

« Cathédrale-Nord » ou le droit à la ville d é c e m b r e 2 0 1 0

François Bertrand, Nicolas Bomal, Julia Luxen, Thomas Moor et François Schreuer



La place Saint-Etienne. Photo : Nicolas Bomal

Table des matières

1. Introduction.....	1
2. Les mutations à l'oeuvre dans le quartier.....	2
3. Récréer le lien avec le fleuve, aménager les quais.....	4
3.1. Projets en cours pour l'aménagement du Quais sur Meuse.....	5
3.2. Le processus de construction du projet : un enjeu démocratique et urbanistique en soi.....	7
3.3. Pour une vision globale de l'intérêt général : des exemples à l'étranger.....	9
3.4. Propositions alternatives pour l'aménagement du Quai-sur-Meuse.....	15
4. Mettre en place une politique de stationnement intégrée.....	17
5. Investir l'espace public.....	19
6. Envisager l'implantation du musée Simenon.....	21
7. Accepter la présence la prostitution dans le quartier.....	22
8. Accroître la maîtrise publique du foncier.....	24
9. Ré-affecter le parking St Denis.....	28
Conclusion.....	29

Cette étude – cette « contre-étude » – sur le quartier « Cathédrale-Nord », à Liège, est un travail collectif mené durant plus d'un an au sein d'urbAgora et dont les principaux auteurs sont François Bertrand, Julia Luxen, Thomas Moor et François Schreuer pour le texte, et Nicolas Bomal pour la photographie. Ils sont tous les cinq membres du Conseil d'administration. Elle a bénéficié du regard critique, des apports, de la relecture de nombreuses personnes au sein de l'association. Cette étude a été présentée publiquement lors d'une conférence de presse, le 8 décembre 2010, à la Maison de la presse de Liège.

Sauf mention contraire, les photos illustrant ce document sont dues à Nicolas Bomal.

1. Introduction

« Cathédrale-Nord », c'est le nom donné par l'administration au quartier situé entre la place Saint-Lambert et la Meuse, borné au Nord par la rue Léopold, au Sud par la rue de l'Université et la place du XX Août. Et en « Cathédrale-Nord » – quartier tragiquement mis en lumière en janvier dernier –, il se passe beaucoup de choses, depuis quelques temps.



L'objectif de cette étude est de créer des liens entre différents phénomènes à l'œuvre dans ce quartier, régulièrement présentés et traités par les pouvoirs publics de manière séparée. Les auteurs pensent au contraire que l'on ne peut aborder la redéfinition de tout un quartier urbain, qui plus est un quartier de l'hyper-centre, sans envisager son avenir de manière globale – c'est-à-dire en abordant l'ensemble du périmètre et l'ensemble des fonctions urbaines qui doivent s'y trouver – et intégrée – c'est-à-dire en lien avec les quartiers adjacents.

Cathédrale Nord est en effet situé stratégiquement entre la Place St Lambert et la Meuse, celle-ci faisant de facto communiquer le quartier central avec l'ensemble des rives.

Dans un premier temps, nous énumérerons les différents événements qui ont mis le quartier à l'actualité lors des derniers mois, pour en dégager une vue d'ensemble, à nos yeux symptomatique de l'évolution des villes européennes à l'heure actuelle.

Nous formulerons ensuite plusieurs propositions afin de montrer que d'autres voies sont possibles, que les principes du développement durable et du droit à la ville pour tous sont possibles tout en créant des espaces de vie agréables, en cohérence avec le patrimoine naturel, culturel et vivant du quartier et en créant du dialogue avec les quartiers voisins.

Il s'agit bien entendu d'un travail réalisé par de simples citoyens, qui devrait par conséquent faire l'objet d'une étude plus approfondie. Nous pensons néanmoins que la prise de parole citoyenne sur des enjeux aussi importants que l'avenir d'un quartier – c'est à dire notre habitat commun – soit appropriable et approprié par le plus grand nombre. Ce texte a donc pour vocation de mettre d'autres horizons sur la table et de susciter le débat.

Pour le réaliser, nous avons consulté différents projets en cours, suivi attentivement les médias, rencontré des habitants, commerçants et associations du quartier, pris connaissance de projets réalisés dans d'autres villes belges et étrangères, rencontré des professionnels de l'urbanisme. Il s'agit d'un travail collectif, tant pour la collecte du contenu que pour la rédaction.



Illustration 1. Projet présenté en 2006 par le promoteur Pierre Berryer d'un méga-casino, d'une grande salle de spectacle en surplomb au-dessus de la Meuse et d'un hôtel de 500 chambres, sur le Quai-sur-Meuse.

2. Les mutations à l'oeuvre dans le quartier

Il y a d'abord de **grandes manœuvres immobilières** qui sont en cours, dans une certaine discrétion, sans que les autorités communales ne semblent capables ou désireuses de réguler le phénomène. C'est qu'il s'agit du bon plan du moment : à en croire certaines personnes réputées bien informées, « Cathédrale-Nord » sera bientôt le quartier « qui monte ». Un certain nombre d'acteurs immobiliers – dont certains visent manifestement la spéculation – sont donc très affairés à y prendre des « positions ». Le signal de départ de ce mouvement a été donné par le promoteur Pierre Berryer, qui, après y avoir envisagé l'installation, loufoque et rapidement abandonnée, d'un méga-casino (illustration 1)¹, a racheté la Grand-Poste pour y créer, idée bien dans l'air du temps, commerces et horeca « bio » (alors qu'une offre de ce type est déjà présente localement). Il a été rapidement suivi par la Ville de Liège qui, en décidant de l'éviction, au printemps 2009, de la prostitution « de salon » des rues de l'Agneau et du Champion (en échange de la promesse d'ouvrir un « Eros Center » dans le quartier des Guillemins), puis en lançant une « mission d'étude stratégique » visant à opérer une « requalification » du quartier – étude actuellement en cours – aux orientations très « rue Antoine Dansaert » a implicitement marqué son assentiment à faire du quartier un terrain de jeu pour les promoteurs.

La stigmatisation de la prostitution – qui a justifié la fermeture, au printemps 2009, des « salons » – et l'amalgame qui a été entretenu entre elle, la toxicomanie et les problèmes d'insécurité supposés gangréner le quartier se sont depuis lors révélés infondés : la fermeture des salons n'a rien changé aux problèmes qu'elle était supposée résoudre. Elle a par contre donné un clair signal

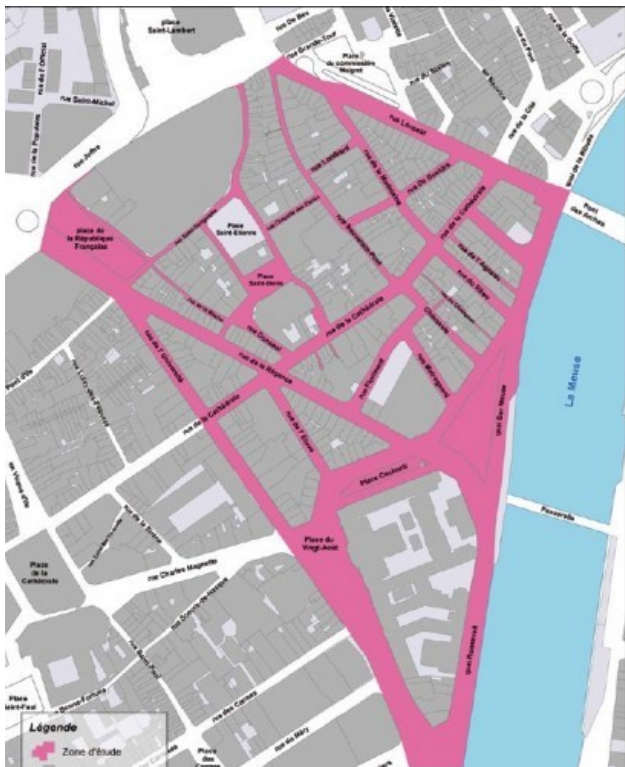
¹ Voir Marie Liégeois, « La Grand-Poste rêve de casino et hôtel », in *La libre Belgique*, mercredi 20 septembre 2006, ou Philippe Bodeux « Le projet de casino à la Grand Poste se poursuit », in *Le Soir*, jeudi 15 mars 2007.

aux promoteurs : le quartier, en voie d'« assainissement », est désormais grand ouvert à leurs ambitions. Quant aux prostituées, évacuées sans ménagement des lieux, il est difficile de savoir ce qu'elles sont devenues – bien rares étant ceux que cette question préoccupe. Reste aujourd'hui une prostitution de rue, qui témoigne pour une part importante des personnes qui s'y livrent, d'une situation de grande misère contre laquelle aucun édit d'interdiction ne pourra rien.

Il y a ensuite eu, le 27 janvier de cette année, la dramatique explosion de la rue Léopold, qui a fait 14 victimes, une vingtaine de blessés et délogé des centaines de personnes, dans plusieurs rues avoisinantes. Cet événement n'a pas seulement endeuillé la ville, il a aussi fait apparaître au grand-jour l'état extrêmement vétuste du parc immobilier du quartier (vétusté des systèmes de distribution d'énergie, immeubles à la limite de l'insalubrité, marchands de sommeil,...) et dévoilé à la vue de tous la grande précarité dans laquelle vivent bon nombre de ses habitants. La « dent creuse » qui demeure, quelque peu indécente, face à l'Hôtel de Ville, résonne à présent comme un point d'interrogation quant au devenir du quartier.

Bref, en Cathédrale-Nord se concentrent et s'entremêlent des enjeux importants pour le devenir de la ville. **Et, à nos yeux, ce qui se joue en Cathédrale-Nord, c'est d'abord le droit à la ville : le droit pour chacun de vivre en ville, le droit aussi, pour les urbains, à disposer d'un environnement de qualité.**

Disons-le aussi : « Cathédrale-Nord » est un lieu où s'entrechoquent certains objectifs d'une politique urbaine. Dès lors, en effet, que l'amélioration du cadre de vie – à laquelle nous aspirons fondamentalement – s'avère être un facteur d'éviction des classes populaires du centre urbain – avec des conséquences extrêmement dommageables pour elles –, l'arbitrage s'avère parfois ardu : c'est à cet exercice que nous nous sommes livrés dans le texte qui suit. Nous voulons croire que l'insalubrité, le bruit et la médiocrité de l'espace public ne sont pas des conditions nécessaires à garantir le droit des classes populaires à vivre en ville.



Périmètre de l'étude de « requalification » du quartier, lancée en 2009 par la Ville de Liège. Source : liege.be

L'achèvement prochain d'une étude, commandée par la Ville de Liège, visant à la « requalification » du quartier (réalisée par les bureaux IDEA Consult, Buro 5 et Vectis Consult), l'aménagement très routier (quoique – plus ou moins – provisoire) du Quai-sur-Meuse et du Quai Roosevelt programmé par le SPW, puis la passation, par le Conseil communal du 29 novembre 2010, d'un marché européen de concession de travaux publics visant à construire un parking souterrain d'au moins 380 places devant la Grand-Poste, pour ne citer que les faits les plus importants intervenus dernièrement, constituent, non sans se bousculer quelque peu, l'occasion d'une première prise de parole publique citoyenne sur ce quartier. Laquelle a d'autant plus d'importance que si le périmètre du quartier est précisément défini par les autorités communales, sa position centrale et ses nombreuses interactions avec les quartiers avoisinants (Saint-Lambert, l'Île, Hors-Château, Outremeuse) font que s'interroger sur « Cathédrale Nord »

revient peu ou prou à toucher, de façon globale, aux problématiques concernant le centre-ville tout entier.

3. Récréer le lien avec le fleuve, aménager les quais

La Meuse fait partie du patrimoine naturel de la ville, qui s'est construit autour d'elle. Le rapport qu'entretiennent les habitants avec elle est selon nous un élément déterminant de la qualité de vie à Liège : le fleuve constitue, certes, une barrière naturelle entre les quartiers des deux rives, mais aussi un élément de tranquillité, un rythme lent, un contact permanent avec la nature. La présence de l'eau est reconnue comme un élément essentiel dans la construction de villes durables. A Liège, nous avons un potentiel énorme avec le fleuve. Pour nous, l'enjeu de l'aménagement des quais n'est pas tant celui de la facilité d'accès au centre-ville en voiture (nous abordons cette question au point 4) que celui de redonner de la place aux habitants en bordure du fleuve, de recréer un lien avec celui-ci – ce lien étant particulièrement difficile actuellement en Cathédrale Nord.

Etant donné que la configuration actuelle consiste à donner la place à l'automobile sur l'ensemble des quais, réaménager le morceau central dans le sens de la ville durable ne peut se faire qu'en repensant l'ensemble des aménagements sur toute la longueur des quais.



Un des projets présentés par AIUD/4D, sur commande de la Ville de Liège. Si la présence automobile reste trop forte à notre goût dans ce schéma (4 bandes de circulation + espace pour les tourne-à-gauche), il a au moins le mérite de dégager un espace public en bord de Meuse, dont la possibilité s'éloigne aujourd'hui avec les décisions prises par ailleurs (aménagement provisoire des quais par le SPW et parking souterrain).

3.1. Projets en cours pour l'aménagement du Quais sur Meuse

À peine un mois après la présentation, en grandes pompes, du remarquable projet d'aménagement du Quai de Rome, de l'Avenue Blondin et du Boulevard Frère-Orban (auteurs du projet : Greisch, Canevas, Atelier du Sart-Tilman, Transitec et Michel Corajoud) a débuté l'enquête publique portant sur l'aménagement du Quai-sur-Meuse et du Quai Roosevelt. Le moins qu'on puisse dire, c'est que ce second projet marque le retour en force des mauvaises habitudes de l'ex-MET (aujourd'hui SPW) : bandes de bitumes à gogo et muret de béton, niveau zéro de la réflexion paysagère, absence de prise en compte de l'espace public situé entre la Grand-Poste et la Meuse, absence de piste cyclable, coupure avec le fleuve renforcée par rapport à la situation présente qui n'est déjà pas particulièrement heureuse, etc. Bref, on n'en voudrait pas dans un zoning...



Quai Roosevelt : l'aménagement (provisoire ?) programmé par le SPW étonne par son caractère très peu urbain. Source : SPW

Ce constat très peu enthousiasmant pourrait cependant être nuancé par le caractère – éventuellement – provisoire de cet aménagement, qui permettra d'aménager les places Cockerill et du XX Août sans devoir y gérer le passage du trafic de transit. Si l'on ajoute que le budget est très limité, il y a des raisons de relativiser l'importance à accorder à ce projet. C'est en tout cas de cette façon que l'a entendu la Commission consultative de l'aménagement du territoire et de la mobilité (CCATM), qui a remis, à notre connaissance, un avis positif conditionné au caractère provisoire de l'aménagement.

Ce caractère provisoire nous semble cependant incertain : le provisoire a parfois tendance, à Liège, à durer fort longtemps, et nous craignons que le timing retenu – et surtout, le processus mis en œuvre par les pouvoirs publics (SPW et Ville de Liège) pour aménager les espaces publics, qui révèlent des logiques privées et publiques sous-jacentes que l'on s'essayera à décrypter – ne vienne, *in fine*, à pérenniser la circulation rapide sur les quais, qui coupe aujourd'hui le quartier de tout accès direct au fleuve en dépit de l'opportunité exceptionnelle que ce projet représente pour enfin y remédier. Rappelons que la fréquentation du site par les piétons est importante, du fait que les usagers du quartier sont particulièrement nombreux, tant en journée qu'en soirée, en semaine et le week-end : outre les habitants, il s'agit – entre autres – des passants qui empruntent la Passerelle pour rejoindre Outremeuse et le centre-ville, des étudiants et membres du personnel de l'Université de Liège, des travailleurs du siège central d'Ethias, des usagers de la Bibliothèque et du Centre Culturel des Chiroux, et dès 2012, de la future équipe et des spectateurs du Théâtre de la Place installé à l'Emulation, voir même des futurs clients de l'hôtel que l'on annonce dans l'ancienne résidence André Dumont. Sans oublier, bien sûr, le dimanche, les chalands qui parcourent le marché de la Batte.

La création d'une promenade et d'un accès au fleuve, au profit de la collectivité, passant par une redéfinition de la qualité des espaces publics – aujourd'hui médiocres – du périmètre triangulaire compris grosso modo entre l'Evêché, le pont des Arches et l'ancienne Grand Poste, est donc un enjeu essentiel pour améliorer la vie en ville à Liège.

Jusqu'il y a peu, il était permis d'y croire : en 2005, un schéma directeur des abords de l'université (master plan Quai-de-Meuse/Prémontrés, qui n'intègre pas la trémie Kennedy) avait été attribué à AIUD et Atelier 4D – une équipes d'architectes et urbanistes belges aux réalisations primées² – et celui-ci avait produit une réflexion intéressante dans la mesure où elle proposait une vision cohérente du réaménagement du quartier (incluant notamment le Quai-sur-Meuse, la place Cockerill et la place du XX août), mais aussi parce qu'elle dégagait un espace public en bord de Meuse, en reportant la circulation au pied du front bâti³. Il s'agissait d'un véritable choix d'aménagement : privilégier l'appropriation de la rive du fleuve par les usagers lents plutôt que par les automobilistes, et ainsi, améliorer le cadre de vie des habitants qui, demain, seraient les premiers à en profiter.



C'était sans compter le projet de réaffectation commerciale et hôtelière de la Grand Poste qui jouxte le Quai-sur-Meuse⁴ et la condition – annoncée comme non négociable – posée par son promoteur Pierre Berryer, de le connecter à un

² AIUD/Gil Honoré a été nommé au Belgian Building Awards en 2007 (Architecture) et Atelier 4D est lauréat du concours international *Emerging Architecture* organisé en 2001 par Architectural Review (UK).

³ Le projet en question est consultable sur le site <http://www.atelier4d.be/espacespublics/esp-xxa.htm>

⁴ <http://www.grand-poste.be/>

parking à construire sous le quai. Abondant en ce sens, la Ville de Liège a donc préféré remercier ses architectes prestataires AIUD et 4D – sans que juridiquement cela ne se justifie de manière impérative – faisant voler en éclats la cohérence des solutions proposées depuis 2005. La ville entend mettre en place un partenariat public-privé (PPP), à travers l'appel à un promoteur qui financerait et aménagerait le dit-parking en sous-sol, et en surface, dessinerait et réaliserait en son nom les espaces publics du Quai-sur-Meuse et de la place Cockerill. Notons qu'au stade de la rédaction de cette étude, rien ne laisse présager que parmi les membres du comité de sélection réuni par la Ville de Liège pour choisir le candidat investisseur, il y ait l'une ou l'autre personnalité du monde de l'architecture extérieure à l'administration – par exemple, un architecte ou paysagiste enseignant dans une faculté d'architecture, rompu à l'analyse de projets – qui pourrait se porter le garant d'un regard d'expertise, entendons, capable de prendre distance par rapport aux critères de choix purement administratifs ou financiers. En effet, le risque est bien de voir la Ville de Liège accorder la priorité, non pas à la qualité des espaces publics proposés, mais bien au montage financier le plus solide proposé par les candidats privés.

Dans le scénario actuel, avec la disparition du projet global porté par une seule et même équipe de concepteurs, c'est donc une nouvelle fois la qualité du cadre de vie qui va trinquer. Un mois à peine après ce que beaucoup imaginait comme être un véritable changement de cap dans le chef du SPW, voir même le premier jalon d'une véritable politique d'aménagement des rives Liège – qui reposerait sur la mise en œuvre d'une vision globale phasée dans le temps, centrée sur les dimensions paysagères et architecturales – c'est une véritable désillusion. Il faut donc bien constater qu'il n'y a toujours pas, à Liège, de volonté politique formulée en ce sens.

En poursuivant l'analyse, on peut assez aisément mettre en lumière les rapports de force qui vont maintenant se jouer sur le site. Avec la construction du parking souterrain Quai-sur-Meuse, dont le promoteur privé aura également à charge la conception des espaces en surface, on assiste au saucissonnage de l'aménagement des espaces publics du périmètre triangulaire Evêché/Pont des Arches/Grand Poste. La programmation de leur rénovation étant *de facto* morcelée, chaque propriétaire foncier va donc défendre, assez logiquement – en l'absence du rôle d'ensemblier que jouait jusque là les architectes AIUD et 4D – selon ses propres intérêts, chacun dans son coin, sa vision du site.

Ainsi, le promoteur va-t-il réaliser le parking souterrain et donner ordre aux architectes qu'il aura mandaté pour concevoir les espaces en surface, d'optimiser son investissement en regard de ce qui sera son futur plus gros client : le projet commercial et hôtelier de la Grand-Poste. Et il ne faut pas être grand devin pour connaître quelles seront les orientations d'aménagement qu'il privilégiera : un grande place piétonne jusqu'au pied de la Grand Poste – c'est d'ailleurs de cette manière que les architectes attirés du promoteur Berryer ont modélisé les abords du projet en 3D⁵ – et le report définitif de la circulation de transit le long de la Meuse. On assisterait donc, dans cette hypothèse hautement probable, à un retournement de la logique de conception par rapport à celle développée par AIUD et 4D.

3.2. Le processus de construction du projet : un enjeu démocratique et urbanistique en soi

Ce cas de figure illustre très bien le risque encouru par des Partenariats public-privé (PPP) mal ficelés, et dont les autorités liégeoises ne semblent pas bien

⁵ Voir les images en question du projet de la Grand-Poste sur <http://www.altiplan.eu>, rubrique « Projects » et menu « Retail ».

mesurer les enjeux : en déléguant vers le privé la conception des aménagements publics dont elle a la responsabilité sociétale, la Ville de Liège place le promoteur en mesure de faire passer ses propres intérêts devant ceux de la collectivité. Entendons ici : en confiant la conception du Quai-sur-Meuse et de la place Cockerill au futur constructeur du parking, *on sait par avance* que l'aménagement des places en surface sera prioritairement orienté vers les clients du complexe de la Grand Poste⁶. Sans négliger que ce processus de sélection fera plus que vraisemblablement apparaître une proposition architecturale et paysagère consensuelle : le promoteur a besoin de rentabiliser son investissement rapidement, et il est évident qu'il ne prendra pas le risque de s'adjoindre une équipe d'architectes et de paysagistes qui lui concocteraient un projet un tant soit peu sortant de l'ordinaire, dans ses idées et dans sa forme. De jeunes équipes de concepteurs ont d'ailleurs très peu de chance d'être sollicitées par les candidats promoteurs pour ces mêmes raisons : le projet devra rassurer les partenaires publics, pas innover.

On exclut donc à ce stade, de la part du promoteur, une quelconque remise en question de l'option prise par le SPW, celle qui installera dans les prochains mois le trafic de transit en bordure immédiate de la Meuse, le temps « provisoire » de l'aménagement du parking souterrain. Ce ne serait ni dans son intérêt, ni dans celui du SPW. Et l'on voit mal ce dernier remettre en cause des options d'aménagement dont il l'est l'auteur. Le SPW nous a par ailleurs habitués à des réalisations qui témoignent, dans leur conception, de l'unique prise en compte de la circulation automobile, faisant fi de tout autre paramètre. Pour s'en convaincre, il suffit de se rendre aux Quai Timmermans et Vercour qui ont fait l'objet d'une récente rénovation, situé entre le Val Benoît et le stade du Standard, que l'on peut qualifier sans peine d'autoroute urbaine : la qualité de l'aménagement est nulle (éclairage autoroutier, berne centrale en béton, absence de piste cyclable et de promenade piétonne en bord de Meuse, absence de plantations, etc.) confortant les options prises dans les '60 sur le site, et bien que l'on ne puisse nier que les fonctions présentes sur cette artère sont principalement à vocation économique, on est maintenant certain que ce n'est pas avec l'argument de la qualité du cadre de vie que l'agglomération liégeoise va aller chercher des investisseurs privés pour s'y installer.

La rénovation du Boulevard Zénobe Gramme à Herstal, à l'extrémité Nord de Liège et à proximité immédiate du futur site d'accueil pressenti pour l'Exposition internationale de 2017, est un autre cas exemplatif de l'absence d'ambition du SPW : alors que l'espace public disponible était particulièrement propice à la mise en œuvre d'une véritable réflexion architecturale et paysagère au profit des habitations et du fleuve qui le bordent, la logique de circulation automobile a une nouvelle fois ici devancé toutes les autres, avec sa succession de ronds-points, son absence de prise en compte de la circulation cycliste, etc., dans une vision stéréotypée de ce qu'est aujourd'hui l'aménagement du territoire en Europe. Il ne faudra pas non plus chercher du côté du SPW le soutien à la mise en œuvre d'un projet global pour les espaces publics du périmètre Evêché/Pont des Arches/Grand Poste, et de son application à travers un concours d'architecture,

⁶ L'Ordre des architectes en France, qui s'est beaucoup penché sur la question des PPP et de son impact pour la profession architecturale et ses conséquences pour les missions de service public, est éloquent sur le sujet : « Il est de la responsabilité de la puissance publique de veiller à la qualité du service public. Avec les procédures ensemblières type PPP, elle démissionne de ce rôle, puisque ce n'est plus elle qui fait le choix de l'architecte, donc le choix de l'architecture, et qui maîtrise la procédure [...] Dans une procédure PPP, il y a un transfert de la maîtrise d'ouvrage publique à une maîtrise d'ouvrage privée, une société de projet, dont la motivation est de faire un profit maximal. C'est normal. Mais la maîtrise d'œuvre [l'architecte] devient alors prestataire de cette société de projet et l'assiste non plus pour rendre le meilleur service public mais pour lui permettre d'obtenir la meilleure marge. C'est la logique du système ». Denis Dessus, vice-président du Conseil National de l'Ordre des Architectes en France, interrogé dans la revue *L'Architecture d'Aujourd'hui*, septembre-octobre 2010, n° 379, p. 216-217.

qui représenterait ici une réponse adéquate : cela n'a jamais été dans ses habitudes. Nulle chance donc de voir la trémie autoroutière sous le pied du pont Kennedy – deux fois trois bandes de circulation, dont deux sont réellement utilisées – être remise en question, comme celles du projet porté en amont par l'association Greisch, Canevas, Atelier du Sart-Tilman, Transitec et Michel Corajoud.

3.3. Pour une vision globale de l'intérêt général : des exemples à l'étranger

Enfin, pour clôturer cette analyse, pour les raisons déjà énoncées précédemment et parce que la Ville de Liège est à la base de la dissolution du schéma directeur du quartier, il est aujourd'hui impossible d'anticiper le processus d'aménagement dont elle prônera ensuite la mise en œuvre, pour rénover la place du XX août – tiendra-t-elle compte de l'opportunité que représente l'ouverture du Théâtre de la Place en 2012 pour achever les travaux ? – mais aussi pour adapter les rues Charles Magnette et des Croisiers. Il est peu dire que c'est regrettable : différentes infrastructures vont donc être réalisées sans qu'aucun intervenant n'ait une vision globale de la situation.

Nous plaidons dès lors pour que quelques préoccupations élémentaires soient dès à présent au cœur du débat. Afin d'ouvrir le propos à une dimension européenne dans laquelle Liège entend aujourd'hui se situer, celles-ci seront illustrées par des exemples de réappropriation de rives fluviales à Bordeaux et Madrid, et dont on peut incontestablement trouver matière à s'inspirer pour Liège.

Avant toute chose, une vision globale est nécessaire pour l'ensemble des rives de Liège. Tant sur les quais de la rive gauche de la Meuse entre le Val-Benoît et Coronmeuse, que sur certains tronçons de la rive droite non encore aménagés, sur les rives de l'Ourthe et de la Vesdre, et bien entendu, sur les rives de la Dérivation. Réaliser en rive gauche un aménagement de grande qualité entre le Pont de Fragnée et l'Evêché puis bâcler la réalisation de la partie la plus centrale des quais n'a pas beaucoup de sens. Bien sûr, tout ne pourra pas être réalisé en une seule phase, mais il est nécessaire de définir une stratégie territoriale d'ensemble, qui sera progressivement déclinée lors des différents aménagements à venir⁷.

Pour y parvenir, une prise de conscience politique des enjeux de la réappropriation des rives fluviales à Liège est impérative. Il est nécessaire que nos élus se saisissent d'une position claire sur le sujet, que l'on pourrait formuler ainsi : « l'accessibilité aux voies d'eau qui traversent Liège, dont les habitants sont aujourd'hui largement privés depuis la priorité donnée au tout-à-la-voiture dans les années '60, est un facteur clé de l'amélioration de la qualité de vie à Liège et de l'épanouissement de ses citoyens. La mise en œuvre d'une politique concertée avec tous les acteurs publics concernés – en particulier avec l'un des plus importants propriétaires fonciers qu'est le SPW – couplée à l'application de processus innovants comme le concours d'architecture, est le moyen le plus sûr d'y arriver ». Outre la conviction profonde qu'une telle sortie politique relèverait de la pertinence élémentaire pour une ville qui souhaite maintenir et développer sa population urbaine à travers l'argument de la qualité du cadre de vie, le collège des Bourgmestre et Echevins aurait par ailleurs tout intérêt à se prononcer sur le sujet, au moment où Liège se prépare à déposer, en 2012, une

⁷ Y compris lors des travaux d'installation du tram sur les quais St Léonard et de Coronmeuse, s'il doit se confirmer que le tram passera par là – urbAgora restant pour sa part favorable au passage du tram à l'intérieur du quartier St Léonard, ce qui n'empêche pas de plaider par ailleurs pour un réaménagement des quais dans un sens beaucoup plus urbain.

candidature pour l'accueil de l'Exposition internationale de 2017. Car si tout le monde reconnaît la Meuse et ses affluents comme l'un des facteurs clés de l'histoire et du développement de la cité – la raison même de sa création il y a plus de mille ans –, il serait opportun que celui-ci soit à nouveau le moteur du bien-être de ses habitants, en dehors des seuls aspects économiques et de transport auquel nos pouvoirs publics (Port autonome de Liège, SPW, etc.) l'ont cantonné aujourd'hui.

Si la candidature à l'Exposition se profile comme une opportunité pour fédérer les acteurs publics de l'agglomération liégeoise, alors il est indispensable de la saisir pour lancer le grand chantier de la réappropriation des rives de la ville. Le Secrétaire général du Bureau international des expositions (en charge de la désignation de la ville lauréate), Vicente Gonzalez Loscertales, n'a-t-il pas souligné, en visite dans la cité ardente, que la candidature liégeoise devait « s'intégrer dans le plan de développement stratégique de la Ville »⁸, un plan global dont on peine aujourd'hui à visualiser les contours, en dehors de la métamorphose annoncée du site de Coronmeuse en cas de sélection pour 2017 ?

A titre de comparaison, il est intéressant de rappeler que la municipalité de Bordeaux a fondé sa politique de rénovation urbaine sur la conjonction de deux projets à très large échelle, l'implantation du tramway et la réhabilitation des rives de la Garonne. Ces deux projets, aujourd'hui achevés, tous deux ayant fait l'objet de concours d'architecture, ont servi à charpenter le discours de son maire – confronté durant de nombreuses années à une désaffectation des habitants du centre-ville au profit des campagnes, comme à Liège : si chaque habitant est libre de quitter la ville pour s'installer à la campagne, il est par contre de la responsabilité de la municipalité de tout mettre en œuvre pour convaincre que la ville lui offrira un cadre de vie tout aussi qualitatif que celui que lui renvoie l'image de la campagne.



Bordeaux, les quais de la Garonne pendant les travaux de réaménagement, alors monopolisés par le parage et la circulation automobile. Crédit image : <http://corajoudmichel.nerim.net>



Bordeaux, le projet réaménagement des quais de la Garonne tel qu'il a été réalisé, dédié au confort des habitants et des usagers lents. Au centre, le « miroir d'eau » devant la place de la Bourse, et de part et d'autres les jardins latéraux. Crédit image : <http://corajoudmichel.nerim.net>

⁸ Le Soir, édition Liège, mercredi 10 mars 2010, p. 19.



Bordeaux, les quais de la Garonne, détail des plantations des jardins latéraux face à la place de la Bourse. Crédit image : <http://aricia-blog.blogspot.com/2010/09/bordeaux.html>



Bordeaux, le tram longe partiellement les quais de la Garonne. Crédit image : urbAgora, 2008.

À Madrid, l'aménagement des abords du Rio Manzanares – l'unique cours d'eau traversant la capitale espagnole – constitue sans aucun doute l'une des mutations urbaines les plus extraordinaires aujourd'hui visibles en Europe, tant par ses ambitions que par le soin apporté au processus de mise en œuvre, la rapidité de son exécution et au final, la qualité de sa réalisation. Initié en 2003 par le Département du développement urbain de la municipalité, actuellement en cours d'achèvement (2012), ce projet est décliné en trois phases : la première, intitulée « Calle 30 » et menée de septembre 2004 à avril 2007, a enfié sous les quais, au moyen de tunnels (dont le plus long au monde créé en milieu urbain), la rocade routière M-30 qui bardait les berges fluviales depuis les années '70, constituant une véritable barrière entre centre et les quartiers périphériques de la ville ; le financement de cet enfouissement a fait l'objet d'un partenariat public-privé, à travers la constitution d'une compagnie privée d'initiative publique (celle-ci est aujourd'hui sollicitée pour son expertise en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis et dans les pays d'Europe orientale)⁹.



Madrid, Puente del Rey avant l'aménagement du Madrid Río (zone Nord), 2005. Les quais sont monopolisés par la circulation automobile et d'importants ouvrages d'art qui lui sont dédiés ; une situation comparable à celle que l'on connaît à Liège sur les rives fluviales. Crédit image : <http://www.madrid.es/>

La deuxième phase, appelée « Madrid Río » a débuté en 2007 et sera achevée en 2011-2012 ; elle concerne l'aménagement des quais libérés de toute circulation de transit (seule la circulation locale est maintenue en surface), ainsi que l'ensemble des rues et espaces publics qui sont en connexion avec les rives – cela mérite d'être souligné. Ce vaste plan d'aménagement a pour objectif principal d'améliorer la qualité du cadre de vie des habitants et il est revendiqué comme tel de la part des pouvoirs publics madrilènes¹⁰. Plusieurs axes de travail ont été déterminés, et leurs finalités sont très concrètes : rendre l'accessibilité entière des berges aux usagers lents (42 km de cheminements piétons et 30 km de pistes cyclables créés, 11 nouvelles passerelles cyclo-pédestres construites au-dessus du Rio, « promenade des pins » aménagé sur les quais d'une largeur de 25 m et sur une longueur de 6 km agrémentée d'aires de repos et de jeux pour enfants, etc.) ; rapprocher les quartiers périphériques du centre grâce à l'aménagement de ces espaces publics propices à la rencontre ; créer un corridor écologique linéaire de 10,2 km (au moyen de la plantation de 25.000 arbres s'ajoutant au 5.000 existants, de la création d'un parc de 25 ha, etc.) ; améliorer la qualité



Madrid, Puente del Rey après l'aménagement du Madrid Río, partiellement en travaux sur l'une des deux rives (zone Nord), 2010. La circulation automobile est enfouie sous les quais, dégageant en surface la création de vastes espaces publics dédiés aux usagers lents (piétons, vélos, etc.), appropriables par les habitants des quartiers voisins. La circulation automobile est conservée en surface pour la desserte locale. Crédit image : http://www.madrid.es

⁹ http://www.nyc.gov/html/unccp/gprb/downloads/pdf/Madrid_MadridRioProject.pdf ; http://www.roadtraffic-technology.com/projects/m30_madrid/

¹⁰ <http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/El-Ayuntamiento/Urbanismo-e-Infraestructuras/MadridRio?vgnextfmt=default&vgnextoid=5acc7f0917afc110VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnextchannel=8dba171c30036010VgnVCM100000dc0ca8c0RCRD> ; <http://www.esmadrid.com/fr/portal.do?IDM=653&NM=3&TR=C&IDR=1804>

sanitaire de l'eau et de l'air, cette dernière passant par le traitement des gaz d'échappement automobiles au moment de leur extraction des tunnels ; et enfin, pour ce qui s'apparente comme un véritable programme de santé public, la construction d'une multitude d'équipements sportifs et de loisirs (circuits de remise en forme le long des cheminements piétons, 7 terrains de padel et 1 de tennis, 1 circuit BMX, 1 mur d'escalade, une piste de rollerskate et une autre de skateboard, 3 terrains de foot et une zone de kayak...). À la fin de cette phase de travaux – réalisée seulement en 5 ans –, ce seront 694 ha qui auront été rendu aux habitants (dont la population en relation directe avec les travaux est estimée à 270.000 personnes), pour un investissement de 485 millions d'euros. La phase 3 visera, après 2012, à renforcer la présence d'équipements publics de proximité dans les quartiers proches du Rio.



Madrid Río, Pasarela Y (Zone centrale), 2010. 11 nouvelles passerelles cyclo-pédestres ont été créées. En bas à droite de l'image, on distingue l'une des entrées du tunnel automobile sous les quais. Crédit image : <http://www.madrid.es>



Madrid, vue de l'extrémité Sud de la "promenade des pins" sur les quais, qui s'étale sur 25 m de large et 6 km de long, et sous laquelle la circulation automobile est enterrée. Au loin, on distingue le Puente artístico San Zacarías, qui relie la rive au Centre d'art contemporain Matadero. Crédit image : urbAgora, 2010.

Le coût du projet est à mettre en relation avec le statut de la capitale espagnole, ville la plus peuplée du pays (3,5 millions d'habitants) et l'une des plus polluées (gaz d'échappement) ; il faut y voir également l'illustration de la longue pratique qu'entretiennent les pouvoirs publics espagnols avec l'innovation dans le domaine de l'aménagement du territoire, en particulier pour les dimensions infrastructurelles, paysagères et architecturales. Il n'empêche, toutes proportions gardées avec la taille de Liège, le projet madrilène a démarré sur base de constats qui sont en tous points identiques à ceux que l'on peut observer ici – des quais entièrement dévolus à l'automobile, avec son lot d'important ouvrages d'art (trémies, tunnels, ponts routiers, etc.) – et les solutions

mises en œuvre en Espagne apportent sans aucun doute de l'eau au moulin de la définition d'une stratégie territoriale de reconquête des rives fluviales liégeoises.

Outre l'étape préalable de l'engagement politique évoqué précédemment, cette stratégie territoriale peut être esquissée dès à présent dans les grandes lignes : d'abord, une première analyse de la situation actuelle serait nécessaire pour permettre de dégager les zones concernées par ce vaste projet de réaménagement. De manière assez schématique, on peut facilement supposer qu'il exclurait les rives qui ont fait l'objet ces dernières années d'un aménagement *qualitatif* – soit la rive droite de la Meuse (à l'exception du Quai Van Hoegaarden et de la trémie inutilisée qui le relie au Quai Van Beneden) et les rives du canal de l'Ourthe¹¹ – et celles dont est aujourd'hui planifié la réalisation – soit, sur la rive gauche, le projet Quai de Rome/Avenue Blondin/Boulevard Frère Urban jusqu'à l'Evêché. Il ne serait pas idiot d'étendre cet état des lieux aux communes de l'agglomération liégeoise traversées par des cours d'eau : Seraing, Herstal et Chaudfontaine.



Madrid, l'une des nombreuses aires de jeu réalisées sur la "promenade des pins", dont la conception a été intégrée dans le projet global d'aménagement paysager du Madrid Río. Crédit image : urbAgora, 2010.



Madrid, Pasarela junto al Puente de la Princesa (zone Sud), 2010. L'une des grandes qualités du projet est d'avoir inclus dans le réaménagement des quais, les rues et les espaces publics voisins. Crédit image : <http://www.madrid.es>

¹¹ La rive droite de la Meuse, entre le Parc de la Boverie au Sud et le Pont Atals au Nord a fait l'objet il y a une vingtaine d'années d'aménagements qualitatifs dans le cadre de « Liège retrouve son fleuve », mené alors par le MET, et sur base d'une étude du CRAU, et auquel s'est adjoint ensuite les travaux d'installation du RAVeL. La rive gauche a fait objet d'étude, aujourd'hui obsolète. Référence XXX Nous ne considérons pas que le quai mativa ou quai batte = qualité !

Ensuite, sur base des zones définies, il conviendrait de déterminer les tronçons qui nécessiteraient de lourds travaux infrastructurels, comme l'enfouissement de voiries ; le choix de ces tronçons tiendrait compte de plusieurs paramètres : l'étroitesse du quai qui ne permet pas d'accorder la priorité aux usagers lents aux côtés des circulations locales et de transit (on pense à plusieurs quais de la Dérivation et certaines zones de la rive gauche de la Meuse) ; la présence d'un capital paysager significatif sur le quai, et dont le maintien serait préconisé (par exemple, des allées d'arbres remarquables) ; la présence d'infrastructures existantes qui pourraient être utilisées dans le cadre d'un enfouissement (trémies, tunnels abandonnés du métro, etc.) ; enfin, l'opportunité que représente le développement de projets publics ou privés le long du quai (nouveaux quartiers, dynamique de rénovation urbaine, etc.).

Signalons qu'à ce stade, le seul coût imputable à l'accomplissement de la stratégie territoriale des rives fluviales serait la mobilisation de la « matière grise » des agents de Service public actifs dans l'aménagement du territoire (SPW, Ville de Liège, etc.).

La commande d'une étude de faisabilité devrait alors suivre, pour déterminer les techniques à mettre en œuvre et leurs coûts. Et à la lumière de ces résultats, il reviendrait à nos élus d'arbitrer les travaux à réaliser, en regard du financement qui pourrait être dégagé pour sa mise en œuvre – notons simplement que jusqu'il y a peu, de nombreux responsables politiques arrivaient assez facilement à se fédérer pour réunir les 400 millions nécessaires afin de construire une autoroute en pleine campagne (CHB), avec pour conséquence une dégradation notable de la qualité du cadre de vie à contrario d'un projet comme celui-ci – et en tenant compte des lignes de force de l'aménagement du territoire à Liège et en Wallonie¹². Une fois les décisions prises et le phasage des travaux précisé, il conviendrait de réaliser un concours d'architecture, associant les compétences d'un paysagiste, de designers pour le mobilier urbain et l'activation d'une politique d'intégration d'art public ; il s'agit de la façon la plus adéquate pour faire émerger les projets d'aménagement porteurs d'avenir pour les habitants de Liège¹³. Et une fois les auteurs de projet choisis et les travaux infrastructurels lourds entamés, un large processus de participation serait entamé, de manière à ajuster au mieux les plans d'aménagement grâce à « l'expertise du quotidien » que les habitants détiennent à côtoyer quotidiennement leur environnement.

3.4. Propositions alternatives pour l'aménagement du Quai-sur-Meuse

En ce qui concerne l'aménagement proprement dit du Quai-sur-Meuse, qui représente ici l'illustration de ce que pourrait être l'une des phases de la stratégie territoriale appelée de nos vœux, une chose nous semble évidente et on l'a évoquée précédemment : les autorités publiques et politiques doivent se prononcer sur la nécessité pour **recréer un lien entre le quartier et le fleuve**, lien aujourd'hui complètement coupé (on rappellera au passage que le quartier s'est développé, depuis fort longtemps, autour de l'activité portuaire). Dans ce cas, la manière d'y parvenir peut et doit être discutée, en tenant compte des paramètres suivants.

¹² *Déclaration de politique régionale wallonne 2009-2014 ; Politique d'aménagement du territoire pour le 21^{ème} siècle, Lignes de force*, édité par le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, 2010.

¹³ « Tram de Liège : il faut organiser un concours d'architecture... », communiqué d'urbAgora, 22 octobre 2010. Disponible à l'adresse : <http://urbagora.be/interventions/communiqués/tram-de-liege-il-faut-organiser-un.html>

L'option la moins coûteuse à mettre en œuvre consiste à réduire fortement la place allouée au trafic automobile : réduire celui-ci à une seule bande de circulation dans chaque sens, ralentir la vitesse à 30 km/h à hauteur de la Grand-Poste pour permettre le franchissement sans danger du flux automobile par les piétons, réaliser des aménagements incitant au respect de cette vitesse et favorisant la place des autres usagers, etc. En faisant passer la circulation le long des immeubles, on dégagerait un vaste espace public et paysager en bord de Meuse, connecté sur la passerelle. Bien sûr, un tel aménagement entraînera une modification conséquente des usages de l'hyper-centre, mais il serait en cohérence avec la politique de mobilité menée par ailleurs : si l'on envisage de construire un tram à Liège, c'est notamment pour opérer un transfert modal de la voiture vers le transport public, ce qui devrait contribuer à une réduction de la pression automobile sur le centre. Si cette proposition peut paraître utopique en l'état actuel du trafic, elle prend au sérieux les échéances inévitables que constituent nos engagements en matière de réduction des gaz à effet de serre (qui impliqueront nécessairement de réduire la circulation automobile) et l'épuisement des ressources en matières premières (que ce soit le pétrole qui fait avancer les voitures d'aujourd'hui ou le lithium qui servira de batterie à celles de demain).

La seconde option – dans l'optique de dégager un espace public piéton sur le Quai-sur-Meuse – est la construction d'un tunnel. Une telle proposition est extrêmement lourde de conséquences (coût important, effet paysager très négatif des rampes d'entrée et de sortie, effet d'appel sur le trafic,...) et n'entre pas *a priori* dans la palette ordinaire que nous voudrions voir utiliser par les aménageurs urbains *au cas par cas*. La proposition est néanmoins tout autre si elle s'inscrit dans une stratégie territoriale d'ensemble. Et dans ce cadre, les circonstances très particulières (hyper-centralité du quartier, étroitesse du quai, « effet tunnel » créé par la vallée et concentrant le trafic sur un faible nombre d'itinéraires,...) nous incitent à l'envisager comme une possibilité à nécessairement étudier.

Ce tunnel, dont la possibilité a déjà été évoquée à plusieurs reprises par différents intervenants, ne pourrait cependant pas être construit n'importe comment. Il serait notamment inacceptable qu'il facilite l'accès à l'hyper-centre : il devrait donc être relativement long, pour traverser les quartiers les plus centraux sans permettre d'y accéder (un tunnel qui déboucherait sur le rondpoint de la Goffe, au contraire, accroîtrait la pression sur la rue de la Cité et la rue Léopold). Tel que nous l'imaginons, ce tunnel serait donc situé entre le Pont Kennedy (en utilisant la trémie existante) et le Pont Maghin (en utilisant la trémie abandonnée du métro et en déplaçant son entrée vers le Nord) et ne compterait aucune sortie intermédiaire, ce qui y fluidifierait par ailleurs la circulation ; son extension sous le quai Saint-Léonard devrait également faire l'objet de l'étude de faisabilité – il y a là l'opportunité de rendre à l'un des quartiers les plus peuplés de Liège, l'un des plus dynamiques dans la rénovation urbaine (ZIP/QI), son accès au fleuve. Son gabarit devrait rester limité : une bande dans chaque sens, de façon à ne pas créer un effet d'appel par rapport à la situation existante. Captant le trafic de transit¹⁴, il autoriserait, en libérant les quais de celui-ci, les aménagements les plus ambitieux en surface, intégrant les places et les rues du périmètre triangulaire Evêché/Pont des Arches/Grand-Poste, et bien sûr, la réalisation d'un vaste espace public libéré de toute voiture sur le Quai-sur-Meuse,

¹⁴ On sait que la mobilité à Liège se caractérise notamment par un trafic « de fond de vallée » pouvant difficilement être dévié vers le réseau autoroutier (ce qui est une des raisons pour lesquelles l'autoroute « CHB », si elle devait être construite, ne résoudrait en rien les problèmes de mobilité liégeois). Et il n'est pas nécessairement souhaitable de dévier ce trafic vers d'autres itinéraires où il créerait d'autres problèmes. Il est notamment clair que la Dérivation subit déjà suffisamment de nuisances liées à la circulation pour qu'on n'en ajoute pas. Il n'est pas non plus souhaitable que le trafic percole – plus encore qu'aujourd'hui – à l'intérieur des quartiers où il créerait des nuisances plus importantes.

mais aussi la piétonisation d'une grande partie des Quais de la Batte et de Maastricht, en lien avec la Cité administrative de la Ville, avec le Grand Curtius et avec l'esplanade Saint-Léonard. Il va sans dire qu'avec une telle proposition, c'est l'ensemble du cœur historique de la cité qui retrouverait le lien avec le fleuve, en offrant à tous ses usagers un exceptionnel cadre de vie. Comme proposition d'avenir pour Liège, pour changer « l'image de la ville » au quelle nos élus accordent tant d'importance, on peut difficilement rêver mieux.

Dans tous les cas, répétons-le, le cap doit être résolument mis sur l'amélioration de la qualité des espaces publics, la création d'une continuité urbaine entre le quartier « Cathédrale-Nord » et le fleuve, la diminution de la pression automobile sur le quartier, toutes options auxquelles le projet présenté par le SPW n'apporte pas dans l'état actuel de la proposition qui fait l'objet d'un permis d'urbanisme – et c'est peu de le dire – de réponse satisfaisante.

4. Mettre en place une politique de stationnement intégrée

Il semble toutefois souhaitable, dès lors qu'on touche aux quais, de s'intéresser aussi à la manière dont fonctionne le quartier qu'ils bordent.

Sur le plan de la mobilité, on peut d'abord relever que l'accessibilité du quartier Cathédrale Nord en transports en commun est exceptionnelle : voisinage immédiat de toutes les (actuelles) gares de bus du centre-ville (Saint-Lambert, Léopold, République française et Opéra) ; proximité de la gare du Palais ; demain, très bonne desserte en tram (arrêt Place Saint-Lambert et arrêt probable à hauteur du carrefour Léopold/Cathédrale ou au pied du Pont des Arches dans l'hypothèse d'une seconde ligne).

Il en va de même de l'accessibilité cycliste, vu notamment le caractère extrêmement central du quartier et la présence de la passerelle Saucy (menant au Ravel Meuse)¹⁵. Cette position privilégiée ne se traduit cependant quasiment pas dans l'aménagement public. On ne recense aucun parking sécurisé pour les vélos et aucune piste cyclable. Seuls quelques SUL (rue Cathédrale, notamment, mais pas rue de la Régence, par exemple) témoignent d'une (relative) préoccupation pour le sujet.

Paradoxalement, ces atouts sur le plan de la mobilité alternative n'ont guère entravé de développement de la mobilité automobile : une offre de stationnement extrêmement importante dans le quartier – Saint-Denis (820 places), Place Cockerill, Quai sur Meuse, Place du XX Août – et les abords immédiats – Opéra (300 places), Saint-Lambert (500 places), Magnette (481 places), Saint-Paul (400 places),... – génère un effet d'appel considérable sur le trafic automobile. En résulte une présence excessive des voitures dans l'étroit réseau viaire du quartier, de toute évidence non adapté à cet envahissement.

Il semble donc souhaitable d'**opérer dès à présent une réduction progressive de l'offre de stationnement automobile dans le quartier**, qui pourra être compensée par une amélioration des facilités cyclistes (outre le développement d'espaces de parking sécurisés pour les vélos, pointons notamment la nécessaire création d'un itinéraire cyclable menant de la place Saint-Lambert vers la passerelle Saucy) et par l'amélioration des conditions de déplacement des piétons (nouveaux piétonniers, propreté et éclairage,...).

¹⁵ On notera aussi la présence dans le quartier de la Maison des Cyclistes (rue de Gueldre), même si celle-ci va prochainement déménager aux Guillemins.

Surtout, la mise en place du tram – et des parkings-relais dont il s'accompagnera – devrait pouvoir justifier une réduction significative de l'offre de stationnement dans l'hyper-centre. Loin de ce type de réflexions – et à rebours complet de la politique de stationnement qu'elle mène par ailleurs – la Ville de Liège¹⁶ est aujourd'hui engagée dans des mesures d'accroissement de l'offre de stationnement au centre-ville – en particulier, comme mentionné plus haut, la concession d'un parking souterrain devant le Grand-Poste. Pire : le Collège cherche ouvertement à réduire le coût du stationnement au centre, qu'il présente, de manière pour le moins surprenante, comme une mesure « sociale » (alors même que Liège détient un record quasi-européen dans la part modale de la voiture (près de 80 %), que 40 % de la population liégeoise n'a pas de voiture et qu'aucun parking relais n'est fonctionnel à ce jour).

Au contraire de cette improvisation, une approche intégrée de la question du stationnement devrait à notre sens être discutée préalablement à toute décision concernant l'aménagement de l'espace public. À nos yeux, la construction du parking souterrain de la Grand-Poste n'est acceptable que si elle permet de déplacer l'offre de stationnement actuellement située au cœur de l'hyper-centre vers le périmètre de celui-ci. Nous faisons donc la proposition suivante : que la réalisation d'un parking souterrain sous le Quai-sur-Meuse soit conditionnée à la fermeture du parking Saint-Denis (820 places), ainsi qu'éventuellement du parking Magnette (481 places), tout proches. Autrement dit : **la réalisation d'un nouveau parking n'est acceptable que si elle s'inscrit dans une réduction globale du nombre de places de stationnement dans l'hyper-centre**, en cohérence avec toutes les études de mobilité et les projets de développement du transport en commun structurant.

Pourquoi remplacer un parking par un autre ? Deux raisons sérieuses plaident en ce sens. D'une part, remplacer un parking en élévation par un parking souterrain, c'est libérer de l'espace pour du logement ou d'autres fonctions urbaines nobles. Et l'espace actuellement occupé par le parking Saint-Denis pour utilement servir à d'autres fonctions, ainsi que nous l'exposons plus bas. D'autre part, remplacer un parking situé en plein cœur du quartier par un parking directement branché sur une voie de transit, c'est débarrasser le quartier d'un trafic automobile aussi envahissant qu'inutile (et permettre l'extension du piétonnier). Le cas échéant, le nouveau parking pourrait même être directement branché sur (et uniquement accessible par) le tunnel (ainsi que l'avait proposé Pierre Berryer il y a quelques années). On notera encore que la possibilité de réaliser le tunnel évoqué au point précédent est liée à celle du parking, dans la mesure où les excavations et autres travaux d'étanchéité réalisés pour celui-ci pourraient bénéficier à celui-là, du moins sur une partie de son parcours.

¹⁶ Même si elle a – fort heureusement – abandonné l'idée de prendre en charge elle-même – via une régie communale – la construction de ce parking.

5. Investir l'espace public

Le quartier se signale aussi par la pauvreté de ses espaces publics : les quais de Meuse, en particulier, sont entièrement « mangés » par l'automobile, de même que les places Cockerill et du XX Août, les espaces intérieurs au quartier ne se portant guère mieux à l'exception de la place Saint-Etienne.

Ce constat est particulièrement frappant en ce qui concerne les espaces verts, dont le périmètre étudié est tout simplement dépourvu à l'heure actuelle, à la seule exception du cloître de Saint-Denis, non accessible au public. Même les arbres sont en nombre particulièrement congru : on en compte à peine quelques dizaines : une vingtaine sur la place de la République française, une dizaine sur la place Saint-Etienne, quatre autour de l'église Saint-Denis, deux sur la place du XX Août, quelques-uns à l'intérieur du site de l'université, un au carrefour Chéravoie / Quai-sur-Meuse et cinq le long du quai, à hauteur de la passerelle. Et c'est tout ! Les intérieurs d'îlots sont significativement réduits et dépourvus de verdure. On ne compte aucune toiture végétalisée dans le quartier et très peu de toitures aménagées en terrasses.

Il n'y a là aucune fatalité et les possibilités sont nombreuses de développer des espaces publics de qualité.

– La nouvelle **Place Saint-Etienne** apparaît comme le principal lieu de centralité du quartier. Située à un jet de pierre de la place Saint-Lambert et de son futur arrêt de tram, entièrement piétonne, elle offre de nombreuses possibilités de développement d'activités sociales et de loisir. Nous relevons notamment les propositions ou expériences suivantes, mutuellement compatibles, qui méritent d'être soutenues et développées. Primo, l'idée d'en faire une « **Place aux enfants** », projet défendu en son temps par Veronica Cremasco (Ecolo) lorsqu'elle était conseillère communale. Secundo, l'utilisation, une fois par an, de la place (et de son mur aveugle) pour l'organisation d'une « **Nuit du court-métrage** » par l'asbl Promuséa, pourrait inciter à l'installation d'une cabine de projection et d'un écran permanents (l'écran cachant de surcroît le mur aveugle) et l'organisation régulière de projections en plein air. Tertio, l'initiative « **Place aux livres** », amenant des bouquinistes sur la place deux samedis par mois pendant la belle saison, doit aussi être soulignée, pérennisée et éventuellement développée.

– Avec l'arrivée du tram (qui entraînera la réorganisation complète du réseau de bus, du moins dans l'hypothèse où un réseau de tram serait construit), la **place de la République française** devrait voir la disparition de l'actuelle gare des bus. Il y a là une opportunité à saisir pour développer un parc public (dont les arbres sont déjà plantés). Il faudra toutefois tenir compte de certaines contraintes (dont l'accès des véhicules au point de chargement/déchargement des Galeries Saint-Lambert).

– **La généralisation du piétonnier dans le quartier St Denis**, qui sera rendue possible par la fermeture du parking St Denis. Sont concernées : la place Saint-Denis et les rues de la Madeleine, Souverain-Point, Jamin Saint-Roch, De Gueldre, Donceel et Sainte-Aldegonde,... Cet élargissement du piétonnier pourrait également se prolonger rue de l'Etuve, pour relier les places Saint-Lambert, Saint-Etienne et Saint-Denis à l'université.

– Dans la foulée, la **place Cockerill** pourrait être rendue intégralement piétonne, constituant l'agora qui manque à l'université, espace utilisable pour la vie étudiante, mais aussi pour d'autres activités publiques de l'université. Cette potentialité deviendra envisageable dès lors que le trafic sera mis à double sens sur le Quai Roosevelt. Selon les hypothèses, on pourrait conserver une simple voie permettant aux véhicules venant de la place du XX Août de rejoindre la rue

de la Régence (formant donc une boucle avec la rue Cathédrale et la rue de l'Université).

– De manière plus générale, la question de l'insertion urbanistique dans le quartier du très monolithique ensemble de l'université constitue un sujet en soi. Nous nous contentons, en l'état actuel de notre réflexion à renvoyer vers le travail publié par l'ISALL en 2009¹⁷ qui formule des propositions visant à créer **des cheminements piétons à l'intérieur du complexe de l'université**, place du XX Août. Plus précisément, relevons : 1) démolir deux morceaux d'ailes pour ouvrir une circulation publique à travers le bloc de l'université, depuis la place du XX Août vers le quai Roosevelt et la passerelle, dans l'axe de la rue des Clarisses ; 2) démolir la chaufferie de l'université (même si le coût rédhibitoire à ce jour) pour ouvrir l'université sur le Quai-sur-Meuse et créer un accès direct vers la passerelle ; 3) créer une circulation piétonne reliant les cours intérieures de l'université et la place Cockerill, dans l'axe parallèle à la place du XX Août.

– Ces mêmes auteurs formulent également la proposition de dégager **une placette à l'arrière de la Grand-Poste**.

– Le **Quai-sur-Meuse** (que l'hypothèse d'enfouissement des voiries soit retenue ou pas) pourrait se transformer en parc bordant le fleuve.

– Enfin, l'espace (très conséquent) actuellement occupé par le parking Saint-Denis pourrait, s'il est requalifié en logements, prévoir des espaces verts semi-publics en toiture et/ou en intérieur d'îlot.

¹⁷ Boutemadjia A., Donneau J.C., Sterkendries J. (sldd.), « Atelier d'architecture 1ère maîtrise, rapport d'une expérience pédagogique 08/09 », ISALL, 2009.

6. Envisager l'implantation du musée Simenon

Le projet, aujourd'hui sur la table, de bâtir à Liège un grand musée consacré à celui qui est peut-être le plus connu des Liégeois (mais qui ne fut pas que liégeois, loin s'en faut) – Georges Simenon – est une opportunité et une chance pour la ville. Si le site du parking de l'Héliport, en bord de Meuse, a été évoqué par ses promoteurs, nous pensons que ce musée serait mieux placé dans le centre-ville, et plus particulièrement en « Cathédrale Nord » pour diverses raisons.

– La centralité du quartier offre une excellente accessibilité en transports public tout en offrant des possibilités pour d'autres modes de transports, notamment les cars, auxquels de l'espace pourrait être réservé sur la place du commissaire Maigret (!) dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus.

– Le choix de Cathédrale Nord contribuerait à équilibrer la localisation des institutions muséales liégeoises (actuellement concentrées dans le cœur historique d'une part, et autour du pôle « Boverie » d'autre part).

– Il permettrait de suppléer partiellement à la regrettable absence d'infrastructures culturelles (à l'exception de l'Archéoforum) autour de la place Saint-Lambert¹⁸.

– Le quartier a besoin de locomotives autres que purement commerciales comme aujourd'hui pour vivre.

– Simenon est né rue Léopold.

Plusieurs possibilités existent, qui devront être étudiées. