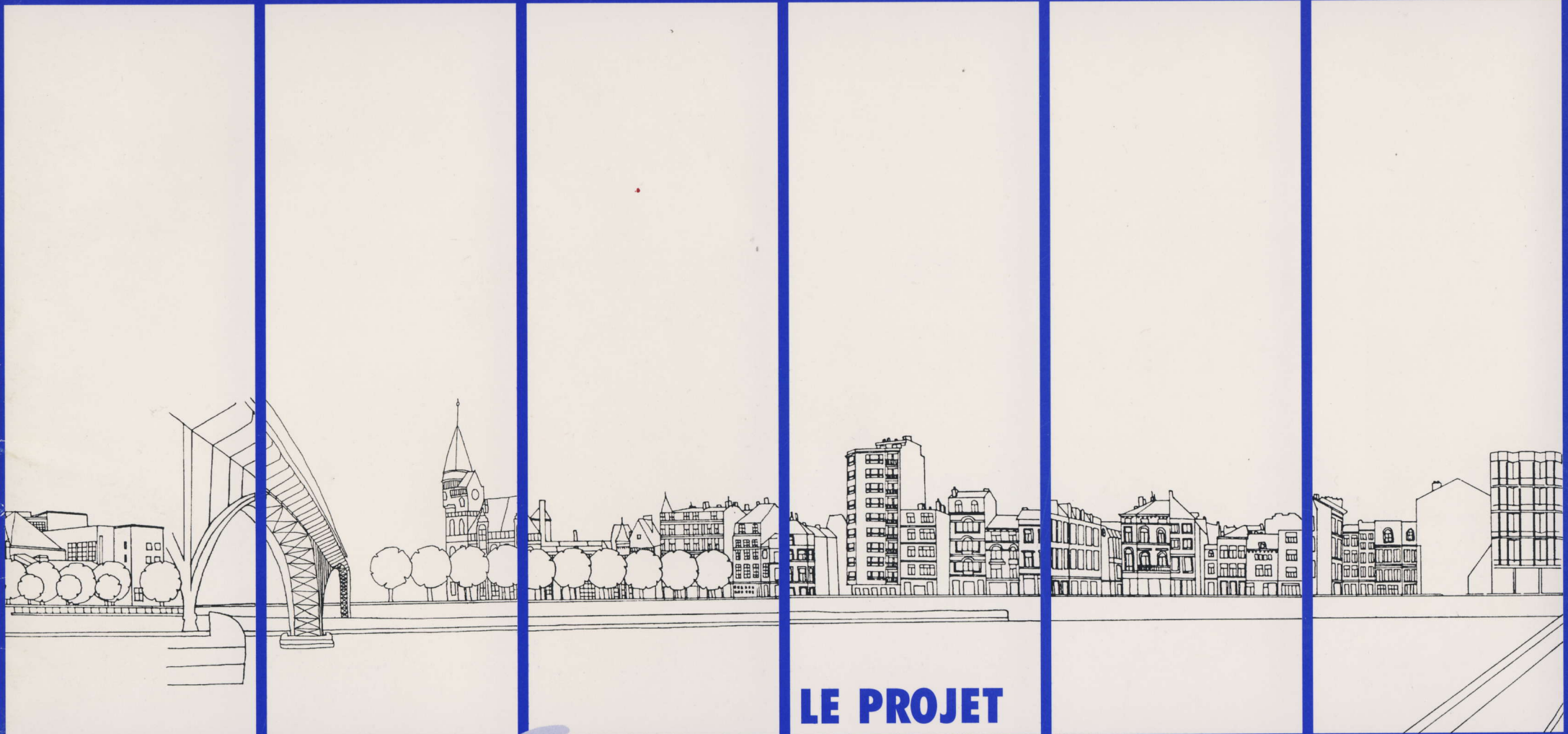


LIEGE RETROUVE SON FLEUVE



LE PROJET

Liège **RIVE
GAUCHE**

LIEGE RETROUVE SON FLEUVE

**PROJET
D'AMENAGEMENT DES QUAIS
DE LA
RIVE GAUCHE DE LA MEUSE.**

VILLE DE LIEGE



Echevinat de
l'Urbanisme

Université de Liège

CRAU

Centre de recherches
en Architecture
et en Urbanisme

Cette plaquette d'information sur l'aménagement de la Rive Gauche de la Meuse est publiée par la Ville de Liège à l'initiative de l'Echevin de l'Urbanisme.

Conception et réalisation :

CRAU : Centre de Recherche en Architecture et Urbanisme de l'Université de Liège

Pr. J.P. Collette, directeur

Ch. Bertaux, A.F. Baijot, P. Godessart, M. Goossens, Ph. Hanocq, A. Husquet, M. Lemmens, V. Minder,

N. Plana i Montiel, F.X. Ziane.

Edition :

Département de l'Urbanisme de la Ville de Liège

M. Ote, directeur;

J.P. Gomez, P. Franchimont

Photos :

Fr. Denoël; P. Franchimont, Studio A.D.R..

Perspectives : G. Michel

Editeur responsable :

Service d'Urbanisme de la Ville de Liège,

10, quai de la Batte - 4000 LIEGE

Tél. : 041 - 21 90 74

S O M M A I R E

Une situation en attente, une autre manière de concevoir

4

Un lourd héritage, des atouts

6

Les grandes options

8

Le projet

9

Un projet global, quatre secteurs à aménager

15

L'aménagement de la rive gauche, trait d'union avec d'autres projets

22

Les étapes de réalisation

24

Conclusion

24

LIEGE RETROUVE SON FLEUVE

Au-delà d'un slogan accrocheur, il y a aujourd'hui une réalité concrète : le réaménagement des rives de la Meuse .

En lançant ce projet au travers du plan directeur d'aménagement de la Ville, nous n'imaginions pas combien les Liégeois avaient fini par "oublier" leur fleuve et surtout combien, après un réveil salutaire, ils avaient hâte de le revoir...

Le revoir, car il faut bien reconnaître qu'on l'avait, sans complexe, endigué, ceinturé de voies rapides, défiguré à coup de buildings et de béton.

Pourtant, qu'est-il de plus majestueux et de plus attachant qu'un fleuve traversant la ville de part en part, la gratifiant du même coup d'espace, de perspective, d'aération, de quiétude.

La réhabilitation des rives du fleuve correspond par ailleurs à notre objectif premier de privilégier l'habitat au coeur de la ville en détournant progressivement des rives du fleuve et de sa dérivation le transit automobile régional et international.

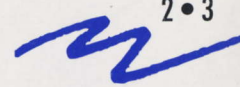
Grâce à l'action créatrice du CRAU et à l'enthousiasme du Service d'Urbanisme de la Ville, le projet de réhabilitation des rives du fleuve est en marche, repris et amplifié par la Région Wallonne et le Feder.

Liège retrouve réellement son fleuve Pour vous en convaincre, jetez un coup d'oeil sur le quai de Gaulle, le quai Marcellis ou le quai Van Beneden sans négliger le quai de Rome.

La contagion gagne la rive droite d'abord dont l'aménagement en zone résidentielle de la Boverie au pont Atlas programmé depuis 1986 est aujourd'hui largement réalisé. La rive gauche ensuite dont les pages qui suivent décrivent l'aménagement souhaité par la Ville et dont les premiers travaux sont annoncés.

Tout ceci pour qu'avant l'an 2000 Liège justifie à nouveau son titre flatteur de "fille de Meuse".

Liège





Un espace monopolisé au seul profit d'un trafic automobile perturbant.

Un environnement bâti dévalorisé et détérioré.

Des piétons insécurisés.

Un fleuve aux rives non verdurisées dont la présence est inexploitée.



UN LOURD HERITAGE





D'importantes surfaces à exploiter.

Un centre piétonnier à proximité.

Des activités riveraines multiples

DES ATOUTS



Un patrimoine architectural de qualité.

Une relation avec le fleuve facile à établir.



LA CIRCULATION AUTOMOBILE

la situation actuelle

Un espace exigu... La conservation des immeubles anciens le long de la rive fait en sorte que la largeur disponible est et restera très limitée en certains points du quai de la Ribué et du quai Roosevelt.

... dénué d'intérêt. L'espace est occupé dans sa presque totalité par les bandes de circulation automobile.

Une organisation contraignante... Dans le sens amont-aval (pont Kennedy - pont St Léonard), le transit s'effectue sans quitter la rive. Le quai est aménagé pour une circulation à grande vitesse. Ce dispositif d'une part, pénalise les échanges avec le centre et d'autre part, empêche toute relation avec le fleuve.

...généralisant un trafic parasite. Dans le sens aval-amont (pont St Léonard-pont Kennedy), les véhicules sont forcés de quitter la rive par la rue de la Cité et pénètrent dans les rues du centre historique. Ces itinéraires obligés induisent un trafic parasite dans le centre et sur les ponts, deux points sensibles du réseau routier.

le projet

Les principes d'aménagement

- Redéfinir les usages de l'espace public dans un sens plurifonctionnel.
- Organiser un système de circulation destiné prioritairement aux usagers du centre urbain.
- Délester les rues du centre de trafics parasites en organisant un double sens de circulation sur les quais.
- Améliorer la lisibilité des parcours en reconfigurant les carrefours et en modifiant des sens de circulation.

L'organisation

- Le gabarit de la chaussée est adapté à une circulation à vitesse réduite particulièrement entre les carrefours Kennedy et de la cité.

