



LE TRAM DE LIÈGE

VECTEUR DE TRANSFORMATION URBAINE



Première sortie du tram – 20 août 2024

Une réalisation du Département de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire
Photographies : J.-P. Ers – M. Flagothier – S. Bolland – G. Vlaminck
Impression : Centre d'impression et de numérisation (CIN) – Ville de Liège – avril 2026

INTRODUCTION



Telle une épine dorsale, la ligne de tram traverse Liège d'est en ouest, reliant différents quartiers, des gares, des parcs, des places publiques principales, des pôles économiques, culturels et scolaires majeurs de la ville.

Transport performant, confortable et moderne, il s'inscrit dans une dynamique de requalification et de reconquête de 50 hectares d'espace public, autrefois principalement dominés par la voiture, mais aujourd'hui mieux partagés et mis à disposition des riverains, piétons et cyclistes.

Cette formidable transformation s'accompagne d'une verdurisation ambitieuse, avec la plantation de centaines d'arbres, de massifs arbustifs et de plantes vivaces ainsi que l'engazonnement de nombreuses parties de la plateforme du tram. De ce fait, le projet rencontre des enjeux climatiques et d'enrichissement de la biodiversité.

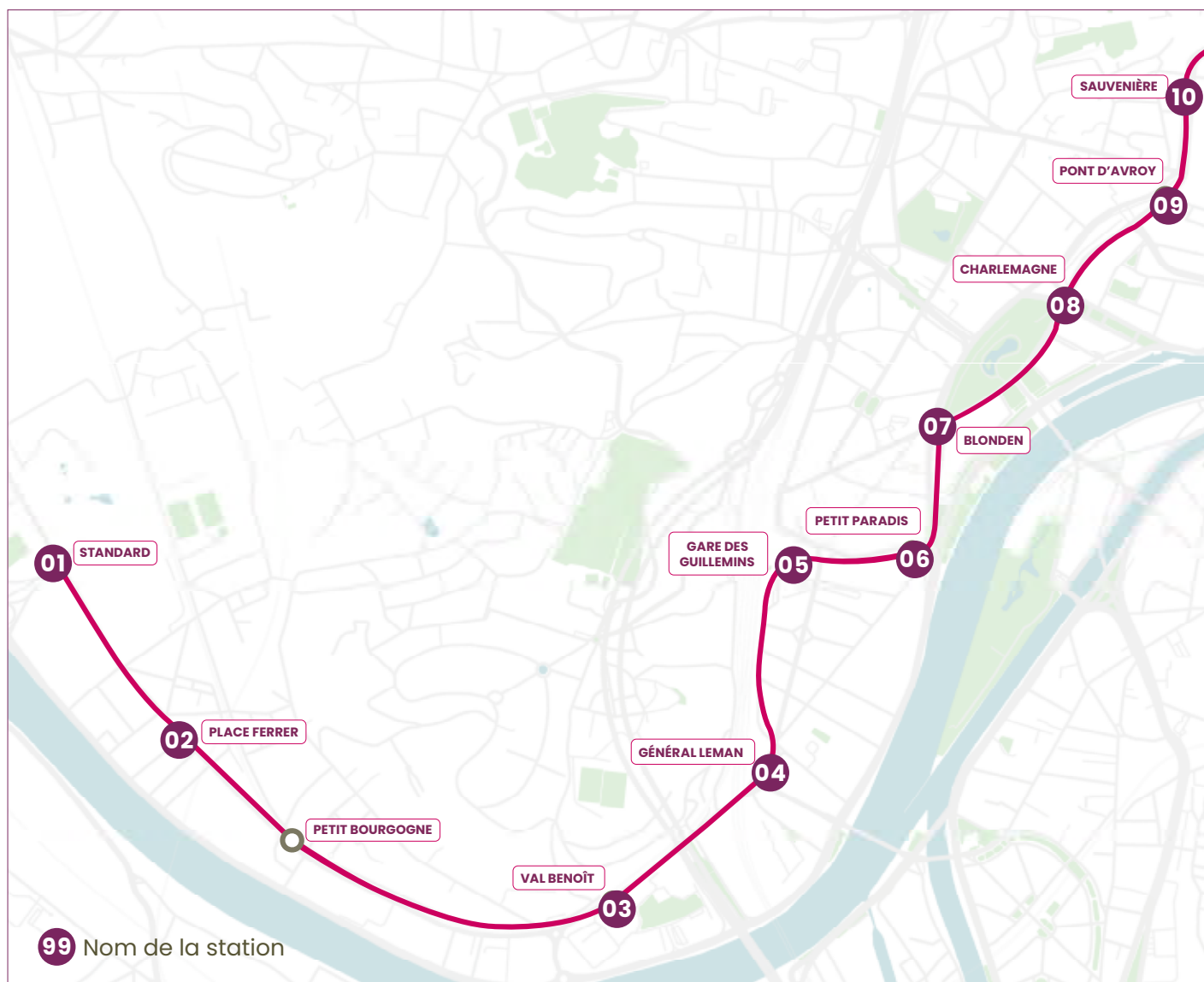
Mais le tram est également pensé comme un moteur de redéploiement urbain, autour duquel de nouvelles fonctions s'organisent, de nouveaux usages se développent et de grands projets sortent de terre.

Tous ces éléments visent à organiser une ville plus belle, dynamique et apaisée, avec un cadre de vie plus agréable, une attractivité renforcée et un lien social plus fort.

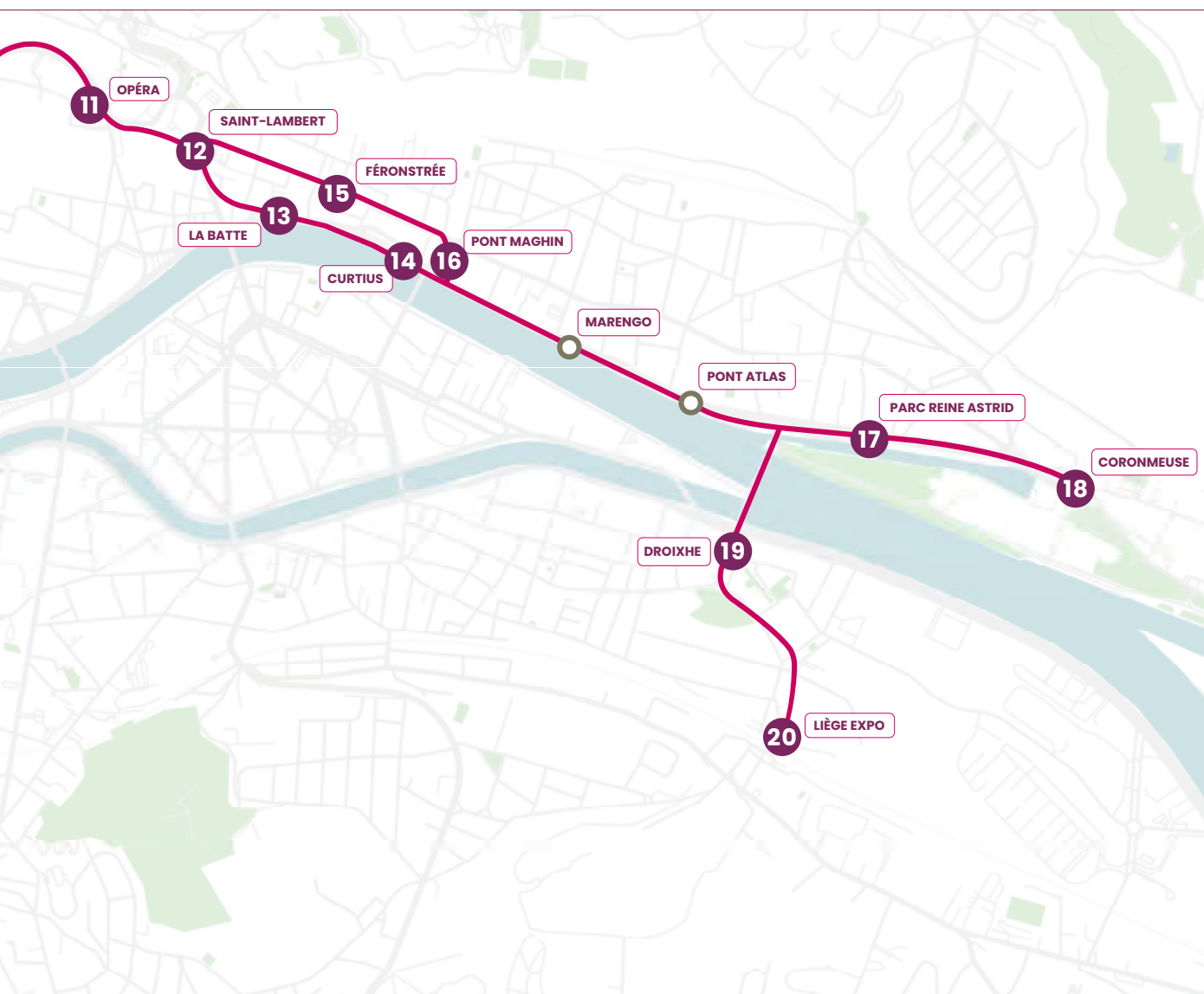
Cette brochure illustre les grandes métamorphoses urbanistiques des différents secteurs de la ville traversés par les 11,7 kilomètres de la ligne. L'attention se porte en particulier sur 20 stations, avec une sélection de photos qui comparent la configuration de ces lieux emblématiques avant et après les travaux.

C'est le témoignage d'une transformation, parfois difficile mais historique, de la Cité ardente ; au bénéfice des habitants, des usagers de la ville et des acteurs de la vie urbaine !

