

Etude du plan piéton de la ville de Liège

Janvier 2004



Document 1

Document 2

Document 3

Document 4

✓ schéma directeur



INTRODUCTION

La carte s'adresse à la marche en tant que mode de déplacement d'un point à un autre. L'attention de l'aménagement porte sur 3 échelles :

- Les grands chemins, itinéraires au long cours ou collecteurs de déplacements limités ;
- Les raccourcis ;
- Les franchissements d'obstacles.

Il va de soi que tout piéton se choisit un itinéraire d'élection selon la forme physique, l'agrément, la rapidité etc. Les déplacements piétons ne peuvent faire l'objet d'une réelle hiérarchie du réseau, susceptible de modification arbitraire. Les "primaires" ou "collecteurs" que l'on peut dégager correspondent aux voies constitutrices de l'urbanisation, tandis que les gros flux piétons peuvent être très circonstanciés dans le temps et dans l'espace. Retracer sur un plan de la ville tous les trajets praticables ou utiles revient à tracer toutes les lignes de désir entre générateurs potentiels.

Les cartes de diagnostic ont mis en évidence :

- Les types variés de générateurs et leurs importances respectives ;
- Les coupures du territoire ;
- les potentialités du réseau des voies et de l'espace urbain ;
- les points importants d'interface piétons - transport public.

LES GRANDS CHEMINS

Le "grand chemin" est :

- Structurant de l'urbanisation ;
- Collecteur des trajets entre quartiers ;
- Support d'animation commerciale ;
- Lien direct entre pôles de l'agglomération.

Le caractère structurant provient de l'ancrage historique de la majorité des itinéraires identifiés. Il s'agit de chaussées et routes de liaison autour desquelles s'est constituée l'urbanisation. Le caractère structurant explique le rôle de collecteur, dans la mesure où les quartiers disposent de peu d'autres voies servant de lien commun. De même, l'animation commerciale s'est disposée en linéaire, au départ du centre-ville, ou par petits pôles autour des étoiles et carrefours.

Les "grands chemins" identifiés ont encore la mission d'être des liens directs et attractifs entre les pôles ou secteurs importants de la ville. Dans la dimension prospective, c'est leur première définition.

La numérotation est conçue dans un ordre logique urbain : une première série identifie les itinéraires radiaux (faubourgs vers centre), une deuxième série reprend les itinéraires transversaux ou périphériques. Un symbole de début du Grand Chemin marque l'endroit où la réflexion paraît pertinente dans une première phase conceptuelle, à savoir dans les limites approximatives d'un rayon piéton pertinent depuis le centre-ville, et encore dans les limites de la première couronne.

Dans la relation faubourgs - centre et entre les pôles de la vallée liégeoise, on identifie les grands chemins suivants.

Vers le centre-ville :

- 1 Par St Gilles
- 2 Par St Laurent
- 3 Par Ste Marguerite
- 4 Par Piérreuses - Ste Wallburge
- 5 Par Féronstrée
- 6 Par les Arches
- 7 Par Savey
- 8 Par les Chiroux
- 9 Par Avroy

Périphériques :

- 10 Guillemins - St Gilles
- 11 Guillemins- Boverie - Longdoz
- 12 Guillemins - Val Benoit-Scelssin
- 13 Guillemins - Grivegnée
- 14 Bressoux - St Léonard

L'identification des Grands Chemins postule que les piétons y recevront une attention particulière sur les aspects :

- Confort de la marche : libérer les trottoirs des obstacles, garantir des largeurs libres minimales, proposer des revêtements surs ;
- Rapidité : disposer des traversées protégées aussi droites que possible, dans une compatibilité avec les besoins de sécurité des personnes à mobilité réduite ;
- Attractivité visuelle de l'espace : les rues et places concernées sont embellies, à l'occasion, en tant que tracés structurants de la ville ;
- Animation des rues : favoriser l'animation commerciale et culturelle dans les constructions bordant les voiries considérées, saisir les occasions d'investissements immobiliers pour y intégrer un tracé piéton structurant.

CARTE DU PIETON

LES RACCOURCIS

Le " raccourci " est :

- Itinéraire direct ;
- Rabattement vers un grand chemin.

