

L'arrivée du TGV à Liège et la construction d'une nouvelle gare aux Guillemins pourraient ou devraient permettre de relancer l'idée d'un transport automatisé urbain (TAU) avec quelques chances de succès pour autant que l'implantation de la première ligne ou du premier circuit soit pensée dans une vue prospective du développement de la ville et de l'agglomération. De plus, de nouveaux aménagements autoroutiers, comportant notamment un tunnel, permettraient de respecter les grandes voies publiques du domaine universitaire.

Mieux desservir le domaine du Sart Tilman

1. PAR UN SYSTÈME DE TRANSPORT EN COMMUN NOUVEAU

Depuis les années soixante, la ville de Liège a beaucoup souffert de la mise en oeuvre de projets très perturbateurs pour la vie habitée et commerciale du centre urbain, projets inadaptés, irrespectueux du milieu et inutilement coûteux.

Dès à présent, il faut veiller à ce que de nouveaux équipements, nécessaires pour faire face aux nouveaux besoins, puissent être mis en place sans nuire en quoi que ce soit à la ville ou à l'agglomération. Il faut que les nouveaux projets rallient l'adhésion sans restriction de toute la population. Certains voudraient de nouveau implanter au coeur de la ville des lignes de trams à l'image d'autres villes comme Strasbourg, par exemple. Ceux-là mesurent-ils l'importance des éventuations, des démolitions, des perturbations qui se révéleront inévitablement nécessaires ? Pourquoi envisager des solutions passées au lieu de se tourner résolument vers le futur ?

Une des industries du futur, le tourisme, est friande de nouveautés. Il suffit pour s'en convaincre de voir le succès des foires ou des expositions internationales ou mondiales, lesquelles attirent toujours de nombreux visiteurs curieux des nouveautés qui y sont présentées.

A ce propos, il y a 5 ans, l'Exposition universelle de Hanovre présentait une panoplie extrêmement intéressante d'engins électriques à roulettes pour une, deux, trois, quatre ou six personnes. Mis à part les plus gros modèles, semblables à ceux que l'on peut voir sur les terrains de golf, ils étaient pour la plupart d'origine italienne. Fonctionnant sans bruit grâce à leurs moteurs électriques, tous ces petits engins préfiguraient ceux qu'immanquablement les citoyens utiliseront pour se déplacer dans nos villes de plus en plus encombrées.

Déjà au début des années 70, la ville d'Amsterdam avait proposé à ses habitants des petites voitures électriques banalisées, utilisables par chacun grâce à une clef louable. Mais l'heure n'était malheureusement pas venue et l'expérience fut un échec.

L'encombrement des villes atteint aujourd'hui une saturation telle que l'usage de nouveaux engins de déplacement va s'imposer.

Un des mérites de l'exposition de Hanovre sera d'avoir habitué beaucoup de visiteurs à ces nouveaux engins de déplacement propres et silencieux.

J'invite nos responsables en charge du problème de la mobilité à se rendre à l'Exposition universelle d'Aichi. Ils y

▼
Rangement de voiturettes 2 places.



verront de nouveaux systèmes de transport en commun dont le plus extraordinaire est certainement le Linimo, en lévitation silencieuse au-dessus des rails. Plus de roues, donc plus de bruit, si ce n'est celui de l'onduleur qui convertit le courant continu en courant alternatif. "Voyager dans ce train, c'est comme se faire traîner sur une patinoire" proclame la publicité et c'est très vrai.

Liège, métropole régionale

Liège, de plus, ne doit pas toujours ne penser qu'à elle. Elle a besoin des communes voisines comme celles-ci ont besoin d'elle. Alors pourquoi ne pas implanter une nouvelle ligne de transport en commun du type métro léger qui desservirait au passage deux ou trois communes voisines ?

Personnellement, je vois une implantation susceptible de rallier l'adhésion de plusieurs responsables et surtout de leurs administrés. Elle consisterait dans un premier temps à relier la nouvelle gare des Guillemins avec le domaine de l'Université au Sart Tilman et à desservir au passage Tilleur, Ougrée et Seraing.

Constat de congestion

Depuis son implantation au Sart Tilman, l'Université de Liège manque d'une desserte efficace par les transports en commun. Celle-ci s'est améliorée ces dernières années, mais elle reste très insuffisante et elle manque cruellement de séduction. Il en résulte que de plus en plus d'étudiants, d'enseignants et de membres du personnel se rendent au Sart Tilman en voitures et que l'Université est confrontée à des problèmes de parcage de plus en plus aigus. Comment tolérer une augmentation constante de voitures automobiles sur son territoire, alors qu'elle n'a pas les moyens de construire des garages pour les accueillir. L'Université est donc fort intéressée par toute innovation en matière de desserte et notamment par un système nouveau dont l'attrait est toujours supérieur à celui de systèmes connus, tels ces bus géants doublement articulés. Ce n'est pas ce type de nouveautés que les gens



attendent pour remplacer leur chère et sacro-sainte automobile.

