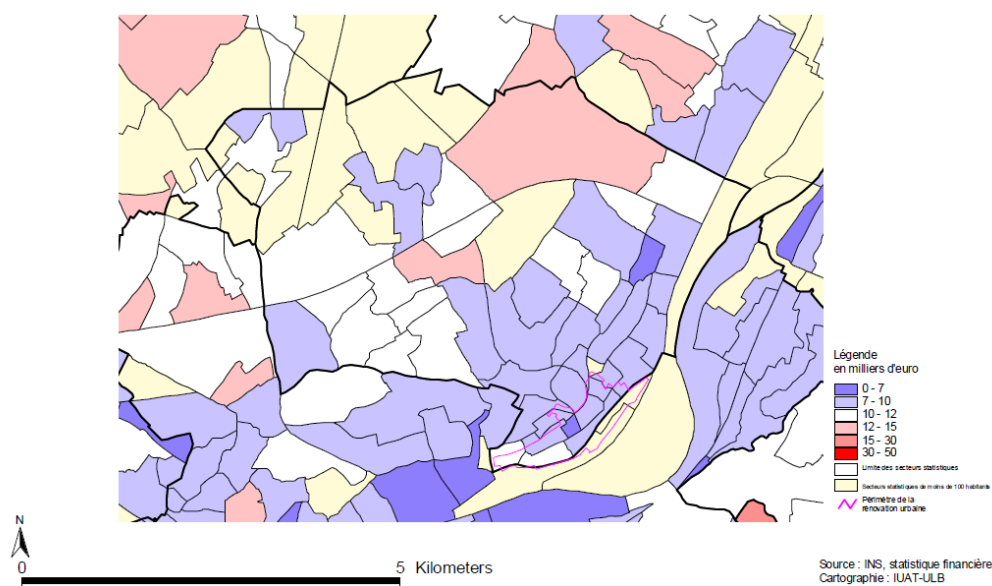


Figure 6 - Revenu moyen par habitants en 2000, en milliers d'euros (IUAT ULB et CRAU ULg, 2005)

D'après le diagnostic du schéma de structure de la commune de Herstal, s'appuyant sur les perspectives de population de 2000 à 2021 (Institut national statistique & bureau du plan), celui-ci montre que l'évolution du profil de la population tend vers une augmentation qui se structure par opposition à la vallée industrielle. Alors que l'industrialisation de la région s'est faite sur un axe est-ouest, les nouvelles dynamiques de peuplement se font sur un axe nord-ouest – sud est. La ville de Herstal s'appuie sur un taux de croissance de la population de **6,7% d'ici 2021, soit 39 300 personnes**, contre 38 000 environ aujourd'hui. Le scénario d'évolution de la population se dirige vers une augmentation de la part des personnes plus âgées (>50 ans) et des jeunes induisant une baisse relative de la part des 15-64 ans, c'est à dire la population active de la commune. Herstal table sur une augmentation de 787 ménages supplémentaires, dont les $\frac{3}{4}$ seront des ménages d'une ou de deux personnes. Le besoin de logements va donc être surtout orienté vers des logements de petite taille.

La stratégie sur laquelle se fonde le collège communal est celle non pas d'une très forte augmentation du nombre de logements, mais d'une très forte augmentation de la qualité des logements, en particulier dans les quartiers problématiques, comme celui de Marexhe.

Structure de la commune

La notoriété de Herstal s'explique en grande partie par la fondation en 1889 et le succès de la Fabrique Nationale d'armes de guerre. Plus généralement, la commune de Herstal est profondément marquée par un paysage très industrialisé composé de grandes emprises foncières parfois encore en activité comme c'est le cas de la FN Herstal.

Schématiquement, la commune de Herstal est divisée principalement en deux zones par une grande coupure nord/sud marquée par le passage de l'autoroute E25. De part et d'autre de cette autoroute, la ville de Herstal ne connaît pas la même distribution des ensembles urbains. Au sud de cette autoroute, les noyaux urbains sont bien plus importants qu'au nord. L'espace y est bien plus densément bâti par opposition au nord de l'autoroute où subsistent encore quelques zones agricoles. C'est la partie de la commune où les principales zones industrielles se trouvent.

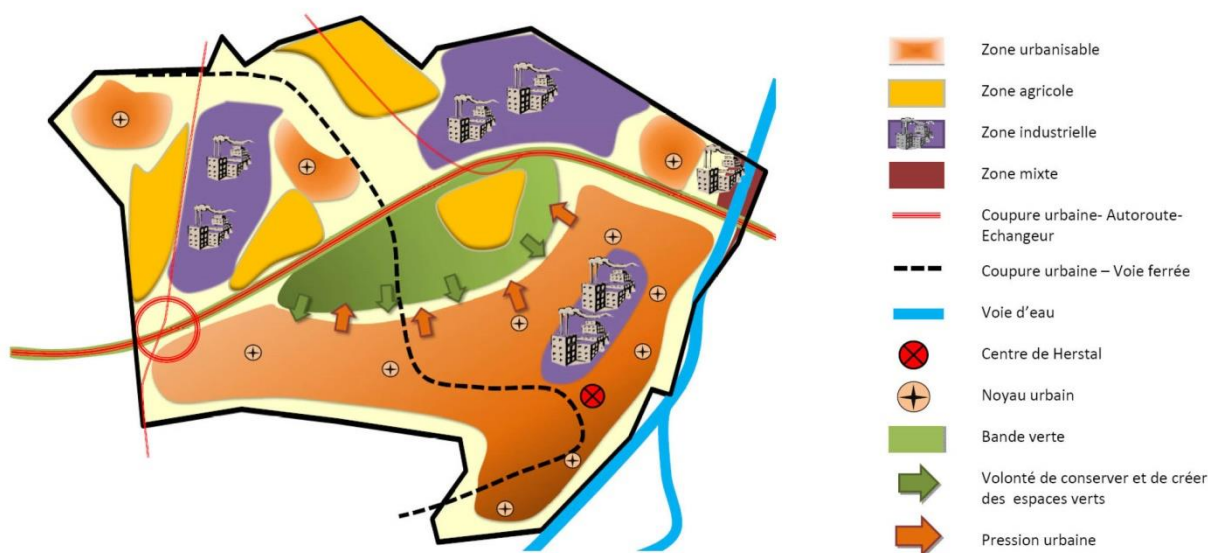


Figure 7 - Schéma d'interprétation de la commune de Herstal (Schéma de Structure Communal)

La commune est également traversée par un axe nord-sud représenté par la voie de chemin de fer parcourue par la ligne 34 (Liège-Hasselt).

Le centre névralgique de Herstal se situe non loin de la rive gauche de Meuse, où nous pouvons contempler de nombreux réaménagements, dont les travaux concernant la gare de Herstal, qui sera sujette à une étude plus approfondie dans la suite de notre étude.

Projets urbains

Fortement marquée par le déclin industriel de la fin du XX^{ème} siècle, Herstal cherche aujourd'hui à renouveler profondément son image.

La gare de Herstal et le « pôle Marexhe » dont elle fait partie n'est pas l'unique terrain de projet à Herstal. La commune est en effet marquée par différents pôles et périmètres de rénovation urbaine. Ces pôles se situent à proximité de la gare, au niveau de la place communale Jean Jaurès, dans le quartier du Pré-Madame et le long des boulevards qui longent la Meuse (voir *Figure 8*).

L'existence d'un projet près de la gare de Herstal vient tout d'abord du fait que la ville doit répondre à deux enjeux importants : la revalorisation de l'image de Herstal et la redynamisation de la commune. La gare, en tant que pôle facilement identifiable et créatrice de connexions en fait un lieu privilégié pour un début de renouvellement d'image et de dynamisme. Actuellement, celle-ci se situe dans un quartier paupérisé, marqué cependant par un bâti homogène dans sa forme.

Il s'agit d'un site marqué par la coupure paysagère que créent les voies de chemin de fer. Ces voies ont également créées des espaces résiduels qui nuisent à l'homogénéité du tissu urbain, mais à l'inverse permettent la création d'un potentiel de développement important.

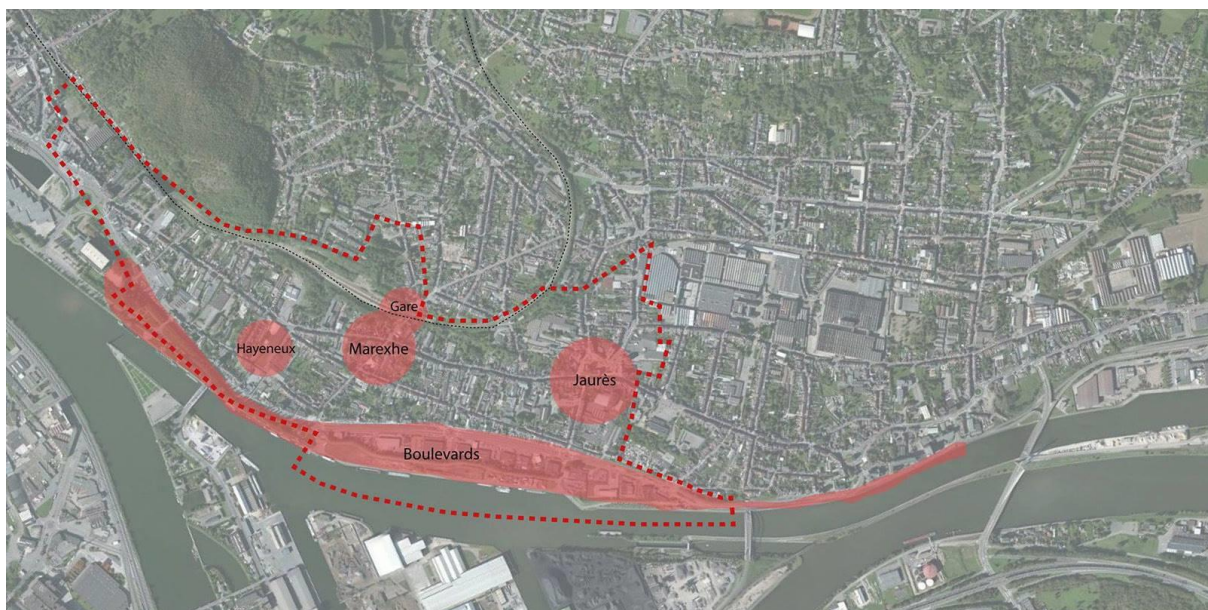


Figure 8 Localisation des pôles (Google Earth, 2016)

HISTORIQUE DU SITE

Herstal : Historique de la ville

Herstal fut avant tout une terre rurale jusqu'au début du XX^e siècle, avec ses champs céréaliers, ses vergers, ses vignes ainsi que son houblon. L'habitat de Herstal s'ordonnait de part et d'autre d'une grande ligne sinueuse qui allait jusqu'au pont de Wandre : place Coronmeuse, rue Hayeneux, rue Saint-Lambert, rue Sous-la-Chapelle (devenue rue Elisa Dumonceau), Place communale (devenue Place Jean Jaurès), Large-Voie, place de la Licour, rue du Grands Puits. A partir de cet axe, des rues transversales aboutissaient à la « proche périphérie, presque campagnarde ».

A l'époque, Herstal conserve un caractère largement champêtre (Lejeune 1985, 9-10). A la même époque un autre axe marquait le territoire : le canal Liège-Maastricht. Celui-ci était alors bordé d'une rangée de grands ormes et on pouvait y apercevoir l'île Monsin « avec ses quelques fermes dispersées, avec ses champs, ses bosquets, ses senteurs d'herbes fraîches, avec ses fleurs sauvages et ses chants d'oiseaux » (Lejeune 1985, 10). C'est également au début du siècle qu'est construite la gare dont les environs étaient encore, eux aussi, champêtres comme en témoigne les noms de rue qui la jouxtait ; Champ des Oiseaux, Chemin des Vignes. Ce dernier, comme d'autres noms de lieux dits, évoque le caractère viticole de l'endroit (Lejeune 1985, 10). A côté du caractère bucolique de Herstal, l'activité industrielle est en plein essor et marque le paysage ainsi que la vie de la commune.³