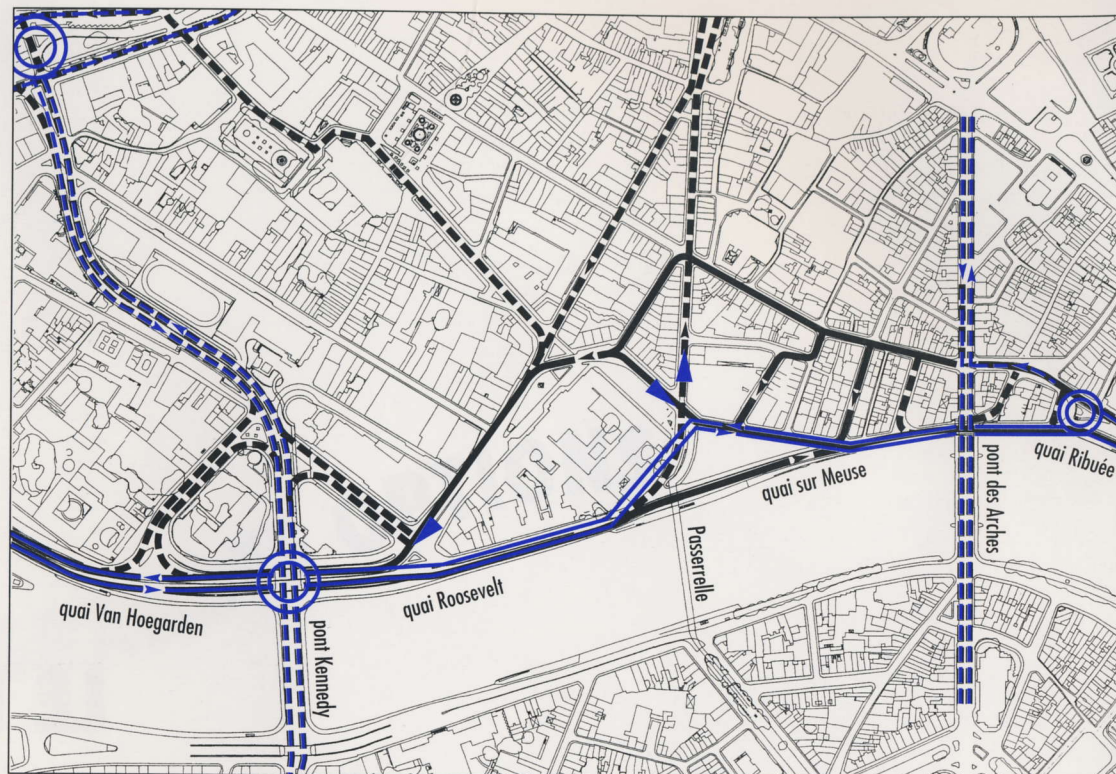
Situation existante - Axes principaux

- transit de fond de vallée
- - - autres axes principaux :
desserte urbaine et flux transversaux

Situation projetée - Axes principaux

- trafic de fond de vallée
- - - autres axes principaux
- ▶ flux devant être réduits

- Le système de circulation à double sens s'organise comme suit :
 - établissement de 2 ronds-points l'un sur la trémie Kennedy et l'autre au pied de la rue de la Cité, lesquelles assurent la distribution du trafic sur le réseau principal.
 - adaptation d'un système à 2 fois une bande entre les 2 ronds-points et 2 fois deux bandes à l'extérieur.
 - suppression de la section de chaussée longeant la rive au quai sur Meuse.



LES TRANSPORTS EN COMMUN

la situation actuelle

Des itinéraires en site propre et en site banal... De nombreuses lignes d'autobus utilisent les quais de la rive. Pour la plupart elles sont soumises au double impératif de devoir assurer simultanément la desserte du centre ville et de rejoindre rapidement la périphérie.

Selon les sections, les autobus circulent soit sur la chaussée avec les autres véhicules, soit sur des pistes qui leur sont réservées.

... une disposition des arrêts peu favorable aux usagers. Dans le cas du site propre, entre le pont des Arches et le pont St-Léonard, l'accès aux arrêts est difficile et dangereux et l'attente y est inconfortable.

le projet

Les principes d'aménagement

- Conserver l'organisation générale du réseau de transports en commun
 - en modifiant le moins possible la position des arrêts
 - en préservant le principe du couloir réservé si nécessaire.
- Améliorer les conditions d'attente et d'accès des usagers aux arrêts.

L'organisation

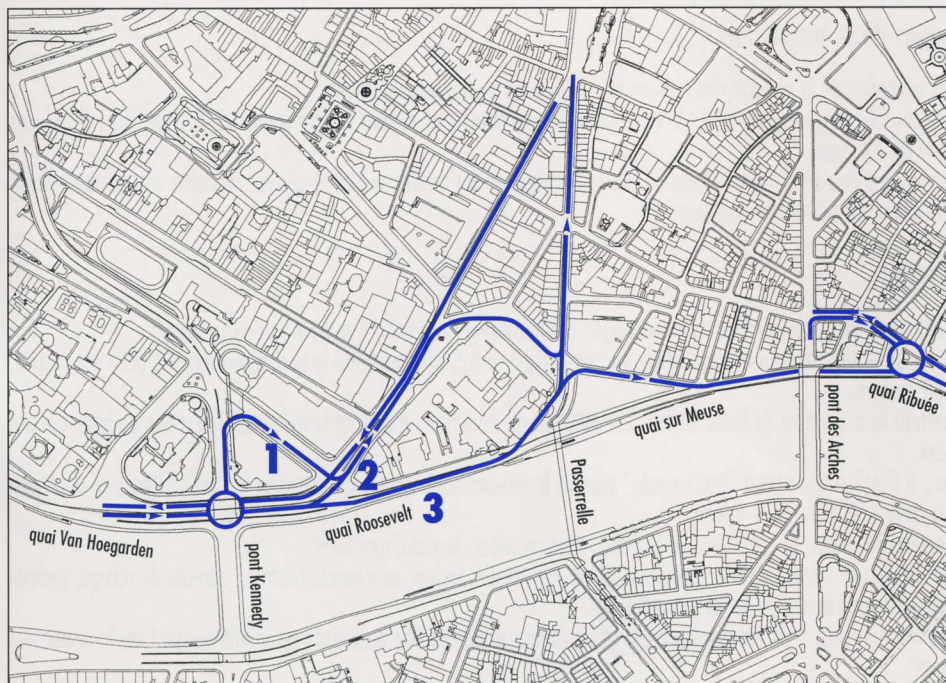
En raison des modifications apportées au système routier par le projet, le réseau de transports en commun s'organise de la façon suivante :

- Dans le système à deux bandes (1 bande par sens), pont Kennedy - pont des Arches : les automobilistes et les bus circulent sur la même voie.

Des bandes réservées seraient cependant envisageables rue des Croisiers, pl. du XX Août et pl. Cockerill.

Le schéma illustre trois possibilités d'itinéraires : 1, 2 et 3.

- Dans le système à quatre bandes (2 bandes par sens), pont des Arches - pont St Léonard :
deux dispositions sont possibles :
 - soit deux bandes de circulation mixte (autos + bus) par sens.
 - soit une bande auto et une bande bus par sens, la bande bus étant située côté trottoir.



Ces deux variantes facilitent l'accès aux arrêts qui sont placés sur les trottoirs contrairement à la situation actuelle. La sécurité et le confort des usagers en sont accrus.

LE PARCAGE

la situation actuelle

Un envahissement inacceptable... Tout l'espace non attribué à la circulation est envahi par le parking. Les places Cockerill et du XX Août, le quai de la Batte et le quai sur Meuse sont totalement dégradés et inexploitable à d'autres fins.

...pour des besoins accrus. Outre une demande toujours en croissance, il existe des besoins spécifiques en raison de nouveaux projets en cours au Vertbois et dans le quartier des Musées.

le projet

Les principes d'aménagement

Mieux s'adapter aux besoins tout en libérant des surfaces

- en maintenant ou en augmentant le nombre d'emplacements disponibles en rive gauche
- en répartissant régulièrement les sites de parking et en les connectant directement sur les quais pour supprimer une circulation parasite dans le centre.
- en favorisant les solutions de parking en ouvrage et non en surface.

