

UNIVERSITE DE LIÈGE
Faculté des sciences appliquées
Urbanisme et aménagement du territoire

Aménagement des Quais de Meuse

Séminaire d'analyses de projets urbains

Travail du master complémentaire en urbanisme et aménagement du territoire, présenté par :

François MARTIAL

Dans le cadre des :

Séminaires d'analyse de projets urbains

50h Th., 5 crédits

Professeur:

Jacques Teller

Année académique :

2014 – 2015

Table des matières

1. Mise en contexte.....	3
1.1. Ville de Liège.....	3
1.2. Localisation générale du projet.....	4
1.3. Historique de l'urbanisation de Liège.....	6
2. Contexte du projet.....	8
2.1. A l'échelle de la ville de Liège.....	8
2.2. A l'échelle du quartier et genèse du projet.....	9
3. Evolution du périmètre.....	11
3. Description des objectifs et des interventions.....	13
3.1. La mobilité.....	13
La mobilité des automobilistes.....	13
La mobilité des modes actifs.....	14
3.2. Les espaces verts et le fleuve.....	15
4. La participation citoyenne.....	16
5. Montage financier et coûts.....	16
6. Récapitulatif du projet.....	16
6. Critique du projet.....	17
6.1. Critique.....	17
6.1.1. Mobilité.....	17
6.1.2. L'espace vert et le fleuve.....	18
7. Conclusion.....	19
Bibliographie.....	21

1. Mise en contexte

1.1. Ville de Liège

La ville de Liège est située à l'est de la Belgique et de la Wallonie. La commune compte 195.968 habitants (IWEPS, 2015), pour environ 600.000 habitants dans l'agglomération, ce qui en fait la plus peuplée de la Région Wallonne dont elle est également l'un des pôles majeurs, mais également la troisième de Belgique après Bruxelles et Anvers. La ville est située dans le sillon Sambre-et-Meuse qui est l'axe industriel historique de la Wallonie et l'un des hauts-lieux de la Révolution Industrielle en Europe.



Figure 1 : position de Liège dans la Belgique (Google Maps)

La ville a été surnommée la « Cité Ardente » lors de son Exposition Internationale en 1905 par le Roi Albert 1^{er}. A l'époque, ce surnom traduit le dynamisme économique de la ville, mais il sera conservé afin de rendre hommage au dynamisme de la ville traduit par ses activités commerciales et culturelles ainsi que pour le caractère chaleureux et bon-vivant de ses habitants. La ville est actuellement la capitale économique et culturelle de la Wallonie grâce à ses nombreuses entreprises de hautes technologies ainsi que le plan culturel pour la période 2009 - 2019, qui ont émergés à la suite de la crise industrielle. L'Université de Liège compte plus de 17.000 étudiants tandis que les Hautes Ecoles de la ville en recensent plus de 10.000

ce qui en fait l'un des principaux pôles académiques du pays.



Figure 2 : l'agglomération liégeoise avec son réseau autoroutier (Via-Michelin)

La cité est située au croisement de six autoroutes qui partent vers la France, l'Allemagne, les Pays-Bas et le Luxembourg, ainsi qu'une gare internationale TGV. C'est pourquoi elle est directement reliée via les réseaux autoroutier et ferroviaires aux principales villes belges comme Anvers, Bruxelles, Gand, l'ensemble des villes de l'axe wallon comme Namur, Charleroi ou Mons, ou encore Bastogne et Arlon. Elle occupe également une position intéressante à l'échelle européenne par sa proximité avec les villes de Maastricht et Aix-la-Chapelle, c'est-à-dire des Pays-Bas et de l'Allemagne. En effet, elle est en plein cœur de l'Eurégio Meuse Rhin, qui regroupe le district de Cologne, la province de Maastricht et les provinces de Limbourg et Liège. La ville possède également l'aéroport de Bierset qui est le 8^{ème} aéroport européen en termes de fret, ainsi que le 3^{ème} port fluvial européen en termes de transport de marchandises qui est relié via le canal Albert au Port d'Anvers. La Meuse sert également de liaison vers les principales villes wallonnes. Enfin, la ville présente le premier réseau TEC de Wallonie ainsi que le passage de plusieurs RAVeL et de liaisons pour les modes-doux.

1.2. Localisation générale du projet

La zone d'étude est située dans le sud de la ville, dans un secteur qui touche directement 10.111 habitants. Cependant, ce quartier présente une perte de 18 % de sa population durant les 30 dernières années. Elle s'étend sur la rive gauche de la Meuse directement après le Pont de Fragnée et la séparation du fleuve avec la dérivation.

Il s'agit de la porte d'entrée sud de la ville, qui présente actuellement très peu de moyens de rentrer dans le quartier des Guillemains ainsi que des accès vers la Meuse afin de favoriser le

transit. Il s'agit donc de quais adaptés pour l'automobile avec un transit fluide et rapide.

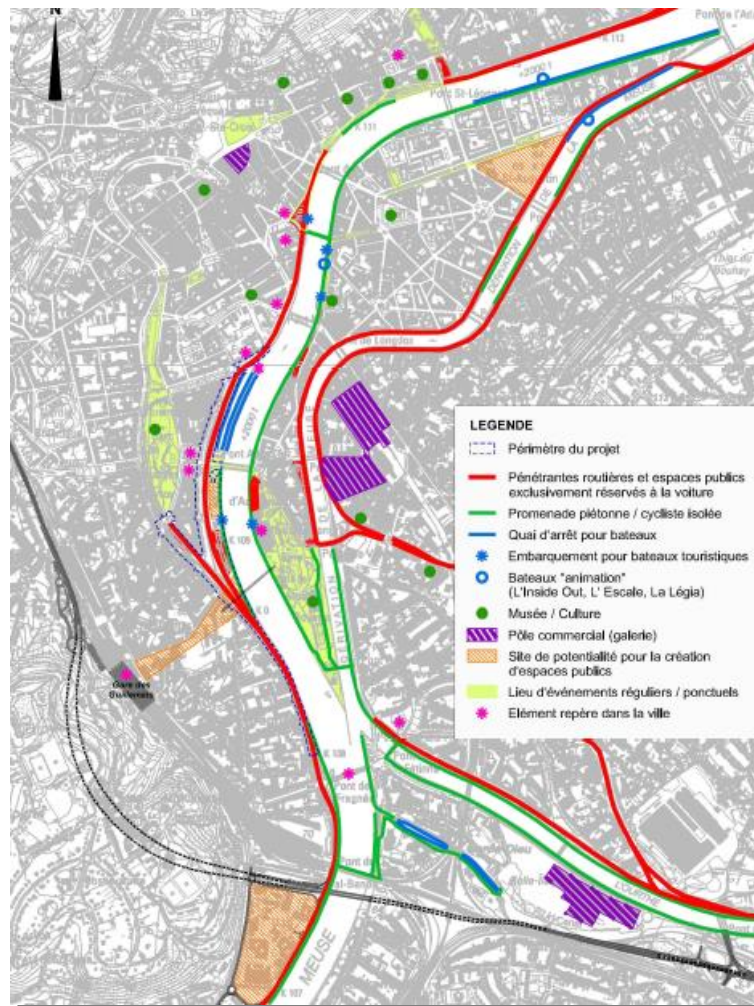


Figure 3 : transport et mobilité pour le sud de la ville de Liège (SPW mobilité)

Les limites du projet dessinées en rouge dans la figure 5, s'étendent approximativement du Pont de Fragnée au sud jusqu'au Pont Kennedy au nord. Il est également traversé par le futur axe qui permettra de relier le quartier des Guillemins à la Médiacité, en passant par le parc de la Boverie au moyen d'une nouvelle passerelle.