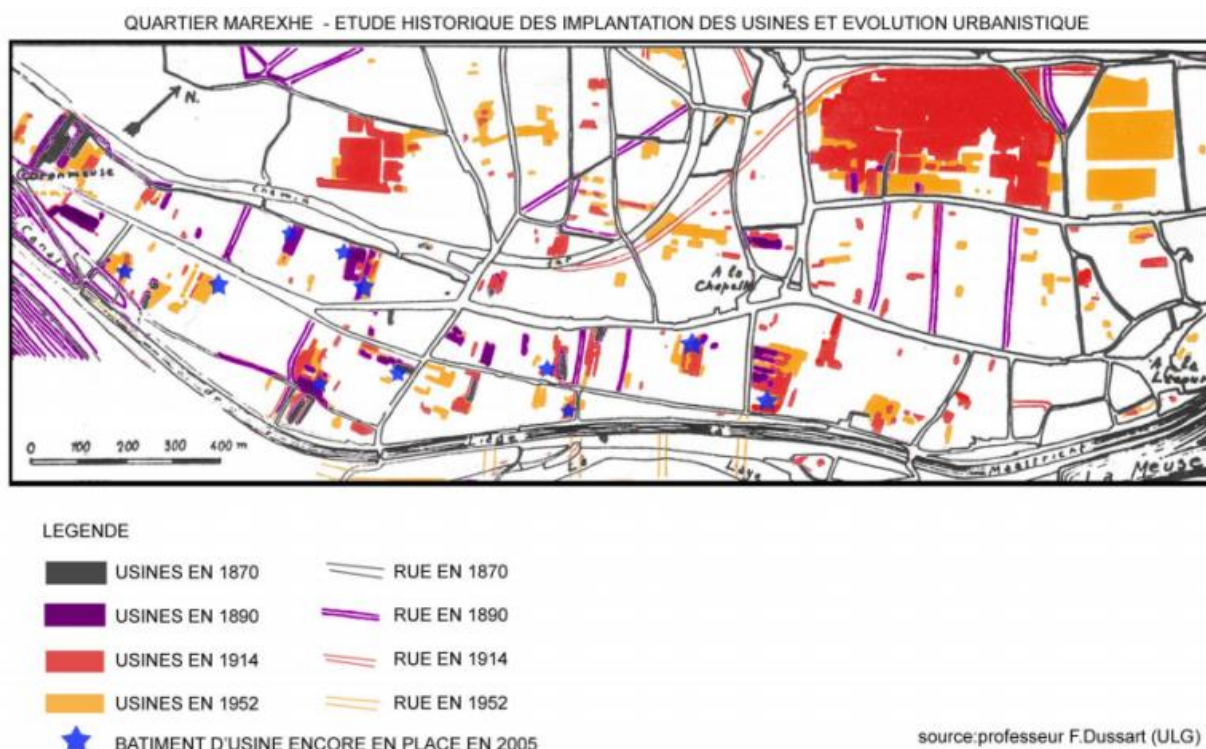


Figure 9 - Schéma directeur de rénovation urbaine – Quartier ZIP-QI (Marexhe) à Herstal (IUAT ULB et CRAU ULg, 2005)

³ IUAT ULB et CRAU ULg (2005) , Schéma directeur de rénovation urbaine – Quartier ZIP-QI (Marexhe) à Herstal

La brasserie, avec de nombreuses implantations, comme la meunerie, la batellerie ou la pêche d'ailleurs, rivalisent alors avec l'extraction de la houille, dont les débuts remonteraient aux XII^e ou XIII^e siècles, mais aussi à l'émergence d'une activité de quincaillerie: cloutiers, horlogers, et armement.

Ce sont en effet les armes qui vont donner à Herstal sa reconnaissance mondiale ainsi que sa fortune. L'industrie sidérurgique, tout particulièrement armurière, ne se développera qu'aux alentours des XVII^e et XVIII^e siècles pour devenir l'activité économique n°1.

C'est en 1889 que se créera la Fabrique nationale d'armes de guerre (F.N.), suite à la commande par l'armée belge au groupement "Les Fabricants d'armes réunis" de quelque 150.000 armes. Avec le temps, la FN deviendra l'un des plus grands employeurs belges, employant encore plus de 10.000 personnes en 1975.

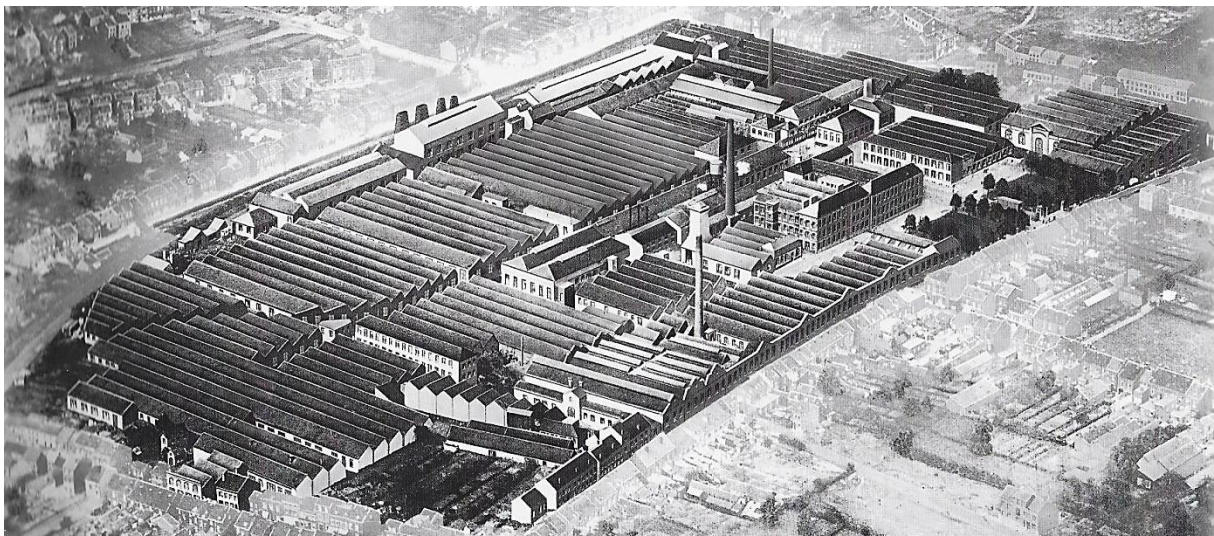


Figure 10 – Fabrique Nationale d'Herstal (<http://www.thetruthaboutguns.com/2015/01/joe-grine/partnership-ages-john-moses-browning-fabrique-nationale-dherstal>)

Autour de la FN et de l'industrie armurière herstaliennne, composée de sociétés importantes comme les Forges de Zeebrugge mais aussi de très nombreux fabricants et graveurs indépendants, s'est également développée, durant les XIX^e et XX^e siècles, une industrie lourde, notamment aux ACEC (12.850 emplois en 1950).⁴

⁴ <http://www.herstal.be/economie/economie/historique>

Ligne 34 Liège-Liers : Historique de la petite ceinture liégeoise

Ouverte au trafic par la compagnie du Liégeois-Limbourgeois le **1^{er} mai 1865**, reliant Liers au quartier de Vivegnis (situé à la lisière Nord-Est de Liège), parcourant une dizaine de kilomètres, était un maillon de la ligne principale de cette société privée qui s'étendait d'Achel (gare frontière, au sud-est d'Eindhoven) à Hasselt, Beverst, Tongres et Liège. Cette ligne offrait l'avantage de desservir les quartiers Nord de la commune de Liège, longtemps considérés comme déshérités, ou l'implantation d'industries métalliques et houillères allait permettre d'augmenter le nombre de clients.

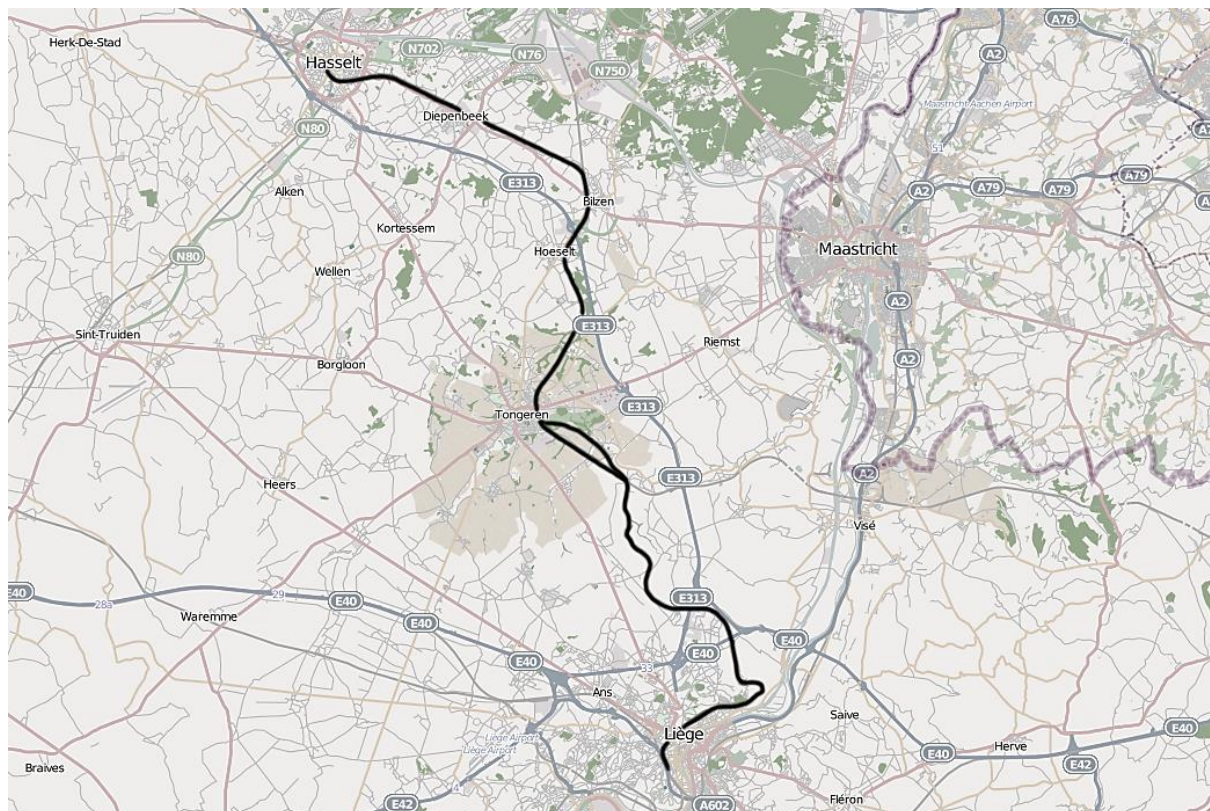


Figure 11 - Carte de la Ligne 34 Hasselt-Liège (OpenStreetMap)

Lors de la décision de la création d'une gare centrale à Liège, la station de Vivegnis fut désenclavée par la construction de cette « petite ceinture » liégeoise qui la relia à la station des Guillemins. Le tracé, essentiellement souterrain, comprenait quatre tunnels : St Gilles (645 m), St Martin (735 m), Pierreuse (847 m) et le petit souterrain du Baneux (57 m) ; les points d'arrêt se situant à Jonfosse et entre les quartiers du Cadrant et de Pierreuse, non loin du palais des Princes-Evêques et de la place Saint-Lambert. Les travaux débutèrent en avril 1869 pour s'achever le 1er septembre 1877. Ils furent financés par la Société des Chemins de Fer de l'Etat Belge, compagnie qui exploita la ligne dès son ouverture au trafic.

La desserte, tout d'abord squelettique, s'améliorera graduellement sous la pression de l'opinion publique. Le **30 octobre 1884**, une convention signée entre l'Etat Belge et les N.S. (exploitant du Liégeois-Limbourgeois) impose l'éclairage de tous les trains de voyageurs circulant sur le chemin de fer de Ceinture.

En **1913**, l'État Belge remplace l'ancien bâtiment voyageur de la gare de Herstal, qui se trouvait rue de la Station dans le quartier de Marexhe, par un édifice en brique rouge de plus grande taille.

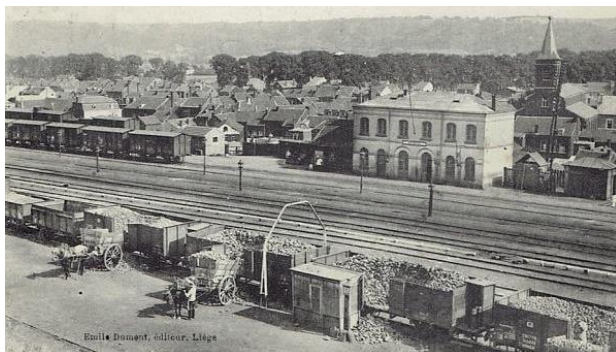


Figure 12 - Vues de la gare à travers différents points de vue

Quant à la gare de Vivegnis, elle sera exploitée jusqu'au 29 janvier 1972, puis démolie. A ses heures de gloire, elle desservait le charbonnage du Baneux, le raccordement de la ville de Liège (Immondices) ainsi que la célèbre société de construction de locomotives à vapeur « Saint Léonard ». Les autres gares de la ligne desservaient également des entreprises locales : Herstal desservait le **charbonnage de Bellevue** ainsi que la **F.N.** et industries annexes, La Préalles desservait le charbonnage de la Petite Bacnure, Milmort desservait la houillère locale et Liers une sucrerie. Les **années 70** virent un bouleversement total de la physionomie de la ligne 34. Le service ferroviaire fut repensé dans le cadre de la création d'un service rapide de banlieue dans l'agglomération liégeoise.

Les années passent et en **2005**, la gare de Herstal se voit toujours desservie en semaine par une moyenne de trois à quatre trains par heure dans chaque sens, ce qui représente environ 160 dessertes journalières. Il faut environ cinq minutes pour accéder au centre-ville de Liège par le train. Depuis le **28 juin 2013**, la gare de Herstal est devenue un point d'arrêt et le guichet est définitivement fermé.

Fort de ce constat, la ville de Herstal souhaite redonner un renouveau à divers espaces publics présents au sein de la ville, dont le site de la gare de Herstal en fait partie. Suite à toutes ces démarches pour revitaliser le pôle Marexhe – gare de Herstal, le projet se voit réceptionné en juillet 2015.

Situé au cœur du périmètre de rénovation urbaine, ce double pôle Marexhe – gare de Herstal fait l'objet d'une rénovation en profondeur, d'une mutation totale. Le projet global comprend la création d'espaces publics et de liens vers les voies de chemin de fer, l'implantation de nouveau bâtiment pour la gare, la construction de nouveaux logements (une quarantaine d'appartements de qualité) et de commerce (des enseignes situées au rez-de-chaussée) dans les rues de la Station et Saint Lambert. Au-delà des voies, la création d'un nouveau parc arboré et communautaire (actuellement en phase de finalisation), vers la rue du Champ des Oiseaux.



