

PÉRIMÈTRE DE REMEMBREMENT URBAIN DU QUARTIER DES GUILLEMINS

PROJET DE DELIMITATION ET EVALUATION DES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

Ville de Liège
Département de l'urbanisme
Mars 2007

Table des matières

Introduction.....	3
I. La description des objectifs du projet.....	4
1. Orientations générales de l’aménagement	4
2. Motivations de la réalisation d’un périmètre de remembrement urbain.....	12
3. Proposition de délimitation du périmètre de remembrement urbain.....	13
4. Motivations du tracé du périmètre de remembrement urbain	14
5. Affectation ancienne et actuelle	16
6. Situation de droit actuelle	24
II. La justification du projet au regard de l’article 1 ^{er} , §1 ^{er} du CWATUP	32
III. Les caractéristiques du territoire visé et ses potentialités, ainsi que l’évolution probable de la situation environnementale si le projet n’est pas mis en œuvre	34
1. Sol et sous-sol	34
2. Qualité urbaine, patrimoine.....	34
3. Paysage urbain et espaces verts.....	38
4. Population et logements	40
5. Mobilité et stationnement.....	45
6. Aspects socio-économiques	51
IV. Les incidences non négligeables probables du projet de périmètre de remembrement urbain.....	56
1. Sol et sous-sol	56
2. Qualité urbaine, patrimoine.....	56
3. Paysage urbain et espaces verts.....	57
4. Population et logements	59
5. Mobilité et stationnement.....	60
6. Aspects socio-économiques	63
V. Les problèmes environnementaux qui concernent les zones dans lesquelles pourraient s’implanter des établissements présentant un risque majeur pour les personnes, les biens ou l’environnement au sens de la directive 96/82/C.E. ou si l’avant-projet de plan prévoit l’inscription de zones destinées à l’habitat, ainsi que de zones ou d’infrastructures fréquentées par le public à proximité de tels établissements	65
VI. Les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs	66
1. Sol et sous-sol	66
2. Qualité urbaine, patrimoine.....	66
3. Paysage urbain et espaces verts.....	66
4. Population et logements	67
5. Mobilité et stationnement.....	68
6. Aspects socio-économiques	68
VII. La présentation des alternatives possibles et de leur justification.....	71
VIII. Les mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre du périmètre de remembrement	72

INTRODUCTION

Le décret du 1^{er} juin 2006 modifiant les articles 4, 111 et 127 du CWATUP a introduit en son article 4 la procédure du « Périmètre de remembrement urbain ». Cette procédure constitue une concrétisation de la volonté exprimée dans la Déclaration de Politique Régionale de retour en ville et de là, constitue une action d'encouragement aux projets urbains concrets par une simplification administrative.

« Le périmètre de remembrement urbain vise tout projet d'urbanisme de requalification et de développement de fonctions urbaines qui nécessite la création, la modification, l'élargissement, la suppression ou le surplomb de la voirie par terre et d'espaces publics. » (extrait de l'article 4 du décret)

Le décret stipule via l'extension de l'article 127 §3 qu'un permis peut être octroyé pour des actes et travaux situés dans un périmètre de remembrement urbain s'écartant du plan de secteur, d'un plan communal d'aménagement, d'un règlement communal d'urbanisme ou d'un plan d'alignement.

Le projet de périmètre et l'évaluation des incidences relatives au projet d'urbanisme sont soumis préalablement aux mesures particulières de publicité et à la consultation de la CCAT, si elle existe, selon les modalités de l'article 4 du CWATUP.

Le périmètre est arrêté par le Gouvernement, d'initiative ou sur la proposition du conseil communal ou du fonctionnaire délégué.

L'intérêt de la procédure de Périmètre de Remembrement Urbain (PRU) pour le projet de requalification du quartier des Guillemins consiste en une simplification administrative :

- des modifications de limites entre domaine public et parcelles privées, notamment la création de nouveaux espaces publics ;
- du non respect des prescriptions d'affectation, de zonage et de gabarit du PCA. Ce PCA pourtant récent est en effet déjà obsolète par rapport aux nouvelles options d'aménagement ;
- de remembrement de parcelles.

Le Département de l'Urbanisme de la Ville de Liège a élaboré le dossier de demande de reconnaissance de périmètre de remembrement urbain et l'évaluation de ses incidences sur l'environnement sur base des différents travaux existants :

- le schéma directeur du projet de quartier (périmètre de rénovation urbaine) ;
- les plans communaux d'aménagement ;
- l'étude d'incidence de la nouvelle gare de Liège-Guillemins ;
- les études consacrées à la mobilité ;
- l'étude de faisabilité d'aménagement d'une esplanade (réalisée par les bureaux Dethier, TER, Ney, 4D et Partenaires Développement).

L'enquête publique concernant le projet de dossier de demande s'est déroulée du 2 avril au 2 mai. Elle a inclus une séance d'information publique dans le quartier.

I. DESCRIPTION DES OBJECTIFS DU PROJET

1. Orientations générales de l'aménagement

Le projet présenté intègre les options et orientations urbanistiques préconisées par le schéma directeur des Guillemins et approuvées par le Conseil communal le 26 juin 2000. Pour rappel, les objectifs essentiels sont les suivants :

- assurer la mixité des fonctions et privilégier le logement ;
- réaffecter en priorité les zones en friche, en commençant par celles qui sont les plus proches de la gare ;
- maîtriser le développement de surfaces de bureaux et les localiser à l'aboutissement de la rue du Plan Incliné et aux alentours de la Cité administrative de l'Etat ;
- protéger la rue de Guillemins et particulièrement les commerces ;
- hiérarchiser le réseau des voiries pour diminuer le trafic de transit ;
- garantir la qualité des itinéraires piétons et cyclistes dans tout le quartier ;
- créer une nouvelle place devant la gare.

Quant à l'étude de la faisabilité de l'esplanade (2006), les trois maîtres mots qui ont guidé la réflexion sont :

- intégration de la gare dans le nouveau paysage et de l'esplanade dans le quartier, bientôt restauré et embelli ;
- liaison, par une passerelle piétonnière, vers le parc de la Boverie, le palais des Congrès et la future Médiacité ;
- transversalité, par la conjugaison délibérée de la vocation métropolitaine et de l'échelle du quartier préexistant.

Le projet intègre la place triangulaire pour laquelle un permis de bâtir a été délivré le 30 décembre 2004 (prolongé pour un an le 20 décembre 2006). Voici ses grands principes.

1. Une esplanade piétonne est projetée depuis la gare jusqu'aux berges de Meuse. Elle est conçue en deux séquences : une place large et ouverte devant la gare, puis une "rambla" arborée se terminant en balcon sur la berge.

2. Le projet a pour objectif majeur de développer un axe urbain Guillemins – Boverie – Longdoz perpendiculaire à la Meuse. De nouvelles connexions seront ainsi créées, à différentes échelles : de la gare vers le futur complexe Médiacité, de la gare vers le parc de la Boverie (Palais des Congrès et musée d'art moderne et d'art contemporain), de la gare vers les berges et le Ravel en bord de Meuse. Dans ce but, le projet vise la construction d'une passerelle qui relierait les deux rives de la Meuse, dans l'axe de l'Esplanade.

3. Le projet vise la création de liaisons transversales à l'esplanade entre les quartiers des Guillemins et de Fragnée, en y favorisant les modes de déplacement doux.

4. Sur le plan fonctionnel, l'objectif est de développer une polarité complémentaire non concurrentielle par rapport au centre-ville. Les fonctions des nouveaux immeubles pourront être les suivantes : commerces (seulement autorisés à proximité

de la gare et limités en superficie pour compléter le pôle commercial de la rue des Guillemins), hôtellerie, bureaux (le long de l'esplanade et rue du Plan Incliné, à l'emplacement des bâtiments SNCB actuels) et logements (notamment le long de la rue Bovy et en intérieurs d'îlots).

Les données chiffrées sont :

- 400 à 500 nouveaux logements ;
- 55.000 m² de bureaux, hormis le développement possible sur les terrains de la SNCB, rue du Plan Incliné (40.000 à 45.000 m²).

5. Le projet implique la démolition des bâtiments encore en place repris dans les périmètres d'expropriation déjà en vigueur. Le projet d'aménagement autorise en outre la démolition des bâtiments de la Cité des Finances et de ceux qui les jouxtent. Le projet permet également la démolition des bâtiments situés entre les voies de chemin de fer et la rue du Plan Incliné.

6. Le projet vise la reconstruction de nouveaux îlots le long de l'Esplanade (coté impair de la rue Paradis), formant un nouveau front bâti.

7. Le projet autorise le maintien du front bâti existant le long de la rue Paradis (côté pair), sans empêcher néanmoins une évolution ultérieure en fonction des outils planologiques existants.

8. Un remaniement de l'intérieur de l'îlot Paradis – Serbie – Vingt-Deux – Blonden vise à y développer du logement, avec une typologie et une organisation urbanistique favorisant l'habitat durable dédié aux familles.

9. Au niveau des gabarits, deux échelles sont prévues :

- la première échelle correspond à des bâtiments « socles », qui répondent aux gabarits des constructions traditionnelles du quartier (19^e siècle) ;
- le long de l'esplanade, une ou quelques « émergences ponctuelles » « d'échelle métropolitaine » seront autorisées, avec une hauteur plus élevée répondant au gabarit de la gare ou des immeubles des quais. Une tour peut ainsi être étudiée du côté des berges.

10. Le revêtement des espaces publics piétons sera essentiellement minéral. Dans la partie « rambla », des arbres seront plantés de manière aléatoire tout en maintenant la perspective dégagée depuis l'axe central vers la gare. L'aménagement de l'espace public piéton pourra aussi intégrer un "filet" d'eau et un mobilier urbain spécifique.

11. Le long des berges, le reconditionnement du réseau viaire contribuera à limiter le trafic de transit au sein du quartier et à reporter l'essentiel des flux sur les axes principaux des quais. La mise en souterrain d'une partie du trafic a pour but de prioriser en surface les connexions piétonnes entre l'esplanade et les berges de Meuse.

12. Le projet implique le remaniement d'une partie des espaces verts actuels en relation avec les aménagements routiers ou la construction d'une passerelle. L'accès

aux berges sera amélioré et facilité pour les piétons. Les espaces verts de promenade pourraient aussi être réaménagés.

13. Des points d'arrêts et abris pour les passagers des autobus seront organisés à proximité de la gare, au niveau de l'actuelle place des Guillemins et/ou de la première partie de la nouvelle esplanade, du côté de la rue Paradis.

14. Du stationnement privatif est prévu en dessous de chaque immeuble.

• De manière générale, le projet d'aménagement se veut novateur par rapport aux opérations classiques : il s'agit de limiter l'investissement public avec le souci de respecter un quartier d'habitat relativement homogène et de valoriser l'existant, en particulier la gare des Guillemins, et ce, en développant principalement des PPP (Partenariats Publics Privés).

• Le projet se veut aussi réaliste et faisable dans son souci de valoriser en priorité le foncier « public » mobilisable et de limiter les expropriations nécessaires pour limiter les risques de spéculation. Il tient compte des capacités financières de la Ville et de la Région et s'appuie sur les partenariats nécessaires avec le privé, en impulsant le renouveau et en laissant les mutations ultérieures s'opérer, tout en les facilitant et les encadrant sur le plan architectural et urbanistique. Il développe un programme ambitieux pour la Ville, mais dimensionné à son aune et susceptible de démarrer rapidement. Il s'agit en outre d'avancer pas à pas, par une série de mutations échelonnées sur une quinzaine d'années à l'horizon 2020 et qui, par effet d'entraînement, aboutiront à un renouveau complet pour l'ensemble du quartier.

Schéma illustratif de l'aménagement souhaité du quartier des Guillemins



Source : Etude Dethier et al., 2006

Document illustratif de l'aménagement souhaité pour le quartier des Guillemins



Source : Etude Dethier et al.

Forme urbaine et densité

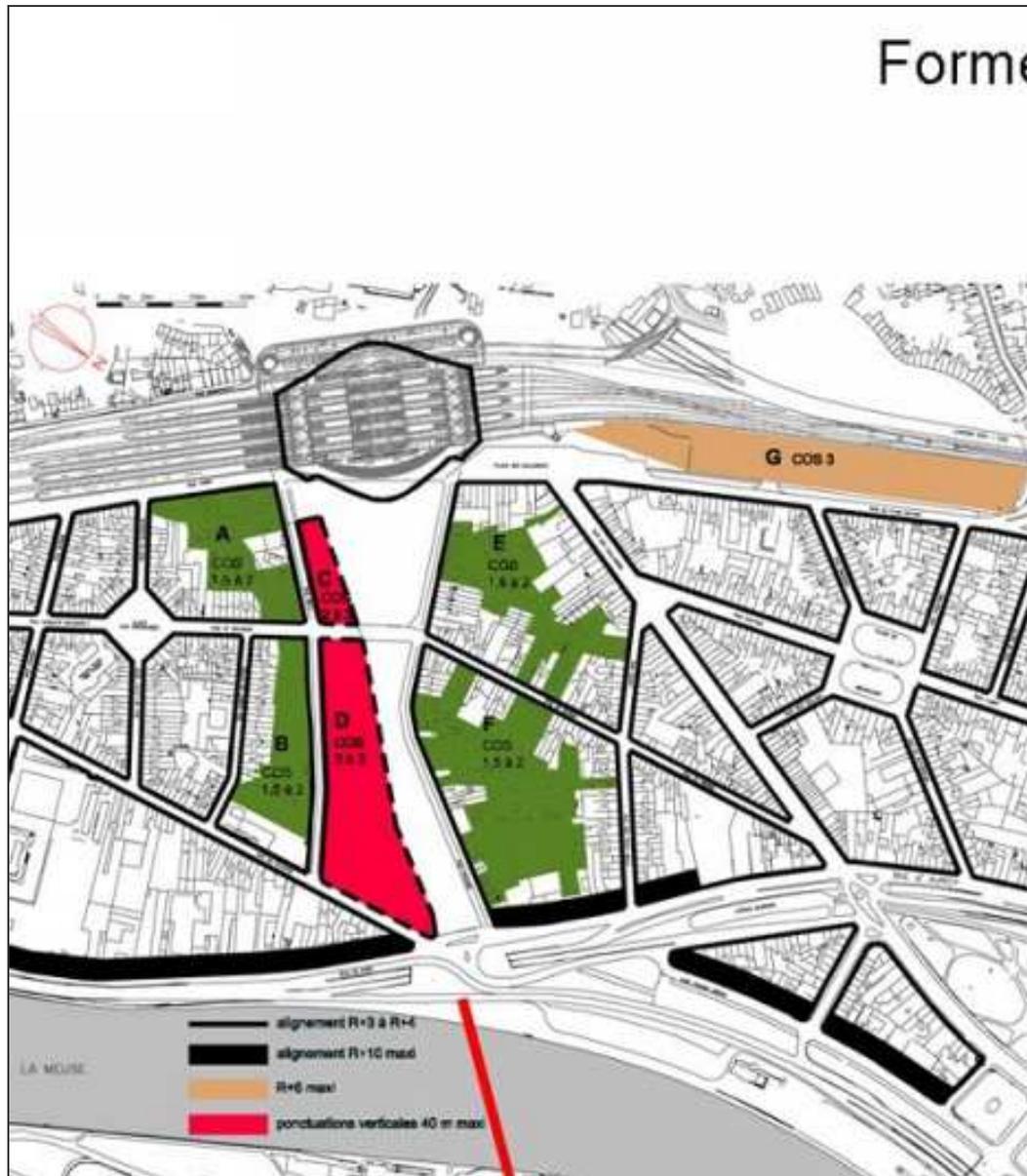
Traiter les limites

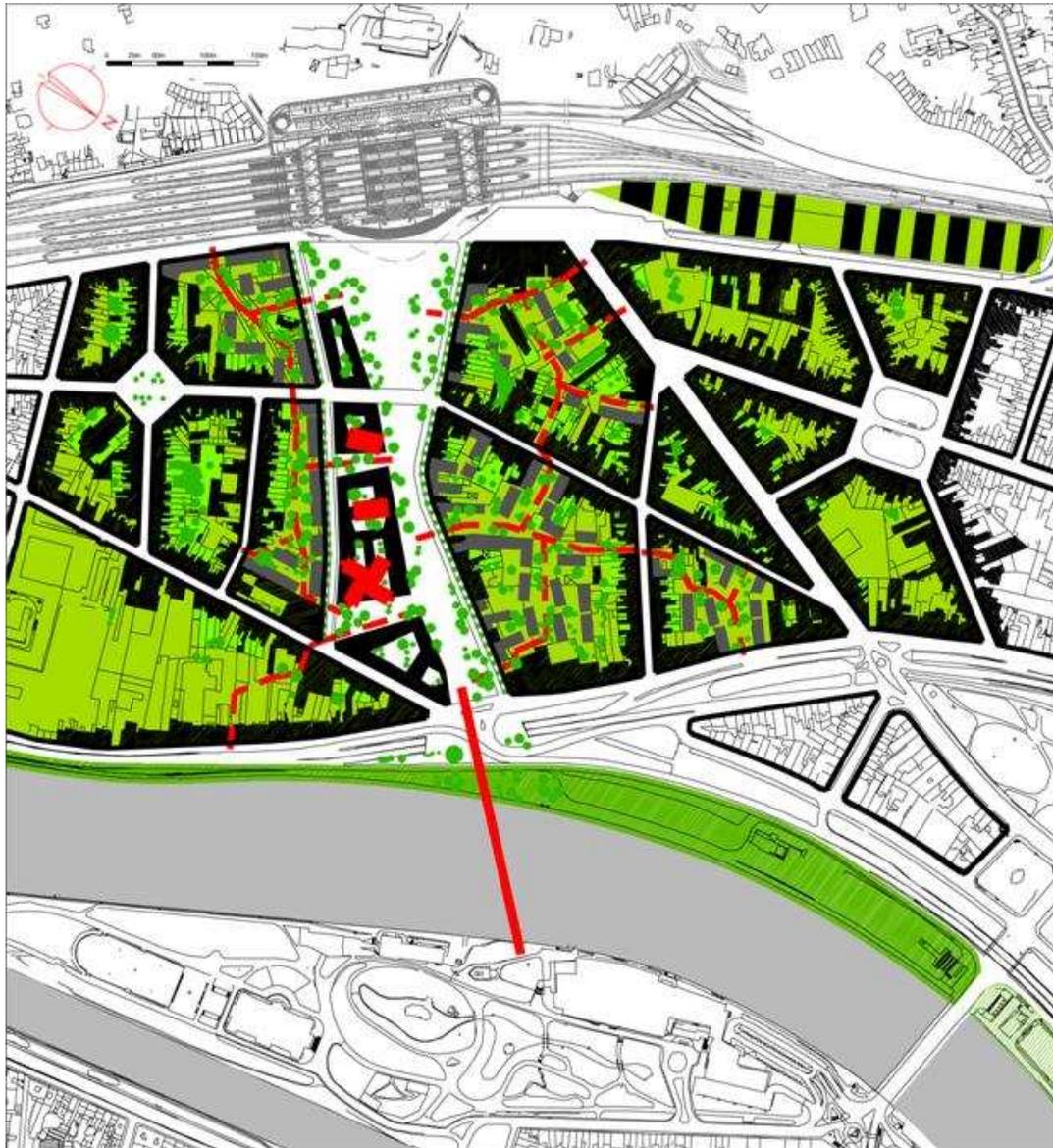
La forme des îlots 19^s structure le bord de l'esplanade sur laquelle les bâtiments s'installent comme des objets sur socles.

Définir une densité

Un CES (Coefficient d'Emprise au Sol) de 50% dans les cœurs d'îlots et de 65% sur l'esplanade.

- **Les îlots 19^s** (A, B, E, F)
R+2 à 4 étages, COS 1,5 à 2.
Bâti à l'alignement en extérieur d'îlot, forme libre en intérieur, Nouvelle emprise de la rue Varin 14m.
- **L'esplanade bâtie** (C,D)
Bases de R+3 à 4, ponctuations de 40m maxi, COS 2 à 3.
Bâti à l'alignement / rue Bovy, discontinu vers l'esplanade.
- **Le long des rails** (G)
R+6 étages maxi, COS 3.
Bâti à l'alignement / rue du plan incliné.





Les îlots traversés

La reconquête des cœurs d'îlots

habitat jardin en ville

Des cœur d'îlots denses et très verts : typologie de logements superposés avec de grands espaces extérieurs privés (20% mini / surface logement).

chemins de traverse

à pied ou à vélo, un réseau de squares qui permet de prolonger le système de ravelés au sein du tissu urbain.

