

Liège, le 21 novembre 2017

Ville de Liège – Service Urbanisme
La Batte 10 (4^e étage)
4000 LIÈGE
enquete.urbanisme@liege.be

Objet : dossier n° M/86006 G – « *rénover les voiries existantes chemin de la Citadelle, Montagne Sainte-Walburge, boulevard du 12^{ème} de ligne, rue Sainte-Walburge, rue de Campine, boulevard Jean de Wilde, avenue Victor Hugo, rue du Limbourg en vue d'améliorer l'accessibilité au CHR* »

1. Introduction

Il y a 3 ans, renaissait l'idée de créer une nouvelle liaison autoroutière entre la sortie E313 et le CHR. Ce projet a heureusement été (re)mis de côté fin 2015. Dès lors, aujourd'hui, le SPW revient avec un nouveau projet qui vise à « améliorer l'accessibilité au CHR en optimisant la mobilité dans la zone située entre l'accès à l'autoroute E313 et le site du CHR »¹.

Certes, ceci est un objectif louable, mais en tant qu'organisme d'intérêt public, on peut s'étonner que le SPW ne joigne pas à cet objectif celui d'améliorer le cadre et les conditions de vie dans le quartier de Ste Walburge. En effet, celui-ci me paraît tout aussi primordiale car avec l'augmentation du trafic journalier, en tant qu'habitant du quartier durant plus de 36 ans, moi et ma famille (2 enfants en bas âge) subissons la congestion automobile, le bruit et la pollution (une exposition particulièrement forte aux particules fines, jusque dans mes espaces privés...).

D'autre part, on peut s'étonner que le projet n'envisage que l'accessibilité au CHR depuis le nord alors qu'une grande part des déplacements proviennent du sud et que là aussi des aménagements de voirie et de nombreuses mesures peuvent être réalisées afin de favoriser les alternatives à l'accessibilité automobile.

Soit, mes remarques ne vont donc cibler ici que la zone située au nord du CHR.

2. Appréciation du projet par mode de déplacement

2.1. Le piéton / la vie de quartier : le projet du SPW induit une évolution du cadre de vie non optimale et même une dégradation de celui-ci dans plusieurs rues du quartier

En effet, même s'il convient de constater que la rue Sainte-Walburge est enfin reprofilée de façon à intégrer son passage de voirie à double sens à celle de sens unique (qui remonte déjà à une dizaine d'années), la progression du cadre de vie dans cette rue reste insuffisante au regard du potentiel qu'offre le domaine public. Par exemple, si les trottoirs de la rue Ste-Walburge sont quelque peu élargis² et des avancées de trottoirs sont réalisées au droit des passages pour piétons et des arrêts de bus, il aurait été indiqué de rendre le paysage de cette rue plus attrayant et son environnement moins toxique. En effet, l'amélioration des conditions de vie des habitants passe également par la

¹ Notice d'évaluation des incidences sur l'environnement : « 2.Présentation du projet »

² Entre les numéros 1 et 209, côté impair, et 14 et 214, côté pair

verdurisation du domaine public : effet psychologique sur le bien-être, climatiseur pendant les fortes chaleurs, mais surtout réduction des particules fines, des poussières et des autres polluants. Il est bon d'être conscient que, du fait de la circulation automobile intense traversant le quartier, les Sainte-Walburgeois (et les enfants des écoles) vivent actuellement dans un air « dangereux »³. La végétation aurait pu jouer un rôle pour réguler cette pollution mais elle est trop peu intégrée dans le projet (seul un arbre sera planté devant le n°114). Et pourtant, il existe un réel potentiel, sans atteindre au stationnement automobile⁴.

Quant au réaménagement de la place Sainte-Walburge, il reste très hypothétique car aucun financement n'est prévu à l'heure actuelle pour sa réalisation.

Pour la majeure partie des autres voiries, l'espace dédié au piéton et à la convivialité est « grignoté » et le projet installe çà et là une certaine promiscuité entre les « espaces de vie » des habitants et les automobiles (voire aussi les autobus)⁵.

De même, nous regrettons que le tronçon haut de la rue de Campine ne soit pas réaménagé de façon à élargir les trottoirs, particulièrement du côté de l'école Sainte-Walburge (impair), où lorsque du monde « s'agglutine » sur le trottoir pour attendre le bus (lignes 23 et 72), ce qui est fréquent le matin, les passants sont obligés de descendre sur la chaussée pour poursuivre leur chemin.

