Etude du plan piéton de la ville de Liège

Janvier 2004

Document 1

Document 2

Document 3

Document 4

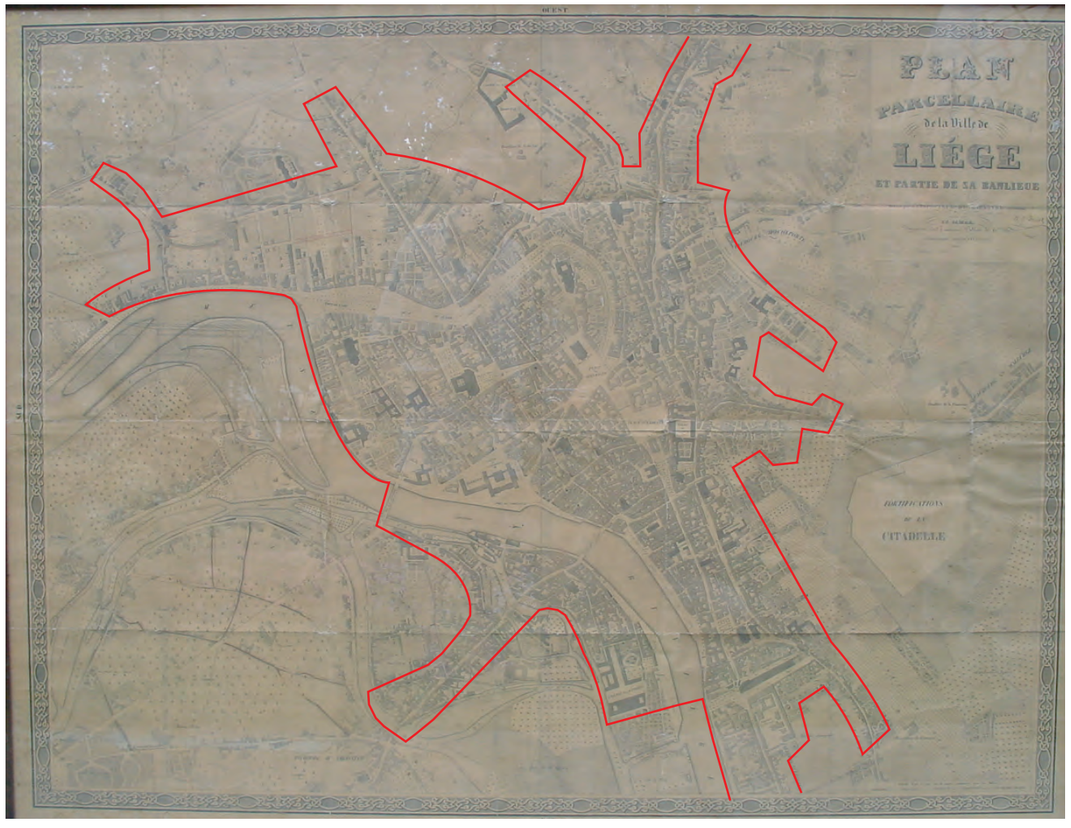


diagnostic

La ville de Liège en 1840



Dans les premières années de la révolution industrielle, la ville de Liège présente encore un réseau de voirie dense, à l'échelle du piéton. Outre les extentions des premiers faubourgs, l'habitat est contigu, les transports publics étant inexistant, l'essentiel des déplacements se fait encore à pied. Cet espace hérité (déimité en rouge ci-dessous), présente donc un grand intérêt pour le piéton dans la configuration spatiale actuelle de la ville.





Réseau de voirie et cheminements

figure 2

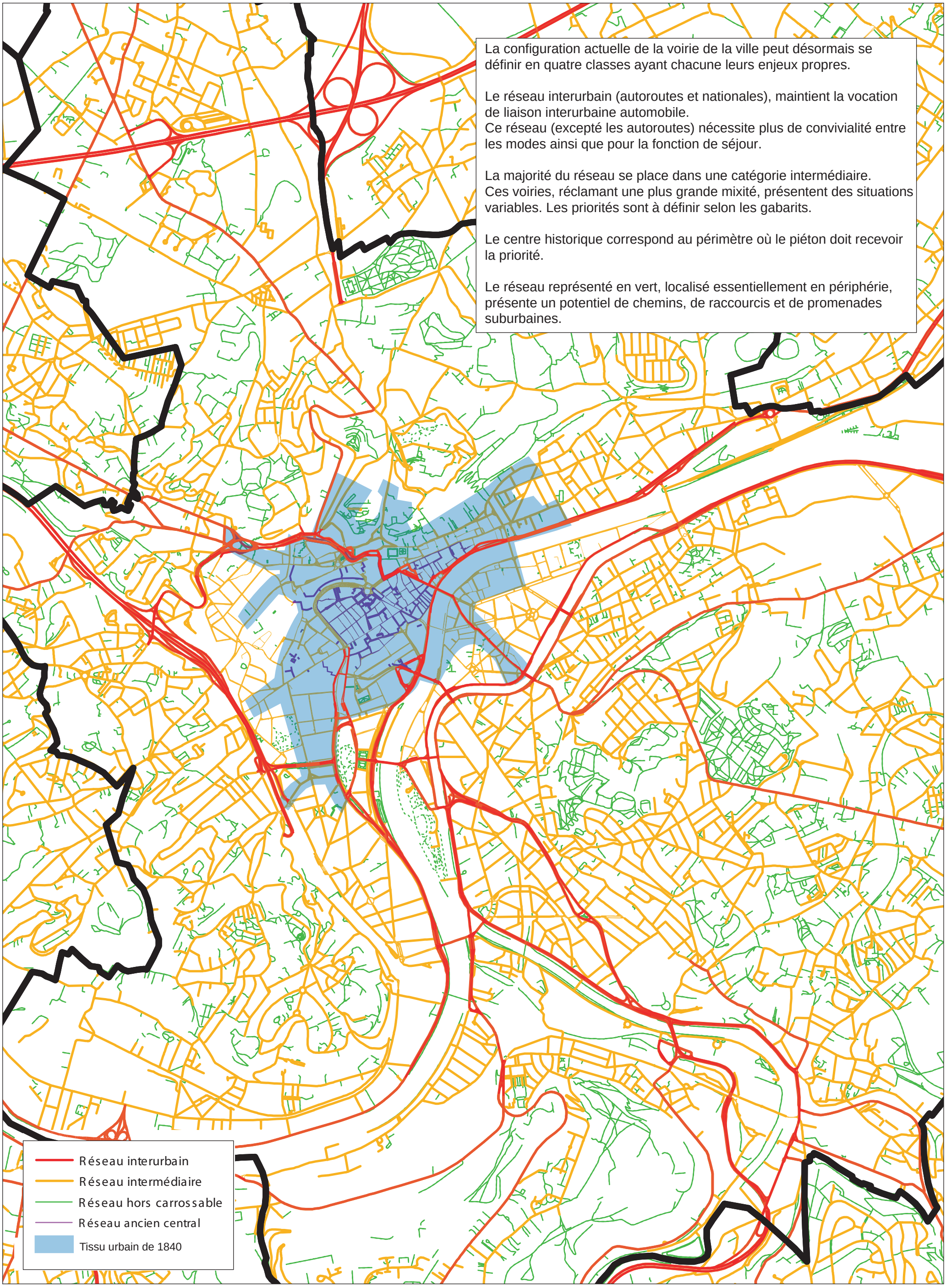
La configuration actuelle de la voirie de la ville peut désormais se définir en quatre classes ayant chacune leurs enjeux propres.

Le réseau interurbain (autoroutes et nationales), maintient la vocation de liaison interurbaine automobile.
Ce réseau (excepté les autoroutes) nécessite plus de convivialité entre les modes ainsi que pour la fonction de séjour.

La majorité du réseau se place dans une catégorie intermédiaire.
Ces voiries, réclamant une plus grande mixité, présentent des situations variables. Les priorités sont à définir selon les gabarits.

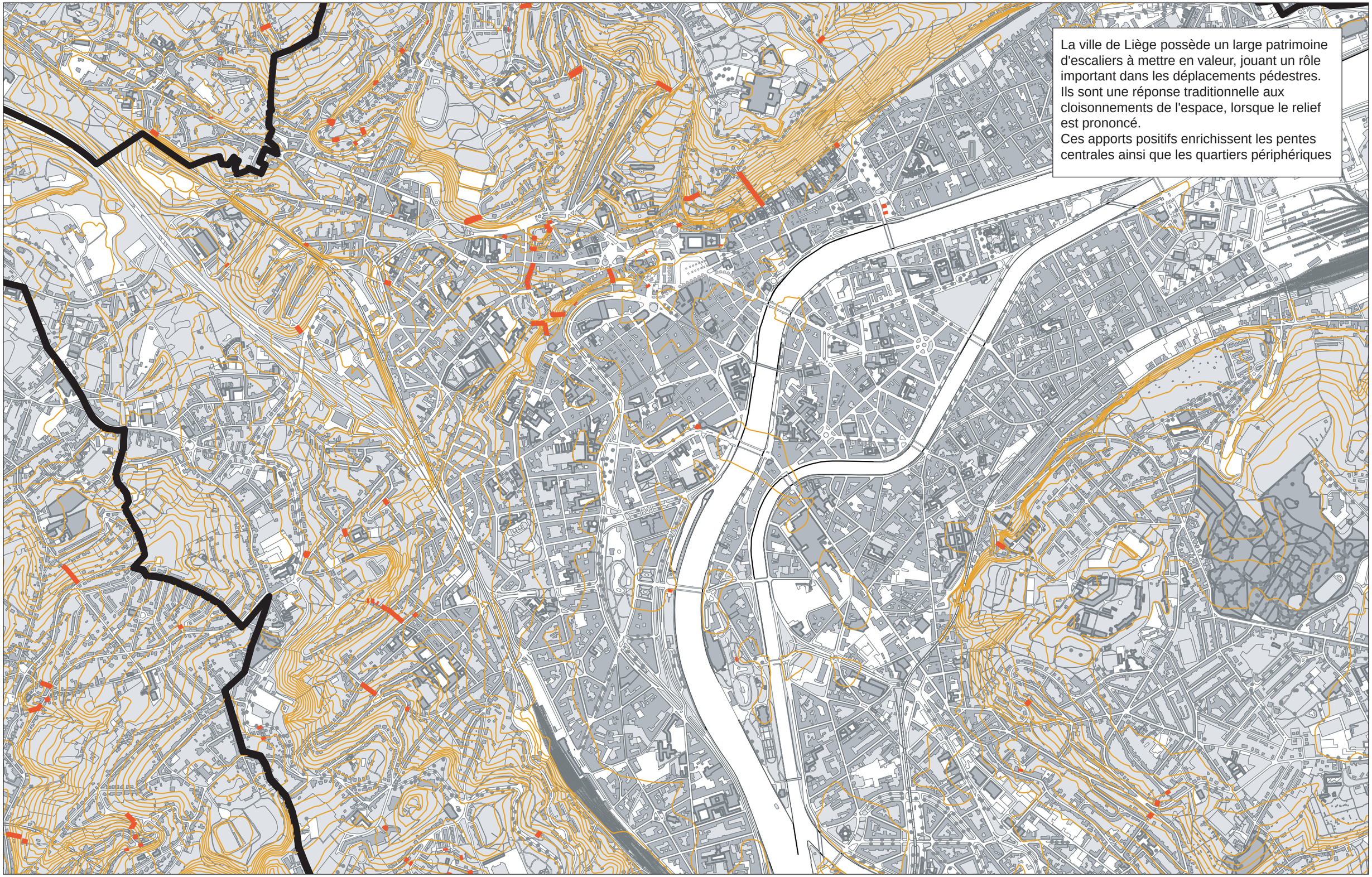
Le centre historique correspond au périmètre où le piéton doit recevoir la priorité.

Le réseau représenté en vert, localisé essentiellement en périphérie, présente un potentiel de chemins, de raccourcis et de promenades suburbaines.