Plusieurs types de fonctions se retrouvent directement au contact des Quais de Meuse comme par exemple les fonctions économiques de la tour des Finances et les futurs aménagements du quartier des Guillemins. Ils sont également proche des lieux de détente et des espaces verts du boulevard d'Avroy et du parc de la Boverie. Les espaces commerciaux de l'hyper-centre de Liège et de la Médiacité sont à moins de 5 minutes à pied de la zone étudiées. Enfin, plusieurs espaces résidentiels comme les Terrasses ou encore la tour Kennedy sont directement sur les aménagements.

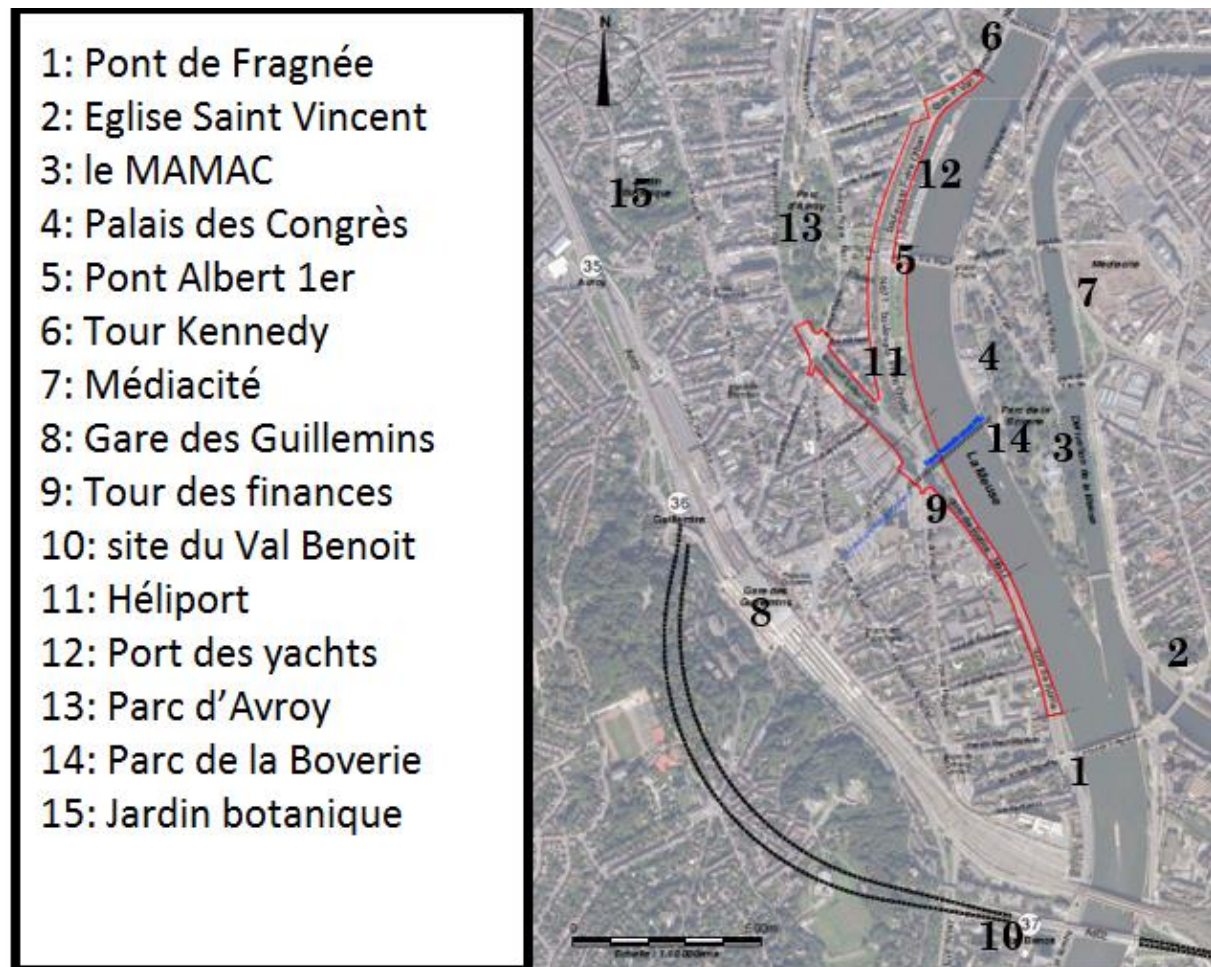


Figure 4 : les grands pôles autour du projet (réalisation personnelle)

1.3. Historique de l'urbanisation de Liège

Le centre historique de la ville est situé au niveau de la place Saint-Lambert en rive gauche de la Meuse, directement orienté vers le sud à la confluence avec la rivière Légia, qui donna son nom à la ville. En effet, la plaine alluviale est assez large à cet endroit en comparaison avec l'espace situé en amont de la confluence avec l'Ourthe, qui présente un relief encaissé. Les cours d'eaux présentaient de nombreux bras qui s'entremêlaient. En plus des versants abrupts de la vallée et du cadre physique général, la ville était donc limitée dans son développement.

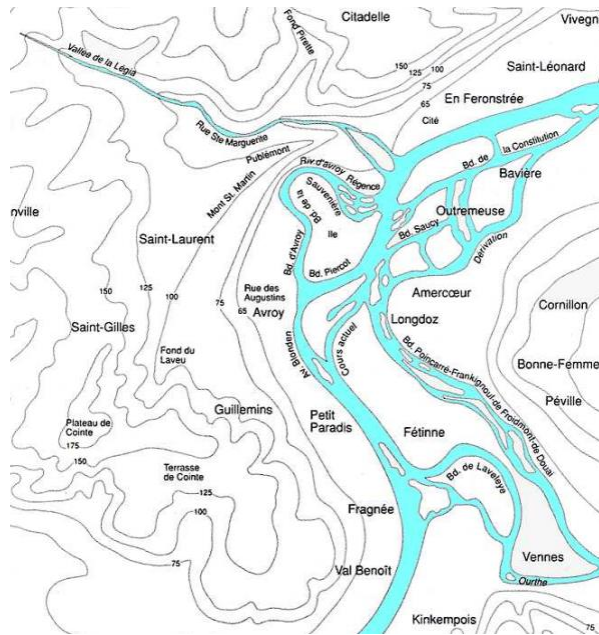


Figure 5 : Les Cours de la Meuse et de l'Ourthe avant 1850 (Segefa, 1999)