L'organisation

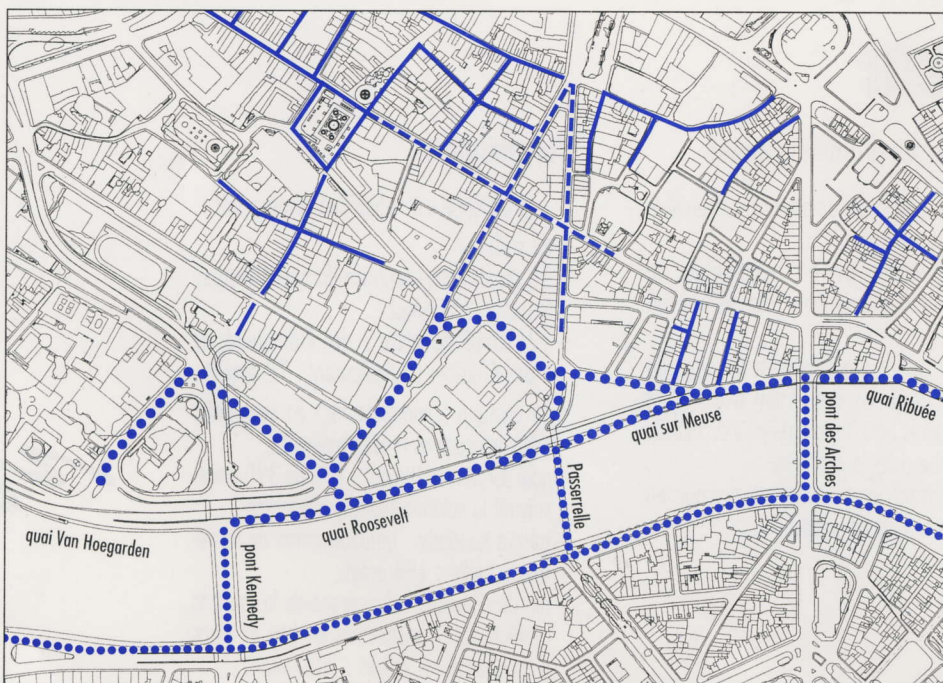
Le parking est redistribué comme suit :

- en surface :
 - 56 empl. dans l'emprise du projet (actuellement : 214 empl.);
 - 124 empl. possibles r. des Prémontrés et r. des Croisiers (actuellement : 72 empl.).
- en ouvrage : principalement en souterrain, selon les besoins et les possibilités.
 - quai sur Meuse (Poste) : 170 ou 390 empl. suivant la solution technique adoptée;
 - trémie Kennedy : transformation de la trémie actuelle : 194 empl.;
 - rue des aveugles : fermeture de la rue à la circulation et construction en lieu et place d'un bâtiment à étages : 235 empl..

LA CIRCULATION PIETONNE

Situation projetée - Circulation piétonne

- axe piéton ou semi-piéton existant
- - - axe piéton en cours d'aménagement
- objet du projet (trottoirs larges ou promenades)
- promenade en cours d'aménagement (rive droite)



la situation actuelle

L'organisation actuelle de l'espace exclut le piéton...

- La circulation rapide des véhicules rend les trottoirs inconfortables et insécurisants.
- L'espace qui lui est réservé le long des façades entre le pont Kennedy et le pont des Arches est trop exigu.
- La promenade côté fleuve est impossible, voire interdite.

... alors que le centre piétonnier se développe à proximité immédiate... Depuis de nombreuses années, le centre ville fait l'objet d'aménagements visant à organiser un vaste piétonnier. La dernière réalisation est la mise en oeuvre des rues Cathédrale, de la Régence et de l'Université.

De par leur situation, les quais de la rive gauche sont directement concernés, le réseau piétonnier s'étendant vers le fleuve.

... et qu'il est essentiel de maintenir des contacts étroits entre les deux rives du fleuve. La liaison piétonne entre la rive gauche et la rive droite de la Meuse se fait principalement par la passerelle dont les rampes inesthétiques aboutissent dans des espaces étriqués et peu valorisants en raison du parage..

le projet

Les principes d'aménagement

- Améliorer le confort et la sécurité des piétons en bordure de toutes les chaussées.
- Etendre le réseau piétonnier en reliant la rive droite, la rive gauche et le centre commercial via la passerelle, les places Cockerill et du XX Aout.
- Créer une promenade attrayante le long du fleuve qui rendrait à l'espace public sa plurifonctionnalité et constituerait un bouclage naturel du piétonnier commercial.

L'organisation

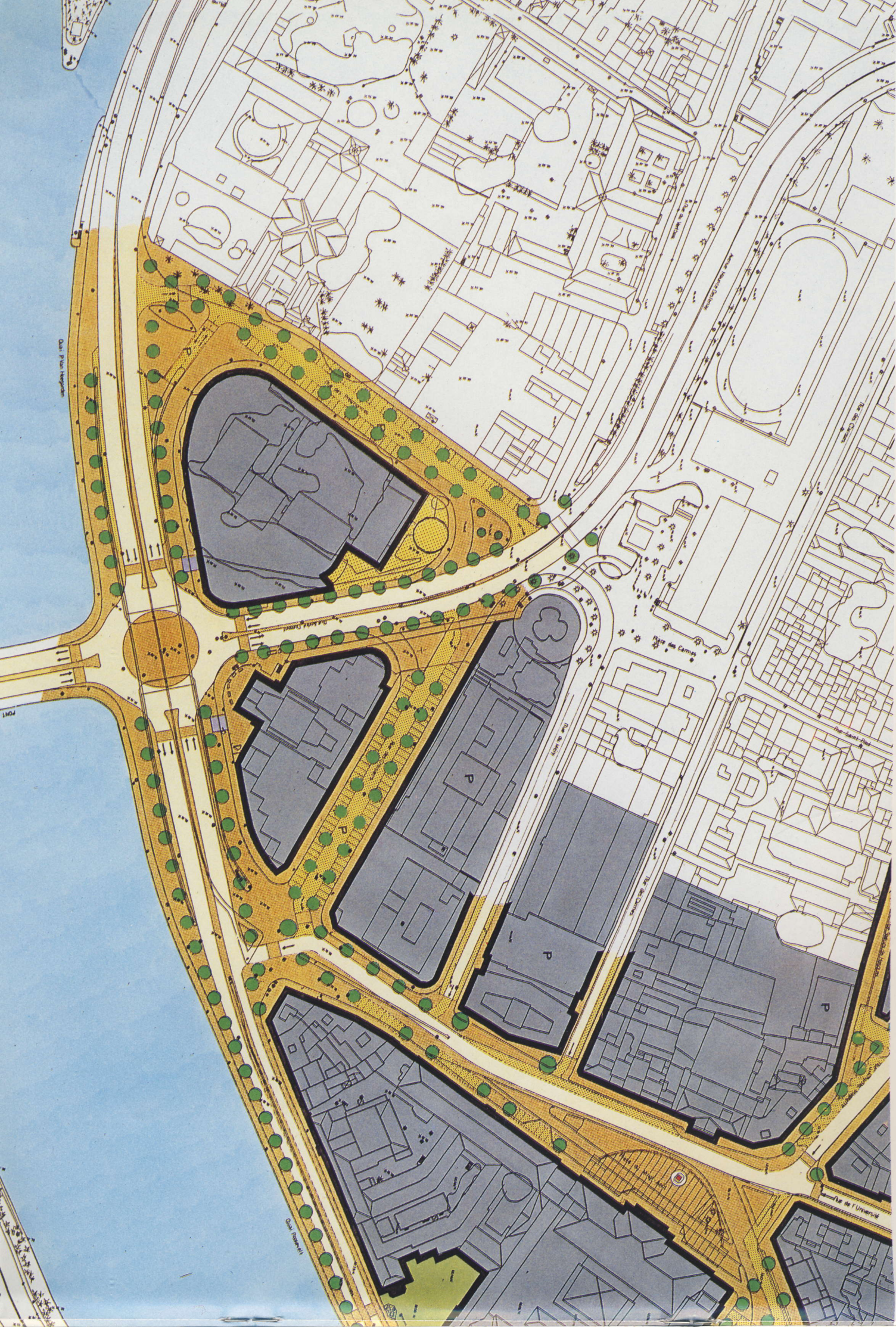
Les cheminements longitudinaux sont aménagés différemment de part et d'autre de la chaussée :

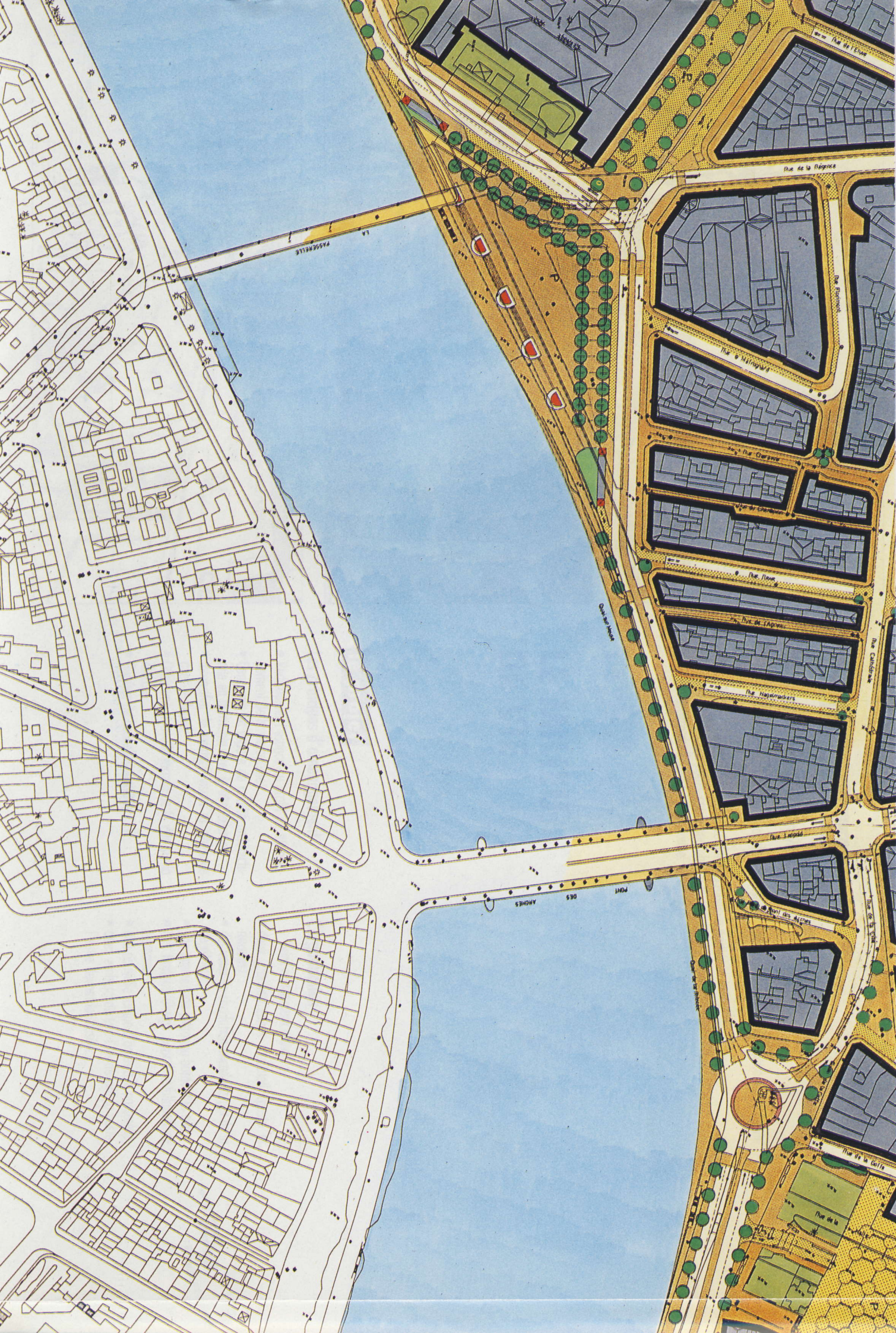
- Côté bâti : les trottoirs atteignent une largeur variant entre 3 et 4,5 mètres, entre le pont Kennedy et le pont des Arches, davantage en aval. Ils permettent la circulation, le lèche vitrine, l'installation de terrasses de café et le rassemblement des visiteurs devant les musées.