Toutes autres mesures d'aménagement de l'espace public étant d'application, le raccourci importe avant tout comme ...raccourci, à savoir l'annulation d'un détour via une forme de franchissement. C'est ce franchissement qui amène à l'identification du raccourci dans la carte du Piéton. L'effort d'aménagement concerne donc le point de franchissement prioritairement au traitement de l'entièreté du linéaire identifié, par exemple, le passage sous un pont est à traiter en priorité par rapport à la totalité du chemin emprunté par le piéton.

Les principaux points de passage générant un ou des raccourcis sont les franchissements de la rampe ferroviaire des Guillemins et de l'autoroute E25.

Les itinéraires directs peuvent comporter une certaine difficulté ou des désagréments pérennes, en dépit de leur attractivité pour le piéton pressé. Il s'agit de cadres peu attractifs et peu améliorables à moyen terme, telle la rue Varin entre la gare des Guillemins et la place Leman, ou comportant une certaine pénibilité, tels les passages par des escaliers.

Il va de soi que les raccourcis sont destinés aux marcheurs valides lorsqu'il s'agit de gagner du temps par un tracé plus direct mais plus pénible. Toutefois, les raccourcis destinés à épargner de la peine en évitant les allongements de parcours, en tant que rabattement sur un Grand Chemin et en terrain plane, doivent être totalement adaptés aux PMR.

Plus encore que les Grands Chemins, dont ils sont le complément, les Raccourcis peuvent être utilisés par de véritables foules à des moments bien précis. C'est le cas des flux d'élèves qui rejoignent le centre-ville au départ des concentrations d'établissements scolaires des quartiers de faubourgs proches.

LES FRANCHISSEMENTS

Plus ponctuels que les raccourcis, leur signalement vise à attirer l'attention sur la nécessaire amélioration du confort, de la sécurité et de l'attractivité de points stratégiques de la circulation piétonne.

LES INTERFACES PIETONS-TRANSPORTS PUBLICS

Il s'agit de soigner particulièrement les liaisons et les abords des pôles de transport public où convergent des nombres significatifs de piétons, en situation de fait ou en projection :

- La gare des Guillemins ;
- La station de Jonfosse ;
- La future station St Léonard/Vivegnis ;
- La gare du Palais.

De plus, l'éclatement des terminus des lignes TEC entre 4 sites connectés par les trottoirs suppose d'améliorer encore la fluidité des passages entre terminus.