▲
Boucles pour le TAU 1 et TAU 2.

Depuis l'abandon du tram vert, les communes de Tilleur, Ougrée et Seraing sont, elles aussi, en manque d'un système de transport en commun rapide, fréquent et efficace.

Le stade du Standard, lors des grandes rencontres de football, engendre des embouteillages monstres qui pourraient ne pas exister ou être beaucoup moins importants si un moyen efficace de transport était mis en place.

Si l'on pouvait accéder aux terrains des usines sidérurgiques que la Sorasi ne manquera pas d'assainir, au centre culturel de Seraing et plus tard au nouveau pôle que constituera le Val-Saint-Lambert rénové par le moyen du circuit que je propose, je suis certain que le TAU attirerait des utilisateurs en grand nombre.

Quel serait ce circuit ?

Au départ de la nouvelle gare des Guillemins, le TAU longerait dans un premier tronçon, côté colline, les lignes de la SNCB existantes, s'arrêterait à Fragnée, au Val-Benoît là où un passage souterrain existe déjà, au pied du Petit Bourgoigne, à Sclessin, au Standard, à Tilleur,

A l'heure où Bruxelles semble avoir trouvé les moyens de se doter d'un réseau express régional (RER), pourquoi Liège ne pourrait-elle songer à faire de même, d'une manière plus facile et moins coûteuse ?

A l'heure où la ville de Louvain-la-Neuve va bénéficier de nouveaux grands parcs à voitures (2500 places) dont la réalisation est couplée à celle du RER bruxellois, il devrait être possible de négocier pour Liège le début d'un REL lequel correspondrait au souhait du Gouvernement wallon de "pousser" des projets nouveaux.

Comment favoriser le changement

Les esprits ayant évolué, ce qui paraissait hier utopique, ne l'est plus ou l'est moins aujourd'hui et beaucoup d'automobilistes seraient prêts à abandonner leur voiture si des systèmes de transport en commun pratiques et efficaces étaient mis en service. Dans la foulée, pourquoi ne pas imaginer une taxe annuelle qui autoriserait n'importe quel citoyen à utiliser gratuitement les transports en commun (TEC) et qui inciterait les automobilistes à réduire l'usage de leur sacrée voiture ?

2. PAR UN SYSTÈME ROUTIER AMÉLIORÉ

Première anomalie

On ne peut continuer d'admettre que les beaux boulevards du Rectorat et de Colonster, conçus à l'origine pour desservir le domaine universitaire du Sart Tilman, servent de raccords entre l'autoroute des Ardennes (E25) et l'A604 reliant l'autoroute de Wallonie (E42) au Pont de Seraing et accessoirement aujourd'hui de parcs à voitures.

Non seulement, les boulevards universitaires sont détruits chaque jour davantage, mais le nombre d'accidents dus à des automobilistes qui prennent ceux-ci pour une véritable autoroute, grandit chaque jour. Sans doute faudra-t-il qu'un accident très grave survienne pour que les responsables envisagent d'autres solutions!