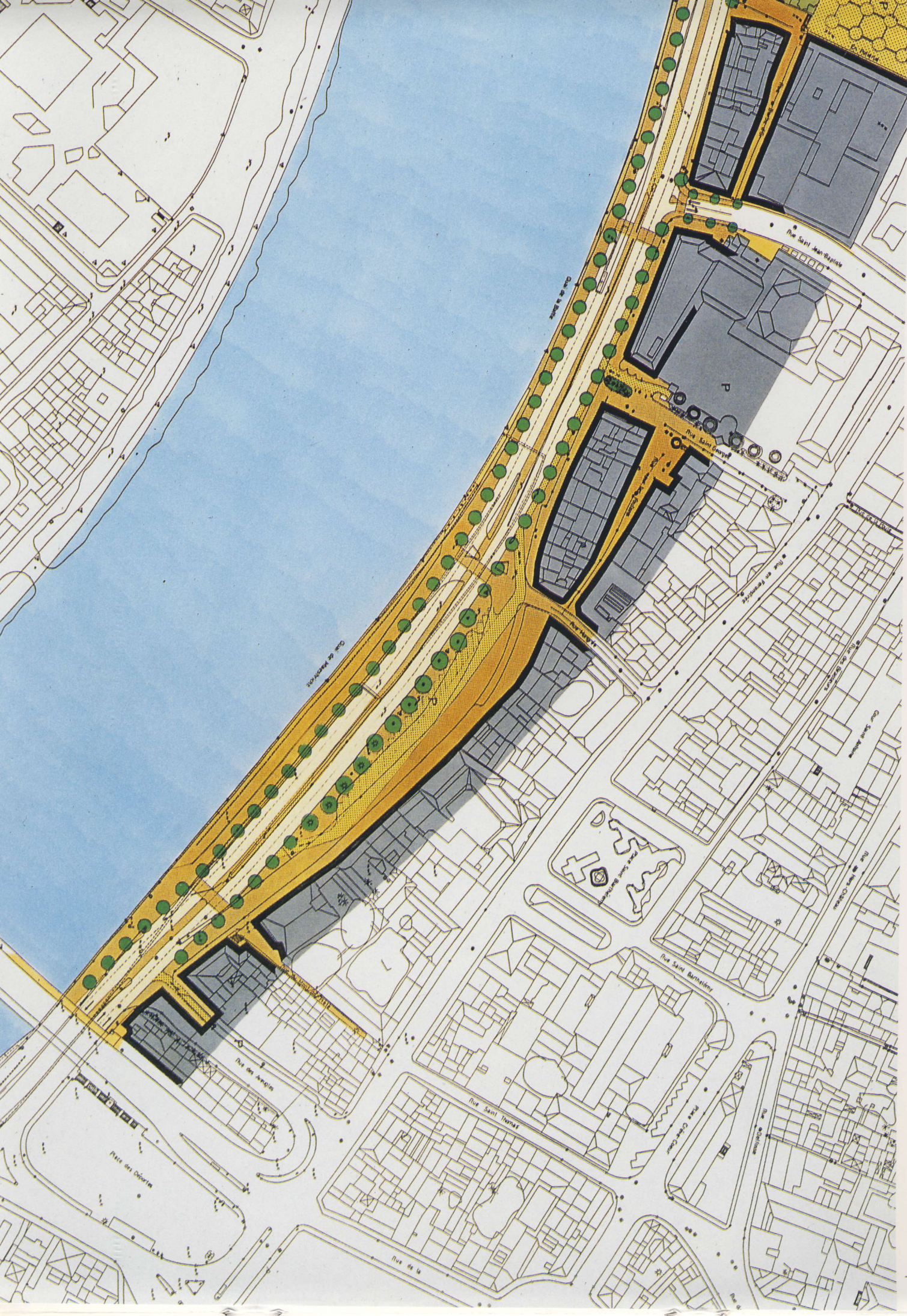
- Côté eau : il s'agit d'un espace "promenade" planté, favorisant les contacts visuels avec le fleuve. L'espace est libéré sur une largeur minimum de 4 mètres.

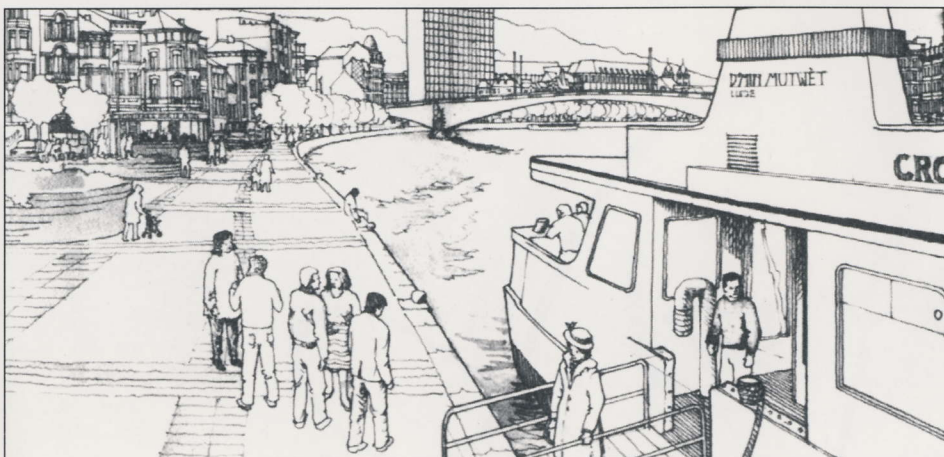
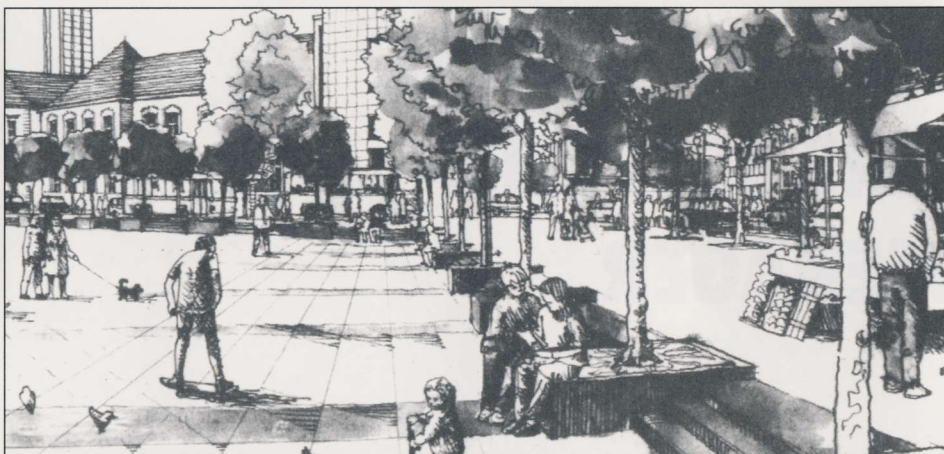
Les traversées des voies de circulation automobile sont réalisées de deux manières :

- sur certains tronçons situés entre le pont Kennedy et le pont des Arches, une bande centrale, servant de refuge, permet le franchissement de la chaussée en deux étapes.
- sur les autres tronçons, sont prévus des passages protégés intégrant des dispositifs de ralentissement de la circulation automobile.









la situation actuelle

Un espace ni attractif ni attrayant.

