

# Demain le métro de Liège ?

II

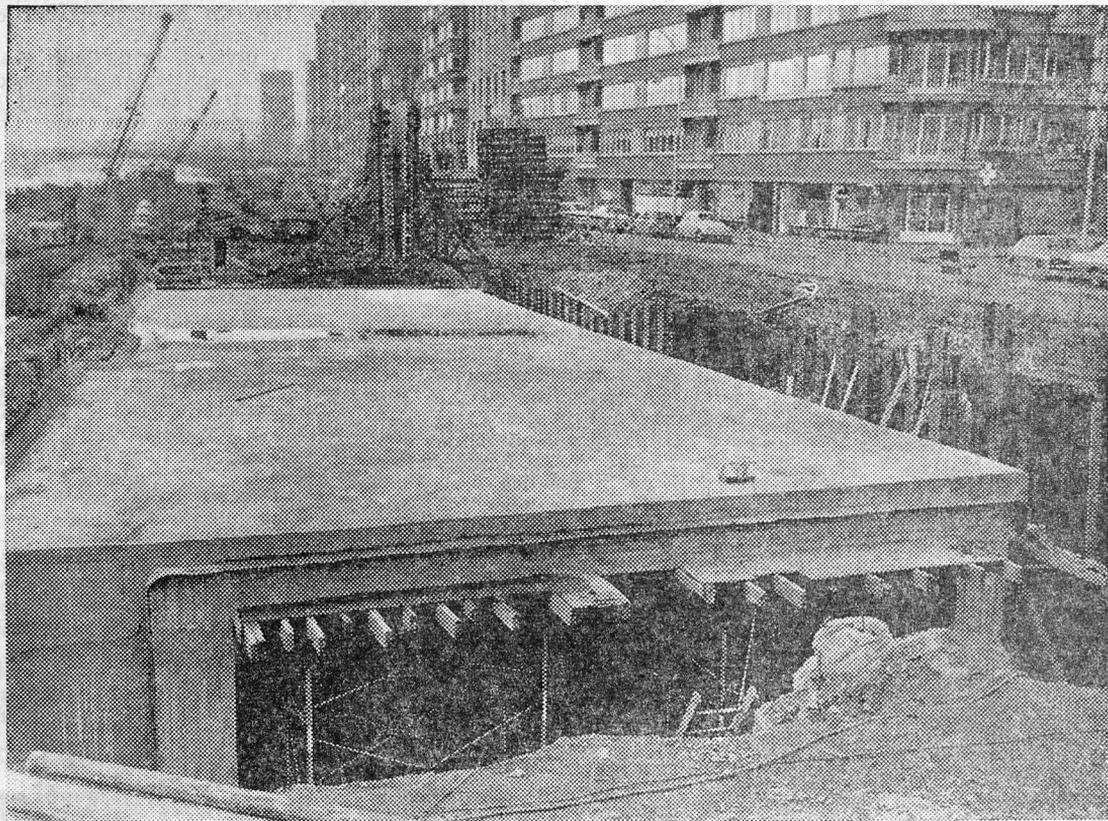
Dans un premier article, nous avons brossé rapidement les caractéristiques du métro du type dit lourd, et celles du pré-métro. Le métro lourd (ou du type classique) roule sur rail, est composé de deux à huit voitures; il est mu

première ligne reliera Liège à Herstal et la seconde Liège-centre à la gare des Guillemins).

Il y aura d'abord une grande dorsale Herstal-Liège-Jemeppe avec, au Val Benoît un débranchement (ou embranchement

suit: 16 km en tunnel, 8 en viaduc et 14 en site propre.

La traversée urbaine sera souterraine de Coronmeuse au Val-Benoît tandis que les diverses antennes vers Jemeppe, Seraing, Sart-Tilman et Herstal seront,



Vue d'une section terminée du tunnel pour métro au quai St-Léonard (pour mieux situer, la première rue qui s'ouvre à droite est la rue Marengo). La paroi de gauche servira de nouveau mur d'eau. Les quelque dix mètres de développement du toit du tunnel élargiront d'autant le quai St-Léonard, faisant partie de la grande autoroute urbaine reliant Coronmeuse à Jemeppe et même à Engis-Yvoz Ramet (Pont-barrage). Demain nous précisons la nature des travaux en cet endroit.

par la force électrique et circule exclusivement en souterrain, sur viaduc ou en siège propre, clôturé.