PLAN DU RÉSEAU



01 Standard	p. 6	04 Général Leman	p. 18	07 Blonden	p. 32
02 Place Ferrer	p. 10	05 Gare des Guillemins	p. 20	08 Charlemagne	p. 38
03 Val Benoît	p. 12	06 Petit Paradis	p. 28	09 Pont d'Avroy	p. 42
				10 Sauvenière	p. 46



11 Opéra	p. 48	15 Féronstrée	p. 66	18 Coronmeuse	p. 82
12 Saint-Lambert	p. 52	16 Pont Maghin	p. 70	19 Droixhe	p. 86
13 La Batte	p. 60	17 Parc Reine Astrid	p. 74	20 Liège Expo	p. 88
14 Curtius	p. 64				

AVANT – rue Ernest Solvay – oct. 2014



APRÈS – rue Ernest Solvay – avr. 2025



STANDARD

L'aménagement de la station a requalifié un terrain vague qui servait de parking le jour des matchs.

Cet emplacement a été choisi pour construire un parking-relais de 700 places, dans l'objectif de capter les automobilistes en provenance du Condroz et des espaces en amont de la Meuse, pour les inciter à prendre le tram plutôt que la voiture pour accéder au centre-ville.



Station Standard, vue vers Place Ferrer : au pied du terril se localisent le P+R de 700 places, la station et le terminus pour la ligne - avr. 2025



AVANT - rue Ernest Solvay - juill. 2019



APRÈS - rue Ernest Solvay - juin 2025

AVANT - rue Ernest Solvay - juill. 2019



APRÈS - rue Ernest Solvay - avr. 2025



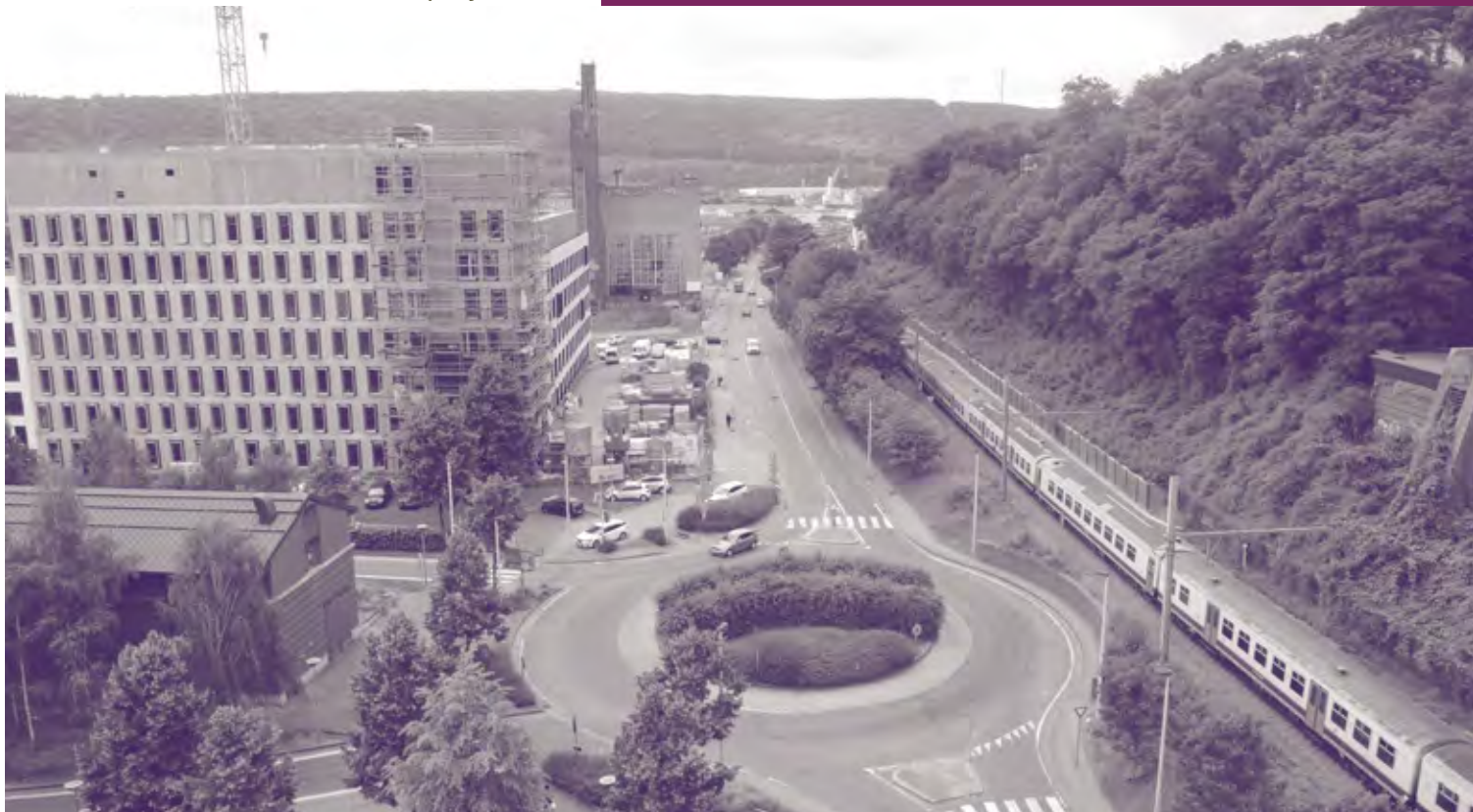
PLACE FERRER

La station « Place Ferrer » est implantée au cœur du quartier de Sclessin. La rue Ernest Solvay a été remaniée de façade à façade suite à l'arrivée du tram. Ces aménagements contribuent à faciliter la circulation du tram et à pacifier la rue pour améliorer le cadre de vie de ses habitants.

La voirie carrossable est maintenant traitée en sens unique vers Liège, avec des boucles de circulation organisées à partir des quais pour accéder au cœur des quartiers. La station constitue en elle-même un « bouchon » qui empêche le passage des véhicules d'un côté à l'autre afin de supprimer le trafic de transit.

Vu l'étroitesse de la voirie, les abris pour passagers n'ont été placés que d'un seul côté.

AVANT - rue Ernest Solvay - juill. 2019



APRÈS - rue Ernest Solvay - juin 2025



VAL BENOÎT

La station « Val Benoît » est implantée en lien direct avec les développements réalisés ou en cours sur le site du Val Benoît.

Son positionnement à proximité du passage sous les voies de chemin-de-fer facilite la connexion vers le tram pour les riverains de la rue Côte d'Or et de la colline de Cointe.

L'espace public est entièrement remanié avec une importante végétalisation. Les accès aux bâtiments du nouveau campus du Val-Benoît sont réorganisés.



Rue Ernest Solvay vers Val Benoît – avr. 2025



Station Val Benoît – avr. 2025



AVANT – Giratoire Stévar – août 2019



APRÈS – Giratoire Stévar – juin 2025

FOCUS



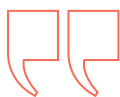
LA REQUALIFICATION DE L'ANCIEN CAMPUS DU VAL BENOÎT

Site du Val Benoît - avr. 2025

Le site du Val Benoît est un ancien campus universitaire de 9 hectares, aménagé au cours des années 1930 à l'entrée sud de la Ville.

Suite au transfert des instituts sur le nouveau campus du Sart Tilman à la fin du 20^e siècle, un vaste programme de reconversion du site a été initié au cours des années 2000 ; notamment sous la coordination de la SPI. Le projet vise à réhabiliter les bâtiments modernistes emblématiques et à les compléter de

nouvelles constructions intégrées à la trame aérée du site. Une grande partie des surfaces est désormais dédiée à des activités économiques, ainsi qu'à des services publics, comme le Forem et la Province de Liège. La « Cité des Métiers » a pris place dans l'ancienne centrale thermo-électrique. Pour garantir une mixité fonctionnelle et une animation du quartier tout le long de la journée, 240 logements ont de plus été aménagés dans l'ancien institut de mécanique.



**FOCUS :
LA REQUALIFICATION DE L'ANCIEN CAMPUS DU VAL BENOÎT**



Institut de Génie civil
Espaces de travail partagés
Inauguration : 2016



Institut de Mécanique
Résidence en co-living
Inauguration : 2021



Centrale Thermo-électrique
Cité des Métiers
Inauguration : 2024



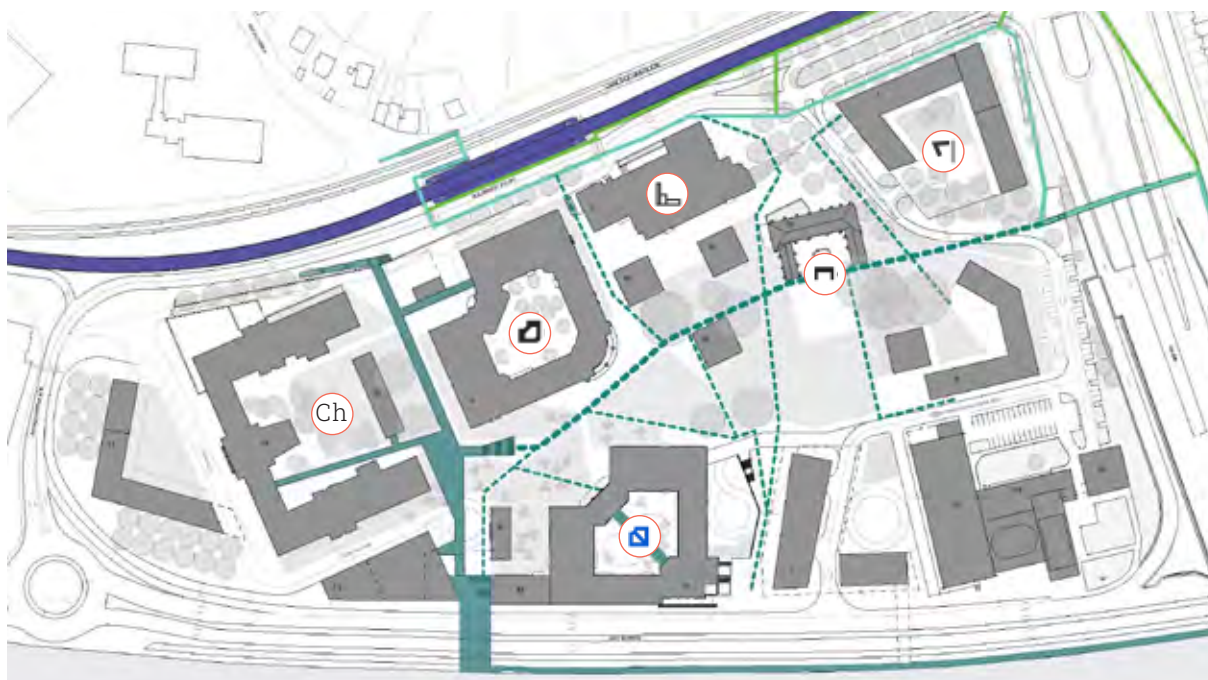
Institut de Chimie
Projet en cours



Abbaye
Centre de formation Forem
Inauguration : 2019



Renaissance
Centre de formation Corail et services de la Province de Liège
Inauguration : 2021



