

---

**Commune de Herstal**

**Schéma directeur de Rénovation Urbaine  
Z.I.P. – Q.I. « QUARTIER MAREXHE ».**

**Phase finale – Rapport.**

**21 mai 2007.**

---

**Ont participé au projet :**

Büker Heide Mareike  
Maréchal Brigitte  
Matala Badescu Diana  
Mekideche Fayrouze  
Tondeur Florence  
Verkindere Maud  
Boutemadja Abdelkader  
Collette Jean-Pierre  
Hanocq Philippe  
d'Huart Thierry  
Husquet André  
Quoistiaux Jean-Luc

## **TABLE DES MATIERES**

## TABLE DES MATIERES

<b>TABLE DES MATIERES</b>	<b>4</b>
<b>COMPOSITION DU DOSSIER.</b>	<b>6</b>
<b>INTRODUCTION</b>	<b>7</b>
<b>MISE EN EVIDENCE DES ATOUTS ET DES FAIBLESSES DE LA SITUATION ACTUELLE</b>	<b>8</b>
<b>Constats, analyse et diagnostic.</b>	<b>8</b>
<b>Enjeux</b>	<b>8</b>
<b>VOLET PHYSIQUE</b>	<b>10</b>
<b>Projets –propositions du schéma directeur de la rénovation urbaine</b>	<b>10</b>
Pôle 1 : « Espace Hayeneux ».	11
Pertinence.	19
Pôle 2 : « Espace Marexhe » (v. fiche-projet n°8).	20
Pertinence.	23
Pôle 3 : « Espace Gare de Herstal ».	24
Pertinence.	29
Pôle 4: « Espace des Boulevards » (v. fiche-projet n° 17).	30
Pertinence.	31
Pôle 5 : « Espace Jean Jaurès » (v. fiche-projet n°20).	32
Pertinence.	33
Autres Aménagements.	34
<b>Plan de circulation.</b>	<b>37</b>
Le PCM :	37
Les boulevards Gramme et Solvay :	39
Le plan de circulation interne du quartier :	41
Mesures d’accompagnement pour l’ensemble:	43
Les autres études .	44
<b>VOLET ECONOMIQUE ET FONCTIONNEL</b>	<b>46</b>
<b>VOLET SOCIAL</b>	<b>48</b>
<b>ESTIMATION FINANCIERE – BUDGET COMMUNAL.</b>	<b>51</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>53</b>
<b>TABLEAU RECAPITULATIF ESTIMATIF.</b>	<b>54</b>

	5
<b>CARTES ET PLANS.</b>	<b>55</b>
<b>ANNEXE 1 : ANALYSE FINALE ET CONCLUSION PHASE 1.</b>	<b>57</b>
<b>Tableau de synthèse</b>	<b>58</b>
<b>Constats, analyse et diagnostic.....</b>	<b>65</b>
Les enjeux	65
Les partenaires à motiver....	67
En conséquence...	67
<b>ANNEXE 2 : FICHES-PROJET.</b>	<b>68</b>
<b>ANNEXE 3 : PHOTOS DES SITES.</b>	<b>72</b>
<b>ANNEXE 4: LISTE DES S.A.R.</b>	<b>73</b>
<b>ANNEXE 5 : DOCUMENTS ADMINISTRATIFS.</b>	<b>74</b>
<b>ANNEXE 6 : LISTE DES REUNIONS ET DOCUMENTS PREPARATOIRES</b>	<b>76</b>

## COMPOSITION DU DOSSIER.

### ELEMENTS CONSTITUTIFS DU DOSSIER FINAL :

Ce **rapport final** est déposé sous forme d'un classeur réunissant les pièces suivantes :

- **Rapport final schéma directeur revu, corrigé et complété... y compris :**
  - texte final des objectifs et options directrices, 5 pôles, volets physique, économique et fonctionnel, social,
  - tableau récapitulatif/estimatif,
  - cartes et plans :
    - 2 plans généraux grand format (schéma directeur et circulation),
    - 2 plans de détail A3 (espace Hayeneux et espace Marexhe/Gare),
    - 2 plans du projet MET pour les boulevards,
- **Annexes :**
  - synthèse de la phase 1 (analyse et conclusion),
  - fiches-projet n°1 à 34,
  - photos relatives aux fiches-projet,
  - annexes administratives relevant de la commune,
  - liste des réunions et documents depuis mars 2006,

La **note de synthèse** est constituée d'une brochure réunissant les pièces suivantes :

- texte résumé,
- tableau récapitulatif,
- 2 plans généraux et 2 plans de détail au format A3.

## INTRODUCTION

- Les outils de travail pour élaborer la phase 2 ont été :
  - Le diagnostic de la phase 1 et ses conclusions.
  - Les éléments d'analyse du PCM, les projets MET, SPI+ et SNCB.
  - Les nombreuses réunions (voir liste annexée, p-v. des réunions non annexés).
    - du comité d'accompagnement (des différents outils urbanistiques à l'étude),
    - de la commission de rénovation urbaine,
    - avec des partenaires potentiels : SRL, MET, SNCB, SPI+, Vinaigrerie, Slezinger, Miroiterie Orban, etc.
  - Les nombreux documents préparatoires ( notes, textes, schémas, plans et cartes, etc.) présentés, déposés et amendés par l'IUAT durant l'étude (voir liste annexée, documents non annexés).
  - La prise de connaissance des avis exprimés par la Ligue des Familles, le Comité de participation « Marexhe », etc.
  
- Le présent document est composé de :
  - Un **texte** présentant
    - le volet physique à savoir l'ensemble des opérations du schéma directeur et montrant les types de requalifications du cadre de vie du quartier envisagées ; la liste de tous les projets à mener,
    - le volet fonctionnel et économique qui concerne plus spécifiquement les activités et équipements,
    - le volet social qui envisage les création d'emploi et formations,
    - le volet financier qui reprend les éléments de coût des opérations.
  - Un **tableau récapitulatif** des opérations de la rénovation urbaine destiné à reprendre et synthétiser les informations sur les volets opérationnels et financiers. V. en annexe
  - Les **plans** accompagnant et expliquant le texte de présentation et notamment plan(s) masse(s) des affectations des immeubles bâtis ou non en tenant compte des aménagements publics envisagés et des aménagements privés escomptés. Il s'agit,
    - en 2 feuilles A3, des plans détaillés d'aménagement des espaces Hayeneux, Marexhe et Gare,
    - en 1 feuille A3 et une carte roulée, du plan général du schéma directeur.

## **MISE EN EVIDENCE DES ATOUTS ET DES FAIBLESSES DE LA SITUATION ACTUELLE**

### **CONSTATS, ANALYSE ET DIAGNOSTIC.**

**Pour rappel**, la conclusion de la phase 1 (voir les éléments repris en annexe du présent document) contenait un tableau exprimant la synthèse des éléments les plus marquants évoqués dans les deux volets de la première partie du schéma directeur de rénovation urbaine.

**Nous renvoyons le lecteur au texte complet du rapport de phase 1 et à ce tableau de synthèse qui permet d'avoir très rapidement une vue générale de la situation actuelle du quartier Marexhe. Il a permis également de « ramasser » l'ensemble du diagnostic pour écrire une conclusion.**

**Nous renvoyons également le lecteur à la conclusion de la phase 1 qui se décline en quatre paragraphes à savoir : Constats, analyse et diagnostic, Les enjeux, Les partenaires à motiver, En conséquence...**

La conclusion de la phase 1 se terminait par une série de considérations qui constituent autant d'objectifs à poursuivre dans le schéma directeur. Nous les rappelons ci-après :

- Il faut déclarer le centre de Herstal et tout particulièrement le quartier Marexhe, comme prioritaire pour enrayer, briser, juguler l'hémorragie de vitalité.
- Le quartier a besoin d'un investissement considérable, d'une attention soutenue, d'une opération-choc, phare, qui fera tache d'huile.
- Il y a nécessité d'une action publique forte et visible accompagnée d'une politique foncière volontariste ciblée sur le centre de la commune, et ce, avec l'aide d'un relais local permanent.
- La population ne souhaite pas majoritairement du logement ou une « place publique » mais elle se prononce très clairement pour la création d'espaces verts, d'espaces de jeu, d'un réseau cyclable, d'emplacements de parcage. C'est donc très nettement d'espaces non-bâtis et aménagés que les habitants manquent prioritairement.
- La population propose aussi une liste impressionnante de mesures non localisables pour remédier aux constats négatifs.
- Il existe un large espace qui mérite une réflexion spécifique prioritaire. Il s'agit d'un cœur d'îlot situé entre les rues Hayeneux, H. Daco et Haute Marexhe, qui est traversant avec débouchés sur les rues citées, qui jouxte des propriétés privées comportant aussi du potentiel et dont une partie considérable est une propriété de la Commune de Herstal non mise en valeur (école démolie, pétanque, etc..).
- Il manque de lieux et de bâtiments repères pour l'identification des habitants au quartier et pour marquer l'identité de celui-ci.
- Compte tenu de l'ampleur des enjeux et défis, le projet doit être ambitieux et les moyens à demander pour la rénovation urbaine doivent être importants.
- Le projet de schéma directeur est autant si pas plus un projet « politique » que « urbanistique ». S'il n'y a pas de volonté politique, il n'y aura pas de réalisation du projet urbanistique.

### **ENJEUX**

Dans la conclusion de la phase 1 figurait aussi une série d'enjeux à savoir ce que la Commune avait à gagner (ou à perdre) dans la (non) mise en œuvre de la rénovation urbaine. Tous ces enjeux figurent en annexe et leur relecture attentive permet de



voir l'adéquation du projet final décrit ci-après avec les éléments du diagnostic. Nous épinglons ci-après certains de ces enjeux et les mettons en rapport avec certaines des dispositions prises dans le projet :

- *Attirer et encourager une population multiple et diversifiée, hétérogène mais ouverte à la mixité, **convivialité**, et ce, pour éviter les **ségrégations de tous types**....* : La construction de **nouveaux logements publics et privés** pourra rencontrer cet enjeu, pourvu qu'on reste attentif au type de logements construits et à leur intégration dans le projet global. Le besoin en logements n'a pas été relevé comme prioritaire, notamment dans l'enquête subjective, mais la re-dynamisation du quartier va engendrer un effet d'attraction vis-à-vis d'une nouvelle population et, par ailleurs, il a été montré dans le schéma de structure communal la nécessité de prévoir du logement en milieu urbain pour couvrir l'évolution démographique attendue.
- *Donner de l'**air** pour éviter l'**étouffement**.... ; Donner de la **lumière** pour éviter l'**obscurité**... ; Assurer la **salubrité**, lutter contre l'**insalubrité**....* : Le projet de quartier ouvre **des espaces** non bâtis au public: des espaces verts, des espaces publics, des espaces de jeux et de détente, des trottoirs praticables, des espaces de stationnement, etc. Le projet de quartier favorise aussi l'amélioration de l'état général des façades et voiries et crée de nouvelles vues et ouvertures. Le quartier va connaître un nouvel état de propreté de l'espace public de telle manière à inciter à de nouveaux comportements.
- *La structure générale du quartier est franchement linéaire, ce qui a pour effet un **allongement** physique du quartier entre les deux « pôles » extrêmes du quartier....* : La création de plusieurs espaces d'identification permet de « scander » la linéarité et de **restructurer** le quartier autour de plusieurs « pôles ».
- *Tous les constats, qu'ils soient du volet objectif ou subjectif dénoncent l'**insécurité** (routière) manifeste, les accidents latents ou réels....* : La rénovation urbaine se traduit aussi dans le plan de circulation qui tient compte des problèmes, notamment du transit, et propose une série de dispositions afin de retrouver et de donner aux habitants et passants un sentiment global de **sécurité**.
- *L'action publique, c'est aussi générer, assurer (et fédérer) des **équipements et/ou services publics**, scolaires, de sport, culture, loisirs, des plaines de jeux, etc., pour lutter contre l'**isolement** ou l'**incivilité**. ...* : Le projet de quartier prévoit la construction de **nouveaux équipements communautaires** (maison de quartier, parc, plaine de jeux, espace pour jeunes, etc..) et prévoit l'engagement de personnel pour en assurer la gestion et l'entretien.

## VOLET PHYSIQUE

### PROJETS –PROPOSITIONS DU SCHEMA DIRECTEUR DE LA RENOVATION URBAINE

Pour mémoire, dès les conclusions du diagnostic, quatre « espaces<sup>1</sup> » ont été identifiés, comme base de projets à réaliser. Il s'agit de l'« Espace Hayeneux », l'« Espace Marexhe », l'« Espace de la Gare » et de l'« Espace des boulevards ». Par ailleurs, il s'est avéré en cours d'étude qu'il y avait lieu de rajouter un 5<sup>ème</sup> espace qu'on pourrait baptiser « Espace Jean Jaurès » qui nécessite également une réflexion d'ensemble dans le cadre des projets communaux de requalification urbaine, d'autant qu'il constitue le véritable cœur de la commune, son « hyper-centre ».

De plus, d'autres éléments que ces « espaces » ont été identifiés comme faisant partie du schéma directeur. Enfin, le dossier de rénovation urbaine est associé à un plan de circulation exposé par ailleurs. Chacun de ces éléments du projet sera explicité ci-après.

**La priorité n°1** a été donnée sans conteste à l' « **Espace Hayeneux** » pour plusieurs raisons :

- lieu symptomatique du périmètre de rénovation à plusieurs points de vue,
- effet-levier important de cet ensemble d'opérations sur le quartier,
- effet de lien entre les différentes opérations,
- relative « facilité » de monter une opération réalisable à court terme (en fonction des propriétaires, acteurs, investisseurs présents et opportunités relevées),
- dynamisme déjà montré par le privé dans les environs de cet espace.

---

<sup>1</sup> Le vocable « espace » a été délibérément choisi, notamment pour bien montrer l'importance de l'aspect « non bâti » autant que sur l'aspect « bâti » des projets.

### **PÔLE 1 : « ESPACE HAYENEUX ».**

En ce qui concerne la zone d'intervention, la propriété communale (ancienne école démolie), le terrain qui lui est adjacent ainsi que l'ancienne Vinaigrerie Lourtie constituent la base de départ, les leviers d'action pour la restructuration de toute cette zone. La situation traversante (débouché sur 2 rues) et la superficie appréciable de la propriété communale constituent des atouts indéniables.

Le programme envisagé est le suivant:

#### **L'aménagement complet du terrain de la commune – projet communal et partenariats (v. fiche-projet n°5):**

Actuellement, le terrain communal est partiellement occupé par un hangar vétuste et partiellement par un terrain non bâti et non aménagé. Une **démolition du hangar** est à effectuer pour réaliser les objectifs d'aménagement. Elle aura lieu en deux phases (compte tenu de l'activité d'un club de pétanque à maintenir). Le projet de création d'un parc urbain, partiellement bâti, comprend notamment un grand espace public mixte ouvert toute la journée mais bien sécurisé, planté et aménagé (jeux d'enfant). Le public visé par l'aménagement est prioritairement constitué des jeunes ménages et enfants en bas âge et des personnes plus âgées du quartier en particulier et du centre urbain en général. Le bâti à construire abritera d'une part la re-localisation de la pétanque qui est une donnée du projet et d'autre part une maison de quartier qui hébergera des activités diverses telles que éducatives, culturelles, ludiques, etc. Le projet s'inscrit dans une dynamique de revitalisation de l'îlot entier et des îlots adjacents. Les différents éléments de l'aménagement répondent notamment et partiellement à la demande en espaces verts et en espaces de jeux. Ce sont :

#### **Parc, Chemins, Placette, Plaine de jeux, Jardins, Mail arboré, Parvis.**

Le **parc**, véritable espace public d'agrément en intérieur d'îlot, développe une superficie de +/- 2000m<sup>2</sup>. Il est accessible par les deux chemins d'accès minéralisés à partir de la rue Hayeneux et par la large façade non bâtie et le parvis aménagé, rue Haute Marexhe. Il est arboré, planté, engazonné, équipé. Les plantations sont durables et leurs protection et entretien sont prévus. Il pourrait notamment être équipé d'une fontaine d'eau potable, d'une mare aux canards. Les murs mitoyens et bordures sont rénovés, plantés, décorés.

Les **chemins d'accès** créent l'ouverture de l'espace au quartier et inversement. Il y a lieu d'en spécifier le caractère d'accès libre ou réglementé. Rue Hayeneux côté ouest, il s'agit d'un passage étroit à aménager en passage public attractif et bordés de 2 terrains non bâtis à exploiter. L'achat ou à tout le moins, le gel et la plantation soignée de ces **deux terrains non bâtis** à front de la rue Hayeneux serait profitable pour accentuer l'effet de verdure et d'espace dans l'espace public. Rue Hayeneux du côté de l'ancienne conciergerie, le chemin d'accès est également à aménager. Il longe un bâtiment dégradé mais présentant un certain intérêt patrimonial et qu'il pourrait être intéressant de rénover et d'occuper en logement (+crèche au rez-de-chaussée ??).

Ces deux chemins d'accès convergent vers une **placette** minéralisée (+/-250m<sup>2</sup>) qui distribue la **plaine de jeux**, la cafétéria et le mail arboré.

Le **mail arboré** est revêtu de gravier dolomitique. Il peut exceptionnellement être utilisé pour des compétitions de pétanque tout en laissant toujours le passage public. Ce mail borde le parvis multi-fonctions qui se développe devant la maison de quartier et les logements privés qui lui font face.

Ce **parvis** est un espace dégagé, multi-fonctions nécessitant deux types de revêtements superposés. Le revêtement de surface d'usage courant doit permettre le passage des piétons, l'organisation de manifestations festives ou de loisirs, l'installation provisoire de chapiteau, tentes ou aubettes, le passage et le stationnement occasionnel de véhicules, etc. Le revêtement de surface sous-jacent doit permettre, moyennant dégagement de la super-structure, de pratiquer la pétanque lors des compétitions. Les aménagements des abords et jardins pour la maison de quartier et la conciergerie sont prévus.

Le traitement de l'**alignement sur la rue Haute Marexhe** est particulièrement soigné car il crée le raccord entre le parvis et la rue, en indique les statuts d'accessibilité (clôtures ? murets ? haies ?) et les

mesures d'alignements/reculs et retraits des fronts de bâtisse et établit le dialogue entre les architectures existantes et nouvelles.

**En amont** de ces projets, une étude d'ensemble de l'aménagement paysager « opportun » est nécessaire pour concrétiser les idées et déboucher sur un marché d'entreprise.

**En aval** des réalisations, il y a lieu de prévoir l'entretien et la gestion de l'ensemble de l'espace public. Ceux-ci sont à charge de la commune mais une participation des utilisateurs « pétanque » et des utilisateurs « parvis » est à prévoir et à définir dans une convention de partenariat pour le mail et le parvis fixant notamment les modalités pour la sécurité, l'entretien des installations et l'accès public éventuel à celles-ci, à la maison de quartier ainsi qu'à la cafétéria. Une réglementation doit également être mise au point pour l'utilisation des espaces de stationnement publics et/ou du parvis, l'entretien des zones de recul. Enfin, il y a lieu de prévoir un règlement, prévoir le personnel et le matériel au budget annuel et programmer les interventions récurrentes nécessaires au service environnement.

#### Programme (sommaire) des aménagements extérieurs:

Etudes et passation des marchés :

Démolition du hangar en 2 phases :	(2 x 1000m <sup>2</sup> )	
Parc arboré, planté, engazonné + chemin d'accès minéralisés:		1750m <sup>2</sup>
Placette minéralisée:	250m <sup>2</sup>	
Mail arboré, sol dolomie :		1000m <sup>2</sup>
Parvis multifonctions (pistes extérieures polyvalentes)		2200m <sup>2</sup>
Aménagement abords maison de quartier		100m <sup>2</sup>
Plaine de jeux clôturée et équipée :		300m <sup>2</sup>
Achat et aménagement de deux terrains non bâtis :		400m <sup>2</sup>
Jardins et divers :		+/-300m <sup>2</sup>

**SUPERFICIE TOTALE : +/-6300m<sup>2</sup>**  
**(SURFACE AU SOL : +/- 6300m<sup>2</sup>)**

Ce programme est à affiner par la commune en fonction des relevés de terrains, des choix réels d'occupation, des études complémentaires, des partenariats, etc.

#### **Maison de quartier, salle(s) polyvalente(s).**

La nécessité de donner au quartier un lieu de rencontre polyvalent a été mise en exergue en première phase. Par ailleurs, les objectifs font apparaître qu'il manque de lieux, de bâtiments repères pour l'identification des habitants au quartier et pour marquer l'identité de celui-ci. C'est la raison pour laquelle le projet prévoit la construction d'une maison de quartier en un bâtiment d'articulation en mitoyenneté et à front de la rue Haute Marexhe. Ce projet est idéalement à coordonner avec le projet de transformation de la miroiterie (voir ci-après) de manière à assurer un meilleur traitement du pignon mitoyen. La construction de salles polyvalentes permettrait d'assurer le développement d'activités artistiques, culturelles, festives, etc. dont le programme exact reste à préciser. Le parvis constitue un prolongement extérieur de cette « maison de quartier » et peut, selon son aménagement temporaire, assurer des fonctions diverses telles que manifestations spécifiques, fêtes, spectacles, parkings (de manière tout à fait temporaire). Un inventaire non exhaustif des activités qui pourraient être abritées par la construction est donné ci-après :

- Agora d'exposition (art, histoire, patrimoine, artistes du quartier, etc.).
- Salle des fêtes (de quartier), bar, concert, conférence, sport (tennis de table, body-building, etc.).
- Ciné-club.
- Salle de réunion pour le comité de quartier, pour les jeunes (mouvement de jeunesse), pour diverses associations (atelier Rock ?).
- Fêtes locales en relation avec le parvis (marché de Noël, brocantes, etc.).

Il y a néanmoins lieu de mettre en regard le programme d'activités à développer avec celui qui est déjà mis en place par des organismes ou associations voisins. On

pense par exemple au « Motorium<sup>2</sup> ». Il y a également lieu de ne pas créer de double emploi avec ce qui pourra se faire dans les locaux rénovés de la gare (voir ce chapitre).

Programme (sommaire) de construction (sur 2 niveaux) :

2 grandes salles max. 75 à 100 personnes : 150 et 180 m <sup>2</sup> :	330m <sup>2</sup>
2 salles moyennes max. 30 à 50 personnes : 50 et 80 m <sup>2</sup> :	130m <sup>2</sup>
2 petites salles max. 10 à 15 personnes : 20 et 30 m <sup>2</sup> :	50m <sup>2</sup>
2 bureaux de 15 m <sup>2</sup> .	30m <sup>2</sup>
2 sanitaires de 15 m <sup>2</sup>	30m <sup>2</sup>
2 locaux réserve de matériel de 15 m <sup>2</sup> .	30m <sup>2</sup>
<u>hall/agora-expo, dégagements, circulations.</u>	<u>150 m<sup>2</sup></u>

**SUPERFICIE TOTALE (hors abords) : +/- 750m<sup>2</sup>**  
**(SURFACE AU SOL : +/- 450m<sup>2</sup>)**

**En amont** de ces projets, une étude d'architecture et d'engineering est nécessaire pour concrétiser les idées et déboucher sur un marché d'entreprise.

**En aval** des réalisations, il y a lieu de prévoir l'entretien et la gestion de l'ensemble. L'entretien et la gestion de l'ensemble sont à charge de la commune mais une participation des utilisateurs « asbl, comités, etc. » est à prévoir et à définir dans une convention de partenariat fixant notamment les modalités d'occupation, d'entretien, d'accès public à la maison de quartier. Enfin, il y a lieu de prévoir un règlement, prévoir le personnel et le matériel au budget annuel et programmer les interventions récurrentes nécessaires.