Hypothèse de programmation en fonction des gabarits et du plan masse proposé (à titre informatif – surface hors œuvre en m²)

	Surface au sol	Logement		Tertiaire**		Commerces		Hôtellerie		Equipements*	
Ilot A	12 239	8 000	48%	4 800	29%	500	3%	3 500	21%	0	
Ilot B	8 380	9 240	100%	0						0	
Ilot C	3 200	0		4 300	38%	1 000	9%	6 000		0	
Ilot D	18 000	0		51 050	100%	0		0		0	
Ilot E	3 202	3 650	76%	0		624	3%	528	11%	0	
Ilot F	8 711	11 499	88%	0		523	4%	0		1 045	8%
Ilot G	14 530	0		43 590	100%	0		0		0	
Total	68 262	32 389	22%	103 740	69%	2 647	2%	10 028	7%	1 045	1%

* Hors commissariat de police à prendre sur l'îlot A

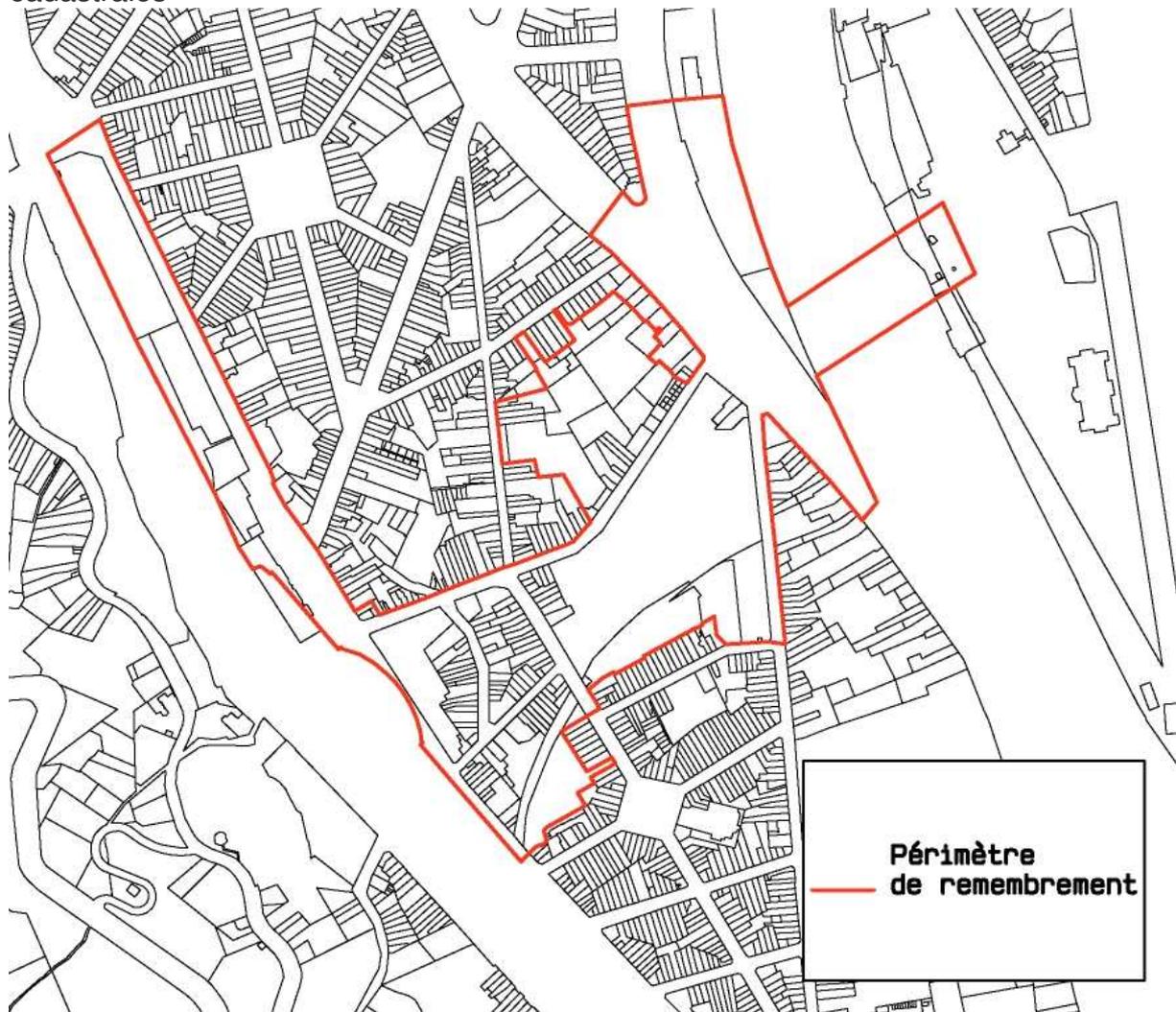
** Y compris la cité administrative

2. Motivations de la réalisation d'un périmètre de remembrement urbain

1. Le projet vise des modifications dans le tracé des voiries et des espaces publics :
 - création d'une vaste esplanade piétonne jusqu'à la Meuse ;
 - modification des voiries du côté des quais ;
 - modification de l'alignement de la rue du Plan Incliné ;
 - modification de l'alignement à l'angle de la place des Guillemins et de la rue Paradis.
2. Le projet vise à déroger aux affectations et prescriptions en cours telles que définies dans le plan de secteur ou les plans communaux d'aménagement en ce qui concerne les affectations, les emprises bâties, le tracé des voiries ou encore les gabarits des immeubles.
3. Le projet vise à remembrer de vastes parcelles foncières à l'échelle du quartier. Il vise en particulier à remembrer les parcelles qui appartiennent à la SNCB, à la Ville de Liège et à FEDIMMO (*voir le plan avec les propriétés ci-après*), dans un but de cohérence d'ensemble.

3. Proposition de délimitation du périmètre de remembrement urbain

Délimitation du périmètre de remembrement proposé à l'échelle des parcelles cadastrales



Auteur : Ville de Liège, 2007

La superficie comprise à l'intérieur du périmètre de remembrement urbain est de 21 ha.

4. Motivations du tracé du périmètre de remembrement urbain

1. A l'exception de la partie s'étendant au-delà de la Meuse jusqu'au parc de la Boverie, le périmètre de remembrement urbain proposé est entièrement contenu dans le périmètre de rénovation urbaine.
2. Le périmètre s'étend de l'autre côté de la Meuse afin d'intégrer les espaces nécessaires à la réalisation d'une passerelle de liaison.
3. Le périmètre proposé englobe tous les espaces à réaménager dans le cadre de la réalisation de l'esplanade, soit qu'ils sont en friche depuis de nombreuses années, soit qu'ils viennent d'être ou seront expropriés et démolis. Le périmètre englobe également une partie de l'intérieur de l'îlot à remanier entre les rues Paradis, de Serbie, des Vingt-Deux et l'avenue Blonden, ainsi que les terrains situés dans le prolongement de la rue Bovy. Ces surfaces de friche ou de hangars constituent en effet des opportunités pour une réurbanisation du quartier en parallèle à l'aménagement de l'esplanade.
4. Le périmètre est délimité en tenant compte de la nécessité de modifier le tracé de certaines voiries (nouveaux tracés, nouveaux carrefours, nouveaux alignements) et de revoir les limites de certains espaces publics. Quand cela est possible, l'enveloppe proposée s'étend jusqu'au plan des façades de l'autre côté des rues concernées (rue de Fragnée, rue Varin, place des Guillemins, rue du Plan Incliné, rue Paradis). Il englobe aussi l'espace du nouveau carrefour à réaliser du côté des quais. L'inclusion de quelques bâtiments à l'angle de la place des Guillemins et de la rue Paradis permettra la réalisation d'un nouvel alignement.
5. Les espaces de la nouvelle gare sont exclus du périmètre : de ce côté, il se limite aux espaces à réaménager devant la gare (nouvelle esplanade et place des Guillemins) ainsi qu'à l'espace compris entre les voies de chemin de fer et les façades opposées de la rue du Plan Incliné (reconfiguration des bâtiments SNCB, dont les parkings).
6. Plutôt que de prendre appui sur un alignement à rue, le périmètre contourne par l'arrière les parcelles bâties appartenant à des particuliers et non immédiatement concernées par le projet d'aménagement. Il convient en effet de privilégier la sauvegarde de la qualité et de l'organisation du quartier existant. Le contour proposé passe ainsi à l'arrière des parcelles cadastrales bâties de la rue du Mambour ou de la place des Franchises, comme à l'arrière des parcelles d'habitat de la rue de Cuyck. A l'exception de l'angle avec la place des Guillemins, les parcelles bâties de la première moitié de la rue Paradis en venant de la gare (côté pair) sont exclues du périmètre pour le même motif. Cela ne signifie pas qu'un nouveau développement immobilier sera impossible dans cette partie : ce développement immobilier pourrait se faire hors PRU, en fonction des contraintes du PCA existant.
7. Afin de faciliter les repérages, le périmètre prend appui sur des éléments faciles à identifier : angles de rues, limites de parcelles cadastrales, façades de bâtiments. Par exemple, au bout de la rue du Plan Incliné, il s'appuie sur l'angle de parcelles ou de voiries.

8. Le périmètre intègre des espaces verts du plan de secteur non concernés par le PCA qui devront être remaniés le long des berges, notamment pour l'aménagement des voiries, l'implantation de la passerelle et la réalisation de nouveaux cheminements piétons.

5. Affectation ancienne et actuelle

Les espaces inclus dans le projet de périmètre urbain correspondent à des îlots ou parties d'îlots bâtis ou anciennement bâtis.

L'urbanisation de cette partie de la ville s'est mise en place après la création des voies de chemin de fer et l'installation de la gare, au milieu du 19^e siècle. Des rues ont été tracées soit de manière plus ou moins parallèle aux voies et à la Meuse, soit de façon perpendiculaire à ces tracés. Ont ainsi été définis de vastes îlots qui se sont peu à peu couverts de maisons bourgeoises, d'immeubles de commerces, d'ateliers et d'entrepôts (en cœur d'îlot). Par la suite, certains immeubles de la première génération ont été remplacés par des immeubles à appartements.

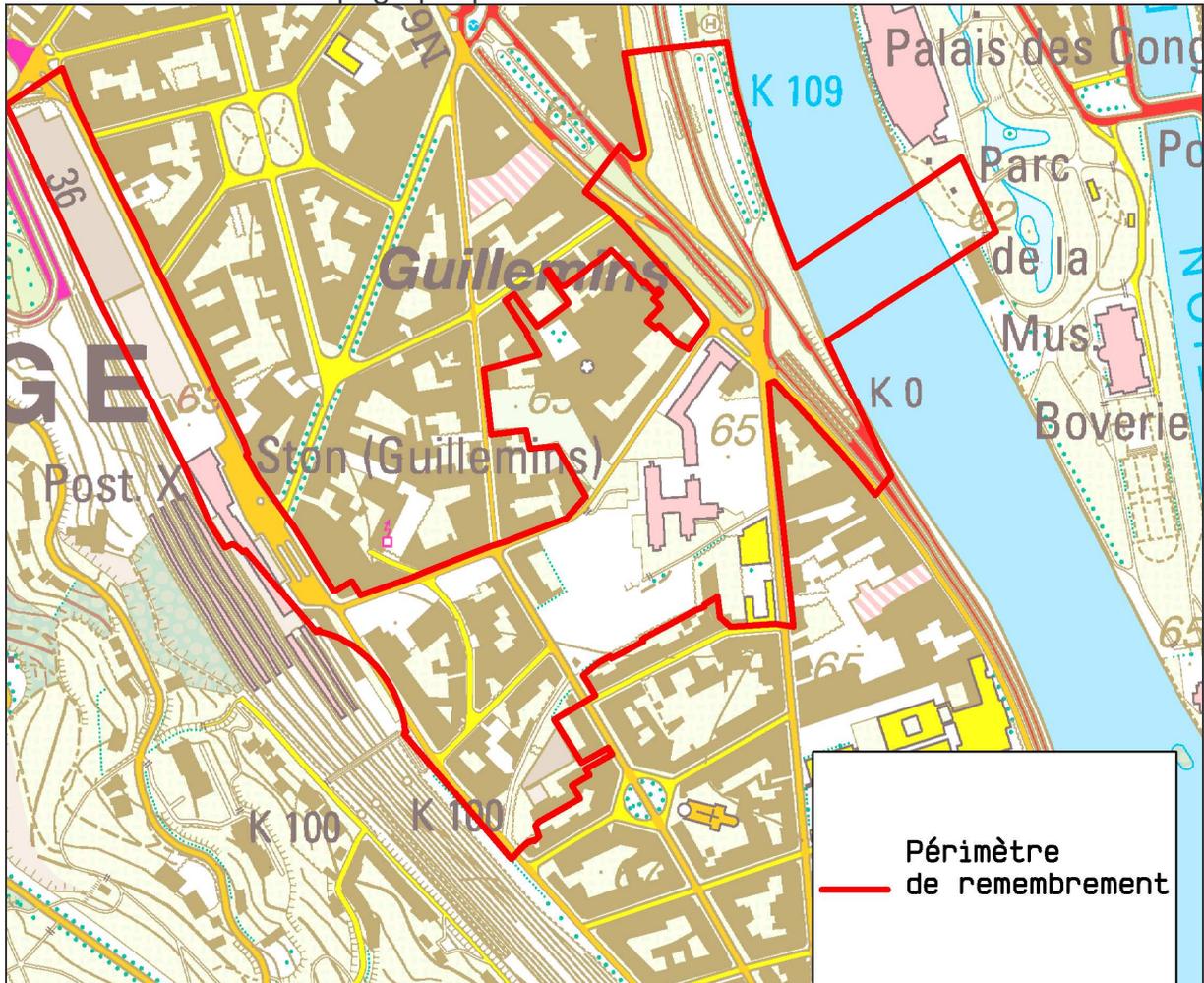
Au cours des années 1970, la moitié de la rue Paradis a déjà été démolie pour l'aménagement d'un nouvel axe routier rapide vers les quais, lequel ne sera cependant jamais réalisé. C'est aussi à cette époque qu'a été installé le vaste complexe de la cité administrative. Son parking a pris place sur un vaste espace de friche qui n'a jamais été aménagé.

Dans le cadre des travaux de construction de la nouvelle gare et du permis pour la réalisation d'une place, d'autres bâtiments viennent de faire l'objet de mesures d'expropriation. Certains ont déjà été démolis, d'autres vont l'être prochainement.

En conclusion, à l'heure actuelle, les terrains compris dans le périmètre proposé de remembrement urbain comprennent les fonctions/affectations suivantes :

- des voiries ;
- des espaces en friches (dont parkings de voitures) ;
- des bâtiments résidentiels ;
- des bâtiments commerciaux et de services ;
- des bâtiments de bureaux ;
- des garages, entrepôts et peut-être ateliers.

Délimitation sur carte topographique IGN



Auteur, Ville de Liège, 2007

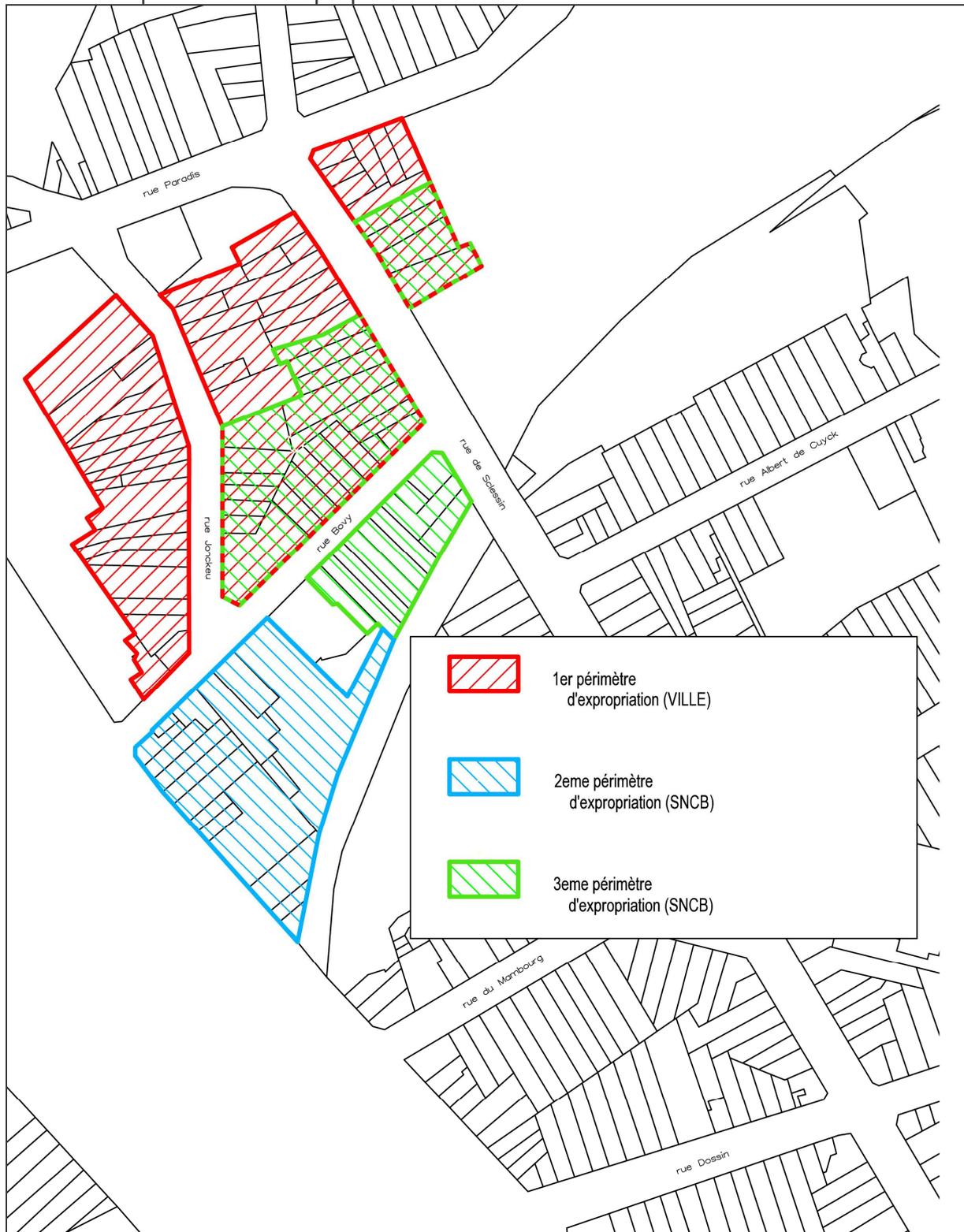
Source du Fond : carte IGN au 1/10 000°

Délimitation sur orthophotoplan

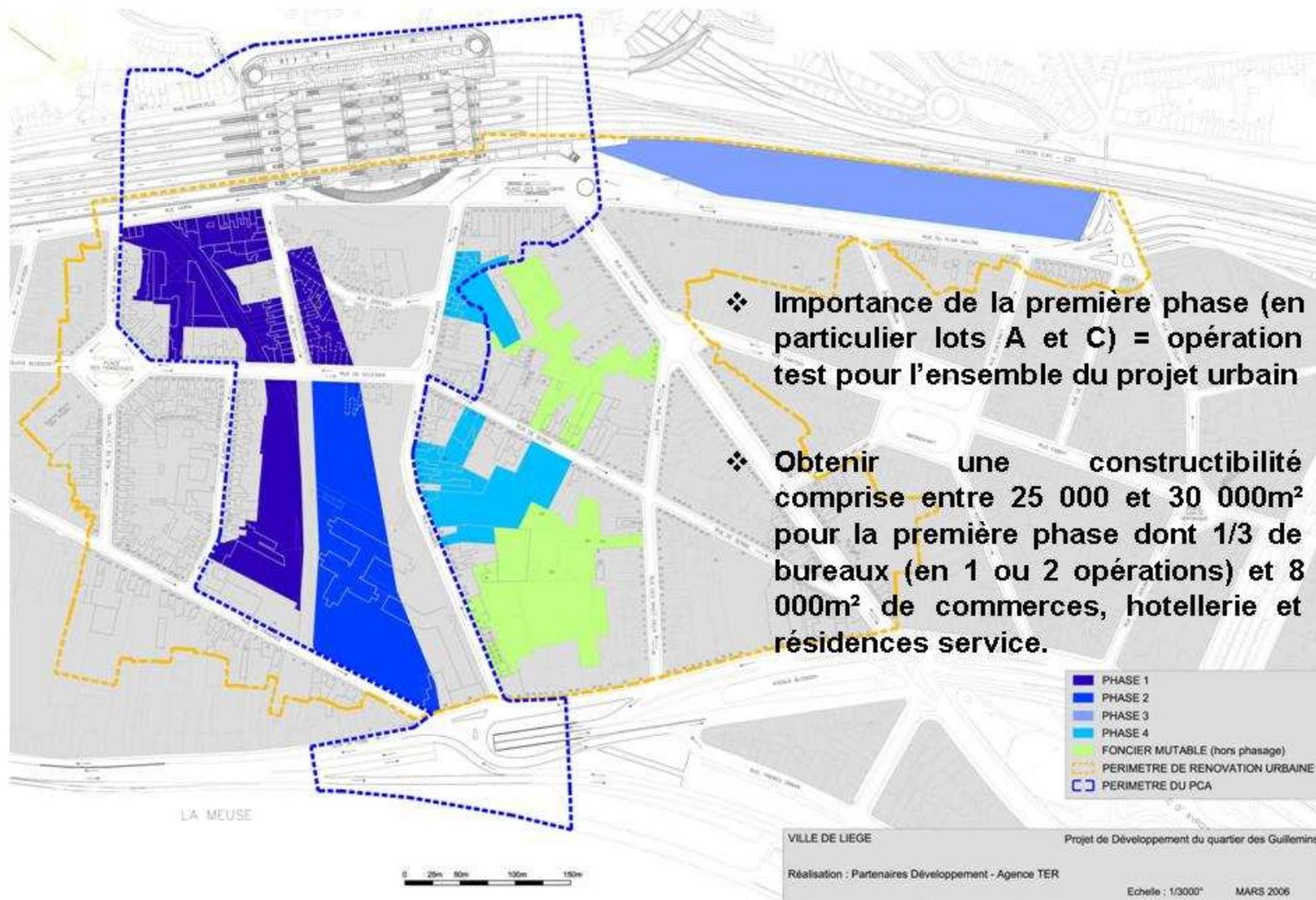


Auteur, Ville de Liège, 2007
Source du Fond : orthophotoplan

Limites des périmètres d'expropriation



Proposition de phasage



Source : Etude Dethier

Reportage photographique

Vue sur la partie du PRU située devant la gare, au niveau de la future place



Source : Ville de Liège

Vue sur l'intérieur de l'îlot Paradis/Serbie/XXII/Blonden



Source : Ville de Liège

Vue sur l'îlot de la cité administrative (bâtiments et parkings en surface)



