

Le quartier des Guillemins, une nouvelle occasion ratée ?

I. La situation

A) Treize ans de perdus

- Il suffit de retracer l'historique de la saga TGV à Liège pour se rendre compte du temps perdu par la Ville dans la réflexion sur l'aménagement du quartier des Guillemins.

	Etudes et rapports	Décisions et étapes
1990		Approbation du projet d'un TGV Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam par le Gouvernement fédéral
1991		
1992	Liège - Les chemins de la gare des Guillemins	L'arrêt du TGV à Liège est confirmé
1993	Schéma Directeur du quartier des Guillemins - Phase 1° "Options directrices"	Commande du Schéma Directeur par la Ville de Liège
1994	Schéma Directeur du quartier des Guillemins - Phase 2° "Avant Projet"	Premières esquisses de la gare à la demande d'Euro Liège TGV
1995		Etude du déplacement de la nouvelle gare
1996		Désignation de Calatrava
1997		
1998	Faisabilité urbanistique du Schéma Directeur - 1ère phase	Introduction de la demande de permis d'urbanisme pour la nouvelle gare
	Faisabilité urbanistique du Schéma Directeur - 2ème phase	
1999	Faisabilité urbanistique du Schéma Directeur - 3ème phase	
	Etude de la nouvelle place	Approbation du schéma directeur
2000	Etude d'incidence	
		Demande du financement Objectif 2
2001	Faisabilité urbanistique du Schéma Directeur - Rapport Final	Elaboration du PCA
		Octroi du financement Objectif 2, conditionné à l'élaboration d'un projet de quartier (rénovation urbaine)
2002		
2003		
2004		
2005		
2006		Annnonce de la perte du financement Objectif 2

- Depuis plus de treize ans les liégeois, même les plus mal informés, savent que le TGV passera et s'arrêtera à Liège. La nouvelle gare TGV est prévue depuis près de 10 ans et le quartier n'a toujours pas entamé sa nécessaire rénovation.

B) Coupables retards.

- Sauf à considérer l'adoption d'un schéma directeur de quartier mort né comme une avancée, l'actuelle majorité n'a pas entrepris la nécessaire réflexion sur l'aménagement du quartier de la Gare. Celui-ci présente un profil hérité du XIX^{ème} siècle présentant les stigmates d'une localisation des industries à proximité des gares principales.
- Les logements abritent peu de familles et présentent une rotation élevée des locataires. La perte de standing du quartier a aussi joué sur l'offre commerciale de proximité qui a quasiment disparu, seuls des commerces au rayonnement supra local ont pu perdurer.
- Cette perte de vitesse du quartier n'a pas été freinée par l'arrivée du TGV en cité ardente. C'est d'ailleurs une tendance générale dans les villes françaises qui ont connu l'arrivée de la grande vitesse comme l'a démontré V. Mannone¹. En effet, on constate que l'effet bénéfique sur le dynamisme économique de l'arrivée du TGV dans une ville ne se fait ressentir, que si le quartier de la gare et plus généralement la ville présente un caractère suffisamment attractif.²

¹ Maître de conférences en géographie, Université de Bourgogne,

² Valérie Mannone, écrit à ce sujet dans l'étude précitée : *"La diversité des transformations morpho-fonctionnelles, démographiques et sociales observées dans les villes étudiées montre que le TGV n'est qu'un acteur marginal dans les dynamiques urbaines. (...) L'essor des activités de tertiaire supérieur ne dépend qu'accèssoirement du TGV, comme nous l'ont montré les enquêtes réalisées auprès des entreprises installées à proximité des gares. L'afflux à la Part-Dieu d'antennes de sociétés parisiennes résulte ainsi d'une convergence de facteurs, que le TGV a valorisé. C'est de l'intégration de la desserte TGV dans une politique de réaménagement du centre et de l'attractivité du milieu économique local qu'est susceptible de naître une dynamique de développement. "*