Figure 13 – Nouvelle gare d'Herstal (<http://www.arjm.be/xfr/pole-marexhe-gare>)



Figure 14 – Image de synthèse pour la réaffectation de l'ancienne gare
(<http://www.dhnet.be/regions/liege/herstal-la-gare-change-de-fonction-559ff67b3570e4598cdd7cbc>)

Quant aux anciens bâtiments de la gare, le GRE-Liège (Groupement de Redéploiement Economique du Pays de Liège) confirme que **fin 2016**, l'octroi du subside permettant la transformation de celle-ci en un espace polyvalent dédié à l'associatif, ainsi qu'un pôle dédié aux PME et à l'artisanat. L'enveloppe du projet s'élève à 1,7 millions d'euros (provenant à 50% du Fonds FEDER, 40% de la Région Wallonne et 10% de la Ville) pour rénover ce bâtiment.

Il pourra accueillir diverses associations en fonction des circonstances, notamment la Croix-Rouge, la régie de quartier, une banque alimentaire... Les travaux permettraient de rendre le bâtiment conforme aux normes basse énergie et sa position idéale doit en faire un lien naturel entre la nouvelle gare, le quartier Marexhe et ce terrain de deux hectares situé à l'arrière de la gare. «Sur ce site appartenant à la SNCB, la Spi envisage de créer un pôle dédié aux PME et à l'artisanat.» Sans oublier un parking, pour absorber les mouvements générés par ces nouvelles activités. Précisons aussi qu'une piste cyclable reliant le centre - ville à Coronmeuse passera le long du site et on saisira le nœud multimodal que doit représenter le pôle de la gare, ancienne et nouvelle.

Optimisation de la multi-modalité des transports, des parcours piétons et cyclables, d'aménagement d'espaces publics, de parkings, de verdurisation : promenade verte, espaces communautaire sont au coeur de ce dossier qui rendra au carrefour Marexhe et à ses environs son rôle de pôle naturel d'attractivité et d'activités.

ENJEUX À L'ÉCHELLE COMMUNALE

Enjeux pour la commune pour l'ensemble de la rénovation urbaine

Ancienne commune industrielle, Herstal est, pour certains de ses quartiers, marquée par ses usines et ateliers désaffectés encore imbriqués dans un bâti qui a, dans une large majorité, souffert. Au fil des années, ces quartiers ont perdu de leurs qualités en matière de mobilité, de convivialité, d'esthétique.

Fort de ce constat, une grande opération de réhabilitation des quartiers les plus touchés a été mise en place. Un périmètre de rénovation urbaine a, ainsi, été adopté. Celui-ci reprend une superficie importante dans le bas de la commune de Herstal, entre la place Coronmeuse et la place Jean Jaurès, avec quelques pôles plus précis d'intérêt comme les boulevards Zénobe Gramme et Ernest Solvay, l'espace Hayeneux ou encore le carrefour Marexhe.

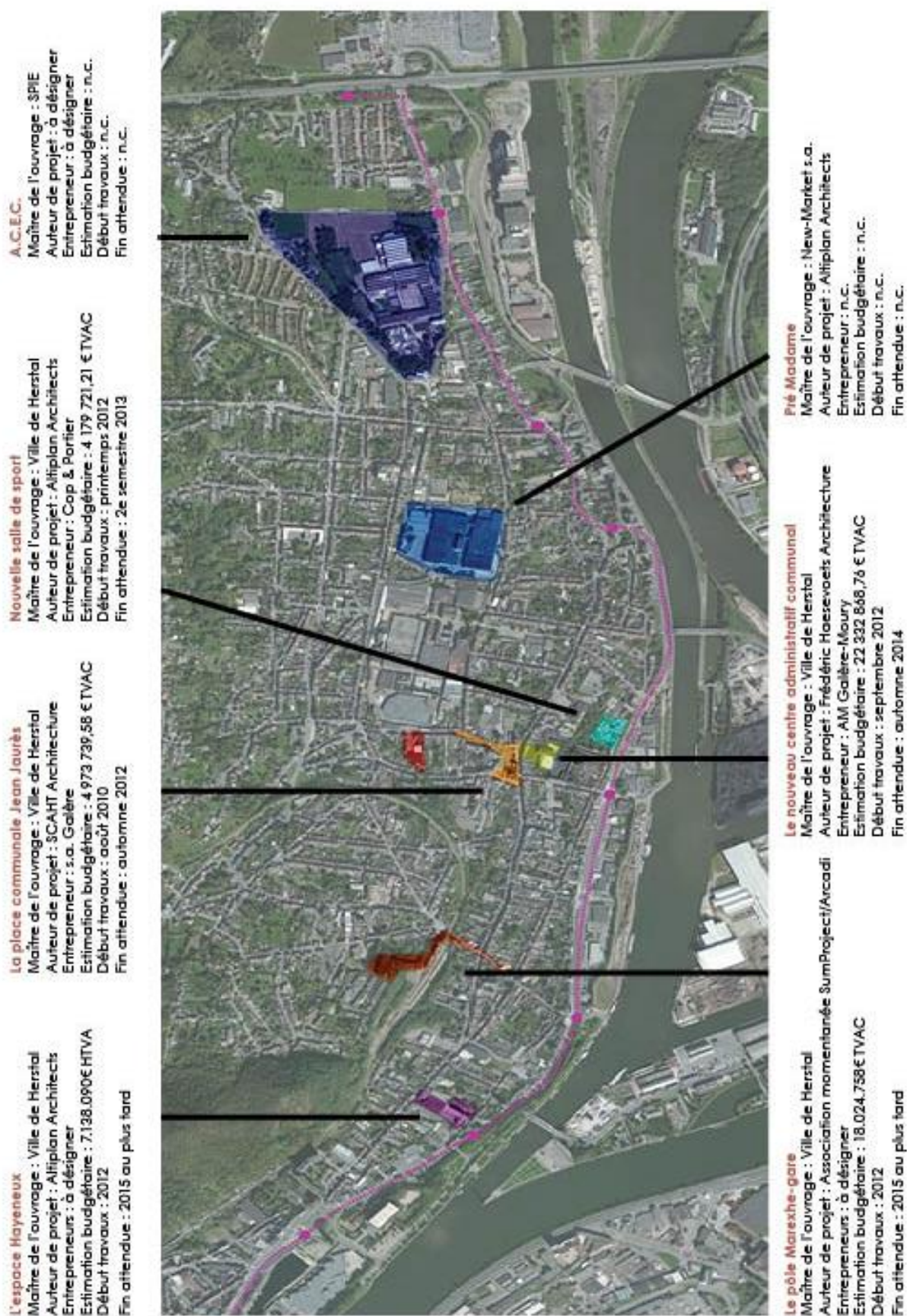
Pour la Région Wallonne, la rénovation urbaine poursuit les objectifs suivants⁵ :

- maintien de l'animation des centres urbains ;
- maintien d'un habitat diversifié pour toutes les classes de la population ;
- amélioration de la qualité des logements, et du cadre de vie en général ;
- assainissement d'îlots et suppression des taudis ;
- préservation et mise en valeur de l'héritage architectural et culturel ;
- gestion économe du patrimoine immobilier et utilisation rationnelle du sol et des équipements ;
- respect des structures sociales existantes ;
- participation accrue de la population.

Nous reviendrons plus en détail sur ce périmètre de rénovation urbaine dans le chapitre relatif aux outils urbanistiques.

⁵ Direction Générale Opérationnelle – Aménagement du Territoire. Aménagement opérationnel, la rénovation urbaine. En ligne
<http://dgo4.spw.wallonie.be/DGATLP/DGATLP/Pages/DAU/Pages/PouvPubl/Aides.asp?printPage=yes&>, consulté le 09/05/2016.

Présentation des divers projets



- **L'espace Hayeneux**

Le projet lié à cet espace caractérisé par un ancien hangar abandonné, un ancien boulodrome et un terrain vague repose sur l'articulation d'un parc et la création, ou la rénovation, de différents services communautaires (boulodrome, maison de quartier, brasserie/cafeteria).

Ce projet d'étend sur 10.500 m², dans un contexte d'environnement dégradé.



Figure 15 – L'espace Hayeneux (<http://www.herstal.be/ma-ville/gands-projets>, consulté en novembre 2015)

- **La place communale Jean-Jaurès – Camille Lemmonier**

La place communale actuelle de Herstal s'étend sur près de 16.000 m², soit un hectare et demi.

Cette place possède un caractère central cher à Herstal : elle est le pôle historique de la ville et représente un lieu attractif par les fonctions qu'elle offre (Horeca, commerce de détail, services administratifs). Ce projet réalisé constitue une centralité très importante pour la ville.



Figure 16 – La nouvelle place communale d'Herstal (<http://www.herstal.be/ma-ville/gands-projets>, consulté en novembre 2015)

- **Le nouveau centre administratif communal**

Élément emblématique de la commune de Herstal, le centre administratif communal est une des réalisations les plus visibles du renouveau de Herstal.

De nouveau, ce projet s'inscrit dans un contexte de renouvellement urbain et de transformation de l'image de la ville. Le lieu de l'intervention (l'îlot Jaurès) a subi une profonde transformation, par déconstruction et expropriation afin de permettre à Herstal de se doter d'un nouveau bâtiment de services administratifs complémentaire à l'hôtel de ville historique, conservé à des fins protocolaires.

Ce projet s'est réalisé sur un espace de 17.200 m², correspondant à la superficie de l'îlot Jaurès. L'ensemble du bâtiment occupe quant à lui près de 13.500 m² de surface utile.

La réalisation de ce projet montre que la transformation de la ville ne se fait pas seulement au profit d'investisseurs extérieurs.



Figure 17 - Le centre administratif communal (<http://www.herstal.be/ma-ville/gands-projets>, consulté en novembre 2015)

- **Création d'une nouvelle salle de sport**

Ce projet est lié à la destruction de l'ancienne « rûche » de l'îlot Jaurès qui abritait les activités sportives. Le besoin de relocaliser les activités sportives près de l'endroit d'origine vient de la volonté de conserver une intégration idéale dans le maillage urbain.

L'infrastructure nouvellement créée compte des équipements sportifs, une salle polyvalente, une salle de billard, des vestiaires, une cafeteria et un parking.

Cet aménagement permet, en plus d'améliorer l'image de la ville, de fournir à ses habitants de nouveaux équipements sportifs.



Figure 18 - Rendu 3D de la nouvelle salle de sport (<http://www.herstal.be/ma-ville/gands-projets>, consulté en novembre 2015)

- **Le Pré-Madame**

Le pré-madame est un ancien site appartenant à la FN Herstal. Ces ateliers occupaient au temps de leur activité près de 4,8 hectares. On y fabriquait outre des armes, des camions, véhicules, moteurs d'avion et autobus.

Ce terrain a connu une première réhabilitation au début des années 1990. New Market S.A. se porte acquéreur du site afin d'y accueillir des entreprises de type PME, mais le site reste partiellement inoccupé.

Aujourd'hui, le Pré-Madame a pour vocation de devenir un pôle économique, social et culturel. Le projet comprend un marché couvert, un hôtel, un espace forme/bien-être, une maison de repos, une crèche, un espace culturel, des commerces de proximité, des magasins de commerces équitables et des magasins d'usine, des bureaux et des parkings.

Le projet souhaite également compléter la ville de Herstal en espaces verts de qualité qui manquent cruellement dans ce contexte. Le souhait formulé est de faire du pré-madame un « Eco-Village ».

Les premières réalisations débutent actuellement. En date du 24 avril 2015, la presse annonce le financement à hauteur de 20 millions d' € de la part du promoteur New Market S.A.



Figure 19 - Le projet sur le site du Pré-Madame (<http://www.herstal.be/ma-ville/gands-projets>, consulté en novembre 2015)

- **Le site des ACEC**

Le site des ACEC est un espace voué à la revitalisation qui s'étend sur une superficie de 17 ha. Le projet de revitalisation compte développer des activités tertiaires, des activités économiques, de l'industrie légère et de l'habitat. À l'heure actuelle, un bâtiment est néanmoins occupé pour un espace d'événements : La Fabrik. Ce lieu permet d'ores et déjà de créer une certaine dynamique sur le site, en le rendant attracteur de manière temporaire.

La particularité de ce site est qu'il pourra bénéficier de la proximité de l'incinérateur Intradel et du service de chauffage urbain Uvelia⁶. Ce projet veut permettre une réalisation d'économies sur le chauffage urbain à hauteur de 15% en moins par rapport au prix du gaz et de limiter les émissions de CO₂ en les réduisant annuellement de 15.000 tonnes.

