

ETUDE DE FAISABILITE

Résumé non-technique

Site 1 : Îlot Balteau - Rue de Serbie / rue Paradis (dans le quartier des Guillemins)

Parcelles cadastrées LIEGE, 5ème Division, Section B, n°459 H5 et 459 D5 d'une
superficie totale d'environ 4 251 m²

Résumé non-technique

TABLE DES MATIERES

Analyse des données sous les aspects qui concernent le site et les programmes

I. Règlements et recommandations urbanistiques et des projets en cours à proximité
--

I.1. Les règlements

I.1.1. Plan de secteur

I.1.2. Plan Communal d'Aménagement – Schéma d'Orientation Local (2002)

I.2. Les schémas

I.2.1. Schéma directeur (2000)

I.3. Les guides

I.3.1. Règlement Général sur les Zones Protégées en matière d'Urbanisme

I.3.2. Guide régional d'urbanisme

I.3.3. Guide communal d'urbanisme

I.4. Les périmètres d'aménagement opérationnel

I.4.1. Site d'Activités Économique Désaffecté (SAED)

I.4.2. Périmètre de rénovation urbaine (2003)

I.4.3. Périmètre de remembrement urbain (2007)

I.4.3.1. Description des objectifs du PRU des Guillemins

I.4.3.2. Le rapport du PRU sur les caractéristiques du territoire

I.4.3.3. Incidences probables du PRU

I.5. Directives communales

I.5.1. Stationnement pour vélos

I.5.2. Gabarits

I.5.3. Programme et qualité des logements

I.5.4. Stationnement voitures

I.5.5. Charges d'urbanisme

I.5.6. Saillies

I.6. Dépollution du site

II. Projets réalisés / en cours / futurs à proximité

- II.1. La Gare (réalisé 2000-2009)
- II.2. La Tour des Finances (réalisé 2012-2014)
- II.3. Centre du Design (réalisé 2014-2015)
- II.4. La passerelle « La Belle Liégeoise » (réalisé 2014-2015)
- II.5. L'esplanade devant la gare (réalisé 2014)
- II.6. Circus (2016-en cours de chantier)
- II.7. Paradis express (Permis unique cette année 2018)
- II.8. Horizon (En cours d'élaboration d'un certificat d'urbanisme n°2)
- II.9. Sites du Plan Incliné, Bovy, et rue Varin

I. Analyse des règlements urbanistiques et des projets en cours à proximité

I.1. Les règlements

L'objectif de la situation de droit ici développée est de faire un tour rapide des outils de planification réglementaire qui agissent sur le périmètre d'étude.

I.1.1. Plan de secteur

Le plan de secteur est un **outil réglementaire** d'aménagement du territoire et d'urbanisme régional Wallon constitué de plusieurs couches de données spatiales. L'objectif principal du plan de secteur est de définir les affectations du sol par zones afin d'assurer le développement des activités humaines de manière harmonieuse et d'éviter la consommation abusive d'espaces. Des prescriptions supplémentaires peuvent préciser les affectations des zones en définissant le phasage, la réversibilité, la densité...

Au plan de secteur, **le périmètre d'étude est en zone d'habitat.** « Cette zone est principalement destinée à la résidence. Les activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie, les établissements socio-culturels, les constructions et aménagements de services publics et d'équipements communautaires, les exploitations agricoles et les équipements touristiques et récréatifs peuvent également y être autorisés pour autant qu'ils ne mettent pas en péril la destination principale de la zone et qu'ils soient compatibles avec le voisinage. Cette zone doit aussi accueillir des espaces verts publics. »

Cependant, le site concerné étant couvert par un **Plan de Remembrement Urbain** (que nous abordons plus bas au I.4.), celui-ci **permet de déroger aux prescriptions du plan de secteur**, et précise les affectations des zones concernées.

I.1.2. Plan communal d'Aménagement (2002)

Le PCA est un outil urbanistique à **valeur réglementaire** (art.49 du CWATUP). Il s'agit d'un plan impactant une partie du territoire communal et qui a pour objectif de préciser, en le complétant, le plan de secteur. Le PCA, en d'autres termes, planifie à une échelle détaillée l'organisation d'une partie du territoire en définissant pour la zone qu'il recouvre les gabarits, les implantations au sol, les matériaux, ou encore, la position des voiries. A noter que tout le territoire communal n'est pas couvert par des PCA.

Le PCA n°43/3 des Guillemins est situé à proximité du site étudié, couvrant notamment la chaussée rue Paradis, et a été développé par la Ville de Liège à partir de 2000, et approuvé par la Région Wallone en 2002. Suite à la mise en œuvre du CoDT une grande partie des outils réglementaires, et notamment les PCA, deviennent des outils à valeur indicative. Ainsi, les données du PCA ont été intégrées dans le **Schéma d'Orientation Local (SOL) à valeur indicative**, et qui n'est donc **pas non plus en vigueur** sur le périmètre d'étude.

I.2. Les schémas

I.2.1. Schéma directeur (2000)

Un schéma est un document **d'orientation stratégique** pour la planification d'un territoire ou d'une partie de territoire: il fournit une idée de la manière dont devrait se développer ledit territoire selon une série d'objectifs fixés dans l'intérêt général de la collectivité concernée. Les schémas ont pour caractéristiques d'être flexibles et évolutifs. Ils ne sont pas strictement contraignants.

Le schéma directeur a été lancé par la ville de Liège peu après l'annonce de l'arrivée de la gare TGV aux Guillemins (1995-2001). Le bureau AGUA a été chargé de la réalisation de ce schéma, document urbanistique exploratoire à valeur **non réglementaire**. Son périmètre s'étend globalement du Val Benoît au parc d'Avroy.

Grandes lignes du schéma directeur :

- Assurer la mixité des fonctions et privilégier le logement.
- Réaffecter en priorité les zones en friche, en commençant par celles qui sont les plus proches de la nouvelle gare.
- Maîtriser le développement de surfaces de bureaux et les localiser à l'aboutissement de la rue du Plan Incliné et aux alentours de la Cité administrative de l'Etat.
- Protéger la rue des Guillemins et particulièrement les commerces.
- Hiérarchiser le réseau des voiries pour diminuer le trafic de transit.
- Garantir la qualité des itinéraires piétons et cyclistes dans tout le quartier.
- Créer une nouvelle place devant la gare.