La ville a toujours occupé un rôle important dans le paysage de l'Europe occidentale, mais elle a également subi de nombreuses destructions et inondations. Lors de la Révolution Industrielle, alors que la Belgique est officiellement créée, le nouvel essor économique permet à la ville d'entreprendre de nombreuses mesures d'urbanismes. Ainsi, les remparts et les portes de la ville sont détruits, plusieurs ponts sont construits et certains bras des cours d'eaux sont comblés afin de regagner des terrains à bâtir dans le cœur de la ville. Ces grands travaux sont menés par l'ingénieur Blondin qui donnera son nom à l'une des principales avenues de la ville. L'espace de l'ancienne cathédrale Saint-Lambert devient quant à lui, la nouvelle place forte et la plaque tournante du trafic de la ville avec d'imposants bâtiments commerciaux ainsi que le palais de justice. Le gain sur la Meuse se fait petit à petit avec une rectification du tracé du cours d'eau et la création de la Dérivation.

C'est ainsi que le boulevard de la Sauvenière est créé dans l'ancien bras de la Meuse en rive droite. Il est ensuite continué par le boulevard d'Avroy jusqu'à la plaine verdoyante des Guillemins en passant par le quartier des Terrasses. Celui-ci est à l'époque l'emplacement d'un imposant bassin de 4000 m² qui sert de port urbain pour la ville. La gare des Guillemins est construite en 1842, et est située en dehors du cœur historique de la ville. Toutefois l'espace situé entre la gare et la place Saint-Lambert, sera progressivement urbanisé, afin de présenter un bâti continu avec d'imposant boulevard et des perspectives vers la Meuse au début du XX^{ème} siècle.

Le port urbain n'est pas adapté pour les bateliers, il se retrouve donc urbanisé pour faire place au quartier résidentiel des Terrasses actuel qui fera suite à une intense promotion immobilière (figure 6). La rive gauche présente également des aménagements importants dans le quartier d'Outremeuse ainsi que la construction de la gare du Longdoz en 1961 afin de relier Maastricht et la Basse-Meuse.

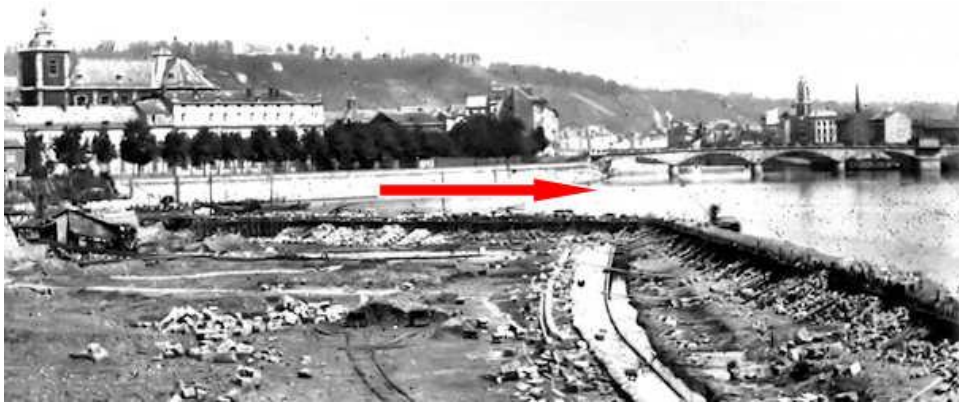


Figure 6 : l'ancien port urbain (Présentation L. Gerardy)

En 1926, la ville est une nouvelle fois victime d'impressionnantes inondations ce qui pousse la ville à construire totalement des berges autour de la Meuse afin d'éviter de tels incidents. Cette mesure permet également de récupérer de nouveaux des espaces à bâtir ainsi que d'assurer une profondeur minimal dans le fleuve pour permettre le transport permanent de péniches commerciales ainsi qu'assurer une meilleure hygiène pour l'ensemble des quartiers.

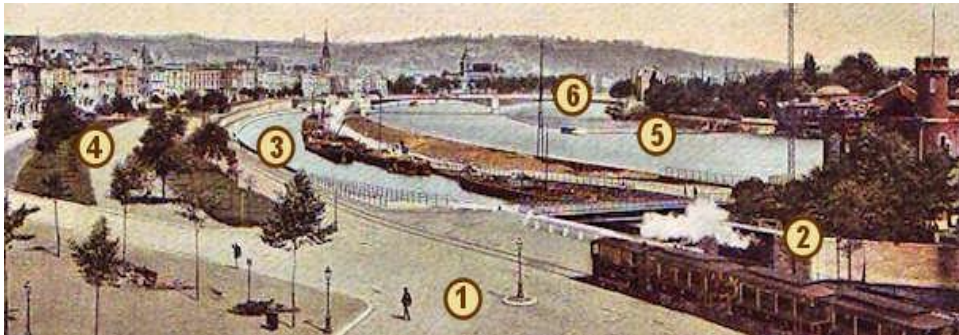


Figure 7 : configuration des Quais de Meuse début du XXème siècle : le lieu-dit Paradis (1), l'écluse dite du Petit Paradis (2), le chenal portuaire (3), le boulevard Frère-Orban (4), le barrage à aiguilles (5) qui régule le cours de la Meuse, le pont de Commerce (6) (actuel pont Albert 1er).

En 1928, une nouvelle législation autorise la construction de bâtiments en hauteur le long de la Meuse. A la suite de la seconde guerre mondiale, la ville entre dans une période prospère avec la création de l'Union Européenne et du Benelux. L'explosion démographique provoque la destruction de nombreux quartiers historiques et la construction de nombreux imposants bâtiments au style moderniste. C'est ainsi qu'en 1958, l'architecte français J. Royer présente un plan d'urbanisation du quartier des Chiroux, et qu'en 1963 le Collège communal adopte un règlement favorisant le modernisme et les constructions en hauteur.

Ce n'est qu'à partir de 1971 que ce mouvement est contesté par la création de la charte d'urbanisme qui est signée par une vingtaine d'associations. Jusqu'au milieu des années 1980, une intense mobilisation de la société civile est observée autour des impacts de la « politique urbaine ».

2. Contexte du projet

2.1. A l'échelle de la ville de Liège

A l'échelle de la ville, le projet s'insère dans une volonté de rendre tout d'abord le fleuve à ses

habitants. Il y a donc une volonté politique de favoriser l'accès à la Meuse pour l'ensemble des liégeois, qu'elle joue de nouveau un rôle majeur dans la vie des citoyens. Ensuite, il fait aussi partie de l'objectif de la ville d'apaiser les circulations des véhicules afin de donner plus d'importance aux modes doux.