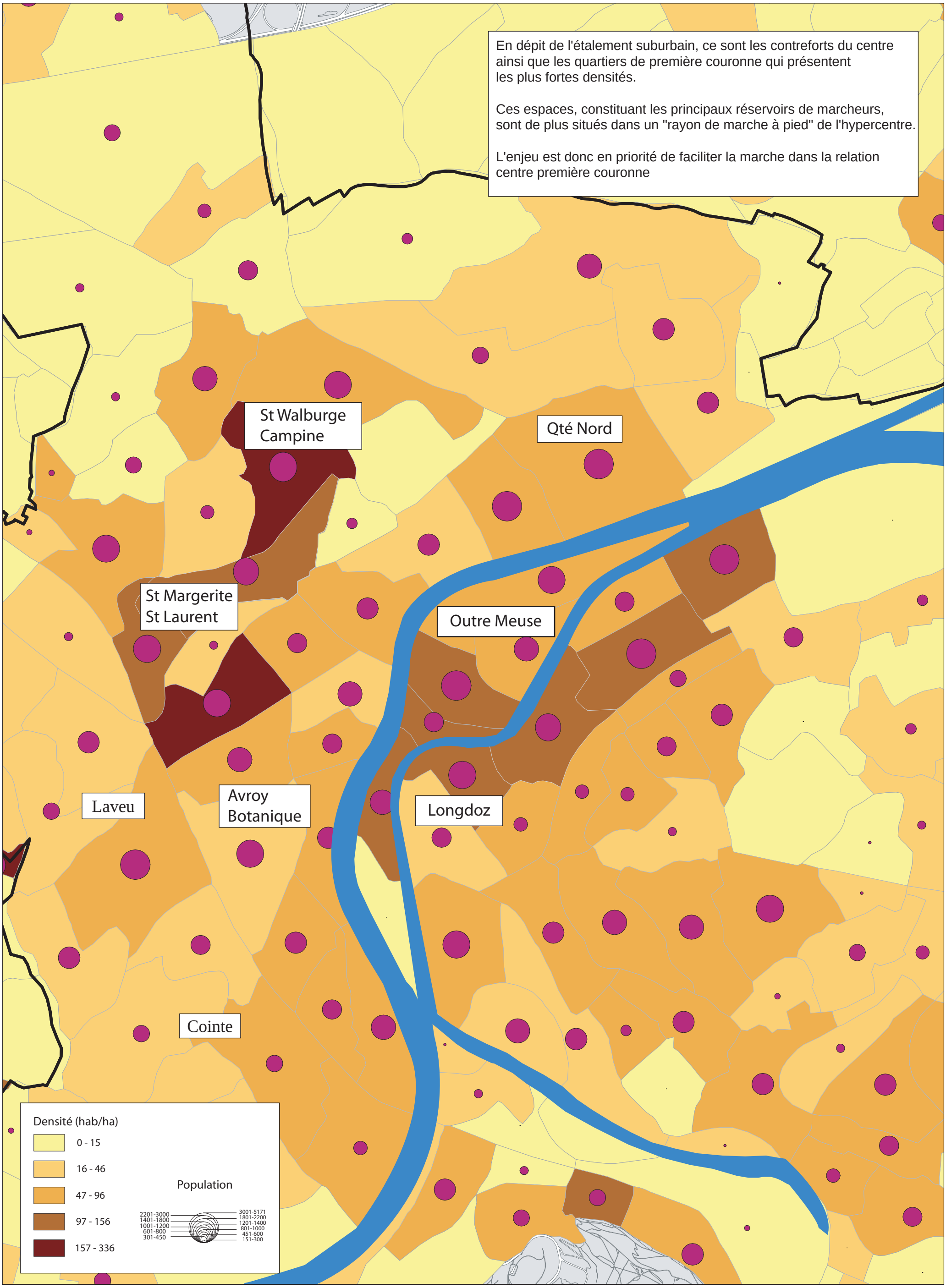
Une ville de marches et d'escaliers

figure 3

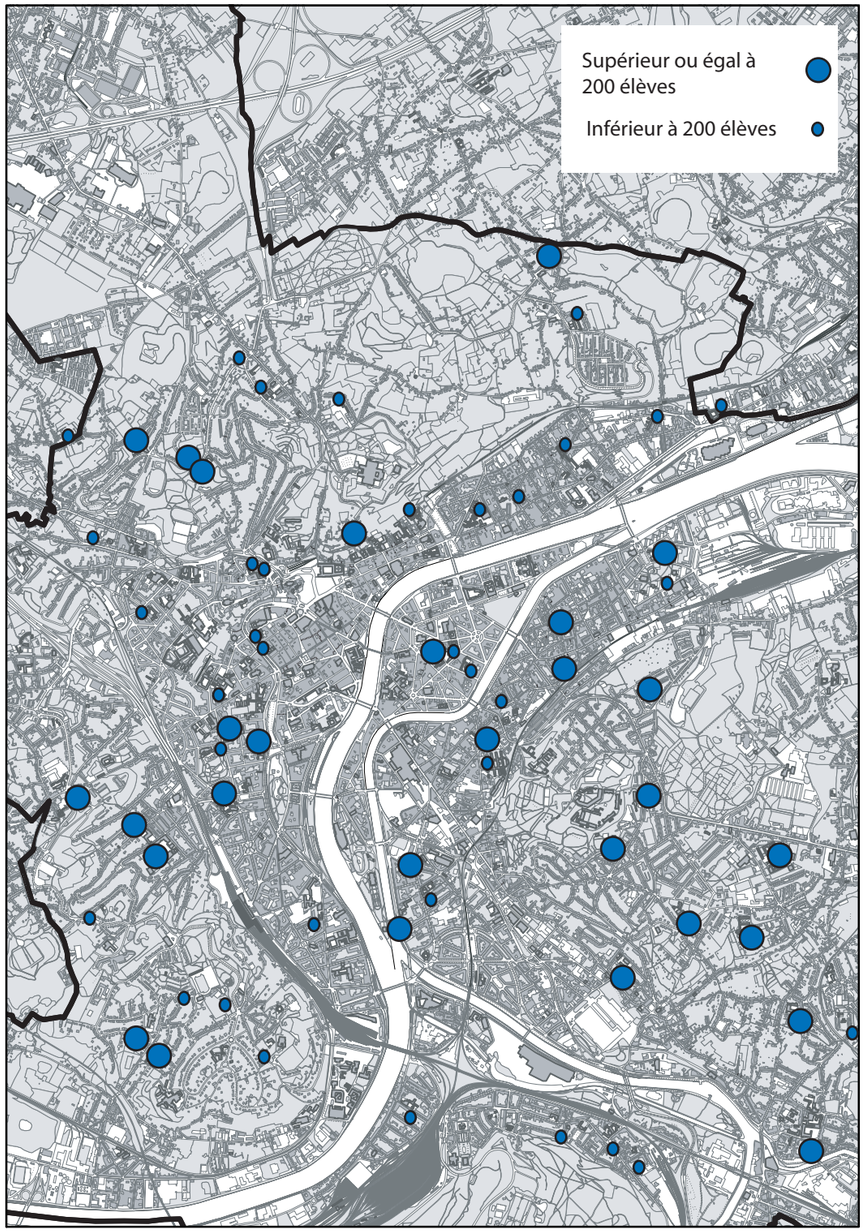


Densité et répartition de la population

figure 4



Enseignement primaire et maternel.



L'enseignement de type **maternel et primaire** se trouve réparti sur tout le territoire de manière homogène, y compris en périphérie.

Les déplacements générés sont essentiellement pédestres. L'attention à accorder à leur accès doit se faire au cas par cas.

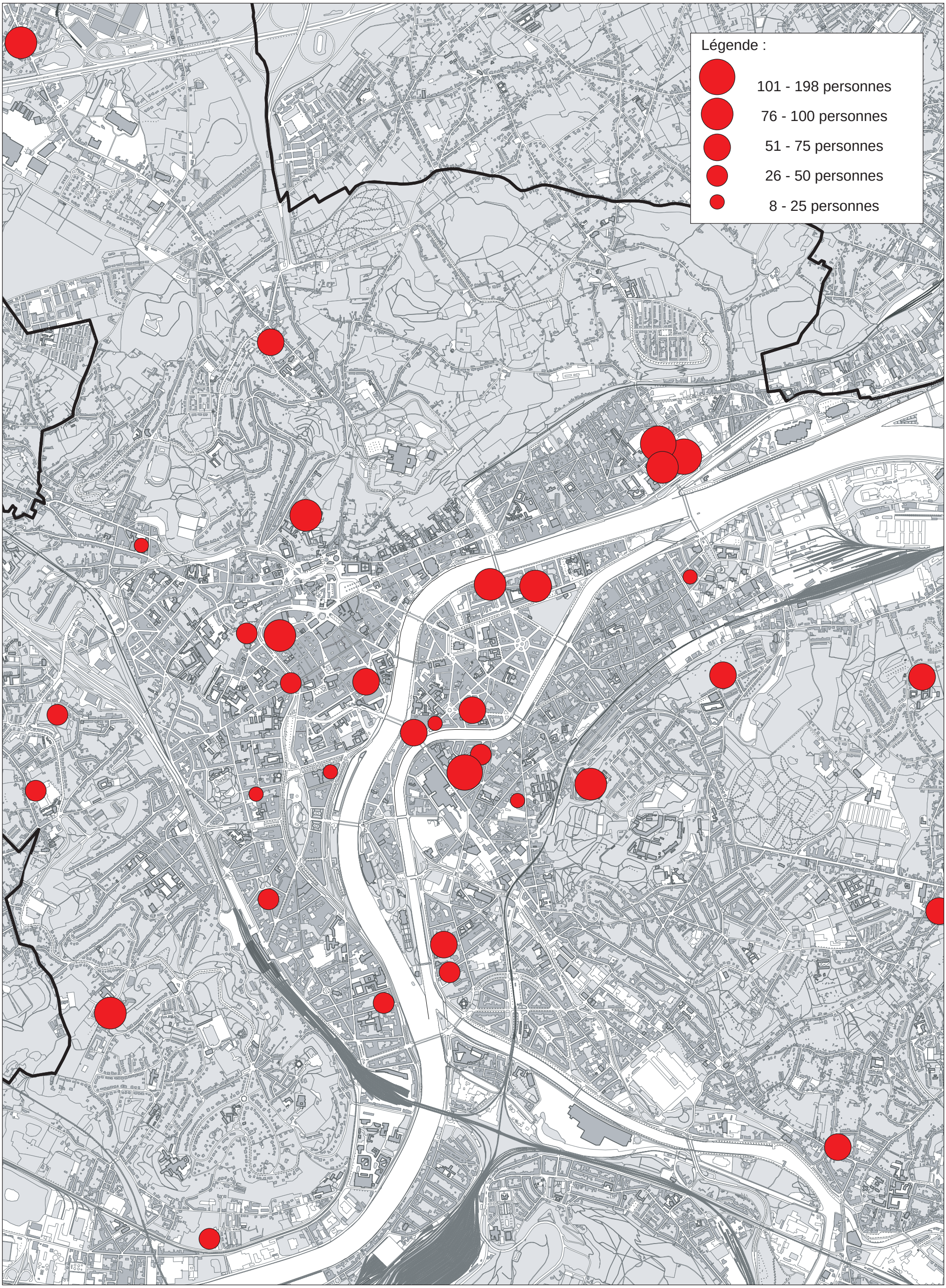


Les établissements de type **secondaire et supérieur** présentent une localisation essentiellement centrale.
Un noyau important existe cependant à Chênée.
On note également un nombre élevé d'établissements supérieurs à 1000 élèves.
L'enjeu lié à ce type d'établissement se situe donc au niveau de la relation piéton - transports en commun.

Enseignement secondaire et supérieur.

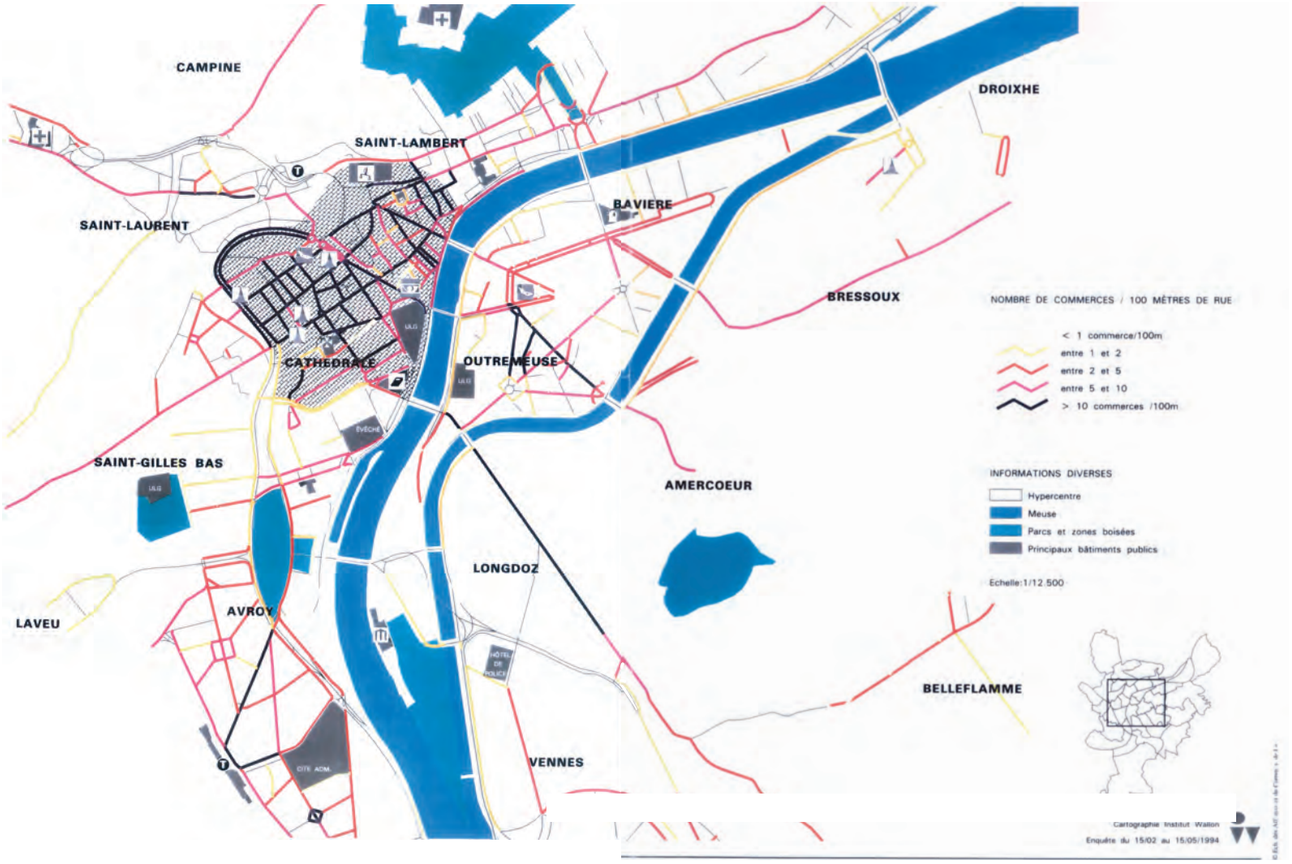
Localisation des homes et maisons de repos