Le pré-métro consiste en voitures modernes de tramways (comme à Bruxelles), circulant seules ou en rames de deux à quatre unités, en souterrain, sur viaduc ou en siège propre, clôturé ou non, sur une partie plus ou moins longue de son parcours. Les voitures pré-métro peuvent être amenées à circuler sur les chaussées ordinaires. Aussi conservent-elles leurs marchepieds qui, dans certains cas, ne sont pas utilisées où les quais sont surélevés.

On a vu également qu'à Liège, où les tramways ont complètement disparu il n'est pas question d'établir demain un pré-métro mais bien un métro classique du type lourd, avec les délais dans le temps assez impressionnants on en conviendra.

La première ligne à établir doit relier Liège à Herstal au départ de la place Saint-Lambert, via la future gare St-Georges (actuel îlot Saint-Georges) prévue à deux niveaux, mais dont les travaux ne doivent être soumis qu'au milieu de l'année 1972. Si les crédits suivent le faubourg industriel au nord-est de Liège, sera relié à la Cité Ardente vers les années 1976 ou 1977, aussi n'est-ce pas, demain, mais après demain que les Liégeois ou les Herstaliens pourront entreprendre ce premier grand voyage rapide, silencieux et souterrain.

## Le tracé du futur métro liégeois

Rappelons brièvement — et une fois de plus — ce que sera le tracé du futur métro liégeois. Voyons-le achevé, et non dans les étapes chronologiques de sa construction. (On sait en effet que la

comme l'on veut vers Angleur et le Sart-Tilman (avec passage en viaduc, au-dessus du fleuve, en amont du Val Benoît), puis un second débranchement à Sclessin (avec passage au-dessus du fleuve également) vers Ougrée (rive droite de la Meuse également) puis vers Seraing.

Dans la traversée de Liège entre l'îlot St-Georges et Fragnée ce tracé suivra approximativement les anciennes lignes de tramways 1 et 4 (avec les restrictions suivantes: départ de l'îlot Saint-Georges vers la Montagne de Bueren avec profondeur maximum de 75 m, afin d'épouser une courbe assez ample, (et ainsi éviter travaux et expropriations dans des sites historiques ou commerciaux) retour vers la place Notger (avec installation de la seconde gare sous l'actuel Gymnase et ses environs, traversée du centre de la ville en grande profondeur (en coupant l'arc de cercle que fait le boulevard de la Sauvenière), arrivée au pont d'Avroy; puis ce sera le boulevard d'Avroy, la rue des Guillemins, la place de la gare, Fragnée et la direction de Jemeppe.

Outre la grande dorsale Herstal-Jemeppe (avec ses deux débranchements), on construira également une voie qui partant de la gare de l'îlot St-Georges traversera la Meuse en grande profondeur pour atteindre ensuite le boulevard de la Constitution, Bavière, la Dérivation, la place Delcour, Longdoz, la Boverie (pour desservir le Palais des Congrès venant du Val Benoît et qui se dirige vers le Sart Tilman.

A noter aussi qu'un autre débranchement est prévu pour cette boucle de la rive droite de la Meuse, approximativement aux environs de Bavière pour se diriger vers Droihe.

L'ensemble du projet — qui reste soumis à des variantes inévitables — devrait comporter 38 km de rail installés comme

soit accolées à des lignes de chemin de fer existantes, soit en viaduc léger.

Puisqu'on se dispose à installer le dépôt et les ateliers du métro à Herstal dans le site désaffecté du charbonnage de Belle-Vue (voir « Gazette de Liège » du 9 décembre 1971) c'est évidemment de ce côté qu'il faudra réaliser le premier tronçon de métro.