Ces deux finalités ont été traduites dans les dernières années par plusieurs projets, comme par exemple :

- Liège retrouve son fleuve : à partir du milieu des années 1990 en rive droite de la Meuse avec des fontaines sur le Quai des tanneurs ou encore la reconstruction du débouché de la passerelle et son intégration au RAVEl.
- Le Plan Communal de Mobilité et le Plan Urbain de Mobilité pour la ville de Liège qui ont été mis en place respectivement en 2004 et 2012.
- Le Plan d'Itinéraires Cyclables créé en 2010.
- Le Plan Piéton élaboré en 2004 avec le schéma directeur axé sur les déplacements utilitaires et la carte du promeneur qui se concentre plus sur les déplacements de loisirs.

2.2. A l'échelle du quartier et genèse du projet

Le quartier des Guillemins est en pleine mutation, puisqu'il est en pleine restructuration depuis le début des années 1990. Cette mutation a été depuis accélérée avec l'arrivée de la nouvelle gare TGV. Cette section est un petit résumé des différentes actions réalisées depuis cette période jusqu'à l'arrivée des Quais de Meuse.

Pourtant ce projet fut lancé en 1993 par la SNCB et la création d'Euro Liège TGV, qui depuis s'est transformée en Eurogare SA. Afin de permettre l'arrivée des TGV, il est nécessaire de déplacer la gare existante de 150 mètres vers le sud, pour permettre aux trains de rentrer en gare à une vitesse plus importante et de gagner du temps. L'étude d'un schéma directeur est alors lancée.

En 1998, Eurogare choisit l'architecte espagnol Santiago Calatrava pour réaliser la gare tandis que la Société régionale wallonne du transport (SRWT) sollicite l'Atelier du Sart Tilman pour la réalisation d'une étude de faisabilité sur l'urbanisation du quartier des Guillemins. L'étude propose notamment que soit réalisée une place triangulaire devant la nouvelle gare. Le Schéma directeur est approuvé par le Conseil communal de Liège.

En 2002, une révision du Plan Communal d'Aménagement est réalisée afin de donner une valeur réglementaire aux indications du Schéma Directeur pour l'ensemble de l'espace compris entre la nouvelle gare et la Meuse. Ceci permet entre autres de préciser les affectations autour de la place, d'inscrire une nouvelle voirie dans le prolongement de la rue Bovy ou encore une petite place rectangulaire au niveau du croisement de cette nouvelle voirie avec la rue de Fragnée.

En 2003, une opération de rénovation urbaine est étudiée pour le quartier, et un périmètre est défini par la Ville de Liège. Elle a pour but de restructurer, d'assainir et de réhabiliter le quartier, tout en favorisant le maintien et le développement de la population locale. Tout ceci, en respectant les caractéristiques culturelles et architecturales qui sont propres aux quartiers.

Il s'agit d'un partenariat entièrement public entre la commune et la Région. La Ville de Liège propose donc sa propre vision pour l'espace, ce qui se traduit par quatre axes prioritaires pour les opérations de rénovation dans le quartier :

- améliorer l'environnement urbain ;
- donner la priorité au logement ;
- améliorer la mobilité et réduire le transit ;
- soutenir le commerce local et le développement de bureaux.

Les projets et les idées se multiplient de la part de la Ville, de la SRWT et de la SNCB. C'est ainsi qu'en 2004, la Ville émet pour la première fois l'idée de construire une « rambla » jusqu'à la Meuse dans le but de relier les Guillemins à la Médiacité en passant par le parc de la Boverie via une passerelle mode doux.

Face aux jeux de pouvoirs et aux rapports de force entre la ville et la SNCB, ainsi que la multiplication des différents périmètres existants, un périmètre de remembrement urbain (PRU) est mis en place. Il permet de déroger au plan de secteur et du PCA, de revoir l'alignement des voiries... Il est approuvé en 2007 par le Conseil communal et le schéma d'aménagement met en place une superficie de 21 ha, dont 4 ha pour une esplanade (figure 8).

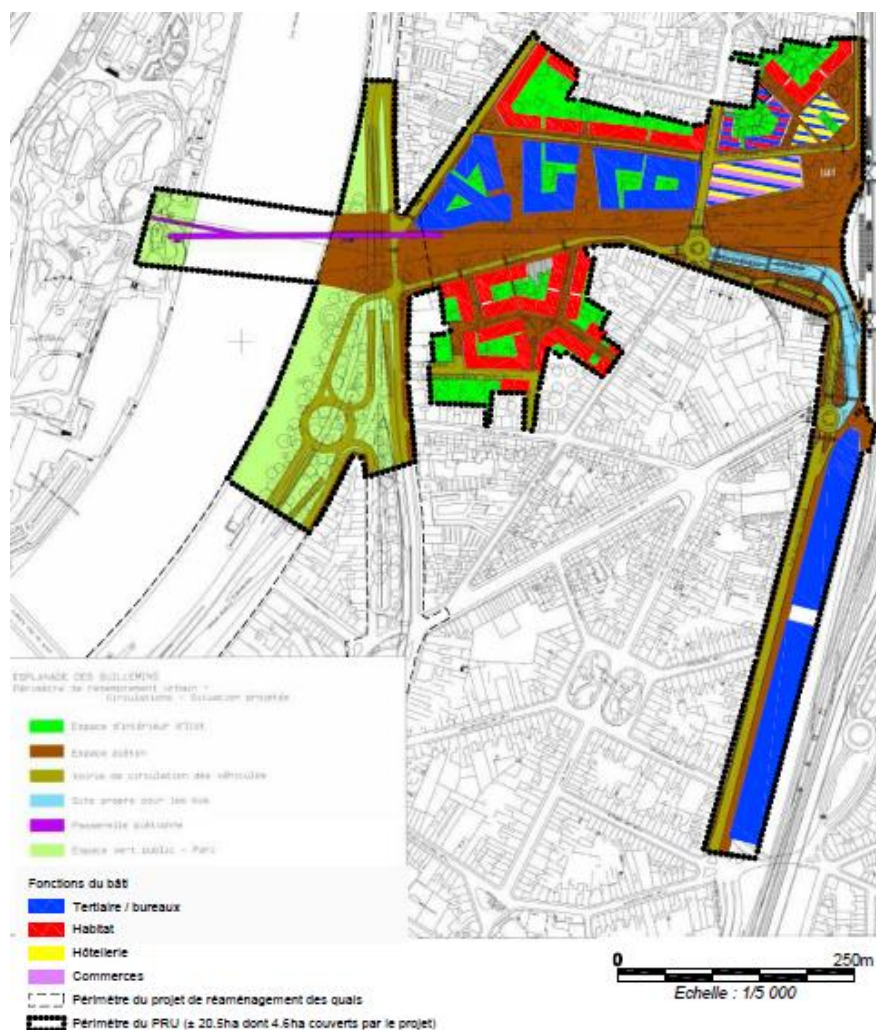


Figure 8 : PRU des Guillemins (Ville de Liège, 2004)