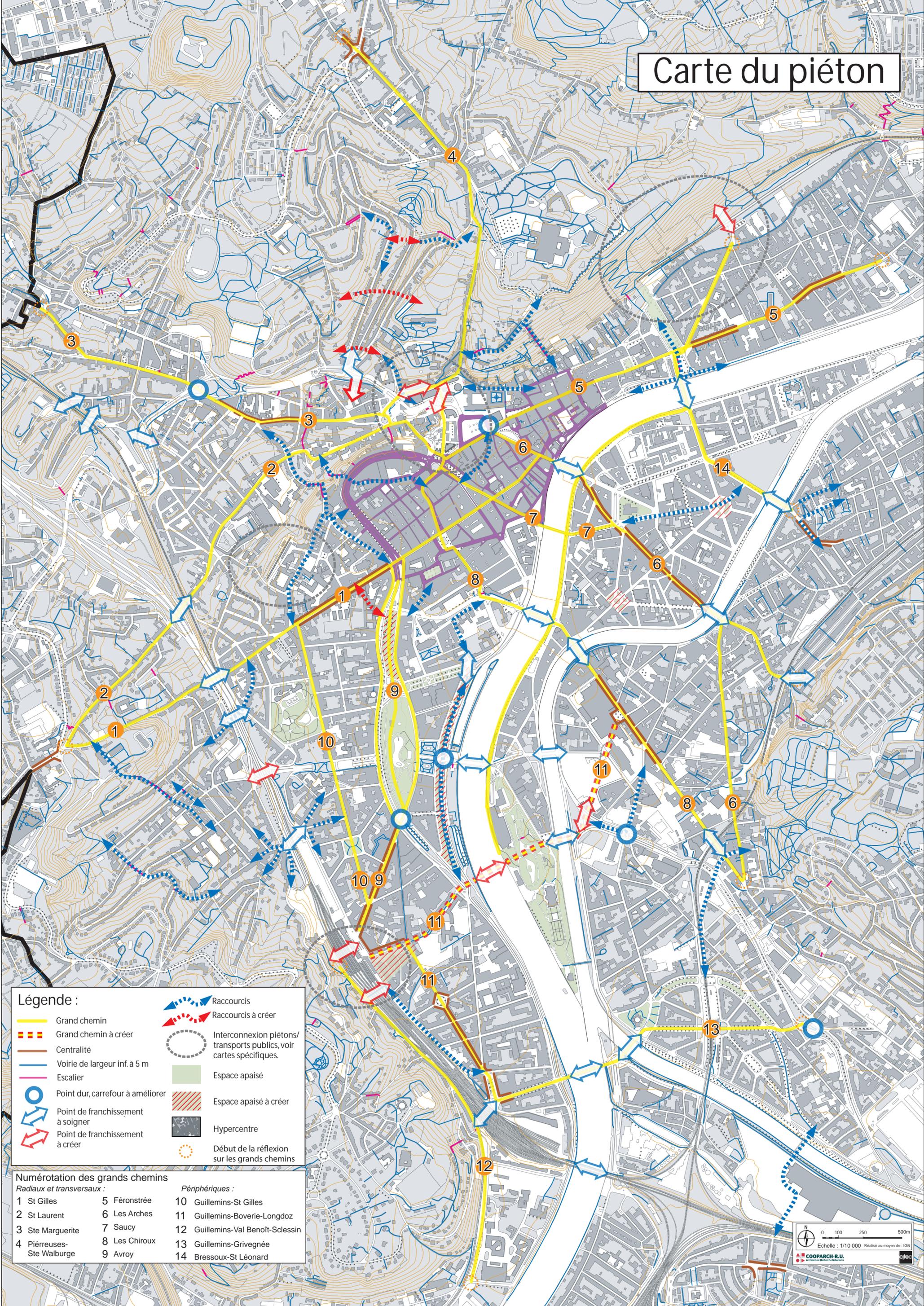
PROSPECTIVE

Dans les trois catégories retenues, la carte suggère des créations à termes variables, en fonction des opportunités :

- Un Grand Chemin Guillemins - Boverie - Longdoz ;
- Des raccourcis entre les rues Montagne Ste Walburge, Fond Pirette et de Campine, ou entre le bd d'Avroy et la rue St Gilles ;
- Les franchissements nécessaires, notamment entre Cointe et la gare des Guillemins ou entre la rue Ste Marie et le Laveu.

Une hypothèse de création d'une interface piéton - transport public s'y ajoute à la hauteur du parc J. Destrée, en alternative à la réouverture d'une station de Vivegnis, qui pourrait s'envisager couplée à un lien mécanique direct vers le plateau de la Citadelle.

Carte du piéton



Légende :

- Grand chemin
- Grand chemin à créer
- Centralité
- Voirie de largeur inf. à 5 m
- Escalier
- Point dur, carrefour à améliorer
- ⇄ Point de franchissement à soigner
- ⇄ Point de franchissement à créer
- ⇄ Raccourcis
- ⇄ Raccourcis à créer
- Interconnexion piétons/transports publics, voir cartes spécifiques.
- Espace apaisé
- Espace apaisé à créer
- Hypercentre
- Début de la réflexion sur les grands chemins

Numérotation des grands chemins

<i>Radiaux et transversaux :</i>		
1 St Gilles	5 Féronstrée	10 Guillemins-St Gilles
2 St Laurent	6 Les Arches	11 Guillemins-Boverie-Longdoz
3 Ste Marguerite	7 Saucy	12 Guillemins-Val Benoît-Sclessin
4 Piérreuses-Ste Walburge	8 Les Chiroux	13 Guillemins-Grivegnée
	9 Avroy	14 Bressoux-St Léonard

CARTE DU PROMENEUR

LA VISION EXPRIMEE PAR LA CARTE DU PROMENEUR

Si l'on admet que la marche, dans ses dimensions psychiques et récréatives, est une forme de respiration mentale de la personne, elle s'effectue préférentiellement dans des sites qui présentent des qualités d'apaisement et procurent une satisfaction visuelle. La satisfaction visuelle, c'est "le beau", c'est aussi "le curieux". Le portrait esthétique et sitologique de Liège servira donc de support au déploiement des promenades et itinéraires qui s'adressent au piéton comme promeneur. De ce fait, les sites visités offrent soit le calme (relatif), soit le spectacle. S'y propose une vision du territoire urbanisé où s'expriment les valeurs esthétiques et sitologiques comme repères de l'environnement quotidien des habitants et usagers. Cette vision devrait surgir à l'esprit lorsque ceux-ci se représentent la ville, parallèlement à la perception du territoire telle que vécue au volant d'un véhicule, celle de la hiérarchie routière.