II. Les conséquences de ces négligences

A) *L'effet sur l'image*

- L'arrivée du TGV et la nouvelle Gare dessinée par S. Calatrava devrait apporter à notre région un atout supplémentaire. Une gare de cette envergure constitue une interface prestigieuse entre la ville et un réseau de transport la reliant à l'Europe. Mais cette porte d'entrée s'ouvre sur un quartier en déliquescence. La première impression étant souvent persistante dans l'esprit, les conséquences se feront sentir pendant de nombreuses années.
- Les décideurs liégeois se sont battus pour que la construction de la gare se fasse aux guillemins et non à Liège Airport comme certains le préconisait. La motivation première était de profiter de l'effet d'entraînement de l'arrivée du TGV pour revitaliser le quartier et offrir ainsi une porte d'entrée à la ville.

B) *Des plus-values immobilières ratées*

- A regarder ailleurs, on constate que Le Mans (1 h de Paris) a développé un centre d'affaires de 65.000 m², retenant dans ses murs les fameuses Mutuelles dont l'implication (15.000 m²) a permis de lancer le projet. Nantes a programmé 200.000 m² de bureaux supplémentaires mais la Ville présentait une image dynamique et attractive, résultat d'une politique volontariste des décideurs municipaux.
- Sans jouer dans la même division, Nancy connaît aussi une croissance importante du tertiaire et des services (la majorité des 15.000 emplois du quartier de la gare). L'exemple Paris-Nancy montre qu'avec un m² locatif dont la moyenne actuelle est à 110 €, Nancy a une carte à jouer celle de l'offre alternative par rapport à des secteurs comme Marne la Vallée près de Paris où le tarif atteint 220 €.

- Avec le TGV, il s'agit donc d'attirer des entreprises mais aussi les investisseurs immobiliers. Avec une force, les espaces disponibles ou transformables aux abords du quartier gare. La plus value immobilière d'un quartier bien pensé attirera elle-même les investisseurs et améliorera ainsi l'offre de bureaux, de logements et de commerces.
- La ville a-t-elle chiffré la capacité possible de développement? Combien de m² supplémentaires de bureaux de qualités, de commerce ou de logement peut-on espérer dans 5, 10, 15 ans ?

C) Un dynamise commercial qui se fait attendre

Clientèle de proximité, augmentation du pouvoir d'achat (à développer)

D) Les risques de récupération communautaires

Le risque de récupération communautaire du style "Les Flamands ont payé (trop) pour une gare à Liège et les liégeois ne sont même pas capable de prévoir les aménagements minimum nécessaires... Cet argent aurait pu mieux servir les intérêts de la SNCB ailleurs etc...

(à développer)

E) Conséquences économiques

- Le TGV, à l'image d'autres infrastructures de transport comme les autoroutes est considéré comme un vecteur de développement économique. Des études ont été menées pour étudier les retombées socio-économiques (en 1981 avec la mise en place du TGV Sud-Est)

- Si le TGV a des effets directs (gains de temps pour les déplacements, meilleure desserte donc plus grande attractivité car accès facilité), les retombées économiques ne sont en aucun cas automatiques et restent très liées aux caractéristiques ainsi qu'à l'importance du tissu économique existant et aux projets de développement qui accompagnent l'arrivée du TGV.
- De façon générale, en modifiant l'offre de transport, le TGV agit sur la mobilité des travailleurs. Dans les cas de grand groupe à localisations multiples, le TGV est un moyen d'établir la communication entre les différentes entités. Pour les PME-PMI, le TGV facilitera les contacts avec la clientèle et les fournisseurs. La position stratégique de Liège, au carrefour naturel de grands axes de communications, est par la même un atout important pour que le TGV puisse avoir une incidence forte sur le développement économique. L'importance du secteur tertiaire, qui nécessite de nombreux déplacements fréquents fait du TGV un outil intéressant, mais pour que ces avantages se traduisent en résultats il faut faire de Liège un lieu de rencontre professionnelle. Le potentiel du TGV ne sera pleinement exploité, que si il s'inscrit dans un projet de développement plus général de la région liégeoise.