Le PRU propose une vision sur le long terme dont les résultats attendus sont les suivants :

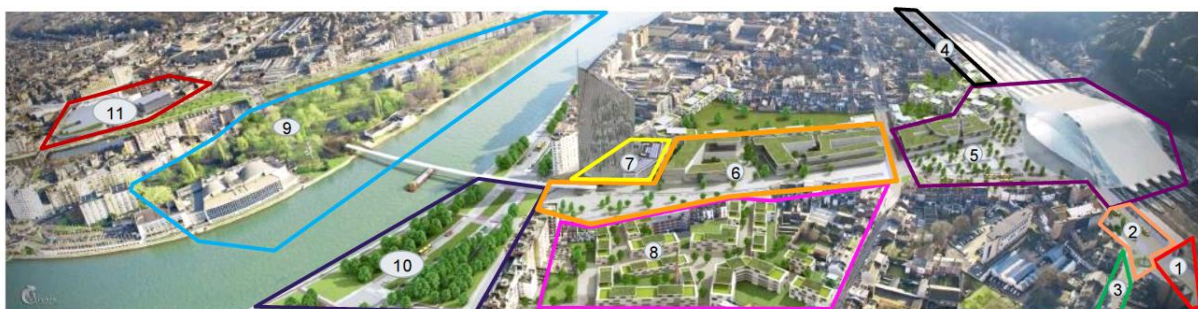
- croissance de la population résidente dans le centre-ville ;
- création indirecte d'emplois pérennes au-delà de la période de programmation FEDER ;
- amélioration de la mobilité urbaine (modes actifs et collectifs) ;
- participation à la reconnaissance internationale du pôle urbain ;
- amélioration de la qualité du cadre de vie des habitants.

En avril 2009, la Société de Développement de Liège Guillemins (SDLG) est créée sous le statut de société anonyme de droit public. Sa mission est alors de rassembler les acteurs afin d'assurer le développement de l'espace immobilier du PRU. Elle originellement composée de la Ville de Liège, de la Région wallonne et de l'Intercommunale SLF. La SNCB, invitée, n'a pas pris part à la société en n'envoyant juste que deux observateurs. La SDLG décide d'introduire une demande de fonds FEDER pour 3 projets du PRU :

- la place devant la gare : le projet ayant évolué depuis le permis obtenu en 2004, des modifications et une nouvelle demande de permis ont été introduites et le permis a été accordé en avril 2009 ;
- la réalisation de la passerelle cyclo-piétonne qui permet de relier le parc de la Boverie ;
- l'aménagement des quais, ayant pour but l'enfouissement de la circulation au bout de la « rambla », ce qui correspond au premier projet de quai de Meuse.

C'est aussi en 2009 que Fedimmo (société immobilière de l'Etat Belge, propriétaire des terrains et du bâtiment abritant les services des Finances) désigne les bureaux d'architecture associés Jaspers-Eyers & Partners et Greish pour la réalisation d'un projet de nouvelle Tour des Finances en bout d'esplanade.

Au final, le projet s'insère dans une multitude de projets aux échelles et enjeux différents comme le nouvel axe Guillemins-Médiacité, le projet de tram ainsi que les nouveaux développements immobiliers, commerciaux et culturels (figure 9).



Les concepts suivant ont été développés en fonction des principales zones de l'axe du quartier des Guillemins et ont été répartis comme suit.

- | | | |
|----------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| 1. La Rue du plan incliné | 5. La Gare et l'Esplanade | 9. Le Parc de la Boverie |
| 2. La Place des Guillemins | 6. L'axe Gare-Rambla-Passerelle | 10. Les Berges de la Meuse |
| 3. La Rue des Guillemins | 7. La Tour des finances | 11. La Médiacité |
| 4. La Rue Varin* | 8. Les îlots de logements | |

Figure 9 : Synthèse des enjeux du projet à l'échelle de la ville et des quartiers (Etude de revitalisation touristique de l'axe Guillemins – Médiacité, T&L europa Praxis et ville de Liège, 2012)

3. Evolution du périmètre

Le troisième projet de la fiche FEDER définissait le projet d'aménagement des quais de la sorte : « Ce volet comprend le réaménagement fondamental des voiries régionales présentes sur le quai. Le projet requiert l'enfouissement des voiries au niveau du contact entre l'esplanade et la Meuse afin de prolonger l'espace cyclo-pédestre jusqu'aux berges et à la passerelle et de dégager la perspective entre le parc de la Boverie et la nouvelle gare».

Comme le montre la figure 10, qui représente le projet de rambla depuis les Guillemins, le cadre rouge met en évidence l'enfouissement de la circulation sous le prolongement de l'esplanade. Ceci correspond au premier périmètre du projet.



Figure 10 : projet de la Rambla (Ville de Liège, 2009)

La DGO1 lance un marché public pour sélectionner l'auteur de projet, qui est remporté par les bureaux Greisch, AAST et transitec. Au milieu de l'année 2010, le paysagiste français Philippe Corajou arrive à Liège pour apporter son expérience sur l'étude de la future passerelle. Celui-ci est réputé pour avoir réaménagé les quais de la Garonne à Bordeaux, qui présentaient des problèmes similaires avec la situation liégeoise. Suite à cette expérience, la réflexion est lancée, ce qui aboutira à conserver les circulations mixtes en surface, en améliorant leur cohabitation. Il est alors décidé de ne plus concentrer les aménagements au droit de l'esplanade des Guillemins, comme le montre la figure 11 ci-dessous. En effet, il n'est dès lors plus nécessaire de construire un ensemble de plusieurs tunnels, qui utilisaient presque tout le budget.



Figure 11 : esquisse présentée au Collège échevinal – projet 1 (Gerardy, 2015)

Ceci a permis d'aboutir à un agrandissement du périmètre de l'étude, environ 2,5 fois plus grand (figure 12 en rouge). Le projet présenté en juin 2010 par la SPW au Collège échevinal prévoit désormais la rénovation du réseau à grand gabarit composé du Quai de Rome, de l'Avenue Blonden (N617 – sur 1250 m) et le boulevard Frère Orban et le quai Van Hoegaerden (N671 – sur 1250 m). Le trafic est important puisqu'au total ce sont 1000-6000 poids lourds par jour et par sens. Il faut aussi tenir compte des croisements avec les multiples voiries communales qui arrivent perpendiculairement à cet axe. Tout ceci sera réalisé en conservant la même enveloppe budgétaire.