Ces objectifs ont été intégrés dans le Périmètre de remembrement Urbain (PRU)

I.3. Les guides

I.3.1. Règlement Général sur les Zones Protégées en matière d'Urbanisme (RGBZPU)

Le périmètre d'étude **n'est pas concerné** par le RGBZPU.

I.3.2. Guide Régional d'Urbanisme (GRU)

Le périmètre d'étude **n'est pas non plus concerné** par un guide régional d'urbanisme.

I.3.3. Guide communal d'urbanisme (GCU) (Anciennement Règlement communal d'urbanisme)

L'ancien règlement communal d'urbanisme a cessé d'être en vigueur au 1er Juin 2018, il deviendra un guide communal d'urbanisme qui aura une **valeur indicative**.

Le guide d'urbanisme traduit la ligne de conduite que s'est fixée la commune en matière d'urbanisme. Il définit les dispositions relatives aux éléments bâtis et non bâtis en tenant compte des spécificités des territoires sur lesquels il porte. Pour les éléments non-bâtis, les dispositions du guide porteront notamment sur les dimensions, le revêtement et le traitement du sol, le mobilier urbain, les plantations, le parcage des véhicules, les enseignes publicitaires ainsi que les conduites, câbles et canalisations.

En l'absence de guide communal aujourd'hui, afin de pouvoir analyser les projets de construction et d'aménagement au regard des enjeux les plus spécifiques pour le développement urbanistique de la Ville de Liège, **le Collège communal a adopté une série de directives à valeur réglementaire pour analyser les demandes de permis** (que nous déclineront plus bas dans ce document : au I.5.)

I.4. Les périmètres d'aménagement opérationnel

I.4.1. Sites à réaménager (SAR) Anciennement Site d'Activités Économique Désaffecté (SAED)

Un site à réaménager (SAR) est un « bien immobilier ou un ensemble de biens immobiliers qui a été ou qui était destiné à accueillir une activité autre que le logement et dont le maintien dans son état actuel est contraire au bon aménagement des lieux ou constitue une déstructuration du tissu urbanisé ; ... ». La notion de SAR est plus vaste que celle de friche industrielle et elle résulte du constat que des sites aujourd'hui abandonnés ou partiellement abandonnés et qui n'ont pas nécessairement accueilli par le passé une activité économique peuvent néanmoins être pénalisant pour leur environnement en ce qu'ils ont un impact visuel négatif et ne participent pas au bon aménagement des lieux.

La Wallonie disposait d'un inventaire des sites désaffectés et sa dernière actualisation complète datait de 2001-2002. Aussi, cet inventaire était devenu obsolète, tant au niveau de sa forme que de son contenu. C'est pourquoi, le Gouvernement wallon a mis en œuvre entre 2012 et 2015 un vaste chantier de son actualisation, le nouvel inventaire est géré par la DAO (Direction Aménagement opérationnel).

Concernant le périmètre d'étude : Le 13/09/1989 un arrêté ministériel fixe la désaffectation et la rénovation du site d'activité économique dit « ETS BALTEAU » (Travaux de rénovation finalisés en 1995) Son affectation doit ainsi s'inscrire dans la réflexion globale sur le devenir du quartier, et précise que le site est affecté « aux commerces, aux services et aux espaces verts. » (article 2)

Suite à la mise à jour de l'inventaire des SAR, le site Balteau n'est pas repris dans celui-ci, mais existe toujours en tant que SAR « de droit ». Le SAR « de droit » est un site qui fait l'objet d'un arrêté de reconnaissance d'un périmètre opérationnel officiel. Les propriétaires privés ne peuvent pas obtenir de financements pour leur réaménagement.

Présentation détaillée des « Sites à Réaménager » :

http://lampspw.wallonie.be/dgo4/site_sar/index.php/presentation/index

1.4.2. Périmètre de Rénovation urbaine (2003)

La rénovation urbaine est une **opération urbanistique** ayant pour ambition de tenter de **fournir une réponse aux situations urbaines dégradées**, tant d'un point de vue urbanistique que socio-économique. Généralement, l'opération vise à redynamiser le quartier en déclin grâce à un projet global d'urbanisme sur plusieurs années.

Le retard social qui s'exprime dans ces quartiers ne l'est pas seulement par un logement inférieur, mais aussi par la possession de moins de possibilités de profiter des potentialités qu'offre la société contemporaine. La rénovation d'un quartier peut alors s'interpréter comme une contribution à la suppression de ce retard social.

La rénovation urbaine est une **opération d'initiative communale** qui consiste principalement à :

- Restructurer, assainir ou réhabiliter un périmètre.
- Améliorer ou maintenir l'habitat existant (en favorisant le maintien ou le développement de la population locale).
- Renforcer les dynamiques socio-économiques et culturelles.
- Respecter des caractéristiques culturelles et architecturales propres au quartier.
- S'inscrire dans une perspective globale d'aménagement du territoire.

Les moyens de mise en œuvre de la rénovation urbaine sont décrits dans la législation comme :

- Des fonds d'aménagement opérationnel ;
- L'Octroi d'une subvention à une commune qui réalise une opération de rénovation urbaine.

La rénovation urbaine est régie par l'Art. D.V.14, D.V.17, D.V.19, D.VI.1 et suivants du CoDT. Elle est complétée par des dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 28 février 2013 relatif à l'octroi par la Région wallonne de subventions pour l'exécution d'opérations de rénovation urbaine (M.B. 02.04.2013).

Le périmètre de Rénovation urbaine qui inclut le site Balteau, est proche dans son tracé de celui du Schéma

Directeur, et a fait l'objet d'un arrêté de reconnaissance par la Région Wallonne du 06/11/2003.

Le projet de quartier a été réalisé sur la base du Schéma Directeur. Il fixe 45 projets à mettre en œuvre. On peut identifier : des projets d'aménagements "lourds", à impact significatif sur la configuration du quartier: Aménagements d'espaces publics : places et voiries, des constructions de logements ou de bureaux, des petits aménagements tels que changement de la signalétique, modification des circulations, et un projet de "management de quartier".