Source : Ville de Liège

Vue sur la colline de Cointe à l'arrière de la gare



Source : Ville de Liège

Situation de droit actuelle

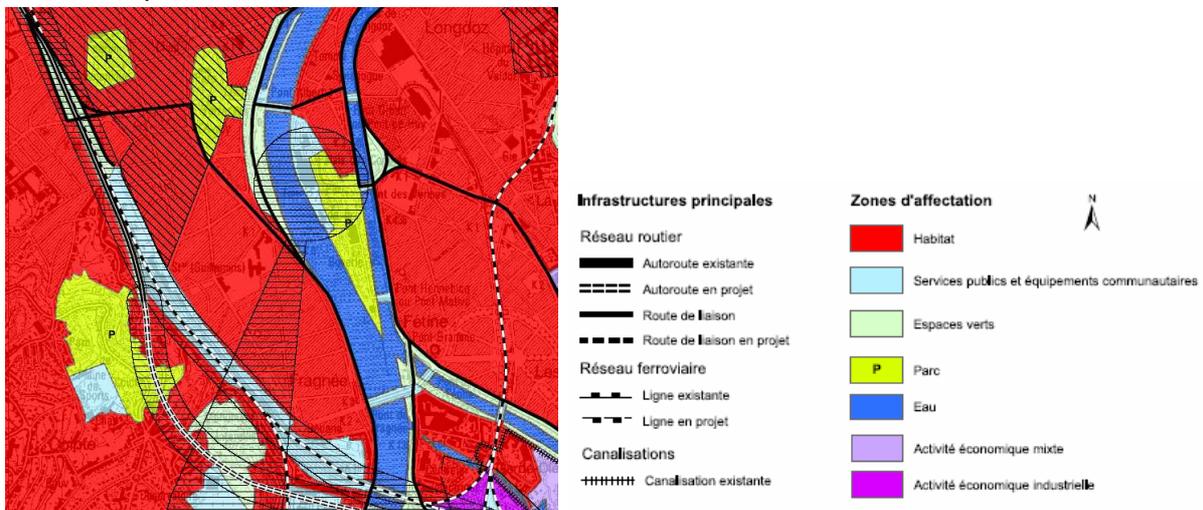
Le contenu des pages consacrées à ce point sont issues de l'étude Dethier et al. La situation de droit a été étudiée par le bureau Partenaires Développement dans la phase un de l'étude.

Les documents à valeur réglementaire

Les documents à valeur réglementaire sont de deux types : les plans et les règlements.

Le plan de secteur

Extrait du plan de secteur



Le secteur d'étude est placé essentiellement en **zone d'habitat** au plan de secteur : celle-ci est définie dans l'article 26 du Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine (CWATUP). La zone d'habitat constitue l'affectation la plus souple car elle peut regrouper l'ensemble des fonctions urbaines classiques. *Elle permet ainsi le développement d'un programme mixte.*

Il existe par ailleurs **une zone réservée** qui correspond soit à une servitude aérienne qui relierait l'héliport au Palais des Congrès soit à des besoins en infrastructures liées à la RTBF.

Enfin, les bâtiments placés le long de la rue du Plan Incliné et propriété de la SNCB sont placés en **zone de services publics et équipements communautaires**. D'après l'article 28 du CWATUP, "elle ne peut comporter que des constructions ou aménagements destinés à satisfaire un besoin social assuré par une personne publique ou une personne privée à laquelle les pouvoirs publics ont confié la gestion d'un service public. Elle peut également comporter des constructions ou aménagements qui ont pour finalité de promouvoir l'intérêt général."

Le PCA 43 (Arrêté Royal : Février 1955, Arrêté Ministériel : janvier 1984)

Le PCA 43 couvre un périmètre large : il englobe les voies ferrées depuis la rue Hemricourt jusqu'à l'Avenue des Tilleuls. Il est en majeure partie recouvert par le PCA 43/3 sur le secteur d'étude concerné.

Il est néanmoins encore en vigueur sur certaines zones :

- Sur les îlots côté ouest de la rue du Plan Incliné actuellement propriété de la SNCB : ceux-ci sont placés en zone de chemin de fer, qui impose des activités directement liées au ferroviaire.
- Sur les îlots compris entre la rue Varin et la rue Buisseret : l'affectation est résidentielle, commerciale ou artisanale et la hauteur ne peut excéder 22m environ (largeur de voirie + 2m).

Le PCA 43/3 (Arrêté Ministériel : juin 2002)

Le PCA 43/3 a été élaboré à partir des options générales du schéma directeur réalisé en 2000 ; le périmètre concerne les îlots aux abords immédiats de la nouvelle gare et s'étend jusqu'à la Meuse.

Il prescrit les différentes affectations bâties (habitat, mixte, services publics et équipements communautaires) et non bâties (cours et jardins, parcage arboré, parc) qui sont présentées page suivante.

Calculée sur la base des emprises au sol et du nombre maximal de niveaux autorisés, la superficie totale peut être évaluée à environ 140 000 m² (hors cité administrative) dont plus de 55% seraient affectés au logement.

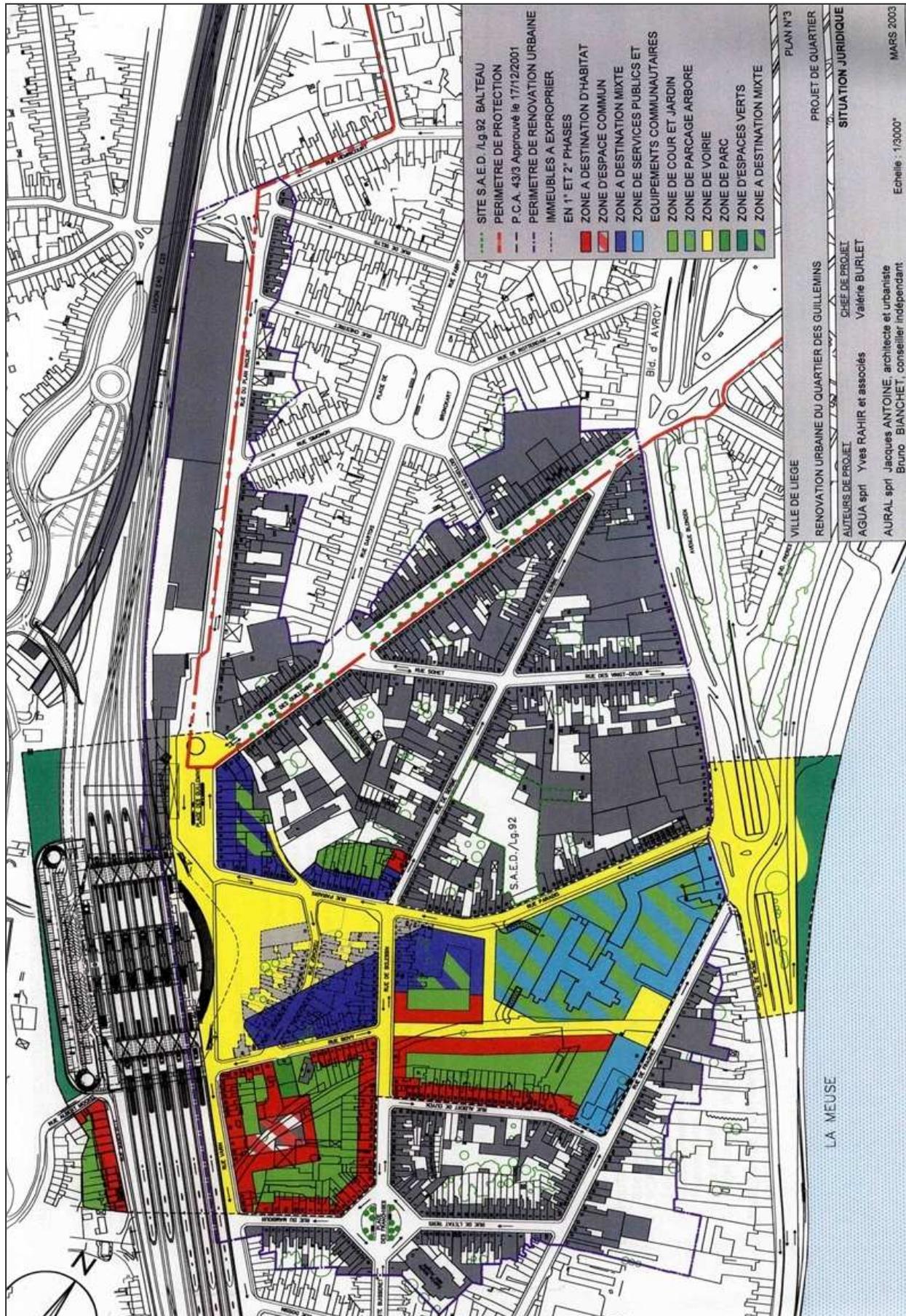
Le PCA 43/3 modifie en partie la configuration du quartier en créant une nouvelle voie dans le prolongement de la rue Bovy, et une place rectangulaire au croisement avec la rue de Fragnée.

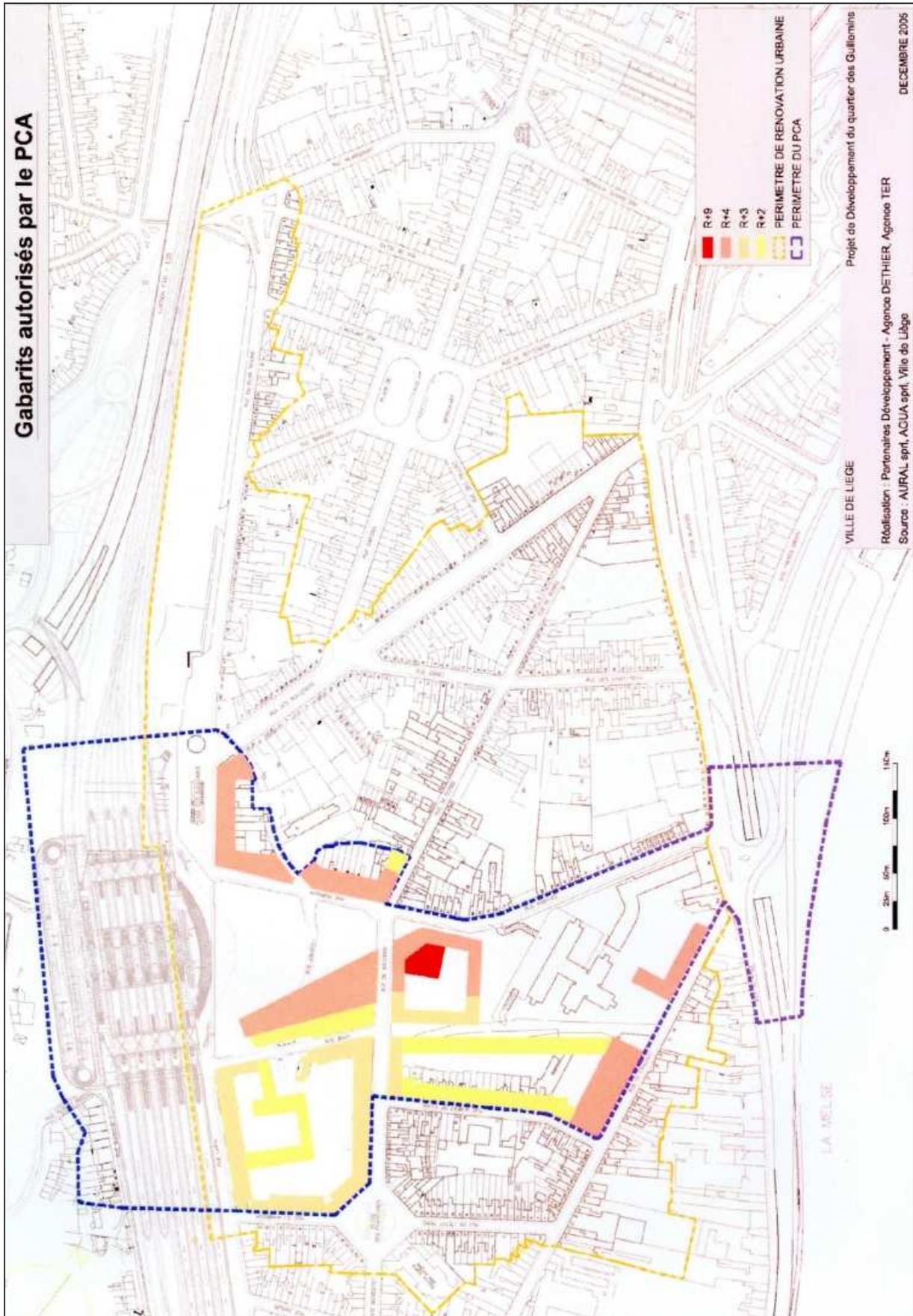
Enfin, les gabarits possibles n'excèdent pas 15m (hauteur sous corniche) sauf ponctuellement, en face de la gare, où un élément peut atteindre 30m.

Le PCA 43/3 est un document contraignant pour deux raisons essentielles :

- Les affectations sont rigides et reprennent l'existant sans laisser place aux évolutions possibles (en particulier, la parcelle de la cité administrative ne peut accueillir ni logement, ni activités de services). Actuellement, seuls les trois îlots situés aux abords immédiats de la future place permettent l'installation de bureaux autres qu'administratifs, avec par ailleurs une obligation de 30% de logements.

Affectations du PCA 43





Les gabarits sont jugés trop faibles, ils limitent les possibilités d'un développement d'envergure sur le quartier, en dialogue avec la nouvelle gare, et contraignent fortement la faisabilité financière d'opérations nouvelles. La carte présente les gabarits maximums admissibles. Il faut noter que le point culminant de la gare Calatrava se situe à 50m, tandis que le gabarit moyen imposé par le PCA est de 12-15m, soit du R+4 au maximum.

Les règlements

Deux types de règlement concernent le secteur d'étude :

- Le Règlement Général sur les Zones Protégées en matière d'Urbanisme (RGBZPU) (périmètre arrêté en 1986, modifié en 1993) : le secteur d'étude est peu concerné par ce périmètre de protection qui n'englobe que les bâtiments situés à l'est de la rue du Plan Incliné et à l'ouest de la rue des Guillemins.
- Le Règlement Communal d'Urbanisme (RCU) : il est en cours d'élaboration ; il fixe notamment :
 - Une hauteur maximale de 19m (avec possibilités ponctuelles d'augmentation dans le cas d'un projet d'ensemble) ;
 - Une profondeur des constructions limitée à 17m ;
 - Une zone de construction maximale : toute parcelle doit conserver 20% de surface non bâtie.

Les périmètres d'aménagement opérationnel

Un Site d'Activités Economiques Désaffecté

Le Site d'Activités Economiques Désaffecté SAED Lg 92, dit « Balteau » (Arrêté fixant la désaffectation et la rénovation du SAED : Septembre 1989 / Travaux de rénovation finalisés en 1995) est situé rue de Paradis.

La Ville est propriétaire, mais aucun projet n'est prévu pour le moment puisque son affectation doit s'inscrire dans la réflexion globale sur le devenir du quartier. L'arrêté ministériel de 1989 en fixe néanmoins la destination: le SAED est "affecté aux commerces, aux services et aux espaces verts" (article 2).

Deux périmètres de revitalisation urbaine

Ces périmètres correspondent à deux îlots bien identifiés : l'un concerne l'îlot Varin/Bovy, l'autre concerne le nouvel îlot Sclessin/Fagnée créé par le prolongement de la rue Bovy.

La Ville souhaite y conforter la fonction habitat, mais ne dispose pour l'instant d'aucune convention avec un promoteur sur ces périmètres et ne peut donc bénéficier de subsides de la Région pour l'aménagement des espaces publics.

Le Périmètre de rénovation urbaine

Le périmètre de rénovation urbaine, accompagné du projet de quartier a été approuvé par le gouvernement wallon en novembre 2003 (arrêté de reconnaissance).