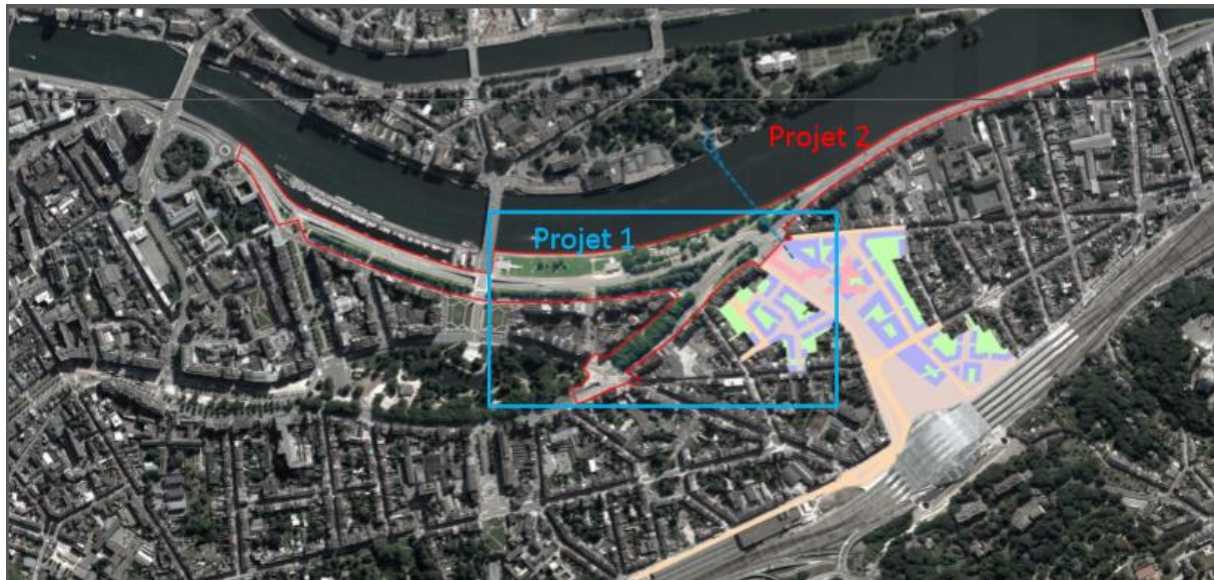


Figure 12 : périmètre d'étude final (Gerardy, 2015)

3. Description des objectifs et des interventions

Sur ce périmètre, qui peut être simplifié à l'espace compris entre le Pont de Fragnée et le rondpoint des Prémontrés, les multiples interventions visent une réintégration urbaine des quais. L'objectif principal est de modifier considérablement l'identité actuelle de la voie rapide, tout d'abord en limitant la vitesse de circulation ainsi qu'avec la création de nouvelles liaisons piétonnes et cyclistes, ainsi qu'en améliorant la sécurité et l'accessibilité des quartiers.

3.1. La mobilité

La mobilité des automobilistes

L'objectif du projet d'un point de vue de la mobilité est d'améliorer l'accessibilité vers les quartiers depuis les berges du fleuve au moyen de nouveaux carrefours au droit des multiples voiries communales venant de la ville vers le fleuve (figure 13). Ils sont finalement au nombre de 8.



Figure 13 : mobilité des automobilistes (Gerardy, 2015)

La voie rapide est ainsi reconvertie en un boulevard urbain de 2,5 kilomètres, dont la vitesse est limitée à 50 km/h. Celui-ci est composé d'une berme centrale végétalisée. De plus il est bordé d'un parcage longitudinal et de trottoirs, ce qui compense presque la suppression des parkings de Blonden et de l'Héliport (passage de 900 places à 800). Avec l'ajout des nouveaux carrefours, le tout présente un tracé longitudinal homogène continu (figure 14).



Figure 14 : évolution des travaux pour le boulevard urbain (DGO1, 2014)

La mobilité des modes actifs

Pour l'ensemble des modes actifs de nombreux cheminements ont été mis en place principalement le long des berges, ainsi que sur l'axe gare – Parc de la Boverie et sur chaque pénétrante (figure 15). Il y a maintenant une réelle continuité qui est observée.



Figure 15 : la mobilité des modes actifs (Gerardy, 2015)

Il est intéressant de signaler que l'ensemble des aménagements ont été prévu dans le cas où le tram viendrait à s'installer. Il y a donc une place qui a été prévue pour son intégration sur l'avenue Blonden sur l'esplanade qui relie les quais à la gare.

3.2. Les espaces verts et le fleuve

Le but était ici de réorganiser les espaces qui étaient existant en leur donnant une plus-value, en ajoutant par exemple des plantations à la structure végétale principale tout en créant des liens entre elles. Le boulevard urbain est aussi végétalisé dans sa berme centrale, tandis que le parking de l'avenue Blonden devient des jardins animés de plantes diverses. Enfin les espaces verts connexes à l'esplanade du Roi Albert sont requalifiés.

Au niveau du Fleuve, le but était de rendre le fleuve au liégeois et de rompre cette situation de coupure en favorisant l'accès. Ainsi l'esplanade des Guillemins se trouve ouverte sur le fleuve tandis que les pénétrantes donnent sur la Meuse. Chacun des carrefours est une possibilité de traverser le boulevard et de rejoindre la Meuse, de manière directe. De plus, entre la rue de Fragnée et le pont Albert il est mis en place des pelouses accessibles en pente douce vers la Meuse ainsi qu'un merlon planté qui établit une protection entre le boulevard et les pelouses.



Figure 16 : Rendre le fleuve aux Liégeois (Gerardry, 2015)

4. La participation citoyenne

Du point de vue de la participation citoyenne, plusieurs réunions d'informations préalables à l'étude d'incidences du projet ont été réalisées en 2010. Elles servaient à la description du projet pour les citoyens, en présentant les coûts et l'intervention du FEDER, mais également la vue globale du projet, les objectifs poursuivis, sa philosophie, la planification générale et des zooms sur les aménagements par tronçon.

Ensuite, l'avis des citoyens sur le projet a été recueilli lors de plusieurs consultations, pour enfin être discuté lors de réunions de concertation. Celles-ci se déroulaient sous forme de table de discussion afin d'avoir un rapport plus égalitaire.

Pendant les travaux, des réunions hebdomadaires ont été organisées avec les comités de quartiers. Les comptes rendus étaient distribués lors de toutes-boîtes et étaient disponible sur le blog internet : <http://federliege@blogsport.be>. Des photos de l'évolution du chantier étaient également disponibles sur ce site.

5. Montage financier et coûts

Ce projet s'insère dans la programmation 2007-2013 des Fonds structurels européens (FEDER). Le portefeuille de projets intitulé « Développement du quartier de la gare TGV de Liège » a été approuvé par le Gouvernement wallon le 22/05/2008.

En 2009 – Fiche FEDER approuvée correspond à trois projets :

- La place des Guillemins (Bénéficiaire : Ville - 8.5Mo)
- La passerelle sur la Meuse (Bénéficiaire : DGO2 - 8.5Mo)
- Les quais de Meuse (Bénéficiaire : DGO1 - 24Mo)

Il faut savoir dans ce cadre de projet l'Europe, via les Fonds FEDER, intervient à concurrence de 40 %, tandis que les 60 % restant sont à la charge de la Région wallonne.