Masterplan de redéveloppement urbanistique - BAUMANS-DEFFET srl 2013 (extrait)



AVANT - place Gén. Leman - avr. 2019



APRÈS - place Gén. Leman - août 2025



GÉNÉRAL LEMAN

La station « Général Leman » est un important pôle d'échanges qui connecte le tram aux lignes de bus provenant des vallées de l'Ourthe et de la Vesdre. Son aménagement a dès lors été conçu pour faciliter le transfert modal, avec un passage direct de quai à quai entre bus et tram. Les usagers pourraient donc privilégier cette station plutôt que la station « Guillemins » où les distances de correspondance sont plus importantes. La station remplit par ailleurs un rôle important pour l'accessibilité des écoles situées dans le quartier de Fragnée.

À partir de cette place, l'alimentation du tram par lignes aériennes de contact est suspendue pour la traversée du quartier des Guillemins jusqu'à la station « Blonden ».

AVANT - station Guillemins - janv. 2020



APRÈS - station Guillemins - juill. 2025



GARE DES GUILLEMINS

Aménagée sur un côté du parvis de la gare, la station « Guillemins » fait partie d'un pôle multimodal majeur qui comprend aussi des cheminements piétons, des itinéraires cyclistes, de nombreuses lignes de bus, des liaisons ferroviaires nationales ainsi que des lignes internationales de trains à grande vitesse.

Cette station principale du réseau de transport borde l'esplanade d'un côté et un terrain de l'autre côté, qui accueillera prochainement un important développement immobilier. Le revêtement des sols et les plantations ont été conçus dans la continuité de l'aménagement qui existait déjà devant la gare, tout en permettant de renforcer la présence végétale dans l'espace public.



FOCUS

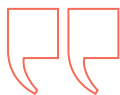
L'AXE GUILLEMINS - MÉDIACITÉ

La construction de la nouvelle Gare TGV de Santiago Calatrava, inaugurée en 2009, a permis aux autorités de développer une nouvelle vision d'aménagement pour le quartier : c'est le nouvel axe urbain perpendiculaire à la Meuse, qui relie la gare au parc de la Boverie et au complexe de la Média Cité. Elle vise à créer de vastes espaces de respiration dans un quartier fortement minéralisé, organiser de nouveaux cheminements, aménager

un parvis à mesure du monument que constitue la gare, recomposer les îlots bâtis et permettre le développement de grands programmes de logements, services et bureaux.

Grâce à d'importants investissements (illustrés par les photos en page de droite), le quartier présente aujourd'hui un nouveau visage et accueille le plus grand pôle de mobilité de l'agglomération.

Place des Guillemins et esplanade Simone Veil - mai 2025



FOCUS :
L'AXE GUILLEMINS - MÉDIACITÉ

Les aménagements se sont déroulés par phases successives (parvis de la gare, quais de Meuse, passerelle franchissant le fleuve), le projet de tram permettant de finaliser l'esplanade Simone Veil, entre la gare et la Meuse.

La transformation du quartier se poursuit aujourd'hui avec des projets marquants, en construction ou à l'étude, qui proposent plusieurs centaines de nouveaux logements, des fonctions d'animation (Horeca, commerces, services) et des nouvelles activités économiques avec un taux élevé d'emploi.

Le tram a ainsi contribué à la mise en œuvre de la vision de réaménagement, et il participe à la nouvelle identité du pôle des Guillemins.



Place des Guillemins - juill. 2001



Place des Guillemins - août 2010



Place des Guillemins - juin 2025





Parc de la Boverie

Tour des Finances

Paradis Express



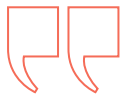
PETIT PARADIS

- Ligne de tram
- Projet urbanistique en cours ou à l'étude
- Espace public réaménagé avec le tram

Axe Gare des Guillemins - Boverie - Médiacité : une transformation urbaine majeure



Gare des Guillemins



AVANT - rue Paradis - avr. 2012



APRÈS - rue Paradis - sept. 2025

”



Passerelle La Belle Liégeoise vers la gare des Guillemins - juin 2025

AVANT – rue Paradis – févr. 2015



APRÈS – rue Paradis – août 2025



PETIT PARADIS

La station « Petit Paradis » est implantée le long de la rue Paradis, au bout de la nouvelle esplanade. Elle participe à l'aménagement global, avec une composition végétale spécifique et la présence d'une fontaine à jets.

Cet arrêt dessert les nouveaux immeubles résidentiels et de bureaux érigés à proximité. Il joue également un rôle important pour l'accessibilité au parc de la Boverie et de son musée, via la passerelle « La Belle Liégeoise ».



Station Petit Paradis - juin 2025

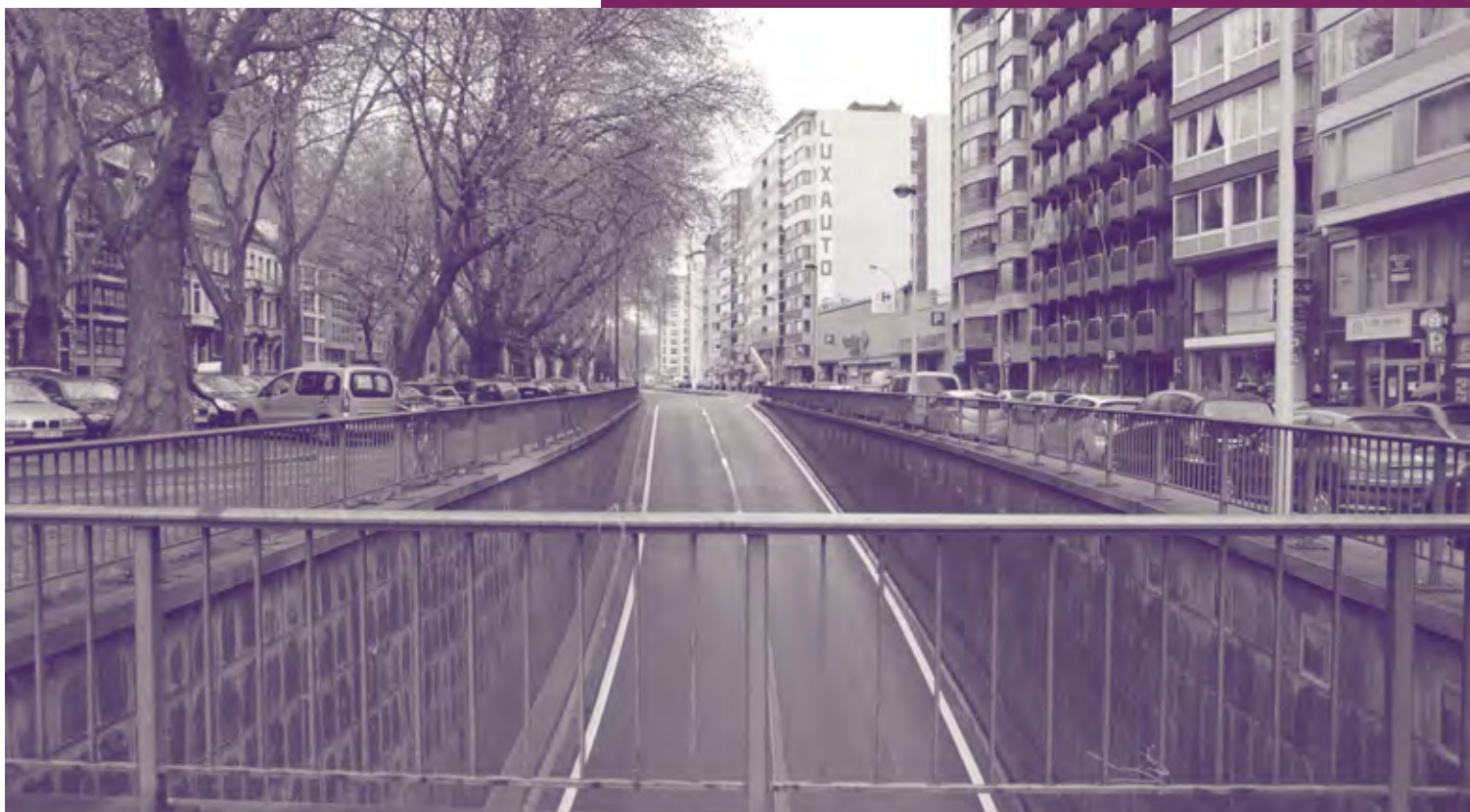


AVANT - avenue Blonden, vue vers Station Blonden - sept. 2016



APRÈS - avenue Blonden, vue vers Station Blonden - juin 2025
Les quais de Meuse ont fait l'objet d'une première phase de réaménagement en 2012.