Ce programme est à affiner par la commune en fonction des relevés de terrains, des choix réels d'occupation, des études complémentaires, des partenariats, etc.

**Club de pétanque et cafétéria, « parvis polyvalent ».**

La présence actuelle d'un club de pétanque (« La Boule vottomoise ») dans le hangar destiné à être démolit, ainsi que l'intérêt d'installer une activité drainant du monde au sein du nouvel espace a conduit à maintenir et conforter cette activité en place et qui répond à un besoin existant. Un dialogue a donc été entamé pour évaluer la compatibilité des besoins futurs du club avec le projet global de « parc urbain » et de mettre en place les nouvelles conditions d'accueil.

Le projet nécessite de prévoir la démolition du hangar en 2 phases pour maintenir en place l'activité pendant les travaux. La première phase de démolition permettrait de dégager l'espace nécessaire à la reconstruction d'un hangar abritant les pistes couvertes. Après déménagement des activités, la deuxième phase de démolition permettrait de dégager l'espace complet pour l'aménagement du parc public et la construction du bâtiment cafétéria. Concernant l'aménagement de pistes de pétanque extérieures, elles sont envisagées de deux types, soit qu'elles sont « dédiées » à la seule fonction du jeu de boules, soit que la surface peut également être aménagée pour d'autres fonctions. En effet lors des compétitions, le nombre de joueurs faisant, la surface nécessaire est bien plus large qu'en temps normal.

**Composantes du programme :**

- Pour les pistes intérieures (18 terrains): public visé dans l'ordre de priorité : 1) le club de pétanque. 2) les autres clubs de Herstal. 3) d'autres clubs. Si l'on se base sur les besoins actuels, la salle serait occupée (par le club) essentiellement de septembre à fin mars selon les horaires suivants : Mercredi en journée jusque 20 heures, Jeudi et Vendredi soir à partir de 19heures, Samedi et Dimanche en journée et en soirée. Le bâtiment ne nécessite qu'une large superficie dégagée et « équipée » (620m<sup>2</sup>). Il doit

<sup>2</sup> Depuis 1998, l'AIGS asbl a installé certains de ses services dans les anciennes usines Saroléa de Herstal. Ce vestige du riche passé industriel de la région s'appelle aujourd'hui le Motorium. Il rassemble, outre les nombreux services de l'aide aux personnes (guidance, ludothèque, centre de jour, ...), des activités culturelles et pédagogiques, telles que des expositions, des balades, des galeries d'art, un restaurant ou encore une salle de conférences.

avoir 3.50 à 4.00m sous plafond, le mode de chauffage préconisé est du type à air pulsé 18°.

- Pour les pistes extérieures « dédiées<sup>3</sup> » (10 terrains) : public visé dans l'ordre de priorité : 1) le club de pétanque – La Boule vottomoise. 2) les gens du quartier. NB : terrain annexe 300m<sup>2</sup>, pas de réelle « privatisation » de l'espace (clôtures), plutôt des haies pour marquer l'espace.
- Pour les pistes extérieures « polyvalentes<sup>4</sup> » : en temps normal, c'est
  - un mail arboré public avec bancs amovibles (potentiel : +/-10 terrains)... voir ce poste ; NB : pas de « privatisation » de l'espace.
  - un espace public communal multi-fonctions (parvis, parking, passage, etc.)... voir ce poste. Selon calendrier à établir, il y a libération et mise en condition/disponibilité pour les matchs de fédération de pétanque (potentiel : +/- 50 terrains). NB : pas de « privatisation » de l'espace.
- Pour la cafétéria : accord à trouver avec le club pour assurer un service horeca en continu au-delà des occupations « pétanque », cahier des charges à respecter mais revenus potentiels au bénéfice du club. Le bâtiment (400m<sup>2</sup>) doit avoir 3.50 à 4.00m sous plafond, chauffage à air pulsé préconisé 20°.

Programme (sommaire) de réalisation :

bâtiment « 18 pistes intérieures » :	620m <sup>2</sup>
bâtiment « cafétéria » 200 places:	400m <sup>2</sup>
pistes extérieures « dédiées » :	300m <sup>2</sup>
<u>pistes extérieures « polyvalentes » :</u>	<u>voir ailleurs</u>

**SUPERFICIE TOTALE : +/-1320m<sup>2</sup>**  
**(SURFACE AU SOL : +/- 1320m<sup>2</sup>)**

**En amont** de ces projets, une étude d'architecture est nécessaire pour concrétiser les idées et déboucher sur un marché d'entreprise.

**En aval** des réalisations, il y a lieu de prévoir l'entretien et la gestion de l'ensemble. L'entretien et la gestion de l'ensemble sont à charge de la commune mais une participation des utilisateurs « pétanque » est à prévoir et à définir dans une convention de partenariat fixant notamment les modalités d'occupation, d'entretien, d'accès public aux installations. Enfin, il y a lieu de prévoir un règlement, prévoir le personnel et le matériel au budget annuel et programmer les interventions récurrentes nécessaires.

Une convention de partenariat devrait être négociée avec les utilisateurs (voir notamment gestion buvette ?). Un club de pétanque peut obtenir des aides financières s'il dispose d'une garantie d'occupation de 15 ans minimum (type bail emphytéotique), il a alors la capacité d'investir lui aussi dans le projet. Par ailleurs, Infrasports<sup>5</sup>. permet de financer des petites infrastructures sportives avec une limite de montant, il y a lieu de les contacter. Il y aurait lieu aussi de prendre contact avec l'autre club de pétanque de CF Vottem qui a des locaux à Alleur pour voir si les deux clubs ne pourraient pas s'arranger entre eux pour se partager les lieux.

Ce programme est à affiner par la commune en fonction des relevés de terrains, des choix réels d'occupation, des études complémentaires, des partenariats, etc.

**Reconstruction d'une conciergerie.**

<sup>3</sup> Qui ne sont utilisées que pour le jeu de pétanque.

<sup>4</sup> Qui sont affectées à d'autres fonctions pendant l'année.

<sup>5</sup> Infrasports est une direction spécifique au sein de la Communauté française. Elle gère la construction, la rénovation, l'extension, l'acquisition et l'équipement d'infrastructures sportives, récréatives et de loisirs accessibles à tous. La direction spécifique des infrastructures sportives appelée Infrasports assure l'instruction et le suivi administratif, technique et financier des demandes de subsides introduites en cette matière.

L'ancien bâtiment de conciergerie situé rue Hayeneux 49 appartient à la Commune de Herstal. Il semble que son état de dégradation empêche d'imaginer sa préservation/réhabilitation. Aussi, la commune souhaite envisager une démolition-reconstruction pour y réinstaller une conciergerie qui permettrait une gestion efficace et permanente pour l'ensemble des éléments communaux sur le site.

Programme (sommaire) de réalisation :

Démolition bâtiment actuel :	350m <sup>2</sup>
Reconstruction bâtiment conciergerie:	350m <sup>2</sup>

**Assainissement de l'Impasse Serwir (v. fiche-projet n°7).**

Cette impasse est située perpendiculairement à la rue Hayeneux, son entrée constitue un danger pour ses habitants. En effet, la maison qui sert d'entrée à l'impasse est en décomposition, des débris tombent régulièrement dans le passage ; elle fait l'objet d'un étançonnement mais c'est insuffisant. L'entrée qui prolonge cette ruine est formée d'un couloir qui constitue une rangée d'habitations peu confortables et en mauvais état. Cette impasse est étroite et l'accès pompier y est difficile ce qui augmente le danger en cas de sinistre. Cet endroit est de surcroît peu entretenu et mal éclairé ce qui en fait un lieu peu avenant, peu sécurisant. Le problème de cette impasse est que tout est du domaine privé, à savoir que le couloir d'accès appartient à chaque habitation qui constitue l'impasse. Il s'ensuit que les problèmes d'éclairage, de revêtement de sol et de propreté incombent aux différents propriétaires et non à la Commune.

Il est possible de régler le problème de l'accès à l'impasse avec les deux premiers immeubles. Ceux-ci doivent donc faire l'objet de mesures coercitives ou d'un rachat afin de dégager l'entrée et permettre une réhabilitation de l'accès. Le projet de la commune est d'acquérir la maison et la ruine adjacente et de réaffecter ces lieux pour assainir ce chancre en puissance, résoudre le problème d'accès à l'impasse, améliorer le cadre de vie, la sécurité et l'image du quartier.

Programme (sommaire) de réalisation :

Acquisition et Démolition des bâtiments actuels :	135m <sup>2</sup>
---	-------------------

**Le traitement des espaces publics et voiries adjacents :**

L'opération « Espace Hayeneux » ne peut se concevoir comme une entité distincte du quartier. Il y a lieu de l'inscrire durablement dans le quartier, et ce, au travers d'aménagement des voiries et espaces publics adjacents qui profiteront à l'ensemble du quartier. Les rues **de l'ensemble du quartier** et à l'exception des voies de transit obligées (à savoir axe Marexhe/Station dans le sens Liège-Herstal et axe Saint-Lambert/Duchatto dans le sens Herstal-Liège), sont destinées à être aménagées en « **zone 30**<sup>6</sup> » en phases, au fur et à mesure de l'avancement de

---

<sup>6</sup> v. arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant l'instauration des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure. (Moniteur Belge du 29 octobre 1998). Dans cette zone, la vitesse doit être réduite à 30 km à l'heure par des mesures d'organisation de la circulation ou du stationnement, d'infrastructure ou par d'autres aménagements de l'aspect de rue ou par la combinaison de ces mesures.

Nota Bene : *Selon les dispositions antérieures du Code de la Route, les zones 30 étaient incompatibles avec les itinéraires des lignes de transports en commun. En pratique cependant, la pression de l'opinion publique, la volonté des gestionnaires, le souci des TEC de desservir au plus près les destinations importantes pour les clients, le bon sens enfin, ont pris le dessus et les itinéraires se développent dans des centres urbains passés globalement en zone 30 (Mons, ...). Le bus peut donc s'inscrire harmonieusement dans l'espace urbain réaménagé vers plus de convivialité. Les conducteurs professionnels veilleront à modérer la vitesse de leur véhicule dans ces zones même si la masse imposante des véhicules TEC en mouvement et le déplacement d'air qui l'accompagne donnent au riverain une impression souvent erronée de vitesse excessive. Par ailleurs, les techniciens TEC suivent de tout près les dernières évolutions de la technologie des véhicules pour proposer des moteurs toujours moins polluants avant l'avènement des technologies propres. Avant d'instaurer une zone 30, la commune a l'obligation d'organiser une concertation avec le TEC concerné en vertu de l'arrêté royal du 9 octobre 1998.* (selon **Marc Masy**, Directeur Commune de HERSTAL – Schéma directeur de Rénovation Urbaine - Association momentanée Institut d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire (IUAT-ULB) et Centre de Recherche en Aménagement et Urbanisme (CRAU-Ulg).

l'aménagement des pôles. Les opérations suivantes sont néanmoins inscrites en priorité dans le programme d'aménagement:

Rue Haute Marexhe :

La section entre la rue H. Daco et le boulevard Solvay subira une réfection complète de la voirie en concevant l'aménagement de l'espace public en zone 30, avec optimisation des passages vers le boulevard et verdurisation par des arbres d'alignement. Il faut néanmoins maintenir l'accessibilité camion, notamment pour la miroiterie et pour l'accès salles, l'entretien parc, les services communaux, etc.. !. La section qui est comprise en « façade » de l'espace Hayeneux fera l'objet d'un traitement particulièrement soigné de manière à « prolonger » l'aménagement de l'espace Hayeneux jusque dans la rue qui lui donne accès.

**3200m<sup>2</sup>**

Placette Solvay :

La rue Haute Marexhe finit en un élargissement en placette à la rencontre du boulevard Solvay et du nouveau rond-point à créer. Cette placette sera l'occasion de procéder à la mise en valeur de la station de pompage qui est un élément architectural singulier et typique de la situation particulière du quartier en bordure de Meuse et canal.

Ce lieu est particulier, non seulement par l'architecture et la fonction du bâtiment, mais aussi par le fait qu'il permet de relier l'aménagement complet de l'espace Hayeneux (à effectuer par la commune) à l'aménagement complet des boulevards (à effectuer par le MET). L'aménagement urbain de ce lieu assure une « visibilité extérieure » de la rénovation urbaine et permet d'améliorer encore la sécurité vis-à-vis du boulevard, la mise en rapport avec la promenade du bord de l'eau, la mise en rapport avec le rond-point projeté par le MET. Un aménagement minéral avec arbres et des emplacements de parkings sont prévus. Les bâtiments abritant la station de pompage seront mis en valeur et feront l'objet d'une signalétique explicative.

**900m<sup>2</sup>**

Débouché du parc sur la rue Hayeneux :

Cette rue fera l'objet d'un aménagement d'espace public, prioritairement sur la portion comprise entre les deux entrées du parc, mais plus globalement entre la rue Masset et le carrefour Duchatto. Une des clés du plan de circulation se situe rue Hayeneux dans la portion entre les rues Daco et Duchatto. C'est à cet endroit que l'on peut effectivement « casser » l'effet longitudinal et empêcher la circulation de transit par la « dorsale » interne au quartier (voir plus loin au plan de circulation). L'aménagement au droit du parc urbain sera vu comme un rétrécissement ponctuel de l'espace dévolu à la circulation et sera du type « plateau » de manière à ralentir encore le trafic des véhicules, à « marquer » physiquement l'entrée du parc ainsi qu'à « prolonger » l'aménagement de l'espace Hayeneux jusque dans la rue qui lui donne accès.

**750m<sup>2</sup>**

**SUPERFICIE TOTALE : +/-4850m<sup>2</sup>  
(SURFACE AU SOL : +/- 4850m<sup>2</sup>)**

Il s'agit d'aménagement de voiries et d'espaces publics et donc l'initiative sera strictement communale.

**En amont** de la réalisation de ces projets, une étude fine de ces aménagements est nécessaire pour concrétiser les idées et déboucher sur un marché d'entreprise.

NB : Il est à noter qu'il faut réfléchir en même temps à l'état et la fonctionnalité de tous les impétrants et/ou équipements, mobiliers urbains, arrêts TEC, etc.



De même, l'aménagement en zone 30 s'accompagne généralement d'une diminution du potentiel de stationnement. Des mesures sont donc à prendre pour remédier à cet état de fait, elles sont décrites au plan de circulation.

Ce programme est à affiner par la commune en fonction des relevés de terrains, des choix réels d'occupation de l'espace, des études complémentaires, etc.

**La faisabilité de créer des passages traversants (v. fiche-projet n°6) :**

La localisation de cet espace Hayeneux, proche du boulevard et du parc Solvay/Astrid, proche du Leder Price, conduit à développer un projet incluant l'îlot bâti triangulaire à front de boulevard. Une (ou plusieurs) traversée(s) piétonne(s) de cet îlot triangulaire serai(en)t utile pour créer le lien direct à partir de l'espace Hayeneux vers le boulevard, le parc et la promenade de bord de l'eau.

On lira par ailleurs que le MET est en cours d'études pour la restructuration complète des boulevards.

Des opportunités se sont fait jour pendant l'élaboration du dossier de rénovation urbaine dans le triangle bâti entre la rue Haute Marexhe et le boulevard Solvay à savoir:

- Propriété à vendre (ex-restaurant Bergamote) : rester attentif aux éventuels projets de transformation ou de réaffectation. Le terrain voisin « traversant » est intéressant dans l'optique d'établir une liaison piétonne (servitude ?) vers le boulevard mais le propriétaire n'est pas vendeur actuellement.
- Immeuble abandonné par son propriétaire, mauvais état : une mesure coercitive semble être la seule solution vis-à-vis de ce type de cas. Une expropriation pour cause d'utilité publique est défendable (insalubrité, liaisons, ..).
- Villa Delrez à vendre : Cette propriété permet de créer une autre liaison vers le boulevard. La commune devrait favoriser un projet de construire du logement moyen (plein sud) à front du nouveau boulevard urbain (voir ce chapitre). Ce projet serait à mettre en relation avec celui des logements moyens de l'espace Hayeneux. Le rachat par la commune ou un partenariat sont des pistes à poursuivre.
- ...

La commune restera vigilante et (pro-)active sur l'évolution de ces opportunités en les mettant en regard avec le projet de l'espace Hayeneux ainsi que celui à développer pour le front bâti du futur boulevard urbain (voir par ailleurs). Néanmoins l'imprécision actuelle des différentes situations ne permet pas de mettre en place des éléments de programme précis.

**Une véritable dynamique de la part du privé, des opportunités:**

Une des raisons qui justifie l'aménagement de l'espace Hayeneux en priorité par rapport aux autres espaces est le dynamisme montré récemment par le privé dans les environs de cet espace. En voici les différentes composantes :

**Site Ancienne Vinaigrerie Lourtie (v. fiche-projet n°4):**

Un projet privé de réhabilitation/réaffectation des bâtiments existants est en cours de réalisation. Le programme comprendra une certaine mixité de fonctions : 3 logements, 1 habitation et atelier pour les propriétaires, 3 cellules de bureau (professions libérales ou artistiques), 1 salle polyvalente (où des activités seront organisées par les propriétaires et où le public viendra sur invitation, parc réaménagé, places de parking nécessaires. Il n'y a pas de « partenariat » véritable avec les propriétaires mais ce projet est compatible avec les projets communaux. De plus, cette initiative permet de

restaurer un ancien bâtiment industriel d'une certaine valeur architecturale et témoin du passé du quartier. Les travaux sont en cours, mais il faut déplorer qu'il n'y ait pas eu possibilité de créer une liaison publique à partir de l'espace Hayeneux vers la rue Daco.

**Logements entre le terrain communal et l'ancienne Vinaigrerie Lourtie (v. fiche-projet n°3):**

Un terrain avec un bâtiment du type « hall industriel » ayant abrité un atelier mécanique/carrosserie a très récemment fait l'objet d'une vente à un promoteur immobilier. Ce dernier se présente apparemment comme un partenaire potentiel, ouvert au dialogue en ce qui concerne le programme qu'il mettra en place. Le programme actuellement soumis à la commune prévoit la construction d'une trentaine de logements moyens en relation directe avec le nouvel espace public (parvis). La présence de ces logements moyens sera notamment bénéfique pour assurer une mixité socio-économique dans le quartier, pour améliorer l'aspect architectural de ce lieu et pour assurer le contrôle social de l'espace public. Actuellement, le dialogue avec le promoteur est en cours pour étudier ce projet en meilleur accord avec le projet communal.

**Miroiterie Urban-Dutron (v. fiche-projet n°2):**

Il s'agit d'un projet privé de modification et extension du commerce avec 1 logement. Les modalités de ce projet restent toutefois à préciser. Le dialogue semble ouvert avec la commune pour étudier ce projet en accord avec le projet communal qui consisterait à construire une maison de quartier en articulation et en mitoyenneté.

**Métaux emboutis (v. fiche-projet n°1):**

Il s'agit d'un projet privé de démolition/reconstruction d'une entreprise manufacturière. Les modalités de ce projet restent toutefois à préciser. Malgré la problématique d'un nécessaire accès camion, ce projet devrait être analysé en bon accord avec le projet communal qui consisterait à aménager une placette au débouché de la rue Haute Marexhe sur le boulevard.

**Les opportunités** de créer des passages traversants et d'entamer une reconstruction du front de boulevard dans le triangle entre rue Haute Marexhe et boulevard Solvay existent en ce sens que le promoteur de logements moyens (voir ci-avant) serait intéressé de prolonger son projet vers le boulevard.

L'attractivité et le rayonnement nécessaires de l'opération devraient conduire à envisager **des liaisons physiques** piétonnières ou servitudes de passage vers la rue Daco et, dans une moindre mesure, vers la rue Masset.

**La dynamique de rénovation à l'espace Hayeneux est à prolonger au-delà des initiatives en cours :**

La commune pourrait prendre des mesures vis-à-vis de **tous les propriétaires riverains** : mesures d'encouragement (concours, primes, etc.) et mesures coercitives (contrôles, taxes, etc.) pour accentuer l'effet de rénovation et supprimer ce qui restera encore de chancres autour de l'espace Hayeneux (voir plus loin : « autres projets »).

Par ailleurs et comme on le lira plus loin, **la SRL** est invitée (et a déjà commencé) à réaliser des achats/rénovations ciblés de manière ponctuelle pour diffuser l'action de rénovation entreprise et mettre à disposition du logement de type public (logement social, logement de transit, etc..).

Pour donner une certaine pérennité aux dispositions et pour donner une fiabilité juridique à celles-ci, les dispositions prises devront être « bétonnées » dans **un PCA** à réaliser sur l'ensemble de la zone.

**PERTINENCE.****Mise en relation du projet « Espace Hayeneux » avec les besoins et attentes diagnostiqués en phase 1 – Mise en évidence de la pertinence par rapport aux objectifs.**

- Démolitions d'immeubles abandonnés, inoccupés, désaffectés, insalubres, en ruine, etc.
- Mise en lien et en cohérence de projets privés avec les intentions communales.
- Accompagnement vis-à-vis des dynamismes d'activités (entreprises, bureaux) du quartier.
- Construction/réalisation de nouveaux logements et d'une mixité sociale.
- Réhabilitation de sites inoccupés, suppression de chancres, re-dynamisation d'îlots urbains.
- Ré-affectation de friche industrielle et préservation de patrimoine industriel.
- Ré-affectation d'immeubles inoccupés.
- Création d'un lieu/site identitaire, d'un pôle attractif pour le quartier.
- Création d'un lieu pour activités communautaires (culture, sport, fêtes).
- Création d'espaces ouverts, verts et de détente tous publics (air, lumière, verdure).
- Création de parcours, d'accès, de liens piétonniers sécurisés et attractifs.
- Amélioration du cadre de vie et de l'image du quartier.

## **PÔLE 2 : « ESPACE MAREXHE » (V. FICHE-PROJET N°8)**

La dépendance et nécessaire cohérence du projet sur ce site avec celui de l'« Espace Gare de Herstal » (voir ci-après) est évidente non seulement par la proximité des lieux, mais aussi par leur complémentarité sous plusieurs aspects. Il y a lieu de considérer que les deux espaces se complètent mutuellement et que, à terme, il ne s'agira plus que d'un seul et même espace qui se prolonge vers le parc et le quartier « Champs des Oiseaux/Foxhalle ».

En ce qui concerne la zone d'intervention, l'« Espace Marexhe déborde le cadre strict du carrefour puisqu'il engendre des effets sur les voiries qui y convergent. La propriété communale, le croisement des voiries et le lien vers la gare constituent la base de départ, les leviers d'action pour la restructuration de toute cette zone. La situation centrale et l'identification des habitants du quartier à ce lieu constituent des atouts indéniables.

Le programme envisagé est le suivant:

### **1) Un nouvel aménagement du carrefour et des alignements:**

La priorité serait mise dans un premier temps sur l'aménagement d'un lien direct transversal entre le carrefour Marexhe et la gare de Herstal. Les obstacles majeurs à ce lien sont d'une part, les propriétés privées et donc la nécessité d'exproprier et d'autre part, la topographie et donc la nécessité de gravir un talus d'une hauteur non négligeable. Ces obstacles importants ne peuvent cependant pas empêcher de satisfaire l'utilité collective par un assainissement complet de ce lieu et de réaliser une liaison piétonne directe entre plusieurs points stratégiques présents ou futurs (terrain communal Foxhalle – par cet quartier Champs des Oiseaux – terrain/friche SNCB – gare réaffectée – quais chemin de fer - espace Marexhe). Les actions à mener sont les suivantes :

- Etablissement de la zone d'expropriation et mise en route des démarches nécessaires selon un périmètre défini à conforter dans un PCA. Une dizaine de propriétaires sont concernés dont les biens ne sont pas particulièrement ni remarquables, ni toujours en bon état. Il y a lieu de distinguer les terrains bâtis et potentiellement urbanisables des terrains en friche ou en talus et non urbanisables.

**SUPERFICIE TERRAINS bâtis et jardins :** +/- **2700m<sup>2</sup>**  
**SUPERFICIE TERRAINS friches et talus :** +/- **2200m<sup>2</sup>**  
**(SUPERFICIE TOTALE EXPROPRIATION: +/- 4900m<sup>2</sup>)**

- Mise en place progressive du nouveau plan de circulation (voir ce chapitre) destiné à diminuer l'effet du trafic de transit et à optimiser le rôle des boulevards. Les éléments à prévoir sont du type signalisation, aménagements provisoires, campagne d'information, etc. Le véritable aménagement des espaces publics ne se fera de manière définitive qu'après un bilan de l'application de dispositifs provisoires (voir plus loin, plan de circulation).
- Elaboration et mise en place des outils urbanistiques de définition des nouveaux alignements et fronts de bâtisses, des modifications d'affectation et de gabarit :
  - Mise en révision du PCA 6A2 pour adapter son périmètre en fonction de la ZIP (il y a lieu de distinguer ce qui est dans et hors du périmètre ZIP) et y intégrer toutes les dispositions nécessaires à l'aménagement de la gare, de ses abords, du terrain SNCB en friche, des liaisons parc Champs des Oiseaux, du terrain communal Foxhalle, etc.).
  - Elaboration d'un PCA « Espace Marexhe », adjacent au PCA 6A2, intégrant la zone d'expropriation et dont le périmètre englobe au moins l'ensemble des opérations constitutives de l'espace Marexhe.
  - Elaboration des plans d'alignement des rues de la Station, Marexhe, Saint Lambert, Hoyoux (et des angles qu'elles forment) permettant l'achèvement à terme d'un front de bâtisses cohérent et dégagé sur le pourtour du nouvel espace et dans la rue Marexhe.

Les missions d'études nécessaires pour l'élaboration de ces outils sont prévues dans le présent cadre.

- Aménagement des espaces publics :
  - Après démolition des anciennes bâtisses et remembrement parcellaire, l'espace devient le carrefour du quartier, moins dans le sens d'un carrefour de voiries automobiles que dans le sens d'un carrefour des habitants et usagers du quartier. Il devient aussi l'accès privilégié au chemin de fer pour tous usagers qui n'est pas véhiculé (ni PMR ?). Cette option, ainsi que le rôle polarisateur de l'espace-même guident le concept d'aménagement. L'espace comporte une déclivité qui peut être exploitée en paliers.
  - L'aménagement tient compte du passage important des bus TEC et prévoit des emplacements particuliers pour leur arrêt et les équipements nécessaires aux voyageurs. Le lien privilégié avec le chemin de fer sera renforcé et facilité pour les usagers des deux modes. Les arrêts sont déplacés sur l'espace Marexhe lui-même qui devient de ce fait un espace d'échange modal.
  - La présence de commerces et d'horeca en bordure de l'espace assure une certaine animation et un contrôle social du lieu. Cela nécessite de réserver des espaces de terrasses dont la surface constitue une prolongation à la fois de l'esplanade et du commerce. L'esplanade constitue un plateau surélevé par rapport aux rues avoisinantes.
  - L'aménagement doit, en réponse aux objectifs de base, donner une image d'espace et de verdure. A cette fin, le revêtement de sol est unique de façade à façade. Des plantations d'arbres d'alignement constituant un large mail structurent l'espace au sol et en volume.  
**SUPERFICIE Espace public aménagé : +/-1800m2**
  - Fort du bilan de la mise en place du plan de circulation, l'aménagement de l'espace public des rues de la Station et Marexhe finalisent l'opération dans le sens transversal. Il y a notamment lieu d'aménager, sur le terrain communal rue Marexhe (c'est pour l'instant un terrain vague qui sert de parking sauvage), un parking (+/- 10 voitures) et une façade verdurisée par arbres d'alignement (voir descriptif ci-après).  
**SUPERFICIE Espace public aménagé : +/-2200m2**
- Aménagement des liens physiques optimisés entre la gare et le carrefour :
  - La topographie est contraignante, elle oblige à prévoir des rampes et escaliers pour gravir le talus du chemin de fer jusqu'au niveau des quais. Par ailleurs, la SNCB, via Infrabel, projette de réaliser un passage souterrain sous les voies et donnant accès aux quais par escaliers. La contrainte sera exploitée pour rendre très visible la fonction ferroviaire et la gare depuis l'espace Marexhe, notamment par la construction d'un édicule-signal qui abrite, au droit des escaliers et du passage souterrain, le guichet, l'agent SNCB et, à niveau des quais, une salle d'attente panoramique éclairée et chauffée par l'énergie solaire. Les escaliers pour y parvenir ménagent des paliers de repos plantés de fleurs et de fruitiers dont l'entretien serait confié à une association d'habitants. Le caractère vert du talus sera ainsi conforté. Au sommet, le bâtiment oriente l'utilisateur vers le passage protégé passant sur les voies et permettant d'accéder, à niveau, aux différents quais, à la gare, aux terrains de l'ancienne cour à marchandises et, au-delà, au parc et au quartier Champs des Oiseaux/Foxhalle. Une réflexion pourrait même être menée sur un accès combiné par ascenseur pour permettre l'accès direct également aux PMR à partir de l'espace Marexhe. Il faudrait néanmoins que la SNCB maintienne le passage à niveau pour piétons muni d'une aide humaine comme aujourd'hui ou d'une signalisation réglementaire.
  - Par ailleurs, l'aménagement du talus en espaces de jeux et de rencontre pour les jeunes (agoraspace, skate-board, mur d'escalade, VTT, etc.) donne un prolongement commun aux espaces Marexhe et Gare et peut même donner un prolongement aux activités développées

Programme (sommaire) des aménagements:

Construction édicule panoramique (en partenariat SNCB ?):  
(2/3 x 150 m<sup>2</sup>)

Rampes, paliers plantés, escaliers:  
1000m<sup>2</sup>

Espace des jeunes: 1500m<sup>2</sup>

Jardins, haies, clôtures et divers : +/-  
300m<sup>2</sup>

**2) Un nouveau visage du carrefour ...appelé « espace Marexhe »:**

La deuxième phase de ce grand projet d'aménagement serait l'aménagement dans le sens longitudinal entre l'espace Marexhe et l'espace Hayeneux. Les actions à mener sont les suivantes :

- Construction, en partenariat public-privé, d'un bâtiment de grande valeur architecturale (par le biais d'un concours public d'architecture). Le bâtiment referme l'espace public et s'accole au mitoyen aveugle rue Saint Lambert. Des commerces et services et des activités sociales<sup>7</sup> s'implantent au rez-de-chaussée tandis que des logements (partiellement publics) occupent les étages et profitent en façade avant d'un espace public de qualité et en façade arrière d'un intérieur d'îlot verdurisé. La proximité des transports en commun et des commerces sont des atouts supplémentaires pour ces logements. Le rez-de-chaussée du bâtiment ménage une vue directe et de larges et hauts passages vers les escaliers de liaison à la gare de Herstal Centre et son passage souterrain.
- L'aménagement de l'espace public côté Sud achève le renouveau de l'espace dans le sens longitudinal.
- L'aménagement de l'espace public de la rue Saint Lambert sera effectué dans le souci de créer un lien avec l'espace Hayeneux et de donner accès, mettre en valeur et sécuriser les éléments qui ponctuent ce lien (école Saint Lambert, Motorium, etc.). On notera à propos du Motorium qu'il y a un projet de mini-crèche avec un parking à l'arrière des bâtiments, ce qui permettrait d'améliorer l'accès potentiel vers la rue Pierre Binon.
- A terme, la démolition-reconstruction d'un bâtiment d'angle dégageant le carrefour parfait le renouveau de cet espace d'échanges, de croisement et de rencontres.

**3) Création d'un parking proche de l'espace Marexhe (v. fiche-projet n°9):**

Un terrain situé non loin de l'espace Marexhe et faisant partie des propriétés communales nécessite une attention particulière. Le terrain sert actuellement de parking non organisé et de dépôt d'immondices. Deux immeubles à front de la rue Marexhe sont inoccupés depuis de nombreuses années et mal entretenus. De plus, ils sont frappés d'alignement. A ce jour, aucun arrêté d'inhabitabilité n'a été pris à leur sujet. Ces immeubles sont en vente à un prix peu acceptable.

La réflexion sur ce site est à intégrer à la réflexion sur le carrefour Marexhe. Le projet communal envisage deux phases. Il s'agit en premier lieu d'assainir les lieux

---

<sup>7</sup> Le programme suivant pourrait servir de base de discussion : créer un lieu pour l'accueil de fonctions de type social et culturel, en lien avec la gare et le Motorium. Les activités qui s'y dérouleraient seraient, par exemple :

atelier de stage de promotion sociale pour enfants et adultes,  
ateliers (informatique, cuisine, etc...),  
ludothèque, bibliothèque, vidéothèque,  
locaux de la régie de quartier,  
école de devoirs, cafétéria - bar,  
enseignement à horaire décalé – cours du soir,  
cours pour la réinsertion professionnelle.

en rachetant pour cause d'utilité publique. Ensuite, un espace public avec parking (+/-20pl.) digne de ce nom serait réalisé avec verdurisation à front de rue Marexhe.

**En amont** de ces projets, une étude est nécessaire pour concrétiser les idées et déboucher sur les marchés d'entreprise. Il serait particulièrement opportun et intéressant d'organiser un concours d'idées pour ouvrir le débat, particulièrement sur la construction du bâtiment de logements. Une autre approche serait d'organiser la réflexion au travers de « charrettes<sup>8</sup> ».

**En aval** des réalisations, il y a lieu de prévoir l'entretien et la gestion de l'ensemble de l'espace public qui seront à charge de la commune.

**La dynamique de rénovation à l'espace Marexhe/Gare est à prolonger au-delà des initiatives en cours :**

La commune pourrait prendre des mesures vis-à-vis de **tous les propriétaires riverains** : mesures d'encouragement (concours, primes, etc.) et mesures coercitives (contrôles, taxes, etc.) pour accentuer l'effet de rénovation et supprimer ce qui restera encore de chancres autour du carrefour Marexhe et de la gare (voir plus loin : autres projets).

Pour donner une certaine pérennité aux dispositions et pour donner une fiabilité juridique à celles-ci, les dispositions prises devront être « bétonnées » dans **un PCA** à réaliser sur l'ensemble de la zone.

**PERTINENCE.**

**Mise en relation du projet « Espace Marexhe » avec les besoins et attentes diagnostiqués en phase 1 – Mise en évidence de la pertinence par rapport aux objectifs.**

- Démolitions d'immeubles abandonnés, inoccupés, désaffectés, insalubres, en ruine, etc.
- Construction/réalisation de nouveaux logements et d'une mixité sociale.
- Réhabilitation de sites inoccupés, suppression de chancres, re-dynamisation d'îlots urbains.
- Assainissement d'ancien site industriel pollué.
- Re-dynamisation/développement d'un noyau commercial.
- Restructuration urbaine (hiérarchisation, cassure de l'« effet longitudinal »).
- Création d'un lieu/site identitaire, d'un pôle attractif pour le quartier.
- Création d'un lieu pour des activités communautaires (social, jeunesse, etc.).
- Création d'espaces ouverts, verts et de détente tous publics (air, lumière, verdure).
- Création de parcours, d'accès, de liens piétonniers sécurisés et attractifs.
- Création de parkings.
- Amélioration du plan de circulation au bénéfice du quartier.
- Mise en lien direct de divers modes de déplacement (inter/trans-modalité)
- Amélioration du cadre de vie et de l'image du quartier.

<sup>8</sup> à savoir des ateliers de réflexion, très limités dans le temps, mais réunissant le maximum d'acteurs et de forces vives autour d'un « pilote » constitué par un auteur de projet et les services administratifs concernés qui synthétisent et expriment les idées émises lors des ateliers.

### **PÔLE 3 : « ESPACE GARE DE HERSTAL ».**

Dans le cadre du SSC et du SDRU, le site de la gare représente un enjeu particulier. Comme déjà expliqué ci-avant, la dépendance et nécessaire cohérence du projet sur ce site avec celui de l'« Espace Marexhe » est également évidente. Il y a de plus lieu d'intégrer à la réflexion, l'aménagement de la zone boisée (parc Champs des Oiseaux) et du terrain communal éventuellement constructible donnant sur les rues Champs des Oiseaux et Petite Foxhalle (voir plus loin). Un partenariat est occupé à s'établir entre la Commune, le groupe SNCB et la SPI+ pour donner corps à un projet global.

### **Programme de la gare de Herstal– 3 parties :**

1) La gare est **un point d'arrêt** SNCB (fiche-projet n°12).

L'infrastructure ferroviaire vient d'être rénovée (notamment quais surélevés) et est tout à fait opérationnelle (échéance 30 ans). Avec de l'ordre de 375 embarquements par jour ouvrable en 2004 et en 2005, la gare de Herstal est la plus fréquentée des trois gares de l'entité.

- a. Le personnel existant (2 personnes) n'est pas une donnée immuable (échéance 5 ans).
- b. La « visibilité » de la fonction ferroviaire n'est pas assurée (signalétique, information au public). Pour une meilleure visibilité des lieux, la commune devrait mieux informer la population de l'existence et des potentialités de la gare de Herstal (points d'arrêt, fréquences). Une signalisation depuis les centres et depuis les boulevards doit être mise en place. Une visibilité physique doit également être aménagée.
- c. Aménagement des abords de la gare et des quais : Suite à diverses réunions, il avait été programmé une série de travaux « urgents » pris en charge par le groupe SNCB d'une part et par la Commune de Herstal, d'autre part. Ces travaux concernaient : la création d'une nouvelle rampe d'accès piétons aux quais de la gare ; la pose de nouvelles clôtures ; la création de parking pour les PMR et les vélos le long des quais à côté du bâtiment de la gare ; la réfection totale de la voirie longeant le bâtiment en contrebas et ce jusqu'au-dessus avec nouvel éclairage, trottoir, places de parking et nouvel égouttage pouvant reprendre également les eaux usées venant des futurs bâtiments à construire sur les terrains « cour à marchandises ». D'autres travaux s'additionneraient à ceux-ci : le renouvellement du passage à niveau situé au droit du lieu-dit « au pied des vignes », la création d'un nouveau bâtiment de guichet pour le service gare afin de pouvoir revendre dans son intégralité le bâtiment existant. En ce qui concerne la voirie qui monte le long du bâtiment, si la Commune la remet en état, elle voudrait pouvoir en obtenir rétrocession. La voirie appartient à la SNCB mais la charge d'entretien incombe à la commune. Si la commune rénove elle-même cette voirie et pour obtenir les subsides, elle doit en demander la rétrocession complète en pleine propriété (pas même un bail emphytéotique). La commune serait prête à faire parking, égouttage, éclairage, réfection de la voirie. Le groupe SNCB serait prêt à concrétiser cette rétrocession et à améliorer très rapidement toutes les questions liées à l'accès des voyageurs (talus, escalier, etc.). Un relevé des lieux a été dressé et un avant-projet est à l'étude mais nécessite encore des adaptations. La question de l'escalier d'accès est soulevée et celle du parking est cruciale (nombre, situation, accès, PMR, transmodalité, séparation terrain de fond, et... qui fait quoi ?). Une note « Ligue des Familles » dresse les besoins en la matière.

2) La gare est **un bâtiment**, un élément du patrimoine (fiche-projet n°13).

- a. La nécessité de locaux propres à l'activité de point d'arrêt (guichet, bureau, etc.) n'est pas assurée de manière durable. La SNCB pourrait se passer de ces locaux dans un proche avenir tout en assurant efficacement le service de desserte ferroviaire. Elle pourrait alors mettre ce bâtiment à disposition par une vente ou moyennant un bail emphytéotique conditionné (prix, engagement sur travaux). La SPI+ pourrait être intéressée par la reprise du bâtiment afin de lui donner une nouvelle



affectation liée à l'activité économique mais compatible avec les projets communaux et même en partageant des locaux avec elle.

- Le gros-œuvre du bâtiment est toujours en bon état et sa valeur patrimoniale a été montrée en phase 1. Le bâtiment a fait l'objet de travaux en mesure d'urgence pour la toiture (on a recouvert la toiture existante avec du roofing afin de la protéger provisoirement des intempéries). Les superficies et volumes actuels peuvent abriter de multiples fonctions, plutôt à caractère collectif. Le programme des fonctions à y installer se ferait en concertation entre la SPI+ qui se porterait acquéreur en complément à la « cour à marchandises », la Commune, éventuellement le Forem qui pourrait y organiser des formations pour les gens de la Commune, et l'asbl Basse-Meuse qui y installerait son siège ainsi que les services associés. On pourrait y trouver notamment une salle de séminaires et colloques et des bureaux bien placés à côté de l'arrêt ferroviaire et bus. Le choix définitif des activités à y développer se fera par le biais d'une convention de partenariat au vu et en complément des programmes développés à l'espace Marexhe, Hayeneux et au Motorium et au bénéficiaire, tant des quartiers environnants que des activités économiques de « l'îlot d'entreprises » à développer sur le site « cour à marchandises ».
- b. La SNCB, via Infrabel, projette de réaliser un passage souterrain sous les voies et donnant accès à celles-ci par des escaliers. Un projet est déposé en ce sens mais il nécessite des adaptations pour le rendre cohérent avec les projets communaux. Il est à remarquer que le projet Infrabel est de réaliser une toute nouvelle infrastructure à côté du bâtiment de la gare. On notera à ce sujet qu'il n'est pas impossible qu'un lien souterrain ait existé sous les voies à partir du hall bas du bâtiment vers l'espace Marexhe. La restitution de ce passage est dès lors imaginable, d'autant que son amorce existe déjà au niveau bas du bâtiment. Les questions de sécurité sont de toute manière à évaluer pour un passage souterrain (largeur maximale, éclairage permanent, contrôle social renforcé, entretien fréquent, etc.) qui resterait une servitude de passage public quel que soit l'avenir et l'occupation du bâtiment.
- 3) La gare est située dans **un site urbain** en rénovation (fiche-projet n°14).
- a. Le pôle-gare ne peut fonctionner valablement sans s'intéresser à certaines liaisons avec son environnement urbain :
- i. liens avec la rue de la Station : voir ci-avant aménagement des abords de la gare,
  - ii. liens vers le futur espace Marexhe : voir ci-avant « Espace Marexhe, passage souterrain, etc. »,
  - iii. liens vers la place Jean Jaurès et l'ancienne ligne FN : ce lien est souhaitable pour rapprocher l'espace gare de l'espace Jean Jaurès, mais pose de nombreuses questions en matière de faisabilité ; il est à étudier plus avant, notamment dans le cadre de la réflexion sur l'espace Jean Jaurès.
  - iv. lien transversal « Pied des vignes – Bois Lévêque ».
- b. Le pôle-gare ne peut fonctionner sans assurer à la clientèle et de manière optimale un bon accès aux quais et une bonne transmodalité : accueil piétons et cyclistes, accueil des personnes à mobilité réduite (PMR), localisation des arrêts des bus TEC, stationnement automobile des navetteurs, etc. Ces éléments sont pris en compte d'une part dans l'aménagement des abords directs du bâtiment gare (voir ci-avant) et d'autre part dans l'aménagement de l'espace Marexhe (voir ci-avant).
- c. Les sites de chemin de fer présentent généralement un potentiel en matière d'espaces verts et de promenade verte. Ils participent au paysage urbain et au réseau écologique. Dans cette optique, les liens écologiques à opérer, notamment avec les terrils, sont à intégrer aux réflexions.
- d. La « **cour à marchandises** » est un terrain contigu à la gare, appartenant à la SNCB (2 hectares), actuellement désaffecté et en friche. Ce terrain constitue une réserve foncière appréciable à l'échelle communale. Il réunit plusieurs qualités pour être désigné comme « apte à l'urbanisation » dans le cadre du schéma de structure : proximité de

centre ou noyau urbain et des services associés, proximité des transports en commun, recyclage de friches, non-intérêt écologique, paysager, patrimonial, non-aptitude à l'activité agricole ou sylvestre. La commune peut décider quelle sera l'affectation de ce terrain ainsi qu'imposer un phasage de réalisation de projets immobiliers. La potentialité de sa valorisation/viabilisation nécessite cependant de se pencher sur les coûts collectifs engendrés (notamment infrastructures) et sur les liens à établir avec l'environnement et les quartiers de même qu'avec la problématique de l'intermodalité évoquée au PCM. Par ailleurs, on ne connaît pas l'état de pollution éventuel du sous-sol et donc les nécessités éventuelles d'assainissement. Des affectations économiques dans le secteur du tertiaire seraient envisageables en cas de réaffectation du site (bureaux et cellules pour petites entreprises qui auraient une bonne liaison externe grâce à la gare ... à 10 minutes de Liège et de la gare TGV Guillemins). La mixité avec du logement, même public, est aussi envisageable. Par contre, le commerce n'y est pas souhaitable si on veut renforcer le caractère commercial du carrefour Marexhe. La SPI<sup>9</sup> semble aujourd'hui s'intéresser à ce terrain et au bâtiment gare dans une optique d'y créer, soit une opération mixte associant des activités économiques et du logement, soit un « îlot d'entreprises<sup>10</sup> ». Cet organisme participerait ainsi activement à la redynamisation du quartier en y attirant des entreprises de petite taille apportant le minimum de nuisances au milieu urbain environnant auquel elle souhaite s'intégrer au point de créer de l'emploi local et des échanges et compléments positifs entre les entreprises et les besoins communaux. .

Pour formaliser les accords entre le groupe SNCB, la SPI+ et la Commune, un projet de **convention de partenariat** est en cours d'élaboration par la SNCB Holding. Cette convention fixera les différents objectifs à atteindre, la manière de procéder pour les différents rachats et n'oubliera pas d'inscrire les projets dans la réflexion « Rénovation urbaine du quartier Marexhe ». Chaque partenaire doit y trouver son intérêt, le but final étant d'assurer une parfaite intégration/valorisation de la gare et son site dans le développement urbain de Herstal et en cohérence avec les outils urbanistiques élaborés (SSC-RCU, SDRU-PC, PCM). Les éléments exprimés sont les suivants :

- SNCB : Pour réaliser les accords de ventes et aménagements, il faut distinguer les 3 sociétés. La SNCB (immobilier affecté tel que gare, accès et parkings), la SNCB holding (immobilier désaffecté tel que gares et terrains) et Infrabel (trains, quais et voies). Infrabel a rénové les quais et souhaite réaliser à court terme (2008) le passage souterrain. La SNCB Holding est d'accord d'aider la commune dans ses projets et reste ouverte à la discussion, pour autant que les choses avancent à bon train !. En résumé, le groupe SNCB s'occuperait :
  - du réaménagement des abords du « bâtiment des voyageurs » (BV) et construction de nouveaux parkings (SNCB-HOLDING Dir H-PA)
  - de la réfection de la voirie menant aux terrains à aménager (SNCB-HOLDING Dir H-PA)
  - de la suppression de la rampe piétonne donnant sur le rond-point Foxhalle (SNCB-HOLDING Dir H-PA) ;

---

<sup>9</sup> La SPI+ est l'Agence de développement de la province de Liège.

Elle est mandatée par la quasi-totalité des communes et par la Province elle-même, son actionnaire principal, pour mener des actions de divers ordres qui poursuivent toutes un but ultime: la création d'emplois.