Concernant les cheminements piétons, plusieurs nouvelles traversées ont été ajoutées⁶. Cependant, certaines traversées de carrefour ont été complexifiées et deviennent moins lisibles pour le piéton à travers l'installation, par exemple, de nouveaux îlots routiers « directionnels » au carrefour Jean de Wilde et rue des Glacis (face au Moderne).

D'ailleurs, le projet d'aménagement du carrefour Montagne Ste-Walburge/rue des Glacis est particulièrement repoussant pour la vie de quartier alors qu'il figure au cœur de la centralité commerciale de Sainte-Walburge et qu'il aurait été possible de réaliser un grand parvis devant le moderne moyennant la mise à sens unique descendant du tronçon haut de la Montagne Ste-Walburge (qui est envisageable vu le nouveau tracé du chemin de la Citadelle).

2.2. Le vélo : quasi absence de sites propres dans le projet du SPW

En dehors du chemin de la Citadelle, il n'y a aucun site propre cyclable. La mobilité cyclable est intégrée soit dans la circulation automobile, soit dans la circulation d'autobus (ce qui n'est pas optimal pour l'attractivité de chacun de ces deux modes de déplacement).

Ceci me paraît contradictoire avec les objectifs prioritaires affichés par la Ville dans « Réinventons Liège », qui fait la part belle à la mobilité douce.

³ « « La population vit dans un air dangereux » : l'appel de 100 médecins belges contre la pollution », Le Soir, 20/11/2017.

⁴ Par exemple, devant le nouveau parvis de l'école Saint-Remi ou sur d'autres avancées de trottoir où il est possible de planter à plus ou moins 3,5 m de l'alignement.

⁵ - le haut de la rue Ste-Walburge, où le trottoir est fortement réduit au-dessus du 204 afin d'insérer une bande de circulation automobile (de « tourne-à-droite » libre),
- l'Avenue Victor Hugo, où l'accotement arboré situé côté impair entre le trottoir et la chaussée est dédiée çà et là au stationnement ;
- le bld Jean de Wilde qui passe à 4 bandes de circulation et dont la chaussée est quelque peu élargie ; du carrefour Jean de Wilde au « rond-point des Fous » (haut), où l'emprise automobile est agrandie.

⁶ Un Avenue Victor Hugo (au droit du chemin Michel Gobiet), un rue des Glacis (face au théâtre du Moderne) et un Montagne Sainte-Walburge (face au chemin de la Citadelle)

Au vu du relief, des distances et du contexte bâti du quartier, les aménagements cyclables en site propres me paraissent les plus indiqués pour liaisonner le P+R de Vottem et le CHR car ils sont plus respectueux du cadre de vie des habitants de Sainte-Walburge et permettront aux travailleurs pendulaires de l'hôpital de se déplacer entre ces deux points dans un temps le plus court. Ils doivent donc être davantage privilégiés, quitte à ce que ce soit au détriment de certains aménagements destinés aux autobus.

On peut se demander aussi, à ce titre, pourquoi la rue Vieille Voie de Tongres n'a-t-elle pas été intégrée dans le projet d'amélioration de l'accessibilité au CHR, sachant qu'il s'agit de l'axe le plus court pour les vélos pour liaisonner la sortie E313 au CHR ?

2.3. Transport en commun : faute d'un réel projet ambitieux (transport structurant en site propre complet entre la sortie E313 et le centre-ville en passant par le CHR), le projet du SPW crée à travers le quartier des sites propres pour les bus dont on peut douter de leurs performances

En effet, si on peut concevoir que la performance du bus sera améliorée boulevard Jean de Wilde, on peut en douter dans les autres zones du quartier.

Tout d'abord, dans le sens descendant (nord-sud), à l'heure de pointe du matin, les voitures descendent actuellement « au pas » l'Avenue Victor Hugo, sur toute sa longueur. Le projet prévoit d'aménager un site propre pour les bus Avenue Victor Hugo pour qu'ils puissent dépasser ces embouteillages. Mais au passage du carrefour de la rue du Limbourg, de même qu'à l'approche du rond-point de la rue de Campine, les voitures qui descendent l'Avenue doivent s'insérer dans cette bande des bus. Les voitures vont donc venir encombrer la bande bus et le bus sera aussi englué dans les embouteillages à cet endroit.