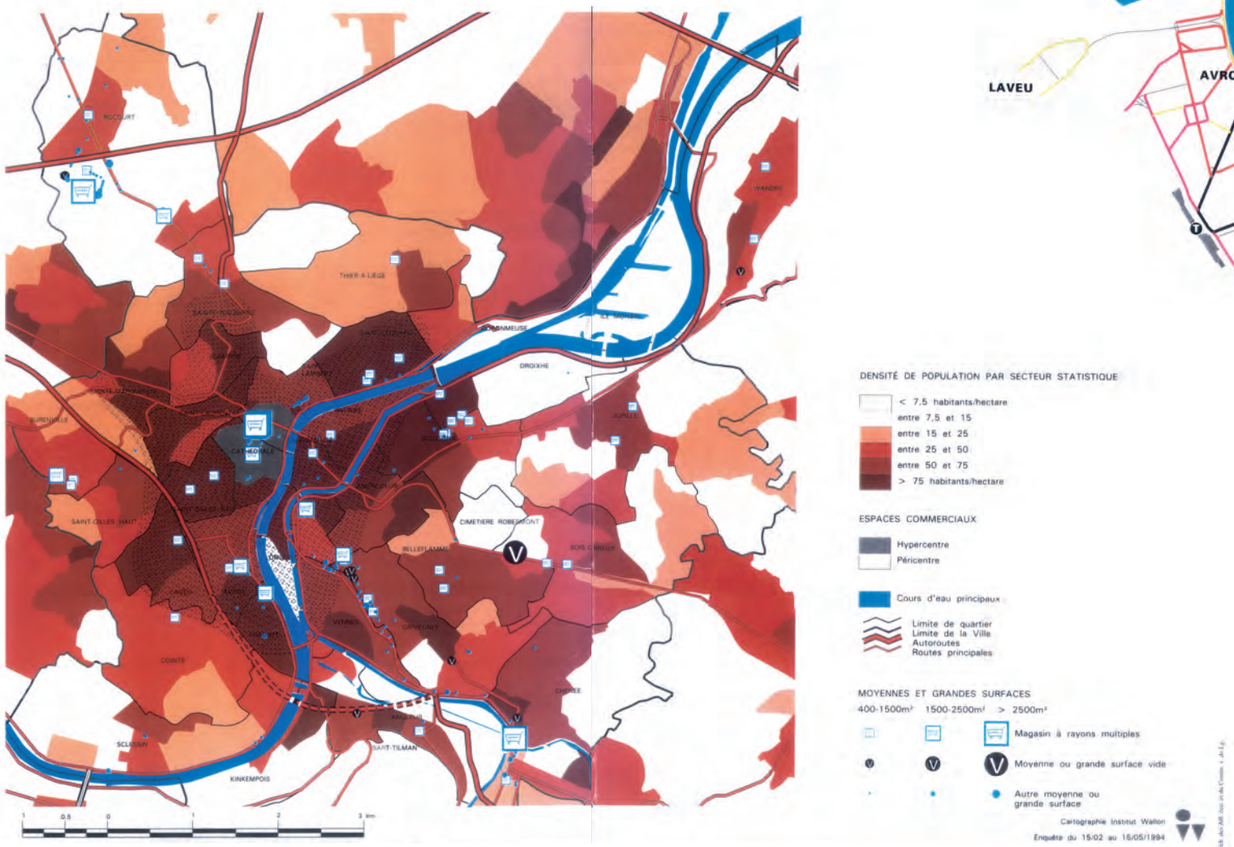
figure 6



Conformément à l'évolution de l'après guerre, le commerce de détail se retrouve essentiellement dans le centre de la ville ou constitue des noyaux locaux de périphérie. Ce type de commerce est fortement lié à la marche à pied.

Avec l'apparition de la périurbanisation, sont apparus les grandes surfaces commerciales liées au déplacement automobile.



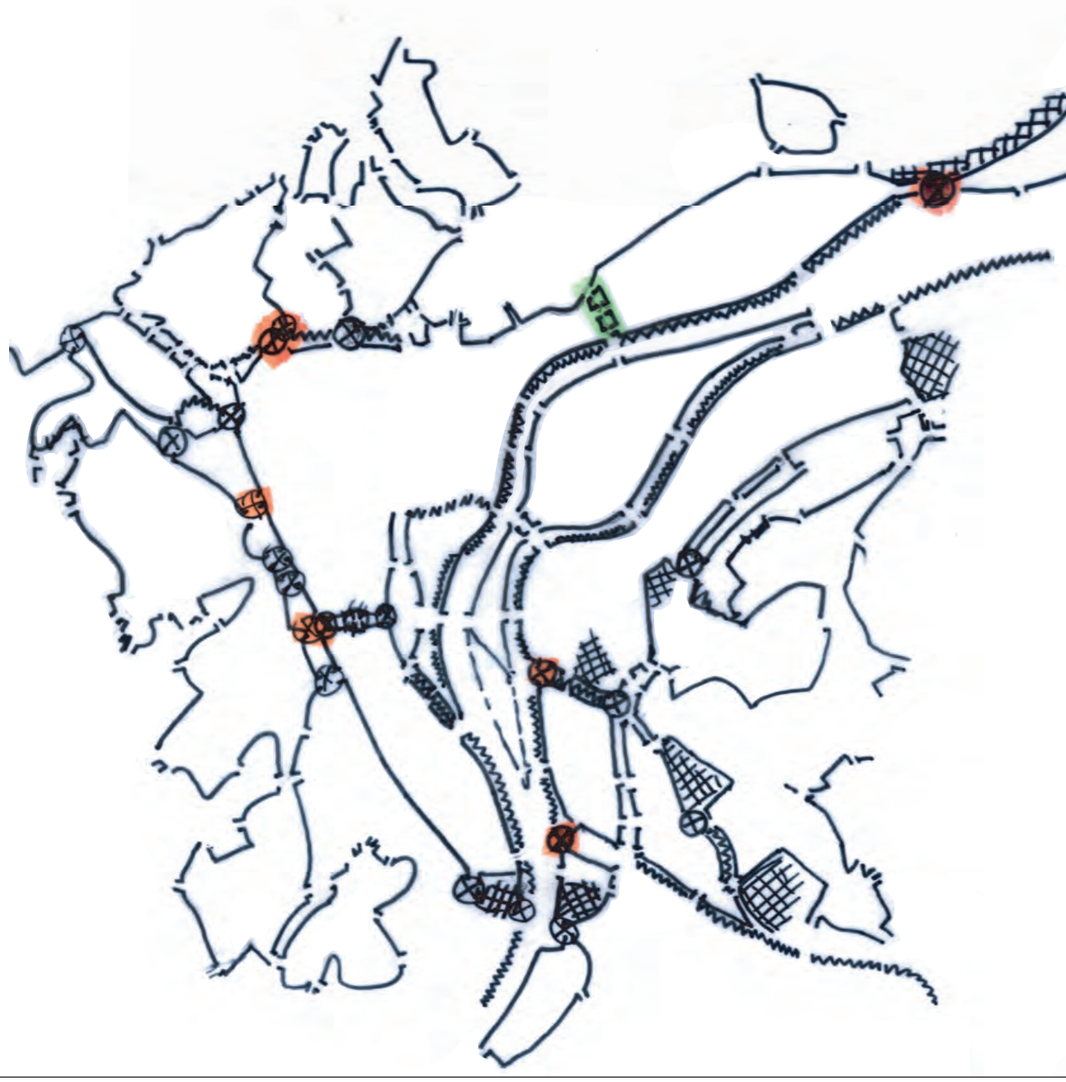


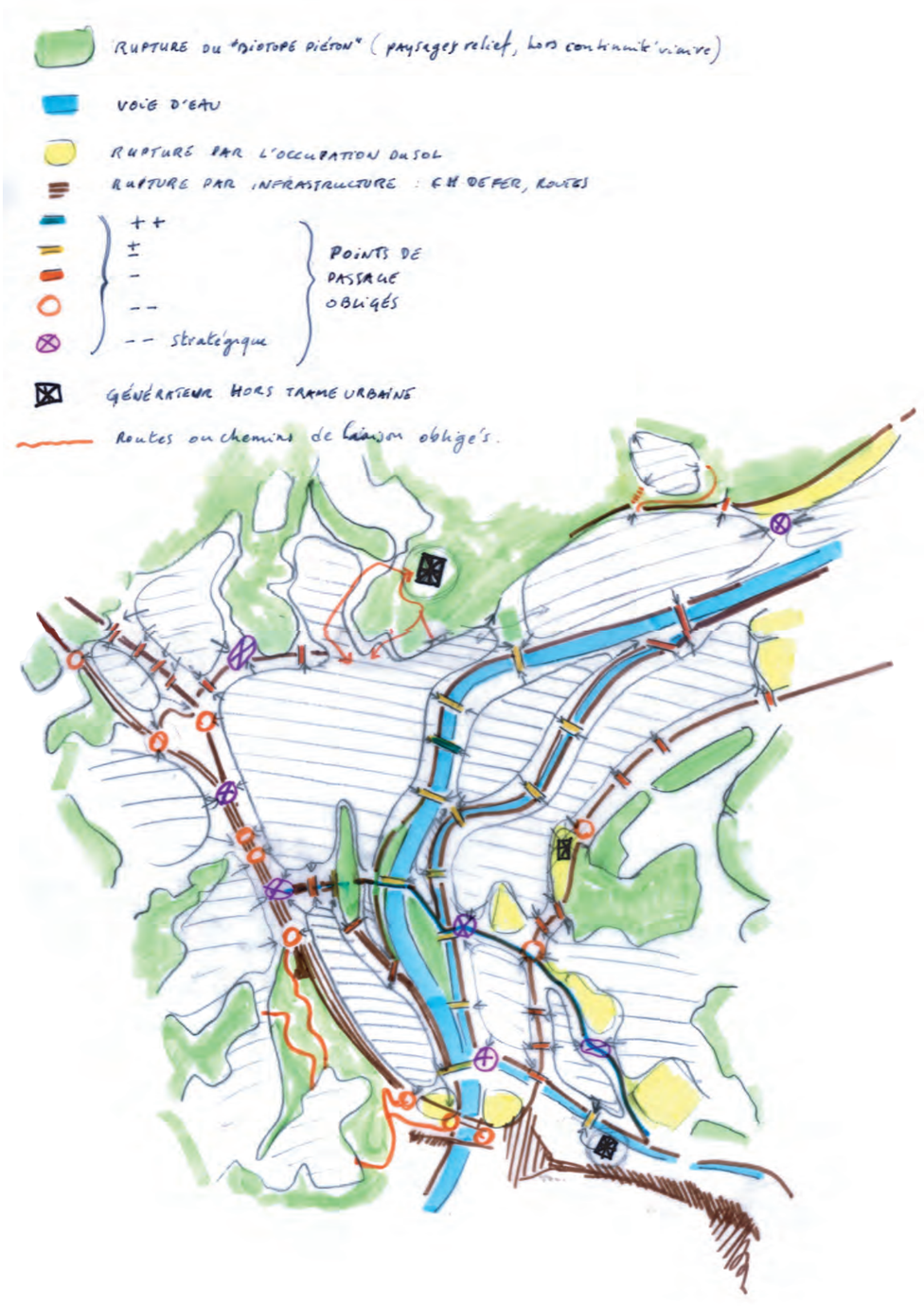
Les enquêtes récentes montrent que la part de la marche doit être réévaluée dans l'accessibilité du commerce central comme mode de déplacement principal ou en combinaison avec les autres moyens de transport.

Sources:

Echevinat des Affaires économiques et du Commerce,juin 1994: réalisé par le SEGEFA avec la collaboration de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Liège et l'asbl Commerce Liégeois, 99p.