La totalité de l'espace est monopolisé par l'automobile qui empêche toute autre forme de vie urbaine.

Le bâti est dévalorisé et détérioré dans sa majeure partie.

L'état de l'espace public est lamentable.

La présence du fleuve est inexploitée.

LE MILIEU DE VIE

le projet

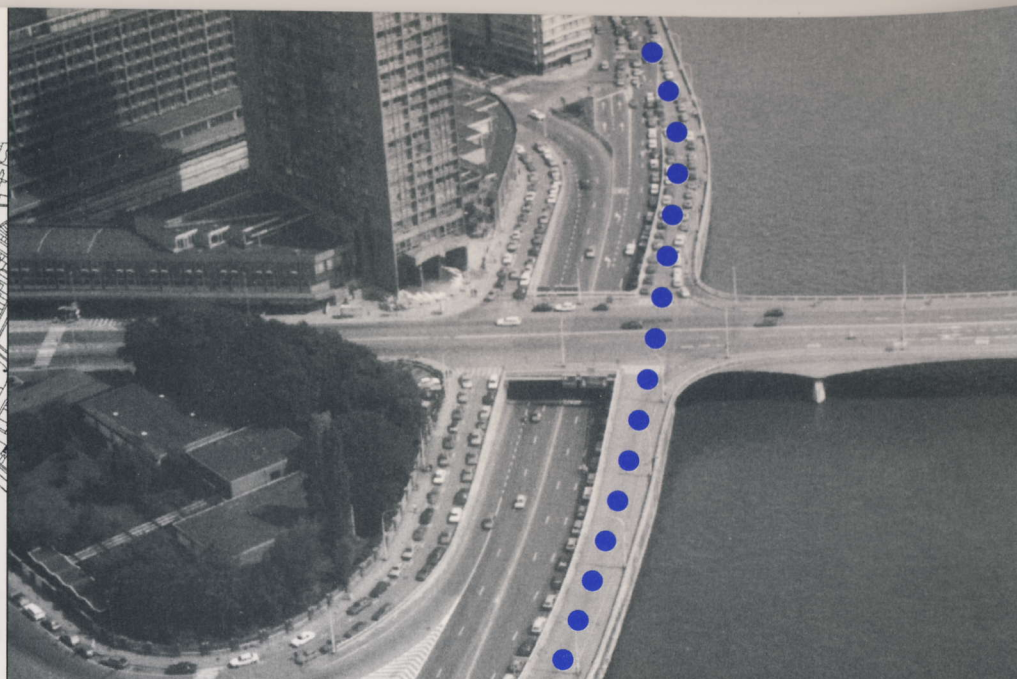
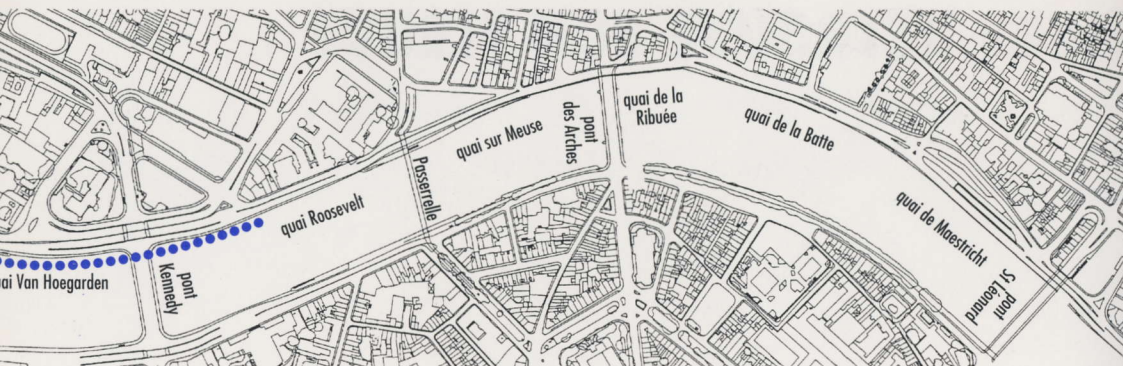
Les principes d'aménagement

- Redistribuer l'espace au profit du développement de la vie sociale;
- Concevoir un espace de qualité architecturale en harmonie avec le bâti existant;
- Intensifier le contact visuel et physique avec le fleuve;
- Offrir une nouvelle façade de la ville sur la Meuse;
- Générer de nouvelles activités.

L'organisation

Sont notamment prévus :

- deux grandes zones d'accueil (poste et musées),
- des voies de circulation encadrées par de la végétation,
- une promenade piétonne bordant la rive,
- des trottoirs élargis pour l'installation de terrasses,
- une nouvelle rampe d'accès à la passerelle,
- deux embarcadères : l'un devant la poste, l'autre devant le musée.



1. LE QUAI VAN HOEG

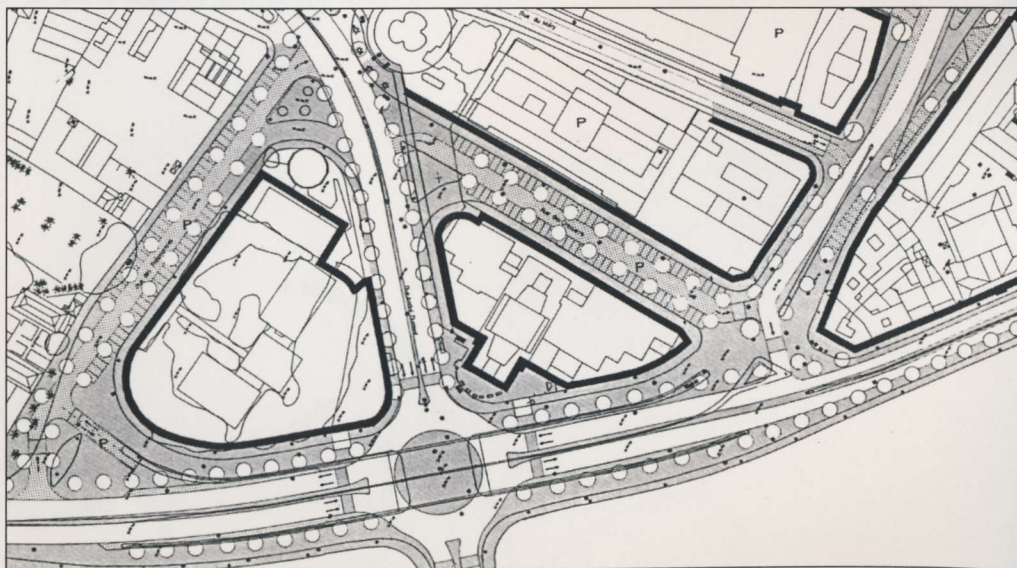
le carrefour Kennedy

Le projet : L'installation d'un giratoire.

Ce dispositif permet :

- la simplification des itinéraires pour les automobilistes devant changer de direction (lisibilité améliorée).
- la réduction des encombrements dans les rues adjacentes.
- la transition entre le système à quatre bandes et celui à deux bandes.
- le demi-tour dans toutes les directions.

Un réaménagement de la trémie en parking souterrain est envisagé.





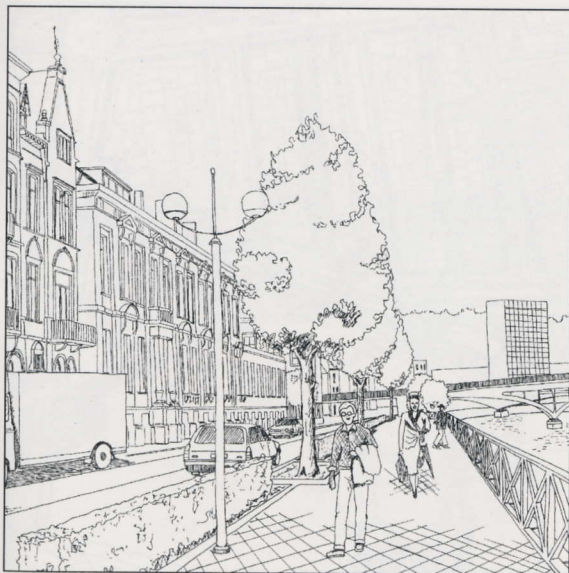
le carrefour XX-août - Roosevelt

Le projet : L'adaptation du carrefour à une vitesse de circulation réduite.

Dans l'attente de l'installation du "Giratoire Kennedy", la régulation du trafic par signaux tricolores sera nécessaire, et ce, tant que le débit de la voie rapide en amont restera comparable à ce qu'il est actuellement.

Dans un second temps, lorsque l'organisation de la circulation le permettra, et que les flux seront réduits, le carrefour sera "banalisé". Les véhicules circulant place du XX Août et rue des Croisiers rejoindront obligatoirement le rond-point Kennedy.

AERDEN & LE QUAI ROOSEVELT



le quai Roosevelt

Le projet : La mise à double sens du quai.