AVANT - avenue Blonden - avr. 2012



APRÈS - avenue Blonden - sept. 2025



BLONDEN

La station « Blonden » est implantée à proximité du carrefour entre l'avenue Blonden et la rue des Guillemins, une artère à la fonction commerciale importante.

Elle a été aménagée au-dessus d'une ancienne « trémie » qui avait été remplacée par un tunnel dans le cadre des travaux de réaménagement des quais de Meuse au cours des années 2010.

Cette situation le long de la voirie a maintenu l'espace entre les platanes (à gauche de la photo) disponible pour l'aménagement d'un cheminement cyclo-pédestre particulièrement agréable, qui se prolonge jusqu'au Pont d'Avroy.

En direction du centre-ville, l'alimentation du tram par les lignes aériennes de contact reprend à partir de cette station.

FOCUS



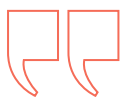
LA TRANSFORMATION DU PARC D'AVROY

Boulevard d'Avroy vers Station Pont d'Avroy – avr. 2025

L'aménagement de la ligne du tram sur l'avenue Rogier et le boulevard d'Avroy, le long du parc, a permis de réduire l'espace occupé par la voiture au profit de l'assiette verdurisée du tram. Le nombre de bandes de circulation a ainsi été réduit, la trémie dite « Charlemagne » a été supprimée, et l'espace autour de la statue de Charlemagne a été complètement rénové et agrandi.

La désaffectation du site propre bus a permis de transformer cet espace en un axe cycliste structurant entre le quartier des Guillemins et le centre-ville.

Ces aménagements ont donc contribué à améliorer le parc et à augmenter sa superficie.



FOCUS :
LA TRANSFORMATION DU PARC D'AVROY

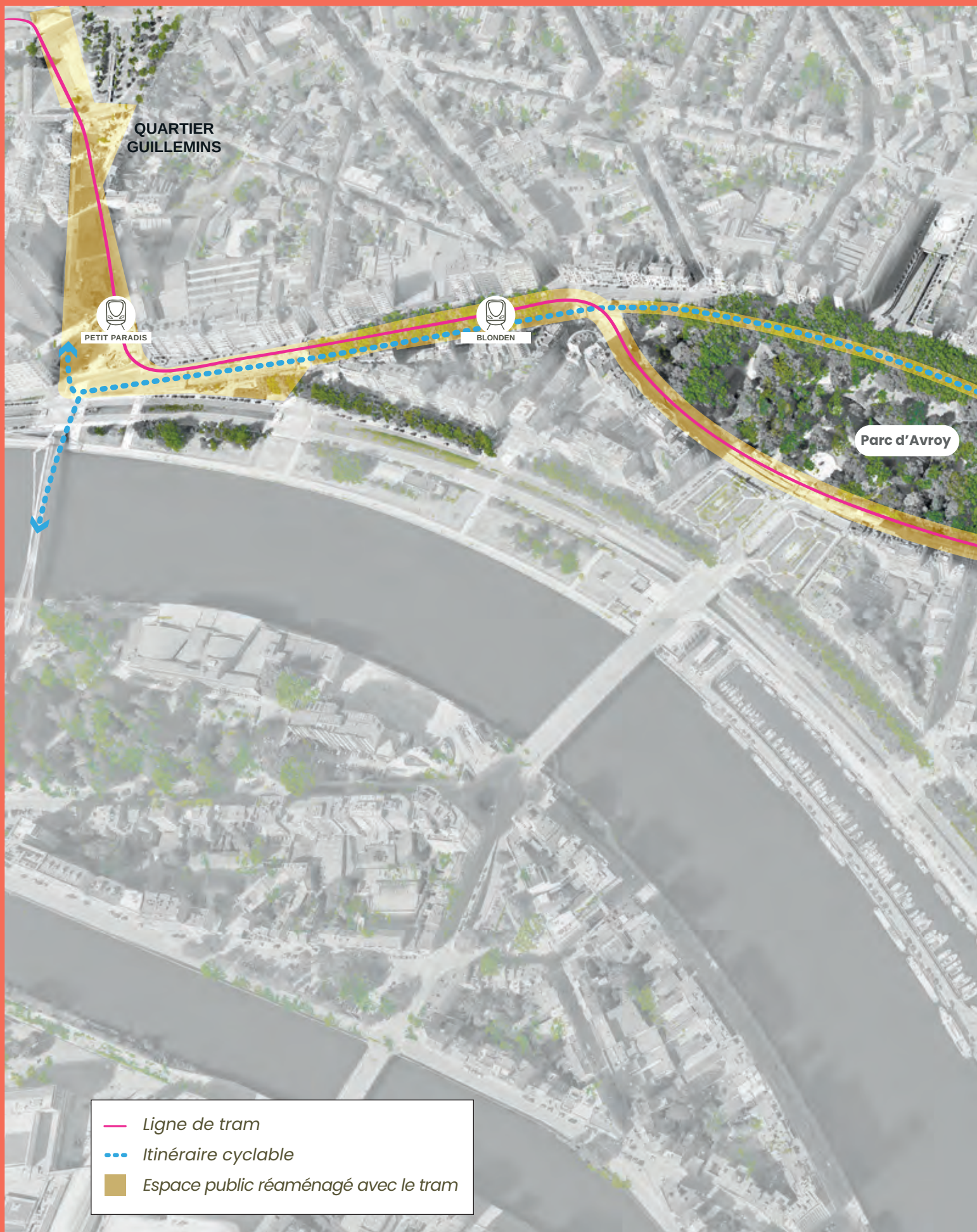


AVANT - avenue Blonden, vue vers Station Blonden - sept. 2019



APRÈS - avenue Blonden, vue vers Station Blonden - juin 2025





La transformation du Parc d'Avroy

Le tram permet de supprimer l'ancien site propre des bus sur le côté nord du parc d'Avroy, pour concrétiser un cheminement cyclable structurant entre la gare TGV et le centre-ville.

QUARTIER LAVEU



QUARTIER
SAINT-GILLES

CHARLEMAGNE

PONT DAVROY

CENTRE-VILLE



AVANT - boulevard d'Avroy - avr. 2019



APRÈS - boulevard d'Avroy - août 2025



CHARLEMAGNE

La station « Charlemagne » est positionnée dans l'axe du boulevard Piercot, au pied de la célèbre statue de l'empereur. Elle est construite au-dessus d'une ancienne trémie dont une partie est désormais occupée par une sous-station d'alimentation de la ligne de tram.

Les aménagements ont également porté sur la rénovation complète de la place autour de la statue, avec la suppression des voies de circulation qui traversaient l'espace et la pose d'un nouveau revêtement en pierres naturelles.



Boulevard d'Avroy, vue vers la Station Pont d'Avroy – avr. 2025

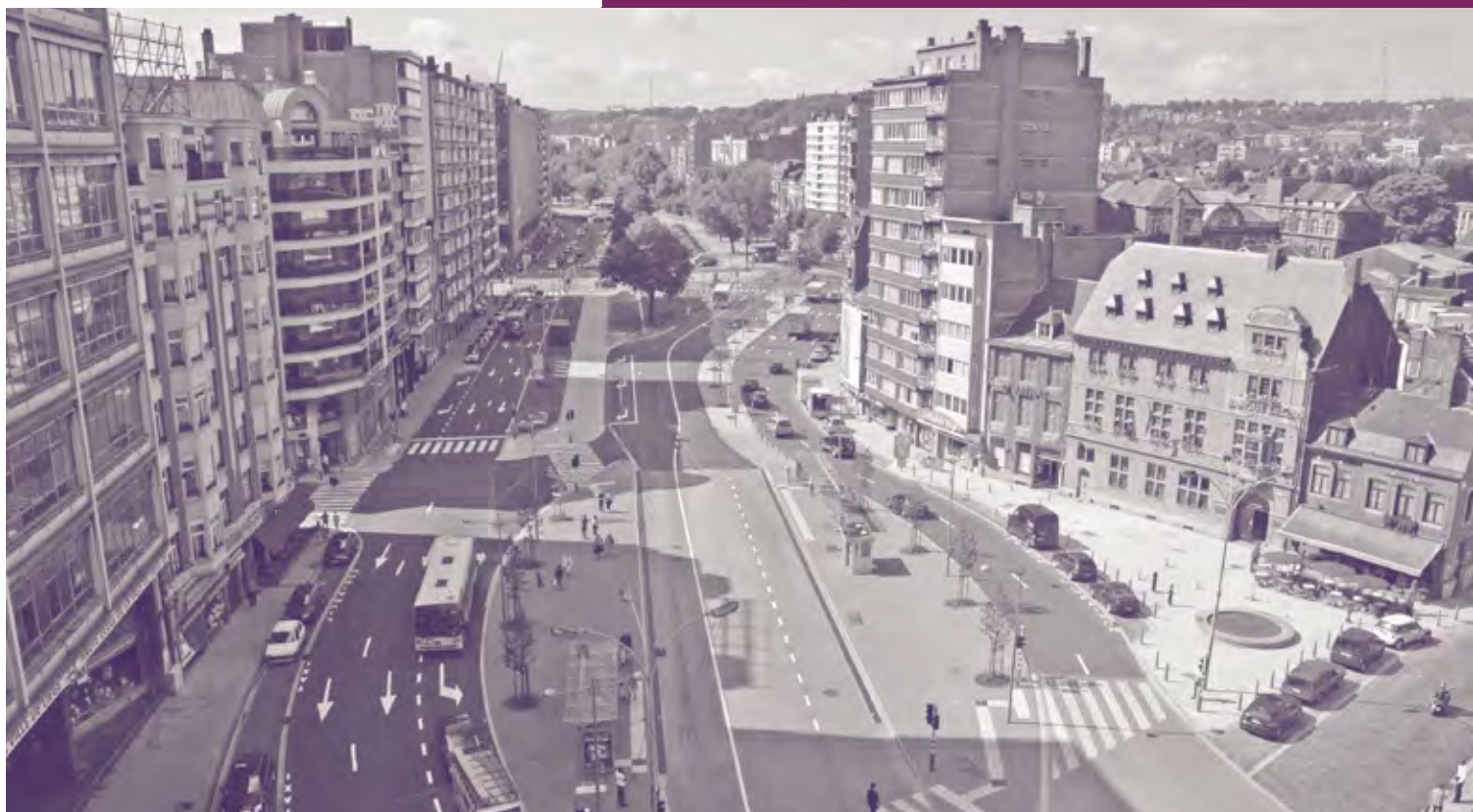


Statue équestre de Charlemagne – avr. 2025



Vue vers le Boulevard Piercot et la Meuse - juin 2025

AVANT – station Pont d'Avroy – juill. 2007



APRÈS – station Pont d'Avroy – mai 2025



PONT D'AVROY

La station « Pont d'Avroy » est l'une des plus fréquentées du réseau, puisqu'elle dessert directement l'hyper-centre commerçant et les nombreuses écoles du quartier Saint-Gilles.