La combinaison du relief et des infrastructures humaines produit un espace urbain particulièrement compartimenté.
Le tissu urbain, espace privilégié du piéton, se développe en îles comportant un nombre restreint d'entrées.
Entre les îles existent des points de passage obligés qui peuvent êtres attractifs ou dissuasif, voir dangereux.
L'amélioration des passages entre îles est un des enjeux de la politique des déplacement piétons, notamment entre le centre métropolitain et les quartiers de première couronne : Ste Walburge, Laveu, Outre meuse….





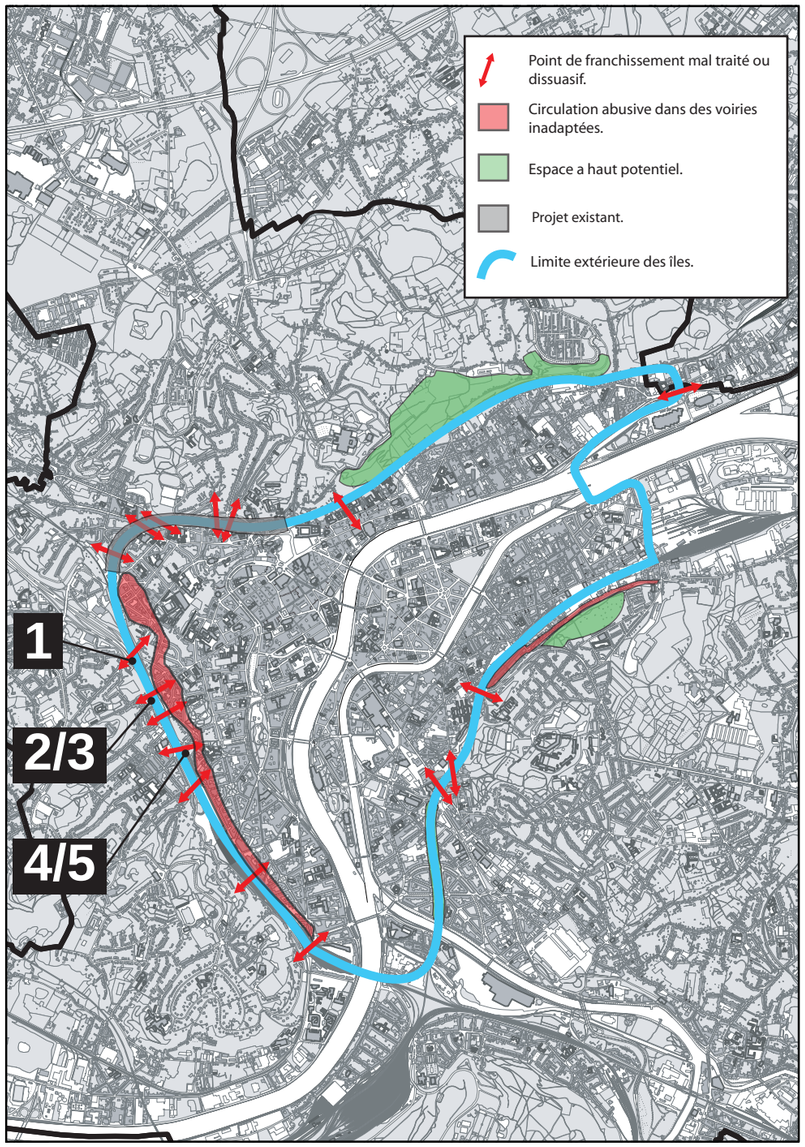
Les limites des îles de la vallée de Liège

figure 9a

Un cheminement le long des ruptures est une manière intéressante de mettre en valeur différents types d'obstacles, mais aussi de potentialités qui se présentent au piéton désireux de se rendre depuis les quartiers périphériques aux quartiers de première couronne et au centre. Une typologie apparît ainsi , distinguant les points de franchissement problématique (ci-dessous), les voiries au gabarit inadapté (fig. 8b) et les espaces à haut potentiel (fig. 8c).

La nature des points de franchissement.

L'implantation du chemin de fer et de l'autoroute constitue un objet d'étude très illustratif des problèmes liés aux franchissement des barrières;
car elle pose les différents cas.





La rue Saint Laurent

La rue Saint Laurent, au niveau
de son croisement avec l'autoroute,
confronte brutalement l'espace urbain
du piéton avec une sortie
directe d'autoroute.
- Il y a absence de passage protégé pour le piéton.
- l'espace entre les rives bâties est trop important.
- les trottoirs sont peu aménagés, y compris sous le viaduc.





La rue Saint Gilles

Une longue traversée bordée de terrains vides et de vides sous viaduc : espace de dégradation et d'angoisse.
Le long des terrains clôturés s'accumulent les ordures.
L'espace compris sous le viaduc est également peu entretenu et constitue un repoussoir pour le piéton.



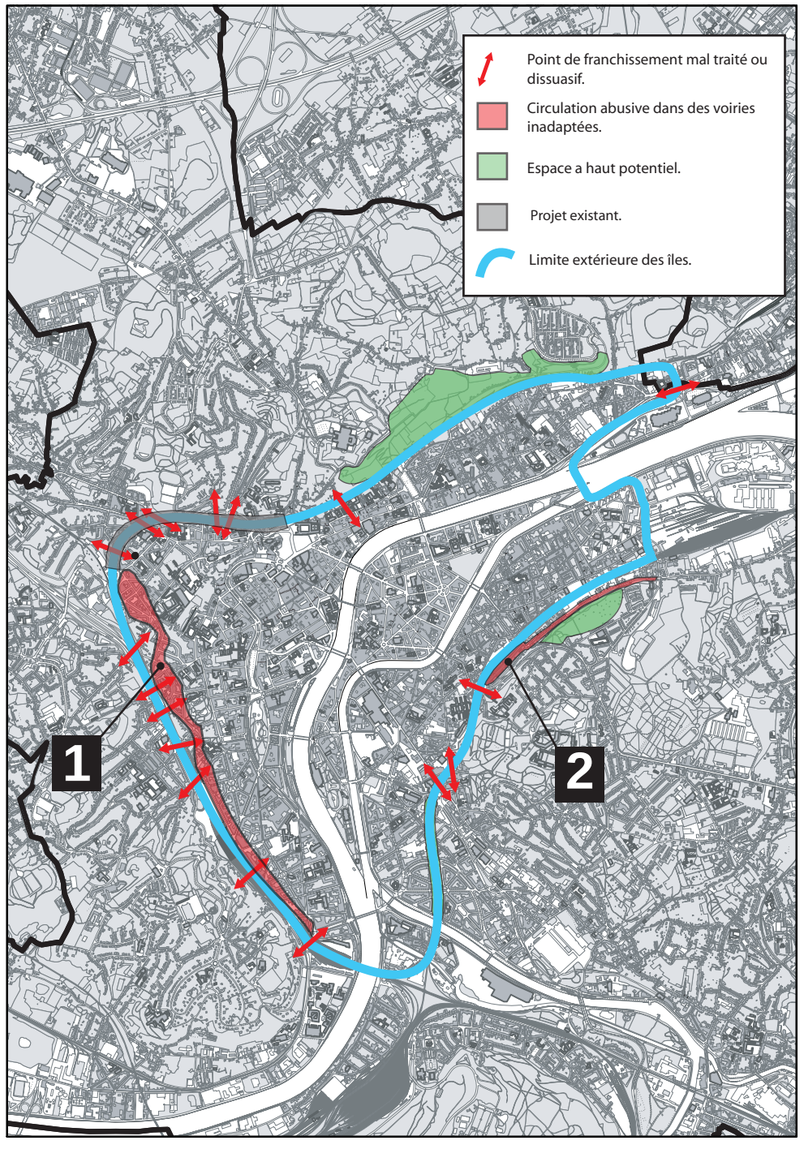


La rue Sainte Marie.

Un exemple de point de passage inexistant mais nécessaire.
Des chemins sont aménagés pour le piéton mais débouchent sur l'autoroute.
Le quartier du Laveu est visible mais inaccessible.

Les voiries à gabarit inadapté.

Un cheminement le long de l'autoroute et de la voie de chemin de fer ainsi que le long de l'avenue Churchill et ses extrémités illustre le phénomène.





Rue Wazon et rue Cheveau fosse Henkart.

Ces deux rues constituent le tronçon entre deux points de passage importants (la rue St Lambert et la rue St Gilles). Les automobilistes, désireux de se rendre d'un point de passage à l'autre, se voient contraints d'emprunter ces voies.
En conséquence, deux rues de faible gabarit drainent un trafic automobile assimilable à des flux de circulation de transit.



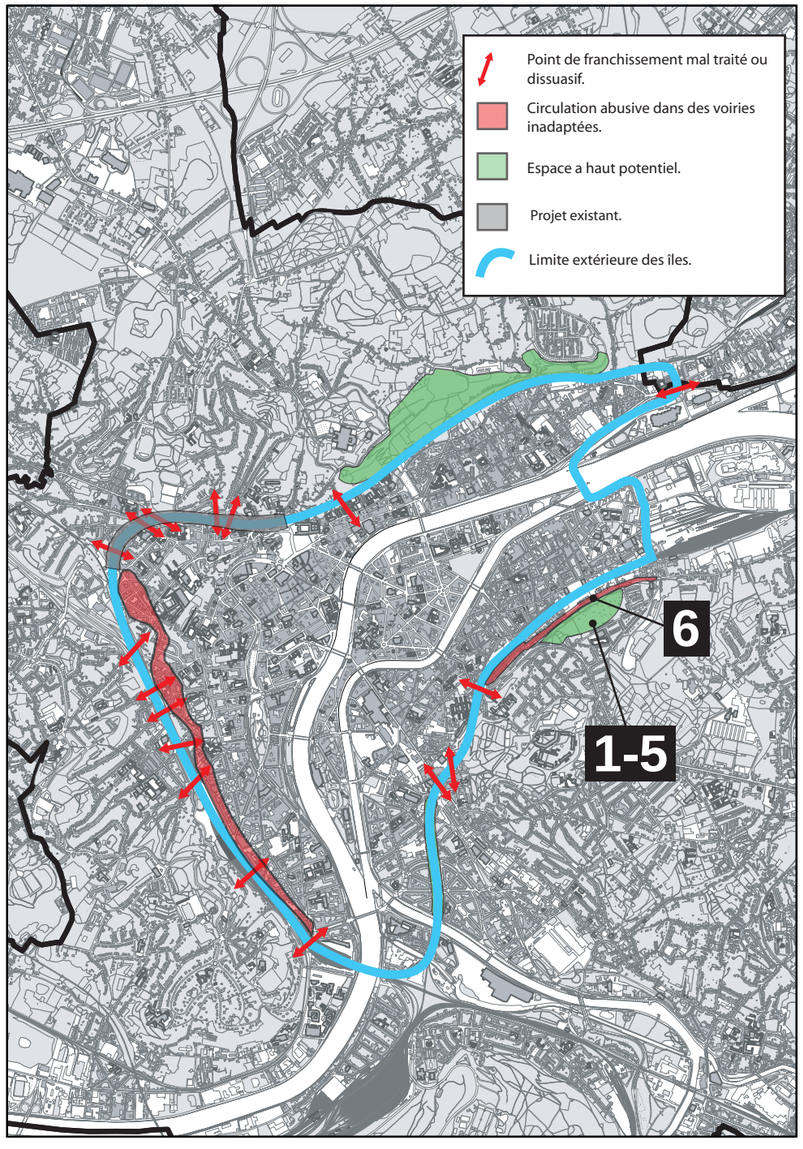
Rue Moulan

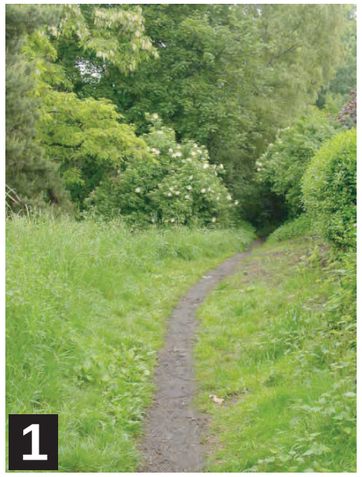
Le même problème se pose à la rue W. Churchill et aux rues qui la prolonge.
La rue Moulan connaît cependant un autre problème typique des lisières puisque cette rue longe la voie de chemin de fer sur plusieurs centaines de mètres et est devenue un espace dégradé et peu convivial.

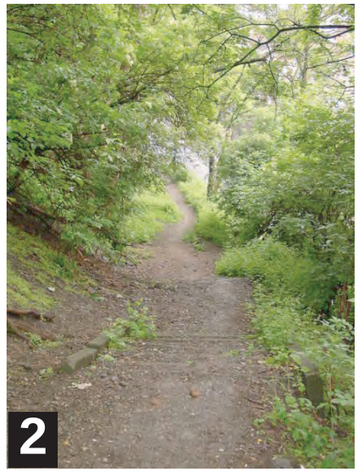
Les limites des îles de la vallée de Liège

Des potentialités pas assez exploitées : l'exemple de Droixhe-Bressoux.