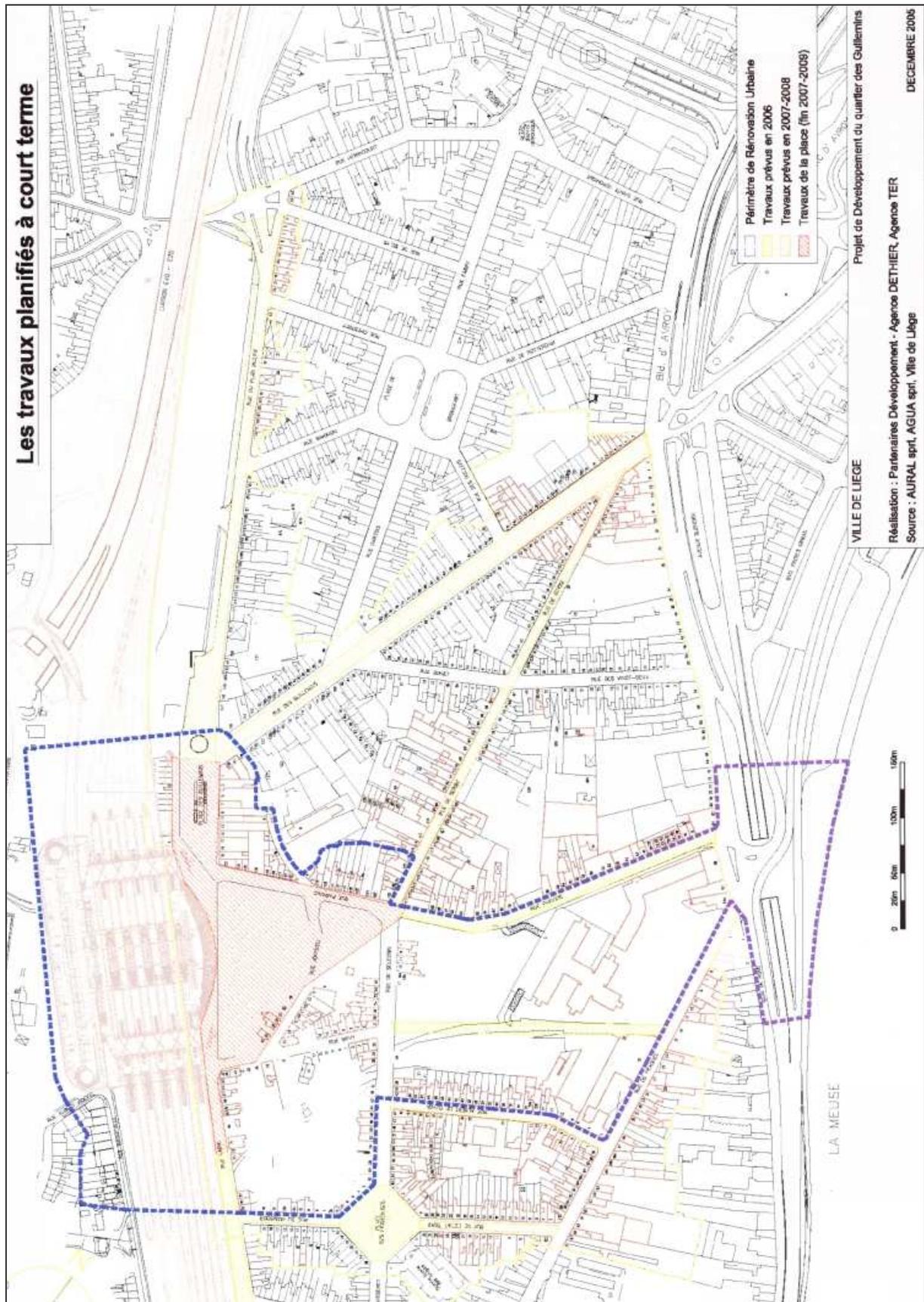
Le projet de quartier a été réalisé sur la base du schéma directeur (mêmes auteurs de projet). Il fixe 45 projets à mettre en œuvre. On peut identifier :

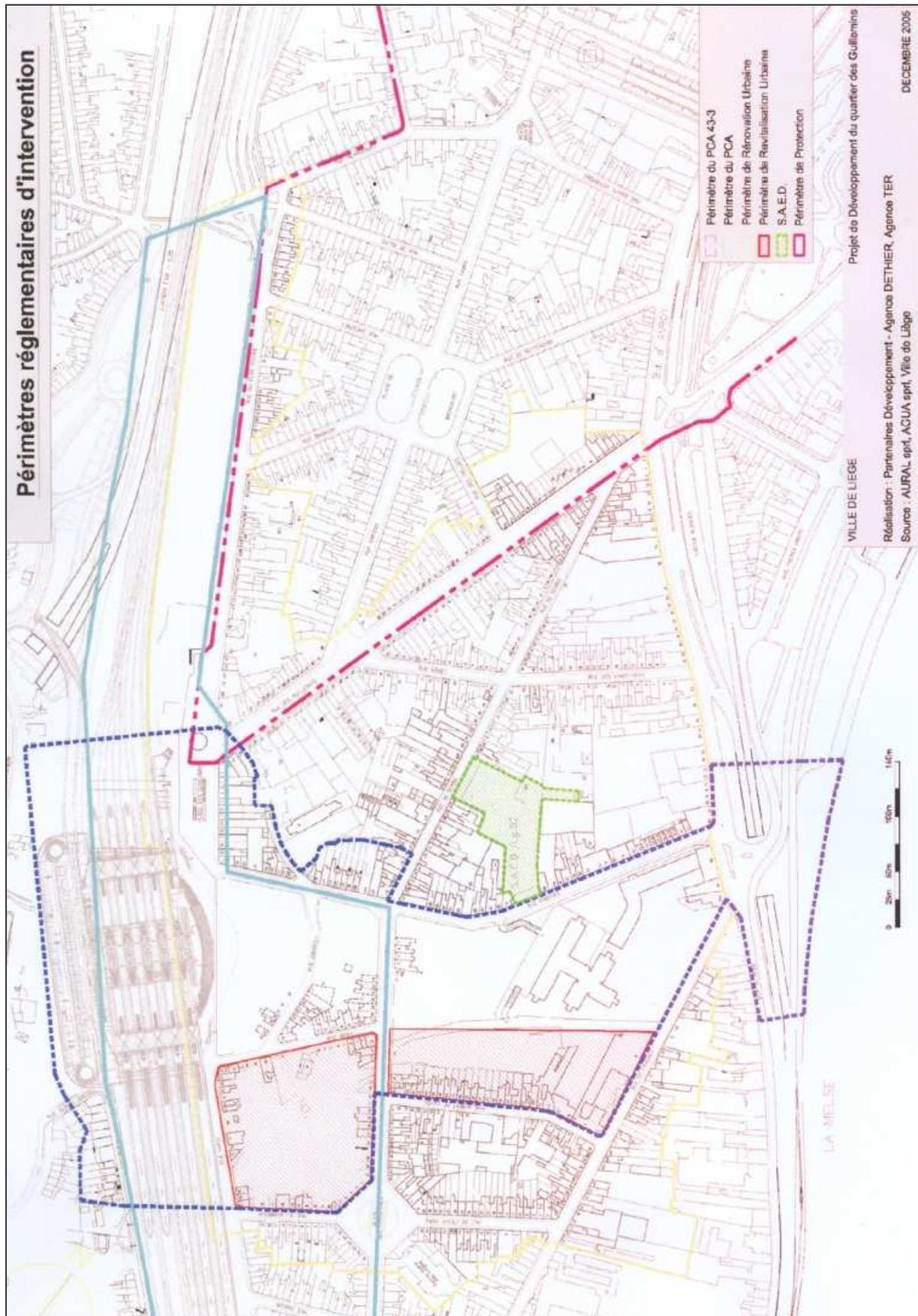
- Des projets d'aménagements "lourds", à impact significatif sur la configuration du quartier:
 - Aménagements d'espaces publics : places et voiries.
 - Construction de logements ou de bureaux.
- Des petits aménagements tels que changement de la signalétique, modification des circulations, etc.
- Un projet de "management de quartier".

Parmi ces projets, certains font d'ores et déjà l'objet d'une convention-exécution entre la Ville et la Région, et un certain nombre de travaux sont planifiés, notamment des aménagements de voirie et d'espaces publics : ils sont repris dans la carte page suivante. Ces derniers sont financés grâce à des subventions de la Région Wallonne et de l'Europe via le Fond Européen de Développement Régional (FEDER) dans le cadre de l'objectif 2 Meuse-Vesdre. Mais aucun projet de construction de logements ou de bureaux identifié dans le périmètre de rénovation urbaine n'est aujourd'hui planifié à court terme.

En revanche, certains projets sont caducs, comme le projet de logements sur l'îlot Varin/Bovy, qui fait actuellement l'objet d'un plan d'expropriations Euroliège-TGV. D'autres soulèvent des interrogations comme les projets de bureaux le long de la rue du Plan Incliné qui ne sont a priori pas compatibles avec le PCA 43.

Le projet de quartier pose la question de la cohérence globale des documents ; il impose également l'intégration des « coups partis » dans le projet d'aménagement.





II. La justification du projet au regard de l'article 1^{er}, §1^{er} du CWATUP

« Le territoire de la Région wallonne est un patrimoine commun de ses habitants. (...) La Région et les autres autorités publiques, chacune dans le cadre de ses compétences et en coordination avec la Région, sont gestionnaires et garants de l'aménagement du territoire. Elles rencontrent de manière durable les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager. »

- Le projet de PRU requalifie un espace urbain dégradé, notamment marqué par la présence de parcelles en friche depuis de nombreuses années.
- Un nouvel espace public de qualité est créé en cœur de ville, qui bénéficie tant aux riverains, qu'aux employés occupés dans le quartier ou aux usagers de la gare.
- La composition de l'esplanade, la mise en valeur de la gare de Calatrava et la possibilité de construire des bâtiments d'une architecture nouvelle de qualité visent directement le « développement du patrimoine culturel et paysager ». Cet aspect est renforcé par l'aménagement des berges. En outre, cet aménagement renforce l'image positive de la ville et de l'agglomération tant pour les personnes extérieures que pour les habitants.
- L'amélioration des liaisons piétonnes favorise l'usage des modes doux pour les liaisons à l'intérieur de l'agglomération. La passerelle sur la Meuse améliore ainsi les liaisons piétonnes « transversales » entre le quartier de Féтинne, le parc de la Boverie, les berges de Meuse et la gare des Guillemins.
- Le projet crée un pôle d'activité à l'échelle de l'agglomération en permettant l'installation d'activités de services dans des immeubles de bureaux (services publics et entreprises privées). Afin de ne pas créer de nouvelles friches dans les espaces commerciaux existants telle la rue des Guillemins, l'offre de nouvelles surfaces commerciales est toutefois limitée. Il s'agit en outre d'offrir des possibilités de localisation alternatives aux espaces périphériques : implantation en cœur de ville, proximité des services, accès direct à la gare TGV, excellente desserte par les lignes de bus...).
- Le projet porte le développement d'une offre résidentielle nouvelle de plusieurs centaines de logements au cœur même de l'agglomération. Il s'agit d'offrir une offre alternative aux extensions périphériques en s'inscrivant dans une perspective plus « durable » :
 - relevons ainsi une densité relativement importante des constructions, avec des logements mitoyens et des appartements (économie du sol) ;
 - les types de logements envisagés sont variés, adaptés aussi bien aux célibataires qu'aux familles avec enfants ;
 - un grand souci est en outre accordé à la qualité de l'environnement : esplanade piétonne, plantations, mise en contact direct avec les berges de la Meuse et la parc de la Boverie, développement de typologies de logements nouvelles de type « bois habité », logements en cœur d'îlots protégés des bruits de la ville... ;

- la localisation entraîne aussi la proximité de nombreux services, avec un avantage tant pour les résidents (commerces de la rue des Guillemins, proximité des services du centre-ville) que pour les commerçants et les activités du centre-ville (nouvelle clientèle potentielle) ;
 - la localisation des logements devrait inciter leurs habitants à utiliser les transports en commun pour une partie de leurs déplacements : proximité directe de la gare, excellente desserte en bus, station de car-sharing...
- L'aménagement proposé intègre une nouvelle gestion des circulations. Il s'agit par exemple de reporter les flux de transit sur les axes structurants de manière à diminuer la pression à l'intérieur du quartier. Les nuisances d'encombrement et de bruit devraient donc être limitées pour les riverains. De même, l'aménagement optimise la circulation des bus, par exemple en améliorant les aires de chargement ou les sites propres.

III. LES CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE VISÉ ET SES POTENTIALITÉS, AINSI QUE L’ÉVOLUTION PROBABLE DE LA SITUATION ENVIRONNEMENTALE SI LE PROJET N’EST PAS MIS EN ŒUVRE

1. Sol et sous-sol

Le site objet de la demande de périmètre de remembrement urbain se trouve dans la plaine alluviale de la Meuse. Le bed-rock (roche en place) se trouverait à une dizaine de mètres sous la surface du sol, surmonté par des dépôts alluvionnaires plus meubles. Le niveau de la nappe phréatique y est déterminé par le niveau de la Meuse. Dans le cadre d’études passées, des tubes piézométriques ont été placés dans le quartier. Ils sont gérés par le TEC.

Un niveau de parking en sous-sol est actuellement aménagé sous les bâtiments de la cité des finances. D’une capacité de 245 places, il s’étend au-delà de l’emprise des bâtiments, un de ses angles touchant l’emprise de la rue Paradis.

Le site comporte aussi un bassin d’orage qui amène au réseau d’égouttage, ainsi qu’un dégraisseur. De nombreuses canalisations de toutes sortes sont par ailleurs présentes à travers le site. Les futurs travaux de voirie ou de constructions d’immeubles devront tenir compte de ces contraintes existantes. Même un déplacement du monument existant ne pourrait s’effectuer à la légère.

2. Qualité urbaine, patrimoine

« Le **patrimoine** du quartier est le résultat d’une superposition d’événements dont l’origine remonte à la révolution liégeoise, en passant par la création de la gare, l’Exposition universelle de 1905 et les modifications apportées par le tracé des quais et boulevards comblant les bras de Meuse. De manière générale, nous pouvons affirmer que l’essentiel du patrimoine restant est le résultat de l’implantation de la station qui permet le développement des quartiers, et de l’exposition universelle de 1905. Contrairement au centre-ville, le patrimoine est dispersé dans l’ensemble du périmètre considéré. Source : Etude d’incidences de la gare des Guillemins, SA. Pissart – Van der Srticht.

Un seul bâtiment est classé dans le périmètre de remembrement urbain : il s’agit de la Tour Rosen, qui se trouve n°19 de la rue Bovy.

Lors des relevés pour l’établissement du projet de quartier, l’état de chaque bâtiment a été qualifié selon une des rubriques suivantes : « bon état, défraîchi à normal, inadapté à dégradé, très dégradé à taudis et ruine ».

Relevé de l’état physique des bâtiments du quartier des Guillemins

Etat des bâtiments	Nombre de bâtiments	Part
En ruine	3	0,5 %
Très dégradé > taudis	46	7,1 %

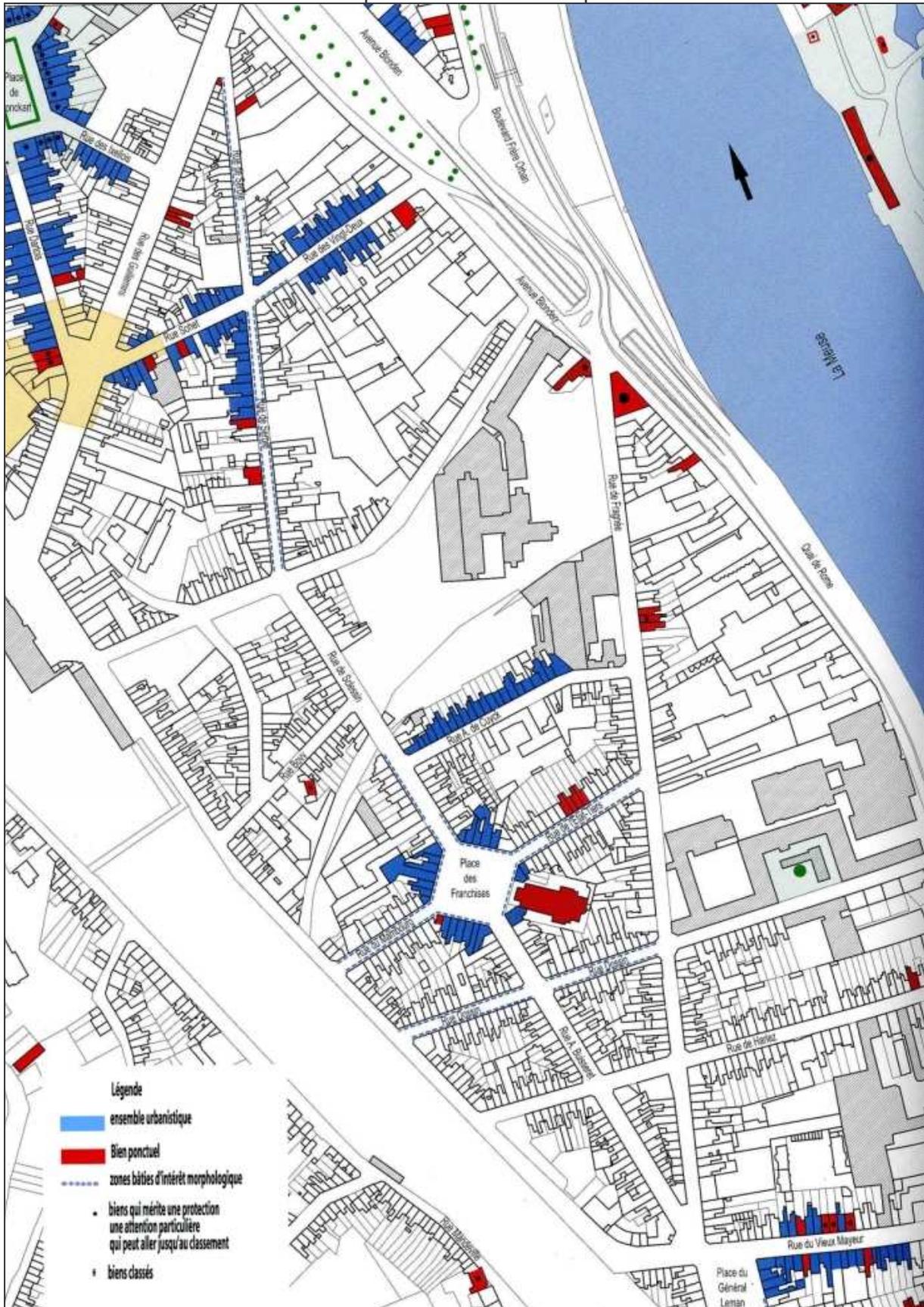
Dégradé > inadapté	205	31,5 %
Défraîchi > normal	345	53,0 %
En bon état	52	8,0 %
TOTAL	651	100,0 %

Source : projet de quartier

Le bâti du quartier est majoritairement dans un état normal à défraîchi (53,0 %). Si l'on ajoute les bâtiments en bon état et rénovés, on obtient un total d'appréciations normales et positives de 61,0 %. Les très nombreux renouvellements de châssis et fenêtres et/ou de toiture contribuent largement à cette appréciation. Toute une série de bâtiments dégradés ont déjà été expropriés et démolis suite aux travaux d'aménagement du quartier.

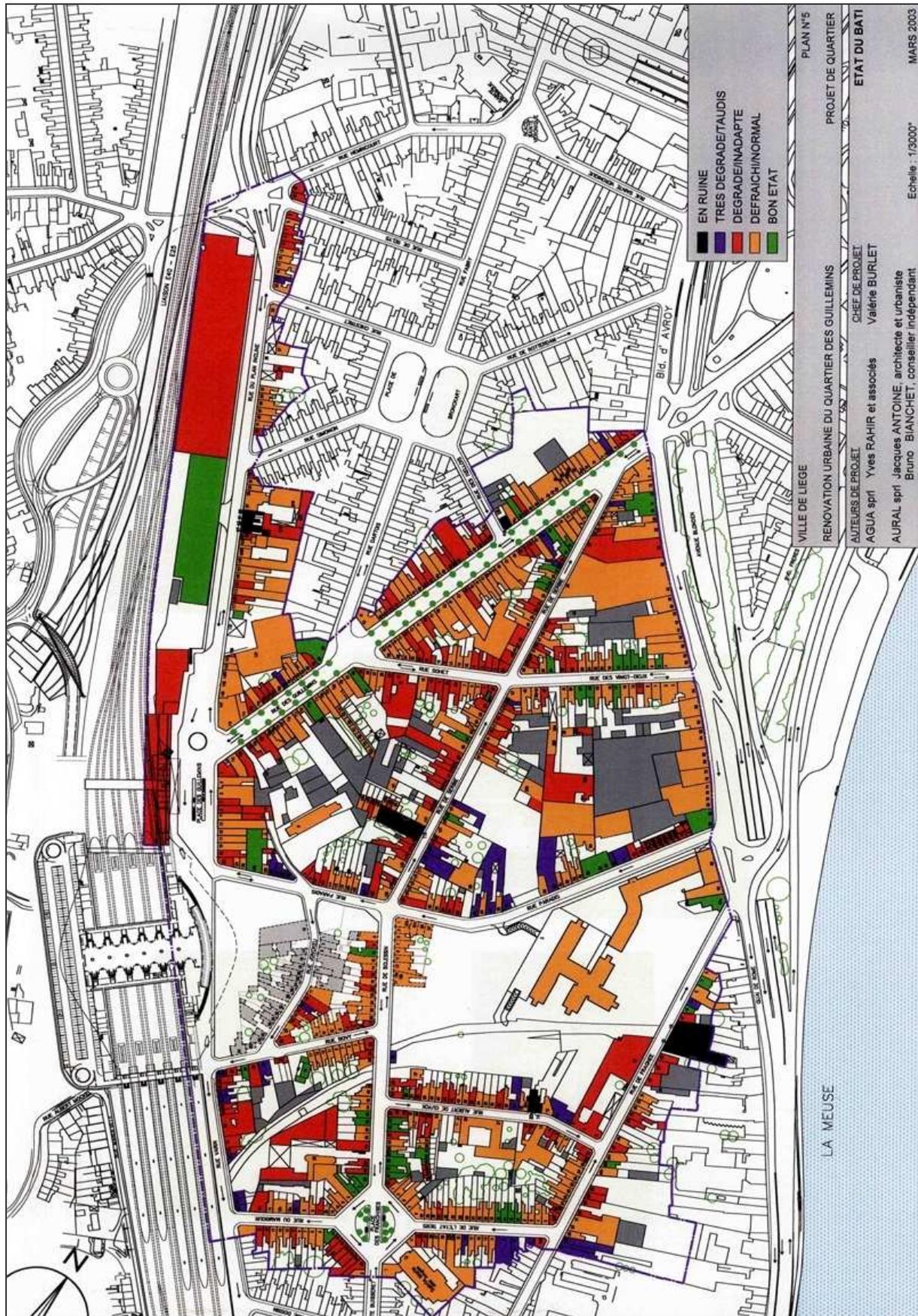
Le bâtiment de la nouvelle gare sera une construction d'architecture remarquable et emblématique à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération. Sa localisation a été décalée de quelques dizaines de mètres vers l'amont de la Meuse par rapport au bâtiment actuel pour des raisons d'ordre technique, notamment pour permettre l'implantation de quais rectilignes.