1.4.3. Périmètre de Remembrement Urbain

Le périmètre de remembrement urbain (PRU) est **une procédure d'urbanisme** introduite par le Gouvernement wallon dans la Déclaration de Politique Régionale (décret du 1er juin 2006) et visant la redynamisation des villes. Il a pour objet de déterminer un périmètre, c'est-à-dire le contour d'une zone géographique susceptible de voir se réaliser un projet d'urbanisme. Le PRU est une procédure légale, qui permet l'expropriation pour cause d'utilité publique et soumet les permis d'urbanisme directement au fonctionnaire délégué de la Région Wallonne, qui peut s'écarter des outils d'aménagement existants pour délivrer le permis. Le PRU vise tout projet d'urbanisme de requalification et de développement de fonctions urbaines qui nécessite une transformation des espaces publics.

Aux Guillemins, son tracé est encore différent des autres périmètres d'aménagement et de réflexion qui se sont succédés.

Le périmètre des Guillemins a été initialement arrêté par le Ministère du logement, des transports et du développement territorial, au 24 Décembre 2007. Cependant au regard du CoDT, le Gouvernement est la seule autorité compétente pour arrêter, abroger ou modifier un PRU. Ainsi, un arrêté du Gouvernement Wallon du 6 décembre 2012 arrête le Périmètre de Remembrement Urbain proposé par le conseil communal de Liège en sa délibération du 29 mai 2007, qui prend effets au 24 Décembre 2007, date de la naissance de « l'apparente légalité », afin d'assurer la continuité et la sécurité juridique des actions menées depuis lors sur le site.

1.4.3.1. Description des objectifs du PRU des Guillemins :

Le PRU agit en limitant l'investissement public avec le souci de respecter un quartier d'habitat relativement homogène et de valoriser l'existant, en développant principalement des Partenariats Publics Privés. Le projet souhaite valoriser en priorité le foncier « public » mobilisable et limiter les expropriations nécessaires pour limiter les risques de spéculation. Il tient compte des capacités financières de la Ville et de la Région et s'appuie sur les partenariats nécessaires avec le privé, en impulsant le renouveau et en laissant les mutations ultérieures s'opérer, qui par effet d'entraînement, aboutiront à un renouveau complet pour l'ensemble du quartier.

Le PRU permet :

- De déroger aux affectations et prescriptions en cours du plan de secteur ou du PCA en ce qui concerne les affectations, les emprises bâties, le tracé des voiries ou encore les gabarits des immeubles.
- De remembrer, dans une but de cohérence, les parcelles foncières à l'échelle du quartier : de la SNCB, de la Ville ou de FEDIMMO.

Le périmètre de remembrement : (entièrement contenu dans le Périmètre de Rénovation Urbaine)

- Englobe une partie de l'intérieur de l'îlot à remanier entre les rues Paradis, de Serbie, des Vingt-Deux et l'Av. Blonden, ainsi que les terrains situés dans le prolongement de la rue Bovy. Ces surfaces de friche ou de hangars constituent en effet des opportunités pour une ré-urbanisation du quartier en parallèle à l'aménagement de l'esplanade.
- Contourne par l'arrière les parcelles bâties appartenant à des particuliers et non immédiatement concernées par le projet, afin de « privilégier la sauvegarde de la qualité et de l'organisation du quartier existant ». Les parcelles bâties de la première moitié de la rue Paradis (côté pair, à l'exception de l'angle avec la place des Guillemins) sont exclues du périmètre pour ces mêmes raisons.

Les options et orientations issues du Schéma Directeur des Guillemins reprise dans le PRU sont les suivantes :

- Assurer la mixité des fonctions en privilégiant les logements.
- Réaffecter en priorité les zones en friche, en commençant par celles qui sont les plus proches de la gare.
- Garantir la qualité des itinéraires piétons et cyclistes dans tout le quartier ;
- Maîtriser le développement de surfaces de bureaux et les localiser à l'aboutissement de la rue du Plan Incliné et aux alentours de la Cité administrative de l'État ;

- Protéger la rue de Guillemins et particulièrement les commerces ;
- Hiérarchiser le réseau des voiries pour diminuer le trafic de transit ;
- Créer une nouvelle place devant la gare.

Les autres grands enjeux du PRU sont les suivants :

- Développer un axe urbain : Guillemins – Boverie – Longdoz en construisant une passerelle au-dessus de la Meuse dans l'axe de l'Esplanade = La Belle Liégeoise.

- Créer des liaisons transversales entre le quartier des Guillemins et le quartier Fragnée
- Prévoir le remaniement de l'intérieur de l'îlot Paradis – Serbie – Vingt-deux – Blonden et y développer du logement, avec une typologie et une organisation urbanistique favorisant l'habitat durable dédié aux familles.
- Mettre en œuvre deux échelles de bâti : Une métropolitaine le long de l'esplanade, autorisant quelques émergences ponctuelles, avec une hauteur répondant au gabarit de la gare et des immeubles des quais, et une échelle « socle » : prévue entre R+2 et R+4, qui répond au gabarit des constructions traditionnelles.
- Proposer sur le plan fonctionnel : des commerces proches des Guillemins et en complément de la rue des Guillemins, de l'hôtellerie, des bureaux localisés le long de l'esplanade et rue du Plan Incliné, et des logements.

- Créer une vaste esplanade piétonne de la gare à la Meuse, dont les maîtres mots sont : intégration, liaison, et transversalité. Le revêtement des espaces publics piétons devra être essentiellement minéral.
- Fixer les l'aménagement et berges, et le remaniement des espaces verts actuels.

1.4.3.2. Caractéristiques préexistantes du territoire :

- Le bâti du quartier est majoritairement dans un état normal à défraîchi. (A noter que la rue de Serbie est répertoriée comme zone d'intérêt morphologique « une zone et fronts de bâtisses d'intérêt morphologique issus de l'histoire socio-économique, qui définissent et garantissent une cohérence urbaine par leur alignement, leur gabarit, leur parcellaire, leur tonalité,.. Sur le plan urbanistique, ils apportent une cohésion au

lieu et à ses espaces publics, sans pour autant que leurs composantes architecturales soit spécialement à remarquer. Le PRU relève un manque de logements de petites tailles adaptés au changement de structure des ménages, et un manque d'offre de logements pour les familles.