Ce genre d'espace (ici, entre le quartier de Trou Louette et la vallée de Liège), véritable trait d'union de verdure, constitue un des enjeux mportant du plan piéton puisqu'il permet aux marcheurs d'accéder aux quartiers de première couronne dans un environnement agréable.
Les remarques énnoncées ci-après sont à étendre aux autres spécificités de la ville comme les rues en escalier, les ruelles, les quais...







De nombreux chemins existent et sont ultilisés mais ne sont pas aménagés.







Vue sur la vallée de Liège depuis le haut du quartier Bressoux. Ce genre de point de vue mérite d'être mis en valeur.



Avenue W. Churchill

La plupart de ces chemins débouchent sur une voie à grande vitesse, dépourvue d'aménagements pour le piéton.

Coupures et déplacements

Liège centre

figure 10a

L'île de Liège centre est reliée aux autres îles piétonnes par un nombre limité de points de passage, notamment vers l'ouest et le nord, en raison d'un relief très prononcé et de la coupure des infrastructures (voies ferrées et autoroute). Ces points de passages obligés sont un des enjeux du plan piéton dans la mesure où ils sont les maillons d'itinéraires du cabotage piéton dans une agglomération caractérisée par sa fragmentation. L'île centrale, de Liège concentre un maximum de générateurs piétons qui sont d'abord accessibles au départ des "exutoires" que sont les gares, arrêts de bus, sorties de parkings, ainsi que la passerelle Saucy. Ce secteur connaît aussi ses ruptures et coupures internes (relief, voies à fort trafic).

Légende :

- Coupure
- Point de passage condamné
- Point de passage obligé attractif
- neutre
- dissuasif
- Exutoires (bus, train, passerelle)
- Arrêts bus moins fréquentés
- Voies à forte/moyenne concentration commerciale
- Site générateur piétons (écoles/administratif)
- Site générateur piétons (hôpital/commercial)

N

0 100 300 500m

Echelle : 1/10 000 Réalisé au moyen de : IGN

Légende :

- Coupure
- Point de passage condamné
- Point de passage obligé attractif
- neutre
- dissuasif
- Exutoires (bus, train, passerelle)
- Arrêts bus moins fréquentés
- Voies à forte/moyenne concentration commerciale
- Site générateur piétons (écoles/administratif)
- Site générateur piétons (hôpital/commercial)

B

P

N

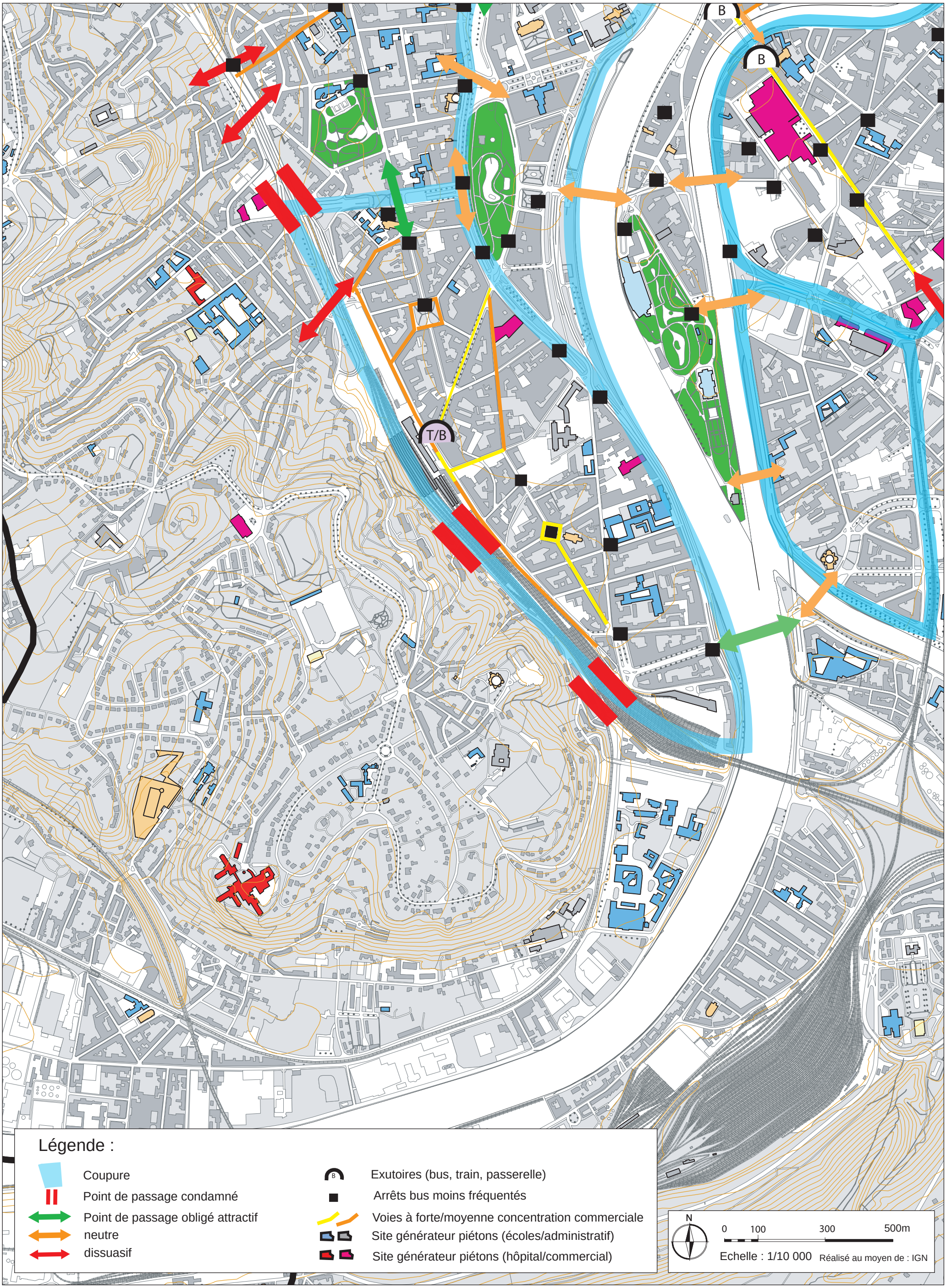
0 100 300 500m

Echelle : 1/10 000 Réalisé au moyen de : IGN

Coupures et déplacements

Avroy - Botanique - Guillemins

figure 10c



Coupures et déplacements

Fétinne

figure 10d

Légende :

- Coupure
- Point de passage condamné
- Point de passage obligé attractif
- neutre
- dissuasif
- Exutoires (bus, train, passerelle)
- Arrêts bus moins fréquentés
- Voies à forte/moyenne concentration commerciale
- Site générateur piétons (écoles/administratif)
- Site générateur piétons (hôpital/commercial)

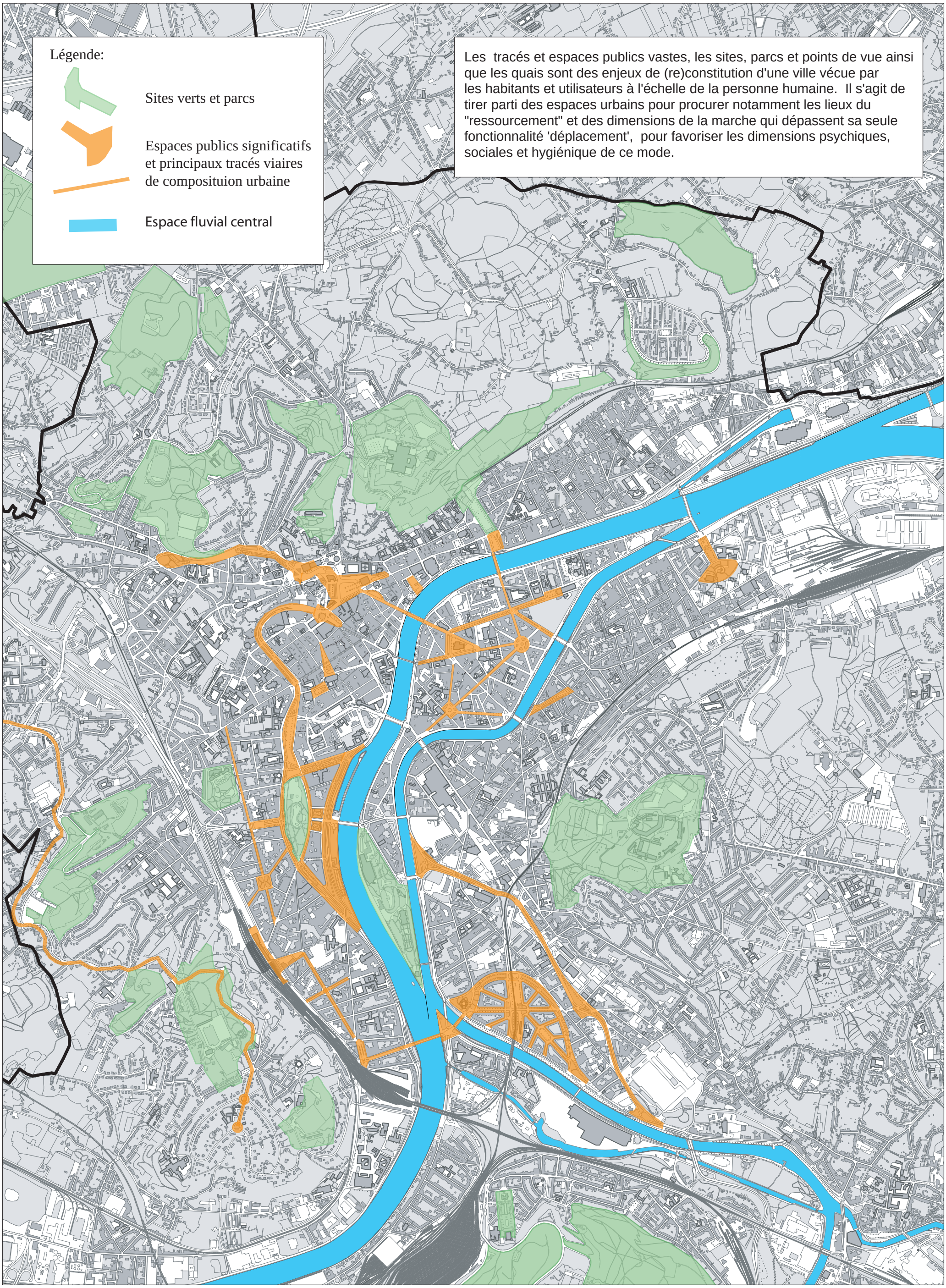
N

0 100 300 500m

Echelle : 1/10 000 Réalisé au moyen de : IGN

Patrimoine des espaces

figure 11



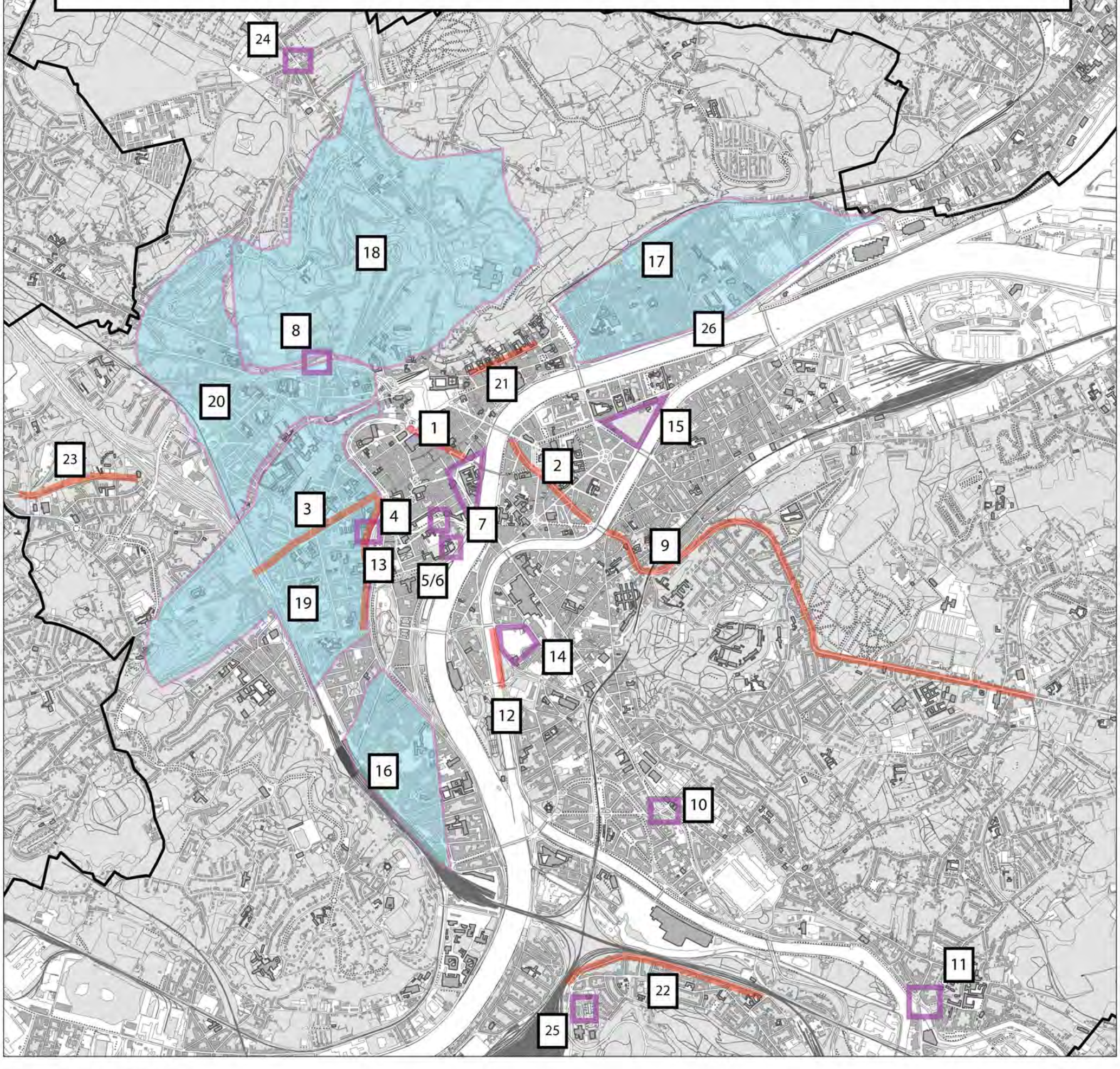
Projets à venir (état de connaissance au printemps 2003)