Ensuite, dans le sens montant, on peut se demander pourquoi le projet prévoit un site propre pour les bus dans le sens descendant (via l'Avenue Victor Hugo) et non pas dans le sens montant ? Pourquoi, dans un objectif de report modal vers les transports alternatifs à la voiture, le projet ne propose-t-il pas aussi un site propre pour les bus remontant le quartier par l'Avenue Victor Hugo, ce qui permettrait d'améliorer les performances de la ligne 23 (remontant déjà l'Avenue Victor Hugo), mais aussi, moyennant un changement d'itinéraire, de la ligne 70 qui éviterait ainsi d'être englué dans les embouteillages du tronçon haut de la rue de Campine puis ceux de la rue Ste-Walburge ?

Au lieu de cela, on consacre une voie de circulation automobile remontant l'Avenue Victor Hugo et venant ainsi « doubler »⁷ la circulation automobile existante rue Ste-Walburge ?

Enfin, au vu de cette brève analyse, on est en droit de se demander si ce projet va sensiblement améliorer les performances du transport en commun entre la E313 et le CHR, au point d'engendrer un réel report modal de l'accessibilité automobile vers l'accessibilité en transport en commun. Si non, pourquoi ne pas envisager directement un autre projet plus efficace ?

A mon sens, ce changement dans les pratiques d'accessibilité au CHR ne pourra être effectif qu'au travers de la réalisation d'un projet plus ambitieux : l'intégration d'un transport en commun en site propre complet entre le CHR et l'E313, passant au-dessus des zones non habitées ou les moins densément habitées⁸ (p.e. monorail, téléférique...).

⁷ Dans la direction sud-nord

⁸ Dont la zone de réservation prévue au plan de secteur pour prolonger l'E313.

2.4. Voiture : le SPW contraint quelque peu l'accessibilité automobile mais continue de colporter le projet de méga-parking sur le site protégé de la Citadelle, ce qui ne laisse rien présager de bon pour la vie du quartier

A la lecture des plans, l'accessibilité automobile paraît quelque peu contrainte grâce essentiellement à des mesures de priorisation du transport en commun.

Les plans mettent également en exergue la volonté de limiter la vitesse de circulation des voitures au travers de la création de plusieurs « plateaux »⁹. Cependant, au vu des plateaux qui ont déjà été aménagés sur le territoire communal et des faibles pentes de ceux-ci sur les itinéraires des bus, j'émetts les plus grandes craintes quant à l'efficacité qu'auront ces futurs dispositifs.

Par ailleurs, pour faire le parallélisme avec un point développé ci-avant sur le transport en commun, je me demande pourquoi avons-nous une voie de circulation automobile, dans le sens de la descente du quartier (Avenue Victor Hugo) et deux dans le sens de la montée (Avenue Victor Hugo + rue Ste Walburge) ? Dans l'objectif de contraindre le transit automobile à travers le quartier, pourquoi accepte-t-on de limiter l'emprise de la circulation automobile uniquement dans le sens descendant ? Pourquoi doit-on augmenter la capacité de transit automobile à travers le quartier dans le sens montant ? La notice d'incidence ne permet pas de justifier une telle disproportion entre le trafic montant et celui descendant le quartier puisqu'elle n'indique aucun comptage. Ces questions sont dès lors restées à ce jour sans réponse.

Enfin, le projet de méga-parking est évoqué à plusieurs reprises dans le présent dossier du permis, et même sur les plans (« *Projet du CHR pour la création d'un nouveau parking* »). Je m'oppose fermement à ce projet pour toute une série de raisons dont l'une d'entre elle est justement, qu'il va à l'encontre des principes qui ont guidés la décision d'aménager un parking-relai à Vottem et est en contradiction avec les investissements programmés dans le quartier par le SPW, la SRWT et la Ville de Liège. Par ailleurs, je souscris à l'argumentaire que le comité de quartier de Sainte-Walburge a développé à l'encontre de ce projet :