- Le quartier est un lieu de transit important et un lieu de convergence des transports en communs. La rue de Serbie est classée en axe urbain secondaire, tandis que la rue Paradis est classée en axe urbain principal. La capacité de parking est déjà importante dans le quartier, mais très utilisée par les navetteurs.
- La zone présente peu d'espaces verts, et les potentialités de développement sont limitées.

- Le quartier n'a pas d'infrastructures publiques sportives, mais les clubs privés y ont une grande importance, notons pour l'îlot qui inclut le périmètre concerné, la présence du club « Squash 22 » et du Bowling.
- Le quartier propose déjà un bon nombre de sociétés de services, et professions libérales, des points de vente au détail et quelques commerces de gros.
- Le site objet de la demande se trouve dans la plaine alluviale de la Meuse.
- Le stock de bureaux en région liégeoise représente environ 450 000 m² ; la qualité s'améliore petit à petit via les rénovations progressives des surfaces. Une partie de ces bureaux est principalement située dans le centre-ville, le reste de la surface est situé sur la rive droite de la Meuse. A Liège, les surfaces disponibles sont de l'ordre de 18 000 m², c'est-à-dire moins de 4% de la quantité totale de bureaux existants. Deux opérations de bureaux sont prévues : le long des voies de chemin de fer et rue de Fragnée.

- Le PRU fait remarquer « l'atonie actuelle du marché de bureaux liégeois » et souligne que « offrir trop de nouvelles surfaces d'un coup risque de déstabiliser le marché, avec le danger que les nouveaux locaux ne trouvent pas facilement preneur et/ou que la réoccupation des surfaces actuellement disponibles ne soit retardée » :

- L'axe commercial majeur du quartier est la rue des Guillemins. Ces « valeurs de standing et de modernisme » sont assez faibles. Le quartier révèle un manque de dynamique commerciale et où coexistent des points de ventes de « haut de gamme » et de « bas de gamme ». Quelques autres petites concentrations commerciales peuvent être relevées dans le quartier : par ordre d'importance, la rue du Plan Incliné, les rues de Serbie et Paradis et la place des Franchises.
- L'offre d'hôtellerie est assez faible.

1.4.3.3. Incidences probables du PRU :

Incidences positives :

- Préservation des bâtiments classés, et de la majorité des bâtiment existants, avec une diversification de l'offre de logements.
- Disparition des friches, et des espaces mal aménagés.
- Effet d'enchaînement dynamique dans le quartier, sans le projet global la réhabilitation de la rue Paradis ne se ferait sans doute pas rapidement. Valorisation immobilière dans le quartier.
- Amélioration de la qualité de vie du quartier : par la création des nouveaux espaces publics et espaces exclusivement piétons, par la mise en connexion directe avec les quais, l'augmentation des connexions transversales dans le quartier, et la verdurisation de certains cœur d'îlots.
- Renforcement général de l'intermodalité Bus – Vélo – Piéton. Mise à disposition de parkings en sous-sol,

amélioration des dessertes de transports publics et renvoi du trafic de transit sur les axes extérieurs au quartier, ainsi qu'une amélioration des circuits cyclables.

- Apport d'une nouvelle clientèle aux commerces existants

Points qui doivent retenir notre attention pour l'élaboration d'un projet :

- Appliquer les mesures nécessaires aux constructions en tenant compte de la nappe phréatique.
- Être attentif au gabarit des nouvelles constructions et aux ombres que les bâtiments pourraient générer et ainsi préserver au maximum l'intimité et l'ensoleillement des logements existants.
- Être attentif à la compatibilité entre les gabarits existants et les projets.
- Veiller à une diversité des ambiances le long de l'esplanade, pour éviter une monotonie dans le cheminement. Créer un enchaînement de séquences visuelles permettant une découverte progressive de la gare. Et travailler l'éclairage des nouveaux espaces du quartier pour créer des ambiances nocturnes de qualité et différenciées.
- Aménager des pistes cyclables à l'intérieur du quartier.
- Promouvoir la durabilité des constructions.
- Imposer un quota de parkings suffisant en sous-sol pour les nouvelles constructions, pour réduire la pression sur les stationnements en voirie.
- Développer les îlots et projets immobiliers en phases afin de libérer les offres de manière progressive, et d'éviter de déstabiliser le marché. Et prendre des mesures pour limiter les nuisances durant les travaux .
- Localiser les logements dans les espaces présentant le plus d'aménités ; intérieurs d'îlots et rues secondaires plus calmes.
- Localiser les activités tertiaires le long de l'esplanade pour qu'elles puissent bénéficier d'une bonne visibilité
- Limiter les surfaces de bureaux accordées en plus des besoins de la cité administrative à quelques dizaines de milliers de mètres carrés.
- Limiter la localisation des commerces à la nouvelle place devant la gare et les localiser en pied d'immeubles.
- Implanter de nouveaux établissements hôteliers afin de diversifier l'offre.

Remarques de la ville de Liège (Réunion du 27-11-18)

Les objectifs du PRU soulignés en réunion sont :

- Obtenir une perméabilité et une mixité des fonctions, et un gabarit maximum de R+4 incluant des variations de hauteurs, afin d'éviter une certaine monotonie.
- Une majorité de logements est souhaitable, mais quelques bureaux et espaces de loisirs pourraient être envisagés (en rez-de-chaussée principalement, à déterminer selon le projet). Aucun ratio n'a été défini en ce qui concerne les différents programmes.

Lien vers le Périmètre de Remembrement Urbain du quartier des Guillemins :

<https://www.liege.be/fr/vie-communale/projet-de-ville/grands-projets/telechargements/rie-pru-guillemins-rapport-modifie-apres-enquete.pdf>

1.5. Directives communales

Le collège communal a adopté une série de directives à valeur réglementaire.