Bâtiments et ensembles d'intérêt patrimonial dans le quartier



Source : Patrimoine monumental et territoires de Wallonie

Etat du bâti



3. Paysage urbain et espaces verts

Qualité architecturale et paysagère des espaces publics

Les éléments structurant le paysage du quartier sont, d'une part, des éléments naturels comme la colline de Cointe et la Meuse et, d'autre part, des éléments bâtis comme la place de Bronckart et la place des Franchises. L'ensemble des maisons de maître qui entourent la place de Bronckart sont classées. Les bâtiments autour de la place des Franchises ou de la rue des Vingt-Deux sont répertoriés dans l'inventaire du patrimoine comme ensemble urbanistique. La rue de Serbie est quant à elle répertoriée comme zone bâtie d'intérêt morphologique, *c'est à dire une zone et fronts de bâtisses d'intérêt morphologique issus de l'histoire socio-économique, qui définissent et garantissent une cohérence urbaine par leur alignement, leur gabarit, leur parcellaire, leur tonalité. Sur le plan urbanistique, ils apportent une cohésion au lieu et à ses espaces publics, sans pour autant que leurs composantes architecturales soient spécialement à remarquer.*

Plans d'alignement

Les plans d'alignements qui concernent le quartier sont :

- P.C.A. 43 A.R. du 24/02/1955 : rue Varin, rue Mambourg, rue de Sclessin, rue Bovy, rue du Plan Incliné et rue Paradis ;
- Rue A. de Cuyck : A.R. du 10/06/1886 et A.R. du 03/03/1888 ;
- Rue de Sclessin : A.R. du 14/12/1866 ;
- Rue Paradis : A.R. du 09/07/1842 ;
- Rue du Plan Incliné : A.R. du 09/07/1842, A.R. du 15/04/1963, à l'angle de la rue de Sélys - A.R. du 10/08/1908 et à l'angle de la rue Hemricourt A.R. du 13/07/1909 ;
- Rue Bovy : A.R. du 09/07/1842, A.R. 12/01/1964, A.R. du 14/12/1966 ;
- Avenue Blonden : A.R. du 09/07/1842, A.R. du 28/07/1971 ;
- Rue de Fragnée : A.R. du 17/03/1900 ;
- Rue Jonckeu : A.R. du 07/02/1867, A.R. du 15/06/1861, A.R. du 12/01/1864, A.R. du 24/02/1955.

Espaces verts et ambiances végétales

A l'exception de la place de Bronckart, il existe peu d'espaces verts en dehors des cours et jardins privés. Les berges de la Meuse sont fortement fréquentées par les piétons et cyclistes, mais difficiles d'accès en certains endroits au départ du quartier des Guillemins. Les abords de la gare sont densément bâtis, sauf le versant de l'avenue de l'Observatoire qui comporte des zones arborées et des espaces verts, difficilement accessibles pour les promeneurs. Le parc de Cointe se trouve plus haut, en continuant l'ascension de l'avenue de l'Observatoire.

Intérêt biologique des espaces verts

Le versant de l'avenue de l'Observatoire est répertorié comme *zone de développement* dans le PCDN de Liège. Les zones de développement sont *des zones dont le potentiel écologique réel ne s'exprime pas en raison des méthodes actuelles de gestion mais dont la biodiversité pourrait être améliorée par une série de*

mesures appropriées. Elles assurent en outre un rôle tampon entre ou autour des zones centrales répertoriées dans le PCDN.

Le versant de l'avenue de l'Observatoire constitue un îlot forestier fortement rudéralisé et constitué en partie d'espèces non indigènes. A l'exception de ce versant, qui peut jouer un rôle intéressant par ses capacités d'accueil pour les espèces sauvages, les potentialités de développement d'espaces naturels sont limitées. (Source : E.I.E gare)

Extrait du PCDN au niveau du quartier des Guillemins



En rouge : zones de développement ; en jaune : zones de liaison
Source : Ville de Liège

4. Population et logements

Population

Nous considérons le quartier via les secteurs ou quartiers statistiques de Fragnée, Sainte-Marie et Paradis. Les données utilisées sont celles de l'INS, issues des recensements de 1981, 1991 et 2003.

Evolution du nombre d'habitants dans le quartier des Guillemins

	<i>1981</i>	<i>1991</i>	<i>2003</i>
Sainte-Marie	2 909	2 322	2 258
Paradis	2 010	1 710	1 615
Fragnée	1 619	1 415	1 180
Total	6 538	5 447	5 053

Source : INS

Relativement dense, le quartier accueille plusieurs milliers d'habitants à proximité immédiate de la gare. La population du quartier est cependant en diminution. Ce constat est typique des centres urbains, notamment du fait de la périurbanisation, mais aussi de la concurrence d'autres activités (immeubles résidentiels transformés en bureaux) ou encore de certaines opérations d'urbanisme (démolition de la moitié de la rue Paradis), ainsi que de la réduction de la taille des ménages occupant un logement donné (voir ci-après).

Evolution de la taille des ménages dans le quartier des Guillemins

<u>1981</u>	<i>1 personne</i>	<i>2 personnes</i>	<i>3 personnes</i>	<i>4 personnes</i>	<i>5 personnes et plus</i>
Sainte-Marie	786	395	180	91	73
Paradis	619	287	121	57	38
Fragnée	412	219	88	50	50
<u>1991</u>					
Sainte-Marie	824	289	112	69	49
Paradis	744	236	72	43	19
Fragnée	556	144	73	43	32
<u>2003</u>					
Sainte-Marie	960	277	90	51	45
Paradis	805	226	53	29	12
Fragnée	517	130	44	34	23

Source : INS

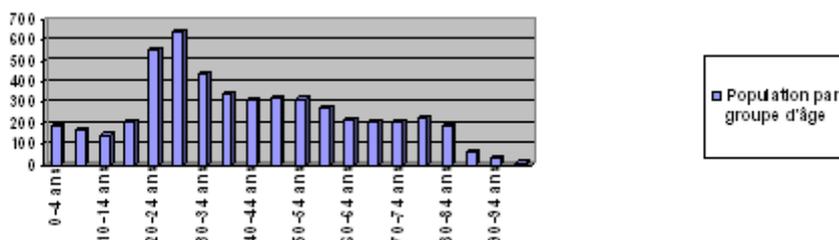
L'évolution sur une vingtaine d'année montre une augmentation des ménages d'une personne, alors que les ménages de 2 personnes et plus sont en diminution. Alors que le nombre d'habitants diminue fortement, le nombre de ménages reste donc plus stable.

Nombre d'habitants par rues au 01/01/2007

Rue des Guillemins	325
Rue du Plan Incliné	137
Rue Paradis	127
Place des Guillemins	29
Rue de Sclessin	105
Rue A. de Cuyck	126
Rue Bovy	67
Rue Jonckeu	21
Rue de Serbie	303
Rue Sohet	100
Rue des Vingt-Deux	147
Rue de Fragnée	317

Source : Ville de Liège

Population par groupe d'âge dans le quartier des Guillemins



Source : INS

La population du quartier est assez jeune : les classes les plus représentées sont les classes 20-24 ans, 25-29 ans et 30-34 ans.

Offre en logements

Le parc de logements existant dans les quartiers concernés par le projet est dominé par les appartements et les maisons unifamiliales mitoyennes. Ces deux types de logements correspondent partiellement à des immeubles de deux époques bien distinctes : les maisons bourgeoises et immeubles familiaux de la fin du 19^e siècle d'une part, les immeubles à appartements construits après la seconde guerre mondiale d'autre part. La plupart des logements sont de taille moyenne, voire petite. Il y a peu de grands logements.

Type de logements en 2001

Secteur statistique	Maison unifamiliale séparée	Maison unifamiliale jumelée	Maison unifamiliale Mitoyenne	Maison unifamiliale non spécifié	Appartement	Autre
Sainte-Marie	13	12	247	2	935	5
Paradis	8	14	119	2	749	2
Fragnée	16	12	175	0	440	0

Source : INS

Taille des logement en 2001

Secteur statistique	Moins de 35 m ²	35 - 54	55 - 84	85 - 104	105 - 124	125 m ² et plus
Sainte-Marie	177	270	250	192	124	134
Paradis	212	192	207	144	70	42
Fagnée	147	157	139	71	46	48

Source : INS

Age des logement en 2001

Secteur statistique	avant 1919	1919 - 1945	1946 - 1960	1961 - 1970	1971 - 1980	1981 - 1990	1991 - 1995	1996 ou après
Sainte-Marie	318	106	103	163	60	2	3	13
Paradis	136	85	94	112	34	4	2	4
Fagnée	147	90	57	14	5	5	0	3

Source : INS

L'offre est doublement inadaptée à la demande :

- un manque d'offre de petits logements adaptés au changement de structure des ménages : les propriétaires subdivisent alors leur maison ou appartement dans des conditions non acceptables ;
- un manque d'offre de logements pour les familles.

Le quartier comporte par ailleurs des immeubles vides ou abandonnés, ainsi qu'un nombre important de logements insalubres.

Attractivité résidentielle : services et équipements pour la population*Activité commerciale*

L'axe commercial majeur est la rue des Guillemins, à proximité de la gare. Les autres concentrations de commerces sont dans l'ordre d'importance : la rue du Plan Incliné, les rues de Serbie et Paradis et la place de Franchises (il s'agit surtout de quelques commerces de proximité).

Enseignement

- Crèche Sainte Pauline ,rue A. de Cuyck ;
- Ecole maternelle et primaire des Rivageois ;
- Athénée Royal de Fagnée, rue des Rivageois ;
- Institut supérieur « Les Rivageois » – Haute Ecole Charlemagne ;
- L'ICADI (école technique communale en voie de fermeture) : rue de Fagnée.

Associations

En dehors des associations de commerçants (Fagnée et Guillemins), il y a deux comités de quartier : « Fagnée – Blonden » et « Bronckart et alentours ». Les autres a.s.b.l. relevées concernent les anciens combattants, l'aide pour des affaires de justice et l'aide aux femmes. Ces associations ont une aire géographique d'activité beaucoup plus vaste que le quartier. Relevons encore les activités de la maison paroissiale jouxtant l'église de la place des Franchises.

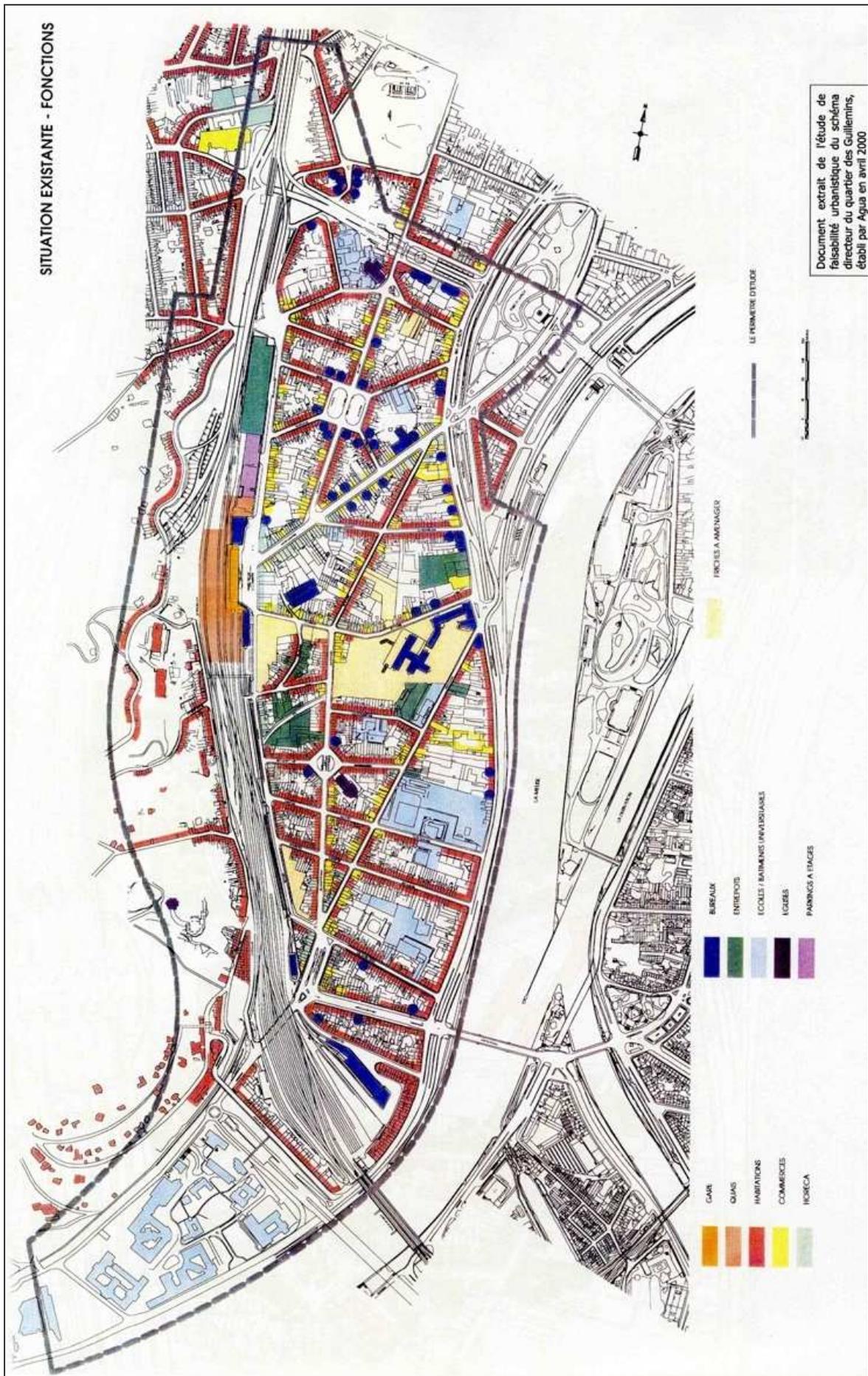
Activités culturelles

Il n'existe aucune infrastructure publique de dimension culturelle, mais le quartier comporte quelques équipements privés de dimension culturelle (galerie d'art, cabaret).

Activités sportives

Aucune infrastructure sportive publique n'est présente dans le quartier. Seuls les clubs privés y ont des installations importantes :

- Passage Fitness club, rue du Plan Incliné 137 : fitness ;
- Club Champions, rue du Plan Incliné 87 : karaté ;
- Squash 22, rue des Vingt-Deux 33 : fitness + restaurant ;
- Evolution 22, rue des Vingt-Deux 33 : fitness ;
- Ronin Sport, rue de l'Etat Tiers 23 : aérobic ;
- Salle fitness, Galerie des Guillemins 24 : fitness ;
- Le Carré d'As, rue Paradis 54 : bowling + restaurant.



5. Mobilité et stationnement

Accès routiers et circulation routière

Toutes les voiries sont communales à l'exception des quais qui sont des voiries régionales (gestion par le MET). Les principaux axes de circulation sont : la rue Paradis, la rue Dartois, la rue des Guillemins, la place des Guillemins, la rue de Serbie, l'axe rue de Sclessin/rue Buisseret et la rue de Fragnée. Les autres rues jouent essentiellement un rôle de desserte locale. Toutes les rues ont plus ou moins le même gabarit en largeur, typique des voiries créées au 19^e siècle. A titre indicatif, la rue de Sclessin a une largeur de 10 mètres. Les voiries des quais sont évidemment plus larges.

Actuellement, le quartier est un lieu de transit où convergent de nombreux flux de trafic venant de l'extérieur du quartier, pour les autobus comme pour la circulation automobile. Lors de l'étude d'incidence environnementale du projet de la gare réalisé en 1998, certains éléments toujours d'actualité ont été mis en évidence :

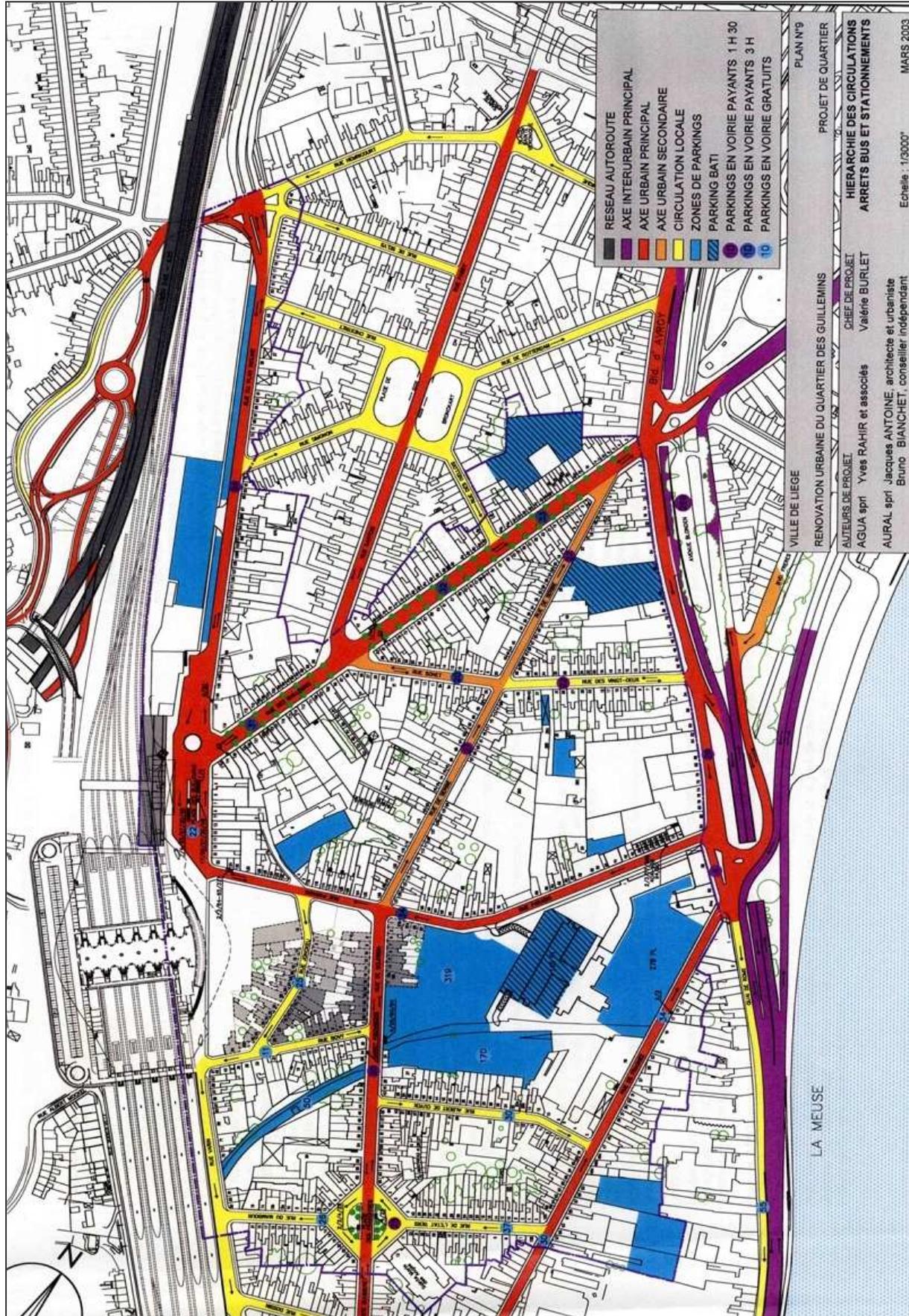
- malgré une voirie relativement généreuse sur les axes structurants d'accès au centre-ville et à la gare, la part réservée aux transports en commun est faible ;
- les accès et sorties de la gare, notamment depuis les quais de la Meuse, ne peuvent se faire aisément ;
- de nombreux carrefours sont gérés par des priorités de droite, notamment l'extrémité sud de la rue Paradis. Ce principe d'exploitation hiérarchise mal le réseau et encourage les « courts-circuits » à travers des zones sensibles ;
- on retrouve du trafic un peu partout sans réelle maîtrise, en particulier pour le transit.

La liaison E25-E40 passe derrière la gare, au niveau de la colline de Cointe qu'elle traverse dans un tunnel. Son ouverture a permis de désenclaver le quartier. Elle peut être rejointe via une entrée/sortie d'autoroute qui se trouve au bout de la rue du Plan Incliné. Un accès direct de l'autoroute vers l'arrière de la gare est par ailleurs réalisé, avec une entrée/sortie au départ de l'avenue de l'Observatoire. Relevons par ailleurs que, via la rue des Guillemins puis le Boulevard d'Avroy, le centre-ville peut être facilement atteint, tout comme les quais de la Meuse.

Transports collectifs urbains

De nombreuses lignes de bus urbain et interurbain passent dans le quartier, avec une fréquence de desserte assez élevée. Les lignes urbaines desservent le centre-ville (Avroy, Saint-Lambert) mais aussi des quartiers périphériques (Cointe, Chênée,...). Les lignes interurbaines desservent par exemple Athus, Bastogne et Sprimont. Les rues les plus fréquentées sont la rue des Guillemins, la rue Paradis et la rue de Sclessin. Les bus TEC ne circulent pas en site propre dans ces rues. Si l'on comptabilise les deux sens de circulation, on atteint plus de 1900 passages de bus à proximité de la gare pour un jour de semaine.