La SPI+ apporte son soutien aux entreprises. Elle travaille aussi à l'amélioration de l'image de la province de Liège par des mesures de promotion mais aussi par l'assainissement de friches industrielles ou par des opérations de rénovation urbaine et de développement rural conduites au profit des communes.

<sup>10</sup> Le mot « îlot » étant pris, d'après la SPI+, dans le sens d'une assimilation/intégration aux îlots urbains et non dans le sens d'une indépendance/ghettoisation d'une entité isolée.

- de la réfection des trottoirs au niveau du quai longeant le BV et des abords immédiats des voies (SNCB-HOLDING Dir H-PA) ;
- de la construction d'un couloir-sous-voies avec accès de part et d'autre des voies (INFRABEL) ;
- moyennant accord entre Commune et SNCB, de la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs pour le guichet et la salle d'attente. La commune souhaite que ce bâtiment soit un signal à situer au début du couloir sous voies côté rue Pierre Binon.

INFRABEL et la SNCB-Holding sont désireuses de réaliser leurs projets dans les meilleurs délais.

-

- SPI+ : Désireuse d'acquérir de nouveaux terrains elle se porterait acquéreur des bâtiments et terrains auprès de la SNCB. Ouvert à la mise en œuvre du projet communal tel que présenté, cet organisme pousse la commune à combiner et optimiser les potentialités de financement d'une opération de rénovation urbaine avec les autres sources de financement (SAR, Feder, etc.). La SPI+ pourrait même s'intéresser à un territoire plus large et s'associer plus avant dans l'opération de rénovation urbaine, et ce, par le biais des « secteurs d'intercommunales » qui fonctionne un peu comme une régie communale autonome.
- Commune : souhaite réaliser le projet global en réunissant la problématique gare avec le projet de l'espace Marexhe et ses liaisons. Elle se verrait rétrocéder les espaces publics et s'occuperait de financer le bâtiment-signal qui abriterait notamment le guichet SNCB.
- Il faut un équilibre entre les droits, devoirs et interventions des trois parties signataires qui toutes trois poursuivent un objectif d'intérêt collectif et d'amélioration du quartier. Un point important est notamment de créer une nouvelle dynamique en lien avec les quartiers et non de créer un ghetto d'activités déconnecté et isolé.

#### Qu'en est-il pour le moment ?

Pour le projet SNCB-Holding :

- Voir ci-avant

Pour la SPI+ :

- Intention d'achat du bâtiment gare : visite avec une équipe bâtiment – proposition de rachat. La SPI+ achètera directement à la SNCB-Holding (bâtiment et terrain)

Financement et subsidiation :

La commune inscrit dans son programme la construction du bâtiment signal (rétrocession ou location SNCB par après), l'aménagement des abords de ce bâtiment et les expropriations nécessaires à la réalisation de cette partie du projet. Le reste sera pris financièrement en charge par la SNCB-Holding (tunnel, accès, voirie et parking) et par la SPI+ (réaffectation du bâtiment et projet sur les terrains).

Partenariats :

Pour l'affectation du bâtiment gare, la SPI+ peut envisager de faire un partenariat avec l'ASBL Basse Meuse Développement afin de créer des formations professionnelles en entreprise (cadre ALPI ou JOB'IN).

.

#### **Promenade verte le long du chemin de fer (fiche-projet n°15):**

Dans le double souci de créer un réseau de mobilité douce ainsi que d'accroître la part d'espaces verts et de rendre visibles et praticables ceux qui existent, il y a lieu de constituer ou plutôt de restituer une continuité piétonne/cyclable et écologique, ludique, didactique, par l'aménagement d'un « sentier vert » ou cheminement de part et d'autre le long du chemin de fer, et ce, de telle manière à opérer une liaison

Commune de HERSTAL – Schéma directeur de Rénovation Urbaine - Association momentanée Institut d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire (IUAT-ULB) et Centre de Recherche en Aménagement et Urbanisme (CRAU-Ulg).

verte entre les terrils<sup>11</sup> et le centre urbain. Il est à remarquer qu'une continuité existe déjà potentiellement en pied de talus du site chemin de fer (v. Dessous-des-vignes, P. Binon, etc.) mais le cheminement potentiel est ponctuellement interrompu par la privatisation du passage antérieur. Deux passages à niveau piéton existent, l'un à hauteur du lieu-dit « pied des vignes », l'autre à hauteur de l'esplanade de la Paix. Par ailleurs, la possibilité d'urbaniser à moyen terme le terrain désaffecté « cour à marchandises » (voir Espace Gare) permet également d'y intégrer une réflexion sur la continuité verte accessible aux modes doux dont il est question ci-avant. De plus, cette réflexion longitudinale doit se prolonger jusqu'à la place Jean Jaurès en profitant de l'ancien tracé rejoignant la F.N. De même, il faudra s'intéresser à l'amélioration des liaisons transversales à partir de la ruelle du Renard (un sentier de grande randonnée) vers le Pied des Vignes, du quartier Foxhalle vers la gare, du haut de la rue Lamoureux vers la place communale.

La Ligue des Familles de Herstal<sup>12</sup> s'est particulièrement intéressée depuis longtemps aux problèmes de circulation qui se manifestent dans la commune. Elle s'est notamment penchée sur les dossiers suivants concernant la problématique ferroviaire :

- en 2000, par un **projet** de relocalisation de la **gare de Herstal** ;
- en août 2006, par des observations et suggestions réalisables à court terme concernant les gares de Herstal.

#### **Au-delà de la gare de Herstal (fiche-projet n°16):**

Quoique handicapés par la présence d'un pylône et d'une ligne à haute tension, deux espaces sont intéressants à intégrer à la réflexion à plus long terme :

D'une part, le parc « Champs des Oiseaux » : Cet espace constitue un poumon vert à proximité du centre urbain aggloméré. Sa visibilité, son accès et son efficacité collective doivent être améliorés par un aménagement paysager plus soigné intégrant les nécessaires liaisons piétonnes/cyclables sécurisées entre Champs des Oiseaux, la gare et l'espace Marexhe.

D'autre part, le terrain communal constructible au « Champs des Oiseaux (ou Foxhalle) » : Le parcours traversant le parc rejoint le quartier du Champ des Oiseaux et notamment un terrain où la SRLH avait envisagé une opération de logements neufs. La SRLH a déjà effectué une démarche avec un promoteur afin d'y réaliser du logement mais elle s'est vue refuser l'initiative à cause de la présence de la ligne à haute tension. En respectant les réglementations en vigueur, le terrain ne serait constructible que sur une petite partie rendant l'opération non réalisable. Le projet n'est plus d'actualité au sein de la SRLH. Il n'en reste pas moins qu'il s'agit d'un site communal potentiellement intéressant pour y développer un projet d'une certaine envergure. Cette opération, proche d'un espace vert aménagé, nécessiterait par ailleurs la révision du PCA 6A2 en distinguant la partie ZIP du reste. La réflexion reste ouverte.

**La dynamique de rénovation** à l'espace Marexhe/Gare est à prolonger au-delà des initiatives en cours :

La commune pourrait prendre des mesures vis-à-vis de tous les propriétaires riverains : mesures d'encouragement (concours, primes, etc.) et mesures coercitives (contrôles, taxes, etc.) pour accentuer l'effet de rénovation et supprimer ce qui restera encore de chancres autour du carrefour Marexhe et de la gare (voir plus loin : autres projets)

<sup>11</sup> Les terrils font aujourd'hui l'objet d'une attention nouvelle, notamment en temps qu'espace vert, voir à ce sujet le schéma de structure communal.

<sup>12</sup> Ligue des Familles – Michel Murzeau, délégué Mobilité douce et Sécurité routière – Rue Pierluse 78 à 4040 Herstal - tél : 04/2648394

## PERTINENCE.

### **Mise en relation du projet « Espace Gare » avec les besoins et attentes diagnostiqués en phase 1 – Mise en évidence de la pertinence par rapport aux objectifs.**

- Re-dynamisation du site de la gare, rénovation des accès (PMR !) et parkings.
- Rationalisation des déplacements, encouragement aux transports en commun.
- Amélioration de la sécurité et de la propreté, création d'un contrôle social.
- Réhabilitation d'un terrain inoccupé et en friche.
- Développement d'un site d'activité économique le long du rail.
- Création d'emplois, réinsertion sociale, dynamique économique complémentaire.
- Ré-affectation d'un lieu, d'un bâtiment identitaire, attractif pour le quartier.
- Valorisation d'un patrimoine urbain (rail, terril,..) mise en valeur d'espaces verts.
- Création d'un lieu d'interface et de lien avec le carrefour Marexhe et avec les quartiers.
- Création de parcours, d'accès, de liens piétonniers sécurisés et attractifs.
- Valorisation d'un cheminement vert entre terrils et centre urbain.
- Création de parkings.
- Mise en lien direct de divers modes de déplacement (inter/trans-modalité).
- Amélioration du cadre de vie et de l'image du quartier.

**PÔLE 4: « ESPACE DES BOULEVARDS<sup>13</sup> » (V. FICHE-PROJET N° 17).**

Les boulevards Zénobe Gramme et Solvay constituent actuellement une voie de circulation de transit, d'irrigation, de drainage, de passage. Ils continueront à jouer ce rôle après les travaux planifiés actuellement par le MET. Ils ne peuvent néanmoins plus dans l'avenir constituer une fracture, un danger permanent pour le bas de Herstal.

D'autoroute urbaine, cette voie doit devenir un véritable « boulevard urbain » avec les attributs de ce statut. C'est dans cette optique, et avec une vision du long terme que la rénovation urbaine du quartier Marexhe est intéressée par la rénovation des boulevards en y créant un nouvel espace communal d'envergure.

**Les projets du MET :**

Le MET est en cours d'étude pour la restructuration complète de l'assiette des boulevards (voir par ailleurs, projet de circulation ; voir aussi plans d'aménagement joints). Les études dont l'auteur de projet a pu prendre connaissance ont fait l'objet d'une analyse critique détaillée de sa part. De même, des acteurs tels que la Ligue des Familles ou le Comité d'habitants ont notifié auprès de la Commune les observations qu'ils avaient à exprimer, notamment lors d'une réunion d'information organisée par le MET.

A l'heure de déposer les documents du schéma directeur, le projet définitif du MET et le degré de prise en compte des remarques émises ne sont pas connus. Une demande de bâtir devrait être prochainement introduite.

Le schéma directeur se base donc sur les éléments d'avant-projet et expose les intentions communales et les composantes d'une étude particulière à réaliser pour « accompagner » la réflexion purement routière par une réflexion urbanistique globale sur toute la longueur des boulevards. Dans l'attente de la concrétisation de celle-ci, la commune restera vigilante sur toutes les mutations ou demandes à propos de cette zone en orientant celles-ci de manière à ce qu'elles poursuivent l'objectif déclaré et décrit ci-après.

**L'étude du « boulevard urbain habité » :**

Les boulevards actuels sont bordés, « côté canal », d'une zone commerciale dévoreuse d'espace, dangereuse d'accès pour les habitants et sans intérêt urbanistique. De plus, le rapport urbain, la vie de cette zone avec les quartiers de Herstal sont nuls. Du « côté ville », l'urbanisme n'est pas du tout géré, il s'agit plutôt de la « façade arrière » de Herstal. Herstal tourne plutôt le dos à ces boulevards et au canal qui leur est parallèle. Cependant, il s'agit bien d'un espace communal de superficie considérable ayant de nombreux atouts non négligeables. L'idée de la création d'un véritable boulevard urbain est à étudier de manière plus détaillée, non seulement en fonction du projet du MET actuellement à l'étude, mais également en fonction des différents propriétaires et occupants des larges zones concernées à front des futurs boulevards et en fonction d'une réflexion transversale « canal – boulevard - ville », autant que longitudinale.

Une étude ambitieuse, menée par un comité d'accompagnement/de suivi adhoc, doit confirmer la **faisabilité technique** (foncier, fondations, infrastructures techniques, etc.) du projet, conduire à l'élaboration d'un **plan d'alignement et de gabarits**, d'un **plan d'adaptation des infrastructures techniques** et d'un **règlement d'urbanisme zoné**, sur toute la longueur des boulevards. Le projet, qui a déjà été discuté en comité d'accompagnement du dossier de rénovation urbaine du quartier Marexhe, doit restructurer et intégrer l'habitat, le commerce et les services existants à front de boulevard et prévoir de construire des nouveaux volumes bâtis de gabarits moyens (R+5+T ou R+6+T maximum) qui scandent le boulevard sur ses deux rives et redonnent à cette partie de la commune une réelle appartenance à la structure urbaine du bas de Herstal. C'est, conjointement aux travaux à entreprendre par le MET, une entreprise à long terme qui nécessitera une volonté et un suivi importants mais qui répondra efficacement et opportunément à la demande en logement neufs pour les années à venir tout en renouvelant complètement l'image et la vie du bas de Herstal. Accessoirement, les bâtiments abritant les stations de pompage sont les témoins d'une situation géographique et

<sup>13</sup> NB : voir aussi le chapitre sur le plan de circulation

de risques particuliers liés au phénomène de démergement. Ils seront mis en valeur et feront l'objet d'une signalétique explicative ponctuant le trottoir du boulevard « côté ville ». Par ailleurs la réflexion par rapport au Ravel et au parc débouchant sur le palais des Sports est à intégrer à l'ensemble.

**Les opportunités immédiates :**

Deux sites sont déjà potentiellement à investiguer dans l'optique du développement d'un boulevard urbain :

- V. fiche-projet n° 18 : Aux numéros 31-32 du boulevard E. Solvay, en rapport avec l'espace Hayeneux et avec les boulevards, l'ancien site de l'A.L.G. qui est toujours du domaine public pourrait faire l'objet d'une étude de réhabilitation/construction dans la perspective d'apport en logements moyens ou sociaux ou être affecté à un espace public : parking.
- V. fiche-projet n°19 : Sur le boulevard Solvay, à l'entrée de la Commune, le site d'une ancienne station d'essence est à compter au nombre des friches urbaines. Etant donné sa situation stratégique à l'entrée de Herstal, un projet de « porte de la ville » pourrait y être envisagé.

**PERTINENCE.**

**Mise en relation du projet « Espace Boulevards » avec les besoins et attentes diagnostiqués en phase 1 – Mise en évidence de la pertinence par rapport aux objectifs.**

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Restructuration urbaine (hiérarchisation des voiries, optimisation des liens).</li> <li>• Amélioration du plan de circulation, découragement au trafic de transit.</li> <li>• Amélioration des espaces dévolus aux PMR (trottoirs, réseau cyclable, etc.).</li> <li>• Amélioration de la sécurité des usagers faibles par rapport au trafic de transit.</li> <li>• Amélioration de l'environnement urbain (végétation, mobilier urbain, éclairage, etc.).</li> <li>• Ouverture à la construction de logements en grande quantité, par phase.</li> <li>• Intégration des activités commerciales à la dynamique urbaine, re-dynamisation.</li> <li>• Mise en valeur de bâtiments singuliers au quartier (stations de pompage).</li> <li>• Réhabilitation d'immeubles partiellement inoccupés.</li> <li>• Réhabilitation de terrains en friche, de sites à rénover.</li> <li>• Apports en logements moyens ou sociaux.</li> <li>• Valorisation du Ravel entre Liège et le centre urbain de Herstal.</li> <li>• Création de parkings mieux définis.</li> <li>• Amélioration du cadre de vie et de l'image du quartier.</li> </ul> |
|--|

### PÔLE 5 : « ESPACE JEAN JAURÈS » (V. FICHE-PROJET N°20).

La **place Jean Jaurès** ne figurait pas à proprement parler dans le périmètre de la rénovation urbaine au début de l'étude. Cependant, au cours de la deuxième phase du travail et compte tenu des éléments développés et des opportunités qui se présentaient, il s'est avéré qu'il y avait malgré tout matière et importance à rajouter l'étude de ce lieu, dans les projets communaux prioritaires, et ce, sans aucunement compromettre l'avancement du dossier en cours dont l'aboutissement est attendu par nombre d'acteurs et d'habitants. L'habitat doit y être stabilisé de manière structurelle. L'état de fait de centre administratif, de services et de commerce doit être optimisé. Une nouvelle maison communale doit être construite.

L'amélioration du commerce est un enjeu particulier mais ne peut être un obstacle à la revitalisation. C'est finalement tout le « centre-ville » qui est concerné, à terme, par le dossier de rénovation urbaine et ses retombées. Le réaménagement de cet « **hyper-centre** » constitue donc un défi en soi et mérite donc une attention particulière pour définir un programme d'actions à la hauteur des besoins et contraintes. L'idée d'organiser un concours de projets a fait l'unanimité au sein du comité d'accompagnement dans le but d'ouvrir une réflexion large, et ce, sur un périmètre débordant du cadre strict de la grand-place elle-même. Le périmètre global d'étude urbanistique couvrirait une superficie de l'ordre de 30 hectares autour de la maison communale, tandis qu'une analyse plus approfondie de l'aménagement de l'espace public de la grand-place et de ses abords immédiats serait demandée aux concurrents.

Ce projet a été intégré à la deuxième phase du dossier de rénovation urbaine du quartier Marexhe car il en est une extension logique et à ce titre, il est nécessaire d'y mener une réflexion adéquate et de s'ouvrir la porte aux sources potentielles de financement. Il est donc mené de front avec les opérations de rénovation urbaine, en ce sens qu'il a déjà fait l'objet d'une décision communale tout récente. En effet le Collège échevinal a confié à l'auteur de projet du dossier de rénovation urbaine une mission pour l'élaboration du dossier concours, en extension de mission du projet de rénovation urbaine. Il s'agit notamment de l'établissement d'un cahier des charges qui balise le périmètre, les grandes lignes du projet à développer et les objectifs à atteindre dans l'aménagement (aménagement des espaces publics, signalétique, plantations et mobilier urbain, règlement de façades/vitrines, circulation/stationnement, « portes de ville », équipements, etc...).

Les objectifs tourneront autour de plusieurs thématiques : centralité communale, organisation et maîtrise de la mixité, développement du centre administratif, de services et commercial (+ marché), image de renouveau et charge de l'histoire, patrimoines, liens avec les quartiers, liens avec les boulevards, mobilité et stationnement.

La constitution du cahier des charges du concours se fera en collaboration avec le service Urbanisme et en cohérence avec les outils urbanistiques en cours d'élaboration à savoir le schéma de structure communal, le plan communal de mobilité et le présent dossier. Il y a cependant lieu de laisser la porte ouverte à l'initiative et à l'inspiration des concurrents. Forte de cet outil, la commune pourra alors procéder au lancement officiel de l'appel à idées.

Ensuite, avec un projet ayant fait l'objet d'un large débat, la commune pourra alors se mettre à l'œuvre pour la réalisation et en faire un périmètre de revitalisation urbaine.

On notera par ailleurs qu'il existait un projet présenté par un investisseur privé qui proposait l'aménagement de lofts dans les bâtiments désaffectés de l'**ancienne usine Browning (v. fiche-projet n°21)**. La demande de permis d'urbanisme a fait l'objet d'un refus par la Commune. La localisation de cet investissement est particulière, le long de l'ancien chemin de fer, à quelques dizaines de mètres de la place communale. Ce site constitue une pièce stratégique qui pourrait contribuer à l'amélioration globale de la place et ses environs. Le projet présenté n'est pas jugé valorisant pour le cœur de la commune et comporte même une série de défauts, il fera l'objet d'un avis défavorable de la commune. De plus, l'investisseur ne présente



absolument pas les garanties nécessaires de fiabilité. Il ne refuserait par contre pas de vendre le site à la commune. Le meilleur outil que la commune ait dans le cas présent serait effectivement de racheter le terrain pour contribuer à revitaliser/rénover le centre. Cette idée doit être concrétisée rapidement par la mise en place d'un comité d'acquisition. Un montant est donc réservé dans le cadre du présent dossier pour l'achat du terrain. La commune projette d'utiliser ce site, non seulement pour concrétiser les liaisons nécessaires entre le centre et la gare, mais aussi pour intégrer, dans un projet global de requalification des abords des places Jaurès et Lemonnier, la réalisation d'un parc public au bénéfice de toute l'entité de Herstal et en son cœur.

### **PERTINENCE.**

#### **Mise en relation du projet « Espace Jean JAURES » avec les besoins et attentes diagnostiquées en phase 1 – Mise en évidence de la pertinence par rapport aux objectifs.**

- Restructuration urbaine (espace, hiérarchisation des voiries, optimisation des liens).
- Amélioration du plan de circulation, découragement au trafic de transit.
- Amélioration de l'environnement urbain (végétation, mobilier urbain, éclairage, etc.).
- Démolitions d'immeubles abandonnés, inoccupés, désaffectés, insalubres, en ruine, etc.
- Construction/réalisation de nouveaux logements/commerces et d'une mixité sociale.
- Apport en logements sociaux et moyens.
- Réhabilitation de sites inoccupés, suppression de chancres, re-dynamisation d'îlots urbains.
- Assainissement/rénovation d'ancien site d'activité, de friches proches de l'hyper-centre.
- Re-dynamisation/développement d'un noyau commercial.
- Restructuration urbaine (hiérarchisation, cassure de l'« effet longitudinal »).
- Amélioration d'un lieu/site identitaire, d'un pôle attractif pour la commune.
- Création de parcours, d'accès, de liens piétonniers sécurisés et attractifs.
- Création de parkings.
- Amélioration du cadre de vie et de l'image de la commune.

### **AUTRES AMÉNAGEMENTS.**

Outre les 5 « pôles » décrits ci-dessus et au-delà du plan de circulation explicité ci-après, il s'avère que des aménagements complémentaires seraient bénéfiques pour un parfait fonctionnement du projet global de rénovation urbaine. Il s'agit soit d'éléments de liaison, soit de projets particuliers.

**Bord de l'eau<sup>14</sup>** : Dans le même esprit que la promenade verte le long du chemin de fer décrite ci-avant, il y a lieu d'opérer une valorisation des berges sous forme d'une continuité verte et bleue en bordure de canal, et ce, par végétalisation, illuminations des quais . Couplés avec la construction du boulevard urbain, il s'agirait d'une réappropriation du bord de l'eau par et pour les habitants. Il y a néanmoins une situation de « concurrence » entre l'habitat qui pourrait s'y développer et les activités économiques. En effet, la situation de bord de canal est également convoitée par le domaine économique qui y voit une prolongation possible des activités portuaires développées ailleurs. Il apparaît néanmoins que les objectifs de revitalisation urbaine, de renouveau de l'image, d'accueil d'une population diversifiée, de nécessité de créer et développer un boulevard urbain, de conforter le RAVel 1 Liège-Herstal<sup>15</sup>, que tous ces objectifs liés à la rénovation urbaine du Quartier Marexhe viendraient là en contradiction avec une extension des activités portuaires qui empêcherait tout projet lié à l'habitat, et ce, à nouveau dans le sens longitudinal déjà dénoncé dans les constats de situation existante.

**Lien entre Marexhe et Jean Jaurès (rue Hoyoux)**: L'idée développée dans le schéma de rénovation urbaine est de mieux recentrer le commerce et les services autour du carrefour Marexhe et autour de la place Jean Jaurès. Cette volonté permettra de mieux identifier des noyaux commerciaux qui s'en porteront chacun mieux. Entre ces noyaux réaménagés, l'espace public nécessite également un traitement. Il y a notamment nécessité de rénover certaines bâtisses, d'aménager l'espace public et de « casser » l'effet de longueur. Par ailleurs, le PCM évoque la nécessité d'étudier la création d'un cheminement piétons + vélos longeant le chemin de fer, se connectant à la rue Lamoureux ou à l'ancien raccordement industriel de la FN, afin de diminuer la longueur du cheminement vers la place Jean Jaurès. Ce lien viendrait en prolongation et même en continuité avec la « promenade verte » déjà évoquée ci-dessus.

**Petits liens transversaux** : Pour mieux drainer/irriguer le quartier, il y a lieu d'optimiser le réseau existant de traverses et semi-impasses, parfois indûment privatisées, et de le compléter par de nouveaux cheminements qui permettent un contact facile entre la promenade verte, les rues du quartier et le bord de l'eau. Il s'agit donc d'être vigilant à chaque mutation de manière à créer ou récupérer ces cheminements transversaux.

<sup>14</sup> On notera que le SDEL (schéma d'aménagement pour le développement de la région liégeoise) pose, comme principe de structuration du territoire d'Engis à Visé, la re-création de transversalités et la constitution entre celles-ci d'espaces d'activités homogènes et cohérents. Pour la porte Nord de Liège dite « Coronmeuse-Jupille » et qui intéresse directement Herstal, le SDEL indique : « Une mise en scène réordonnée des éléments déjà existants (par végétalisation, illuminations des quais, ...) est une des propositions avancée par le SDEL. Elle devrait être complétée par des signes tels que des œuvres d'art ou encore des massifs boisés destinés à assurer la cohérence de l'ensemble des lieux. L'action entamée de valorisation des berges doit être poursuivie et celles-ci doivent également faire l'objet d'une attention particulière en tant que porte du noyau urbain liégeois ».

<sup>15</sup> Le RAVel, Réseau Autonome de Voies Lentes, a été instauré en octobre 1995. Son but est de réaliser un réseau d'itinéraires réservés aux piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite et aux cavaliers, là où la situation le permet. Les itinéraires RAVel se veulent des lieux de convivialité entre les différents usagers. Ce réseau empruntera des chemins de halage et des voies ferrées désaffectées. Si cela est nécessaire, des itinéraires de liaisons seront créés pour constituer un maillage entre les différentes parties d'un même tronçon. L'objectif est à terme de couvrir la plus grande partie de la Wallonie, avec des itinéraires constituant l'ossature du réseau, auxquels viendront se raccorder d'autres itinéraires.

**Projets spécifiques :** pour certains bâtiments et sites:

- Certains sites ou bâtiments font l'objet d'une fiche-projet distincte. Il s'agit des éléments suivants :
  - En rapport avec l'espace Marexhe : Assainissement d'un site d'activité économique désaffecté pollué, fonderie Charlier, rue Marexhe 112-114 : v. fiche-projet n°10.
  - En rapport avec l'espace Marexhe : Suppression d'une friche urbaine, ancien cinéma Eldorado, rue Hoyoux 106-108 : v. fiche-projet n°11.
  - En rapport avec l'espace des Boulevards : Réhabilitation d'immeubles partiellement inoccupés, ancien site de l'A.L.G., boulevard Solvay 31-32 : v. fiche-projet n°18.
  - En rapport avec l'espace des Boulevards : réhabilitation du site d'une ancienne station d'essence. Etant donné sa situation stratégique à l'entrée de Herstal, un projet de « porte de la ville » pourrait y être envisagé : V. fiche-projet n°19.
  - En rapport avec l'espace Jean Jaurès : Assainissement d'un chancre urbain : construction d'un ensemble d'habitation, Basse Rue, rue J. Lamoureux 56 : v. fiche-projet n°22.
  - En rapport avec l'espace Jean Jaurès : Suppression-réhabilitation d'un chancre urbain, site « La Ruche » place J. Jaurès : v. fiche-projet n°23.
  - En rapport avec l'espace Jean Jaurès : Réaffectation d'un immeuble inoccupé, site inoccupé et en friche, rue des Mineurs 41 : v. fiche-projet n°24.
  - Réhabilitation d'un immeuble inoccupé, ancien casino Charlemagne, rue Saint Lambert 46/54 : v. fiche-projet n°28
- Certains autres bâtiments, sites, terrains ou ensembles privés ont encore été pointés sur la carte, et ce en fonction de l'analyse de la situation existante. Ces éléments devraient faire l'objet d'un examen plus attentif de la commune, notamment lors d'éventuelles mutations (v. fiches-projet n°30 à 34). Une aide spécifique pourrait leur être octroyée si les actions privées rejoignent et contribuent aux objectifs communaux. Il est notamment possible de récupérer des espaces, soit à destination de stationnement de manière à récupérer ce qui serait perdu par l'instauration de la zone 30 (voir au chapitre sur le plan de circulation). Il est aussi possible d'encourager l'installation de nouveaux habitants et de nouvelles activités qui redynamisent le quartier sans lui apporter de nuisances. Les terrains pointés sont notamment les S.A.R. qui ont fait l'objet d'un relevé à l'échelle communale et dont la liste est jointe en annexe.
- Même s'il est situé hors périmètre et même hors commune, l'aménagement futur du carrefour de Coronmeuse est identifié comme nécessitant une concertation et un projet commun avec les autorités et administrations de la Ville de Liège, notamment pour éviter les entrées intempestives d'une circulation de transit indésirable (v. synergie à établir avec Liège : v. notamment le SDEL). Des contacts pourraient être pris en ce sens dès maintenant pour fixer un programme et un calendrier de réflexions et d'actions.

**Les projets de la Société Régionale du Logement (SRLH).**

**La SRLH** est invitée (et a déjà commencé) à réaliser des achats/rénovations ciblés de manière ponctuelle pour diffuser l'action de rénovation entreprise et mettre à disposition du logement de type public (logement social, logement de transit, etc..). A ce jour, les projets suivants de la SRLH peuvent être épinglés :

- Concerne Espace Jean Jaurès :
  - réhabilitation, en logements sociaux, de 3 sites inoccupés (rue Dumonceau numéros 88 à 94), voir fiche-projet n°27.
  - Transformation d'un bâtiment public en 4 logements sociaux (rue Faurieux numéro 10), voir fiche-projet n°27

- Concerne Espace Marexhe : réhabilitation, en 10 logements sociaux, d'un immeuble de bureaux (rue Petite-Voie n°241-243), voir fiche-projet n°25.
- Concerne Espace Hayeneux : La SLRH devrait essayer de créer un projet de logements sociaux à proximité de l'Espace Hayeneux afin que quelques personnes défavorisées puissent profiter de l'infrastructure mise à disposition des habitants.

**N. B. : Un important projet de réhabilitation est mené en parallèle :** Il existe un projet ambitieux, également en milieu urbain, dont la localisation n'a rien à voir avec le quartier Marexhe mais qui, par son ampleur et sa simultanéité, pourrait avoir des incidences sur l'un ou l'autre aspect. En effet, un important projet de réhabilitation d'un ancien site industriel de la FN (Site du Pré Madame), projet dont la SRL serait un partenaire privilégié, a déjà fait l'objet d'une présentation à différentes instances communales et régionales. Il s'agirait d'un complexe de 400 logements qui serait implanté aux étages du complexe « New Market ». Un partenariat serait monté entre les acteurs publics (Commune et Région) et privés (investisseurs/propriétaire du terrain), le projet n'est pas viable sans un partenariat et des subsides publics importants. Après réhabilitation du site, la SRL deviendrait gestionnaire des logements et la commune se verrait rétrocéder l'espace public et donc sa gestion. Le projet n'a pas été analysé ni dans le cadre du présent dossier, ni dans le cadre du schéma de structure mais il est d'ores et déjà certain qu'il apporte de nombreuses remarques en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire à l'échelle communale. Par ailleurs, l'auteur de projet de la présente étude a fait remarquer au comité d'accompagnement qu'il ne fallait aucunement que ce projet compromette l'avancement du dossier en cours dont l'aboutissement est attendu par nombre d'acteurs et d'habitants.

**Motivation des propriétaires et habitants :**  
**La dynamique de rénovation urbaine est à prolonger au-delà des projets d'initiative communale:**

Comme déjà indiqué par ailleurs, la commune pourrait prendre des mesures vis-à-vis de **tous les propriétaires riverains** : mesures d'encouragement (concours, primes, etc.) et mesures coercitives (contrôles, taxes, etc.) pour accentuer l'effet de rénovation et supprimer ce qui restera encore de chancres dans le périmètre. Les primes à la rénovation seront ouvertes avec priorité aux bâtiments les plus dégradés et/ou relevés comme « stratégiques ». Des mesures d'encouragement à la verdurisation et au fleurissement des façades des maisons seront prises par la commune. Le Conseil communal pourrait par exemple approuver un Règlement communal sur l'octroi de subsides pour le ravalement des façades à rue d'immeubles privés non classés, pour la restauration d'éléments de petit patrimoine, pour les fleurs et/ou plantations, etc. Ainsi, dans les limites des crédits inscrits et approuvés chaque année au budget et dans les conditions telles que prévues par le Règlement, un subside sera accordé par la commune au demandeur, qu'il soit personne physique ou personne morale, et ce, indépendamment des dispositifs mis en place au niveau régional.

## PLAN DE CIRCULATION.

En matière de circulation, un problème essentiel à résoudre pour le quartier Marexhe est la question du **trafic de transit**<sup>16</sup>. Celui-ci devrait être renvoyé et contenu au maximum sur la voie régionale qui va être mieux (re)configurée à cet effet. Il y a lieu d'optimiser la traversée transversale du quartier qui sert de lien entre haut et bas de la commune.

Un autre problème important est la question d'**insécurité** permanente due à la vitesse excessive et aux bruits et vibrations de toutes les sortes de véhicules, excepté les modes doux qui souffrent de la confrontation. Il y a lieu d'aménager les voiries et carrefours dans un souci premier de sécurité et de bien-être des riverains et usagers faibles.

Un troisième problème est le manque général de **structuration**, d'**hiérarchisation** et d'**aménagement** des espaces publics et du réseau des voiries. Plusieurs pistes de solution sont présentées.

Enfin, la question du **stationnement** est une problématique récurrente dans ce type de tissu urbain.

### LE PCM :

La procédure d'élaboration du PCM a été lancée après celle du SDRU. C'est le bureau TRITEL qui est en charge de l'étude. La phase d'analyse a été approuvée par le Collège communal en février 2007. Les objectifs et projets du Plan Communal de Mobilité de Herstal seront choisis par les autorités communales et le Comité d'Accompagnement de l'étude durant la deuxième phase de l'étude qui devrait se prolonger jusque fin 2007. Le cas échéant, des recommandations du PCM pourront être intégrées dans la suite des opérations. Néanmoins, sur base de contacts pris dans le cadre de l'élaboration du diagnostic, il est clair que les attentes concernant l'organisation des transports en commun indiquées ci-dessous font l'objet d'un large consensus parmi les acteurs locaux :

- l'amélioration des déplacements autobus internes à la commune (entre Herstal, Milmort, Vottem et Liers);

---

<sup>16</sup> Le « PCM Herstal – Rapport de phase 1 (diagnostic). Version provisoire – Septembre 2006 » note les éléments suivants : La rue En Hayeneux représente un des deux principaux accès au centre de Herstal. Avec la rue Saint-Lambert, la rue Hoyoux et la rue Elisa Dumonceau, elle forme un axe parallèle à la 'voie rapide' (RN671) entre la place Coronmeuse et la place Jean Jaurès. De l'ordre de 6.000 à 7.000 evp circulent chaque jour et dans chaque sens entre 6 heures et 22 heures rue En Hayeneux. Bien que n'occasionnant pas de véritables problèmes de fluidifié du trafic, ces volumes de trafic sont élevés compte tenu de la présence d'un itinéraire parallèle empruntant les boulevards, itinéraire structurellement mieux adapté pour accueillir un volume de trafic élevé. Ainsi, les résultats des comptages automatiques indiquent que le trafic total mesuré sur En Hayeneux représente 56 % (dans le sens Herstal – Liège) ou 74 % (dans le sens Liège – Herstal) de celui comptabilisé au début du boulevard Zénobe Gramme. Ces résultats peuvent s'expliquer :

- par l'aménagement actuel des carrefours des places Coronmeuse et Licour, qui favorise l'entrée dans Herstal au détriment de la voie rapide ;
- par la signalisation directionnelle en place au rond-point Coronmeuse, qui favorise l'itinéraire par le centre de Herstal ;
- par le caractère dégradé de la rue Ernest Solvay et du boulevard Zénobe Gramme ;
- par la structure du réseau routier, contraint par le relief (terril) et la ligne de chemin de fer, ce qui limite les accès aux quartiers de La Préalle et du Bouxthay depuis le centre de Liège et le quartier Saint-Léonard. Ainsi, l'un des principaux itinéraires consiste à rejoindre la rue Basse Préalle à partir de la gare de Herstal, et des comptages directionnels indiquent que 40% du trafic circulant sur En Hayeneux tourne à gauche en direction de la rue Basse Préalle.

**La solution à certains de ces problèmes permet d'envisager le réaménagement de l'axe Hayeneux / Saint-Lambert / Dumonceau / Large Voie dans le but d'y supprimer le trafic de transit et d'y favoriser la circulation des modes doux et des transports publics.**

- la valorisation de la voie ferrée et du rôle joué par les gares de l'entité de Herstal, et la participation active de la commune dans la collaboration à entreprendre à l'échelle de l'agglomération dans le cadre du redéploiement souhaité des transports en commun dans la région de Liège.

La première phase (analyse situation existante) du PCM a été déposée récemment auprès des autorités communales. Il y a évidemment lieu de s'y référer pour l'analyse de la mobilité au niveau communal. En ce qui concerne plus particulièrement le quartier Marexhe, les éléments d'interaction avec le SDRU seront certainement :

- Le réaménagement du carrefour Marexhe – Hoyoux et la mise en valeur de la gare;
- La rénovation des boulevards ;
- La revitalisation du centre de Herstal, et particulièrement la place Jean Jaurès.

On peut remarquer que, dans sa phase d'analyse, le PCM pointe déjà différentes choses qui interfèrent avec le quartier que nous étudions et qui sont abordés et/ou résolus par le SDRU:

- Avec de l'ordre de 375 embarquements par jour ouvrable en 2004 et en 2005, la gare de Herstal est la plus fréquentée des trois gares de l'entité.
- Attrait relatif de la gare de Herstal pour les commerces du centre : éloignement par rapport à la place Jean Jaurès (centre administratif et commercial de la commune) et aspect dégradé de certains espaces publics aux alentours.
- Accessibilité et intermodalité de la gare avec le réseau autobus pénalisés par les éléments suivants : manque de visibilité évident, accès aux quais de l'autre côté du chemin de fer, arrêt des lignes d'autobus à plus de 150 mètres de la gare. Les hypothèses suivantes doivent être examinées de façon approfondie :
  1. aménagement d'un espace public au carrefour Marexhe, en connexion directe avec la gare (nouvel accès aux quais), et permettant de rapprocher les arrêts d'autobus des accès à la gare.
  2. création d'un cheminement piétons + vélos longeant le chemin de fer, se connectant à la rue Lamoureux ou à l'ancien raccordement industriel de la FN, afin de diminuer la longueur du cheminement vers la place Jean Jaurès.
- Grand nombre de voitures et difficultés de stationnement à Herstal-centre dues à la faible rotation du stationnement.
- Mauvais état de certains bâtiments ou espaces publics, étroitesse des trottoirs et éclairage jugé insuffisant à l'origine d'un certain sentiment d'insécurité subjective.
- Parking insuffisant pour les Halles des Foires, véhicules des visiteurs sur la voie publique, saturation les jours de grosse affluence et la pression du stationnement remonte au delà de Coronmeuse, sur Herstal. Des projets existent mais aucune décision n'a été prise.
- Le Plan Communal de Mobilité de Liège prévoit un parking relais près de Coronmeuse.
- Faible proportion de l'espace public alloué aux piétons, aux cyclistes et aux personnes à mobilité réduite (PMR), révélatrice du rapport de force inéquitable entre les usagers de la voirie, nécessité de rendre aux modes doux la part de l'espace public auquel ils sont en droit de prétendre. Favoriser et sécuriser les circulations cyclistes et piétonnes et intégrant les besoins spécifiques des PMR permet de rencontrer simultanément des objectifs d'équité, d'intégration, d'amélioration du cadre de vie et environnementaux, de sécurité routière, de mobilité durable.
- Étroitesse des voiries dans les quartiers anciennement bâtis = difficile solution à l'étroitesse des trottoirs, cheminements piétons souffrent d'un manque de continuité, et traversée des grands axes souvent difficile et insuffisamment sécurisée.
- Le réaménagement des boulevards Solvay et Gramme prévoit des trottoirs sûrs et confortables. Les traversées piétonnes seront sécurisées au niveau des carrefours équipés d'un rond-point.

- RAVeL 1 = dorsale du réseau qui relie le Hainaut Occidental (Comines) aux Pays-Bas (Lanaye) via Mons, Charleroi, Namur et Liège. A Herstal, il longe le côté gauche de la Meuse sur le chemin de halage. Il est séparé de la ville par les boulevards Solvay et Gramme et peu accessible depuis ces derniers. Il s'agit pourtant pour Herstal d'un itinéraire privilégié pour rejoindre le centre de Liège, depuis le centre de la commune.
- Le centre de Herstal se situe dans le prolongement d'un axe autobus important entre le centre de Liège (quartier de la place Saint-Lambert) et la place Coronmeuse.
- Les sites propres, couloirs réservés et priorités de passage aux carrefours pour bus sont inexistantes à Herstal, les autobus sont cependant ralentis dans les zones de congestion durant les heures de pointe. La vitesse commerciale des autobus est pénalisée par les priorités de droite, en particulier sur l'axe En Hayeneux – Saint-Lambert – Hoyoux – Dumonceau – Large Voie, parcouru par plusieurs lignes. Les autobus de la ligne 7 sont régulièrement bloqués dans leur mouvement de tourne-à-gauche vers la rue des Mineurs. Enfin, des difficultés ponctuelles (croisements difficiles) sont observées en raison de l'étroitesse de certaines voiries, ainsi qu'aux abords des écoles secondaires du centre de Herstal, aux heures de début et de fin des cours (parents qui viennent déposer/chercher leur enfant en voiture). L'installation de zones de dépose-minute sur les boulevards permettrait de remédier à ces difficultés.
- Sur le réseau communal, qui concentre la plus grande partie des échanges intra-herstaliens, la distinction entre les voiries de liaison et les voiries locales est souvent difficile à effectuer et conduit à une absence totale de hiérarchisation des voiries.
- L'analyse spatiale de la localisation des accidents de la circulation avec blessés corporels (2005) permet d'identifier les secteurs qui concentrent un nombre élevé d'accidents, et qui devraient faire l'objet d'une attention particulière de la part des autorités. Parmi ceux-ci on retrouve tout l'axe formé par la RN671, les environs de la place Jean Jaurès, les rues Saint-Lambert et Hoyoux, à la hauteur du carrefour avec la rue de la Station. Il est intéressant de souligner que les axes ayant fait dernièrement l'objet d'une rénovation profonde n'enregistrent (pratiquement) aucun accident avec blessés : rue Large Voie, rue en Grande Foxhalle. La fréquence et la gravité des accidents de la circulation sont corrélés à la pratique de vitesses excessives par rapport aux aménagements et/ou à l'environnement de la voirie (densité du bâti, largeur des rues, cohabitation avec les modes doux etc.). Des demandes ont été formulées pour l'installation de zones 30 et de dispositifs ralentisseurs de trafic, notamment dans le quartier Marexhe où l'étroitesse de certaines rues oblige les personnes à mobilité réduite à circuler sur la chaussée.
- Les zones les plus densément peuplées de la commune (quartiers Marexhe, Pépin de Herstal, Croix Jurlet...), et en particulier celles se trouvant à proximité d'un équipement ou d'un noyau commercial enregistrent une inadéquation structurelle entre l'offre et la demande de stationnement. Celle-ci est d'autant plus importante que les rues du centre de Herstal sont pour la plupart étroites, que les possibilités de stationnement sont y réduites et que peu d'habitations disposent d'un garage.

#### **LES BOULEVARDS GRAMME ET SOLVAY :**

Ces boulevards assument et continueront d'assumer une fonction de transit. Comme déjà signalé, le MET est en cours de procédure pour la restructuration complète des boulevards du bas de Herstal. Le principe d'aménagement et les éléments de base de ce projet sont :

- L'avenue Zénobe Gramme reste un axe de transit important de l'agglomération liégeoise. C'est un maillon routier entre les communes de Liège, Herstal et Oupeye.
- La solution d'aménagement proposé permet de concilier la mixité des

trafics : le transit et l'utilisation locale, ainsi que la sécurité des modes doux.

- La configuration proposée est la suivante :
  - Deux fois deux bandes pour la chaussée principale,
  - Des bandes de desserte « riverains et commerces » partout où c'est possible, avec bandes de stationnement
  - Des carrefours giratoires aux carrefours importants (5 à 6 sont prévus),
  - Des passages piétons sécurisés à proximité des giratoires et des passages piétons en section courante munis de feux à bouton poussoir.

La problématique de l'égouttage communal sera examinée conjointement à la problématique routière. De même, l'éclairage sera un aspect important pour la réussite de l'aménagement et pour conférer un caractère plus convivial qu'aujourd'hui.

Le Ministre a approuvé en octobre 2005 l'engagement et le lancement du marché d'études de l'aménagement définitif. C'est le bureau LOUIS qui est en charge du dossier.

Une réunion publique a eu lieu le 10 février 2006 sur base de la « proposition 3 » d'esquisse. Suite à celle-ci, la Ligue des Familles et le Comité d'habitants ont fait parvenir leurs observations.

D'aucuns considèrent que l'aménagement prévu par le MET ne répond pas suffisamment aux termes du projet de rénovation urbaine. Une note de l'auteur de projet du présent dossier a été dressée concernant l'analyse critique de la « proposition 3 » d'esquisse pour l'aménagement des boulevards Ernest Solvay et Zénobe Gramme par le Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports. Les éléments principaux de cette note sont les suivants :

- a. favoriser absolument un aménagement de type « **boulevard urbain** » et non « une voirie de transit », etc... Il s'ensuit une série de remarques concernant tant l'aménagement dans le sens longitudinal que pour le profil transversal.
- b. multiplier les **traversées piétonnes** à chaque carrefour et même entre ceux-ci pour créer le lien transversal du quartier Marexhe avec le « côté canal ». Ces traversées doivent aussi créer un effet ralentisseur tous les 75 à 100m.
- c. tenir compte d'un **front de bâtisse futur** de part et d'autre du boulevard. Une mixité de fonctions riveraines est à prévoir (logements, bureaux, services, équipements, commerces, ..).
- d. On constatera que la voirie est portée partout à 7m de **largeur** pour 2 bandes de circulation ce qui favorise et incite à un déplacement très rapide des véhicules. A notre sens, ces largeurs sont excessives.
- e. On constatera que le projet prévoit de porter **les vitesses** autorisées à 70km/h sur les bandes centrales et à 50km/h sur les bandes latérales alors qu'on se situe (et qu'on se situera de plus en plus) en agglomération. A notre sens, les vitesses de 50km/h et de à 30km/h sont préférables.
- f. Il y a lieu de revoir l'accès, la largeur et l'utilisation de la **berme centrale**, particulièrement au profit du piéton et de la verdurisation du boulevard.
- g. Au niveau des **rond-points**, la réduction systématique à une seule bande de circulation à l'entrée serait bénéfique pour la sécurité.
- h. Il y a lieu de prévoir des **entrées et sorties supplémentaires** pour les voies de desserte locales, et ce, des deux côtés.
- i. **rond-point complémentaire** à Duchatto (NB : MET avait déjà prévu une variante mais sans rond-point). Avantages : voir nouveau plan de circulation du quartier (transit), un passage piéton sécurisé en plus vers parc et canal, frein à vitesse excessive.

Le projet définitif du MET a intégré certaines observations, remarques et critiques. Par ailleurs, le PCM pourrait également avoir une incidence sur les options prises. On remarquera notamment que le PCM préconisait de réserver, le long des boulevards, des zones de dépose-minute pour la desserte des écoles du bas de Herstal.



### **LE PLAN DE CIRCULATION INTERNE DU QUARTIER :**

Les objectifs qui seraient à poursuivre dans le plan de circulation du quartier sont :

#### **Restructurer le centre ville en général et le quartier Marexhe en particulier.**

- Diminuer l'effet « longitudinal » dû à la morphologie de vallée.
- Diriger et contenir le transit sur la voie régionale.

#### **Evacuer le trafic de transit.**

- Utiliser un maximum les boulevards reconfigurés en boulevards urbains, y reporter tout le trafic de transit.
  - Voir remarques pour modifier projet MET en boulevard urbain.
  - Voir comptages/études trafic existants (v. PCM) et modifications attendues.
- Empêcher l'axe longitudinal comme axe de transit, excepté pour les bus, favoriser et optimiser les axes transversaux qui relient haut et bas de la commune et gêner l'utilisation de la dorsale, au moins en un lieu et de manière suffisamment dissuasive.
- Aménager les carrefours Marexhe et Duchatto pour les modifications de circulation et pour leurs nouvelles fonctions.
- Tout le reste est du trafic local ou interne au quartier (riverains, commerces, activités...) : circulation ralentie (zone 30, plateaux) sans oublier de favoriser le parcage et le stationnement des riverains.

#### **Diminuer la vitesse et les nuisances excessives de tous les véhicules.**

- Maîtriser de force la vitesse par les aménagements de l'espace public (zone 30, chicanes, ralentisseurs, plateaux, revêtements différenciés, plantations).
- Contrôle et répression/sanction des excès en matière de vitesses, bruits, pollutions et incivilités, particulièrement des motos et scooters, des voitures « équipées, kitées » (sono, klaxons, accessoires d'échappement libre, souvent les plus rapides et menaçantes, les moins respectueuses).

... et donc...

#### **Aménager carrefours et rues principales (au profit des modes doux et des TEC).**

Selon les objectifs à poursuivre, voici les solutions d'aménagement proposées et reprises au schéma directeur :

#### **CARREFOUR MAREXHE :**

- Structure urbaine :
  - modifier la conformation du carrefour en une véritable place de quartier,
  - élargir l'espace public et sécuriser cet espace pour tous les utilisateurs,
  - créer, par un nouveau bâtiment mixte de logements moyens/commerces, une nouvelle structure urbaine forte et lisible pour confirmer le caractère polarisant du lieu.
  - établir un aménagement urbain soigné de place publique de rencontres et de repos.
  - soigner particulièrement les arrêts TEC et les traversées piétonnes.
  - accompagner le plan de circulation modifié dans la restructuration de l'espace.
  - relier directement cet espace à la gare en résolvant la question du relief.
- Mobilité - Circulation :
  - Eviter que le trafic de transit n'envahisse l'axe longitudinal et donc...
  - aménager la rue Marexhe en tenant compte à la fois de son gabarit étroit bordé d'habitations et de son statut d'axe de transit confirmé avec augmentation de flux aux heures de pointe , ... voir notamment la question du parcage réservé aux riverains face aux aménagements nécessaires (plantations, plateaux ralentisseurs, diminution du nombre d'emplacements, etc.).
  - aménagement du débouché de la rue Saint-Lambert suppression du tourne-à-gauche vers la rue de la Station, nouvel alignement pour le bâtiment d'angle avec rue Marexhe.

- aménager rue Saint-Lambert en intégrant mieux la réflexion sur les TEC et les vélos et assurer un meilleur lien piétonnier entre le site Hayeneux et le carrefour Marexhe, renforcer sécurité et desserte devant le Motorium, l'école et l'église (éclairage, plantations).
- le débouché rue de la Station devient place publique;
- le débouché rue Hoyoux prolonge l'aménagement de la place publique (effet d'angle horeca, noyau commercial confirmé et favorisé, arrêt TEC déplacé ;

#### **CARREFOUR DUCHATTO :**

L'axe de transit sortant Saint-Lambert-boulevards doit être réglé au niveau de l'aménagement du carrefour M. Duchatto et du tronçon jusqu'à la rue H. Daco.

- Structure urbaine :
  - améliorer la structure urbaine pour donner un caractère convivial au lieu : revoir (v. court et long terme) intégration du grand magasin d'ameublement (image, stationnement,...), intégration du café (autorisation terrasse mais contrôle des nuisances).
  - aménager particulièrement les arrêts TEC (voir nécessité de déplacer ??).
  - établir un aménagement urbain soigné et planté, particulièrement pour le riverain.
- Mobilité - Circulation :
  - Donner au tronçon de la rue Hayeneux entre Duchatto et Daco le rôle de clé dans la « gêne » au trafic de transit et dans cette optique installer un dispositif empêchant et interdisant le passage des véhicules motorisés à l'exception des bus tout en laissant accès aux habitations et activités riveraines de ce petit tronçon.
  - améliorer la conformation du carrefour élargi pour nouveau plan de circulation,
  - sécuriser les débouchés pour les utilisateurs faibles (plateau, assurer les passages piétons),
  - établir un sens unique (vers boulevards) pour la rue Duchatto (gabarit utile) pour empêcher le transit dans l'axe longitudinal;
  - rue Duchatto : devient une « avenue » : adaptation des implantations et gabarits autorisé(e)s, plantations en voirie, éclairage, etc..
  - rue Hayeneux : devient à caractère local ...sauf passages bus (donc zone 30). Plantation d'arbres, stationnement riverains, plateaux et chicanes avec circonspection (v. concertation avec TEC )
  - rue des Trois Pierres, en zone 30 et donc trottoir prolongé dans la rue, trottoir café élargi en terrasse.
  - Négocier un parking sur le site de la Marée (au profit direct du Motorium et indirect du carrefour Marexhe, de l'école et de l'église.

#### **AUTRES RUES LOCALES.**

Il est évident qu'on ne pourra toujours qu'aménager l'espace public disponible entre propriété. Or, le tissu urbain existant présente une étroitesse des rues en de nombreux endroits et par ailleurs, il est indispensable de sauvegarder et même d'améliorer la qualité de vie des riverains. Cet état de fait accentue encore la nécessité d'instaurer une zone 30 élargie au quartier, de maintenir si pas multiplier les rues à sens unique et de trouver des solutions aux questions de parking et stationnement. Les solutions d'aménagement proposées et reprises au schéma directeur sont donc :

- Structure urbaine :
  - Maintenir le caractère « rue locale » partout.
- Mobilité, Circulation :
  - Améliorer l'état des voiries et des trottoirs et surtout, éviter le transit et modérer la vitesse.
  - Etablir une zone 30 généralisée au quartier, avec mise en place ponctuelle de ralentisseurs et de plateaux pour des effets-porte (Coronmeuse, Mineurs ?), des traversées ou des croisements

particuliers. Des mesures d'organisation de la circulation ou du stationnement, d'infrastructure ou d'autres aménagements de l'aspect de rue ou la combinaison de ces mesures seront étudiées au cas par cas, compte tenu des différences locales, du plan MET définitif et du plan de mobilité.

- modification des sens de circulation pour créer des « boucles de circulation locale<sup>17</sup> » :
- Stationnement :
  - Encourager au maximum tous les modes doux de déplacement et les transports en commun, et ce, pour diminuer la demande.
  - Privilégier le parking réservé pour les riverains là où c'est possible.
  - Retrouver des zones de stationnement/parcage là où il y a diminution à cause de l'instauration de la zone 30 et à proximité des lieux de plus forte demande (espaces rénovés, noyau commercial, équipements, etc.). Les propositions suivantes figurent au schéma directeur :
    - Proximité de l'espace Hayeneux :
      - Maison de quartier et nouveaux immeubles de logements de l'Espace Hayeneux : prévoir du parking sous les nouveaux bâtiment.
      - Carrefour Duchatto-Haute-Marexhe : avenir des parcelles et immeubles d'angle à penser en intégrant des places de stationnement en surface ou en souterrain.
      - Entreprise « La Marée » : partenariat « win-win » à établir pour partage des espaces actuels gaspillés.
    - Proximité de l'espace Marexhe/Gare :
      - Nouveaux immeubles de logements de l'Espace Marexhe : prévoir du parking sous les nouveaux bâtiment.
      - Terrain SNCB connexe à la gare : prévoir parkings en surface et en souterrain.
      - Terrain SNCB ancienne cour à marchandises : prévoir parkings en surface et (éventuellement) en souterrain.
      - Espaces non-bâties à l'arrière du Motorium à aménager pour stationnement.
    - Proximité de l'espace Jean Jaurès :
      - Réflexion plus large sur les intérieurs d'îlots qui entourent les places Jaurès et Lemonnier (ex : bâtiments ex-Browning, La Ruche, etc.).
      - Envisager les parkings souterrains pour tous nouveaux bâtiments à construire.
      - Restructurer la rue Ponçay.
    - Boulevards :
      - Explorer toutes les possibilités de stationnement et parking offertes dans un projet de véritable « boulevards urbain », soit les solutions en voirie, hors voirie, en souterrain, en bâtiments spécifiques, etc..
    - Autres :
      - Rester attentif à cette problématique à chaque mutation, à toute de demande de bâtir/transformer.

#### **MESURES D'ACCOMPAGNEMENT POUR L'ENSEMBLE:**

- carrefour Coronmeuse (*une étude en soi et pour un site qui se situe majoritairement sur le territoire de Liège !*) : empêcher le transit donc étudier l'entrée/sortie du quartier, soulagé du trafic de transit,
- voir zones de stationnement/parcage/livraisons près du carrefour Marexhe,
- stationnement réservé aux riverains, voir quelles rues (notamment Marexhe). Dans ce cas, prévoir petites zones de parking bien situées (v. notamment terrain communal et terrain de « La Marée »),

<sup>17</sup> voir analyses et propositions du Comité de quartier Marexhe, à adapter selon projet définitif du MET.

- accords avec TEC pour contrôle des nuisances et sentiment d'insécurité (Bruit, vitesse, vibrations, pollution) provoqués par les bus TEC
- plans d'alignement :
  - Espace Marexhe ;
  - Carrefour Duchatto ;
  - Boulevards urbains Solvay et Gramme.
- plan lumière pour accompagner la rénovation urbaine.

### LES AUTRES ÉTUDES<sup>18</sup>

Il faut rappeler et noter que des réflexions nombreuses, parfois fort pertinentes et argumentées, ont déjà été faites et soumises aux autorités communales sur la thématique de la mobilité à Herstal. Des propositions y sont inscrites ou en sont découlé mais aucune réalisation effective et/ou marquante ne s'est concrétisée, à tout le moins dans le périmètre de rénovation urbaine ZIP-QI. Deux acteurs en sont les initiateurs.

La Ligue des Familles de Herstal<sup>19</sup> s'est particulièrement intéressée depuis longtemps aux problèmes de circulation qui se manifestent dans la commune. Elle s'est penchée sur les dossiers suivants :

- en 1984, sur la **sécurité** routière herstaliennne, par un bulletin **d'information** ;
- en 1988 (juin), par une brochure d'**information** intitulée : « Vivre et circuler à Herstal : des **propositions** pour plus de **sécurité** » ; éditeur responsable M. Murzeau (contenu : démarche Ligue des familles, sécurité/insécurité routière, les points noirs et carrefours à problèmes à Herstal ; politique communale ; nécessités d'études ; situation du centre de Herstal : constats et propositions ; structures nécessaires, etc.....)
- en 1989, par un **projet** de réaménagement léger de la **place Jean Jaurès** ;
- en 1996, par des **contre-propositions** sur la mise en sens unique de la **Grand'Rue** ;
- en 1997, par des **contre-propositions** sur la **Large Voie** ;
- en 1998, par des **propositions** pour redynamiser le **Centre de Herstal** (Que doivent être la place Jean Jaurès et les rues adjacentes, budget, objectifs-clés, informations annexes : la mobilité douce) ;
- en 1999, par un **contre projet** de réaménagement de la **place Jean Jaurès** ;
- en 2000, par un **projet** de relocalisation de la **gare de Herstal** ;
- en juillet 2001, par des **propositions** pour l'avenir de **Herstal Centre**, à mettre comme **contribution** de la Ligue des Familles dans le cadre du schéma de structure ; (Herstal-centre : la situation ; les enjeux ; propositions ; moyens pour réaliser ; conclusion).
- en mars 2006, par une réaction à la réunion d'information et de consultation populaire pour le **réaménagement des boulevards par le MET**.
- en août 2006, par des observations et suggestions réalisables à court terme concernant **les gares de Herstal**.

Le comité de quartier « Herstal Bas<sup>20</sup> » a vu le jour en 1997. Il a cessé d'exister sous cette forme avec la mise en place des comités de participation par quartier mis en place en 2004 par l'échevinat de la participation. La perspective de l'opération de rénovation urbaine a re-dynamisé le comité initial sous la forme du « comité de participation Marexhe ». Celui-ci a organisé une réunion le 20 janvier 2004 pour présenter un **projet d'accessibilité du quartier**, écouter les souhaits des habitants, étudier ou adopter des propositions, formaliser un projet cohérent. L'étude effectuée se qualifie de « sans prétention ». La proposition de « plan d'accessibilité et de modification des déplacements autorisés » est essentiellement

<sup>18</sup> Ce texte figure déjà intégralement dans le rapport de la phase 1.

<sup>19</sup> Ligue des Familles – Michel Murzeau, délégué Mobilité douce et Sécurité routière – Rue Pierluse 78 à 4040 Herstal - tél : 04/2648394

<sup>20</sup> Comité de quartier « Herstal Bas - 15 rue Hayeneux, 4040 Herstal - tél : 04/2649921

basée sur la création d'une zone 30 sur tout le territoire ZIP-QI et les mesures annexes à prendre dans cette hypothèse.

Le « comité de participation Marexhe<sup>21</sup> » a également effectué des commentaires suite à la réunion d'information et de consultation populaire pour le réaménagement des boulevards par le MET.

Les **constats** figurant dans les études citées ci-avant rejoignent et complètent de manière tout à fait pertinente ceux effectués dans le cadre de la présente étude. Ces études ciblées sont donc à considérer comme « annexes » au dossier de rénovation urbaine, non seulement au titre du volet subjectif, mais aussi comme contribution importante au dossier final. En ce qui concerne les **propositions** et compte tenu de la très bonne connaissance de terrain des acteurs-auteurs, les différents éléments figurant dans les études ci-dessus seront soit à intégrer, soit à rejeter de manière argumentée. En effet, ces efforts de participation à l'action publique méritent non seulement d'être utilisés à bon escient, mais surtout elles nécessitent de déboucher sur des actions concrètes de la part des autorités communales.

A ce propos et à la lecture de ces nombreuses réflexions et analyses, il apparaît que ces apports au débat sur la mobilité sont tout à fait intéressantes et méritent non seulement une prise de connaissance des arguments développés, mais surtout une intégration des propositions dans le futur plan de circulation. Pour faire simple, ce sont principalement les principes évoqués ainsi que les propositions qui ont été faites pour Herstal-centre et pour le boulevard urbain qui seraient à retenir pour le plan de circulation général. Tandis que les propositions faites par le comité de participation Marexhe répondent aux constats faits et apportent des réponses cohérentes pour l'amélioration de la situation au niveau du quartier lui-même. Le travail exécuté par ces organes a donc été « récupéré » dans le cadre du plan de circulation de la présente étude et en a largement inspiré les options.

---

<sup>21</sup> « Comité de participation Marexhe » - Marc Parisi, président – rue Jean Lamoureux, 15 à 4040 Herstal – tél : 04/2481013 – 0478/249851.

## VOLET ECONOMIQUE ET FONCTIONNEL

On a vu ci-avant que le projet global est constitué à la fois d'aménagement d'espaces, de construction de bâtiments et de mesures complémentaires. Le projet vise à remplir les objectifs pointés lors de la première phase qui ne ciblent pas particulièrement les activités et équipements ou emplois à créer dans le quartier. Le projet global a néanmoins intégré certains éléments qui pourraient contribuer à pallier certains manques d'activités et d'équipements détectés par l'enquête.

La qualité des services ou de l'offre commerciale et la localisation actuelle des commerces du quartier (étalement longitudinal depuis Coronmeuse jusqu'à Jean Jaurès, commerces sur les boulevards) impose une stratégie qui se déclinerait en deux axes :

- 1) meilleure concentration des noyaux commerciaux aux endroits stratégiques (carrefour Marexhe, place Jean Jaurès). Dans cette optique, l'amélioration substantielle des espaces publics constitue un levier non négligeable. De plus, la construction de bâtiments mixtes abritant des fonctions commerciales et de service au rez-de-chaussée et du logement aux étages renforcera la vitalité des noyaux existants.
- 2) meilleure intégration des commerces actuellement situés le long des boulevards, en les intégrant dans la nouvelle structure urbaine. Le projet de « boulevard urbain » doit restructurer et intégrer l'habitat, le commerce et les services existants à front de boulevard et prévoir de construire des nouveaux volumes bâtis de gabarits moyens (R+5+T ou R+6+T maximum) qui scandent le boulevard sur ses deux rives et redonnent à cette partie de commune une réelle appartenance à la structure urbaine du bas de Herstal et un renouvellement complet de son image.

En ce qui concerne les équipements communautaires, la nécessité de disposer d'équipements à l'échelle et au bénéfice, non seulement du quartier lui-même, mais aussi du centre urbain en général a conduit à prévoir les éléments suivants :

- 1) construction et équipement d'une « maison de quartier » à l'espace Hayeneux (voir cet espace dans le volet physique). Cette maison nécessiterait l'engagement d'une personne responsable qui soit chargé à la fois de l'administration, la gestion, la maintenance de l'outil, mais aussi de son animation.
- 2) construction d'un bâtiment abritant les activités du « club de pétanque » à l'espace Hayeneux (voir cet espace dans le volet physique). Un partenariat avec le club permettra à la commune de fixer les conditions et limites d'utilisation de l'outil et du personnel communal.
- 3) aménagement d'un espace pour les jeunes de jeux et de rencontres (agoraspace, skate-board, mur d'escalade, VTT, etc.) donnant un prolongement commun aux espaces Marexhe et Gare et pouvant même donner un prolongement aux activités développées au Motorium (voir « espace gare » dans le volet physique). Cet aménagement ne nécessite ou ne crée en soi aucun nouvel emploi. Son bon fonctionnement peut être assuré par les structures communales existantes ou par les nouvelles structures déjà prévues par ailleurs.
- 4) construction d'un édicule-signal qui abrite, au sommet du talus de chemin de fer, le guichet, l'agent SNCB et une salle d'attente panoramique éclairée et chauffée par l'énergie solaire. Ce bâtiment ne nécessite ou ne crée en soi aucun nouvel emploi. Il abritera le personnel de la SNCB tant qu'il y en aura. Son bon fonctionnement ultérieur peut être assuré par les structures communales existantes ou par les nouvelles structures déjà prévues par ailleurs.

- 5) reconstruction de la conciergerie (rue Hayeneux 49). Ce bâtiment appartient à la Commune de Herstal. La commune souhaite envisager une démolition-reconstruction pour y réinstaller une conciergerie qui permettrait une gestion efficace et permanente pour l'ensemble des éléments communaux sur le site. Ceci constituerait également un nouvel emploi communal.

#### Pérennité – Emplois communaux.

On remarquera que le bon fonctionnement des espaces créés dépend aussi d'autres facteurs que simplement leur conception. Le succès de l'espace Hayeneux sera déjà garanti par une animation et un contrôle social assurés par les nouveaux logements, la maison de quartier et l'activité pétanque. Mais des emplois devraient être créés au sein de la commune pour garantir la pérennité des opérations. Il serait par exemple judicieux de prévoir de **renforcer le service travaux et environnement** de la commune en prévoyant un ou plusieurs emplois dévolus à la surveillance et à l'entretien des parcs, jardins, espaces publics, liaisons et cheminements créés dans le cadre de la rénovation urbaine. Par ailleurs, un **renforcement du bureau d'études du service urbanisme** est absolument nécessaire pour générer et gérer les études préparatoires, pour assurer le suivi des projets, pour mettre en place les outils (PCA, plans d'alignement, règlements, etc.) nécessaires à la réalisation des objectifs et projets inscrits au schéma.

## VOLET SOCIAL

### Rénovation et Logement, aménagements.

Dans le volet économique et fonctionnel, on a déjà vu que certains emplois pouvaient déjà être générés et/ou stabilisés par la rénovation urbaine (commerçants, animateur responsable de la maison de quartier, animateur responsable de la gare réaffectée, gestionnaire en partenariat de la buvette-pétanque, concierge, gardiens/conservateurs de parcs et jardins, fonctionnaires aux services urbanisme et environnement, etc...). Ces emplois (temps plein ou partiel) devraient être créés grâce à l'impulsion des subventions à la rénovation urbaine, par exemple, pour les 5 premières années suivant la mise à disposition de l'espace puis pérennisés par un budget affecté au budget communal.

Il faut encore envisager d'autres types d'emplois qui pourraient être générés ou se développer grâce aux projets cités dans le volet physique. En effet, un ou plusieurs formateur(s) pourrai(en)t être désigné(s) pour garantir une insertion socio-professionnelle d'ouvriers du bâtiment qui pourraient agir, par exemple dans le domaine de la rénovation de façades pour des bâtiments ciblés pour leur état ou leur inoccupation. Une mission complémentaire serait prévue pour les périodes hivernales où le travail extérieur n'est pas possible. Il serait également intéressant de former des agents de maintenance pour la réalisation de petits travaux de réparations intérieurs pour les familles défavorisées du quartier (remplacer un joint, réparer une chasse d'eau, repeindre une pièce, etc.). La formation pourrait aussi s'attacher à former des ouvriers de l'énergie dont les capacités techniques viseraient à optimiser les performances énergétiques des bâtiments publics et privés (isolation, chauffage, énergies renouvelables, etc.). On notera aussi que les conventions de réalisation de projets publics pourraient être assorties de clauses sociales obligeant les acteurs à employer partiellement une main-d'œuvre locale spécialisée ou non en recherche d'emploi ou de stabilisation de leur emploi. Des ouvriers communaux pourraient aussi voir leur emploi consolidé ou leur nombre augmenté, non seulement dans les type d'emploi existant déjà, mais aussi par exemple pour des nouvelles tâches comme l'organisation d'une vaste opération de verdissement des façades du quartier, par la plantation de plantes grimpances dans un esprit de transformation de l'image du quartier.

Il est à noter que Herstal dispose sur son territoire d'un institut provincial de promotion sociale (IPES) et d'un institut de formation professionnelle en alternance (CEFA) dont le partenariat pourrait se révéler fort intéressant pour créer ces emplois. En effet, les formations déjà dispensées dans les études techniques et professionnelles couvrent notamment les domaines de la mécanique et électromécanique, de la construction, du service aux personnes, etc...

Il serait intéressant de développer par ailleurs une formation autre que dans le domaine du bâtiment et s'adressant de manière plus particulière aux femmes telle que ventes, étalage, hôtellerie, etc. Ici aussi, le partenariat avec les établissements d'enseignement existant sur le territoire serait à privilégier.