Lien général vers les directives d'analyse des demandes de permis d'urbanisme :

<https://www.liege.be/fr/vie-communale/services-communaux/urbanisme/telechargements/directives-urbanistiques-version-coordonne-ville.pdf>

1.5.1. Stationnement vélo

« La Ville de Liège défend une politique de mobilité plus solidaire, plus durable et favorable aux modes alternatifs à la voiture ; pour concrétiser ces enjeux, une part modale de 10% doit être atteinte à brève échéance. » (...) Considérant qu'une augmentation de l'offre en stationnement sécurisé et de longue durée pour vélo est absolument nécessaire pour promouvoir l'usage du vélo et rencontrer les objectifs. »

Le Collège communal ne délivre un permis que si ces principes sont mis en oeuvre:

- Intégrer dans tout projet du stationnement vélo.
- Proposer un nombre d'emplacements de stationnements pour vélos suffisant en fonction de l'affectation du bâtiment, de sa fréquentation et de son usage.
- Proposer des emplacements favorisant son utilisation : couverts, sécurisés, faciles d'accès.
- La rue Paradis est répertoriée comme « liaison cyclable entre pôles » dans le Schéma Directeur Cyclable pour la Wallonie, qui vise à identifier les axes cyclables à aménager en priorité à l'échelle du territoire Wallon, et a pour but de relever les zones qui nécessitent une réelle prise en compte des besoins des cyclistes.

Directives en fonction des situations :

Nombre de vélos	Type de stationnement
Logements collectifs, neufs :	
<u>Pour les occupants :</u> - 1 emplacement/logement de type « studio, 1 et 2CH » - 2 emplacements/logement de type « 3CH et plus » <u>Pour les visiteurs :</u> 1 emplacement/5 logements	Couverts, sécurisés et avec contrôle d'accès
Bureau :	
1 emplacement/100m ² (dont 3/4 pour les travailleurs et les vélos de service, 1/4 pour les visiteurs)	<u>Travailleurs :</u> couverts, sécurisés et à accès limité. Présence de vestiaires et douches souhaitée. <u>Visiteurs :</u> Sécurisés, idéalement couverts et accessibles à tous.
Surface commerciale de + de 200m ² de surface de vente	
1 emplacement/80m ² de la surface de vente (dont 1/3 pour les travailleurs, 2/3 pour les visiteurs)	<u>Travailleurs :</u> couverts, sécurisés et à accès limité. Présence de vestiaires et douches souhaitée. <u>Visiteurs :</u> Sécurisés, idéalement couverts et accessibles à tous.

Remarques de la ville de Liège (Réunion du 27-11-18)

Une certaine flexibilité est envisageable : en proposant un nombre élevé d'emplacements vélos, le nombre de places de stationnement de véhicules pourra être revu à la baisse.

1.5.2. Gabarits :

Cette directive s'applique à tout projet d'urbanisme, à l'exception des projets particuliers relevant d'un plan ou d'une réflexion d'ensemble (de type Master Plan, PRU, SOL, ...), portant des objectifs et des ambitions urbanistiques qui leur sont propres.

Le site Balteau, étant dans un PRU, n'est donc pas concerné par cette directive.

I.5.3. Programme et qualité des logements

Le Collège communal ne délivre un permis que si ces principes sont mis en œuvre :

- Répondre à la croissance démographique en proposant des programmes de logements attractifs, de qualité, répondant aux nouveaux modes de vie et aux défis du contexte liégeois.
- Préserver la qualité du cadre bâti existant.
- Contribuer à la construction d'un cadre de vie de qualité.
- Encourager la mixité et la cohésion sociale dans les projets de logements multiples.

Principes de qualité : un logement doit présenter, au minimum, trois caractéristiques parmi les suivantes, pour être estimé de qualité :

- **Caractère traversant** (à l'exclusion des studios, un logement doit avoir une double orientation)
- **Luminosité** (les espaces de jour et de nuit doivent disposer de minimum 1 baie)
- **Organisation** (Caractère privatif des circulations à l'intérieur d'un logement, et présence d'un sas entre les espace de vie et les WC)
- **Espace extérieur** (Jardin, terrasse, toit-terrasse, ...de dimension suffisantes, idéalement en lien direct avec le logement)
- **Composition** (Fonction de base : cuisine, sanitaires, espace de jour qualitatif, espace de nuit et rangements)

Principe de superficie : « m² brut vendable »

- 40m² pour un studio
- 60 m² pour un logement d'une chambre
- 80 m² pour un logement de deux chambres
- 100 m² pour un logement de trois chambres

Principe de mixité :

- Logements de tailles, configurations et typologies variées.
- Au moins 15% de logements à trois chambres et plus.

Remarques de la ville de Liège en termes de qualité de logements (Réunion du 27-11-18)

La ville met l'accent sur les caractéristiques suivantes :

- La qualité traversante du logement,
- Les espaces extérieurs privatifs
- Les rangements.

Chauffage : concernant le système de chauffage, il reste à l'appréciation du propriétaire/ maître d'ouvrage.

Poubelles : Étant donné que le camion poubelle ne passera pas dans l'îlot, des points de collecte devront être prévus

rue Paradis et Serbie et des locaux fermés au pied de chaque immeuble. (La possibilité d'effectuer une collecte privée des déchets reste encore à discuter avec la Ville).

Façades : La ville fait remarquer qu'il n'y a pas d'imposition stricte en terme de matériaux, ce sujet sera discuté en temps voulu en concertation avec l'administration.

1.5.4. Stationnement de véhicules

Le collège ne délivre un permis que si celui-ci participe à la mise en œuvre de principes suivants :

- Tout projet doit pouvoir être autonome en terme de stationnement pour voitures
- Les besoins en stationnement doivent considérer les objectifs d'organiser une mobilité plus durable et une utilisation accrue des modes alternatifs à la voiture et/ou une usage partagé des véhicules.

Nombre d'emplacements :

- Logements : 0,5 – 1 / par unité de logement individuel ou collectif
- Bureaux : inf ou égale à 0,8 / par tranche de 100m² de surface brute
- Commerces : 1 – 4 / par tranche de 100m² de surface commerciale nette

Tous nouveaux immeubles de logements collectifs ou de bureaux, le stationnement sera privilégié en souterrain.

