

La rive droite décrochée par le tram



L'association Urbagora suggère un concours architectural pour dessiner le retour du tram à Liège « comme une opportunité pour la qualité de vie des habitants ». L'ASBL revendique aussi une boucle de tram pour desservir la plus démunie rive droite et lier les deux rives de la Meuse, avec correspondance à Saint-Lambert à la voie Jemeppe Herstal



CLIC SUR LA PHOTO POUR L'INTERVIEW DE FRANÇOIS BERTRAND ET FRANÇOIS SCHREUER (EN MEDAILLON) © T.B.

LE TRAM A BORBEAUX. PHOTO © WWW.SIGNES-PAYSAGES.FR

En 2019, la ligne de tram en rive gauche à Liège, à tracer avec 500 millions d'€ en partenariat public-privé, parcourra 17,6 km en fond de vallée entre Jemeppe, l'hyper-centre liégeois et Herstal Basse-Campagne. Trois cadencées lignes BHNS (bus à haut niveau de service) se grefferont en étoile vers 2015, via 60 millions d'€ wallons pour au total 40 km, sur la voie du tram : Ans/Saint-Lambert/Bressoux, Guillemins/ Chênée et Standard/CHU. L'ASBL Urbagora suggère un concours urbanistique, paysager et architectural pour le retour du

tram à Liège qui « offre, explique le président de l'association François Schreuer, la possibilité de repenser les espaces publics. Le tram et le BHNS sont bien plus qu'un projet de mobilité. Ils donnent l'opportunité, via les travaux de voiries, le rééquilibrage des modes de transport, et les stations, parkings relais... d'améliorer le cadre de vie des habitants ». Pour Urbagora, il convient via le concours « d'associer aux architectes des paysagistes et designers (pour les stations et le mobilier urbain) – voire des plasticiens, comme à Nice où

13 œuvres ponctuent les 8,7 km de tracé du tram. La participation de l'art public générerait une dynamique culturelle opportune avec des partenaires comme le Musée en plein air du Sart-Tilman, la Cellule d'art public de la Ville... ». Et de poursuivre : « Un projet réussi améliorant le cadre de vie aura un impact sur l'attractivité de Liège autant auprès des potentiels futurs habitants que des investisseurs privés ». Mais il ajoute aussitôt un bémol : « Il y a un risque d'augmentation des loyers dans certains quartiers – avec éjection des plus démunis en périphérie, ce qui requiert une politique foncière de la Ville. Actuellement, l'immobilier en Hors-Château devient inabordable, et la société Stoler Immo (spécialisée dans les immeubles de rapport) rachète de nombreux îlots en Cathédrale-Nord ».

« CADRAN, LONGDOZ, GUILLEMINS »

François Bertrand, chercheur sociologue, craint que la voie du tram en seule rive gauche crée « un décrochage de la rive droite déjà moins bien pourvue en services publics ». François Schreuer plaide pour un lien entre les deux rives de la Meuse via une boucle de tram supplémentaire à la voie Jemeppe-Hesttal qui « passerait par Fontainebleau à Sainte-Marguerite, la percée au Cadran, la gare du Palais, Saint-Lambert (avec correspondance à la voie de tram Hesttal-Jemeppe), puis rejoindrait la rive droite rue Grétry au Longdoz par la rue

Léopold, le pont des Arches et la place de l'Yser en outremeuse. Le tram poursuivrait alors vers les rues Natalis et des Vennes vers le pont de Fragnée et les Guillemins ». Selon Urbagora, cette boucle « ne nécessiterait aucune expropriation, répondrait à la demande en rive droite où les lignes 4 et 17 du TEC sont saturées, et permettrait l'insertion de la rive dans le projet ». Mais l'enveloppe budgétaire est fermée à 500 millions d'€. Quid du financement ? « Le chantier nécessite des travaux d'ingénierie sur deux ponts, répond François Schreuer. Mais ceci est finançable en limitant la ligne Herstal Jemeppe à la gare de Herstal jusque Sclessin ». Il demande aussi « mordicus, dit-il, le tracé du tram au cœur des quartiers, par exemple à Saint-Léonard avec une desserte des rues Maghin et Sainte-Foy ». Souhaite-t-il un tram... omnibus ? « Non, rétorque-t-il. On parle d'inter-stations de 600 m. Pour nous, 400 m suffisent, avec stations – non sur les quais – mais dans les rues commerçantes, près des îlots d'habitations, des écoles et hôpitaux... ». Pour Urbagora, « le 1^{er} niveau de traversée rapide de l'agglomération est le chemin de fer, le 2^{ème} niveau revenant au tram. De Hesttal à Seraing, il y a le train ! Et la ligne SNCB Ans-Liers décongestionnerait Rocourt et Allour ». ♦

Terry BODSON

A noter : la plate-forme TramLiege.be poursuit ses débats sur le tram les 17 et 24/11 et conclura par un forum le 27/11.