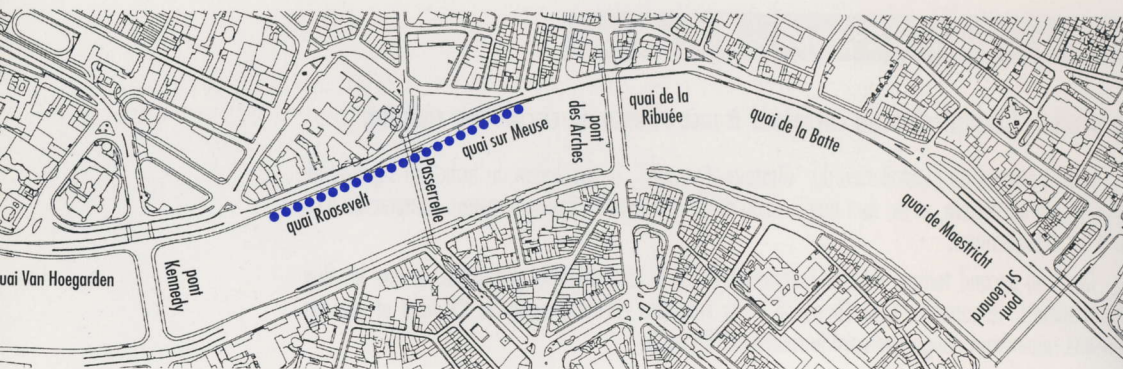
La circulation automobile s'effectue selon un système à deux voies de circulation (une bande par sens) et une voie centrale.

Celle-ci peut assurer les fonctions suivantes :

- la séparation des bandes de circulation ;
- le dépassement exceptionnel d'un obstacle ;
- le stockage des autos aux approches des carrefours ;
- le refuge pour les piétons traversant la chaussée .

La circulation piétonne s'effectue de part et d'autre de la circulation automobile :

- côté bâti : sur un trottoir élargi ;
- côté eau : sur une large promenade agrémentée de plantations.



le projet

Le dégagement de l'esplanade et l'aménagement d'un espace urbain animé en contact avec le fleuve.

La circulation automobile :

Elle s'effectue le long des bâtiments. Cette disposition permet de dégager une vaste esplanade en contact direct avec le fleuve. La desserte des immeubles est assurée.

Le carrefour avec la rue de la Régence est équipé d'une signalisation tricolore. Elle organise la circulation automobile sur la rive, l'accès au centre urbain et la traversée des piétons.

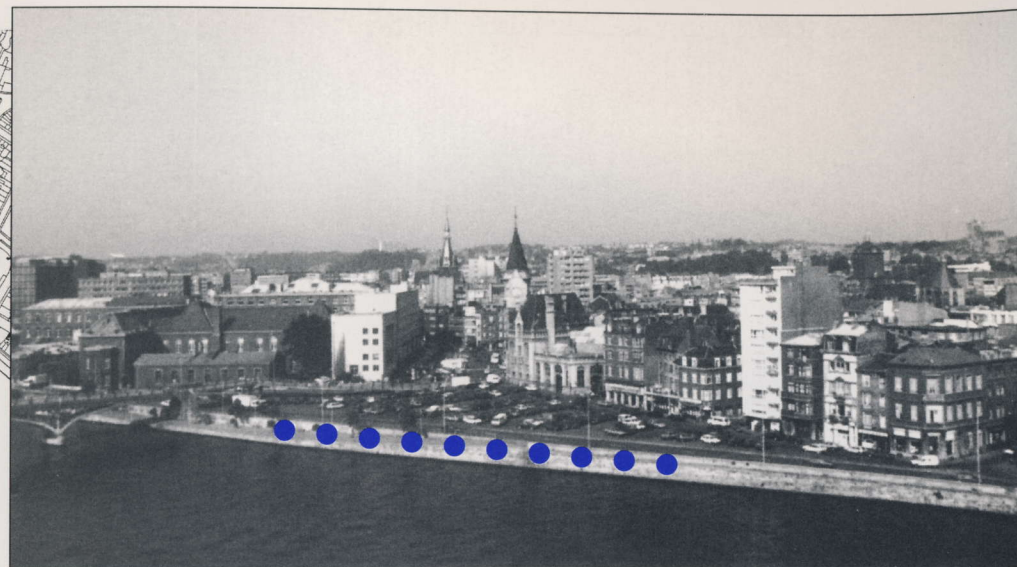
Les rues transversales sont raccordées au sens aval-amont (Herstal-Seraing).

Le passage des véhicules sous la passerelle, au gabarit insuffisant, est supprimé.

La création d'un espace d'animation permanente :

L'espace dégagé en bord de Meuse est destiné à recevoir les équipements suivants :

- l'embarcadere (tourisme fluvial);
- des échoppes (petit marché permanent);
- les arrêts de bus (à déterminer);
- les accès du parking souterrain;
- une aire de repos et de détente en contact avec le fleuve.



2. L'ESPLANADE DE LA





Le parcage :

Un parking souterrain est prévu sous l'esplanade, en dehors de l'emprise de la chaussée (170 à 390 empl. selon les dispositions techniques retenues). Ce parking pourrait être étendu ultérieurement sous la place Cockerill. Il fera l'objet d'une étude spécifique.

La circulation piétonne :

Elle s'organise en fonction des voies piétonnes et semi-piétonnes venant du centre urbain, de la liaison avec Outre-Meuse (passerelle) et de la promenade prévue sur la rive.

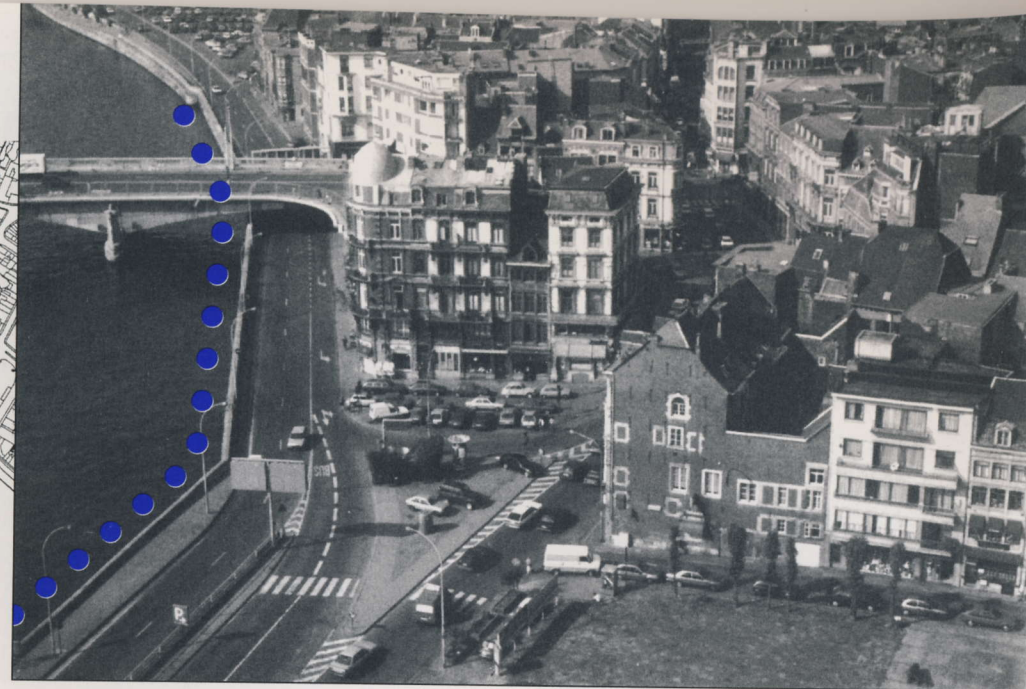
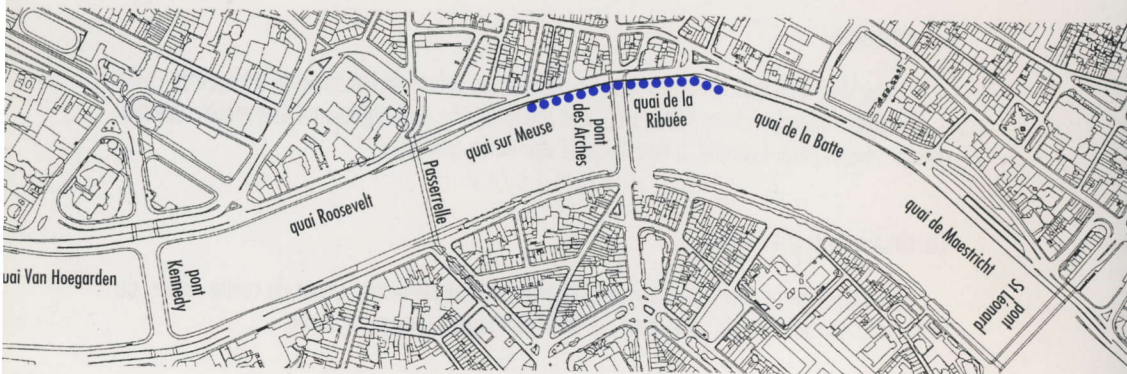
La valorisation architecturale :

L'espace est remodelé, la rampe de la passerelle est modifiée. La chaufferie de l'Université est démolie de manière à mettre les autres bâtiments en valeur.

L'aménagement de l'esplanade de la Poste constitue une valorisation importante pour tout le centre urbain. Il ne sera réalisé qu'après l'achèvement des travaux quai de la Ribuee et quai Roosevelt.