figure 12

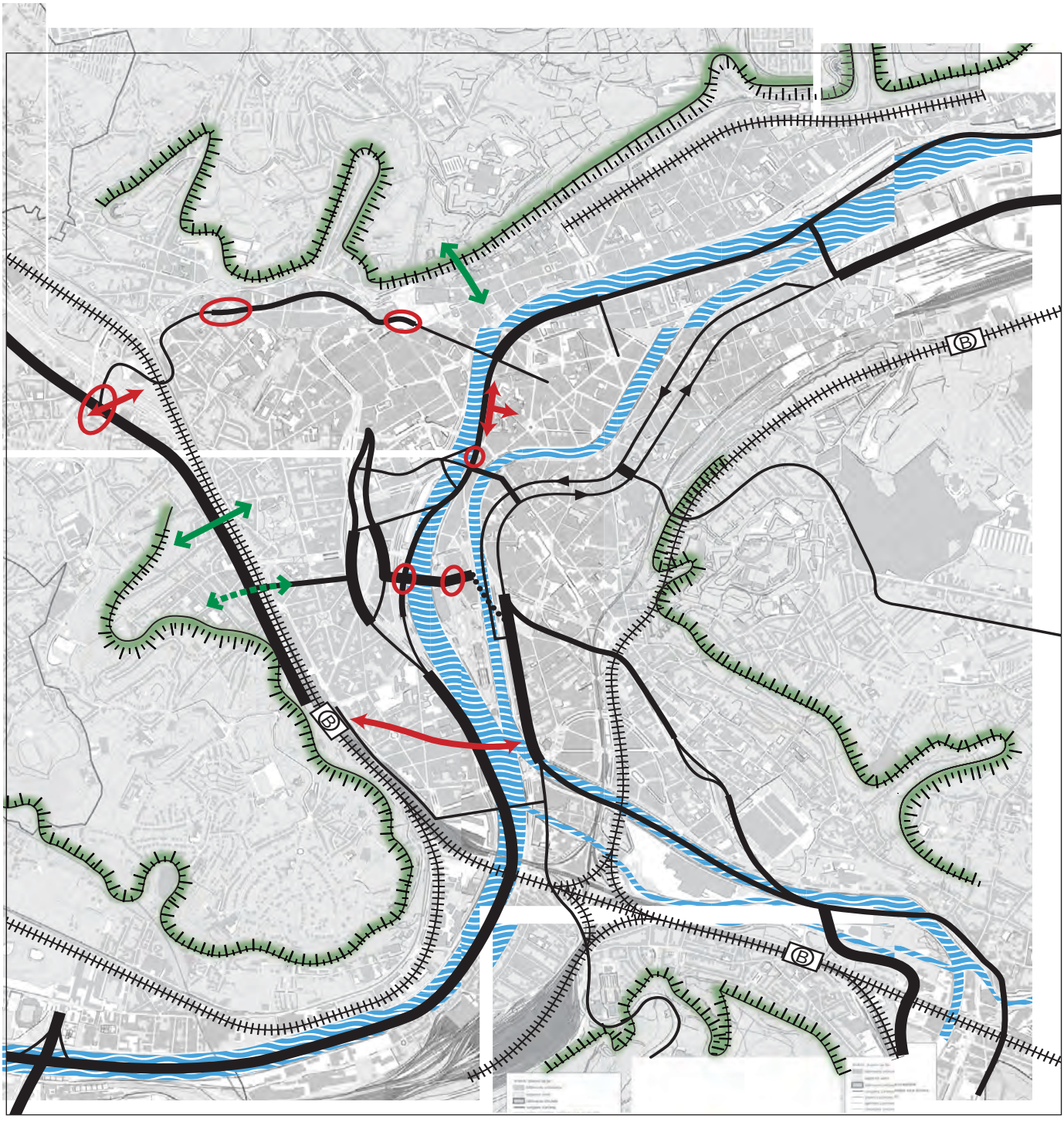
De nombreux projets en cours de réflexion ou d'élaboration, dont certains sont déjà au stade de l'exécution, seront l'occasion de mettre en pratique les principes proposés par le plan piéton de la Ville de Liège, de manière à ce que celui-ci produise des effets à court et moyen terme.

1. Rue Léopold (SRWT-MET), travaux programmés.
2. Rue Puits-en-Sock : réflexion en cours.
3. Rue St-Gilles : réaménagement en trois phases.
4. Carrefour Avroy / Destenay, travaux.
5/6. Chiroux : carrefour à redessiner.
7. Cockerill-XX Août, quai : mise à double sens du quai, réaménagement des espaces publics.
8. Fontainebleau : station TEC en surface.
9. N3 : feux et sites propres TEC (SRWT, MET).
10. Place Ista : régulation des feux.
11. Chênée, place Willems, projet à l'étude.
12. Quai Mativa : réaménagement du quai (MET).
13. Boulevard d'Avroy : réaménagement par sections.
14. Cité de l'audiovisuel au Langdoz ?
15. Projets à Bavière (sports, logements).
16. PCA Guillemins incluant réflexion espace public.
17. Plan de circulation du quartier St-Léonard.
18. Plan de circulation du quartier Ste-Walburge.
19. Plan de circulation du quartier St-Gilles.
20. Plan de circulation du quartier Ste-Marguerite.
21. Rue Hors - Château.
22. Rue Val - Benoît.
23. Rue de l'espérance.
24. Carrefour Visée Voie - Chée de Tongres.
25. Théâtre de Verdure (SRWT).
26. Quai St-Léonard.

+ Itinéraires PMR (2004 / 2005).
+ Itinéraires Plan Communal des Itinéraires Cyclables (2004 / 2005).
+ Rénovation des escaliers (2004, cibles en cours de définition).



Principales coupures pour le piéton



Légende:

Coupures

- *relief*
- *cours d'eau*
- *voies chemin de fer*

Voies TI

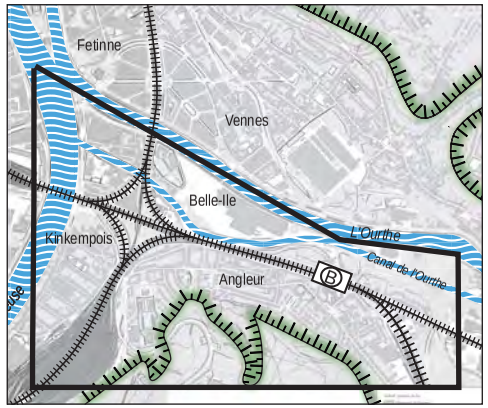
- *1 voie avec 10 000 Véh./j*
- *2 voies avec + de 20 000 Véh./j*
- *3 voies avec + de 15 000 Véh./j*
- *2 voies avec + de 30 000 Véh./j*
- *3 voies avec + de 25 000 Véh./j*
- *4 voies avec + de 15 000 Véh./j*
- *4 voies avec + de 35 000 Véh./j et > 4 voies*

Analyse

- *liaison piétonne existante*
- *liaison piétonne existante à améliorer*
- *liaison piétonne manquante*
- *carrefour difficile*

DEMARCHE D'ANALYSE D'UN QUARTIER

1 Localisation et situation



Caractéristiques

- Habitat
- Emplois
- Surface
- Infrastructures
- Distance par rapport au centre ville

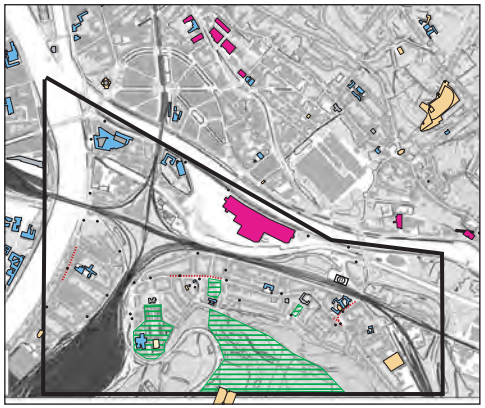
Continuités piétonnes

- Existantes
- A améliorer : levée des obstacles majeurs
- A mettre en valeur
- LIaisons à créer

Barrières principales

- Localisation et types de barrières à l'intérieur du quartier et en liaison avec les quartiers voisins

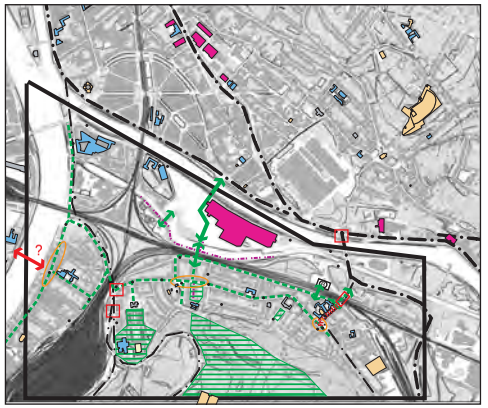
2 Les générateurs piétons



Localisation des générateurs piétons

- Ecoles (primaires, secondaires et universités)
- Hôpitaux et cliniques
- Homes
- Centres commerciaux, grands magasins
- Rues commerçantes
- Installation sportive
- Bâtiments culturels (théatre, cinémas, salles de spectacles, musées)
- Parcs
- Parkings publics importants
- Gares
- Arrêts TEC
- Bâtiments de culte

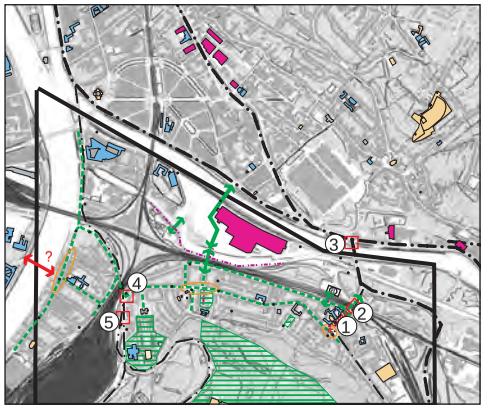
3 Itinéraires de connexion



Indications des connecxions entre les générateurs piétons

- A l'intérieur du quartier
- Pour relier les quartiers voisins

4 Les interventions



Indication de l'ensemble des projets

- Localisation des projets et intégration dans le cadre des projets routiers, de développement urbain et d'aménagements spécifiques liés aux PMR, aux TEC ou autres