Au niveau des coûts ceci se traduit par :

- Equipements électromécaniques : 8 450 000 € TVAC
- Déplacements et renouvellements des installations : 2 588 000 € TVAC
- Génie civil : 14 138 000 € TVAC

6. Récapitulatif du projet

Du point de vue de la planification :

- 2009 : désignation des auteurs de projet, avec réalisation de l'étude des incidences sur l'environnement jusqu'en 2011 ;
- Début 2011 : l'avant-projet est adapté tandis que la procédure de demande de permis d'urbanisme est réalisée ;
- 2011 à 2012 : la décision en matière de permis d'urbanisme est prise, l'étude du projet est réalisée également durant cette période ;
- De novembre 2012 à avril 2015 : réalisation des travaux.

Tableau 1 : Fiche récapitulative du projet Quais de Meuse (inspiré de Gerardy, 2015)

		Liège Quais de Meuse
Généralités	Inauguration du projet	19 avril 2015
	Durée des travaux	2,5 ans
	Coûts des travaux	25,176 Millions €
	Maître d'ouvrage	Le SPW
	Auteurs de projets	Bureau Greish, AAST, Transitec et l'Atelier Corajoud
	Délimitations du projet	La Meuse et les façades
Ampleur du projet	Distance entre la Meuse et les façades	De 23 à 100 mètres
	Longueur d'intervention	2,5 km
Mobilité	Bande de circulation	2 * 2 bandes
	Carrefours	En plateau de plain-pied
	Promenade le long des berges	Entre 3 m et 11 m de large
	Transports en commun	Bus TEC et une ligne de tram dans le futur
	Modes actifs	Fortement pris en considération
Paysage	Rapport au fleuve	Les voiries suivent la courbe
	Espaces verts et d'eau	Arbres plantés, jardins linéaires (4000 m ²) ainsi que de nombreuses plantations dans l'esplanade des Guillemins.
Matériaux	Garde-corps	Pavés de pierre – béton - hydrocarboné

6. Critique du projet

6.1. Critique

6.1.1. Mobilité

La reconversion de l'autoroute urbaine en boulevard urbain a complètement changé la mobilité sur la rive gauche de la Meuse et peut donner une grande satisfaction. L'accès aux différents quartiers est maintenant possible grâce aux multiples carrefours ainsi que le désenclavement de la voie rapide. De plus, la voirie est devenu beaucoup plus sécurisante pour l'ensemble des usagers et pas seulement les piétons et cyclistes. Pour les automobilistes, la création du tunnel à la fin du boulevard d'Avroy est quant à elle très intéressante, puisqu'en moins de 400 mètres, elle permet de quitter rapidement le centre-ville et d'atteindre assez rapidement Sclessin. Celui-ci a ouvert définitivement le 3 juillet 2015.

La volonté de favoriser les modes doux semblent avoir porté ces fruits puisqu'actuellement les Quais sont fréquemment utilisés par les modes actifs. Cependant, il est possible de regretter certains détails. En effet, le choix des matériaux qui semble de bien meilleure qualité pour les voies de circulation automobile, avec un bitume de très bonne qualité, que pour les

modes actifs avec une dalle de béton blanc, qui est particulièrement aveuglante par temps ensoleillé. Il semble également que la dalle n'a pas été parfaitement réalisée, puisque seulement deux mois après sa création, des fissures apparaissent en une quinzaine d'endroits entre la Capitainerie et l'évêché. Le marquage au sol est quant à lui aussi assez précaire, puisqu'il invite à plusieurs endroits les cyclistes à traverser des rigoles ou encore des bordures particulièrement hautes.

Le projet était prévu jusqu'à environ 100 mètres avant le Pont de Fragnée ce qui n'était pas idéal afin d'assurer la jonction entre le Quai de Rome et le RAVeL de l'Ourthe situé de l'autre côté du pont. Face aux remarques des citoyens, les auteurs de projets ont tout de même décidé de bétonner une bande afin de monter sur pont ce qui est une excellente idée. Toutefois, la largeur de cette bande est relativement réduite pour une circulation piétonne et cycliste, d'une certaine mesure la même remarque peut être formulée pour l'ensemble du Quai de Rome. Cette section est relativement insécurisant et risque de poser problème lors de forte affluence.

Ce projet permet de compléter le projet situé en Rive Droite qui date des années 1990 comme mentionné précédemment. L'arrivée de la nouvelle passerelle début août 2015 complète cette offre pour les modes actifs. Nous pouvons cependant regretter le manque d'aménagement entre le rond-point des prémontrés (qui constitue la limite nord du projet Quai de Meuse) et la passerelle de la place Cockerill, ce qui aurait permis de réaliser une boucle entière.

L'ensemble de ces détails nous rappelle que le projet a d'abord un objectif routier avant d'avoir été retravaillé comme projet englobant les différents modes de transports et comme un espace de vie. Le confort de l'automobiliste prime sur celui des cyclistes et des piétons.

6.1.2. L'espace vert et le fleuve

L'apport de Corajoud est également fortement visible dans l'aspect paysager du projet puisque ce n'est pas moins de 3 h de pelouses qui ont été aménagées, 126 arbres qui ont été plantés ainsi que 13.000 bulbes. Les quais avec leurs larges pelouses en bord de Meuse offre des espaces de détente autres que le parc de la Boverie, et permettent aux citoyens de respirer, ce qui n'est pas négligeable vu le manque d'espace vert aménagé et de qualité de l'agglomération liégeoise. Le boulevard urbain avec sa berme centrale permet une traversée agréable pour l'ensemble des usagers motorisés, ce qui permet de donner une meilleure image de Liège à ces touristes momentanés.

L'attention paysagère est particulièrement marquée dans le tronçon faisant face au palais des Congrès, le long du Boulevard Frère Orban. En effet, à cet endroit, un petit talus s'épare les usagers des modes doux avec le boulevard urbain tout en offrant des vastes pelouses de détente (figure 17). Cet espace est également bien fourni en mobilier urbain et les différentes vues sont intéressantes avec de l'autre côté de la Meuse, le palais des Congrès et le parc de la Boverie, tandis que vers le sud se trouvent le Pont de Fragnée avec la nouvelle tour des Finances, et vers le Nord le Pont Albert 1^{er}. Le tout se situant dans une courbe de la Meuse. D'une autre manière, une attention particulière a été apportée à la végétation dans l'ancien

parking de l'Avenue Blondin. En effet, celui-ci était entièrement imperméabilisé tandis que maintenant il fait place à de vastes jardins remplis de fleurs.