QU'EST-CE-QU'UNE BELLE VILLE ?

À l'évidence, la définition du beau est variable d'une personne et d'une époque à l'autre. Il reste que, dans l'expérience de la parole qui en atteste concernant la ville, la notion du beau est de manière récurrente associée d'une façon ou d'une autre à la perception d'un paysage harmonieux ou encore à l'effet d'un ensemble. Le beau, s'agissant de la ville européenne comme moment culturel, s'est incarné dans la perception d'une forme d'unité à l'échelle d'un groupe de constructions ou à l'échelle d'une vue plus vaste. Il ne faut pas non plus exclure les jugements admiratifs à propos de compositions particulières ne recourant pas à l'unité ou à la régularité comme principe esthétique. La composition volontaire agençant les volumes d'une place publique, l'harmonie historique (à savoir culturelle) d'un centre ancien, les proportions et le jeu des matériaux d'un front bâti, la perception d'un paysage rehaussé d'interventions marquantes, tels sont les traits reconnus du beau urbain. La ville de Liège peut proposer à ses habitants et utilisateurs un certain nombre de sites où ces conditions existent toujours peu ou prou.

QU'EST-CE-QU'UNE BELLE AGGLOMERATION ?

Depuis le 19^{ème} siècle, quand les agglomérations urbaines se sont substituées aux villes compactes, les auteurs de la littérature urbanistique et architecturale se sont accordés sur le caractère chaotique, déstructuré ou morne des nouvelles extensions. L'espace urbain de l'ère industrielle a été produit de manière extensive. Dans le manteau de constructions qui couvre un vaste espace aux contours indécis, les bâtiments remarquables ne sont plus à l'échelle pour marquer et structurer le paysage urbain, même s'ils peuvent agir comme repères d'un moment de l'agglomération. Typiquement, les coupoles des basiliques de Fragnée et de Cointe, auxquelles s'ajoutera le signal de la nouvelle gare des Guillemins, agissent comme des cerbères monumentaux du détroit de l'entrée sud du cœur de l'agglomération liégeoise. Cet effet est accentué par le pont monumental de Fragnée. Mais de manière générale, la diversité des modes d'implantation, la variété des volumétries et matériaux s'impose. Toute intervention unificatrice semble vaine sur des espaces aussi vastes et aussi composites. La recherche du beau doit désormais se rapporter aux constituants propres à la ville moderne.

Les constituants de la "matière urbaine" moderne :

- La ville a un développement extensif. On en connaît le développement au moyen de trajets plus ou moins rapides. La connaissance qu'on en a ressemble à un **film** ou à plusieurs films ;
- Le **banal** est un des cadres possibles du bonheur pour une population qui n'est plus l'élite de l'ancien régime, ni le prolétariat industriel du 19^{ème} siècle ;
- Dans un espace extensif se manifestent des **points de focalisation** qui peuvent constituer des repères ;
- Les **éléments de liaison** structurants tels ouvrages routiers ou voies des transports publics façonnent des espaces et donnent lieu à des compositions spécifiques ;
- La variété des productions architecturales juxtapose les éléments sans rapports entre eux d'un pont de vue stylistique, mais il existe aussi la juxtaposition de **séries locales** homogènes au sens de la ville ancienne.

La ville moderne, de plus, est largement faite de "non lieux". Les objets qui la composent témoignent peu de l'histoire locale, des ressources régionales. Une rangée de villas, une artère de circulation, une gare ne dénotent que leur époque de construction, pas la région d'implantation ou le génie local. Ces objets pourraient, pris isolément, être situés dans n'importe quelle autre ville d'un même pays. Certaines productions sont volontairement identifiées à une échelle mondiale, tels les hôtels ou les restaurants de chaînes, ou se réfèrent à une typologie technique internationale, tels les aéroports ou les gares.

La catégorie des constituants de la ville moderne n'est pas close et on se gardera de prédéfinir ceux-ci in extenso. Sera considéré comme tel ce qui se réclamera d'en être. Cependant, les échelles anciennes, les associations de formes et de matériaux éprouvés conservent leur pertinence et pourront être recherchés le cas échéant d'un contexte s'y prêtant.

Peut-on travailler à une belle agglomération ?