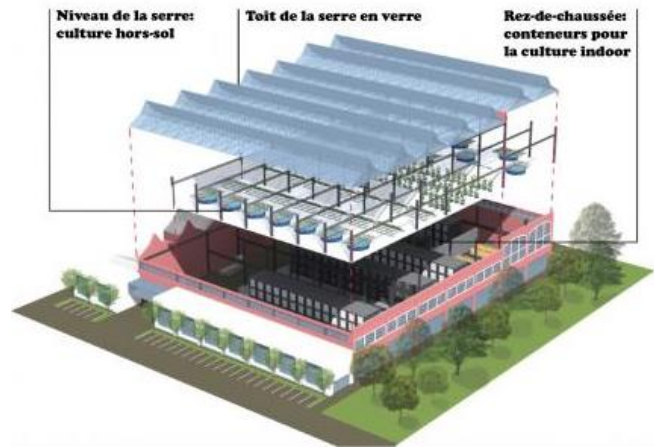


Figure 20 – Le projet sur le site des ACEC (http://www.ulg.ac.be/cms/c_2627959/fr/verdir, consulté en décembre 2015)

- **Les grands boulevards**

Les grands boulevards, en particulier le long du canal Albert sont très fréquentés (17.000 veh/jour). Cette forte fréquentation a eu pour effet de dégrader sensiblement les infrastructures. Le projet est fondé sur la volonté d'améliorer la circulation, d'améliorer la sécurité aux abords de ce boulevard et de le rendre plus convivial. Le but est également de faire en sorte que les flux de circulation les plus importants contournent Herstal au lieu de se perdre dans l'hyper-centre.

Le projet est réalisé. L'axe sur lequel la région wallonne est intervenu (la route ayant un caractère supra communal) est long de 2,4 km, depuis la place Coronmeuse jusqu'au pont de Milsaucy, via la rue Ernest Solvay et les boulevards Gramme et Albert 1^{er}.

⁶ Sevrin, Frédéric. (2015). Entretien avec le directeur de la régie communale immobilière de Herstal (Urbéo), venu réaliser une conférence sur le périmètre de rénovation urbaine à Herstal, en novembre 2015 dans le cadre du cours de séminaire d'analyses de projets urbains, à l'Université de Liège.

Présentation du projet Marexhe – Gare

Nous allons désormais présenter, de manière assez brève, le projet propre au « pôle Marexhe-Gare ». En effet, nous aurons l'occasion de décortiquer et d'analyser celui-ci davantage dans la suite du travail.

Le programme de ce projet repris dans le périmètre de rénovation urbaine, approuvé par le Gouvernement wallon en 2007, peut être divisé en plusieurs parties :

- La création d'un espace public devant la nouvelle gare, en relation avec le carrefour, comme nouvel espace de vie fédérateur ;
- L'implantation de bâti bordant cette nouvelle place dans lesquels des fonctions commerciales se développent au rez-de-chaussée ainsi que du logement aux étages ;
- La création d'une nouvelle gare en relation avec le bassin de vie herstalien, située dans la partie basse de Herstal (les voies ferrées se trouvant à environ huit mètres plus haut) ;
- La requalification de l'ancienne gare de Herstal qui était en relation avec la partie haute de la commune, de l'autre côté des voies ferrées ;
- La redéfinition du carrefour de l'*Espace Marexhe* et de ses abords à travers, notamment, l'implantation de parkings, le développement d'une promenade verte le long des voies de chemin de fer, ou encore la création de bureaux et de cellules pour petites entreprises.



Figure 21 – Vues 3D du projet Gare-Marexhe <http://www.herstal.be/ma-ville/gands-projets> (consulté en novembre 2015)

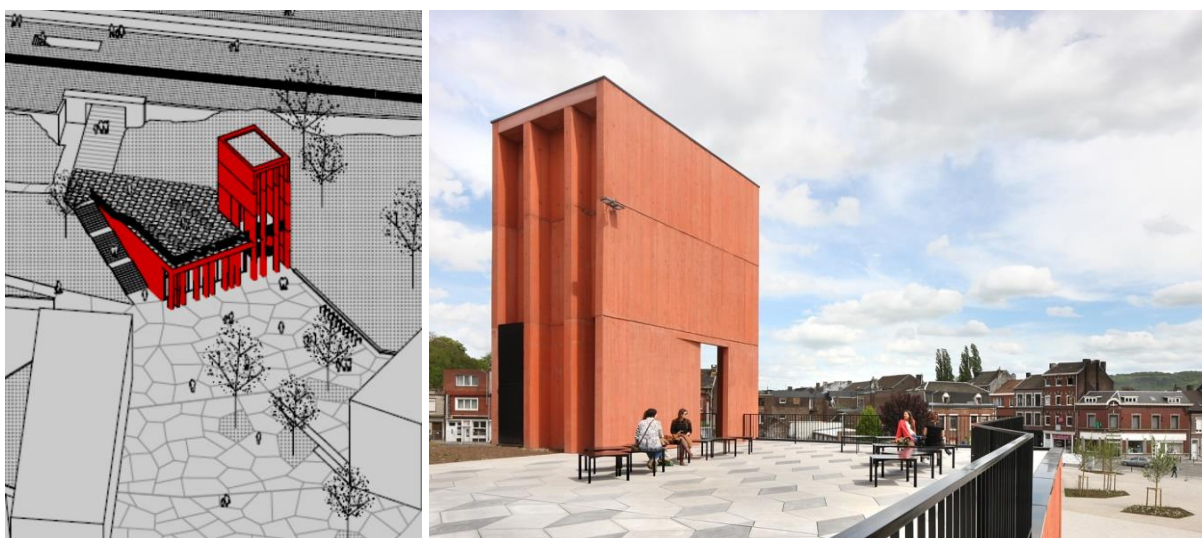


Figure 22 – Photo du projet de Gare (<http://www.arjm.be/xfr/pole-marexhe-gare>, consulté en novembre 2015)

Ainsi, l'objectif ultime de ce projet semble résider dans l'attraction d'une population nouvelle, de nouveaux habitants et dans l'augmentation de la qualité de vie de ceux qui y habitent déjà. En redéfinissant clairement cet espace comme un nouvel espace de détente, lieu de vie entouré par du commerce, la commune de Herstal met l'accent sur ce pôle. Ainsi la gare ferait partie intégrante de cette nouvelle requalification du quartier et, plus généralement, de la ville. Cela permet également de mettre l'accent sur un moyen de transport utilisé de manière décroissante (voir *Figure de gauche* ci-dessous). Pourtant, la gare d'Herstal représente une des plus importantes de la province de Liège (voir *Figure droite* ci-dessous).

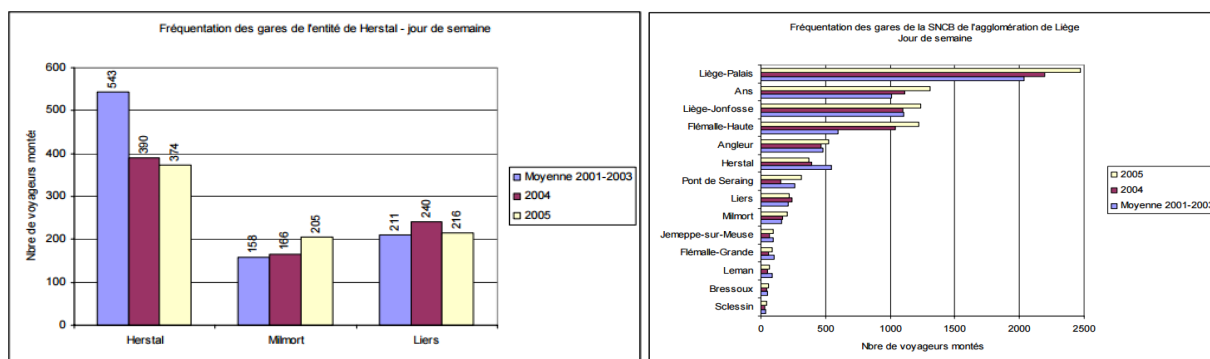


Figure 23 – Graphiques démontrant l'importance de la gare d'Herstal et de la fréquentation des trains (extrait du P.C.M. source SNCB)

Enjeux pour la commune pour le pôle gare

L'aspect multifonctionnel du projet semble être un des atouts majeurs du projet. Celui-ci lui confère une multitude d'appropriations possibles et augmenter le sentiment sécurité du quartier. Ce projet entraîne également une redynamisation du bâti qui pourrait attirer des habitants plus aisés à Herstal ainsi que de nouveaux investisseurs. Dès lors, l'intérêt de la commune est double :

- D'une part, financier : taxes additionnelles sur le travail, l'immobilier, l'activité économique,...
- D'autre part, sur l'image : le projet de la gare devient une « vitrine » pour la commune, stimulant d'autres projets (Grand Prix d'Architecture de Wallonie dans la catégorie « non résidentiel »).

Des enjeux plus liés à la structure urbaine sont clairement identifiables. Ainsi ce projet donne l'opportunité de restructurer un quartier après une longue occupation industrielle



Figure 26 - Situation de la gare de Herstal (Google Earth, 2016)



Figure 25 – Situation, avant les travaux, de la gare de Herstal (Google Earth, 2016)



Figure 24 - Situation projetée (<http://www.herstal.be/maville/gands-projets>)

Il permet aussi de recréer un noyau bâti à proximité immédiate du centre-ville, prochainement desservi par le « tram », s’opposant à l’étalement urbain marquant la région urbaine liégeoise.

Signalons que le projet répond à plusieurs objectifs du Schéma de Structure Communal :

- Améliorer le cadre de vie et la qualité des logements, créer des espaces verts et des aménagements de qualité ;
- Réhabiliter les friches et les intégrer dans le tissu urbain en vue d’améliorer l’image de la commune ;
- Planifier l’urbanisme sur le long terme (par opposition avec l’urbanisation organique préexistante), réaliser des aménagements en cohérence avec les quartiers existants ;
- Conserver et valoriser le patrimoine bâti (long passé industriel).

Enjeux pour le quartier

Un des enjeux essentiels qui se dégage de ce projet est de retisser les quartiers qui se trouvent coupés par cette ligne de chemin de fer, ce dispositif est mis en place via la construction d’une infrastructure urbaine, génératrice d’un espace public sur plusieurs niveaux, ainsi que l’amélioration du cadre bâti qui se trouve en pourtour du périmètre « Espace Marexhe – Gare ». Cet édifice (la gare) est vu comme un élément d’articulation urbaine. Un bâtiment-place qui permet de créer une gradation, qui se trouve accentué par son belvédère sur la ville. Le concept qui se dégage de ses espaces, est de reconsidérer le programme d’une petite gare au vu des enjeux actuels (le tram), et s’en servir comme élément générateur d’une armature du tissu urbain.

Nous nous situons dans un espace d’habitat ancien et souvent en très mauvais état. Ce projet pourrait, par ses qualités et son ampleur, créer des effets d’entraînement et de dynamisation sur le voisinage. Aucun espace vert ou minéral n’existe dans le quartier, la création de lieux de promenades, est une plus – value indéniable pour le quartier (fait également référence au projet du parc Champs des oiseaux) c’est-à-dire amener le paysage en arrière-plan des coteaux dans la ville pour construire une séquence d’espaces publics. Un souci de créer un réseau de mobilité douce ainsi que d’accroître la part d’espaces verts et de rendre plus visible et praticables ceux existant, émerge de cette dynamique de continuité piétonne/cyclable de l’ensemble du territoire de la ville de Herstal. De manière à opérer une liaison verte entre les terroirs et le centre urbain. L’outil de cette requalification passe par la réactivation d’un paysage oublié et l’activation de nouveaux usages qui accompagnent celui de la gare, cœur d’une nouvelle dynamique urbaine.

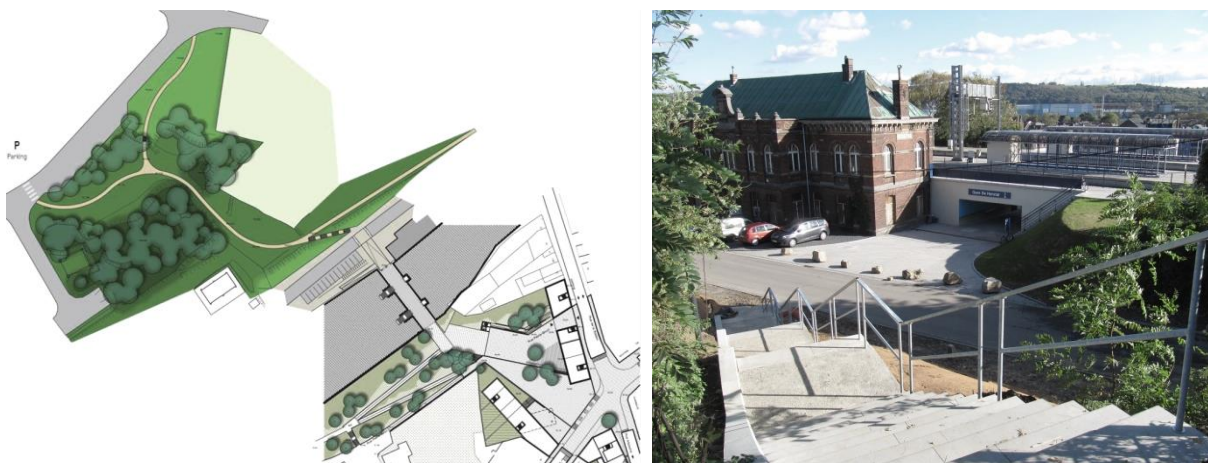


Figure 27 – Plan masse de la Gare et liaisons nord-sud (<http://www.herstal.be/ma-ville/gands-projets>, consulté en novembre 2015)

Nous pouvons également constater le manque de cohésion entre les différents systèmes viaires qui jalonnent ce périmètre. Cette gare se trouve actuellement dans un site urbain en rénovation, celui-ci ne peut fonctionner sans prendre en considération certaines liaisons avec son environnement urbain, c'est-à-dire les liens avec la rue de la Station, vers le futur espace Marexhe, vers la place Jean Jaurès et l'ancienne ligne F.N. et, enfin, un lien transversal « Pied des vignes – Bois Lévèque » ; ceci va permettre de redynamiser le quartier.