F) Les conséquences financières

- Des études isolent à Avignon l'effet de l'arrivée du TGV et de l'aménagement du quartier qui entoure la gare sur la croissance démographique à 1% de croissance supplémentaire sur les quatre premières années suivant la fin des travaux.
- Dans les années à venir, on se passera donc le temps que le quartier présente une image à la hauteur de celle véhiculée par la gare, d'une croissance démographique dont Liège aurait pourtant

bien besoin. Le parallèle avec Avignon, permet de chiffrer à 1% pendant 4 ans la croissance perdue en terme de population.

- La population attirée sera très certainement au dessus de la moyenne en terme de revenus et donc de croissance des recettes d'additionnelles à l'IPP pour la Ville. Mais même si on s'en tient à une croissance des recettes d'IPP similaire à la croissance démographique la ville se prive de la possibilité d'enregistrer plus de 3,5 millions d'euros pour les 4 années qui suivront l'ouverture de la nouvelle gare.

Année	Suppléments non engrangés de recettes en additionnelles à l'IPP ³
2007	359.184,65 €
2008	721.961,15 €
2009	1.088.365,41 €
2010	1.458.433,71 €
Cumulé	3.627.944,92 €

- Chaque année de perdue en plus coûtera encore 1,5 millions d'euros aux finances de la ville. A cette perte directe s'ajoutent les pertes en précompte immobilier, en taxes diverses bref.

Rappelons aussi que les fonds européens ne pourront être utilisés pour ce dossier. Les millions prévus devront donc être trouvés ailleurs. La ville prétend qu'elle se tournera vers la Région Wallonne ou vers la SNCB, plus sérieusement c'est dans ses propres caisses qu'elle devra puiser pour aménager la place des Guillemins. La ville met en avant les retards des travaux de la gare, dont elle ne s'estime pas responsable, pour expliquer que les travaux de la place ne seraient pas terminés à temps. Nous avons pourtant demandé au collègue d'interpeller la SNCB à ce sujet tôt assez.

³ En partant des chiffres des recettes d'additionnelles à l'IPP du budget 2006. Croissance similaire à celle qu'à connue la ville d'Avignon. Toutes autres choses égales par ailleurs. En euros constants.

Sans résultats. La Ville tente en même temps de noyer le poisson en rejetant la faute sur les retards de la SNCB ne permettant pas le début des travaux de la place. Mais les fonds européens concernaient aussi par exemple :

- La restructuration de l'îlot Varin/Bovy et de l'îlot Sclessin/Fragnée,
- La requalification des accès à la gare : la rue Varin, la rue Paradis, la rue des Guillemins et la rue du Plan incliné
- L'aménagement de la place des Franchises

Faut-il, par exemple, vraiment attendre le lendemain de l'inauguration de la gare pour débiter l'aménagement de la place des Franchises?

- Même au sein des troupes socialistes on dénonce les manquements dans ce dossier. L'Administrateur Général de la SRWT le dit lui-même : *"Nous étions prêts, nous avons même financé les premières expropriations, la place était dessinée... et la Ville a mis le projet entre parenthèses pour en lancer un autre, celui du boulevard urbain. Résultat : on n'est nulle part, il faut trouver de nouveaux financements car nous n'aurons pas les fonds européens prévus."*⁴
- Les dépassements financiers et les retards ne sont jamais à exclure dans les travaux d'envergure. Pour ne prendre qu'un exemple proche, le Grand Curtius coûtera 46 millions au lieu des 11 prévus initialement. Les retards du chantier de la gare étaient donc prévisibles, mais la majorité n'en a pas tenu compte. On connaît les conséquences de ces négligences.
- Là où la Ville a traîné, nos voisins de Maastricht sont prêts. D'autres pourraient donc par les retards coupables du Collège, profiter à la

⁴ Le Soir du 11 février 2006

place de Liège des retombées économiques des nouvelles infrastructures ferroviaires.