Les circulations dans le quartier des Guillemins



Lignes de bus passant à proximité de la gare et fréquence de passage des bus place de Guillemins (dans un sens)

Lignes	Destination	Fréquence			
		En semaine	Samedi	Dimanche	Congés scolaires
1	Coronmeuse - Saint-Lambert – Guillemins	117	85	72	93
2	Liège – Tilleur – Bonnelles – Sart-Tilman	50	35	30	42
3	Liège – Tilleur – Jemeppe – Flémalle – Trixhes	62	41	34	50
4	Boucle urbaine	107	82	71	91
8	Guillemins – Laveu – Saint-Nicolas	3	3	3	3
17	Guillemins – Droixhe – Marché couvert – Monsin	73	47	37	58
20	Cathédrale – Guillemins – Cointe – Bruyères – Sclessin	80	53	39	69
25	Opéra – Ougrée - Bonnelles – Sart-Tilman	49	49	45	53
27	Opéra – Bois de l'abbaye – Seraing – Jemeppe	49	36	24	40
30 et 30/	Cathédrale – Guillemins – Chênée – Mehagne – Sauheid- Embourg	54	34	21	42
38b	Liège – Fléron – Herve – Battice – Verviers	41	16	15	38
40a	Liège – Wandre – Visé	31	16	13	30
40b	Liège – Sarday – Hermalle – Visé	3	4	////	1
48	Opéra – Guillemins – Sart-Tilman – C.H.U.	134	55	37	55
64	Liège – Banneux – Aywaille	9	8	8	9
65	Liège – Aywaille – Remouchamp	36	25	10	32
90	Liège – Ougrée – Bonnelles – Anthisnes – Ouffet – Warzée – Ocquier	10	6	6	10
94	Liège – Ougrée – Bonnelles – Tinlot – Warzée	12	7	7	10
377	Liège – Esneux – Comblain	34	20	12	31
1011	Liège – Athus	5	3	3	5
	Total	959	625	487	762

Train

La gare de Liège-Guillemins se situe au centre d'un carrefour de voies importantes à l'échelle du pays. A présent, elle se positionne également dans les réseaux européens.

Lignes internationales :

- train Thalys Paris (à 2 heures à terme), Bruxelles (à 40 min.), Cologne (1 heure) ;
- ligne de nuit vers Berlin ;
- ...

Lignes nationales et régionales :

- vers Lille-Flandres via Namur et Charleroi ;
- vers Marche-en-Famenne ;
- vers Luxembourg via Gouvy ;
- vers Aix-la-Chapelle via Verviers ;
- vers Maastricht ;
- vers Anvers via Hasselt ;
- Vers Bruxelles et ostende.

Sur les lignes nationales et régionales, la fréquence de passage est cadencée, avec un ou deux trains par heure. Sur les lignes principales circulent 4 types de trains :

- les trains IC (arrêt seulement dans les grandes villes) ;
- les trains IR (arrêt aussi dans des centres de moindre importance) ;
- les trains L (arrêt dans chaque station) ;
- les trains P, pour les renforts aux heures de pointe.

La gare-TGV de Liège se situe au centre des réseaux ferroviaires du continent. Seule gare wallonne située sur le réseau à grande vitesse, elle est extrêmement bien située du fait de la proximité de l'aéroport, de la connection directe avec l'autoroute et de sa position au cœur d'un réseau autoroutier reliant l'Allemagne, les Pays-bas et la France.

Vélos

On accède facilement à la gare en vélo bien qu'il n'existe pas de site propre sécurisant.

Dans la « carte cyclopedestre », la rue des Guillemins, la rue Paradis, la rue de Serbie, la rue Paradis et la rue de Fragnée sont répertoriées comme « itinéraire cyclable programmé ». Par rapport au « plan vélo » de la Ville, les travaux déjà réalisés dans le quartier sont la mise en place d'un nouveau revêtement hydrocarboné entre le rond point de liaison autoroutière et le passage sous voies avant la place Général Leman. Les autres aménagements prévus sont :

- une piste cyclable à double sens entre la desserte et les voies rapides du quai Orban ;
- une piste cyclable à double sens derrière la gare vers le Laveu ;
- un rampe à côté des escaliers rue Pannée ;
- un ralentissement de la circulation sur l'axe rue de Sclessin / place des Franchises / rue Buisseret et sur l'axe Fabry / Dartois ;
- un SUL rue Varin.

Des budgets sont programmés pour la réalisation de pistes cyclables dans la rue du Plan Incliné à l'échéance 2008. Les autres travaux ne sont pas programmés à court terme.

Piétons

Généralement, les connexions piétonnes à l'échelle du quartier sont limitées aux trottoirs de la voirie. L'accès le plus direct et le plus utilisé par les piétons est la rue de Guillemins, les trottoirs de celle-ci sont larges et en bon état. L'accès vers les berges de la Meuse est actuellement difficile au départ de la rue Paradis (impossibilité de traverser les voies rapides, un seul tunnel de passage sous voie à hauteur de l'héliport). Le parc de la Boverie et ses infrastructures ne peuvent être atteints que moyennant un détour par le pont Albert.

Notons que le Plan Piéton de la Ville de Liège (adoption par le Conseil communal en Février 2004) reprend des axes importants dans le quartier : axe Guillemins/Franchises/Général Leman/Val-Benoît, axe vers Cointe à l'arrière de la gare, axe vers les places de Bronckart et Saint-Véronique... Ces axes pourraient faire l'objet d'aménagements prioritaires, par exemple pour supprimer les effets de coupure. La possibilité d'un passage piéton à travers la gare pour rejoindre la colline de Cointe peut s'inscrire dans ce cadre.

Stationnement

Actuellement, les emplacements de parking du quartier sont en grande partie utilisés par les navetteurs et utilisateurs du chemin de fer. Le parking payant de la rue du Plan Incliné n'est pas pleinement occupé, ce qui démontre une trop grande permissivité et un manque d'organisation dans la répartition et dans l'affectation des emplacements disponibles.

Les capacités de parkings sont importantes dans le quartier :

Parkings construits :

- parking SNCB rue du Plan Incliné : 700 places,
- parking SNCB/TGV « Mandeville » : 800 places (en construction derrière la gare)
- parking souterrain du Ministère des Finances : 145 places réservées aux fonctionnaires,
- parking GB Blonden : réservé à la clientèle,
- parking 16/34 rue des Guillemins : réservés aux usagers du bâtiment.

Parkings sur terre-plein :

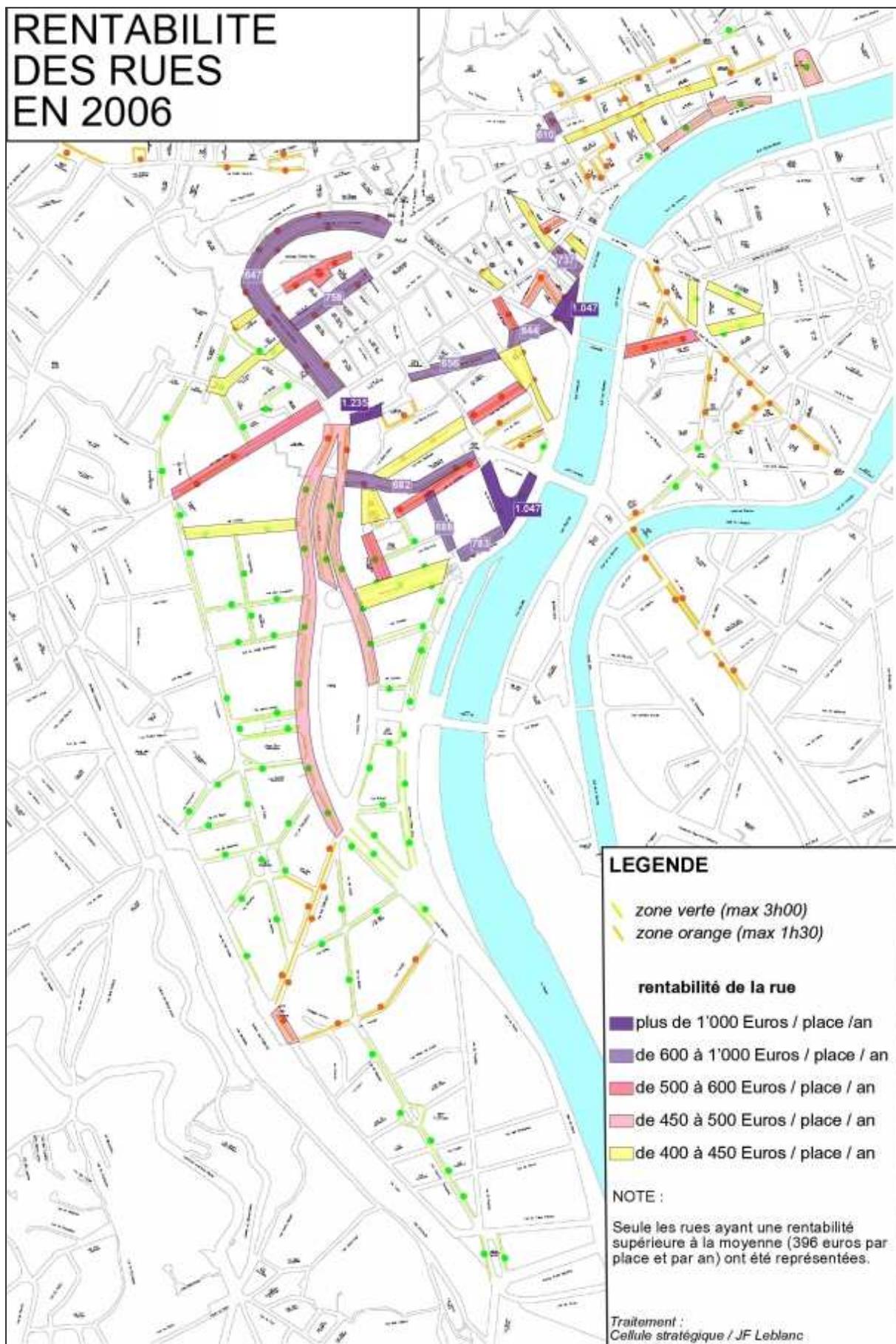
- parking Ministère des Finances : 600 places, toutes réservées aux fonctionnaires,
- parking SNCB : 50 places sur l'ancien tracé de voie entre la rue Varin et la rue de Sclessin + 170 places sur le terrain entre les rues de Sclessin et de Fragnée,
- parking du site Balteau rue de Serbie : 15 places rue de Serbie + 9 places rue Paradis.

Parkings payants en voirie :

- 100 places / 1h30' : rue des Guillemins
- au moins 300 places / 1h30' : rues Paradis, Sohet, de Serbie, Dartois, Sclessin, des XXII, du Plan Incliné, des Franchises, Buisseret et avenue Blonden.

Parkings non payants en voirie :

- plus de 200 places (rues de l'Etat tiers, A. De Cuyck, du Mambour, Bovy, de Fragnée, Jonckeu, Dossin, place des Guillemins).



Source : Ville de Liège

6. Aspects socio-économiques

Entreprises

Le quartier des Guillemins abrite plusieurs sociétés de services aux entreprises et aux particuliers, ainsi que de nombreuses professions libérales : des bureaux de comptables, agences de relations publiques, cabinets d'avocats...

Outre les nombreux points de vente au détail (voir plus loin), peuvent également y être relevés quelques commerces de gros (métaux et minerais, alimentation, peinture).

Enfin, le quartier comporte aussi quelques entreprises de production plus spécifiques, qui se déploient parfois en intérieur d'îlot : fabrication de brûleurs industriels (rues de Fragnée et de Sclessin), fabrication d'ordinateurs ou d'équipement informatique....

Le quartier ne présente plus actuellement beaucoup d'attrait pour une localisation des activités « lourdes » : s'il se trouve sur un des dix axes de développement stratégique de l'activité économique sur le territoire communal (axe longeant l'autoroute de Bruxelles), sa vocation est plutôt orientée vers les activités légères et les services.

Bureaux

Dans le quartier, le pôle majeur de bureau est la cité administrative, située rue Paradis. La rue des Guillemins et l'avenue Blonden constituent des lieux de localisation secondaires. La cité administrative des finances emploie 1100 personnes dans 40 000 m². Rue des Guillemins, un bâtiment de bureaux de 12 000 m² qui est resté vacant pendant plusieurs années vient d'être vendu et fait actuellement l'objet de travaux de transformation.

En ce qui concerne les bureaux, deux axes avaient par ailleurs été définis dans le projet de quartier :

- deux opérations le long des voies de chemins de fer, rue du Plan Incliné, sur les terrains SNCB (49 700 m²) ;
- deux opérations rue de Fragnée, représentant 15 625 m² de bureaux.

Les immeubles occupés par la cité administrative des finances ont récemment été vendus par l'Etat à la S.A. FEDIMMO. En approuvant les orientations définies dans l'étude de faisabilité de l'esplanade, le Collège communal a exprimé son souhait de voir disparaître tout ou partie de ces immeubles au profit de l'esplanade et de constructions nouvelles, modernes et d'architecture contemporaine.

Enfin, 1500 m² de surfaces de bureaux sont prévues dans les bâtiments de la nouvelle gare, à destination du personnel de la SNCB.

Pour élargir l'analyse à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, nous reprenons l'analyse de la société DTZ de janvier 2007 à propos de la dynamique du marché de bureau de la région liégeoise.

« Le stock de bureaux en région liégeoise a peu changé ces dernières années et représente environ 450 000 m² ; la qualité s'améliore petit à petit via la rénovation progressive des surfaces. Une partie de ces bureaux (+- 335 000 m²) est principalement située dans le centre-ville (rive gauche), le reste de la surface (+- 120 000 m²) est situé sur la rive droite de la Meuse. A Liège, les surfaces disponibles sont de l'ordre de 18 000 m², c'est-à-dire moins de 4% de la quantité totale de bureaux existants. La plupart des surfaces disponibles restent de faible qualité et seules deux possibilités se présentent pour des demandes immédiates de plus de 1000 m² d'un seul tenant, à savoir le bâtiment situé boulevard d'Avroy et l'Espace Guillemins (4000 m²). De plus, la majorité de l'offre représente des petites surfaces à la location alors que la plupart des demandes s'orientent vers des surfaces disponibles à l'achat.

les projets d'investissement en espaces de bureaux dans la région liégeoise sont peu nombreux. A court terme, on ne peut citer que l'Airport Business Park avec plus de 3 600 m² de bureaux (13 000 m² à terme) d'une très grande qualité et situé dans le zoning industriel de Grâce-Hollogne, en face de l'aéroport de Liège (ils devraient être disponibles d'ici 2008).

En périphérie directe ou au centre, des projets tels que la réurbanisation du quartier de Bavière, la Cité de l'Audiovisuel du Longdoz, le Val-Benoît offrant un site de +- 4ha, le bâtiment « La Meuse », la rénovation urbaine de Seraing ou encore les espaces en face de la nouvelle gare des Guillemins offriront, à terme, d'indispensables opportunités d'implantation au cœur de Liège. »

Commerces

L'axe commercial majeur du quartier est la rue des Guillemins. Outre les nombreux commerces de proximité, elle abrite quelques commerces plus spécifiques (alimentation spécialisée, vêtements, agence de voyage, bijouterie...). Sa structure commerciale est dès lors relativement diversifiée. L'Horéca domine aux abords de la gare, dans la rue ou sur la place des Guillemins.

Une analyse qualitative des services commerciaux a été effectuée lors de la réalisation du projet de quartier en 2003. Deux paramètres ont été évalués : le *standing*, qui reflète surtout le niveau socio-économique de la clientèle, et le *modernisme*, qui témoigne de la santé économique du point de vente. Pour le pôle de la rue des Guillemins, les côtes obtenues sont en moyenne de 3.7 pour le standing et 3.3 pour le modernisme. Ces valeurs s'avèrent relativement modestes, en particulier le standing. Le décalage avec le modernisme révèle un manque de dynamique commerciale (déficit du potentiel économique) : un déficit de rentabilité engendre une faiblesse d'investissement. Un autre fait marquant est la forte disparité entre les valeurs. En effet, coexistent des points de ventes de « haut de gamme » et de « bas de gamme ». Ce manque d'homogénéité est néfaste au fonctionnement harmonieux du pôle et à son attractivité, d'autant plus que les points de vente récemment installés ont tendance à être d'un faible niveau qualitatif.

Quelques autres petites concentrations commerciales peuvent être relevées dans le quartier : par ordre d'importance, la rue du Plan Incliné, les rues de Serbie et Paradis

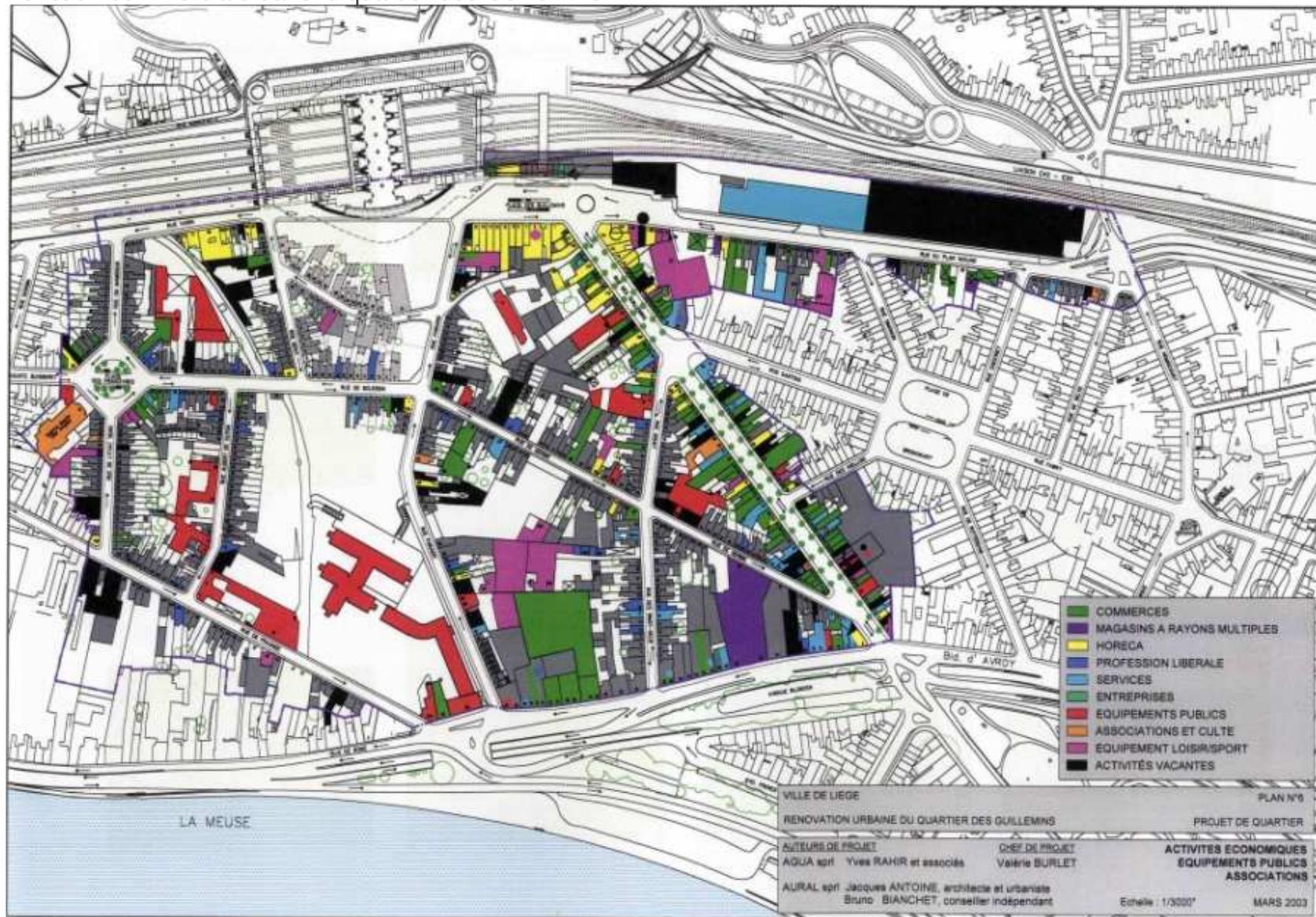
et la place de Franchises. Dans ces pôles commerciaux secondaires, le niveau qualitatif varie de très moyen à faible.

Notons que 1000 m² de surfaces commerciales sont prévus dans les bâtiments de la nouvelle gare.