À défaut de pouvoir prédéfinir pour l'agglomération les critères du beau, on peut s'appliquer à prendre acte de sa constitution et de traiter ses caractéristiques dans une recherche de qualité.

Par définition, on doit s'attacher à la perception de l'agglomération dans sa dimension spatiale et à la manifestation de ce qui la structure : faire sentir localement la participation à un organisme plus vaste, renforcer le sentiment de cohérence du plein (l'agglomération) face au vide (le milieu rural ou suburbain).

- Manifester les hiérarchies et la structuration en fractions qui s'assemblent ;
- Mise en valeur des axes qui la constituent et servent aux échanges ;
- Action sur les paysages en fonction des points de vue ;
- Mobilier urbain et équipement des voiries, en ce compris les "meubles mobiles" que sont les véhicules du transport public ;
- Mise en évidence des articulations et recherche de qualité pour les centres de quartiers ;
- Mise en évidence des réseaux ;
- Valorisation des lisières et des corniches.

CONCLUSIONS

Au final, l'habitant doit se sentir intégré dans un organisme qui est sa collectivité réelle, y percevoir les gradations et les logiques du passage entre centre et confins. Le jeu entre les secteurs de moindre ou forte densité est en soi un des enjeux de l'aménagement. L'agglomération offre plusieurs milieux urbains, plusieurs types de produit immobilier qui correspondent à des phases variables du parcours de vie (maisons unifamiliales, kots étudiants, appartements pour couples sans enfants...)

Les objets de la carte du promeneur seront donc :

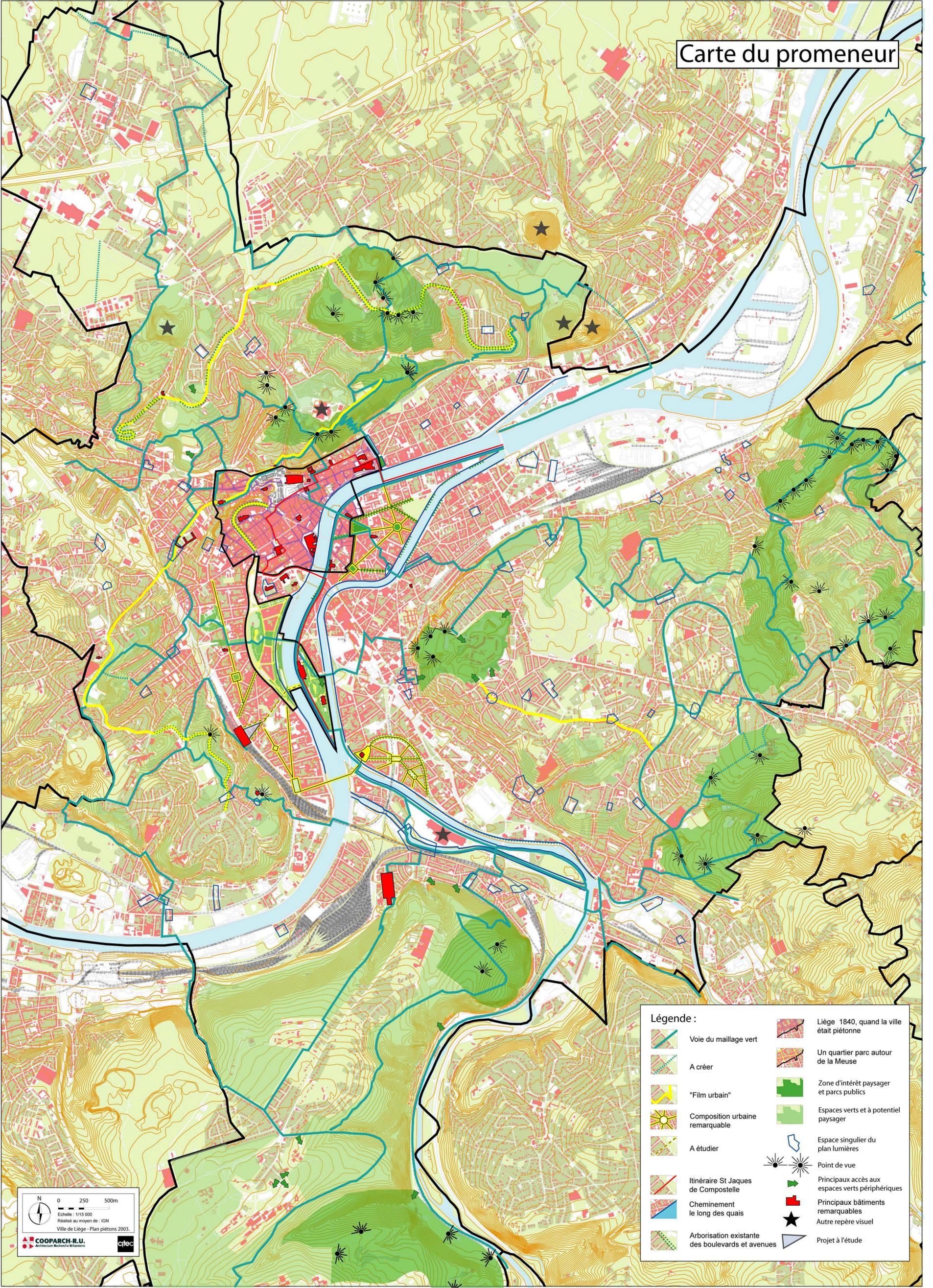
- Le **domaine où le piéton est roi** et où il est la mesure de l'espace, à savoir le centre historique. Localement, une centralité secondaire, un lieu de vie, joue ce rôle à l'échelle du quartier ou d'un versant d'agglomération ;
- Le **park-system central** de Liège en liaison avec le site fluvial, auquel s'ajoutent les quais de la Meuse, de l'Ourthe et de la Dérivation, qui ont une forte valeur de site ;
- Les **films** : les enfilades de voies où se succèdent des moments forts du site de Liège, structurants l'espace périphérique du centre.
 - la suite du bd Kleyer et de la rue St Laurent, continuée vers le plateau de la Citadelle jusqu'aux hauteurs du Thier à Liège ;
 - la suite des blds des hauteurs : blds César Thomson, Radoux, Philippet, des Hauteurs, Fosse Crahay, Hector Denis, Ernest Solvay ;
 - la suite des rues Henri Pirenne, de Belleflamme, Spireux et Malvaux. Cette suite est une liaison intéressante entre la Chartreuse et le RAVeL de la ligne 38, qui réunit des quartiers de seconde couronne imprégnés d'ensembles Art Déco relativement homogènes, donnant également des aperçus intéressants à l'occasion des variations du relief.