Mettons en évidence les objectifs du projet, pour la commune de Herstal⁷ :

- Redynamiser le site de la gare, rénover les accès et parkings ;
- Rationaliser les déplacements, encourager les transports doux ;
- Améliorer la sécurité pour créer un contrôle social ;
- Réhabiliter des terrains inoccupé ou en friche ;
- Développer un site d'activité économique le long du rail ;
- Améliorer le cadre de vie et l'image du quartier ;
- Attirer une population nouvelle dans la ville en influant sur le patrimoine immobilier.

⁷ Schéma directeur de rénovation urbaine (S.D.R.U.) – Quartier ZIP-QI (Marexhe) à Herstal, fiches projet, IUAT ULB et CRAU ULg, 2005.

CARTOGRAPHIE DES ACTEURS

Nous avons pu nous apercevoir de l'ampleur considérable du projet de Herstal, avec notamment les deux pôles importants de cette redéfinition de la ville qui sont le pôle Marexhe-Gare et le pôle Jean Jaurès. Nous allons nous concentrer sur le premier d'entre eux afin de déterminer les différents acteurs étant intervenus dans la réalisation de ce projet de grande envergure.

Dans le cadre de la rénovation urbaine du centre de Herstal, le projet lié à la gare et au quartier Marexhe était l'une des priorités. Situé au cœur du périmètre de rénovation urbaine, le site a subi une profonde rénovation.

L'ensemble du projet comprend la création d'espaces publics, l'implantation d'une nouvelle gare, la rénovation de différentes rues (Marexhe, Station et Saint-Lambert), la création de liens vers les voies de chemins de fer et la création de nouveaux bâtiments mixtes de logements et commerces (au rez-de-chaussée).

VILLE DE HERSTAL – URBÉO

En septembre 2008, la Ville de Herstal décide de créer une régie communale autonome immobilière afin de mener à bien sa politique de réhabilitation des quartiers marqués par le déclin industriel, à l'image du quartier Marexhe nous intéressant plus particulièrement. Cette nouvelle structure juridique entièrement publique, nommée Urbeo, permet à la commune de gérer certaines activités à caractère commercial et industriel de manière totalement décentralisée.

Les missions d'Urbeo sur le territoire herstalien sont multiples⁸ :

- « l'acquisition d'immeubles, la construction de droits réels immobiliers, la construction, la rénovation, la transformation, la location ou location-financement de biens immobiliers en vue de la vente, de la location, de location-financement ou d'autres actes juridiques relatifs à ces immeubles » ;
- « la possibilité d'effectuer toutes les opérations nécessaires et utiles à la réalisation de cet objet. Ainsi, elle décide librement, dans les limites de son objet, de l'acquisition, de l'utilisation et de l'aliénation de ses biens corporels et incorporels, de la constitution ou de la suppression de droits réels sur ces biens, ainsi que de l'exécution de telles décisions et de leur mode de financement » ;
- « la possibilité de prendre des participations directes ou indirectes dans les sociétés, associations et institutions de droit public ou de droit privé (filiales) dont l'objet social est compatible avec son objet » ;
- « la gestion du patrimoine immobilier de la Ville de Herstal » ;
- « la participation à la création, à la gestion et au fonctionnement de personnes morales, publiques ou privées, impliquées dans la gestion, la valorisation et la promotion immobilière ».

⁸ www.urbeo.be [consulté le 23/01/2016]

Concrètement, dans le cadre du projet de rénovation urbaine du pôle Marexhe-Gare, Urbeo est intervenu à différents moments-clés.

Dans un premier temps, Urbeo et la Ville de Herstal sont intervenus afin de prendre possession du foncier. Pour mener à bien ce projet, il a fallu recourir à de nombreuses **expropriations** de biens privés, une vingtaine au total. Le fait d’avoir créé cette régie foncière communale permet à la Ville de pouvoir se rendre propriétaire de biens en court-circuitant certaines procédures qui peuvent s’avérer assez longues et lourdes dans le cadre d’expropriations.

Dans cette logique, Urbeo est également intervenu afin de devenir propriétaire de deux immeubles abandonnés dans la rue Marexhe. Cette **acquisition** a été effectuée avec comme objectif la démolition totale de ces deux biens. Cette nouvelle « dent creuse » dans le tissu urbain aura pour fonction d’abriter un parking arboré.

De la même manière, la Ville d’Herstal s’est rendu propriétaire, via Urbeo, du site de l’ancienne fonderie, rue Marexhe. L’activité industrielle ayant cessé et les bâtiments liés à celle-ci étant restés inoccupés, cette acquisition permet d’assainir cet ancien site industriel pollué pour en faire un espace semi-public en cœur d’îlot : parking, cour, jardin.

Les différentes actions menées par la ville d’Herstal que nous venons d’expliquer ont été menées en tant qu’intervenant principal. Mais elle agit également sur certaines parties du projet en tant que **partenaire**, notamment de la SNCB – Holding SA. Nous reviendrons sur ces partenariats lors de l’analyse du rôle de la Société Nationale des Chemins de fer Belges dans le montage du projet.

Urbeo monte également des partenariats avec des sociétés privées afin de doter ce pôle d’un ensemble de logements et de commerces. On parle donc de **partenariats public-privés** (PPP).

SUMPROJECT/ARCADIS

Sumproject (Bruxelles) et Arcadis (Liège) se sont associés de manière momentanée en tant qu’**auteurs de projet**. Ils ont également été associés avec ARJM, bureau d’architecture et d’urbanisme de Bruxelles. En 2008, cette association à trois branches se voit confier la mission de traduire spatialement les attentes concernant la requalification du quartier Marexhe et de la gare.

Sumproject est également un bureau d’architecture et d’urbanisme bruxellois, qui s’est principalement occupé du volet urbanistique, à l’inverse d’ARJM qui s’est préoccupé du masterplan et de « l’objet *gare* ». Quant à Arcadis, c’est une société internationale ayant un siège à Liège fournissant des services de conseil, conception, ingénierie et gestion dans les domaines de l’infrastructure, de l’eau, de l’environnement et des bâtiments. Ils sont donc intervenus sur l’ensemble des techniques spéciales et de la stabilité.

Il nous paraît important de souligner que cette association, et plus particulièrement le bureau ARJM, a été primée en 2015 pour le Grand Prix d’Architecture de Wallonie dans la catégorie « non-résidentiel » pour le projet de la gare.

MOURY PROMOTION

Moury Promotion, société de **promotion** immobilière située à Liège, a été choisi comme promoteur pour la vente des bâtiments de logements avec les commerces aux rez-de-chaussées, qui bordent la place de la nouvelle gare. Ainsi, un partenariat public-privé (PPP) a été effectué avec la commune d'Herstal.

SNCB

Comme nous l'avons vu précédemment, la SNCB est intervenue en tant que **partenaire** dans différentes phases du projet notamment afin de revendre des terrains liés au chemin de fer à la régie foncière communale.

Cependant, la Société Nationale des Chemins de fer Belges est également intervenue en tant que **propriétaire** et acteur principal. Ils se sont par exemple préoccupés de la rénovation de l'accès à la gare, tant au niveau piéton qu'automobile. On peut également citer le réaménagement des abords de la gare et de ses parkings.

La SNCB, via Infrabel, s'est également chargée de supprimer l'ancien passage à niveau au profit d'un passage sous voie donnant accès aux différents quais. Infrabel, entreprise publique autonome détenue par l'État belge, agit en tant que gestionnaire de l'infrastructure du chemin de fer belge.

INSTANCES EUROPÉENNES

Les instances européennes interviennent dans ce projet en tant que **pouvoir subsidiant**. Sans les fonds débloqués par l'Europe, ce projet n'aurait pu voir le jour, du moins pour le moment. La demande de fonds **FEDER** pour la programmation 2007-2013 a été accordée pour un montant d'environ 12.000.000 d'euros. Le projet de Marexhe-Gare s'inscrivait parfaitement dans cet appel à projet pour l'attribution de fonds européens dans le sens où l'objectif est de stimuler le développement économique, de revitaliser le centre urbain de Herstal ou encore de mettre l'accent sur l'efficacité énergétique en favorisant les transports en communs (via la gare).

L'Europe intervient également en subsidiant certains projets via les **Fonds Social Européen** (FSE). La commune d'Herstal a pu compter dessus pour son projet sur le pôle Marexhe-Gare puisque son principal objectif est d'augmenter le taux d'emploi et l'inclusion sociale via les commerces et le logement qui y seront développés.

RÉGION WALLONNE

La Région wallonne intervient à différents niveaux dans le projet du pôle Marexhe-Gare à Herstal.

Tout d'abord, la Région détient le pouvoir d'approuver ou de refuser l'élaboration de certains outils urbanistiques aidant à mettre sur pied des projets. En l'occurrence, pour donner un exemple, le Gouvernement wallon a approuvé en juillet 2007 le périmètre de rénovation urbaine. Il permet donc

aux communes de se procurer les **outils urbanistiques** (définissant le cadre juridique de l'opération) utiles aux montages des projets. Nous y reviendrons dans le chapitre suivant.

Cependant, la Région wallonne intervient aussi en tant que **pouvoir subsidiant**. La commune d'Herstal, en élaborant son périmètre de rénovation urbaine, s'est donné la possibilité de pouvoir recourir à des subsides régionaux propres à l'aménagement opérationnel. Ces subsides sont accordés suivant le pourcentage du montant total des travaux ou des acquisitions.

INFRASPORTS

Conscient du nombre croissant de la demande du secteur sportif, le Gouvernement wallon a mis en place, au sein de la DGO1, une direction spécifique des infrastructures sportives, nommée Infrasports. Dans ce projet sur le pôle Marexhe, cette infrastructure intervient en tant que **pouvoir subsidiant**, uniquement pour la phase liée à la création d'un espace public animé par le commerce au rez-de-chaussée (place de la Gare côté quartier). Cette structure régionale subside principalement la construction/extension/rénovation des infrastructures sportives, des bâtiments indispensables à l'utilisation de celles-ci, ou encore de leurs abords. L'intention du projet de la place publique étant de créer un espace voué au sport de rue (entre autres le skate-board), Infrasports débloque des fonds afin de mener à bien ces interventions.

S.P.I.

La S.P.I., agence de développement économique pour la Province de Liège, agit principalement dans la phase qui concerne la réaffectation du bâtiment de la gare actuelle. Nous avons déjà parlé de la revente de ce bâtiment appartenant à la SNCB. La SPI reprend alors celui-ci afin de lui donner une nouvelle affectation liée à l'**activité économique**. L'ancienne gare est donc transformée en un Espace Entreprises et associatif. Ainsi, il pourra accueillir des associations comme la Croix-Rouge, la Régie de Quartier, la banque alimentaire, etc. Ils sont également intervenus dans la création d'un pôle dédié aux PME au nord des rails.

La S.P.I. est également intervenue via SORASI. Cette dernière est une filiale de Meusinvest et de la SPI et financièrement accompagnée par la SOGEPA. SORASI a agi en tant que **partenaire** de la commune de Herstal en ce qui concerne le site de l'ancienne fonderie dont nous parlions précédemment. Celui-ci était désaffecté et pollué.

PARTENAIRES DIVERS

- Asbl basse Meuse développement

L'ASBL Basse Meuse Développement a principalement agi en tant que partenaire avec la SNCB-Holding SA concernant la rénovation et la réaffectation de l'ancien bâtiment de la gare.

- Ligue des familles

Au nord du chemin de fer, sur la partie *haute* du site, la SNCB-Holding SA avait pour projet la création d'une promenade verte (RAVeL) le long du chemin de fer. La commune d'Herstal a cependant acquis une bande de terrain appartenant à la SNCB pour un montant de 250.000 euros pour monter cette partie de projet en partenariat avec la Ligue des Familles. Cette dernière est particulièrement active en ce qui concerne la mobilité des personnes dans la commune. Pour ce projet, elle est donc intervenue sur la question de l'accessibilité de cette promenade : les accès PMR, les accès par les escaliers, le parking,... Elle notifiait ses observations et suggestions à la commune d'Herstal.