A POSTE





3. LE CARREFOUR DE LA CITE

le projet

L'installation d'un giratoire

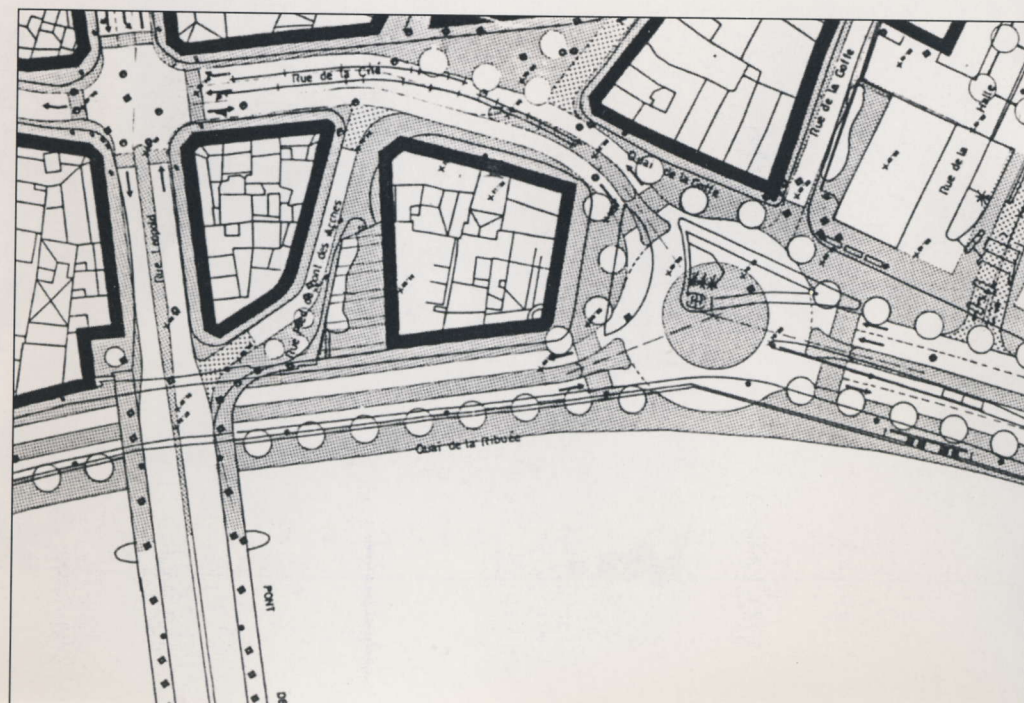
Ce dispositif permet :

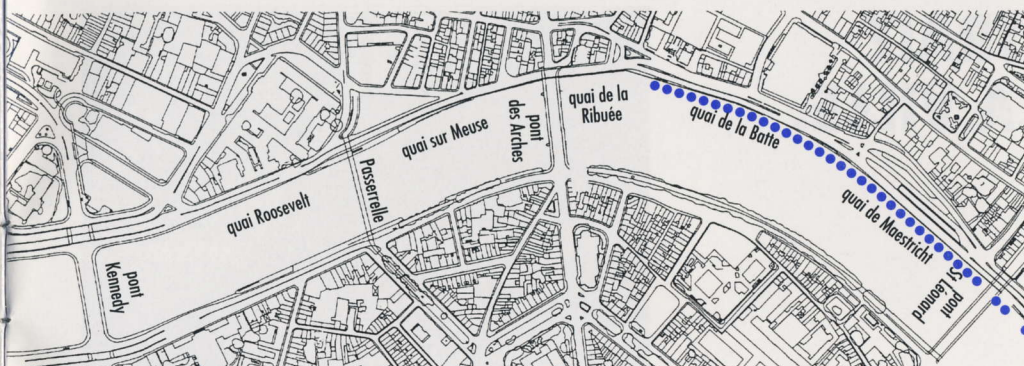
- de marquer la transition entre le système à deux bandes par sens (quai de la Batte) et le système à une bande par sens (Esplanade de la Poste);
- de supporter tous les changements de directions.

Pour bien aménager le giratoire tout en maintenant la continuité de la promenade arborée en bord de rive, il est nécessaire de déplacer le mur de quai.

Le carrefour rue de la Goffe/quai de la Goffe est intégré au giratoire.

L'accès au parking situé sous la dalle de la Cité Administrative est modifié.



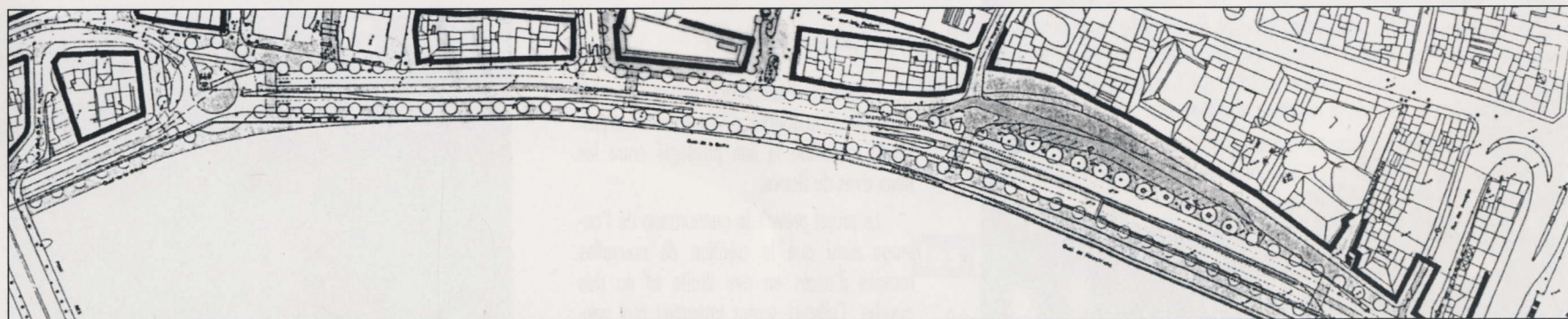


le projet

La création d'un dégagement devant les musées.

La chaussée réservée à la circulation automobile décrit une courbe régulière, parallèle au fleuve et proche de celui-ci. Les ouvrages d'accès au tunnel inachevé sont comblés.

4. LES QUAIS DE LA BATTE & DE MAASTRICHT



L'aménagement d'une promenade agréable le long du fleuve.

Côté fleuve, l'espace piéton est traité en tant que promenade arborée. Il pourrait être éventuellement surbaissé pour permettre l'accostage des bateaux face aux musées.

La traversée de la chaussée est prévue sur des passages protégés, disposés à distances régulières et couplés avec des aménagements réduisant la vitesse des véhicules.

De ce tracé résulte un dégagement relativement vaste qui permet la mise en valeur des Musées et l'amélioration de leur fonctionnement par :

- Un large trottoir réservé aux piétons et pouvant accueillir des terrasses de café.
- Une aire de stationnement limitée dans le temps pour les autocars de tourisme.
- Des emplacements de parking.
- Un espace végétal intégrant l'alignement d'arbres existant et séparant la zone piétonne de la chaussée.

L'organisation d'un système de circulation automobile sur quatre bandes :

Il est conçu comme suit :

- 2 bandes par sens de circulation
- 1 bande centrale constituant selon les cas : un espace engazonné, une bande de stockage (tourne-à-gauche) ou un refuge pour les piétons.

Ce système peut s'adapter au changement d'organisation des transports en commun car, dans chaque sens, la bande de droite peut devenir un site réservé pour les autobus.

Le carrefour quai de Maastricht, place des déportés

Le carrefour sera pourvu d'une signalisation tricolore pour assurer la transition entre la voie rapide du quai St Léonard et le système à quatre bandes du quai de Maastricht ainsi que pour permettre l'accès aux quartiers riverains. Le carrefour avec la rue des Aveugles est supprimé.

L'AMENAGEMENT DE LA RIVE GAUCHE, TRAIT D'UNION AVEC D'AUTRES PROJETS DE LA VILLE.

la place du XX août et la place cockerill

Ces deux places sont intégrées dans le projet de réaménagement des quais de la rive gauche, à tout le moins pour ce qui concerne la facette circulation. Actuellement, la circulation de transit aval-à-mont est déviée par la place Cockerill et traverse ensuite la place du XX Août pour rejoindre le quai Roosevelt.

Le projet prévoit de reporter, sur le quai, le flux principal de circulation. Il en résulte un gain important d'espace dont bénéficieront les piétons.

Un traitement du sol de qualité ainsi que de nouvelles plantations mettront en valeur les bâtiments.

Le sens de circulation sera inversé Place Cockerill.

Place du XX Août, deux bandes de circulation seront conservées pour donner accès au quai.

Ce projet va de pair avec la rénovation du bâtiment central de l'Université et de la Faculté de Philosophie et Lettres.



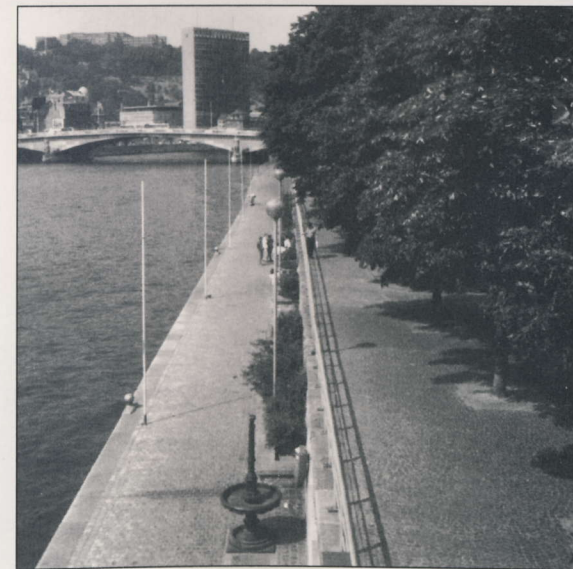
la passerelle et la rive droite de la meuse

(projet pilote urbain FEDER)

Située sur l'axe piéton reliant le centre de la ville et le quartier d'Outremeuse, la passerelle constitue le lien privilégié entre les deux rives du fleuve.