L'arrivée du tram a nécessité une reconfiguration complète du carrefour. Autour de la station, les espaces artificialisés ont cédé la place à un vaste espace piétonnier végétalisé.

Dans ce contexte, le positionnement des « Ombrelles », une intervention artistique de Michel Léonardi présente sur le site depuis les années 2000, a été modifié afin de les mettre davantage en valeur.



AVANT – station Pont d'Avroy – avr. 2019



APRÈS – station Pont d'Avroy – mai 2025



Boulevard de la Sauvenière – juin 2025

AVANT - bd de la Sauvenière - juin 2019



APRÈS - bd de la Sauvenière - sept. 2025

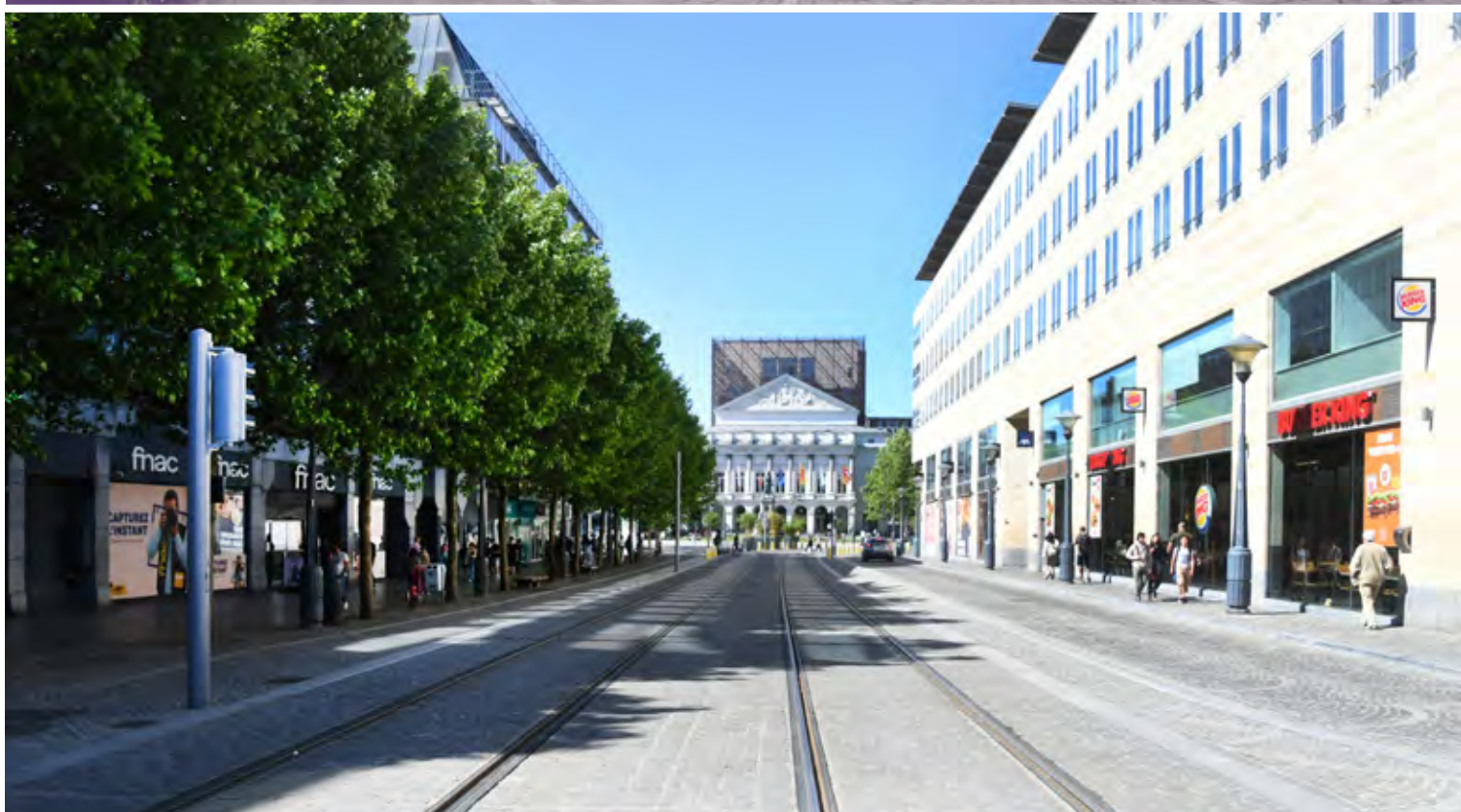


SAUVENIÈRE

Proche de la gare de Liège-Carré, la station « Sauvenière » dessert à la fois le quartier Saint-Gilles et le quartier festif du centre-ville. Elle est aménagée sur le boulevard de la Sauvenière, entre les rues Lonhienne et des Urbanistes du côté pair, ainsi que la rue de la Casquette et l'entrée de la place Xavier Neujean du côté impair.

Sa particularité est d'avoir été aménagée sur une longueur de 60 mètres pour générer un ensemble cohérent entre ces voiries perpendiculaires existantes. Les espaces plantés ont dû être entièrement révisés sur ce tronçon.

AVANT - rue Joffre - juill. 2019



APRÈS - rue Joffre - mai 2025



OPÉRA

La station « Opéra » est localisée à la fin du boulevard de la Sauvenière. Ce positionnement assez proche de la station « Saint-Lambert » vise à mieux répartir les usagers dans le cœur de ville. Elle sert par ailleurs de pôle d'échanges avec les lignes de bus dont le terminus est situé place de la République Française.

La station a été construite à l'emplacement de l'entrée du tunnel autrefois emprunté par les lignes de bus reliant la place Saint-Lambert. L'alimentation du tram par lignes aériennes de contact est également suspendue à partir de cette station pour la durée de la traversée du cœur historique, jusqu'aux stations « Curtius » et « Pont Maghin ».

La fermeture de la circulation automobile entre le boulevard de la Sauvenière et la place de la République Française a dégagé un vaste parvis piéton devant l'Opéra.



Place de l'Opéra et station Opéra - mai 2025



AVANT - place de l'Opéra - mai 2019



APRÈS - place de l'Opéra - juill. 2025

STATION PLACE SAINT-LAMBERT

AVANT – place Saint-Lambert – avr. 2017



APRÈS – place Saint-Lambert – avr. 2025



PLACE SAINT-LAMBERT

La station « Place Saint-Lambert » est la plus fréquentée de l'ensemble de la ligne. Elle constitue un pôle multimodal important, en lien avec les différents bus arrivant directement sur le site, mais aussi avec la gare des bus « Léopold » voisine, ainsi que la gare ferroviaire « Liège – Saint-Lambert » récemment réaménagée et dont une entrée est localisée à 250 mètres.

La station a été conçue « en creux », avec un revêtement en pierres naturelles pour maintenir une continuité esthétique avec le reste de la place. Les travaux ont été compliqués par la nécessité de descendre la dalle de plafond du parking situé en sous-sol afin de maintenir la planéité de l'espace public.