Deuxième scandale

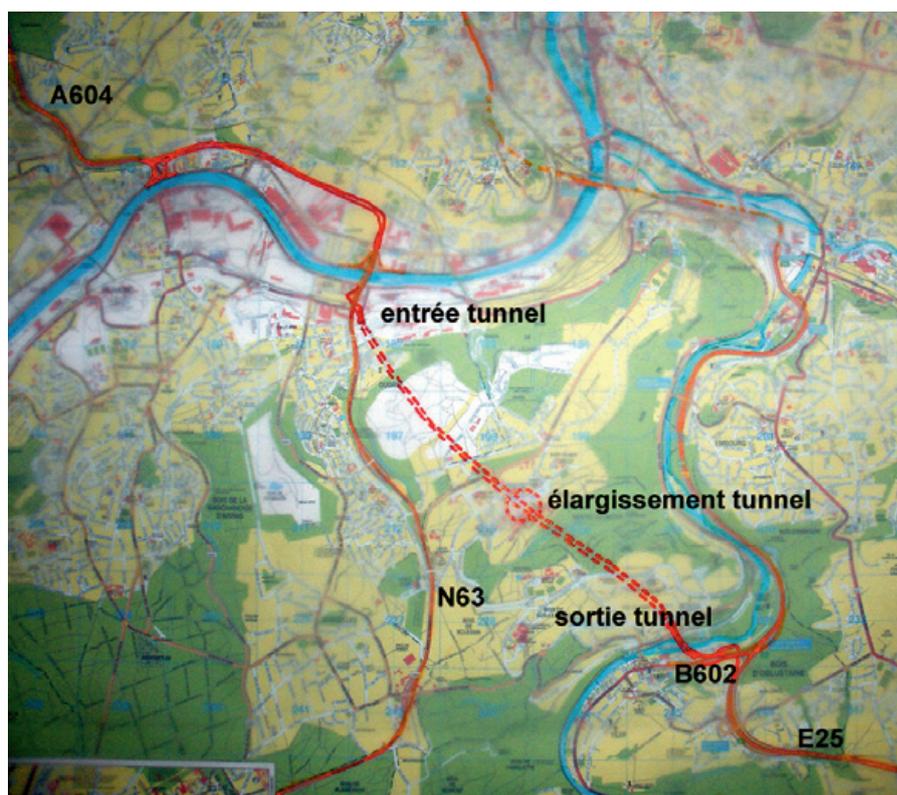
L'espèce de cul de sac constitué par l'autoroute A604 et le pont de Seraing qui dénature le magnifique château de Cockerill, sont inacceptables à notre époque où tous les responsables parlent de développement durable et imposent cette contrainte à tous les auteurs de projets !

Au début des années soixante, le Groupe l'Equerre avait proposé de faire passer l'autoroute A604 le long de la voie de chemin de fer Namur-Liège et de la raccorder au pont d'Ougrée dans l'axe de ce dernier. Mais il aurait fallu déplacer un terril qui aujourd'hui n'existe plus. D'autre part, l'implantation du Standard aurait pu risquer d'être compromise et son développement handicapé. Depuis lors, ces deux objections n'ont plus cours.

Pourquoi le pont de Seraing ne pourrait-il être démoli, ce qui rendrait au château toute son importance pour le rayonnement de la ville ? Il pourrait être reconstruit de manière plus légère dans l'axe de la place communale et de l'hôtel de ville.



Schéma pour la liaison par une nouvelle portion d'autoroute et un tunnel de l'A 604 et de la B 602.



Cette dernière solution avait d'ailleurs été aussi suggérée jadis par le Groupe l'Equerre, mais n'avait pas été retenue parce que les responsables politiques de l'époque craignaient de dévaloriser Seraing en déviant l'autoroute vers Ougrée. Ils se trompaient lourdement. En "enterrant" le château de Cockerill, une des plus importantes richesses patrimoniales de la ville, ils l'ont appauvrie. Le pont d'Ougrée et la montée de l'autoroute N63, appelée Chaussée du Sart Tilman, puis route du Condroz, s'ils peuvent justifier leur emplacement vers le Condroz appellent d'autres solutions pour se rattacher à l'autoroute des Ardennes.

Il en est une qui relève du bon sens et qui résoudrait élégamment les deux problèmes, et même davantage comme on le découvrira dans les lignes qui vont suivre.

Moyens actuels : un tunnel entre Ougrée et Tilff

A l'heure où des progrès considérables ont été faits en matière de machines capables de creuser des tunnels sans dif-

ficulté, dois-je rappeler les tunnels sous Cointe et celui de Soumagne, je propose de forer au départ du pont d'Ougrée un tunnel en direction de Tilff.

L'entrée du tunnel, côté Meuse devrait et pourrait se situer au bas ou aux environs de la place des Hauts-Fourneaux. Quant au côté Tilff, la sortie du tunnel se ferait au-dessus de la rue d'Angleur et sous la rue de la Charette, en face des Prés de Tilff que l'autoroute surplomberait pour se raccorder à la bretelle B602 et moyennant quelques aménagements avec l'E25. Ceci résoudrait du même coup le problème que pose le vieux pont de la ville de Tilff lequel pourrait simplement être remplacé par une passerelle au design original, satisfaisant ainsi les automobilistes et les piétons en leur apportant deux solutions adaptées à leurs besoins respectifs bien différents⁹.