Pour réaliser ces objectifs, on aura recours aux diverses aides publiques et privées en matière d'insertion sociale, de formation professionnelle et d'emploi; aux données de l'enquête et de son analyse; aux cahiers des charges incluant l'achèvement de formation professionnelle en entreprise d'habitants dans les travaux de mise en oeuvre du projet de quartier; aux priorités d'accès à l'occupation d'un logement social, le cas échéant à l'agence immobilière sociale.

La S.R.L. a déjà un programme d'acquisition/rénovation dans le périmètre du quartier (voir par ailleurs). Il serait intéressant de réfléchir à la création de logements d'insertion ou de transit.



On notera que, à l'instar de la S.R.L., le Fonds du Logement des familles nombreuses pourrait également investir sur des bâtiments pointés sur la carte comme problématiques. Les logements créés pourraient être gérés par la suite par une AIS.

### **Régie de quartier .**

La régie de quartier a pour but d'améliorer les conditions de vie des habitants des ensembles de logements gérés par les sociétés de logement de service public par des actions favorisant l'amélioration du cadre de vie, l'animation, la convivialité et l'exercice de la citoyenneté. Ces actions sont réalisées prioritairement par des demandeurs d'emploi ou des bénéficiaires de l'aide sociale, encadrés par une équipe professionnelle.

Sur base de l'arrêté du G.W. du 23 septembre 2004 relatif aux organismes à finalité sociale, une nouvelle asbl « Régie des Quartiers de Herstal » a été mise sur pied par la SRL en partenariat avec la Commune. La Régie est actuellement constituée d'un seul « Service d'Activités Citoyennes (SAC) », celui-ci oeuvrant dans les quartiers de logements sociaux (inexistants sur le périmètre). Deux emplois sont créés dans ce cadre pour assurer le suivi des stagiaires. A l'avenir, il est possible pour cette asbl de solliciter l'accord du G.W. sur l'ouverture d'une deuxième « SAC » oeuvrant dans le périmètre. Ses missions pourraient être par exemple<sup>22</sup> :

la préformation pour demandeurs d'emploi, en collaboration avec le Forem (préformation technique dans le domaine des « Bâtiments, "Espaces verts" et des "Services aux personnes" ; préformation à la citoyenneté; resocialisation et insertion socioprofessionnelle (en commun pour les deux filières).

la redynamisation du quartier, rédaction et distribution de "La Petite Gazette de Marexhe"; gestion de la maison de quartier ; aide logistique aux associations qui en font la demande ; lieu convivial ouvert à tous; coordination d'ateliers, école des devoirs et d'alphabétisation; animations (activités ludiques et éducatives); marché de Noël en coordination avec les associations locales ; participation à la coordination d'une kermesse; diverses activités ponctuelles sur le quartier.

### **Insertion sociale/Emploi.**

Le CPAS de Herstal est actif dans le secteur de l'insertion et de la mise à l'emploi. Il utilise toutes les aides publiques mises à sa disposition pour l'insertion professionnelle et sociale des personnes émergeant du CPAS. Les aides utilisées sont celles proposées par le Ministère de l'Intégration sociale<sup>23</sup> à savoir : Art. 60§7 ; Art. 60§7, économie sociale ; Art. 61 ; intervention financière ; plan Activa ; mise à l'emploi SINE ; programme de transition professionnelle ; interim insertion ; convention de partenariat.

En ce qui concerne l'insertion sociale et professionnelle, elle peut se faire via les services de proximité ce qui concrètement se traduit par : les titres services, le fond d'impulsion, etc. Dans ce cadre , l'Agence Locale pour l'Emploi (ALE) est active dans les mesures d'insertion professionnelle. Pour les entreprises d'économie sociale, la possibilité leur est donnée de développer des projets subsidiés.

La création d'une maison de l'emploi est actuellement envisagée pour le territoire de Herstal.

### **Information.**

Il serait intéressant de disposer d'une structure qui organise, coordonne les moyens de communications adéquats à chaque sujet concernant le déroulement du SDRU (journal papier, journal vidéo, site web, permanence, création de valves, ...) Cette structure serait le relais vivant entre le vécu de la rénovation urbaine et la population qui pourrait aussi y solliciter un soutien pour la réalisation d'autres projets d'information. On peut imaginer par exemple une initiative visant à

<sup>22</sup> inspiré du QI Ensival à Verviers

<sup>23</sup> <http://cpas.fgov.be/FR>

constituer un journal video du quartier: réalisation d'un journal deux fois par an, diffusé largement et projeté lors d'animations particulières dans le quartier.

### **Projets socio-culturels.**

**Maison de quartier de l'espace Hayeneux** (voir volet physique): C'est un espace polyvalent ouvert prioritairement pour le quartier. Ce serait un lieu de rencontre, d'entraide, de créativité, d'information et d'identité mais aussi de soutien à l'innovation sociale et culturelle. Le parvis constitue un prolongement extérieur de cette « maison de quartier » et peut, selon son aménagement temporaire, assurer des fonctions diverses. Dans et devant cet équipement pourront s'organiser des fêtes populaires, publiques ou privés, des projets particuliers, des projets collectifs, des réunions de réflexions sur des sujets qui concernent la problématique du quartier. Le but est de favoriser la cohésion et l'identité du quartier. Un accompagnement sera donné aux associations du quartier qui souhaitent monter des projets.

**Ecole de devoirs pour enfants**: Compte tenu des éléments d'analyse et de la nécessité de meilleure formation de la population, un travail de prévention à l'échec scolaire pourrait être mené au travers d'une école de devoir avec les jeunes mais aussi avec les parents. Il est possible de leur réserver un espace de travail dans les projets évoqués.

**Espace pour les femmes**: Le rôle de la femme est très important dans le quartier tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du milieu familial. D'autre part, il est possible de leur réserver un espace de rencontre (voir les locaux dans la maison de quartier et au carrefour Marexhe) afin de leur permettre de s'entretenir des problèmes qui leurs sont propres et pour recevoir d'éventuelles formations ciblées.

**Espace pour les jeunes**: La constitution d'un espace extérieur aménagé et dédié pour les jeunes (voir aménagement du talus de l'espace Marexhe, volet physique) en espaces de jeux et de rencontre (agoraspace, skate-board, mur d'escalade, VTT, etc.) donne un prolongement commun aux espaces Marexhe et Gare et peut même donner un prolongement aux activités socio-culturelles développées au Motorium. Prendre une part active dans la conception et la gestion de l'espace pourrait déjà être un projet en soi pour les jeunes du quartier souhaitant vraiment la création de cet espace.

## **ESTIMATION FINANCIERE – BUDGET COMMUNAL.**

La description détaillée de chaque projet a été donnée précédemment. Un **tableau financier récapitulatif** de toutes les opérations prévues est annexé au rapport. Ce tableau reprend chaque intitulé d'espace en y détaillant les différentes actions prévues, leurs caractéristiques quantitatives, l'estimation financière pour leur réalisation, l'ordre de priorité ou l'approche par phases, ainsi que les acteurs mobilisés ou à mobiliser pour la concrétisation des actions.

Le programme global est donc explicité dans le volet physique.

En ce qui concerne les phasage et calendrier des opérations, un **ordre de priorité général** a d'abord été défini en ce sens que l'espace Hayeneux doit faire l'objet d'initiatives immédiates tant la priorité, l'opportunité, le besoin sont évidents.

L'espace Marexhe nécessitant des procédures et des interventions lourdes doit être mis sur la table « de concert », mais l'évolution des choses étant plus difficile, il faut s'attendre à un décalage d'un à 2 ans par rapport à l'espace Hayeneux. L'espace Gare dépend fortement du contenu que peut prendre le partenariat avec la SNCB.

Les études d'aménagement des abords et quais peuvent être entamées dès maintenant mais la mise en place d'une convention de partenariat et le contenu qui lui sera donné détermineront tant l'ampleur que l'impact des actions programmées.

En ce qui concerne l'espace des boulevards, le planning MET serait le suivant : décision permis d'urbanisme : fin 2006, adjudication d'une 1<sup>ère</sup> phase de travaux en février 2007, début de chantier 1<sup>ère</sup> phase à l'été 2007, ensuite une phase par an en 2008 et 2009. La première phase des travaux devrait idéalement concerner la section entre le carrefour rue Marexhe et le carrefour rue des Mineurs. Enfin, en ce qui concerne la place Jean Jaurès, le Collège des Bourgmestre et Echevins a déjà pris les devants en passant commande pour l'élaboration du dossier « concours de projet pour l'aménagement du pôle 5 – l'hyper centre de Herstal », et ce, en extension de mission du projet de rénovation urbaine.

Le **phasage de mise en œuvre** pour chacun des « espaces » respecte une logique telle :

- que les acquisitions précèdent les démolitions, constructions ou aménagements,
- que les démolitions précèdent les constructions ou aménagements,
- que l'aménagement des espaces publics périphériques suivent l'aménagement des espaces eux-mêmes.

De plus, une logique interne aux espaces a conduit,

- à l'espace Hayeneux, à préserver l'activité pétanque sous hangar tant que le nouveau bâtiment n'est pas construit,
- à l'espace Marexhe, à privilégier l'axe Marexhe-Gare par rapport à l'axe Marexhe-Hayeneux.

Les **recettes** qui pourraient être attendues suite à la réalisation des différentes opérations sont par exemple : les cotisations d'utilisation/occupation de la maison de quartier, les événements organisés autour de l'activité pétanque, la location occasionnelle du parvis Hayeneux, les locations et/ou ventes après construction de l'immeuble Marexhe, la valorisation des terrains le long du boulevard urbain, les valorisations foncières ou patrimoniales, les plus-values dans l'hyper-centre, les impôts des nouveaux habitants et nouvelles activités, etc.

Fort de ce projet global, la Commune décide qu'elle peut allouer à la réalisation de celui-ci un **budget communal particulier** de 500.000 euros par an durant la présente législature, somme qu'elle va dédier de manière particulière à la Rénovation urbaine du quartier Marexhe.

La Commune a par ailleurs l'intention de créer une **Régie autonome communale** pour pouvoir agir comme acteur et moteur dans différentes opérations. De cette manière, elle pourrait se porter acquéreur de biens immobiliers, réaliser des projets opportuns dans le cadre du schéma directeur, et, s'il y a revende, affecter les plus-values éventuelles dans d'autres opérations de la rénovation urbaine.

La Commune souhaite également se tourner vers toutes formes de **partenariats tant public que privé** pour envisager la concrétisation des actions. Elle

continuera de ce fait les contacts déjà entrepris et en initiera d'autres en fonction des programmes respectifs.

## **CONCLUSION**

En vertu de la conclusion de la phase 1, de nombreux objectifs étaient à poursuivre par le schéma directeur de rénovation urbaine. Ils sont rappelés en début du présent rapport. Ces objectifs sont restés présents tout au long du processus d'élaboration de la phase 2 qui s'est accéléré et qui a fait l'objet d'une attention soutenue dès le mois de Mars 2006. Une priorité de réflexion a été mise par le comité d'accompagnement des études en cours, de manière à concrétiser des actions au plus vite.

Le projet global nécessitera un investissement considérable durant plusieurs années. Il comprend cependant une opération-choc réalisable à court terme et qui fera tache d'huile : l'espace Hayeneux peut être réalisé en 2008. L'action publique y sera forte et visible, comme pour les autres pôles.

Par le biais de la rénovation urbaine, la population va bénéficier prochainement de la création d'espaces verts, d'espaces de jeu, de lieux de rencontre, d'espaces publics dignes de ce nom, etc.

Des lieux et des bâtiments repères vont être construits et/ou aménagés de telle manière que les habitants pourront mieux s'identifier au quartier et à ses différents aspects. L'ensemble du projet pourrait générer des emplois et contribuer à en conforter d'autres, il revêt des aspects socio – économique - culturels identifiés. Le projet est ambitieux et les moyens nécessaires, tant financiers que humains sont importants.

Ce projet de schéma directeur est autant un projet « politique » que « urbanistique ». S'il n'y a pas de volonté politique continue, il n'y aura pas de réalisation du projet urbanistique.

## **TABLEAU RECAPITULATIF ESTIMATIF.**

## **CARTES ET PLANS.**

**Liste des cartes et plans annexés au schéma directeur :**

- **2 plans généraux grand format (pliés) à savoir :**
  - schéma directeur, plan global,
  - schéma directeur, plan de circulation,
  
- **2 plans de détail au format A3 à savoir :**
  - plan de détail « espace Hayeneux »
  - plan de détail « espace Marexhe/Gare »,
  
- **2 plans généraux de l'aménagement des boulevards Solvay et Gramme par le Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports (MWET) :**
  - plantations et revêtements, planche 1,
  - plantations et revêtements, planche 2,



## **ANNEXE 1 : ANALYSE FINALE ET CONCLUSION PHASE 1.**

## **TABLEAU DE SYNTHÈSE**

Le tableau ci-après exprime la synthèse des éléments les plus marquants évoqués dans les deux volets de la première partie du schéma directeur de rénovation urbaine.

Quatre têtes de colonnes apparaissent en distinguant clairement les constats positifs et les constats négatifs (atouts, faiblesses, opportunités, menaces). Chacune de ces colonnes reprend d'une part les éléments objectifs émanant de l'analyse de l'auteur de projet et d'autre part, les constats similaires ou complémentaires que le volet subjectif a permis de récolter.

Le tableau est divisé en différents chapitres qui renvoient aux différentes thématiques abordées dans le rapport.

Nous renvoyons évidemment le lecteur au texte complet du rapport mais le tableau permet d'avoir très rapidement une vue générale de la situation actuelle du quartier Marexhe. Il a permis également de « ramasser » l'ensemble du diagnostic pour écrire une forme de conclusion qui se décline en quatre paragraphes à savoir : Constats, analyse et diagnostic, Les enjeux, Les partenaires à motiver, En conséquence...

La conclusion suit le tableau de synthèse.

Tableau de synthèse:

<b>ATOUS</b>		<b>FAIBLESSES</b>		<b>OPPORTUNITES</b>		<b>MENACES</b>	
	<b>Volet subjectif</b>		<b>Volet subjectif</b>		<b>Volet subjectif</b>		<b>Volet subjectif</b>
<b>STRUCTURE PHYSIQUE et ENVIRONNEMENT</b>							
proximité Ville de Liège	bonne situation et accessibilité	développement linéaire				pression automobile (insécurité, accidents, pollutions, nuisances, coûts collectifs)	
très faible relief	faible relief = atout pour déplacements vélos					isolement à cause des fractures (relief, ch. de fer, canal, routes)	
						zones à risques d'affaissements miniers, à risques d'inondation	
		qualité de l'environnement et particulièrement:	propreté jugée majoritairement insatisfaisante		subsidés potentiels RW maximisés par la ZIP		
		* peu d'espaces verts	manque d'espaces verts				
		* pollutions atmosphériques (industries)				médiocre qualité de l'air	
		* pollutions du sol et sous-sol (anciennes industries)				rejet des eaux usées dans la Meuse sans épuration jusqu'en 2007	
		* nuisances sonores					

<b>ATOUTS</b>		<b>FAIBLESSES</b>		<b>OPPORTUNITES</b>		<b>MENACES</b>	
	<b>Volet subjectif</b>		<b>Volet subjectif</b>		<b>Volet subjectif</b>		<b>Volet subjectif</b>
<b>HISTORIQUE - STRUCTURE DU QUARTIER</b>							
historique (socio-économique) très riche, mais ...		...période de déclin socio-économique		points d'appui potentiels de rayonnement: Techspace/FN, etc....		si rien ne se fait... déclin durable?	
historique (urbanistique) très riche, marquage affirmé de la structure territoriale, mais ...		...déclin urbanistique	quartier en déclin	points d'appui potentiels de rayonnement: éléments de patrimoine bâti, non bâti, immatériel, etc....	subsidés potentiels RW maximisés par la ZIP	si rien ne se fait... déclin durable?	
richesse patrimoniale importante et diversifiée, mais...	immeubles de caractère préservés	méconnaissance; absence de reconnaissance, protection, entretien et mise en valeur;	nombreux immeubles à problèmes		patrimoine	perte irrémédiable de(s) patrimoine(s)	
trame urbaine parcellaire lisible et souple		occupation importante des intérieurs d'îlots					
		vétusté du bâti non rénové					
		aire des grandes entreprises et commerces du boulevard					
		mutations architecturales, banalisation					
		absence de repères, de cohérence, d'hierarchie					
		faible présence d'équipements et services communautaires					
		visibilité forte de l'occupation de bâtiments commerciaux, d'artisanat et industriels					
		effets négatifs des voiries et carrefours (insécurité, ruptures, appauvrissement urbain					
		manque de liaisons piétonnes					
		pas de véritable place publique					
		absence notable de parcs, jardins, espaces verts					
		absence notable de points et/ou espaces de repères	absence de repère urbain fort, de lieu d'identification				

<b>ATOUTS</b>		<b>FAIBLESSES</b>		<b>OPPORTUNITES</b>		<b>MENACES</b>	
	<b>Volet subjectif</b>		<b>Volet subjectif</b>		<b>Volet subjectif</b>		<b>Volet subjectif</b>
<b>MOBILITE - CIRCULATION</b>							
existence d'un axe de détournement du trafic de transit	taille des boulevards permettant leur aménagement	axe longitudinal interne trop chargé	mauvais état des voiries, insécurité	gestion unique des boulevards par le MET	subsidés potentiels RW maximisés par la ZIP	accidents dus à l'absence de prise en considération des études, notamment de la Ligue des Familles et du comité de quartier	la sécurité est majoritairement jugée comme insatisfaisante
		liaisons transversales insuffisantes					
		absence d'une hiérarchie, d'une lisibilité de réseau					
		manque d'aménagements des voiries appropriés					
		vitesse excessive des véhicules	vitesse excessive surtout rues Hayeneux et Saint Lambert, insécurité			insécurité continue	
		existence de points de conflits et de points noirs				insécurité continue	
		insuffisance d'espaces de stationnement, parcage, garages aménagés et contribuant à l'aménagement	insuffisance d'espaces de stationnement, parcage, garages				
		dévalorisation d'espaces publics et d'espaces résiduels par l'automobile					
		déficience de confort et d'attractivité du transport public (bus, train)					
bonne performance du train comme transport public		gare = 2,5/10 et 532è sur 534 gares belges!!!		déclarations de Mr Bourlard		insécurité, désaffection, chancre urbain, ...	
	faible relief = atout pour déplacements vélos	difficultés de mobilité pour les modes de déplacements "doux" (piéton, vélo, ...)					

<b>ATOUTS</b>		<b>FAIBLESSES</b>		<b>OPPORTUNITES</b>		<b>MENACES</b>	
	<b>Volet subjectif</b>		<b>Volet subjectif</b>		<b>Volet subjectif</b>		<b>Volet subjectif</b>
<b>POPULATION - LOGEMENT</b>							
	dynamisme des habitants qui ne demande qu'à se manifester, cosmopolitisme, diversité culturelle		exode de la population à revenu moyen, manque d'identité commune, manque de relais, cohabitation difficile entre certaines populations		subsidés potentiels RW maximisés par la ZIP		
présence et dynamique de la société régionale du logement (S.R.L.)		insuffisance de logements décents pour population fragilisée et "captive"					
	habitat relativement bon marché	carences, dégradations, insuffisance d'équipement et de confort d'une partie du parc immobilier	dégradations de l'habitat				
		offre en logement insuffisamment diversifiée et adaptée à la demande et son évolution	fragmentation des logements				
		pas de logement social dans le périmètre de rénovation					
		pas de logement de transit dans le périmètre de rénovation					
		pas de logement moyen à Herstal					
		pas de logement d'insertion à Herstal					
		pas de logement mis en location par le CPAS					
		peu de logements mis en location par la commune					
		forte demande en logement sociaux insatisfaite					
		sous-utilisation des outils existants pour l'amélioration du parc de logement					

<b>ATOUTS</b>		<b>FAIBLESSES</b>		<b>OPPORTUNITES</b>		<b>MENACES</b>	
	<b>Volet subjectif</b>		<b>Volet subjectif</b>		<b>Volet subjectif</b>		<b>Volet subjectif</b>
<b>ACTIVITES ECONOMIQUES</b>							
situation géographique							
zonings Nord dynamiques et reconnus, mais...		très faibles retombées positives des zonings pour le centre (emplois, commerces)					
présence et dynamique de la S.P.I+ et SORASI		importance d'occupation du sol (fracture urbaine) et impacts négatifs des sites FN et ACEC					
		image générale du quartier et du centre de la commune		terrains libres et sites d'anciennes industrialisation désaffectés ou inoccupés	subsidés potentiels RW maximisés par la ZIP	aggravation des caractéristiques socio-économique d'une partie de la population	
commerces de proximité variés, actifs et spécialisés	commerces de proximité variés	caractère longitudinal et morcelé du "noyau" commercial	déclin de la qualité de l'offre commerciale				
présence d'enseignes commerciales variées et pourvoyeuses d'emploi		manque d'initiatives sur les SAED et bâtiments d'ancienne industrialisation ou artisanat					
		concurrence des moyennes et grandes surfaces situées hors du centre de la commune					

<b>ATOUTS</b>		<b>FAIBLESSES</b>		<b>OPPORTUNITES</b>		<b>MENACES</b>	
	<b>Volet subjectif</b>		<b>Volet subjectif</b>		<b>Volet subjectif</b>		<b>Volet subjectif</b>
<b>EQUIPEMENTS et SERVICES COMMUNAUTAIRES</b>							
équipements (culturels) existants: bibliothèque St Lambert, Motorium, centre culturel turc (CCT).			activités culturelles, sociales jugées majoritairement inexistantes ou insatisfaisantes	partenariat potentiel avec le Motorium (social, culturel, santé mentale, ...)	subsidés potentiels RW maximisés par la ZIP	Le cumul de tous les manques d'équipements publics conduit à une perte d'identité du quartier, à un délitement de la socialisation, un sentiment d'abandon, de solitude	
activités de mouvement de jeunesse (scoutisme St Lambert)		inexistence de maison de jeunes, d'infrastructure pour jeunes	insuffisance d'activités pour adolescents				
		disparition de l'enseignement communal dans le périmètre-même		partenariat potentiel avec le Collège Notre-Dame et St Lambert			
		quasi inexistence de places d'accueil pour petite enfance ou de halte garderie					
		inexistence de plaines de jeux d'enfants	manque d'espaces de jeu, de rencontre				
		inexistence d'équipement spécifique pour le 3 <sup>e</sup> âge					
		inexistence d'équipement spécifique pour les soins de santé					
		inexistence d'équipement sportif en libre accès	manque d'infrastructures sportives				
		inexistence d'équipement touristique					
appui et aide à l'animation sociale par la présence culturelle: église St Lambert, mosquée du CCT.							



## CONSTATS, ANALYSE ET DIAGNOSTIC.....

Plusieurs réflexions émergent de l'ensemble de l'analyse.