Marexhe

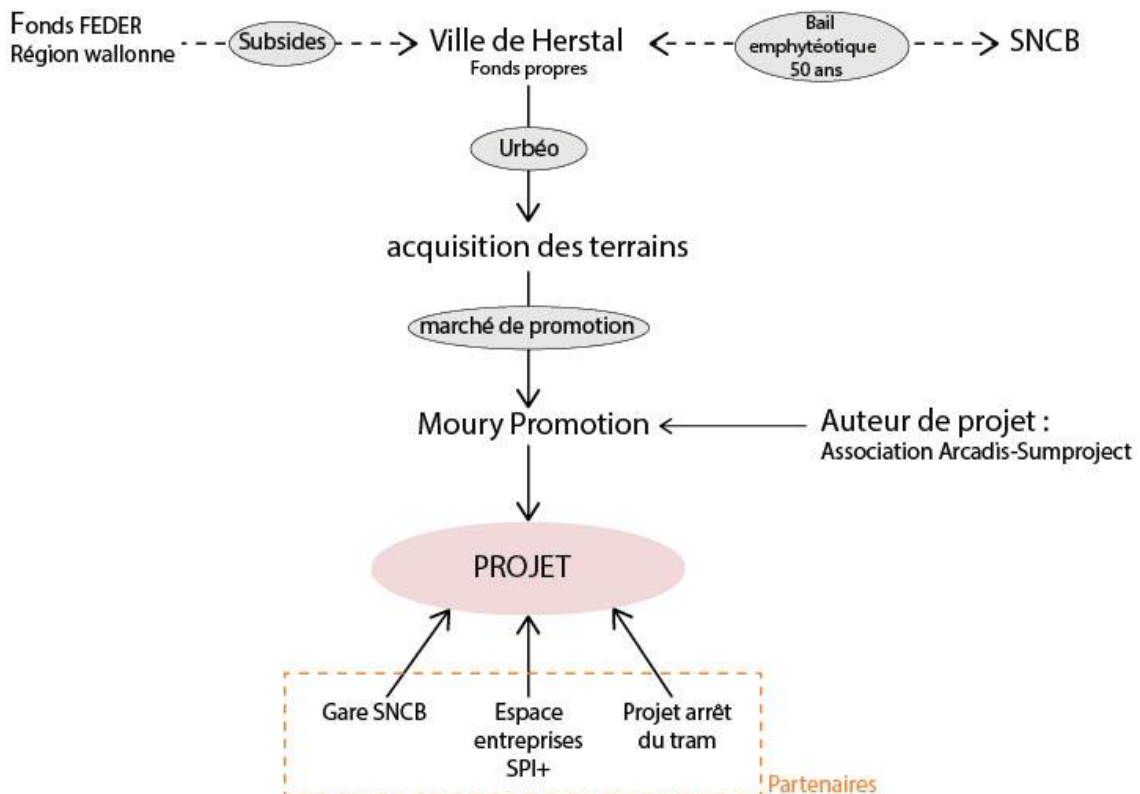


Figure 28 - Cartographie des acteurs (réalisation personnelle)

LES OUTILS URBANISTIQUES – LE CADRE JURIDIQUE

P.C.A.

Comme on peut le voir sur cette carte issue du géoportail de la Wallonie, un Plan Communal d'Aménagement recouvre, en partie, le pôle-Marexhe soumis à projet. Celui-ci a été approuvé par arrêté royal en **1968** et révisé en 1979. Depuis, il organise les destinations (habitations, logements multiples, équipements publics) et les alignements du bâti.



Figure 29 – Plan du P.C.A. (geoportail.wallonie.be)

Ce PCA n'étant plus en phase avec les réalités du terrain et les besoins du quartier et de la ville, il a fallu passer par une révision afin d'adapter son périmètre en fonction de la Zone d'Initiatives Privilegiées.

Zone d'Initiatives Privilegiées (Z.I.P.)

Le 7 juillet **1994**, le Gouvernement wallon fixe par arrêté la zone d'initiatives privilégiées à Herstal. Celui-ci fixe pour le « Quartier Marexhe » les dispositions qui y sont applicables et le reconnaît comme ZIP. Cependant, suivant un arrêté ministériel datant de 1995, la commune est dans l'obligation de décider du principe de l'opération de rénovation urbaine et d'en fixer son périmètre.

C'est alors qu'en 2002, afin de réaliser le S.D.R.U. (Schéma Directeur de Rénovation Urbaine) et un P.C. (Plan de Circulation) pour le périmètre de la zone Z.I.P., la commune annonce le passage par un marché de service. Cette mission sera confiée en **2003** à une association momentanée entre l'IUAT (ULB) et le CRAU (ULg). À cet effet, le périmètre de la Z.I.P. est légèrement agrandi pour la rénovation urbaine.

Ce périmètre intègre toutes les dispositions nécessaires à l'aménagement de la gare, de ses abords, du terrain SNCB en friche,... Il faut savoir qu'il est intéressant pour les communes d'entreprendre des actions d'aménagement opérationnel au sein de périmètres de ce type puisqu'elles peuvent bénéficier d'un taux de subsidiation préférentiel. Cela concerne les travaux sur le logement en

général, les maisons de quartier et les équipements collectifs directement liés à un ou plusieurs logements subventionnés (90% au lieu de 75% et ou de 60%).



Figure 30 – Plan de la Z.I.P. (geoportail.wallonie.be)

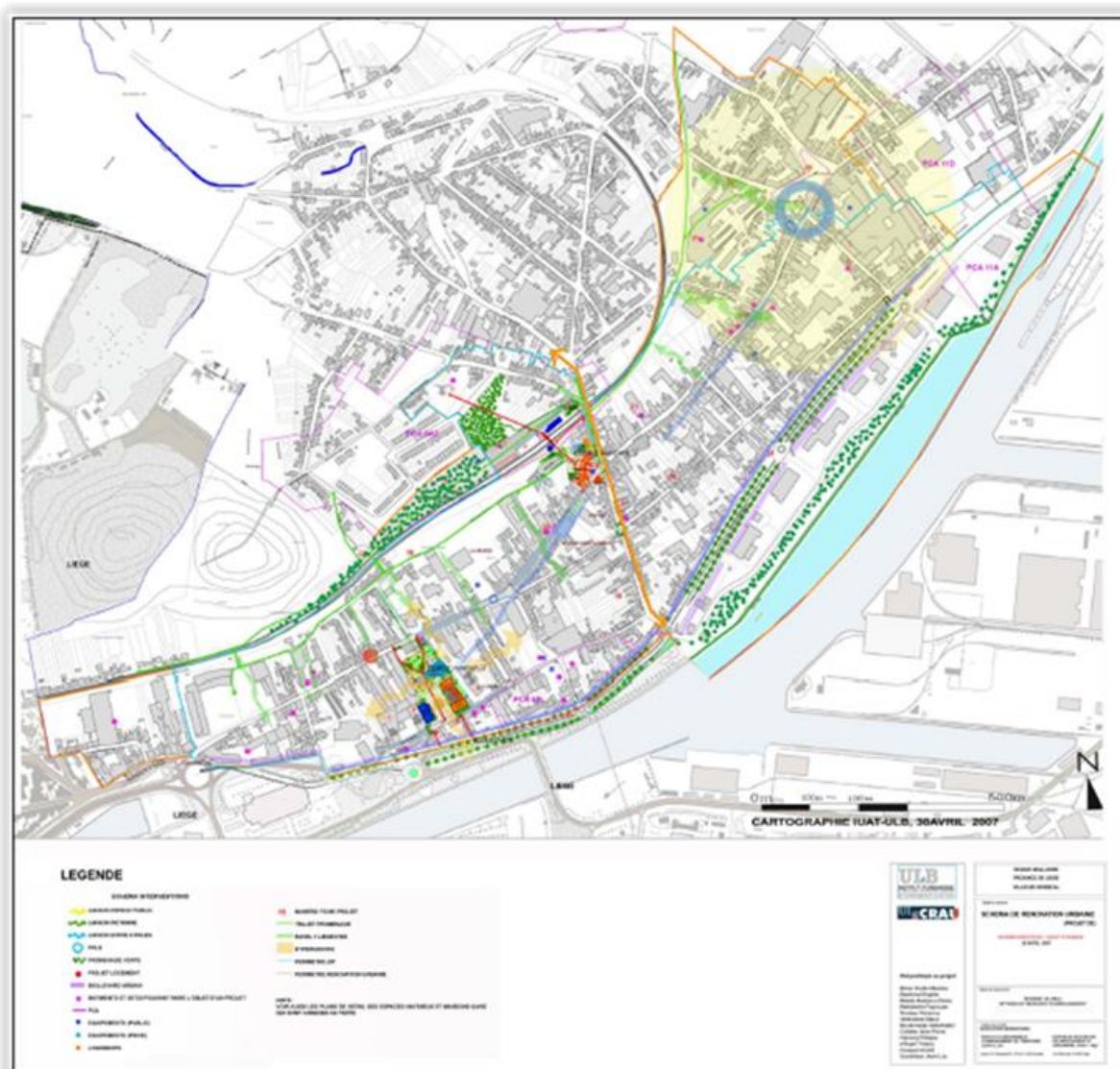
Pendant de nombreuses années suivant la définition de ce périmètre, on constate que le quartier subit une lente dégradation, tant au niveau de sa population, que du bâti ou encore de ses espaces publics. Le périmètre classé en ZIP est important puisqu'il regroupe quelques 20% de la population herstaliennne, allant de Coronmeuse à la place communale Jean-Jaurès.

Schéma Directeur de Rénovation Urbaine (S.D.R.U.)

Comme nous avons pu l'évoquer, le Schéma Directeur de Rénovation Urbaine est le fruit d'une association momentanée entre l'IUAT (ULB) et le CRAU (ULg). Le marché de service leur a été attribué en **2003** tandis que le contenu du S.D.R.U., le périmètre de rénovation urbaine (en orange sur le schéma ci-après) et sa commission ont été approuvés en **2007** par le Gouvernement wallon.

Le S.D.R.U., tel que développé par la commission de rénovation urbaine, comprend les cinq pôles d'interventions dont nous avons parlé auparavant : Hayeneux, Marexhe, gare, boulevards et Jaurès. À chacun de ceux-ci est attribuée une programmation spécifique au pôle en question et tous s'intègrent dans un schéma de circulation.

C'est l'ensemble du S.D.R.U. qui a été intégré dans la programmation 2007-2013 des fonds structurels européens soumis au cofinancement du FEDER. Cependant, au final, seuls les pôles « Marexhe-Gare » et « Jean-Jaurès » ont été repris dans la fiche-projet définitive du FEDER.



Le S.S.C. divise Herstal en cinq zones distinctes, sur base de leur affectation, afin d'en différencier les objectifs⁹ :

- Herstal urbain ;
- Herstal « bande verte » ;
- Herstal zonings d'activités ;
- Herstal à caractère rural ;
- Herstal « liaisons et mobilité ».

Pour la zone nous concernant pour le projet Marexhe, la zone « *Herstal urbain* », le schéma définit six objectifs¹⁰ :

- Affirmation des centres de vie et noyaux (commerces, équipements et services) ;
- Affirmation de la gare de Herstal comme élément centralisateur ;
- Affirmation des périmètres d'intérêt paysager et écologique ;
- Affirmation d'espaces verts à préserver/développer : bords de chemin de fer, bords de canal, intérieurs d'îlots, espaces particuliers (Hayeneux, FN, etc.),... ;
- Tenir compte des perspectives de développement démographique (2015 : 1300 ménages en plus).

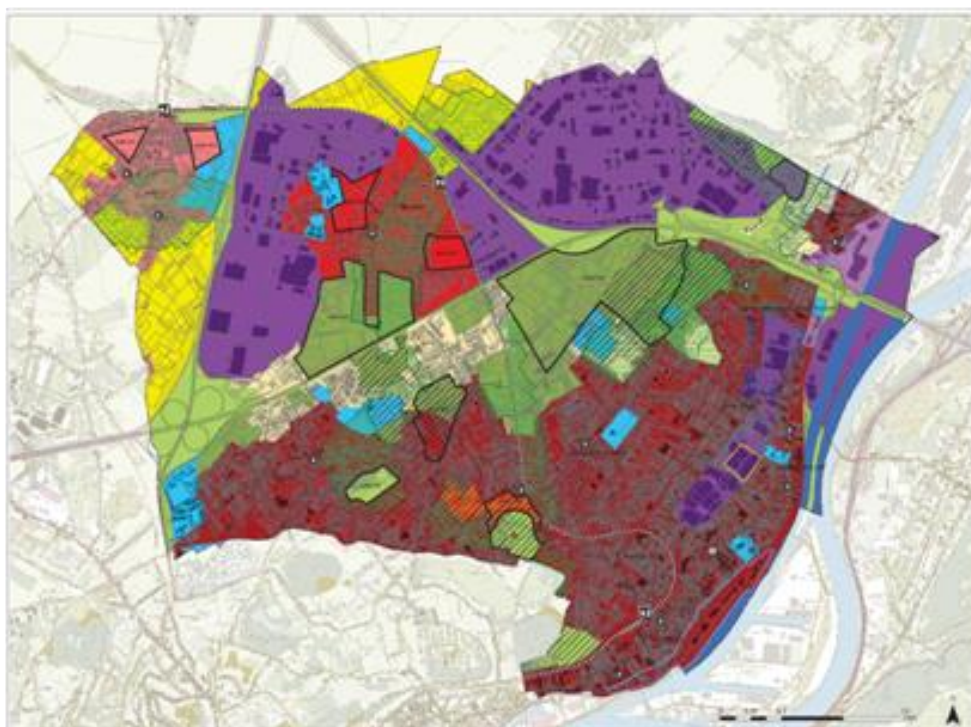


Figure 32 - Schéma de Structure Communal (www.herstal.be)

⁹ Province de Liège – Ville de Herstal, Schéma de Structure Communal : Options. Association momentanée entre l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire de l'Université Libre de Bruxelles (IUAT-ULB) & le Centre de Recherche en Aménagement et Urbanisme de l'Université de Liège.

¹⁰ Province de Liège – Ville de Herstal, Schéma de Structure Communal : Options. Association momentanée entre l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire de l'Université Libre de Bruxelles (IUAT-ULB) & le Centre de Recherche en Aménagement et Urbanisme de l'Université de Liège.

Plan d'alignement « Espace Marexhe »

Suite au Schéma Directeur de Rénovation Urbaine, la commune d'Herstal a élaboré des plans d'alignement des rues de la Station, Marexhe, Saint Lambert et Hoyoux qui permettent de garantir, à terme, un front bâti cohérent et dégagé sur le pourtour du nouvel espace public et dans la rue Marexhe.

Plan Communal de Mobilité (P.C.M.)