Figure 17 : les Quais de Meuse maintenant (UrbaGora, 2015)

Cependant, après deux mois de réalisation, la végétation ne semble pas entretenue. Les « mauvaises herbes » poussent à de multiples endroits et atteignent parfois des tailles assez critiques. Durant les mois d'été aucune attention n'a été portée et la végétation, et sous des conditions climatiques propices celle-ci s'est particulièrement développée. La Ville de Liège ne semble pas être mise en cause, puisque l'ensemble des jardins appartient au SPW, qui semble remettre la faute sur la société Galère-Betonac responsable des travaux.

Enfin, bien que nombreux mobilier urbain et d'éclairages ont été installé il est possible de regretter le manque d'animation, d'établissements Horeca, culturels ou récréatifs le long des quais.

7. Conclusion

Le projet des quais de Meuse ont permis de rendre la Meuse aux Liégeois de la rive gauche plus de 20 ans après celui de la rive droite. Il propose une nouvelle traversée de la ville de Liège, plus sécurisante, avec un aspect paysager indéniable, une meilleure accessibilité aux différents quartiers voisins et surtout une attention particulière pour les modes doux. Les bords de la Meuse sont particulièrement intéressants, puisqu'ils offrent un lieu de détente, végétalisé et rafraichissant. Le tout étant réalisé simplement, avec peu de matériaux différents et dans une grande sobriété à l'exception de quelques détails énoncés plus haut.

Dans la réalisation, il est intéressant de signaler le changement de projet et de point de vue de la Ville de Liège au profit des citoyens. En effet, le périmètre aménagé a été plus que doublé, et l'ensemble des modes de transports ont été traités, au lieu d'uniquement l'automobile dans le premier. Dans ce revirement de situation, l'importance de la renommée

de l'auteur de projet, le français Michel Corajoud, a joué un rôle primordial. En effet, les aménagements qu'il avait réalisés à Bordeaux présentaient de nombreuses similitudes avec le cas de Liège.

Le projet a réussi à être réalisé à partir d'une situation compliquée, liée à l'implantation de la gare TGV ainsi que la nécessité d'adapter l'environnement et les quartiers voisins à sa grandeur démesurée pour une ville comme Liège. Il est aussi intéressant de signaler que l'ensemble du projet a été réalisé avec un usage optimal des Fonds FEDER. De plus, les coûts totaux sont raisonnables pour l'étendue de la zone, tout en respectant relativement bien la planification des travaux et le phasage des chantiers. La participation citoyenne aurait pu être améliorée, bien que l'ensemble des citoyens pouvaient être au courant continuellement de l'avancée des travaux via le site mis en ligne et les points d'informations dans les maisons de quartiers. A défaut d'une très bonne participation, les auteurs ont mis en place une excellente communication.

La priorité est cependant laissée à l'automobile, et cela se ressent à travers les aménagements avec une circulation totalement réorganisée, 8 nouveaux carrefours et une meilleure sortie de centre-ville. Cependant, les mentalités sont en train de changer et les modes doux prennent de plus en plus d'importance.

Il est cependant regrettable que ce projet ne s'insère pas dans un plan d'ensemble pour l'entièreté de la Ville de Liège, mais qu'il constitue plutôt une action plus locale. Cela est particulièrement visible avec le manque de liaisons avec les autres aménagements aux extrémités sud et nord du projet.

En conclusion, ce nouveau projet permet d'offrir une meilleure image de la ville de Liège à l'ensemble du transit, de désenclaver la Meuse et les quartiers voisins. Elle offre également un meilleur cadre de vie, de meilleurs espaces publics et une nouvelle perception de l'environnement à ses habitants. La ville a réussi à changer un projet réduit, en un projet global situé à l'entrée de la ville en utilisant le fleuve et en le considérant comme un avantage. C'est par la réalisation de plusieurs projets de ce type et en les coordonnant, que la Ville va pouvoir faire face à la baisse de population dans son centre, ce qui est l'un des enjeux majeur de la Cité Ardente ainsi qu'offrir une meilleur image à ce pôle wallon au centre de l'Europe.

Bibliographie

Conférence :

Conférence de Lucie Gerardy, *Aménagement des Quais de Meuse à Liège*, dans le cadre du cours de projet urbain, Université de Liège, octobre 2015.

Documents :

Bureau Pissart, (2011). *Aménagement des quais de Meuse à Liège – Etude d’incidences sur l’environnement*. Liège, avril 2011.

Gerardy, L. (2014). *Aménagement des Quais de Meuse à Liège*. Dans le cadre du congrès belge de la route.

Service Public de Wallonie, (2010). *Réunion d’information préalable à l’étude d’incidences du projet « aménagement des Quais de Meuse à Liège »*, Liège, 6 novembre 2010.

Teller, J. (2014). *Le réaménagement du quartier des Guillemins à Liège*. Dans le cadre du cours de gouvernance urbaine, Université de Liège, novembre 2014.

T&L europraxis, (2012). *Etude de revitalisation touristique de l’axe Guillemins-Ciac-Médiacité*. Document final pour la Ville de Liège, août 2012.

Site Web :

DGO1, (2015). *Liège – aménagement des quais de Meuse*. En ligne : <http://routes.wallonie.be/ficheFiche.do?action=1&shortId=1365&axeSec=5> , Consulté en août 2015.

Google Maps, (2014). Consulté en octobre 2014. <https://www.google.com/maps>

La Meuse, (2015). *Liège : le nouveau tunnel Avroy-Quai de Rome vient de s’ouvrir à la circulation et il est superbe*. En ligne <http://www.lameuse.be/1324557/article/2015-07-03/liege-le-nouveau-tunnel-avroy-quai-de-rome-vient-de-s-ouvrir-a-la-circulation-et>, Consulté en septembre 2015.

La Meuse, (2015). *Liège : les nouveaux quais de la rive gauche de la Meuse déjà envahis par les herbes folles*. En ligne : <http://www.lameuse.be/1343834/article/2015-07-30/liege-les-nouveaux-quais-de-la-rive-gauche-de-la-meuse-deja-envahis-par-les-herb> , Consulté en août 2015.

Le Soir, (2015). *Liège : les quais sur Meuse sont terminés*. En ligne : <http://www.lesoir.be/832398/article/actualite/regions/liege/2015-03-25/liege-quais-sur-meuse-sont-terminees> , consulté en août 2015.

Portail de la Wallonie, (2015). *Liège : inauguration des quais de Meuse*. En ligne : <http://www.wallonie.be/fr/actualites/liege-inauguration-des-quais-de-meuse> , Consulté en août 2015.

Région Wallonne, (2015). *Liège – aménagement des quais de Meuse entre le pont de Fragnée et le rond-point des Prémontrés*. Blog-spot, en ligne : <http://federliege.blogspot.be/> , consulté en 2015.

Via Michelin, (2014). Consulté en octobre 2014. <http://fr.viamichelin.be/>

Urbagora, (2015). *Quais de la rive gauche : un bilan globalement positif*. En ligne : http://urbagora.be/interventions/communiques/bilan_quais_de_meuse.html , consulté en août 2015.