STATION PLACE SAINT-LAMBERT



AVANT - place Saint-Lambert - mai 2019



EN TRAVAUX - place Saint-Lambert - mars 2022

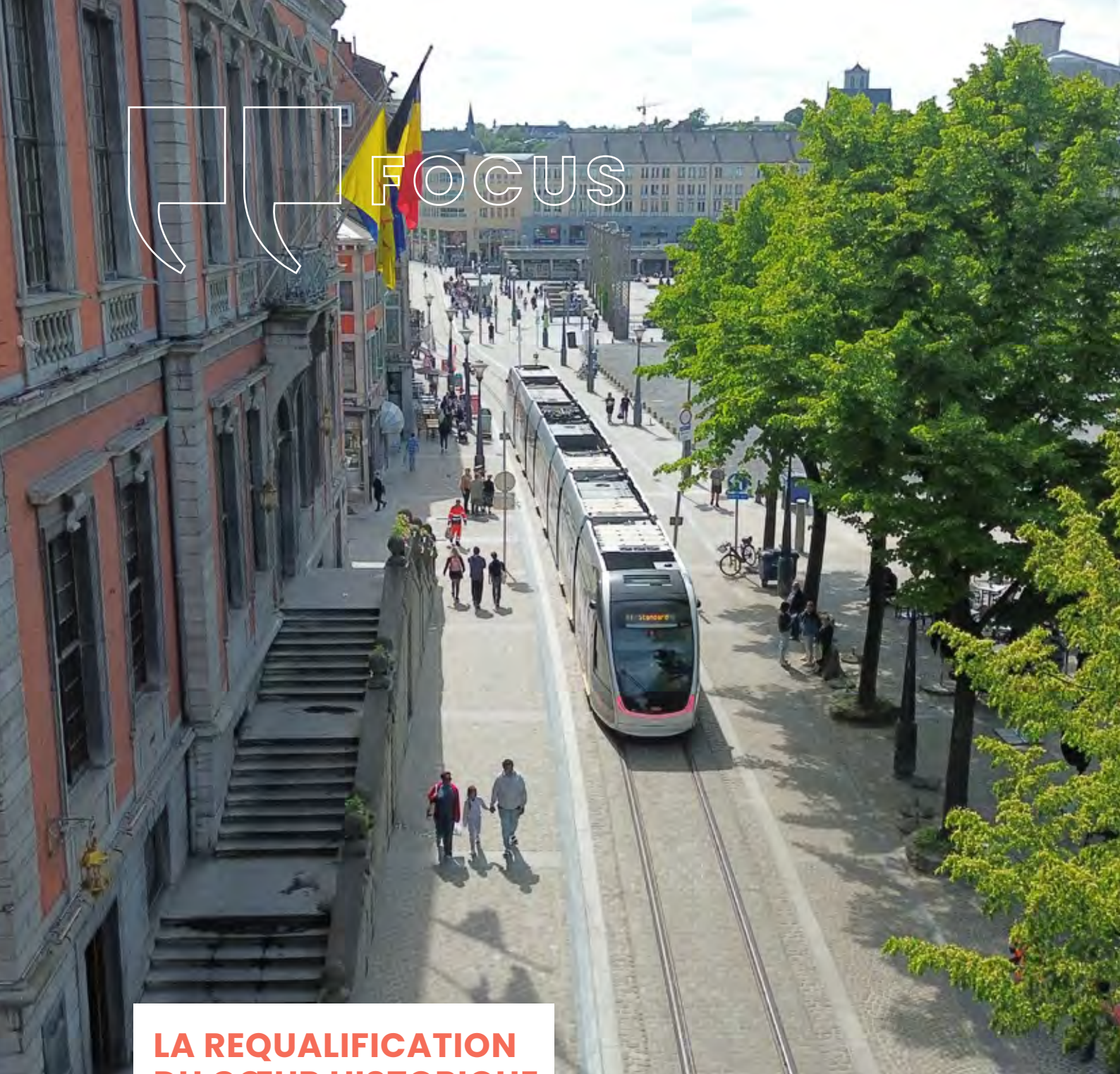


APRÈS - place Saint-Lambert - mai 2025



Place Saint-Lambert – mai 2025

FOCUS



LA REQUALIFICATION DU CŒUR HISTORIQUE

Place du Marché – mai 2025

L'arrivée du tram a profondément modifié la physionomie du cœur historique de Liège.

Plusieurs axes majeurs (En Féronstrée – place du Marché – rue de Bex – rue de la Cité) ont été transformés en zone piétonne. Les aménagements offrent une place prépondérante à la mobilité active (piétons et cyclistes) et créent un nouveau cadre de vie plus apaisé et agréable pour les riverains comme pour les commerçants HoReCa.

De nouvelles règles ont été mises en place pour garantir l'accès aux garages privés, assurer les livraisons des commerçants et maintenir l'accessibilité des parkings publics.

Certains espaces, comme la rue de la Cité, ont par ailleurs été dotés d'un éclairage nocturne conçu par la créatrice Isabelle Corten, afin de conférer une identité particulière aux lieux.



**FOCUS :
LA REQUALIFICATION DU CŒUR HISTORIQUE**



AVANT - rue de la Cité - juill. 2019



APRÈS - rue de la Cité - mai 2025





La requalification du cœur historique

Le tram s'accompagne d'une stratégie ambitieuse de piétonisation du quartier historique, autour de l'axe de la rue Féronstrée.



AVANT - La Batte - juin 2019



APRÈS - La Batte - mai 2025



LA BATTE

Les deux sens de circulation du tram se séparent dans leur traversée du cœur historique. Pour la direction venant de Sclessin et des Guillemins, la station « La Batte » dessert les nombreuses écoles du quartier, ainsi que les bureaux administratifs de la Ville de Liège. Elle est aussi le point d'arrêt pour les touristes qui souhaitent se rendre à la Maison du Tourisme installée dans l'ancienne Halle aux Viandes.

La station est positionnée sur la nouvelle promenade cyclo-pédestre créée le long de la Meuse dans le cadre du réaménagement des quais, ce qui assure un cheminement continu et qualitatif jusqu'au secteur de Coronmeuse, et au RAVeL qui relie Liège aux Pays-Bas. Les aménagements permettent d'accueillir le dimanche le marché historique de La Batte.



La Batte, vue vers le Grand Curtius - l'espace du quai a été redistribué entre les différents modes - avr. 2025



AVANT - station La Batte - juin 2019



Rue de la Cité vers la Batte - juin 2025



APRÈS - station La Batte - juin 2025

AVANT - quai de Maastricht - mars 2021



APRÈS - quai de Maastricht - mai 2025



CURTIUS

La station « Curtius » est également située sur la promenade le long de la Meuse, juste en face du Musée du même nom. Elle dessert une partie du cœur historique et un escalier en colimaçon, aménagé entre le pont Saint-Léonard et le quai donnant un accès direct au quartier d'Outremeuse.

La présence d'un tunnel construit dans les années 1970 pour un projet de métro a empêché de végétaliser d'avantage l'endroit, mais son emprise a permis l'installation d'une des sous-stations électriques qui alimentent le tram. Le tram reprend en effet une alimentation par les lignes aériennes de contact à partir de cet endroit.

La station n'est pas utilisée le dimanche en raison de la présence du marché de la Batte, le tram circulant exceptionnellement à double sens En Féronstrée ce jour-là.

AVANT - En Féronstrée - juill. 2019



APRÈS - En Féronstrée - mai 2025



FÉRONSTRÉE

La station « Féronstrée » est implantée à mi-chemin de l'artère historique et commerciale En Féronstrée devenue entièrement piétonne. Elle dessert notamment les nombreuses écoles du cœur historique, ainsi que les bureaux administratifs de la Ville de Liège.

Elle est l'équivalent de la station « Batte » pour le sens opposé du trajet du tram, depuis le quai Saint-Léonard vers le centre-ville. Elle est utilisée à double sens le dimanche en raison de la présence du marché de la Batte sur les quais.



Place Saint-Barthélemy – mai 2025



Station Féronstrée - mai 2025

AVANT - place des Déportés - avr. 2008



APRÈS - place des Déportés - août 2025



PONT MAGHIN

La station « Pont Maghin » est située au centre de la place des Déportés, autrefois occupée par un parking à ciel ouvert. Elle est à présent entièrement convertie en une vaste zone piétonne apaisée. Elle est aménagée « en creux » pour faciliter les usages multiples et son revêtement est en pierres naturelles.

Équivalent de la station « Curtius » pour le sens opposé du trajet du tram, elle est utilisée à double sens le dimanche en raison de la présence du marché de la Batte sur les quais.

Elle constitue en outre un pôle d'échanges avec la ligne de bus n°6 qui circule entre Coronmeuse et la Gare des Guillemins via la rive droite de la Ville (ancienne ligne n°4).

FOCUS



LE QUAI SAINT-LÉONARD

Quai Saint-Léonard – sept. 2025

Le projet du tram a permis de transformer radicalement le quai Saint-Léonard : l'autoroute urbaine est devenue un boulevard urbain convivial.

Les six voies de circulation asphaltées ont été réduites à une bande dans chaque sens, tout en conservant une zone de stationnement le long des bâtiments. L'espace ainsi libéré est désormais dédié à la plateforme du tram, largement

engazonnée, ainsi qu'à une promenade cyclo-pédestre végétalisée, le long de la Meuse, qui relie le centre-ville à Coronmeuse.

Plusieurs carrefours ont également été aménagés pour faciliter les connexions entre le quai et l'intérieur du quartier.



**FOCUS :
LE QUAI SAINT-LÉONARD**



AVANT - quai Saint-Léonard - mai 2019



APRÈS - quai Saint-Léonard - août 2025



AVANT - quai Saint-Léonard - 2021 ©Google



APRÈS - quai Saint-Léonard - sept. 2025



AVANT - quai de Coronmeuse - mai 2019



APRÈS - quai de Coronmeuse - août 2025



PARC REINE ASTRID

La station « Parc Reine Astrid » est située sur le quai de Coronmeuse. Elle dessert une partie du quartier Saint-Léonard, ainsi que le sud de l'éco-quartier Rives Ardentes et le parc public éponyme, entièrement rénové et accessible grâce à la nouvelle passerelle des Reflets qui enjambe la darse.

La station crée ainsi un lien fort entre la partie orientale du quartier Saint-Léonard et les nouveaux développements immobiliers en cours sur le secteur de Coronmeuse.



Passerelle des Reflets, vue vers le pont Atlas – juin 2025



Passerelle des Reflets – août 2025



Parc Reine Astrid – avr. 2025



La passerelle des Reflets relie le quartier Saint-Léonard, et le tram, au parc Reine Astrid – avr. 2025

FOCUS



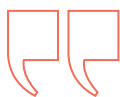
ÉCO-QUARTIER DE CORONMEUSE : RIVES ARDENTES

Darse de Coronmeuse - avr. 2025

L'éco-quartier de Coronmeuse est un vaste projet visant la construction d'un ensemble de plus de 1300 logements aux standards « basse énergie » ou passif. Il prend place sur un site de 25 hectares complètement réhabilité et réaménagé, en lien avec les plans d'eau. Le site accueillera également des fonctions complémentaires incluant des bureaux, une crèche, des commerces de proximité, un port des yachts et sa capitainerie...