Remarques de la ville de Liège réunion du 27-11-18)

Le nombre de place de stationnement par logements pourra être revu à la baisse si la mobilité douce est favorisée par la mise en place d'un nombre plus élevé de stationnements vélos.

En cas de projet mixte, il est possible de s'écarter et de mutualiser le stationnement. L'offre en stationnement peut être réduite pour autant que le projet démontre la manière dont la mutualisation s'organise (= principe d'un usage en alternance horaire d'un même emplacement de stationnement pour voiture).

1.5.5. Charges d'urbanisme

Les charges d'urbanisme sont des taxes prélevées par la ville dont le montant « négociable » imposé au promoteur permet à la Ville d'entreprendre des travaux qui bénéficient à l'ensemble du quartier et à l'environnement immédiat du projet. Ainsi tout projet doit, par les charges d'urbanisme, contribuer aux objectifs urbains tels que : l'amélioration de la qualité de vie, la mobilité choisie, la reconversion des sites dégradés et conforter l'attractivité de la ville. Le projet supportera ainsi une partie des coûts que son exécution est susceptible de causer à la collectivité.

Principes à respecter :

- Répondre à un besoin d'intérêt général (notamment en contribuant à la requalification de l'environnement dans lequel s'inscrit le projet, et contribuer aux objectifs stratégiques définis par la Ville).
- Principe d'égalité (des personnes qui se trouvent dans une même situation doivent se voir imposer des charges identiques).
- Principe de proportionnalité (l'importance de la charge est proportionnelle a l'investissement).

Les charges sont supportées par le demandeur et peuvent être de deux ordres :

- Des charges d'impact direct du projet (bénéfice pour l'ensemble du quartier environnant) =>ce type de charges est appliqué en priorité.
- Des charges stratégiques (contribue aux politiques urbaines = stratégies territoriales).

Commentaire Gérard & Lemaire : Pour le site Balteau : il semblerait logique que les charges d'urbanisme concernent la construction de la partie de la nouvelle voirie en intérieur d'îlot.

Taux de référence (montant théorique) : 55€ HTVA /m² développés (hors parkings privés, caves et locaux techniques).

Un taux réduit, ou une exemption de charges, peut être envisagé pour les projets se trouvant dans une zone de rénovation urbaine, PRU, ZIP-QI, ...

Remarque de la ville de Liège (réunion du 27-11-18)

La ville nous informe que les charges d'urbanisme, en général, sont de l'ordre de 30 à 35 € / m²

Délai d'exécution des charges :

Théoriquement les charges d'urbanisme sont précisées dans le permis d'urbanisme. Une fois imposées par l'autorité, afin de garantir leur réalisation, l'exécution du permis ou l'ouverture du chantier sont subordonnées à la fourniture d'une garantie financière d'un montant équivalent à 115% des coûts estimés des charges.

1.5.6. Saillies

Tout projet doit participer à la mise en œuvre des principes de la Ville en garantissant le bon aménagement des lieux et la cohérence architecturale ainsi que garantir la praticabilité et la qualité des espaces publics.

Les saillies liées à la mise en œuvre :

- Ne doivent pas déborder sur l'espace public, un débordement de 6cm peut être admis pour des besoins techniques.
- Les corniches peuvent présenter une saillie de 40cm, pour autant qu'elle se situe à plus de 4,50m du niveau du trottoir.

Les saillies exceptionnelles : (les balcons, loggias, oriels...)

- Débordement au dessus du domaine public : au maximum égal au 8/100ème de la largeur de la voirie, sans pouvoir dépasser 1,20m.
- Position par rapport au trottoir : envisageable au delà d'une hauteur de 2,50m mesurée depuis le point le plus élevé du trottoir, cette hauteur est portée à 4,50m pour les bâtiments d'angle ou pour de configurations particulières.
- Retrait latéraux : la distance entre la saillie et la limite de propriété doit être, au minimum, égale au débordement de la saillie, cette distance ne sera jamais inférieure à 60cm.
- Limite supérieure : la saillie sera limitée en hauteur à 50 cm sous le niveau de la corniche ou de l'acrotère, de manière à différencier la volumétrie de la saillie du volume principal de l'immeuble.

Commentaire Gérard & Lemaire : La rue de Serbie est répertoriée en site « d'intérêt morphologique », et une des caractéristiques majeures de l'architecture de la rue est la présence de nombreuses loggias.

1.6. Dépollution du site

Le site des anciens établissements Balteau a été répertorié en site d'activités économiques désaffectées (SAED, nouvellement SAR : Site à réaménager) pour lequel la Spaque a été mandatée par le gouvernement Wallon en vue d'une réhabilitation.

L'analyse du site a fait état d'une couche homogène de pollution de surface, de 11 tâches ponctuelles et d'une tâche

souterraine. Avant dépollution, le terrain était donc constitué d'un remblai de surface polluée et d'un remblai profond dont la nature chimique est compatible avec le résidentiel (Hormis les quelques tâches ponctuelles).

La méthode appliquée pour l'assainissement du site a été la suivante :

- L'excavation des remblais sur le premier mètre (sur toute la parcelle) et excavation en profondeur des tâches ponctuelles de pollution, selon les différentes profondeurs définies lors des phases d'études.
- La mise en place de mesure de soutènement (le cas échéant) afin de permettre l'évacuation de certaines tâches de contamination dont la profondeur atteignait le niveau des graviers de la nappe alluviale de la Meuse, ou bien pour des tâches situées à proximité des voiries et des bâtiments voisins.
- L'analyse des fonds d'excavations, puis, si nécessaire, la reprises des excavations par tranches de 50cm.
- L'analyse des parois périphériques du site.
- Le comblement des excavations à l'aide de terres saines (Limoneuses), jusqu'à un mètre sous le niveau du trottoir.