Il s'agit bien de la 'recollection' d'une série de moments forts au long d'un tracé collecteur qui fait sens, et associe ces moments forts au long de voiries lisibles en elle-même. Autour des tracés-films, des actions de mise en valeur patrimoniale et paysagères sont envisageables (promotion de promenades architecturales, restauration de points de vue, améliorations des trottoirs...)

- Les **points de vue** : probablement le point le plus recherché d'une promenade, l'antidote à l'omniprésence du non lieu dans la vie quotidienne ;

- Les **compositions** : des groupes de voies du tissu urbain où un ordre arbitraire est perceptible, qui guide des vues et crée une certaine transition entre le monumental et le banal. On y trouvera les repères et les séries locales d'un ordre urbain noyé dans l'agglomération ;
- Le **réseau des parcs et espaces d'apaisement** : un maillage des espaces verts à vocation récréative ou de valeur naturelle, et les enchaînements d'espaces ouverts significatifs. Ils sont la mise en valeur et la respiration des espaces de faubourg et des quartiers suburbains ;
- Les **voies du maillage vert piéton** : des sentiers de randonnées urbaines et suburbaines qui utilisent le patrimoine des escaliers, des voies étroites et/ou non carrossables, en ce compris le RAVeL et les itinéraires de grande randonnée ou les liaisons entre parcs et espaces du maillage des espaces verts. Ces tracés approprient les infrastructures de liaison déclassées, exemple du RAVeL, mais encore jouent à les contourner ou à s'en passer ;
- Les "**espaces singuliers**" mis en évidence dans l'étude du plan lumière de la Ville de Liège, repris là où ils ne se confondent pas avec les lieux et espaces déjà mis en évidence dans l'approche piétonne, principalement en première et seconde couronne. Les espaces singuliers sont des carrefours de quartiers, des entrées de parcs, des petites centralités locales qui maillent les quartiers périphériques et/ou résidentiels, méritant ainsi une mise en valeur par l'éclairage public. Pour ces mêmes raisons, ils sont repris dans la carte du Promeneur.