Le projet prévoit la restauration de l'ouvrage ainsi que la création de nouvelles rampes d'accès en rive droite et en rive gauche. Celles-ci seront intégrées aux nouveaux espaces réaménagés.

La rive droite de la Meuse a déjà fait l'objet de transformations sur une partie de sa longueur. Des travaux visent à y favoriser les modes de circulation lente, la desserte des riverains, la promenade et la détente.





un centre muséologique

(projet FEDER)

Liège possède incontestablement le potentiel muséologique le plus riche de Wallonie. L'objectif est de mettre en valeur ces musées et plus particulièrement les musées d'Armes, du Verre, d'Archéologie ainsi que les musées d'Ansembourg et d'Art religieux et mosan. Ils seront réorganisés pour former un réel ensemble, susceptible de multiplier le nombre de visiteurs.

Les aménagements aux abords de ces musées les rendront plus attractifs tout en améliorant leur fonctionnement. Le projet pour la rive gauche s'inscrit dans cette perspective.

les piétons et semi-piétons

Depuis quelques années, un vaste piétonnier se développe dans le centre historique et commercial de Liège.

Poursuivant cette politique, les responsables communaux désirent l'étendre vers les quais de la Meuse et au-delà, jusqu'en Outremeuse.

C'est l'objet du projet "Liège retrouve son fleuve" qui va revaloriser la Passerelle et la liaison rive gauche - rive droite. Le réaménagement des rues Cathédrale, de la Régence et de l'Université, entamé en mai 1994, est un maillon important de ce nouveau visage de Liège

En raison de son ampleur et de ses multiples implications, le projet "rive gauche" se réalisera par étapes, d'une part parce que le projet est tributaire d'autres opérations actuellement inachevées (exemple : la liaison E5-E9) et d'autre part parce qu'on cherche à limiter les perturbations du trafic lors du chantier :

LES ETAPES DE REALISATION

Trois tronçons peuvent être mis en oeuvre assez rapidement :

- le mur de quai de la Ribuée et le giratoire,
- le quai de la Batte et les musées,
- l'esplanade de la Poste, quai sur Meuse.

Les autres tronçons ensuite :

- le quai Roosevelt et le bord de Meuse,
- le pied du pont Kennedy, le carrefour XX Août / rive gauche,
- la jonction quai de Maastricht / quai St Léonard.

La première phase des travaux est prévue à court terme par un programme du Ministère de l'Équipement et des Transports. Il s'agit de la construction d'un nouveau mur d'eau, quai de la Ribuée. L'aménagement permettra déjà d'organiser un double sens de circulation entre le giratoire du quai de la Ribuée et la rue de la Régence (Poste).

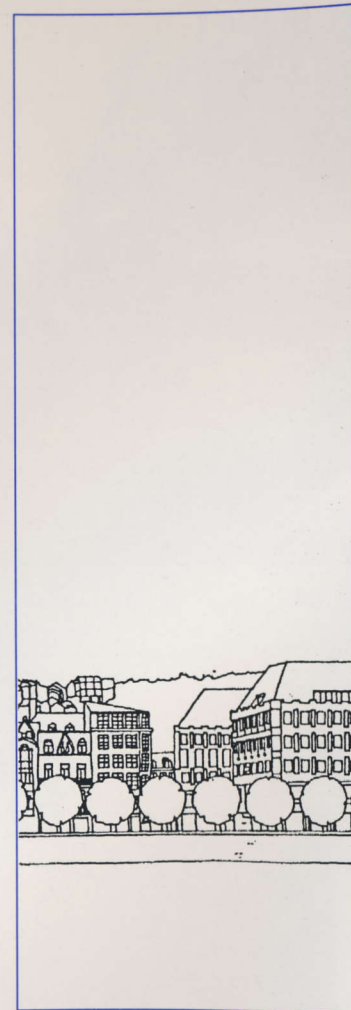
Première étape d'un programme plus ambitieux qui consiste à reconditionner les quais de la rive gauche de la Meuse sur tout le territoire de la ville, le projet présenté ici traduit les réorientations fondamentales de la politique d'urbanisme de la Ville de Liège.

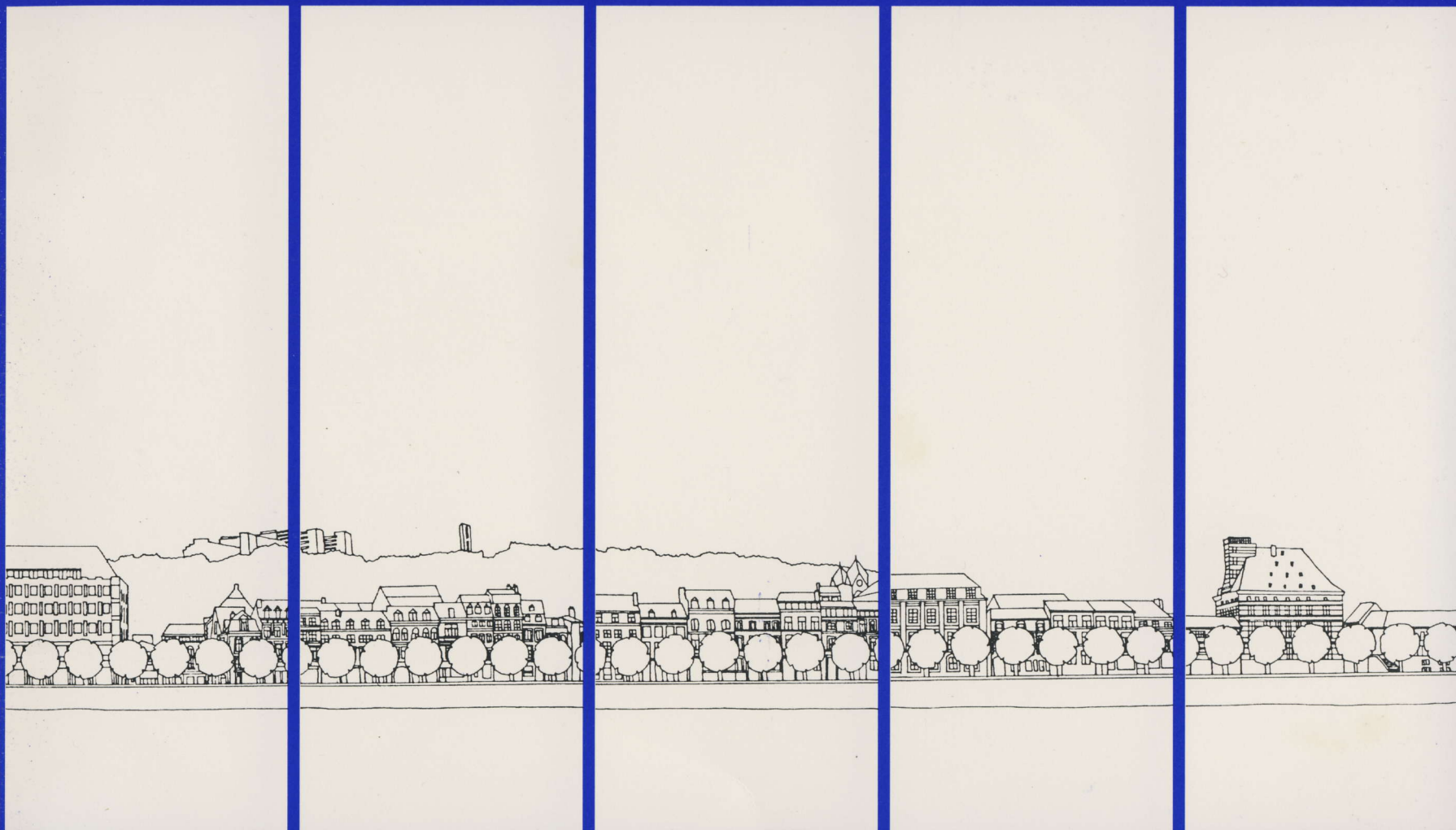
C O N C L U S I O N

La présente plaquette est une synthèse qui se veut explicative. Elle met en évidence les problèmes actuels et montre le pourquoi des solutions retenues.

Elle s'adresse non seulement aux citoyens soucieux du devenir de leur ville mais aussi aux partenaires privés et publics directement concernés par le projet qui seront chargés de le mener à bien.

Ce document est bien davantage que l'exposé d'une idée générale d'aménagement : il fournit la représentation fonctionnelle et formelle d'une solution à laquelle le Collège des Bourgmestre et Echevins de la Ville de Liège a souscrit.





VILLE DE LIEGE

Echevinat de l'Urbanisme
En Feronstrée, 86
4000 Liège
Tél. 041/21.92.66

Service de l'Urbanisme
Quai de la Batte, 10
4000 Liège
Tél. 041/21.90.66

CRAU

Centre de recherche en
Architecture et en Urbanisme
Université de Liège, Faculté des
Sciences Appliquées

Quai Banning, 6
4000 Liège
Tél. 041/66.93.35