Atouts et Faiblesses de l'activité commerciale dans le quartier des Guillemins

<i>Atouts</i>	<i>Faiblesses</i>
Importance de la polarité (vocation supra locale, plus de 120 points de ventes)	Forte croissance des cellules vides (15%)
Structure diversifiée	Modification rapide de la structure
Spécialisation de la structure (alimentation et Horéca)	Diversité du niveau qualitatif
Renommée de quelques points de vente	Inconvénient de la « halte achat »
Spécialisation « halte achat »	Image Horéca
Présence de commerces spécialisés rares	Evolution fonctionnelle (davantage orienté sur le niveau local)
Ouverture de magasins de détail le dimanche et heures tardives dans la rue des Guillemins	Pléthore de l'offre commerciale de grandes et moyennes surfaces
Librairies, papeteries bien implantées, très actives et véritables relais « culturels »	Pléthore de l'offre commerciale de niveau inférieur
Secteur Horéca très présent à proximité de la gare	Manque d'organisation d'événements commerciaux
Deux moyennes surfaces : GB et Delhaize	Trop rare offre commerciale de niveau artisanal, garante de qualité et de responsabilité de l'artisan...

Fonction commerciale dans le quartier des Guillemins



Hôtellerie

Par rapport à d'autres quartiers de gare, l'offre hôtelière est aujourd'hui assez peu développée dans le quartier des Guillemins. A l'entrée de la rue des Guillemins se trouvent deux hôtels de standing bas-moyen qui n'offrent qu'un nombre limité de chambres. L'ancien hôtel de la Couronne, place des Guillemins, est en cours de rénovation.

A l'échelle de la ville, l'offre hôtelière est relativement faible (capacité de 1000 chambres, à comparer à Maastricht qui en compte plus de 2000). Cette situation est un frein au développement du tourisme d'affaires, ne pouvant répondre aux besoins de congrès. De plus, cette offre est mal répartie : il manque notamment des hôtels de 2 et 3 étoiles correspondant aux normes actuelles. L'offre est également déficitaire en hôtellerie de très haut standing. Plusieurs projets sont cependant en cours, dont la réalisation d'un hôtel 5 étoiles au Mont-Saint-Martin.

IV. Les incidences non négligeables probables du projet de périmètre de remembrement urbain

1. Sol et sous-sol

Le niveau de la nappe phréatique est lié à celui de la Meuse ainsi qu'à la nature du sous-sol. La construction de niveaux en sous-sol pourrait donc amener à atteindre cette nappe et à la rabattre. Un tel rabattement de la nappe aurait un impact très local, sur 50 ou 100 mètres. Il ne compromettrait nullement la stabilité des voies de chemin de fer ou de la colline. Notons d'ailleurs que ce problème de rabattement concerne toute la plaine alluviale et a déjà été éprouvé et résolu pour de nombreuses autres constructions, à commencer par les trémies, les parkings souterrains du centre-ville ou du projet Médiacité (qui descend de trois ou quatre niveaux). Relevons aussi l'aménagement du parking dans la colline derrière la gare, qui ne semble pas avoir entraîné d'incidences négatives jusqu'à présent (malgré une tranchée de 15 mètres). Quelques tassements pourraient se produire et quelques fissures pourraient apparaître dans certaines constructions existantes, mais il n'y aurait rien d'anormal à cela.

2. Qualité urbaine, patrimoine

Le projet porté par le périmètre de remembrement urbain aura de nombreuses incidences positives en terme de patrimoine et de qualité du bâti urbain :

- pas d'atteinte à des bâtiments classés (les expropriations ne concernent pas la tour Rosen) ;
- respect de l'essentiel du bâti de qualité existant dans le quartier ;
- mise en valeur (perspective, dégagement...) de la nouvelle gare TGV de l'architecte Calatrava, édifice majeur du patrimoine liégeois contemporain ;
- effet d'entraînement dynamique dans le quartier, avec rénovation de bâtiments existants, comblement des dents creuses ou remplacement de bâtiments de faible qualité par des constructions neuves pour l'accueil des nouvelles activités. Sans la mise en œuvre du projet, la réhabilitation des bâtiments de la rue Paradis ne s'effectuera spontanément pas rapidement ;
- la création d'une esplanade avec un aménagement contemporain de qualité, comprenant des espaces libres pour les piétons, ainsi que des plantations ;
- opportunité de développer une nouvelle architecture contemporaine originale, constituant le patrimoine de demain, au niveau des nouveaux îlots à construire le long de l'esplanade ; cette opportunité se manifeste en particulier au niveau des « émergences » de gabarit supérieur, d'échelle métropolitaine.
- la mise en œuvre du projet va donner une nouvelle valeur à l'immobilier du quartier.

Le projet de périmètre de remembrement urbain comporte dans ses objectifs le remaniement de l'intérieur de l'îlot compris entre les rues Paradis, Serbie, Vingt-Deux et Blondin : les hangars, entrepôts et friches y seront remplacés par un nouveau quartier résidentiel au bâti de qualité.

Comme incidences plus négatives, nous pouvons relever :

- la démolition de quelques bâtiments qui, sans mériter une conservation, présentent néanmoins une architecture intéressante (rue de Sclessin, rue de Fragnée) ;
- un risque d'effet d'ombre sur certains bâtiments existants en cas de bâtiments neufs de trop grand gabarit.

3. Paysage urbain et espaces verts

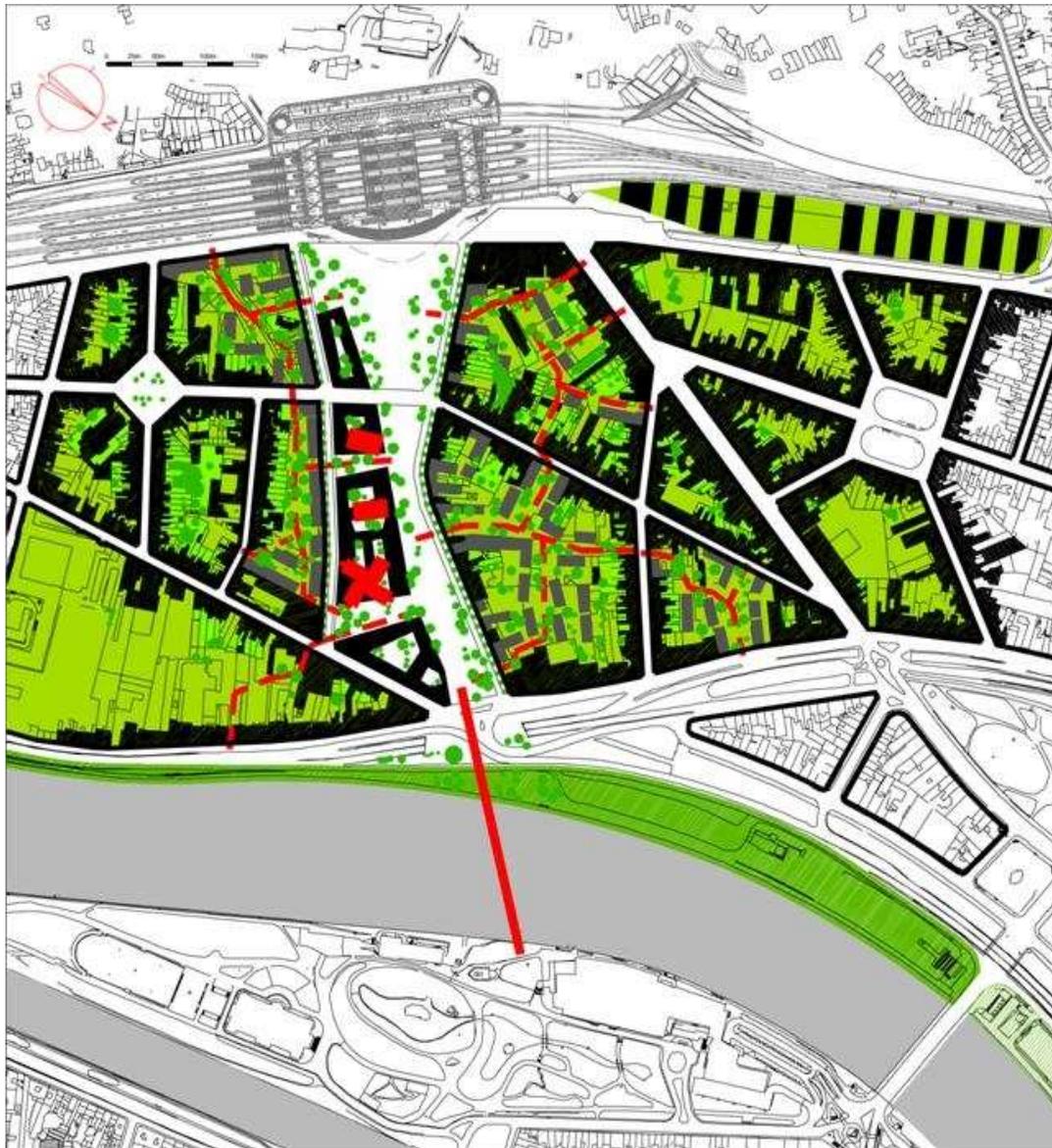
De manière générale, le projet porté par le périmètre de remembrement urbain aura aussi des impacts positifs considérables en terme de paysage urbain :

- suppression de friches, de pignons aveugles et d'espaces mal aménagés, une situation qui perdure dans le quartier depuis de nombreuses années en ternissant considérablement son image ;
- reconstitution d'îlots de gabarits cohérents autour de la nouvelle esplanade ;
- possibilité de créer un nouveau front bâti « refermant » l'autre côté de la rue Paradis ;
- implantation de nouveaux « repères » de qualité : passerelle, possibilité d'une tour de bureaux dans une architecture originale... ;
- création d'un axe paysager et visuel transversal aux quais de Meuse et aux voies de chemin de fer : l'esplanade, mettant en connexion directe la gare et le parc de la Boverie via son prolongement par une passerelle ;
- depuis les quais de Meuse et la passerelle, ouverture d'une perspective sur les arbres de la colline de Cointe, en arrière-plan de la nouvelle gare ;
- plantation d'arbres sur l'esplanade et au cœur de certains îlots ;
- aménagement d'une passerelle permettant un accès direct au parc de la Boverie, qui représente un des poumons de la Ville de Liège.

Certains avis déplorent comme négatif le caractère plus minéral de l'esplanade. Le projet vise néanmoins à un équilibre entre cet espace qui doit s'afficher comme un espace public de liaison dévolu aux piétons et les espaces de parcs comme les quais de Meuse ou le parc de la Boverie. Un équilibre pourrait aussi s'établir avec les intérieurs d'îlots résidentiels, plus verdurisés.

Comme éléments qui pourraient avoir un impact négatif s'ils ne sont pas traités avec attention, relevons :

- l'insertion de la passerelle dans le paysage des berges de Meuse et l'interruption de la continuité visuelle existant actuellement entre le Pont Albert et le Pont de Fragnée ;
- l'impact des bâtiments de plus haut gabarit, notamment en terme de compatibilité avec le gabarit des bâtiments existants et d'ombres portées.



Les îlots traversés

La reconquête des cœurs d'îlots

habitat jardin en ville

Des cœur d'îlots denses et très verts : typologie de logements superposés avec de grands espaces extérieurs privés (20% mini / surface logement).

chemins de traverse

à pied ou à vélo, un réseau de squares qui permet de prolonger le système de ravelés au sein du tissu urbain.

4. Population et logements

Au bénéfice des futurs employés de bureaux comme des **futurs habitants**, il convient de relever la proximité de nombreux équipements et services urbains (voir aussi le point spécifiquement consacrés à ces aspects) :

- commerces ;
- professions libérales ;
- écoles, équipements sportifs... ;
- proximité des commerces et des équipements culturels du centre-ville, du parc de la Boverie et de la Médiacité ;
- jonction immédiate avec la gare des Guillemins (trains classiques et TGV).
- excellente desserte en transports en commun...

Offre en logements

Le projet porté par le périmètre de remembrement urbain devrait **améliorer la qualité de vie** dans le quartier grâce à plusieurs actions, ce qui renforcera son attractivité résidentielle pour les nouveaux habitants :

- éradication de friches ;
- création de nouveaux espaces publics piétons ;
- amélioration des connexions avec les rives de Meuse et connexion directe avec les espaces verts du parc de la Boverie ;
- mise à disposition de places de stationnement en sous-sol ;
- amélioration des abribus et de la desserte par les bus ;
- aménagement de nouvelles liaisons piétonnes à travers les îlots ;
- verdurisation de certains intérieurs d'îlots ;
- report du trafic de transit sur les axes principaux à l'extérieur du quartier ;
- tout cela contribuant à une nouvelle image, dynamique, du quartier.

La **création de nouveaux logements** de types variés devrait en outre permettre d'élargir l'offre pour l'accueil d'une nouvelle population dans le centre de la commune et de l'agglomération. Il s'agit en particulier de diversifier l'offre, dans une gamme à la fois intermédiaire et supérieure, et en envisageant des logements pour les familles. Notons que le projet du périmètre de rénovation urbaine recommanderait un quota de 30% de logements sociaux parmi les nouvelles constructions.

Pour la population déjà installée dans le quartier, le périmètre de remembrement urbain et les projets d'aménagement qu'il porte peuvent néanmoins avoir **des impacts négatifs** :

- disparition de logements existants du fait de nouvelles expropriations ;
- diminution de l'ensoleillement dû à l'implantation des nouveaux immeubles ;
- augmentation de la pression sur le stationnement en voirie (riverains, usagers de la gare, employés et visiteurs des bureaux...) ;
- malgré une nouvelle gestion des circulations (notamment l'accès à la gare par l'arrière), une nouvelle pression du trafic dans le quartier n'est pas à exclure, en particulier aux heures de pointe ;
- certains habitants pourraient ressentir de manière négative l'arrivée de nouveaux habitants et l'augmentation de la densité de population dans le quartier ;

- un effet « nimby » n'est pas à exclure, avec la crainte non fondée de voir une nouvelle population à difficultés s'installer dans le quartier ;
- pendant leur durée, les chantiers créeront des nuisances pour les riverains : bruits, poussières, embarras de circulation... ;
- en cas d'accueil de familles, une pression accentuée pourrait peser sur les crèches et écoles gardiennes du quartier.

La création de plusieurs centaines de nouveaux logements dans le quartier des Guillemins doit par ailleurs être mise en parallèle avec **d'autres projets immobiliers** d'envergure sur le territoire communal : Bavière, Cadran, Chartreuse, Fayenbois, Campagne-Ans-Rocourt... Il y a lieu de veiller à une mise à disposition progressive afin d'éviter une libération simultanée trop importante.

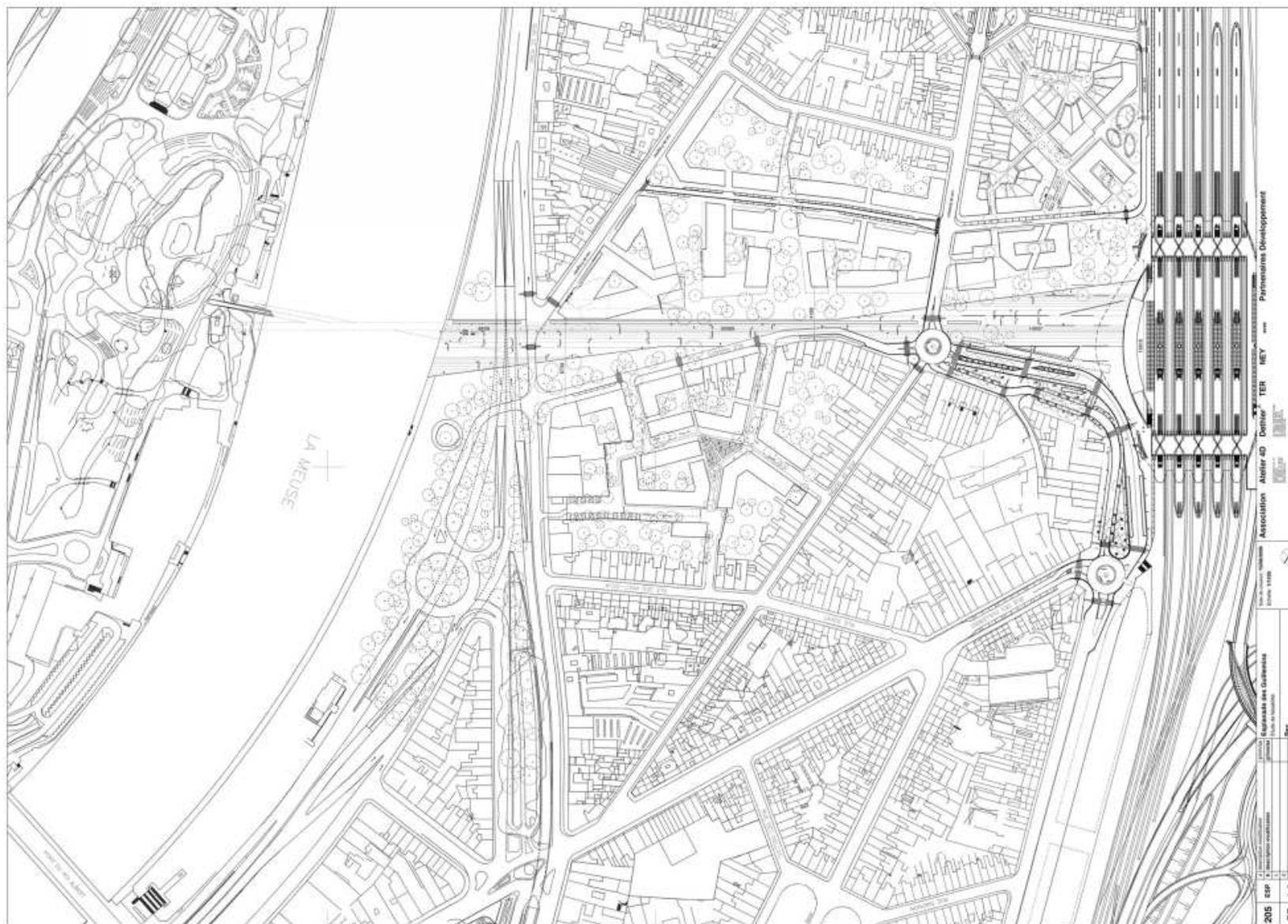
5. Mobilité et stationnement

Pour les **piétons**, le projet de PRU implique de nombreuses évolutions positives :

- nouvelle esplanade qui leur est réservée, formant un nouvel axe d'accès entre la gare et les berges de Meuse ;
- amélioration de la connexion avec les quais de Meuse, grâce à la mise en tunnel d'une partie de la circulation routière : les piétons ne devront plus emprunter des chemins compliqués ou un tunnel sous voie peu sécurisant pour rejoindre les berges ;
- mise en connexion directe avec le parc de la Boverie, le réseau Ravel et les quartiers des Vennes, Longdoz et Fetinne via la nouvelle passerelle ;
- nouvelles liaisons transversales à travers les quartiers : l'objectif est d'optimiser les traversés d'îlots à pied ou à vélo. Le but est d'éviter le passage par les voies de communications fortement fréquentées par la voiture tout en cherchant à élaborer des trajectoires les plus directes possibles ;
- amélioration des espaces d'attente des bus et amélioration des cheminements depuis les abris jusqu'à l'entrée de la gare (plus de nécessité de traverser la voirie empruntée par les voitures) ;
- en dehors du périmètre de remembrement urbain, rappelons également que l'aménagement de la gare intègre un nouveau passage pour permettre aux piétons de rejoindre à pied les quartiers de la colline de Cointe, situés de l'autre côté des voies.

Pour les personnes se déplaçant en **vélo**, le PRU vise également une amélioration très nette de la qualité des déplacements :

- piste à double sens à travers la nouvelle esplanade ;
- liaison pour les vélos sur la passerelle, avec raccord direct vers le Ravel de l'autre côté de la Meuse.



Source : Etude Dethier

Pour les **usagers des bus**, le projet n'implique pas de modification fondamentale :

- une partie des quais serait maintenue à leur emplacement actuel au niveau de la place des Guillemins, tandis que la plupart des points d'arrêt seraient déplacés au niveau de la nouvelle place devant la gare, côté rue Paradis. Ces nouveaux arrêts de bus seront mieux adaptés au nombre de personnes utilisant les TEC ;
- les lignes de bus continueront à passer aux mêmes endroits qu'aujourd'hui ;
- la diminution de la pression due au trafic de transit devrait même améliorer la qualité de la desserte pour les lignes de bus existantes ;
- les bus de la ligne 1 recevront un nouveau terminus dans la nouvelle voirie, ce qui permettra une meilleure desserte de la cité des finances pour cette ligne.