Mais j'en reviens au tunnel dont la longueur avoisinerait les 4 kilomètres. Je propose de le creuser entre le Pont d'Ougrée et la bretelle B602 de l'E25. Il pourrait, au passage sous la place du Rectorat, être considérablement élargi de manière à y réaliser l'immense salle dont on commence à ressentir le besoin à Liège. D'autres salles plus petites pourraient aussi être prévues pour satisfaire les besoins des étudiants notamment : ceux-ci réclament sans grand succès depuis quelques années auprès des autorités, une salle dans laquelle ils pourraient faire du bruit sans gêner quiconque, ce qui serait évidemment le cas.

Une gare de bus serait prévue et des ascenseurs desserviraient directement le domaine universitaire en débouchant dans la place des auditoires de l'Europe. Un grand parc à voitures pourrait de plus absorber les voitures qui débordent des parkings existants dans le domaine du Sart Tilman. Il serait également possible de concevoir d'autres ascenseurs pour desservir directement le C.H.U.

Je voudrais de plus attribuer à ces différentes salles une fonction à laquelle plus personne ne songe depuis la fin de la guerre froide : celle d'un immense abri pour la population de la ville en cas de guerre nucléaire. Il ne faut en

effet pas s'illusionner quant à cette triste éventualité qui pourrait opposer un jour les Etats-Unis et la Chine ou à une échelle plus petite, mais tout aussi meurtrière l'Europe et le Moyen-Orient par exemple.

En Europe, la ville de Stockholm a profité du creusement des galeries du métro dans les collines qui l'entourent pour prévoir une immense salle avec le même objectif. De même Valkenburg, la cité très touristique du Limbourg méridional hollandais, a également mis à profit l'existence des grottes et des nombreuses galeries creusées dans la marne au cours des siècles pour y aménager en 1979 un abri antiatomique capable d'accueillir toute la population de la ville, c'est-à-dire 15 000 personnes.

Enfin une dernière remarque importante, à l'heure où la fermeture des hauts-fourneaux est définitivement programmée, il conviendrait dès à présent de prévoir les emprises nécessaires au départ du tunnel côté Meuse et au remodelage du réseau routier autour de Seraing.

CONCLUSIONS

Liège et sa région, sous peine de voir leur déclin s'accroître, ont besoin de se ressaisir en matière de réseaux autoroutiers ou affectés aux transports en commun dont chacun sait qu'ils sont des moteurs d'évolutions économiques et sociales.

J'ai la chance d'avoir beaucoup voyagé et de continuer à le faire. Je constate que toutes les villes dynamiques aujourd'hui comportent des réseaux autoroutiers qui les ceinturent complètement et qu'elles ont de plus parié sur des transports en commun nouveaux partiellement ou même totalement automatisés.

Les deux propositions que je viens de décrire, ajoutées à la réalisation de la liaison Cerexhe-Heuseux, indispensable pour compléter la boucle liégeoise, sont de nature à relancer et à redynamiser notre ville et sa région, sans compter le travail donné à des milliers d'ouvriers. ■

Notes

¹ Plusieurs auteurs, *Demain nos villes*, Actes du Colloque Liège en l'an 2000, Ed. Desoer, Liège, 1965.

² RICHARDS B., *New movement in cities*, Ed. Studio Vista, London, 1966.

³ plusieurs articles concernant le Safège, dont un dans *Architecture d'Aujourd'hui*, n° 110, Paris;

⁴ ENGLEBERT J., *La réorganisation de l'espace: aménagement du territoire et logement* dans *Une Wallonie pour les travailleurs*, édition Vie Ouvrière, ASBL, 1965.

⁵ ENGLEBERT J., *Les transports urbains*, dans *Socialisme*, n° 132, déc. 1975.

⁶ ENGLEBERT J., *Villes contemporaines et transports en commun* dans *Bulletin d'information de l'Association liégeoise des amateurs de chemins de fer*, 1981, n°1, 2 et 3.

⁷ ENGLEBERT J., *Liège 2040*, mars 1990, Université de Liège.

⁸ LEJEUNE J.R., *Pour un réseau express liégeois, contribution à l'élaboration d'un plan global de circulation à l'échelle de la région liégeoise*, nov. 1989, Université de Liège.

⁹ En juin, les Français vont relier le Pont Colbert, près de Versailles, à l'échangeur de l'A13 au moyen d'un tunnel de 5,5 kilomètres avec un tunnelier de 12 mètres de diamètre. D'ici à 2015, un nouveau tunnel de 52 kilomètres reliera l'Autriche à l'Italie sous le Brenner pour un montant de 9 milliards d'euros, donc pour environ 200 millions par kilomètre. Pour ce genre d'infrastructures qui s'insèrent dans le réseau routier européen, le financement européen peut aller jusqu'au delà de la limite de 20%.