Ce projet comprend la rénovation complète du parc Reine Astrid qui intègre une nouvelle piste de course, des aires de jeux pour petits et grands, ainsi que des zones de pique-nique.

Ce projet immobilier est principalement piéton, et c'est le seul à Liège qui permet un contact direct à l'eau (Meuse et darse).



**FOCUS :
ÉCO-QUARTIER DE CORONMEUSE : RIVES ARDENTES**



Darse de Coronmeuse - avr. 2025



Vue depuis le quai de Wallonie - août 2025



Darse de Coronmeuse - août 2025





QUARTIER
THIER À LIÈGE

QUARTIER
SAINT-LÉONARD

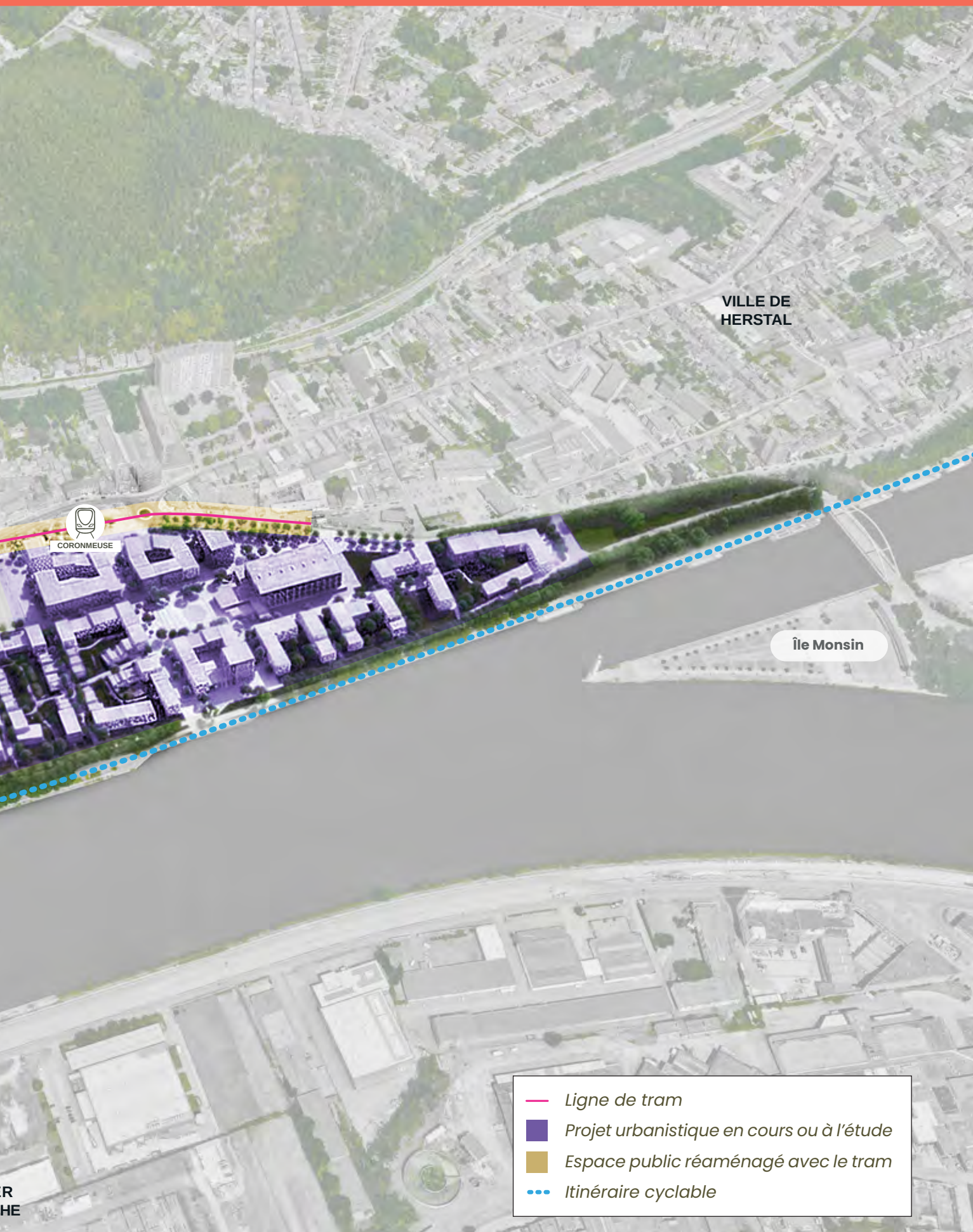


Parc Reine Astrid

QUARTIER
DE DROIX

Éco-quartier de Coronmeuse – Rives Ardentes

Nouveau quartier piéton et vert sur le site de Coronmeuse (+/- 1325 logements).
Le tram fait l'interface entre le quartier ancien (Saint-Léonard) et le quartier nouveau (Coronmeuse). Il dessert le parc Astrid, réaménagé et étendu.



VILLE DE
HERSTAL

Île Monsin



- Ligne de tram
- Projet urbanistique en cours ou à l'étude
- Espace public réaménagé avec le tram
- ... Itinéraire cyclable



AVANT – place Coronmeuse – oct. 2019



APRÈS – place Coronmeuse – avril 2025



CORONMEUSE

La station « Coronmeuse » est implantée sur la place éponyme, métamorphosée en un vaste espace piéton. Arborée, elle offre un nouveau visage agréable et convivial. Elle est connectée au nouvel éco-quartier et les matériaux et plantations ont été choisis en étroite coordination avec le projet Rives Ardentes pour créer une harmonie d'ensemble.

Le site constitue par ailleurs un pôle d'échanges important du réseau de transport en commun, avec l'aboutissement de nombreuses lignes de bus en provenance de Herstal et du Thier-à-Liège.

FOCUS



LE PASSAGE ENTRE LES DEUX RIVES

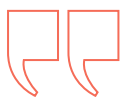
Pont Atlas – avr. 2025

Le pont Atlas est l'unique pont par lequel le tram franchit la Meuse pour rejoindre la rive droite. Cette traversée lui permet de desservir le quartier de Droixhe puis de rejoindre le centre de maintenance et de remisage. Afin de supporter le passage du tram, le tablier a été élargi des deux côtés, ce qui a par ailleurs permis l'aménagement de cheminements cyclo-pédestres plus confortables.

C'est à cet endroit que les travaux de la ligne ont débuté à l'automne 2019,

les premiers rails ayant été posés en août 2020. Le chantier a dû recourir à de nombreuses techniques spéciales comme l'hydro-démolition ou l'hydro-scarification. Des équipes de cordistes sont également intervenues pour le déplacement et le renouvellement des impétrants situés sous le pont.

Le pont Atlas est le troisième tronçon dépourvu de lignes aériennes de contact et de caténaires.



FOCUS :
LE PASSAGE ENTRE LES DEUX RIVES



AVANT - pont Atlas - août 2019



APRÈS - pont Atlas - juin 2025



AVANT - avenue de Lille - août 2019



APRÈS - avenue de Lille - juill. 2025



DROIXHE

Aménagée au cœur de l'avenue de Lille, la station « Droixhe » dessert les nombreux logements, commerces et services publics du quartier moderniste qui l'entoure.

Les alignements d'arbres existants ont été complétés par de nouvelles plantations pour former un espace public de liaison qualitatif entre la Meuse et le parc existant. Pour offrir un environnement plus convivial aux habitants du quartier, l'aménagement a aussi supprimé les espaces de stationnement et le rond-point qui coupait la zone en deux parties.

AVANT – place Louis de Geer – oct. 2017



APRÈS – place Louis de Geer – oct. 2024



LIÈGE EXPO

La station « Liège Expo » est la première à la sortie du centre de maintenance et de remisage du tram (CDMR). Elle forme un pôle multimodal qui connecte le tram avec des nombreuses lignes de bus, un parking-relais de 650 places et la gare de Bressoux.

Cette station constitue un nouveau lieu de vie arboré autour duquel se développent de nouveaux ensembles d'activités et de logements. Elle dessert directement les nouvelles Halles des Foires (Liège Expo) dont l'entrée est située juste à côté.

Deux décennies d'investissements publics importants ont permis de préparer le site pour l'accueil de nouvelles fonctions. C'est un des projets majeurs de transformation à l'échelle de l'agglomération.

FOCUS



LE QUARTIER DE BRESSOUX – DROIXHE

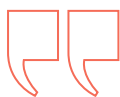
Centre de remisage et terminus du tram – juin 2025

Depuis quelques années, ce quartier bénéficie d'une profonde requalification, qui vise une plus grande mixité sociale par la diversification des fonctions et de l'offre en logements.

L'arrivée du tram a intensifié cette dynamique, également alimentée par la concrétisation de plusieurs projets majeurs, comme le déménagement des Halles des Foires à Droixhe (Liège Expo), la construction de la nouvelle école Léona Platel, ou encore le développement d'espaces d'accueil pour des activités économiques.

Plusieurs projets de logements sont par ailleurs en cours d'étude sur les terrains disponibles le long de l'avenue de la Croix-Rouge et du square Micha.

La transformation de l'autoroute en boulevard urbain végétalisé le long de la Meuse participe à cette mutation et permet de créer un accès direct vers Liège Expo et le parking-relais. Ces grands travaux soutiennent la densification des activités, la création d'emplois, et revalorisent l'entrée de ville.