Le Plan Communal de Mobilité est un outil de planification et d'aide à la décision pour l'organisation et la gestion des déplacements sur le territoire communal. Il permet de développer une politique globale prenant en compte les besoins en termes de mobilité à court, moyen et long terme. En ce sens, il apporte une vision d'ensemble permettant une utilisation efficace des ressources et une meilleure efficacité des actions jusque-là menées de façon ponctuelle ou sectorielle.

À Herstal, la procédure d'élaboration du Plan Communal de Mobilité a été lancée après celle du Schéma Directeur de Rénovation Urbaine. C'est le bureau TRITEL qui est en charge de l'étude. Lancée en **2006**, la procédure s'est faite en concertation avec les autorités fédérales (SNCB), régionales (SPW, TEC,...) et communales (Collège, Administration,...). Toute adoption de P.C.M. est soumise à enquête publique de 45 jours. Celle-ci s'est clôturée le 29 septembre 2010. L'adoption du plan communal a été faite en 2013, soit trois ans après l'enquête publique. Nous ignorons cependant la raison de tels délais avant l'adoption définitive.

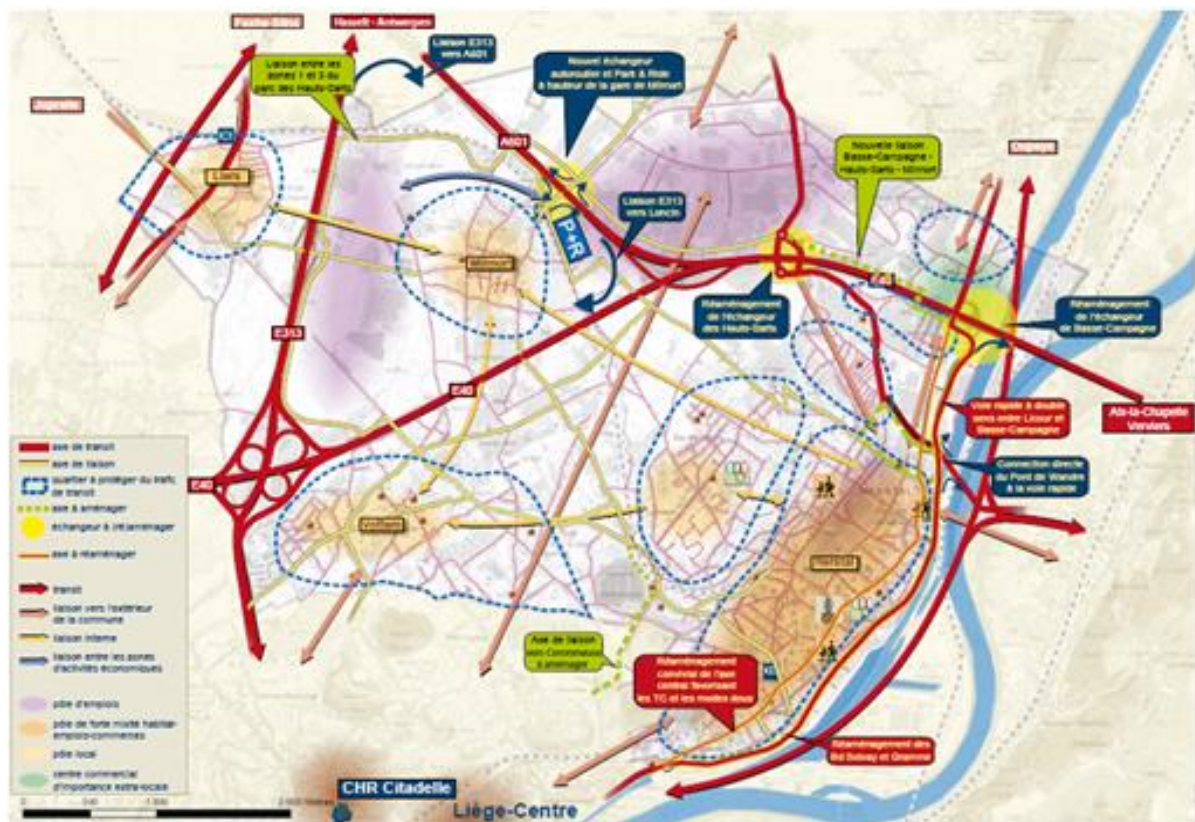


Figure 33 - Plan Communal de Mobilité de Herstal (www.herstal.be)

Charte de mixité sociale et urbaine

La charte de mixité sociale et urbaine a pour ambition de combattre la fragmentation sociale du territoire, de faire en sorte que différents types d'occupants de logements puissent partager les mêmes lieux de vie. Elle a été adoptée le 30 mars **2015** par le Conseil communal de Herstal. Elle soutient une approche volontariste du développement urbain et de la mixité sociale.

Elle s'inscrit de manière cohérente dans les prescriptions données par le Schéma de Structure Communal et a été étudiée en concertation avec les professionnels du secteur. Elle vise trois objectifs précis¹¹ :

1. Les logements nouvellement créés le seront préférentiellement dans ou à proximité des noyaux urbains ou ruraux bénéficiant de commerces de proximité, d'équipements communautaires et de services. Ces lieux seront desservis par des transports en commun ;
2. Tout nouveau programme d'urbanisation [...] développé sur l'entité de Herstal et comptant au moins 10 logements, aura comme objectif au niveau de son programme, de tendre vers 10 % des logements construits à un usage public ;
3. Tout nouveau programme d'urbanisation [...] développé sur l'entité de Herstal et comptant minimum 20 logements, aura comme objectif au niveau de son programme, de tendre vers 5 % de logements adaptables en fonction d'un handicap ou d'une perte d'autonomie au sens du Code wallon du Logement et de l'Habitat durable.

Bref récapitulatif

Quoi ?	Qui ?	Quand ?
Adoption d'un PCA	Commune de Herstal	1968
Adoption d'un périmètre de Z.I.P.	Gouvernement wallon	1994
Lancement de la procédure pour l'adoption d'un SSC		2004
Lancement de la procédure pour l'adoption d'un PCM	Bureau d'études TRITEL	2006
Approbation du S.D.R.U., de son périmètre et de sa commission	Gouvernement wallon (auteurs : IUAT & CRAU)	2007
Création d'une régie communale autonome immobilière (Urbeo)	Commune de Herstal	2008
Adoption définitive du SSC	Conseil Communal	2013
Attribution du marché pour le pôle Marexhe-Gare	Urbéo	2013
Adoption d'une charte de mixité sociale et urbaine	Commune de Herstal	2015

¹¹ <http://www.herstal.be/ma-ville/services-communaux/logement> [consulté le 25/01/2016]

MONTAGE FINANCIER

Le bilan financier de cet ambitieux projet se partage entre les sorties, ou dépenses prévisibles et les entrées : financements publics et recettes espérées.

Les financements publics sont partagés entre trois niveaux d'acteurs : la commune, qui utilise ses fonds propres, la région, via le dispositif de rénovation urbaine lui-même découlant du classement du quartier en ZIP-QI et l'Union Européenne via les fonds FEDER.

On estime que les activités commerciales et les nouveaux logements contribueront aux recettes espérées, mais le financement du projet ne repose pas sur elles.



Figure 34 - Répartition des investissements majeurs (fond de plan Google Maps, 2016)

Le fait que le quartier Marexhe se trouve dans une zone d'initiative privilégiée « quartier d'initiatives » permet à la commune de Herstal de bénéficier de facilités du point de vue du financement du projet.

Les fonds sont à 55% issus du FEDER (Fonds européen de développement régional). Les fonds restants sont issus du dispositif rénovation urbaine mis en place par la région wallonne.

Le projet demande un financement de 13.000.000€

Par l'octroi de subventions, la région a financé le projet à hauteur de 4.532.329 € en 2007, puis 1.320.000€ en 2010.¹²

¹² <http://gouvernement.wallonie.be/le-gouvernement-debloque-plus-d-1-million-pour-l-operation-de-renovation-du-quartier-marexhe-herstal-16-09-2010>

Au niveau des frais propres à la construction du projet (8.000.000 €), on peut les découper suivant les six phases du projet suivantes :

Phase 1 (2.340.000 €) :

- Aménagement du carrefour et des alignements
 - Expropriation des terrains (bâties, jardins, friche, talus)
 - Plan de circulation
- Parking Marexhe
 - Acquisition des propriétés
- Promenade verte
 - Acquisition des propriétés et établissement des servitudes
- Étude (et frais liés de l'ordre de 10%)

Phase 2 (975.000 €) :

- Aménagement du carrefour et des alignements
 - Démolition des bâtiments
 - Aménagement des liens entre la gare et le carrefour
- Parking Marexhe
 - Démolition des bâtiments insalubres
- Promenade verte
 - Aménagement de l'assiette de la promenade verte

Phase 3 (1.750.000 €) :

- Aménagement du carrefour et des alignements
 - Aménagement de l'espace public et du carrefour
 - Aménagement des rues de la Station et Marexhe
- Parking Marexhe
 - Réaffectation en parking verdurisé

Phase 4 (965.000 €) :

- Création d'un nouveau bâtiment-édicule (guichet/signal) (300.000 €) ;
 - 27.07.2011 : Permis d'urbanisme pour la gare d'Herstal, première étape du développement « Pôle Marexhe » comprenant une place publique et des logements, en collaboration avec Sumproject ;
 - 11.12.2012 : Début du chantier des espaces publics et de la gare du pôle Marexhe à Herstal, phase de démolition ;
 - 22.03.2013 : Chantier des espaces publics et de la gare du pôle Marexhe à Herstal, création de l'accès vers le nouveau tunnel sous voies ;
 - AWARD : La gare de Herstal a remporté le Grand prix d'architecture de Wallonie dans la catégorie bâtiment non résidentiel. Le projet a été choisi par un jury international, qui a

souligné le double caractère du projet, à la fois modeste et ambitieux vis à vis de son environnement.

- Rénovation complète du bâtiment pour réaffectation (650.000 €) ;
- Signalisation gare SNCB depuis les centres et depuis les boulevards (15.000 €) ;

Phase 5 (1.100.000 €) :

- Achèvement de l'espace Marexhe
 - Construction d'un immeuble mixte
 - Aménagement de l'espace public du carrefour

Phase 6 (875.000 €) :

- Achèvement de l'espace Marexhe
 - Aménagement de la rue Saint-Lambert

ANALYSE CRITIQUE

Bilan AFOM du projet Marexhe-Gare

Atouts	Quartier repris en ZIP-QI. Consensus des acteurs du projet autour de ce site Position stratégique du projet au cœur de la commune. Projet « visible » par son architecture et réalisation allant plutôt dans le sens d'une meilleure qualité de vie urbaine.
Faiblesses	Dégradation de l'habitat du quartier. Faible participation des habitants au projet, malgré quelques initiatives. Stigmatisation du quartier. Manque d'identité forte pour ce quartier du point de vue urbain
Opportunités	Fonds FEDER, subsides et avantages liés au classement du quartier en ZIP-QI Pôle rendu attractif pour de nouveaux investisseurs (particuliers, professionnels). Terrains en friche : possibilités de développement ex-nihilo Effet d'entraînement sur la qualité globale de l'image du quartier
Menaces	Peu de prise en compte de l'avis de la population du quartier dans le déroulement du projet Risque d'aggravation du caractère dégradé du quartier si aucune autre action n'est menée à proximité immédiate Déplacement de population suite à un phénomène de gentrification Développer des problèmes de cohabitation entre nouveaux arrivants et population locale

Figure 355 - Tableau AFOM du projet "pôle Marexhe-Gare"

Éléments de réflexion

Un projet pour la population locale ?

On peut légitimement se demander dans quelle mesure un tel projet s'adresse à la population locale ? Si le désir de renouveler l'existant peut paraître louable à première vue et les premiers résultats concrets, il semble y avoir plus un désir d'attirer une nouvelle population, venant de l'extérieur de la commune que d'améliorer le quotidien de la population locale. Si la qualification du projet « Marexhe – Gare » en ZIP-QI devait permettre une plus grande participation de la population, dans les faits le résultat final semble être davantage le fruit d'une vision à long terme pour attirer de

nouveaux habitants et de nouvelles entreprises plutôt que pour satisfaire la population actuelle. Par ailleurs, nous avons pu aborder de manière plus détaillée le rôle que la population locale aurait pu jouer dans l'élaboration du projet sur ce site.

Le projet apparaît comme très ambitieux à l'échelle de la commune et compte tenu de la situation initiale avant-projet, les efforts sont encore très nombreux à fournir. Cependant, les premières réalisations concrètes tendent à donner une image positive du développement de la ville, même si pour l'instant la qualité globale de la commune de Herstal en termes de bâti reste faible. Nous nous interrogeons sur le rôle de levier envers le patrimoine immobilier existant qui réside dans l'ensemble des différents projets du périmètre de rénovation urbaine. La définition de ces différents pôles et les programmes s'y rapportant auront-ils le pouvoir de redynamiser l'ensemble du bassin de vie herstalien paraissant jusqu'alors dégradé ? Cependant, l'intention nous paraît tout à fait intéressante dans la mesure où l'on se trouve dans un tissu urbain dont l'état se dégrade de manière croissante. Nos différents ressentis sur place nous ont également donné cette impression de dégradation et d'abandon d'une majorité du tissu urbain. En raison des valeurs historiques liées au quartier et à l'ensemble du périmètre de rénovation urbaine, les intentions sous-jacentes au projet nous semblent pertinentes. Les différents efforts consentis par la commune pour mettre en place une rénovation de son bassin de vie permettront-ils de favoriser l'investissement sur le patrimoine bâti ?