- « *ce méga parking va créer un appel à l'utilisation de la voiture et va augmenter le trafic journalier dans le quartier de Ste-Walburge, déjà saturé à certaines heures, ce qui nuit à la qualité de vie des habitants ;*
- *il contribue à relancer l'idée d'une prolongation de l'autoroute E313 jusqu'au CHR pour décongestionner le quartier (avec une dégradation du cadre de vie pour des centaines d'autres maisons du quartier) ;*
- *moyennant la poursuite des investissements favorisant la mobilité durable et compte tenu des normes de stationnement existantes, le projet n'est pas nécessaire au fonctionnement de l'hôpital ; il s'inscrit dans le contexte absurde d'une compétition que se livrent les hôpitaux : la « course à l'accessibilité automobile » (alors que la localisation du CHR, enclavé dans le tissu urbain, l'empêche de rivaliser sur ce point et que le CHR a d'autres atouts à développer) ;*
- *il a un impact négatif sur la qualité paysagère de la Citadelle, dévalorise l'itinéraire de promenade et, plus globalement, la haute valeur patrimoniale du parc ;*
- *il ne respecte pas le « centre ancien protégé » de la ville de Liège dont la Citadelle fait partie. »*

⁹ Un au carrefour Jean Dister/Ste-Walburge, un face à l'école St-Remi, deux Avenue Victor Hugo

3. Conclusion

Au cœur du quartier de Ste-Walburge, l'amélioration du cadre de vie, la mobilité pédestre et cyclable doivent être privilégiées, ce qui est insuffisamment le cas dans le projet.

Pour ce qui est du transport en commun, vu les contraintes d'accès au CHR pour les véhicules traditionnels, il convient de porter notre choix ici vers de nouveaux moyens de déplacement, plus ingénieux.

Je terminerais enfin par une réflexion connexe à ce projet.

Les problèmes de mobilité actuels du CHR découlent en grande partie de sa localisation : situé d'un côté, au sommet d'un versant escarpé de la Meuse, et de l'autre, enclavé dans le tissu urbain du faubourg de Sainte-Walburge, composé de rues souvent peu larges.

A propos de cette localisation, on peut regretter que le CHR ne présente toujours aucune vision prospective du développement de ses activités à moyen et plus long terme. Depuis une dizaine d'années, nous assistons à un développement immobilier du CHR sans précédent sur et autour du site de la Citadelle : construction de nouvelles ailes (ex. urgences et pédiatrie), de parkings, acquisition et réaffectation de toute une série de biens immobiliers situés dans les rues adjacentes (rue des Glacis et rue Général Collins¹⁰), et, dernier projet en date (avant peut-être celui du méga-parking), rehaussement du bâtiment principal afin d'augmenter de 10 % la capacité totale de l'hôpital. Ceci contribue inévitablement à augmenter le trafic au cœur du quartier.

Que nous réserve l'avenir ? Va-t-on insister à l'implantation de nouveaux services sur l'hectare et demi de parcelles contiguës dont le CHR est propriétaire rue des Glacis à hauteur du garage Horion ? Sachant que ces développements ont un impact sur la mobilité dans le quartier, jusque quand les habitants du quartier pourront tolérer cet accroissement des activités à la Citadelle ?

Si vraiment l'accessibilité pose problème au CHR, pourquoi celui-ci concentre-t-il son développement sur et autour du site de la Citadelle ? Si l'on considère que la liaison E313-CHR ne se fera pas, ne devraient-ils pas acquérir plutôt, pour implanter par exemple certains services administratifs, des terrains proches de la sortie de l'E313 comme l'ancienne caserne de la gendarmerie à Vottem, aujourd'hui en grande partie désaffectée, et/ou les terrains bordant l'autoroute ?

Quelle est la stratégie foncière du CHR à long terme ?

Après tout, c'est au CHR de s'adapter au quartier et non l'inverse... le quartier était là avant !

¹⁰ - En 2006: acquisition d'une parcelle rue Général Collins et construction en 2010 d'une crèche pour le personnel qui était auparavant dans l'hôpital (n°57) ;

- En 2010: acquisition de la parcelle du "Garage Horion" (77-79 de la rue des Glacis) - 11.600 m² au sol -> utilisé aujourd'hui comme parking ;

- En 2013: acquisition d'une maison au 75 rue des Glacis et d'un grand jardin situé à l'arrière (contigus au Garage Horion) - 2.100 m² au sol au total -> pas encore valorisé;

- En 2016: acquisition d'une maison avec grand terrain à l'avant au n°215 rue des Glacis -1.100 m² - permis octroyé sous peu pour y implanter le service d'accompagnement des traitements pour cancéreux (aujourd'hui situé dans l'hôpital) ;

- ...