**FOCUS :
LE QUARTIER DE BRESSOUX – DROIXHE**



Boulevard urbain – nov. 2025



Droixhe Business Parc (phase 1) – mai 2024



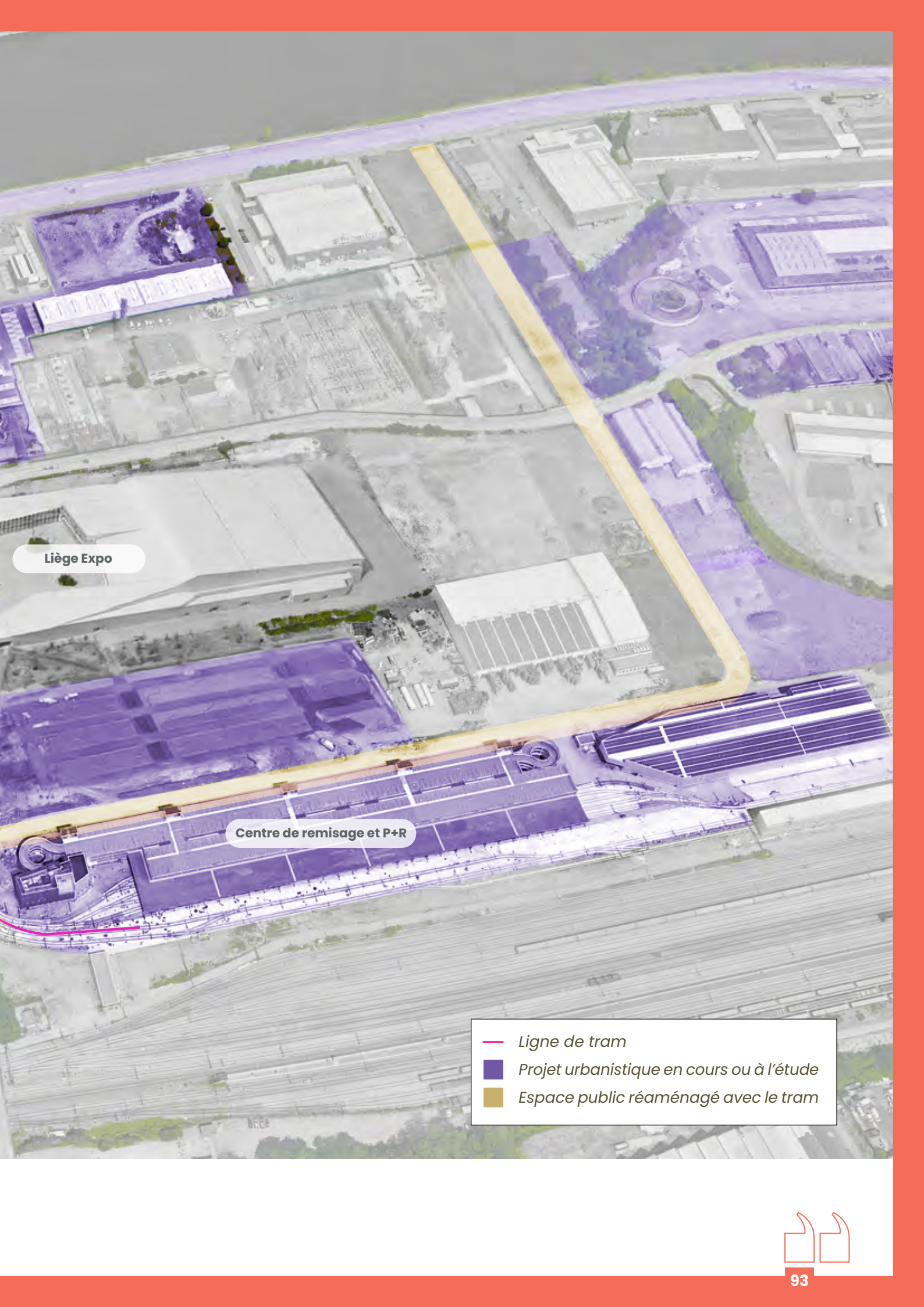
École Léona Platel – avr. 2025





Secteur de Bressoux-Droixhe

Un site de transformation majeur de l'agglomération, réorganisé autour du tram, du parc de Droixhe et de Liège Expo. L'ancienne autoroute d'entrée de ville est réaménagée en boulevard urbain le long du fleuve.



Liège Expo

Centre de remisage et P+R

-  Ligne de tram
-  Projet urbanistique en cours ou à l'étude
-  Espace public réaménagé avec le tram

FOCUS



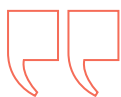
VIE DE CHANTIER

La Batte - août 2023

Le chantier de la ligne de tram de Liège, étalé sur plusieurs années, a été marqué par une succession de défis techniques majeurs. Pour les ouvriers et les équipes de terrain, chaque phase représentait une combinaison complexe d'exigences structurelles, de contraintes urbaines et de précision opérationnelle.

Installer un engin de levage, manœuvrer une pelle mécanique ou positionner une bétonneuse relevait parfois du défi logistique. À cela s'ajoutait l'obligation de maintenir

l'accès aux habitations, aux commerces et aux services, ce qui nécessitait des démontages et remises en place presque quotidiens de passerelles temporaires, de protections et de balisages. Ce chantier titanesque a mobilisé des compétences techniques avancées, une endurance quotidienne et une capacité constante à résoudre des problèmes imprévus. Pour les ouvriers, le défi était double : gérer la complexité d'un projet urbain majeur tout en assurant une exécution irréprochable sous l'œil de toute une ville.



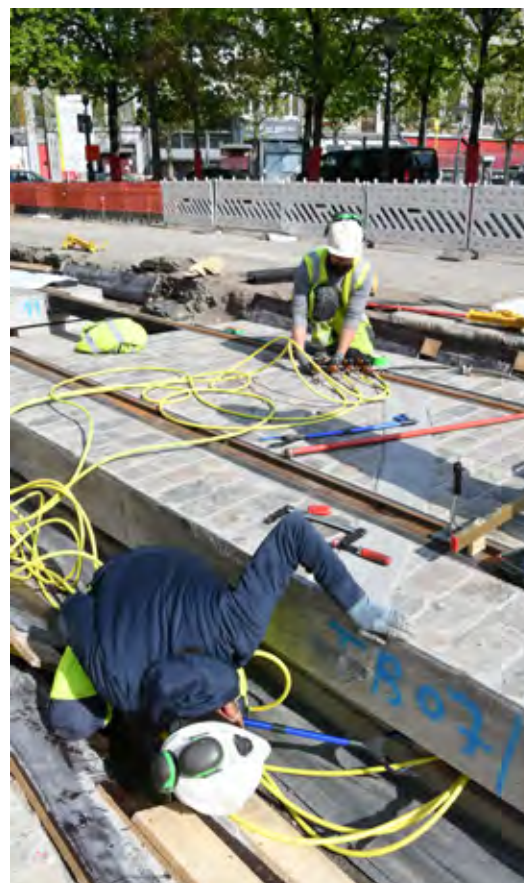
Bd d'Avroy – oct. 2023



Pont Atlas – août 2020



Quai de Coronmeuse – sept. 2021



Rue Léopold – mai 2021





En Féronstrée - juin 2023



CDMR - oct. 2024



Station Charlemagne - févr. 2024



Place du Marché - janv. 2023



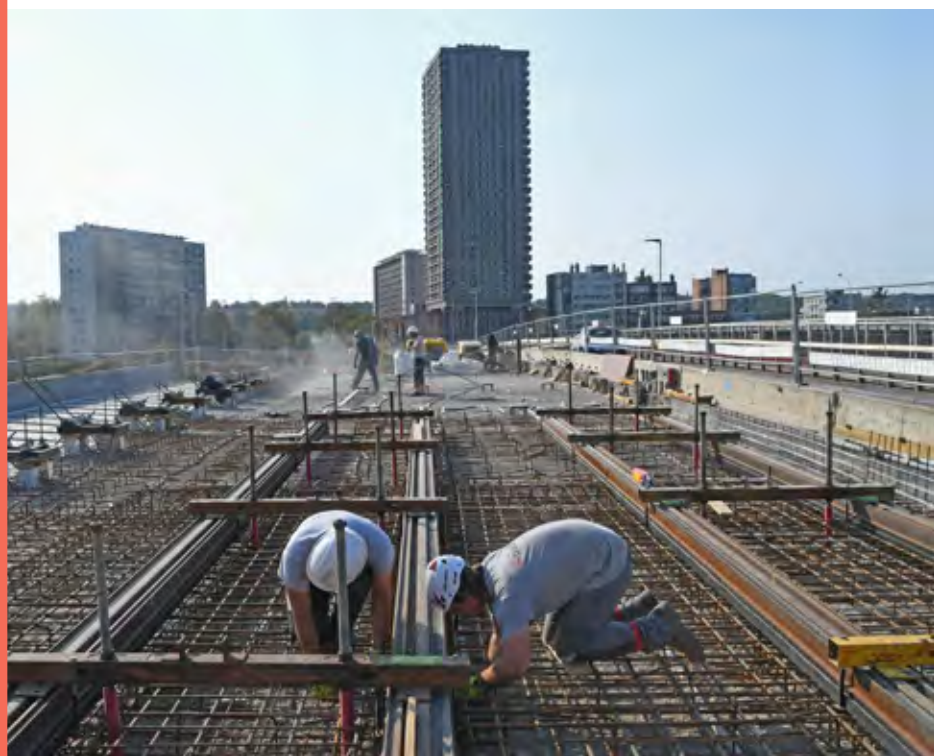
CDMR - févr. 2020



Avenue Rogier, construction d'une cabine technique enterrée - mai 2021



Bd de la Sauvenière - juin 2022



Pont Atlas - sept. 2020



Quai de Coronmeuse - sept. 2021



Parking-relais Droixhe – sept. 2021



Pont Atlas – févr. 2020



Esplanade des Guillemins – sept. 2023