- Le pouvoir public est pointé du doigt par la plupart des personnes interrogées. Le constat objectif ne peut que leur donner raison. La population du quartier ressent un sentiment d'abandon, et ce, malgré la proximité par rapport au cœur-même de la commune. Il s'ensuit une démotivation de ceux qui pourraient entreprendre quelque chose de positif, un désintérêt manifeste pour l'ensemble du quartier à la fois par ceux qui y sont propriétaires ou locataires et à la fois par ceux qui le traversent, le pratiquent, le connaissent. Les phénomènes de taudification, d'incivisme, de vandalisme ne sont que des résultantes apparentes et connues d'une situation bien globale qui est loin d'être sous contrôle. L'initiative communale d'entamer une opération de rénovation urbaine est donc tout à fait appropriée et urgente. La traduction concrète sur le terrain de cette initiative est attendue impatientement. Elle est non seulement urgente et indispensable mais elle doit en plus être en mesure d'enrayer l'ampleur des constats négatifs, elle doit donc être ambitieuse qualitativement et quantitativement. Elle peut néanmoins s'appuyer sur des atouts et opportunités non négligeables et sur des acteurs qu'il faudra motiver et auxquels il faudra assurer que la commune a la volonté de mener à bien cette nécessaire entreprise et d'en être le moteur. La commune prévoira et disposera pour ce faire de moyens à la mesure du défi. Les subventions de la Région Wallonne sont indispensables pour lancer le processus mais elles ne suffiront pas. Tout en redonnant confiance dans le quartier, la commune devra également s'assurer que les partenaires actuels et futurs s'investissent et investissent.
- Malgré les atouts indéniables relevés tant dans le volet objectif que subjectif, le quartier cumule les handicaps, beaucoup de faiblesses sont observées qui deviennent ou sont devenues de véritables menaces. Un cercle vicieux s'est installé. Il y a risque de renforcement important des constats négatifs. L'ensemble du quartier pourrait devenir une menace durable pour le cœur-même de Herstal et, partant, pour tout le territoire communal et l'ensemble de ses habitants. L'inverse est également vrai. L'effet d'une opération de rénovation urbaine, suffisamment ambitieuse et bien réussie dans un délai raisonnable, pourrait rejaillir positivement sur l'ensemble de la commune et ses habitants.
- L'élaboration concomitante de plusieurs outils urbanistiques<sup>24</sup> par un même auteur de projet est une exceptionnelle opportunité. Un guide stratégique est à l'écriture pour l'avenir du territoire de Herstal. Dans ce guide à plusieurs facettes, l'opération de rénovation urbaine du Quartier Marexhe et la définition de celui-ci en zone d'initiative privilégiée – quartier d'initiative permettent de décrocher des moyens importants pour assurer la renaissance du quartier le plus affecté de Herstal et ce, suivant un programme argumenté. Il ne faut absolument pas rater cette opportunité.

## LES ENJEUX

C'est également à partir des enjeux<sup>25</sup> mis en lumière, et en y distinguant les différentes thématiques, que l'on pourra envisager d'élaborer un programme d'action, de réaction par rapport à la phase plus descriptive faisant l'objet du présent document. Les enjeux étant l'expression de ce que l'on peut gagner ou perdre dans la suite, ils seront évoqués ci-après de manière synthétique avec des mots contrastés qui pourraient être la base pour l'expression des objectifs communaux.

- Les enjeux « Population/Logement » :
  - Manifester une attention renouvelée, retrouver une **confiance**, insuffler un sentiment positif, et ce, pour éviter la **désertification** (physique et morale).
  - Attirer et encourager une population multiple et diversifiée, hétérogène mais ouverte à la mixité, **convivialité**, et ce, pour éviter les **ségrégations** de tous types.

---

<sup>24</sup> Schéma de structure communal (SSC), règlement communal d'urbanisme (RCU), schéma de rénovation urbaine et plan de circulation du quartier (SDRU + PC), programme communal de mise en œuvre des zones d'aménagement différé (PCZAD).

<sup>25</sup> A savoir ce que l'on peut gagner ou perdre dans une opération de rénovation urbaine pour Herstal.

- Instituer une politique de l'**initiative publique** (acquisition, rénovation, location, vente) ciblée contre le laisser-aller et les excès de la non-gestion territoriale et contre tous les **travers** que cela peut engendrer.
- Les enjeux « Structure physique/Qualité de l'environnement » :
  - Donner de l'**air** pour éviter l'**étouffement**. Le quartier manque cruellement d'espaces non bâtis et publics: des espaces verts, des espaces publics, des espaces de jeux et de détente, des trottoirs praticables, des espaces de stationnement, etc.
  - Donner de la **lumière** pour éviter l'**obscurité**. Le manque d'espaces libres dénoncés ci-avant de même que l'état général des façades et voiries et le manque de vues et d'ouvertures, de dégagements aménagés ont aussi pour effet d'assombrir, de rendre le quartier « sourd-muet-aveugle ».
  - Assurer la **salubrité**, lutter contre l'**insalubrité**. Le quartier a besoin de propreté, tant de l'espace public que des espaces privés.
  - La santé publique est mise en jeu par la présence d'une série de pollutions d'origine diverses. Les problèmes détectés doivent faire l'objet de contrôle et, si nécessaire, de sanctions, au niveau communal quand c'est possible ou en accord avec les communes voisines, la Province et la Région pour les autres cas. Par ailleurs, la création d'espaces verts nouveaux peut grandement contribuer à atténuer les effets négatifs des pollutions détectées.
- Les enjeux « Structure du bâti / non bâti » :
  - La structure générale du quartier est franchement linéaire, ce qui a pour effet un **allongement** physique du quartier entre les deux « pôles » extrêmes du quartier: Coronmeuse, Jean Jaurès. Cet allongement accentue l'apparence et le sentiment « multiple » des constats négatifs qui semblent se répéter tout le long de l'axe principal. Un ou plusieurs espaces d'identification manquent pour « scander » la linéarité et pour **restructurer** le quartier autour de « pôles ».
  - Le quartier a tout à gagner de l'opération de rénovation urbaine. Il y a une très grande attente sur le **renouveau** : Les actions sont donc aux mains des acteurs identifiés ci-après, mais aussi aux mains des propriétaires de bâtiments et terrains : il faut les encourager à rénover, re-conditionner, ré-affecter, construire, et ce, pour lutter contre la **dégradation et le déclin**. Il faut supprimer les chancres, les friches, les bâtiments abandonnés,
  - Le patrimoine est présent, l'histoire du quartier est riche et les traces y subsistent. Il y a nécessité de **sauvegarder**, de protéger les patrimoines durablement, faute de quoi, la commune et ses habitants vont les **perdre** irrémédiablement. La perte de la mémoire c'est l'amnésie... !
- Les enjeux « Mobilité » :
  - Tous les constats, qu'ils soient du volet objectif ou subjectif dénoncent l'**insécurité** (routière) manifeste, les accidents latents ou réels. La rénovation urbaine ne se traduira pas que dans le bâti ou les affectations. A Herstal particulièrement, la circulation automobile provoque à elle seule des problèmes réels et multiples. L'enjeu de la rénovation urbaine est donc aussi de retrouver et de donner aux habitants et passants un sentiment global de **sécurité**.
  - L'anarchie de certains comportements et la suprématie donnée à l'automobile entretiennent quotidiennement ce sentiment d'insécurité. Les espaces publics de circulation et de stationnement affichent un **manque de clarté** et nécessitent donc l'organisation et le contrôle pour la gestion des déplacements et stationnements automobiles. Il faut regagner la coexistence pacifique et organiser la **juste répartition de l'espace** entre les différents modes et leurs besoins distincts. Il faut gagner l'**équilibre** entre les utilisateurs, en améliorant le partage et la répartition des espaces publics, et en améliorant les aspects qualitatifs des différents espaces. Le risque de l'inaction est de voir s'aggraver encore les **confrontations, les conflits**.
  - Le problème de la **gare** est évoqué ici pour marquer son importance dans la politique générale de mobilité. Les constats négatifs évoquent notamment l'insécurité, la désaffectation. Cependant la gare représente visiblement un enjeu plus large au niveau urbain, l'enjeu d'une rénovation urbaine incluant fortement la gare va nettement au-delà de la seule mobilité des personnes.
- Les enjeux « Economie » :
  - Le risque de l'inaction est **d'aggraver les constats** socio-économiques déjà inquiétants. Il faut donc aussi ré-insuffler une économie locale dans le quartier,

concentrer les initiatives sur le quartier, le quartier a un besoin absolu de **discrimination positive**,

- Le quartier peut s'appuyer sur, et créer un partenariat fort avec le **commerce local actif et de proximité**, et ce, pour accompagner et compléter l'action de rénovation urbaine sinon, c'est le commerce lui-même qui va continuer à **décliner et migrer ou muter**.
- Les enjeux « Equipements » :
  - L'action publique, c'est aussi générer, assurer (et fédérer) des **équipements et/ou services publics**, scolaires, de sport, culture, loisirs, des plaines de jeux, etc., pour lutter contre **l'isolement ou l'incivilité**.

### LES PARTENAIRES À MOTIVER....

- Il y a des partenaires-acteurs incontournables déjà identifiés :
  - La Commune elle-même comme démarreur et moteur infatigable,
  - La SRL, pour les questions relatives au logement,
  - La Ville de Liège, pour la contiguïté des deux opérations de rénovation urbaine, pour la place Coronmeuse et pour le boulevard E. Solvay,
  - Le MET, pour les boulevards, pour les bords de canal,
  - La SNCB, pour la gare, les bords de chemin de fer, l'ancien tracé,
  - Le COLLEGE Notre Dame et Saint Lambert, comme institution scolaire,
  - L'ASSOCIATION des commerçants du centre de Herstal,
  - Le MOTORIUM, notamment pour les aspects socioculturels,
  - La LIGUE des FAMILLES, notamment pour la circulation,
  - La SORASI, pour les SAED,
  - Le COMITE de participation du quartier Marexhe, pour l'ensemble du processus,

### EN CONSÉQUENCE...

- Il faut déclarer le centre de Herstal et tout particulièrement le quartier Marexhe, comme prioritaire pour enrayer, briser, juguler l'hémorragie de vitalité.
- Le quartier a besoin d'un investissement considérable, d'une attention soutenue, d'une opération-choc, phare, qui fera tache d'huile.
- Il y a nécessité d'une action publique forte et visible accompagnée d'une politique foncière volontariste ciblée sur le centre de la commune, et ce, avec l'aide d'un relais local permanent.
- La population ne souhaite pas majoritairement du logement ou une « place publique » mais elle se prononce très clairement pour la création d'espaces verts, d'espaces de jeu, d'un réseau cyclable, d'emplacements de parcage. C'est donc très nettement d'espaces non-bâties et aménagés que les habitants manquent prioritairement.
- La population propose aussi une liste impressionnante de mesures non localisables pour remédier aux constats négatifs.
- Il existe un large espace qui mérite une réflexion spécifique prioritaire. Il s'agit d'un cœur d'îlot situé entre les rues Hayeneux, H. Daco et Haute Marexhe, qui est traversant avec débouchés sur les rues citées, qui jouxte des propriétés privées comportant aussi du potentiel et dont une partie considérable est une propriété de la Commune de Herstal non mise en valeur (école démolie, pétanque, etc..).
- Il manque de lieux et de bâtiments repères pour l'identification des habitants au quartier et pour marquer l'identité de celui-ci.
- Compte tenu de l'ampleur des enjeux et défis, le projet doit être ambitieux et les moyens à demander pour la rénovation urbaine doivent être importants.
- Le projet de schéma directeur est autant si pas plus un projet « politique » que « urbanistique ». S'il n'y a pas de volonté politique, il n'y aura pas de réalisation du projet urbanistique.

## **ANNEXE 2 : FICHES-PROJET.**

## LISTE DES FICHES PROJET

---

### ESPACE HAYENEUX

- FICHE PROJET n°1 : **Extension et modernisation d'une entreprise du quartier (projet privé) : Hte Marexhe, 178-180**
- FICHE PROJET n°2 : **Extension d'une entreprise et création d'un logement (projet privé) : Hte Marexhe, 174**
- FICHE PROJET n°3 : **Construction de 34 logements moyens (promotion immobilière) : Hte Marexhe, 124**
- FICHE PROJET n°4 : **Réaffectation de l'ancienne vinaigrierie Lourtie en logements et bureaux (projet privé) : Hte Marexhe, 112+**
- FICHE PROJET n°5 : **Création d'un espace public avec maison de quartier, salle de pétanque, parc arboré avec plaine de jeux pour enfants : Site communal**
- FICHE PROJET n°6 : **Création d'un passage traversant vers les boulevards : N° 141 Hte Marexhe et Solvay ,72**
- FICHE PROJET n°6bis : **Réhabilitation (et reconstruction) d'un site inoccupé en +/- 20 logements moyens : N°131, Haute Marexhe et Solvay, 60**
- FICHE PROJET n°7 : **Rénovation de l'accès de l'Impasse Serwir n°1 & 2**

### ESPACE MAREXHE

- FICHE PROJET n°8 : **Création d'un espace public autour d'un pôle commercial - construction d'un immeuble mixte (logements-commerces) : Carrefour Marexhe**
- FICHE PROJET n°9 : **Création d'un parking après démolition de deux bâtiments inoccupés : n°33 – 35 + terrain communal**
- FICHE PROJET n°10 : **Assainissement d'un site d'activités économiques désaffecté - pollué/ SAR n°7 : Marexhe 112-114, fonderie Colette**

### ESPACE GARE

- FICHE PROJET n°12 : **La gare est un point d'arrêt. Rénovation de l'accès à la gare : véhicule et piéton**
- FICHE PROJET n°13 : **La gare est un bâtiment, un élément du patrimoine : Rénovation et réaffectation du bâtiment Gare**
- FICHE PROJET n°14 : **La gare est située dans un site urbain en rénovation : Création de bureaux et de cellules pour petites entreprises : « îlot d'entreprises » : terrain SNCB**
- FICHE PROJET n°15 : **Création d'une promenade verte le long du chemin de fer (Hayeneux-J.Jaurès)**

### ESPACE BOULEVARD

- FICHE PROJET n°17 : **Boulevards E.Solvay et Z.Gramme**
- FICHE PROJET n°18 : **Ancien site de l'ALG / SAR n°17/01-17/02-17/03 :**  
E.Solvay n°31 et 32

### ESPACE J.JAURES

- FICHE PROJET n°20 : **Projet de la Place Jean Jaurès sous forme de projet-concours : étude et réaménagement selon étude**
- FICHE PROJET n°21 : **Site des anciens établissements Browning – Réaffectation en parc urbain / SAR n°12 : Faurieux, 13**
- FICHE PROJET n°22 : **Assainissement d'un chancre urbain et création de logements dans un cadre arboré / SAR n°2/01 & 2/02 :**  
Basse Rue – J.Lamoureux n°56+
- FICHE PROJET n°23 : **Achat et assainissement d'un chancre urbain - La RUCHE / SAR n°5/01 & 5/02 : Place J.Jaurès**
- FICHE PROJET n°24 : **Achat et assainissement d'un chancre – Ancienne usine KRAFT - SAR n°22/01 à 22/04 : rue des Mineurs n°41**
- FICHE PROJET n°23A : **Construction d'un nouveau centre administratif: site assaini Usine Kraft et salle La Ruche**
- FICHE PROJET n°24A : **Construction d'un centre culturel : quai de l'Abattoir**

### PROJETS SPECIFIQUES SRL HERSTAL

- FICHE PROJET n°25 : **Réhabilitation d'immeuble de bureaux en 10 logements Sociaux : Petite Voie, 241-243**
- FICHE PROJET n°26 : **Transformation d'un bâtiment public en 4 logements sociaux : Faurieux, 10**
- FICHE PROJET n°27 : **Réhabilitation de trois sites inoccupés en logements Sociaux / SAR n° 48 : E.Dumonceau, 88-94**

### SITES A REAMENAGER (non chiffré) – Sites potentiels

- FICHE PROJET n°11 : **Ancien Cinéma Eldorado – SAR 13/01 & 13/02 : rue Hoyoux 106-108**
- FICHE PROJET n°16 : **Site communal Petite Foxhalle/ Champ des oiseaux - SAR n°20/01 & 20/02**
- FICHE PROJET n°19 : **Ancienne Station essence BP au début du boulevard E.Solvay côté Liège / SAR n°9**
- FICHE PROJET n°28: **Casino Charlemagne – SAR n°14 : St Lambert, 46/54**
- FICHE PROJET n°29 : **Charbonnage Belle-vue – SAR n°21/01 & 21/02 : rue Hayeneux**

- FICHE PROJET n°30 : **Atelier Jacquemart – SAR n°23/01 & 23/02** : Petite voie, 114
- FICHE PROJET n°31 : **Atelier Jean Marck – SAR n°26/01 & 26/02** : Petite voie, 156
- FICHE PROJET n°32 : **Ancien Aldi Laixheau et consorts – SAR n°33** : Laixheau, 69
- FICHE PROJET n°33 : **Nopri Laixheau – SAR n°46** : Laixheau, 40
- FICHE PROJET n°34 : **Ancienne voie ferrée FN – SAR n°49** : Entre rue Faurieux et Laixheau

## **ANNEXE 3 : PHOTOS DES SITES.**



## **ANNEXE 4: LISTE DES S.A.R.**

## **ANNEXE 5 : DOCUMENTS ADMINISTRATIFS.**

### **Liste des documents produits par la Commune de Herstal selon :**

Art.2 de l'arrêté ministériel du 23 mai 1995 portant exécution de l'arrêté du gouvernement wallon du 6 décembre 1985 modifié par l'arrêté du gouvernement wallon du 23 septembre 2004 relatif à l'octroi par la Région de subventions pour l'exécution d'opérations de rénovation urbaine.

Documents administratifs :

1° **un extrait des délibérations du Conseil communal** décidant du principe de l'opération et du périmètre du quartier à rénover. Cette délibération devra contenir une motivation du choix du quartier et du **tracé du périmètre (à joindre)**;

2° **la composition et le règlement de la Commission de rénovation de quartier** visée à l'article 7 de l'arrêté du gouvernement wallon du 23 septembre 2004 relatif à l'octroi par la Région de subventions pour l'exécution d'opérations de rénovation urbaine ;

3° une **note relative au mode de consultation des habitants**, de son organisation et sa fréquence ;

4° **la preuve des dispositions prises pour pourvoir au relogement des habitants** dans le quartier ou à proximité pendant et après les travaux tel que visé par l'article 19 de l'arrêté du 6 décembre 1985 relatif à l'octroi par la Région de subventions pour l'exécution d'opérations de rénovation urbaine. (Note + courrier SRL) **(reste à fournir)**

5° **un extrait des délibérations du conseil du centre public d'action sociale** lorsqu'il décide de sa participation à l'opération ; **(reste à fournir)**

7° au cas où l'étude du volet social visé à l'article 5, 3° est imposée, **l'engagement de la commune**, assistée de son centre public d'action sociale, **de recourir partiellement à la main d'œuvre du quartier** en formation professionnelle ou formée pour réaliser les travaux de mise en œuvre du projet. **(reste à fournir)**

## **ANNEXE 6 : LISTE DES REUNIONS ET DOCUMENTS PREPARATOIRES**

<b>LISTE des REUNIONS depuis la constitution d'un Comité d'Accompagnement:</b>		
	<b>Date</b>	<b>Objet</b>
<b>1</b>	6 mars 2006	mise au point générale toutes conventions
<b>2</b>	23 mars 2006	mise au point générale toutes conventions - SDRU 2ème phase
<b>3</b>	10 avril 2006	SSC - Objectifs communaux
	<b>8 mai 2006</b>	<b>NB: approbation par le Collège du dossier "plan global (SDRU/PC)" déposé en août 2005</b>
<b>4</b>	9 mai 2006	SSC - Objectifs communaux, affinage
<b>5</b>	1er juin 2006	SSC - Objectifs communaux, affinage et cartes structuration
<b>6</b>	8 juin 2006	SDRU - pôles 1 et 5
<b>7</b>	21 juin 2006	SDRU - SNCB et Gare de Herstal
<b>8</b>	26 juin 2006	SDRU - Commission Rénovation urbaine: installation et phase 1 SDRU
<b>9</b>	29 juin 2006	SDRU - rencontre avec Mr Schlezinger
<b>10</b>	6 juillet 2006	SSC - structuration du territoire
<b>11</b>	6 juillet 2006	SDRU - rencontre avec Mr Schlezinger
<b>12</b>	7 juillet 2006	SDRU - SNCB et Gare de Herstal
	<b>28 juillet 2006</b>	<b>NB: approbation par le Collège du dossier "7 objectifs (SSC/RCU)" déposé en août 2005</b>
<b>13</b>	10 août 2006	SDRU - pôle 5: réunion avec Mr Nashroudi pour CDC concours
<b>14</b>	16 août 2006	SSC - structuration du territoire, avis du CA sur notes et cartes IUAT
<b>15</b>	29 août 2006	SDRU - pôles 1 et 2, état d'avancement et partenariats
<b>16</b>	25 septembre 2006	SDRU - Collège des Bourgmestre et Echevins: phase 2 SDRU, état d'avancement
<b>17</b>	25 septembre 2006	SDRU - Commission Rénovation urbaine: phase 2 SDRU, état d'avancement
<b>18</b>	26 septembre 2006	SSC - rencontre SPI+
<b>19</b>	26 septembre 2006	SDRU projets "site Browning"
<b>20</b>	10 octobre 2006	SSC - accord sur structuration du territoire ??
<b>21</b>	10 octobre 2006	SDRU: rencontre SNCB convention partenariat?
	<b>16 octobre 2006</b>	<b>NB: approbation par le Collège du dossier "structuration du territoire (SSC/RCU)"</b>
<b>22</b>	1er décembre 2006	SDRU: présentation du SDRU à Mme Dawance et à Mr Henrotin
<b>23</b>	<del>12 décembre 2006</del>	<del>SDRU - Commission Rénovation urbaine: SDRU, dépôt du dossier final</del>
	<b>12 décembre 2006</b>	<b>dépôt du dossier à la commune (c/o Mr Nashroudi en 4ex.)</b>
<b>23</b>	23 janvier 2007	SSC - accord sur structuration du territoire ??
<b>24</b>	9 février 2007	SDRU - réaction suite à dépôt du dossier SDRU à la commune
<b>25</b>	1er mars 2007	SDRU et Concours - mise au point en comité restreint
<b>26</b>	29/03/2007	mise au point procédure finale avec cabinet Daerden
<b>27</b>	05-avr-07	SDRU - SNCB et Gare de Herstal
<b>28</b>	24-avr-07	SDRU - présentation du SDRU avant dépôt à Mme Dawance
<b>29</b>	24-avr-07	SDRU - Commission Rénovation urbaine: SDRU, avancement du dossier

<b>LISTE des DOCUMENTS de REFERENCE ou de PREPARATION produits par IUAT:</b>	
<b>Type convention</b>	<b>Objet</b>
<b><u>SDRU/PC:</u></b>	SDRU - Phase 1 (rapport, plans, brochure)
	SDRU - rapport "Plan Global"
	SDRU - rapport "Plan de Circulation"
	SDRU - plan "Périmètre d'interventions publiques et schéma de circulation."
	SDRU - plan "Schéma global - Options et mesures d'aménagement."
	SDRU - note préparatoire à la réunion du 8/6/06
	SDRU - note préparatoire à une convention de partenariat avec la SNCB
	SDRU - notes critiques par rapport aux projets Vandeperre, site Hayeneux
	SDRU - note descriptive des pôles de la rénovation urbaine
	SDRU - tableau récapitulatif des pôles de la rénovation urbaine
	SDRU - fiche-détail des opérations de la rénovation urbaine
	SDRU - tableau récapitulatif du volet social de la rénovation urbaine
	SDRU - note préparatoire à un CDC pour concours d'idées (en chantier)
	SDRU - documents provisoires (plan, estimation, phasage) espaces Hayeneux, Marexhe, Gare, etc.
	<b><u>Dossier final:</u></b>
	voir liste définitive des documents déposés
<b><u>SSC/RCU:</u></b>	SSC - Phase 1 (rapport, plans, brochure)
	SSC - Objectifs - Moyens - Mesures (texte en chantier)
	SSC - note: terrils
	SSC - note: éléments pour une carte de structuration du territoire
	SSC - note: commentaires sur une extension des zonings d'activité
	SSC - 3 cartes préparatoires au schéma de structure (contraintes d'urbanisation et disponibilités, sch