Certaines zones n'ont pas pu être totalement dépolluées soit dans une contexte d'atteinte de la profondeur maximale d'excavation définie afin de ne pas percer la nappe alluviale, soit dans un contexte d'impossibilité d'effectuer des reprises, afin de ne pas compromettre la stabilité des infrastructures voisines du site (voirie ou bâtiments)

Après travaux, une évaluation finale a été effectuée, définissant :

- L'évaluation des risques globaux
- Les mesures de sécurité, de suivi et de post-gestion
- L'évaluation des risques liés à des pollutions résiduelles

Globalement, l'évaluation des risques a conclu à une absence de pollution préjudiciable dans les sols pour la santé humaine (pour l'usage projeté résidentiel), moyennant localement la prise en compte de certaines restrictions d'utilisation. L'évaluation conclut à l'absence d'un degré d'impact excessif pour les eaux souterraines par lessivage, compte tenu de l'assainissement de la source de pollution en surface.

Le site reprend quelques restrictions d'utilisations globales :

- L'interdiction du remaniement des terres au delà d'un mètre sous le niveau du trottoir.
- Le respect de la réglementation en cas d'évacuation des terres hors du site.
- La tâche de pollution souterraine en arsenic identifiée lors des études préalables constitue une pollution préjudiciable. Ainsi, et vu qu'aucun assainissement de la nappe souterraine n'a été effectué, la qualité des eaux devra être vérifiée en cas de mise en place d'un captage.
- L'égouttage neuf au départ du complexe sportif Squash 22, vers la rue de Serbie, devra être conservé.
- Il est rappelé que le terrain a fait l'objet de bombardements en 44, la ville de Liège devra être attentive à la présence potentielle d'engins explosifs dans des profondeurs supérieures à celles atteintes lors des travaux d'assainissement.

Les différentes zones sur lesquels des pollutions résiduelles ont été relevées sont les suivantes (reprise au plan en Annexe 07 : Dépollution – État des connaissances Page 8)

B1F :

Prescription : « Sans bâtiment au droit de la pollution (jardin) ou construction sur niveau -1 ou conversion en usage récréatif. »

Informations complémentaires : Les excavations ont été interrompues à 5 mètres de profondeur (pour ne pas risquer de percer le toit de la nappe alluviale de la Meuse), ainsi une pollution résiduelle existe.

Type de pollution : Naphtalène (risque par inhalation des vapeurs)

Interdit : Habitation sur vide ventilé

Les options d'aménagement :

- Parkings souterrains : 1 niveau (le temps de présence dans les parkings est réduit, l'impact de la pollution est donc moindre)
- Parkings en souterrains (1 niveau) et logements.
- Jardins
- Parkings (deux niveaux) : Envisageable, il faudra dans ce cas éliminer les pollutions situées à plus de 5 mètres de profondeur.

A1PO / B1PO:

Prescription: « Conversion en usage récréatif sans bâti avec revêtement induré (voirie) »

Informations complémentaires : Les excavations ont été effectuées jusqu'au trottoir, une membrane a été posée à l'alignement. Ainsi, la parcelle est dépolluée mais le trottoir n'a pas été assaini.

Type de pollution : Plomb (A1PO) et huiles minérales (B1PO)

Les options d'aménagement : Les constructions peuvent être réalisées à l'alignement, l'excavation des terres polluées du trottoir devra être effectuée pour les travaux.

B6B7PN:

Prescription : Conversion en usage récréatif sans bâti et sans conduites de distribution d'eau enterrées, présence d'une membrane HDPE à conserver.

Informations complémentaires : La paroi polluée est présente en profondeur (entre 1m et 1,5m) Le côté sud a été assaini, ce qui n'est pas le cas du côté Nord. Une étanchéité verticale en sous-sol (ou niveau parking) devra être prévue.

Type de pollution : Tétrachloroéthylène

Les options d'aménagement :

- Toute construction devra respecter une étanchéité par rapport à la paroi polluée B6B7PN

II. Projets réalisés / en cours / futurs à proximité

Cette partie ne prétend pas retracer une analyse complète du quartier des Guillemins. Cette partie est basée sur les nombreuses études qui existent déjà. L'objectif est d'en faire une synthèse et reprendre les éléments susceptibles de permettre le développement d'un projet d'aménagement.

II.1. La Gare (réalisé 2000-2009)

Carrefour multimodal majeur de la ville, construite par l'architecte S. Calatrava elle met en relation Train à Grande Vitesse, train IC, bus, liaison avec l'autoroute, taxi, navette vers l'aéroport et bientôt le TRAM.

II.2. La Tour des Finances (réalisé 2012-2014)

La Tour des Finances accueille plus de 1000 agents répartis en différents services : administration de la Fiscalité des Entreprises et des Revenus, administration du Cadastre, de l'Enregistrement des Douanes et services communs (salles de cours, salles de réunion, un restaurant et une conciergerie)

Elle dispose 325 places de parking réparties sur 3 niveaux de sous-sol et s'élève sur 28 étages.

Commentaire Gérard & Lemaire : Cette tour aura un impact non-négligeable sur le quartier, notamment en terme de flux des personnes aux heures d'arrivée / de départ des bureaux, et pendant la pose déjeuner entre midi et deux. Elle est un point majeur de la restructuration du quartier.

II.3. Centre du Design (réalisé 2014-2015)

Le Centre du Design a pour ambition d'être le centre de référence liégeois en matière de design et un réel outil de recherche et de travail pour les Designers. Il représente un signal identifiable depuis la nouvelle esplanade.

Un socle accueille les espaces d'expositions sur deux niveaux, aux étages se trouvent les lieux de travail en retrait du public. Ces étages comprennent des espaces aménagés pour être mis à disposition : 9 bureaux de 15 à 27 m² et des services communs (salle de réunion, sanitaires, douches, kitchenette, ...). Le bâtiment dispose également : de salles de conférence et d'exposition, un espace de co-working et un espace de prototypage.

Sur la partie arrière de la parcelle, sont implantés treize logements traversants qui, d'une certaine façon, amorcent un intérieur d'îlot habité.

Remarque de la ville de Liège (Réunion du 27-11-18)

Un niveau de parking a été construit sous le bâtiment, avec une réservation dans le mur pour créer la possibilité d'un accès vers un futur parking sur le site Balteau. Les parkings, une fois réunis, disposeraient ainsi d'une entrée et d'une sortie rue de Serbie et rue Paradis.