Carte du promeneur



Echelle : 1/15 000

 Réalisé au moyen de : IGN

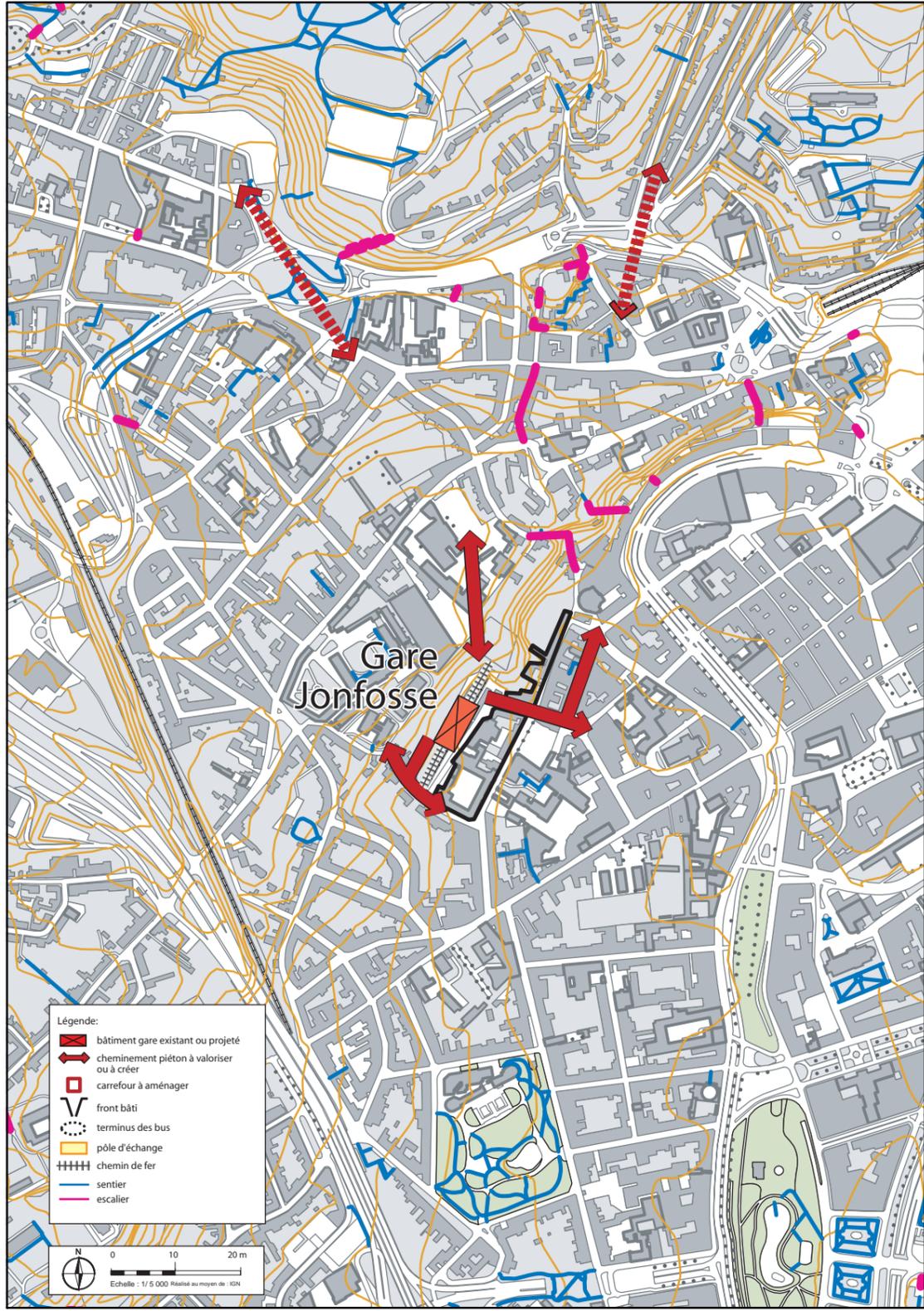
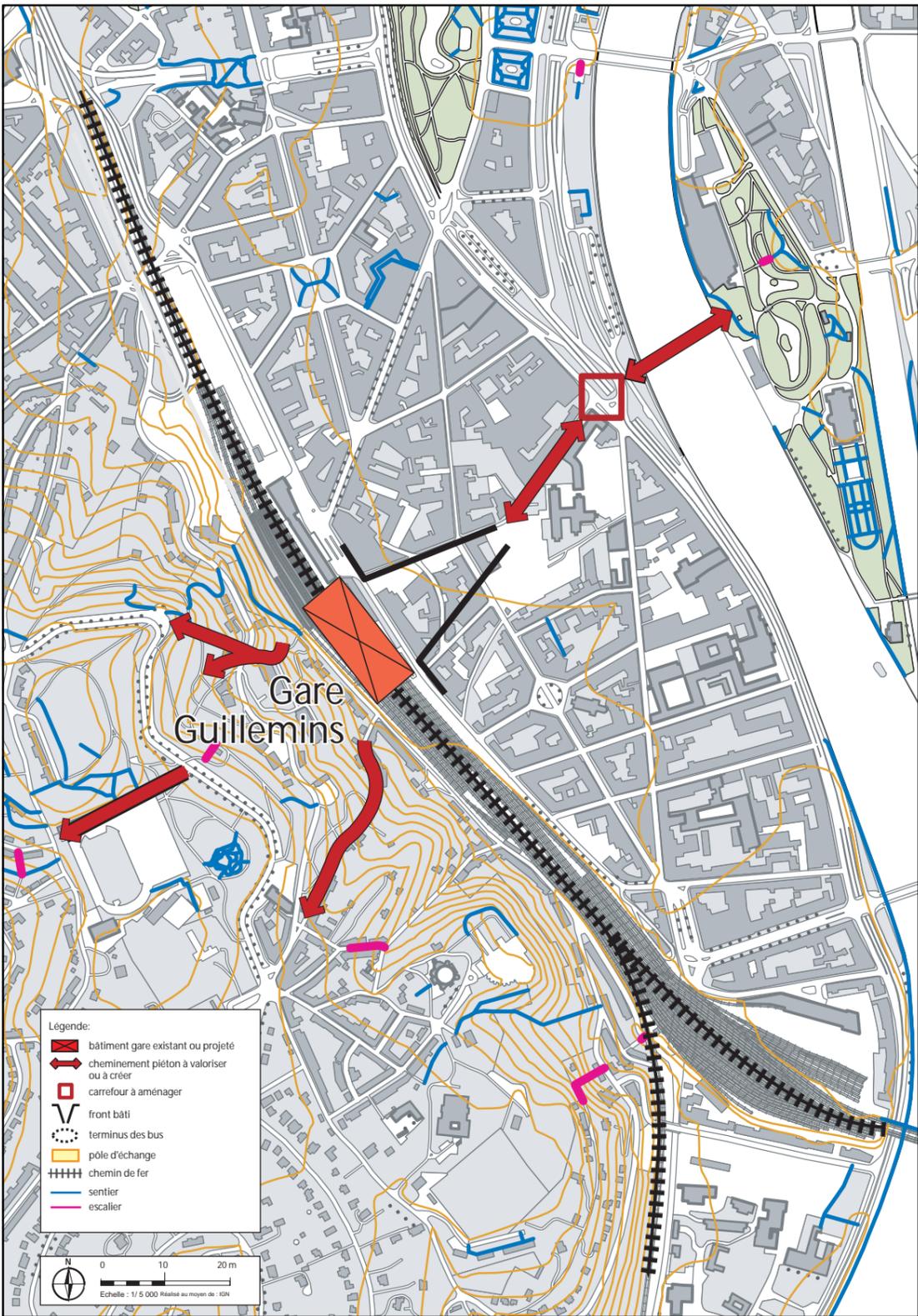
 Ville de Liège - Plan piétons 2003.

Légende :

	Voie du maillage vert		Liège 1840, quand la ville était piétonne
	A créer		Un quartier parc autour de la Meuse
	"Film urbain"		Zone d'intérêt paysager et parcs publics
	Composition urbaine remarquable		Espaces verts et à potentiel paysager
	A étudier		Espace singulier du plan lumières
	Itinéraire St Jacques de Compostelle		Point de vue
	Cheminement le long des quais		Principaux accès aux espaces verts périphériques
	Arborisation existante des boulevards et avenues		Principaux bâtiments remarquables
			Autre repère visuel
			Projet à l'étude

Complémentarité piétons - transports publics

Zoom 1 et 2 : Guillemins - Jonfosse



Complémentarité piétons - transports publics

Zoom 3 et 4 : Palais - Vivegnis