III. Les pistes à suivre

Assez de temps perdu dans ce dossier. Il faut s'inspirer des réussites connues et adapter ces méthodes aux réalités liégeoises. L'aménagement du quartier de la gare doit se faire avec comme objectif de le rendre suffisamment attractif.

A) Aménagement et promotion du quartier comme lieu d'investissements.

- La promotion du quartier comme lieu d'investissement doit être confiée à un organe supra locale. Le GRE, dans une forme adaptée est l'instrument idéal pour le renforcement de l'image de la région liégeoise et plus particulièrement pour la promotion du quartier des Guillemins auprès des investisseurs suivant deux axes :
 - La recherche d'investisseurs immobiliers prêts à assurer le développement de projets ambitieux en matière de bureaux (création d'un centre d'affaires moderne et attractif) mais aussi de logements. Les logements moyens manquant dans l'hyper-centre mais aussi dans le quartier des Guillemins, doivent être une base de la politique urbanistique pour attirer à nouveau des habitants dans le centre-ville.
- La promotion des atouts du quartier comme la proximité de la capitale de l'Europe et le coût raisonnable de l'immobilier ainsi que la prospection d'entreprises, notamment dans le secteur des services, susceptibles de localiser leurs activités à proximité de la nouvelle Gare. Il est nécessaire que Liège retrouve son statut de capitale économique de la Wallonie et sa connexion au réseau à grande vitesse est un atout qu'il faut promouvoir pour inverser l'actuelle tendance à la délocalisation des entreprises du secteur tertiaire.

- Dans le cadre de la promotion du quartier, le nom de la gare doit résonner aux quatre coins de l'Europe. Le nom des Guillemins ne rappelle souvent rien aux Liégeois eux-mêmes alors qu'en est-il pour les étrangers? Soyons un peu plus originaux que lors du choix du nom du pont de la liaison E25-E40 devenu.... Pont de Liège! La nouvelle gare TGV de Liège sera la porte d'entrée d'une région dépassant largement la seule ville de Liège. Elle figurera en bonne place sur les cartes européennes. Il faut donc qu'elle porte un nom reconnu internationalement. Sa notoriété en dépend et par là l'image du quartier. Pourquoi pas un nom historiquement connu comme Gare Charlemagne par exemple.
- Enfin, l'importance de l'aménagement du quartier très proche de la gare se mesure aussi au gain de temps de la gare des Guillemins à la gare centre du midi à Bruxelles. Celui-ci diminuera progressivement au fur et à mesure que la destination s'éloigne de la gare-centre ce qui entraîne souvent un changement du mode de transport (rupture de charge) et rends le train moins attractif si il n'est pas secondé par un réseau secondaire de transport en commun efficace.

B) Une mobilité ambitieuse

La gare sera un fabuleux outil de mobilité. Mais cet outil ne sera utile que s'il s'inscrit dans une politique de mobilité ambitieuse qui permettra d'en tirer le maximum. La gare doit être reliée à tous les points considérés comme important.

- La voiture aura une place de choix pour les flux de transport vers tous les points de la province et même plus loin grâce à l'accès autoroutier direct. Il faut donc dès à présent penser la refonte du

plan de circulation du quartier. Cette refonte devait d'ailleurs bénéficier des fonds objectifs 2 mais là encore, les retards de la Ville coûteront aux Liégeois.

- Mais le véritable enjeu sera la qualité de l'interconnexion entre le chemin de fer et les autres modes de transports en commun. Le quartier de la gare doit devenir un pôle d'échange multimodal. La création d'une gare routière pour
- Mais Liège mérite aussi un véritable mode de transport urbain moderne rapide, confortable et véhiculant une image moderne et dynamique. Le tram est certainement le meilleur choix pour relier les points à points rapprocher de la gare en priorité. Mais le coût des investissements semble trop élevé pour les finances actuelles de la SRWT. On peut toutefois réfléchir à l'utilisation de voies existantes vers le Sart-Tilman ou vers Bierset. Ce développement d'un "nouveau" mode de transport en région liégeoise pourrait profiter des voies délaissées par la SNCB sur le mode de ce qu'on appelle le "light-rail".