Quel impact sur l'ensemble du tissu herstalien ?

Nous nous interrogeons également sur le caractère linéaire de ces projets. En effet, les différents « pôles » choisis suivent un axe. Dès lors, selon nous, il est fort probable que cet ensemble de projets ait un impact positif sur la redynamisation de cette transversale mais nous nous interrogeons tout de même sur l'impact qu'auront ces projets sur les rues perpendiculaires à la Meuse. Quel sera l'impact sur la profondeur du bâti, allant du chemin de fer vers la Meuse ? Quel rapport l'ensemble de ces pôles induisent-ils avec le fleuve ? Dans le projet Marexhe, les rues perpendiculaires au fleuve ont par exemple été prises afin de redévelopper du parking. En parallèle de cette linéarité, nous aurions également favorisé un travail sur la profondeur du tissu, allant de la Meuse au *cœur herstalien*. Dans cette même logique, nous dénotons l'absence de discours par rapport à la Meuse, pourtant un élément essentiel du paysage naturel et source d'identité locale, ayant conditionné l'implantation de nombreuses industries utilisant le *réseau bleu* comme moyen de communication et d'échange majeur. Cependant, nous nous rendons bien sûr à l'évidence qu'il y a des impératifs budgétaires à tenir mais également que les terrains qui coupent Herstal de tout rapport à la Meuse appartiennent au Port de Liège, ce qui contribue au fait que, sur le terrain, il est difficile de tenir un discours incluant la Meuse. D'ailleurs, la redéfinition des boulevards parallèles à la Meuse vont tout de même dans ce sens.

Quelle implication citoyenne dans la mise en place du projet ?

Nous souhaitons mettre en évidence un point dont nous avons peu parlé jusqu'à présent et qui nous paraît primordial : les riverains. Nous nous interrogeons sur le rôle qu'ils ont pu tenir dans ce projet. En effet, il nous semble qu'il y ait eu très peu de concertation avec la population ou même de travail de fond avec celle-ci pour permettre de la faire participer au futur de leur quartier. Bien entendu, la population a eu l'occasion de s'exprimer sur le projet en tant que tel, sur ses différentes phases, mais également sur l'adoption des différents outils urbanistiques, le tout dans le cadre des enquêtes publiques réglementées. Or, mises à part celles-ci qui sont obligatoires dans le cadre de tels projets,

la participation aurait pu prendre diverses formes. L'importance de l'implication populaire n'est plus à démontrer, surtout dans un centre-ville où, comme nous l'avons vu, se trouvent des populations parfois précarisées. À l'image du projet du pôle des Arts Urbains, à Tours, on aurait tout à fait pu imaginer la création d'un pôle « Espace Projet » permanent permettant au citoyen de se renseigner à tout moment sur le devenir de son quartier, d'exprimer ses besoins. Ou encore créer des événements avec la population qui permettent de regrouper l'ensemble des requêtes, comprendre leurs usages et leur permettre de s'approprier l'espace public. On aurait également pu imaginer la co-production du projet en partenariat avec les riverains sous forme d'ateliers urbains de proximité, ou encore bien d'autre, tout comme les Ateliers Urbains à Bruxelles. Un travail à posteriori avec les populations aurait également pu bénéficier d'un intérêt particulier afin de mettre en place une dynamique d'appropriation du nouvel espace et permettant de redynamiser quelque peu, par les riverains, un quartier qui semblait se dégrader et se vider peu à peu. Nous nous interrogeons sur la plus-value qu'aurait pu apporter la prise en main du projet par la population. Ces différents exemples basés sur des expériences observées dans d'autres villes ne prétendent pas donner de solution miracle, en disant que cela permettrait de résoudre les problèmes et d'amener davantage de qualité mais nous nous interrogeons sur l'appropriation du projet par les populations locales. Cependant, nous sommes en droit de nous demander si le projet s'adresse réellement aux populations déjà présentes dans le bassin de vie ou à une population externe ? Ce qui expliquerait également la grande partie marketing qui a accompagné l'ensemble de la rénovation urbaine, permettant de redorer quelque peu l'image de la ville de Herstal et d'ainsi, peut-être, attirer des populations extérieures.

Des objectifs en contradiction avec la formalisation du projet ?

Nous formulons également quelques réserves quant à la formalisation du projet de l'*Espace Marexhe*. Celui-ci nous a étonnés par le parti pris de revoir profondément la morphologie de la place de la gare qui fait écho à la volonté politique de mise en valeur de l'image de la ville. On y retrouve une certaine forme d'ambiguïté entre les objectifs déclarés et la mise en forme concrète de ceux-ci sur le terrain. Il nous semble, à titre personnels, qu'il y ait certaines formes de contradiction.

En effet, si l'ambition est réellement de pouvoir mettre l'accent sur la gare pour favoriser l'intermodalité avec les bus et les trains, n'aurait-il pas été plus judicieux de mettre celle-ci en évidence dans le tissu urbain ? Bien entendu, celle-ci doit se trouver à proximité immédiate des voies ferrées mais il nous semble que l'implantation du bâti bordant la place de la gare coupe toute relation entre celle-ci et le quartier. On remarque d'ailleurs cette ambiguïté dans les gestes architecturaux qui ont été posés. En effet, le bâtiment accueillant du commerce au rez-de-chaussée et du logement aux étages se situant en lien avec le carrefour empêche toute connexion – visuelle et physique – avec la gare. Dès lors, il a été décidé d'ouvrir celui au rez-de-chaussée sous la forme d'un passage pour permettre tout de même cette connexion physique, bien qu'elle ne soit pas évidente. Ainsi, rien que par ce geste, il nous semble que l'objectif et les choix de projet semblent ne pas coïncider en certains points. Dans cet exemple, on se retrouve coincé entre, d'une part, la volonté d'agrandir au maximum le parc de logements et la surface commerciale et, d'autre part, la volonté de mettre en évidence la gare pour favoriser les échanges multimodaux. Dès lors, à titre subjectif, la réponse apportée dans cet exemple ne nous semble satisfaisante sur aucun des deux points.

Des outils adaptés et cohérents ?

Pour terminer, nous avons vu que le projet de l'*Espace Marexhe-Gare* rentrait dans le cadre des objectifs tels que décrits dans le Schéma de Structure Communal. Cependant, nous pouvons nous interroger sur la pertinence de cet outil urbanistique adopté en novembre 2013 (soit il y a un peu plus de 2 ans de cela). En effet, nous émettons certaines réserves sur quelques points du Schéma de Structure Communal de Herstal. Elles sont au nombre de trois.

Premièrement, nous nous interrogeons sur la vision à long terme de cet outil. En effet, l'ensemble des prescriptions qui concernent l'évolution démographique s'arrêtent en 2021. Cette absence de vision à long terme au niveau des perspectives de population posent question quant à la planification de projets tels que celui-ci. La définition du projet du pôle Marexhe-Gare doit mesurer l'impact au niveau démographique sur le long terme. Adopté en 2013, le S.S.C. définit un horizon temporel de sept ans, ce qui nous paraît totalement inadapté à la planification urbaine.

Ensuite, le Schéma de Structure Communal définit des objectifs et des options pour l'ensemble de la commune. Cependant, en 2007, le S.D.R.U. a été approuvé par le Gouvernement wallon, tout comme son périmètre. Ainsi, le S.S.C. fait état des intentions relatées dans ce document mais il nous aurait paru pertinent de pouvoir également mettre en rapport au sein d'un même outil urbanistique les objectifs décrits à l'échelle de la commune et ceux au niveau des différents pôles du périmètre de RU. En dehors des prescriptions définies par le Schéma Directeur de la Rénovation Urbaine, il aurait, également, pu être pertinent de retrouver des options par quartier, de manière complémentaire aux pôles.

Enfin, nous nous interrogeons également sur l'absence de vision à l'échelle de l'agglomération. Par définition, le S.S.C. ne s'applique que sur l'étendue du territoire communale mais nous nous demandons s'il n'aurait pas été pertinent de pouvoir tenir compte, de manière complémentaire, des réalités territoriales des communes voisines, des dynamiques de développement à l'échelle de l'agglomération, du plan urbain de mobilité, etc.

Il nous paraît intéressant de pouvoir dresser un parallèle avec des outils urbanistiques adoptés dans d'autres communes environnantes pour observer la différence de démarche ainsi que les atouts et faiblesses de chacune d'entre elles. Ainsi, nous nous focalisons sur l'adoption du *Master plan* à Seraing, commandé par ERIGES, la régie communale autonome de Seraing.

L'avantage de l'adoption d'un Master plan réside dans le fait qu'il n'est pas défini comme un outil urbanistique au CWATUPE ou même au futur CoDT. Il y a donc une réelle souplesse dans son adoption et dans son application. Cependant, ayant fait l'objet d'un consensus, ce document reste un argument face à certains projets privés. À l'inverse du S.S.C., il ne peut être reconnu comme opposable aux tiers et à l'autorité puisqu'il n'est pas reconnu comme un outil de manière officielle. Il peut donc évoluer aisément suivant les idéologies du moment et l'autorité peut s'en écarter suivant les situations. De plus, le Master plan, contrairement au S.S.C., nécessite des procédures beaucoup moins lourdes pour le mettre en place.

Cependant, l'inconvénient d'un Master plan est qu'il porte une couleur politique. Il est approuvé par la majorité en place à un moment donné et, comme il n'est, officiellement, pas opposable ni aux tiers ni à l'autorité publique puisqu'il n'est pas reconnu comme un outil, une nouvelle majorité arrivée au pouvoir pourrait s'en écarter. Cependant, à Seraing, la couleur politique semble assez stable depuis

des années et va probablement perdurer, ce qui peut garantir dans un certain sens une application continue du Master plan.



Figure 36 - Masterplan de la vallée sérésienne (AREBS & Groupement d'étude : Reichen & Robert, Pluris, Pierre Sauveur, Bruno Bianchet. Version finale, mai 2005)

Par contre, ce qui nous paraît intéressant c'est le montage du projet, notamment à travers la création de PPP mais également d'une régie communale autonome immobilière répondant aux principes de bonne gouvernance. La réalisation de partenariats public-privés nous semble intéressant d'un point de vue financier mais également opérationnel. D'une part, cela permet une grande variété dans les formes de financement et une réduction de coûts par la globalité des prestations. D'autre part, cela permet d'avoir une réflexion poussée sur la définition du projet et des rôles de chacun, ce qui permettra un gain de temps par après, une réduction des délais mais également, et ce n'est pas négligeable, un partage des risques entre les partenaires.

BIBLIOGRAPHIE

Outils urbanistiques

Charte de mixité sociale et urbaine de Herstal, commune de Herstal, 2015.

Plan communal de mobilité (P.C.M.) de Herstal, phase 1, Bureau d'études TRITEL, 2006.

Schéma directeur de rénovation urbaine (S.D.R.U.) – Quartier ZIP-QI (Marexhe) à Herstal, fiches projet, IUAT ULB et CRAU ULg, 2005.

Schéma de structure communal (S.S.C.) de Herstal, options, association momentanée entre l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire de l'Université Libre de Bruxelles (IUAT-ULB) & le Centre de Recherche en Aménagement et Urbanisme de l'Université de Liège, 2013.

Master plan de la vallée sérésienne, AREBS & Groupement d'étude : Reichen & Robert, Pluris, Pierre Sauveur, Bruno Bianchet, 2005.

Publications

CWEDD : Conseil wallon de l'environnement pour le développement durable, avis sur le schéma de structure de Herstal, 2011.

Association momentanée IUAT ULB et CRAU ULg Schéma directeur de rénovation urbaine – Quartier ZIP-QI (Marexhe) , à Herstal Phase I -Volet objectif et subjectif / Analyse – Rapport écrit Mars 2005

Monographie

Van Der Haegen H., Van Hecke E., Juchtmans G., (1996), "Les régions urbaines belges en 1991", Etudes Statistiques, n°104, pp.3-42

Sites internet

Direction Générale Opérationnelle – Aménagement du Territoire. *Aménagement opérationnel, la rénovation urbaine*. En ligne

<http://dgo4.spw.wallonie.be/DGATLP/DGATLP/Pages/DAU/Pages/PouvPubl/Aides.asp?printPage=yes&>, consulté le 09/05/2016.

Grine, Joe. The truth about guns (2013). *A Partnership for the Ages: John Moses Browning and Fabrique Nationale d'Herstal*. En ligne <http://www.thetruthaboutguns.com/2015/01/joe-grine/partnership-ages-john-moses-browning-fabrique-nationale-dherstal>, consulté le 18/01/2016.

Urbeo (2015). En ligne <http://www.urbeo.be>, consulté le 23/01/2016.

Ville de Herstal (2010). Historique. En ligne <http://www.herstal.be/economie/economie/historique>, consulté le 15/01/2016.

Ville de Herstal (2010). Service communal du Logement. En ligne <http://www.herstal.be/ma-ville/services-communaux/logement>, consulté le 25/01/2016.

Ville de Herstal (2010). Rénovation urbaine. En ligne <http://www.herstal.be/ma-ville/services-communaux/travaux/renovation-urbaine>, consulté le 18/01/2016.

Entretien

Sevrin, Frédéric. (2015). Entretien avec le directeur de la régie communale immobilière de Herstal (Urbéo), venu réaliser une conférence sur le périmètre de rénovation urbaine à Herstal, en novembre 2015 dans le cadre du cours de séminaire d'analyses de projets urbains, à l'Université de Liège.