Un élément négatif déploré par certains est que, pour certaines lignes de bus, la distance à parcourir à pied entre les arrêts et les quais de gare pourrait augmenter par rapport à la situation actuelle. La question de l'emplacement des arrêts pour les taxis par rapport à la gare est également évoquée.

De manière générale, le projet vise à renforcer l'**intermodalité** entre le chemin de fer, les bus, les piétons et la voiture. Rappelons que le projet d'aménagement de la gare a pour but de reporter une grande partie des « dépose-minute » à l'arrière du nouveau bâtiment, au même niveau que l'accès des parkings. Notons en outre que le développement d'un réseau de tram est évoqué comme une option pour le développement futur du réseau de transport en commun de l'agglomération. Dans une telle hypothèse, un arrêt de la ligne principale serait probablement aménagé au niveau de la gare des Guillemins.

En ce qui concerne la circulation des **véhicules automobiles**, le projet implique des modifications plus importantes :

- les nouveaux aménagements viseront à reporter l'essentiel des flux de transit hors du quartier et à fluidifier la circulation en son sein (quais, tunnels, ronds-points, sens de circulation). Le but recherché est d'y diminuer la pression de la voiture ;
- de même, les aménagements hors du PRU visent à reporter une partie du trafic à destination de la gare à l'arrière de celle-ci ;
- la circulation entre le centre-ville et l'extérieur via le quai de Rome sera fluidifiée et clarifiée, notamment de par sa séparation avec les flux à destination du quartier des Guillemins. Une mise en sous-sol de la circulation sur les quais est prévue ;
- les liaisons entre les quais de Meuse et la gare seront facilitées par le nouveau rond-point, les nouveaux axes d'accès et la mise à double sens de la rue Paradis ;
- tourne-à-gauche dans la rue des Guillemins en venant du quai de Rome, sans obligation de faire le détour en contournant le parc d'Avroy ;

Du point de vue des automobilistes, des inconvénients peuvent néanmoins être ressentis :

- perte de priorités au bénéfice des piétons et des modes doux ;
- accès moins direct vers l'avenue Blondin en venant du quai (obligation d'emprunter le rond-point) ;
- risque d'encombres et de stationnement sauvage s'il n'y a pas de contrôles pour garantir le report de la dépose-minute à l'arrière de la gare.

En matière de **stationnement** enfin, le projet de périmètre de remembrement urbain implique des évolutions qui peuvent avoir des impacts plus négatifs :

- suppression du parking en surface de la cité administrative (plusieurs centaines de places) ;
- possible suppression de l'immeuble de parking de la SNCB rue du Plan Incliné ;
- augmentation de la pression pour le parking en voirie du fait de la présence de nouvelles activités économiques, de nouveaux habitants ou encore de l'augmentation du nombre d'usagers de la gare.

Rappelons néanmoins que le projet vise aussi à créer des emplacements de stationnement en suffisance pour les nouvelles activités, ces parkings étant implantés sous les nouvelles constructions à ériger. N'oublions pas non plus que la nouvelle gare offrira un nouveau parc de stationnement de 800 emplacements au pied de la colline de Cointe.

6. Aspects socio-économiques

Comme pour les habitants, le PRU pourrait avoir de nombreux impacts positifs pour les entreprises de service installées dans le quartier (actuelles et futures). En ce qui concerne les **entreprises de service** qui s'installeront dans les **bureaux**, nous pouvons en particulier relever les éléments suivants :

- mise en contact visuel direct avec la gare TGV et la nouvelle gare de bus ;
- revalorisation globale de l'image du quartier, avec une localisation particulièrement porteuse pour les entreprises qui s'installeront le long de l'esplanade ;
- possibilité de s'installer dans des bâtiments neufs à l'architecture contemporaine emblématique ;
- aménités diverses : liaison avec le parc de la Boverie et les quais de Meuse, nouvel espace HoReCa au niveau de l'esplanade...

Certains constats doivent cependant inciter à la prudence :

- l'atonie actuelle du marché de bureaux liégeois : offrir trop de nouvelles surfaces d'un coup risque de déstabiliser le marché, avec le danger que les nouveaux locaux ne trouvent pas facilement preneur et/ou que la réoccupation des surfaces actuellement disponibles ne soit retardée ;
- cette préoccupation est d'autant plus justifiée que d'autres projets de construction de bureaux et d'espaces pour entreprises sont en discussion, notamment sur le site proche de l'ancien campus universitaire du Val Benoît.

Pour les **commerces** existants, le projet porté par le périmètre de remembrement urbain aura les incidences positives suivantes :

- apport d'une nouvelle clientèle (habitants, employés, touristes, usagers de la gare...) ;
- renforcement de l'attrait global du quartier par une amélioration de son image. Dans cette perspective, il convient de relever la réfection programmée de la rue des Guillemins ;
- renforcement de l'attrait commercial du quartier avec la possibilité de développer une nouvelle offre commerciale complémentaire à l'offre existante. Par exemple,

des espaces pour l'HoReCa sur la nouvelle place pourraient renforcer l'image de « pôle de loisirs » du quartier.

Le projet soulève cependant des craintes :

- concurrence des commerces existants par les nouvelles surfaces commerciales dans la gare et sur la place ;
- risque d'un déplacement des flux de chalands de la rue des Guillemins vers la nouvelle gare et la place à créer (la nouvelle gare ne sera plus dans l'axe de la rue des Guillemins comme l'est la gare actuelle) ;
- risque de diminution du flux de chalands dans la rue des Guillemins si la circulation de transit en est détournée.

En matière d'**hôtellerie**, le projet du PRU présente également d'indéniables atouts :

- proximité immédiate de la gare TGV ;
- renforcement de la clientèle potentielle à l'échelle de la ville (hommes d'affaires, touristes), comme du quartier (voyageurs par TGV, visiteurs des entreprises installées dans le quartier, touristes...) ;
- positionnement sur un nouvel axe culturel et touristique : gare de Calatrava – berges de Meuse – passerelle – Palais des congrès – Musée d'Art Moderne – Médiacité (cité des loisirs), avec peut-être aussi un nouvel équipement culturel ;
- déficit actuel du quartier en hôtellerie de qualité, déficit qui pourrait être comblé dans la catégorie moyen-haut de gamme.

Certains hôtels existants de faible qualité pourraient cependant pâtir d'une nouvelle offre moderne et de qualité proposée à des prix intéressants.

L'aménagement du cœur d'îlot Paradis-Serbie-XXII-Blonden pourrait offrir l'occasion à quelques entreprises de service existantes (Squash 22, bowling) d'agrandir leurs installations existantes en s'inscrivant dans le projet de nouvelles constructions.

V. Les problèmes environnementaux qui concernent les zones dans lesquelles pourraient s'implanter des établissements présentant un risque majeur pour les personnes, les biens ou l'environnement au sens de la directive 96/82/C.E ou si l'avant-projet de plan prévoit l'inscription de zones destinées à l'habitat, ainsi que de zones ou d'infrastructures fréquentées par le public à proximité de tels établissements

Comme le montre la carte ci-après, le site objet de la demande de reconnaissance d'un périmètre de remembrement urbain se trouve à plus de 2 km de tout site SEVESO.



Auteur : Ville de Liège

VI. Les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs

1. Sol et sous-sol

- Il est possible de réaliser trois ou quatre niveaux de parking sous les bâtiments avant de rencontrer le bedrock.
- L'impact en terme d'infiltrations ou de rabattement de la nappe dépend de la profondeur des excavations : un niveau de parking n'aurait pratiquement pas d'impact. Ainsi, le fait de creuser trois niveaux pourrait être plus problématique par rapport à la nappe phréatique. Des mesures spécifiques devraient dès lors être prises pour assurer l'étanchéité des parois.
- D'autres mesures seraient nécessaires pour lester les constructions afin de maintenir leur stabilité : ancrage au sol, radier (béton sur 2 mètres)..., d'où un certain surcoût.
- En ce qui concerne les questions de stabilité, des études complémentaires seront réalisées avant l'introduction des demandes de permis d'urbanisme. La question sera alors analysée avec précision par les personnes compétentes des administrations communale et régionale.

2. Qualité urbaine, patrimoine

- Etre attentif au gabarit et à l'implantation des nouvelles constructions de façon à maximiser l'ensoleillement des nouveaux bâtiments et à maintenir le niveau de luminosité actuel dans les bâtiments existants.
- Localiser les logements dans les espaces présentant le plus d'aménités : intérieurs d'îlots, rues secondaires plus calmes.
- Etre attentif, au niveau d'un comité d'accompagnement, à promouvoir la qualité architecturale des nouvelles constructions.
- Réaliser un aménagement qui intègre de manière harmonieuse la tour Rosen.
- Veiller à ce que les plantations maintiennent une liaison visuelle entre la passerelle et la gare.
- Maintenir l'axe de liaison visuelle vers la gare.

3. Paysage urbain et espaces verts

- Conférer une architecture légère à la passerelle, pour maintenir les liaisons visuelles longitudinales à la Meuse à partir des quais.

- Réaménager une partie des espaces verts des quais de façon à faciliter les liaisons piétonnes avec l'esplanade et la passerelle.
- Apporter une grande attention au choix des essences de la nouvelle esplanade et à la localisation des plantations. Une concertation devra à ce niveau prendre place avec le services des plantations de la Ville de Liège.
- Implanter les arbres et le mobilier de l'esplanade de façon à faciliter les flux piétons tout en les canalisant dans certaines directions.
- Veiller à une diversité des ambiances le long de l'esplanade pour éviter une trop grande monotonie dans le cheminement ; créer un enchaînement de séquences visuelles permettant une découverte progressive du bâtiment de la gare.
- Inciter à l'habillage de l'arrière des buildings situés du côté des quais.
- Travailler l'éclairage des nouveaux espaces du quartier pour créer des ambiances nocturnes de qualité et différenciées. Prévoir l'éclairage de monuments emblématiques du quartier dans le cadre du « Plan Lumière » : gare, passerelle, nouvelle tour, esplanade, tour Shöffers...

4. Population et logements

- Réfléchir à l'implantation des nouveaux bâtiments (logements, bureaux, commerces) de façon à préserver au maximum l'ensoleillement et l'intimité des logements existants et futurs (ex. vue depuis l'arrière des immeubles de l'avenue Blonden vers le cœur d'îlot).
- Prendre le maximum de mesures adéquates pour limiter les nuisances durant la phase de chantier.
- Réaliser des séances d'information pour expliquer clairement les enjeux des nouveaux aménagements aux habitants du quartier et devancer le syndrome Nimby.
- Renforcer les équipements publics de proximité pour accueillir dans de bonnes conditions les nouveaux habitants, comme par exemple l'installation d'une crèche et d'une école gardienne (par exemple en déplaçant l'école qui se trouve actuellement dans le parc de la Boverie vers la nouvelle esplanade)
- Développer les îlots et projets d'immobilier résidentiel en plusieurs phases afin de libérer les offres de manière progressive et d'éviter une déstabilisation du marché.
- Promouvoir à tous les niveaux la durabilité des nouvelles constructions, et en particulier des nouveaux logements.

5. Mobilité et stationnement

- Intégrer dans les plans d'aménagement des espaces publics la possibilité de faire passer ultérieurement une ligne de tram et d'implanter une station à hauteur de la gare des Guillemins.
- Prévoir assez de place à proximité de la gare pour le stationnement des taxis.
- Veiller à maintenir une distance raisonnable entre les arrêts de bus et l'entrée de la gare.
- Etudier la possibilité de réaliser au bout de l'avenue Blonden un tourne-à-gauche direct vers la rue des Guillemins (notamment afin d'y maintenir les flux dont bénéficient les commerces).
- Aménager les carrefours à feu et les ronds-points de façon à donner un maximum de priorité aux autobus.
- Aménager des emplacements de stationnement en voiries ou en ouvrage réservés aux riverains et étendre le système des cartes de riverains. Renforcer les contrôles policiers autour du stationnement dans le quartier.
- Imposer des quotas suffisants de parking en sous-sol pour les nouvelles constructions à ériger dans le quartier.
- Informer correctement les usagers de la gare sur les possibilités de parking et sur les espaces de dépose-minute à l'arrière de la gare (exemple : panneaux directionnels).
- Envisager la création d'un parking public en sous-sol de la nouvelle place, parking qui serait exploité par une société privée.
- Etoffer la station de car-sharing des Guillemins pour diminuer la pression de la voiture sur le quartier. Mettre en place de nouveaux systèmes d'abonnement au bénéfice des propriétaires (exemple : vente d'un abonnement avec l'appartement), mais aussi des sociétés de services, voire des administrations qui s'installeraient dans le quartier.
- Aménager des pistes cyclables à travers le quartier, qui seraient notamment mise en connexion avec le Ravel via la passerelle.

6. Aspects socio-économiques

- Localiser les activités tertiaires le long de l'esplanade afin qu'elles puissent bénéficier d'une bonne visibilité ainsi que d'une vue vers la gare et les quais de Meuse.

- Limiter les surfaces de bureaux accordées en plus des besoins de la cité administrative à quelques dizaines de milliers de mètres carrés, afin de ne pas déstabiliser le marché et de ne pas compromettre le développement d'autres opérations comme le Val Benoît.
- Phaser le développement des surfaces de bureaux, afin de pouvoir adapter l'offre en fonction des besoins.
- Prévoir des emplacements de stationnement sous les immeubles de bureau (ne pas reproduire l'échec des opérations menées dans le centre-ville).
- Donner une identité claire au différents pôles tertiaires pour viser la complémentarité. Par exemple :
 - Val Benoît : thème du développement durable : PME, artisanat, recherche et développement ;
 - Parc scientifique : recherche et développement en connexion avec l'université ;
 - Guillemins : pôle d'affaire, avec organismes publics (Etat) et sociétés privées.
- Limiter la localisation des commerces à la nouvelle place devant la gare et limiter leur superficie afin de ne pas déstabiliser la rue des Guillemins (maximum 2500 m²).
- Localiser les commerces en pied d'immeuble sur les façades les mieux situées en termes d'attractivité et de flux.
- Implanter des établissements hôteliers complémentaires à l'offre existante (enseignes internationales, nouveaux niveaux en standing...). Il s'agit notamment de spécialiser les hôtels en fonction de différents types de clientèles (pensions bon marché pour voyageurs peu fortunés, hôtels de gamme moyenne pour familles ou personnes plus âgées, hôtels de plus haut standing pour hommes d'affaire et séminaires...).

VII. La présentation des alternatives possibles et de leur justification

Le périmètre de remembrement urbain proposé est cohérent par rapport :

- à la démarche d'aménagement proposée ;
- à la nécessité de remanier tout l'espace compris entre la gare et les berges de Meuse, et en particulier les friches qui s'y trouvent et les espaces ayant fait ou faisant l'objet d'expropriations et de démolitions ;
- à la volonté de créer une esplanade piétonne entre la gare et la Meuse et à la nécessité de modifier le tracé de certaines voiries ;
- aux propriétés foncières appartenant à des organismes publics ou parapublics ;
- à la volonté de remanier l'intérieur de l'îlot Paradis-Serbie-XXII-Blonden en profitant des opportunités foncières qui s'y trouvent ;
- à la volonté de développer du bureau entre les voies de chemin de fer et la rue du Plan Incliné.

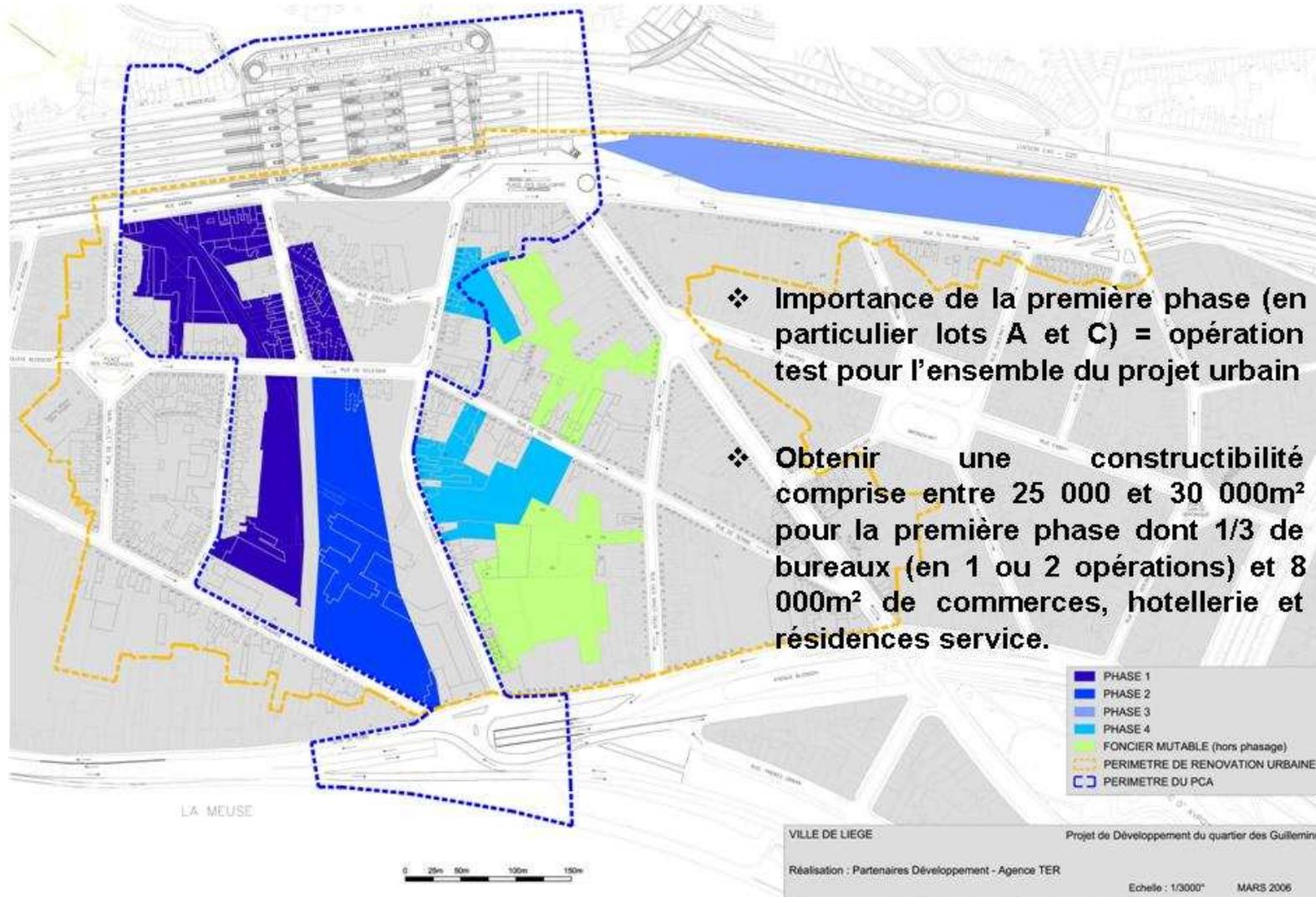
Nous ne présentons donc pas d'alternatives en terme de périmètre, celui-ci étant cohérent du point de vue des souhaits de la Ville.

Quant aux desseins d'aménagement en tant que tels, si les études déjà réalisées donnent de nombreuses orientations, les projets ne sont pas encore figés à ce stade. Plusieurs possibilités d'aménagement sont encore à discuter, par exemple en ce qui concerne :

- le nombre d'immeubles de plus haut gabarit ;
- le maintien d'une partie des bâtiments actuels de la cité des finances ;
- la construction de bureaux le long de la rue du Plan Incliné ;
- la localisation et la forme des logements ;
- l'implantation des nouveaux carrefours et ronds-points ;
- l'aspect matériel de l'esplanade ;
- les plantations.

Pour rappel, afin de permettre un développement progressif des nouvelles offres en bureaux ou en logements, l'objectif est de mettre en œuvre le périmètre d'aménagement en plusieurs phases.

Proposition de phasage



Source : Etude Dethier

VIII. Les mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre du périmètre de remembrement

- L'adoption d'un périmètre de remembrement urbain ne constitue qu'une étape dans l'aménagement du quartier.
- L'aménagement des espaces publics et la construction de bâtiments seront soumis à permis d'urbanisme et, le cas échéant, à enquête publique.
- L'aménagement des voiries s'effectuera en concertation étroite entre les services compétents de la Ville et le Ministère de l'Équipement et des Transports.
- L'aspect des futures plantations sera déterminé en concertation avec le service des plantations de la Ville.
- Le périmètre de remembrement pourrait servir de base à la réalisation de nouveaux plans d'expropriation si les projets de modification de la législation aboutissent.
- Plusieurs comités d'accompagnement déjà existants vont suivre l'aménagement du site et les demandes de permis qui prendront place pour la construction des bâtiments ou l'aménagement des espaces publics. Relevons par exemple la Commission de Rénovation urbaine (CRU). En fonction des besoins, d'autres comités pourraient éventuellement être mis en place.