Il faut noter que la SPI a un droit de superficie au niveau du parking aménagé devant les logements.

La voirie devra être rétrocédée à la Ville ou la Ville devra avoir une convention d'entretien avec le propriétaire (par exemple si la voirie est le couvrant d'un parking souterrain).

Commentaire Gérard & Lemaire :

Vérifier les limites du terrain qui est acquis. S'il s'agit bien de la totalité de la parcelle 459 H5, vérifier dans l'acte notarié d'acquisition du terrain par ECETIA si la mention du droit de superficie de la SPI au niveau du parking est maintenue et/ou si cette partie de voirie a déjà été rétrocédée à la Ville.

L'accès par la rue Paradis se fait entre le centre du design, qui a sa force propre, et un mur mitoyen aveugle de l'autre

côté. Il conviendrait d'évaluer, en fonction du programme, l'opportunité de proposer ou non un point d'appel depuis la rue Paradis vers le site à développer.

II.4. Horizon (En cours d'élaboration d'un certificat d'urbanisme n°2)

Le groupe Horizon, le long de la rue Paradis et en intérieur d'îlot, a entrepris d'implanter une centaine de logements et des espaces de parking en sous sol (109 places) dont l'accès se fera par l'Avenue Blonden.

Remarque de la ville de Liège (Réunion du 27-11-18) :

Afin d'obtenir un accès par l'Av. Blonden, les acteurs du projet devront négocier une servitude avec la copropriété d'un immeuble de cette avenue.

Le CU2 est en cours de révision, la Ville ayant refusé une première mouture avec un point haut rue Paradis près de l'avenue Blonden. Elle a demandé au promoteur de respecter le principe d'échelle de socle entre R2 et R4 maximum.

II.5. La passerelle « La Belle Liégeoise » (réalisé 2014-2015)

Cette passerelle crée une liaison cyclo-pédestre entre le quartier des Guillemins et le parc de la Boverie. Elle s'inscrit dans le cadre de la dynamisation urbaine et de l'attractivité du quartier de la gare TGV de Liège. C'est le bureau d'étude liégeois Greisch qui en a conçu l'architecture et la structure.

II.6. Paradis express (Permis unique cette année 2018)

Avril 2015 : chantier de désamiantage et démolitions des anciens bâtiments.

Le projet a été conçu par les bureaux A2M, BAG et Jaspers & Eyers Architects. Il consiste en un éco-quartier composé de plusieurs immeubles de tailles variables. Ils seront occupés par des fonctions diverses : commerces, bureaux, espaces pour professions libérales, structure d'accueil de la petite enfance et, surtout, du logement à hauteur de 170 appartements. Les bureaux seront principalement situés du côté de la tour des finances. La surface construite projetée avoisine les 35.000 m².

Les charges d'urbanisme ont été négociées pour intégrer au projet la construction d'une crèche.

Commentaire Gérard & Lemaire : Le projet et son passage transversal, depuis la rue Jean Gol vers la rue Paradis, permettent d'imaginer la continuité des cheminements piétons vers le site Balteau et la rue de Serbie.

À la vue des espaces publics proposés par le projet Paradis Express, les espaces publics du site Balteau devront trouver leur identité propre en fonction des logements, surfaces de bureaux et services qui pourront s'y trouver, et ainsi proposer différentes échelles d'espaces publics (plus intimes).

II.7. L'esplanade devant la gare (réalisé 2014)

La place de forme triangulaire se prolonge par la rue Paradis en direction de la Meuse. L'aménagement est essentiellement minéral.

II.8. Circus (2016-en cours de chantier)

Construction d'un centre d'affaires très basse énergie (28.925m²).

Le complexe immobilier est situé face à l'angle de la rue des Guillemins. Il est composé de 4 bâtiments offrant des plateaux modulables entre 300m² et 2.300m². Les bâtiments comportent des commerces, bureaux, 12 logements et un hôtel de 102 chambres. La surface totale est répartie sur 10 niveaux (bâtiment haut). Toute l'étude a été réalisée avec une approche environnementale, ce qui a permis d'obtenir une certification BREEAM very good design stage.

Certification BREEAM (méthode d'évaluation de la performance environnementale des bâtiments) comme objectif :

- mobilité (parking souterrain de 172 emplacements réservés aux voitures, 72 aux vélos et 10 aux motos), proximité de la gare, du réseau autoroutier à 600m, du réseau de bus et, dans le futur, du tram
- intégration dans l'environnement bâti existant
- performance technique au dessus des normes en vigueur en matière de surface d'utilisation (80%), d'énergie (éclairage led et récupération de la chaleur produite par les pompes à chaleur). En matière de développement énergétique et de consommation, le projet est 30% plus performant par rapport à la norme PEB actuelle.

Le complexe pourra être traversé par une voie piétonnière arborée qui permettra au public de rejoindre l'arrière du quartier.

Programme :

- Niveaux -2 et -1 – Parkings (7.370m²)
- Niveau Rez – Commerces (1.432m²)
- Étages +1 à +9 – Bureaux (10.225m²), Logements (1.475m²) et Hôtel (2.870m²)

Commentaire Gérard & Lemaire : Le projet, qui n'a pas de lien direct avec le site d'étude, présente néanmoins des points intéressants notamment par sa mise en œuvre des recommandions de la ville avec une certaine perméabilité des cheminements.

Étant donné la nature du projet : principalement tertiaire et hôtelier, le projet n'est pas en concurrence directe avec le projet du site Balteau.

II.9. Sites du Plan Incliné, Bovy, et rue Varin

La SNCB a l'intention de vendre trois de ses sites : notamment le site de la rue du Plan Incliné (actuellement des parkings).

En 2006, un projet d'immeuble de bureau de 65.000 m² avec parkings souterrains, était prévu sur ce site, initié par EuroLiège TGV et S. Calatrava. La SNCB souhaite à nouveau valoriser ces sites.

Remarque de la ville de Liège (Réunion du 27-11-18) :

Vu la proximité du chemin de fer, un projet de logement à cet emplacement serait peu approprié.