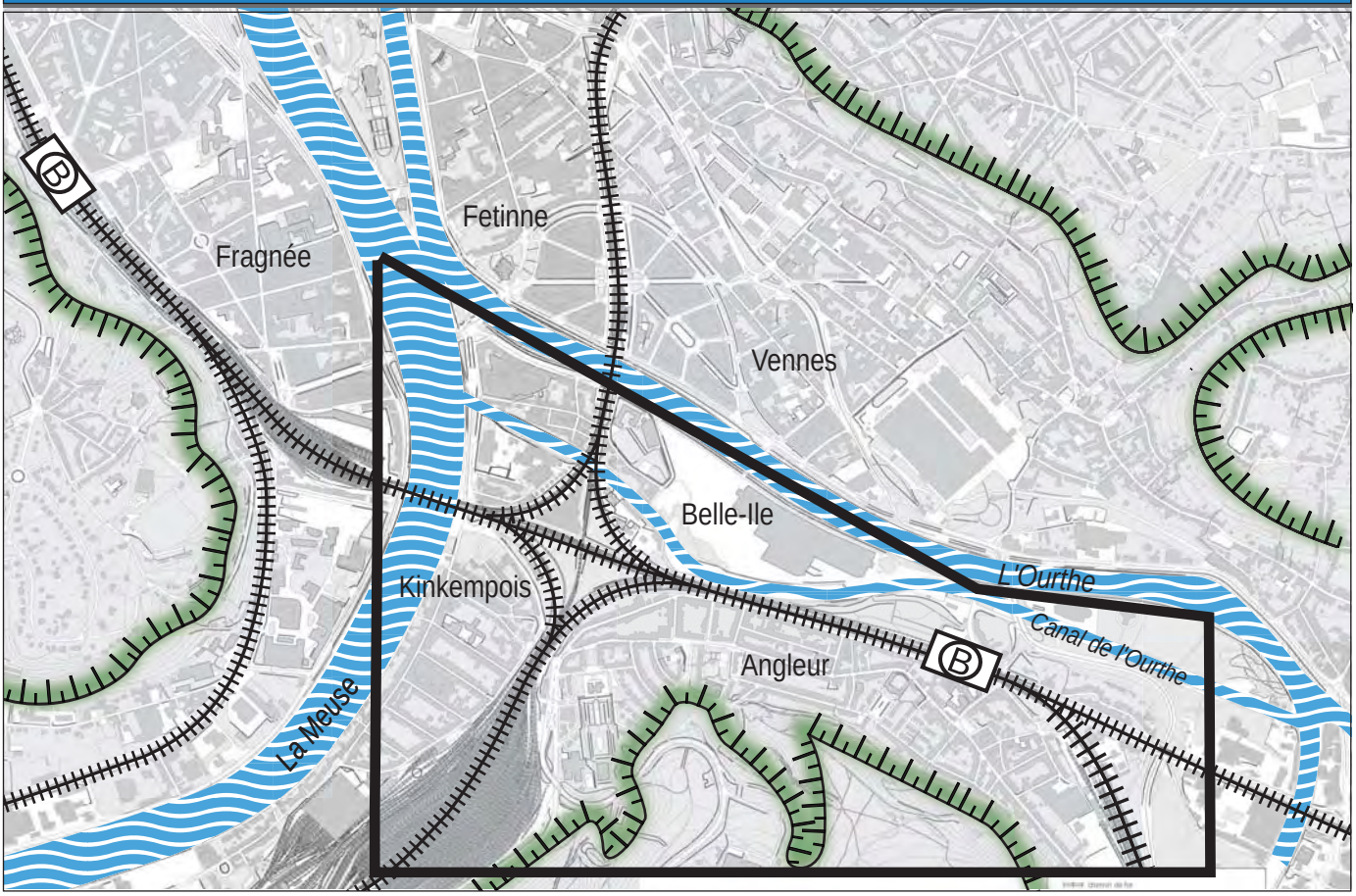
Définition des priorités et classement des projets

- Mesures prioritaires: indispensables pour la sécurité et réalisables à court terme
- Mesures secondaires : projets d'embellissement, structuration plus large du réseau

Etude de projets

- Justification et faisabilité de chaque projet proposé (projet de détails ne faisant pas l'objet de la phase 1 d'étude de mise en place du plan piéton)

QUARTIER ANGLEUR-KINKEMPOIS - Localisation



Caractéristiques

Quartiers situés au sud de la ville de Liège, enclavés entre la Meuse (Ouest), le canal de l'Ourthe, l'Ourthe (Nord) et les bois de St-Jacques (Sud)

- Habitat moyennement dense : environ 6'600 habitants
- Emplois : (à préciser)
- Scolaires : pôle scolaire d'environ 1'700 élèves (secondaire) et environ 700 élèves (primaire)
- Surface : env. 150 ha
- Infrastructures: infrastructure ferroviaire fortement présente et consommatrice d'espace : "échangeur" ferroviaire, gare de triage, gare voyageurs d'Angleur
- Distance par rapport au centre ville : entre 3 et 3,5 km en moyenne, selon une trajectoire directe correspondant plus ou moins au trajet de la Meuse

Barrières principales

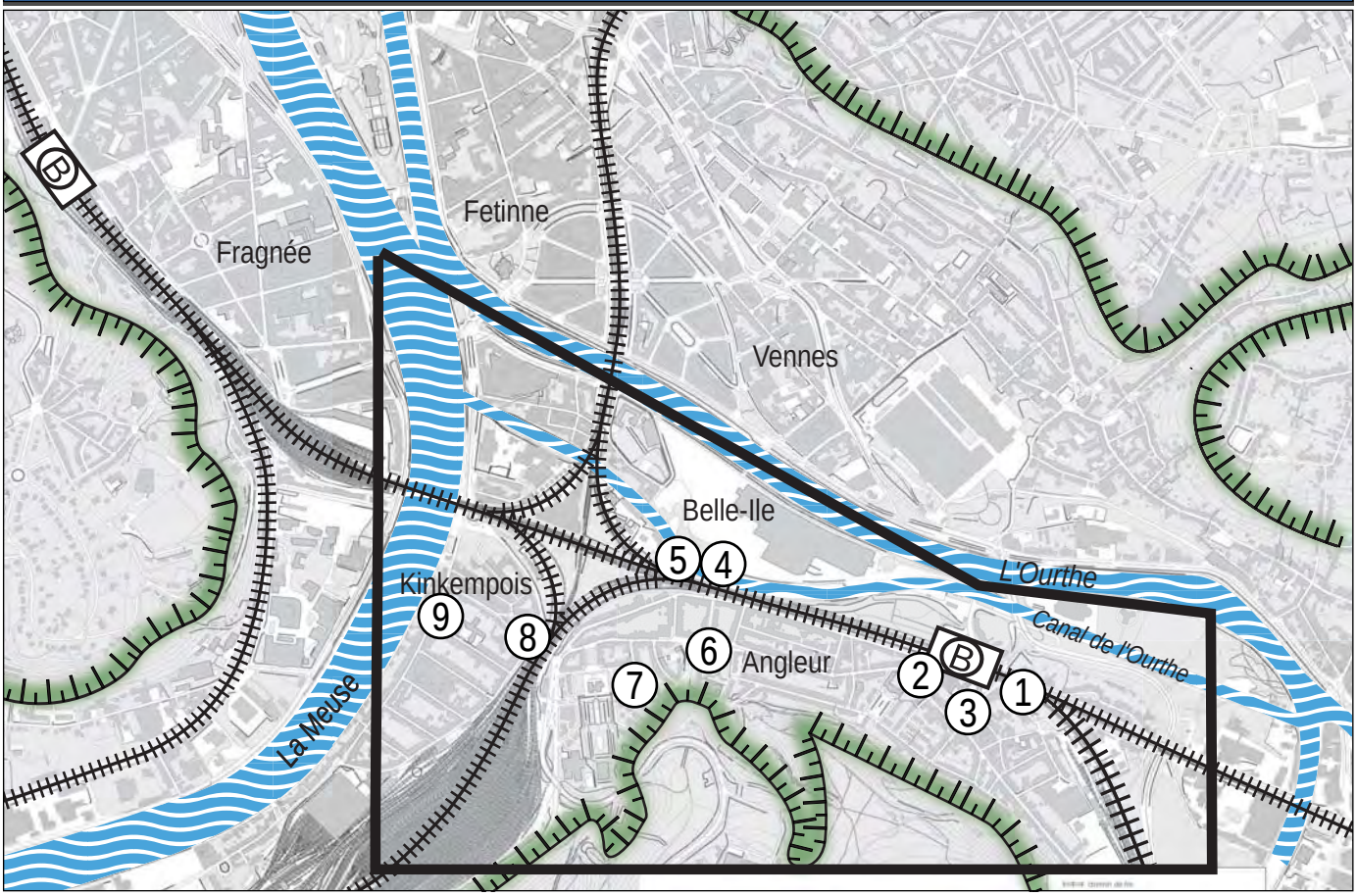
- Les voies de chemin de fer
- Le canal de l'Ourthe et l'Ourthe
- Topographie au sud (bois de St-Jacques)

Continuités piétonnes

- Par rapport aux quartiers environnants :
  - La liaison entre Angleur et Belle-île, séparés par le canal de l'Ourthe, est assurée par deux traversées : par le sous voie de la rue Vaussale et de la rue Dunant permettant de traverser les voies ferrées puis de prolonger la continuité par des ponts traversant le canal.

    Au-delà, la continuité de ces traversées se prolongent sur Vennes par des ponts traversant l'Ourthe
  - La liaison entre Angleur et Val-Benoît et Fragnée-Guillemins est difficile et ne peut s'effectuer que par le pont de Fragnée
- A l'intérieur du quartier
  - La rue Vaudrée, aménagée et modérée en faveur des piétons, assure l'essentiel des déplacements Est-Ouest à l'intérieur d'Angleur
  - Les rues Dunant et Vaussale se prolongeant de part et d'autre (vers les hauteurs du bois de St-Jacques au sud et vers l'Ourthe au Nord) sont les liaisons Nord-Sud principales
  - La rue de Renory puis le quai Wauters assurent la liaison Sud-Nord du secteur de Kimkenpois situé côté Meuse
  - La liaison entre Angleur et Kinkempois (Ouest des voies et Est des voies de chemin de fer) se fait par l'unique passage de la rue Condroz empruntée par un trafic important

QUARTIER ANGLEUR-KINKEMPOIS - Localisation des photographies



Diagnostic photos Angleur



1. Angleur: Passage sous voie rue Vaussale : un des accès principal pour relier la gare, Belle île et la zone Vennes: les traversées piétonnes et les cheminements doivent être améliorés aux deux carrefours d'accès du sous voie et dans le passage.



2. Angleur: Rue du Val-Benoît: accès direct aux quais et à la gare d'Angleur, aménagement d'éléments de modération (stationnement alterné)



3. Angleur: Rue Vaussale: un des axes principal du quartier sur lequel se situent des écoles, l'église, quelques commerces et débouchant sur un carrefour de convergence-point de centralité du quartier (place-parking, commerces).

   Cet axe est insuffisamment sécurisé : le trafic est relativement important avec un flux de camions non négligeable. A l'heure d'entrée, sortie des écoles, des traversées sauvages et du stationnement sur trottoir sont constatés, alors qu'un parking existe à proximité, sur la place. Cette situation renforce les conditions d'insécurité



4. Angleur: La liaison entre le quartier d'Angleur- Belle-île et au-delà Vennes est assurée par un cheminement piéton continu et traité. Le passage sous voie prolongé par une passerelle piétonne permet de franchir les obstacles du rail et du canal. Cette liaison principale se prolonge jusqu'à l'école au travers d'un petit parc.





5. Angleur: Traitement du cheminement piétonnier du canal de l'Ourthe avec cheminement généreux, en dehors du trafic



6. Angleur: Traitement du centre: rue Vaudrée aménagée avec des plateaux à chaque intersection



7. Angleur: Rue de quartier avec trafic de desserte calme, stationnement sur trottoir autorisé

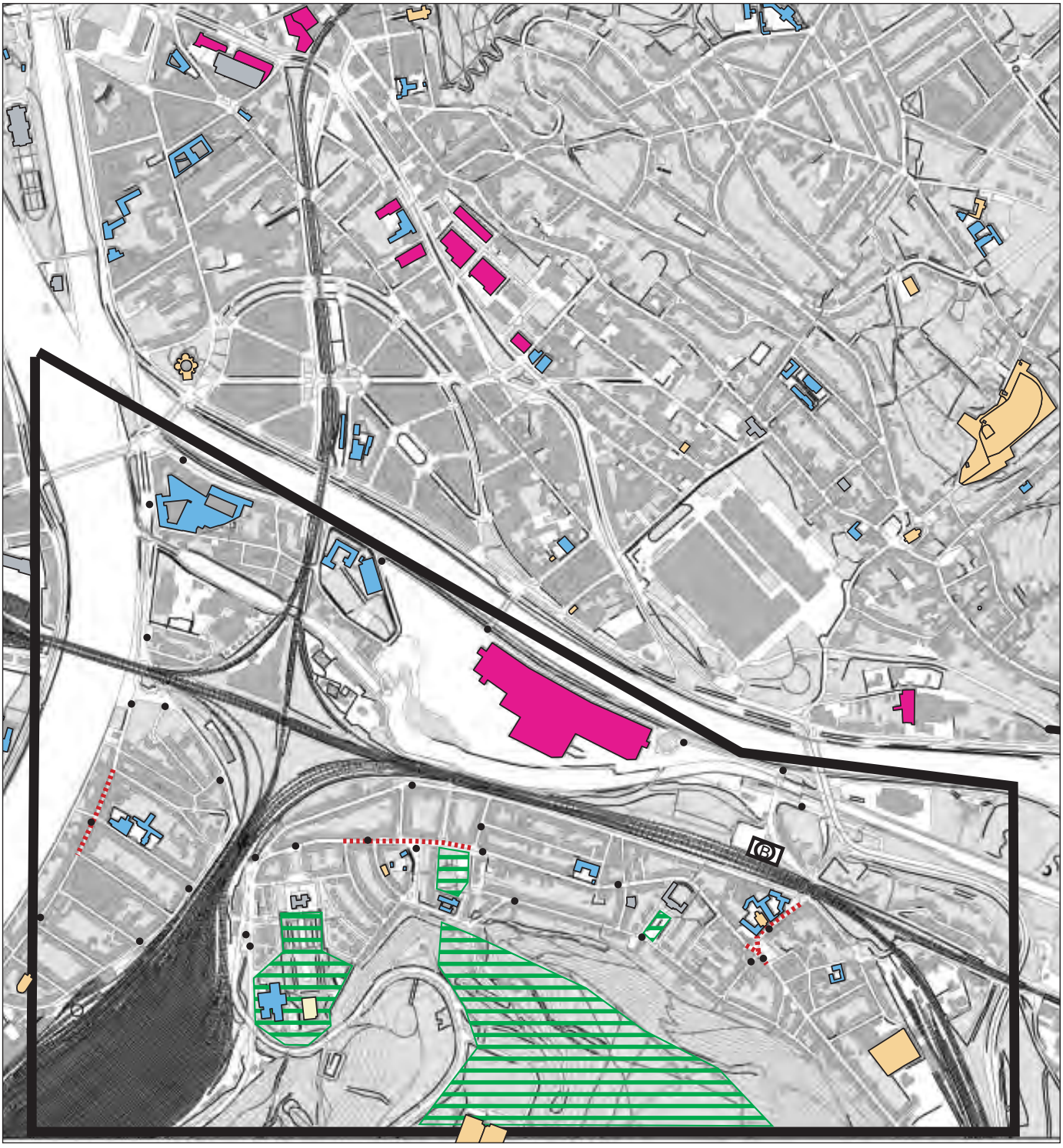


8. Kinkempois: Rue du Chêne : le secteur situé à l'Ouest des voies ferrées est moins bien traité et le trafic (sens unique) y est relativement important



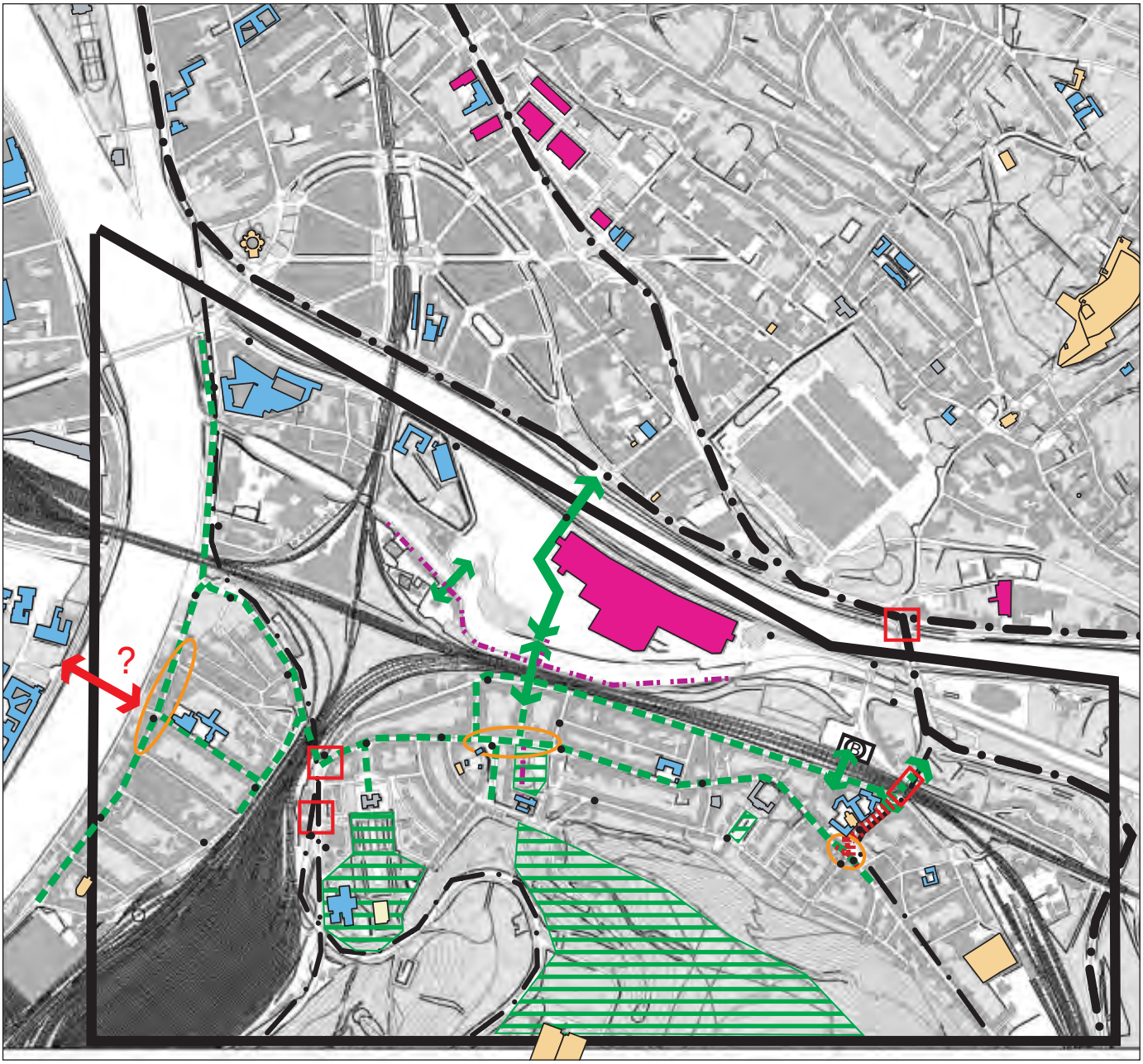
9. Kinkempois : Rue Renory : rue centrale avec commerces et cheminement d'accès à l'école

QUARTIER ANGLEUR-KINKEMPOIS - Pôles générateurs



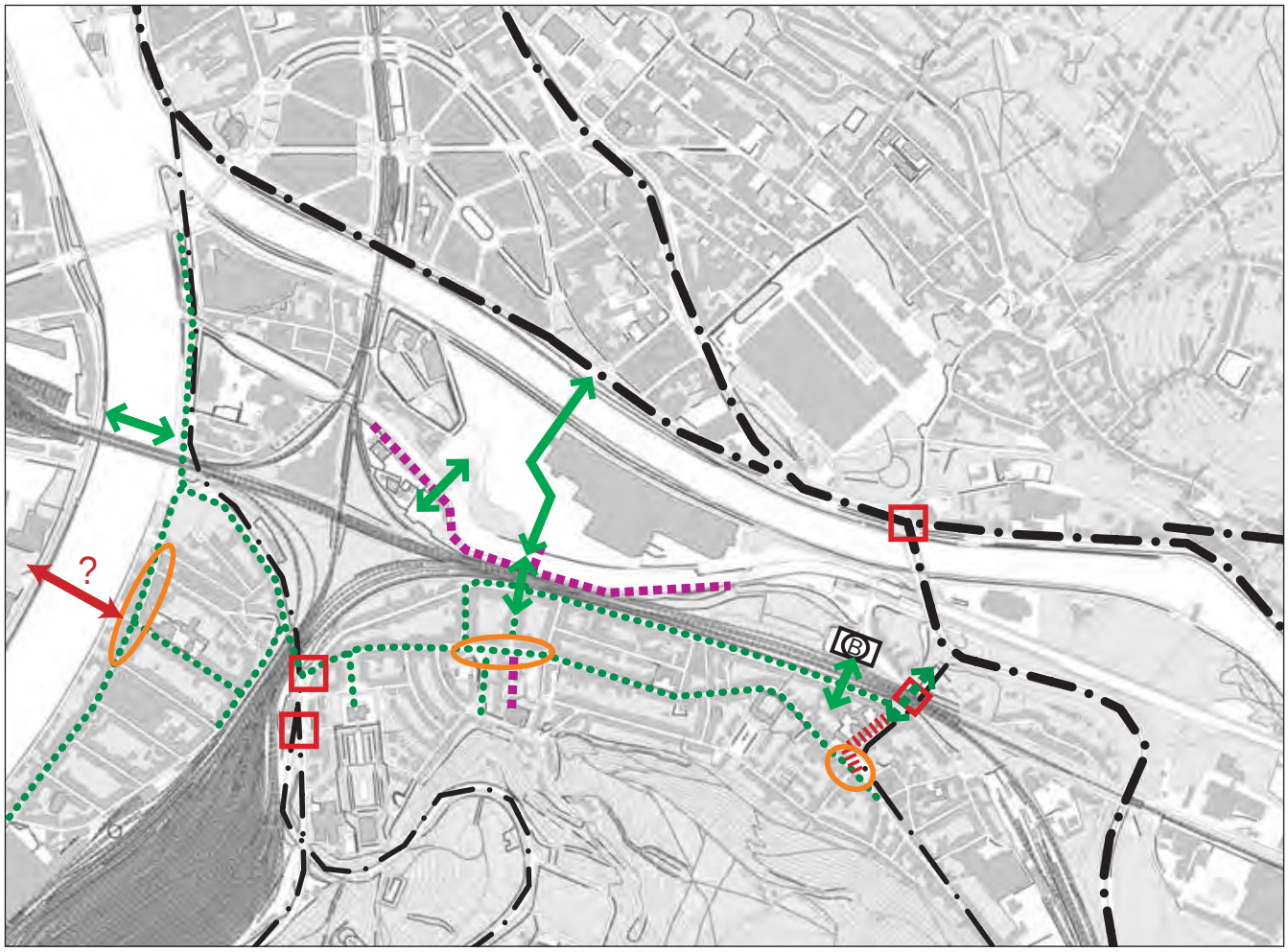
- hôpitaux
- écoles
- bâtiment commercial
- bâtiment sportif
- piscine
- tribune
- bâtiment religieux et cimetière
- bâtiment spécifique
- maison communale
- caserne pompier
- parc, square
- gare SNCB
- arrêt TEC
- rue commerçante

QUARTIER ANGLEUR-KINKEMPOIS - Analyse des cheminements



- cheminements piétons principaux
- cheminements piétons en site propre
- liaison existante
- liaison à améliorer
- liaison manquante
- carrefour difficile
- centralité de quartier
- axe à modérer et à aménager
- rues à fort trafic constituant des obstacles

Itinéraires de connexion



Légende:

- *cheminements piétons principaux*
- *cheminements piétons en site propre*
- *liaison existante*
- *liaison à améliorer*
- *liaison manquante*
- *carrefour difficile*
- *centralité de quartier*
- *axe à modérer et à aménager*
- *rues à fort trafic constituant des obstacles*

Cadrer la réflexion dans une vision stratégique de Liège

Le coeur de l'agglomération de Liège

en ses entités caractérisées du point de vue du promeneur et du piéton :

- la fourmilière piétonne du centre historique et commercial, domaine de prédilection du piéton en recherche d'animation urbaine;
- Outremeuse, quartier compact dont les tracés vastes et/ou droits sont la respiration paysagère de ses habitants. Leur valorisation est une création de richesse collective;
- l'extension des quartiers résidentiels du 19ème siècle, caractérisée par son park-system créé autour du site fluvial. Ce secteur peut devenir plus encore un lieu de convergence à l'échelle de l'agglomération.



Ancrer l'axe du Limbourg au centre-ville par un lien fort de transport public via St Lambert

La diagonale de la reconversion

La vallée de la Meuse en amont et en aval doit faire l'objet d'une transformation largement alimentée par les fonds publics. Cet effort portera logiquement sur l'image des sites et sur la mise à disposition des espaces à redévelopper. La base des infrastructures de déplacement, notamment par transport public, est déjà disponible.

Les contreforts résidentiels du coeur de l'agglomération peuvent renforcer leur attractivité par l'émergence d'espaces verts structurants, insérés dans un maillage vert récréatif qui met en évidence les qualités du site et utilise le patrimoine des voies étroites, des escaliers et des points de vue.

La diagonale du développement

Deux secteurs s'indiquent pour tirer parti d'une dynamique de développement présente et potentielle, à la faveur de l'offre en espace et en accessibilité, associée à leur image positive :

- l'axe Ste Walburge - chaussée de Tongres;
- la vallée de l'Ourthe entre la gare TGV et Chênée

Dans ces secteurs, la dynamique immobilière précède la planification. L'investissement public ressortit à l'encadrement des dynamiques, avant tout l'équipement en infrastructures de transport public ainsi qu'un aménagement qualitatif du cadre, au profit des fonctions de séjour et des modes doux.

Le "val du TGV", un axe de croissance à court et moyen terme qui nécessite une mise en valeur paysagère de l'Ourthe en même temps q'une antenne de transport public fort profitant aux quartiers voisins.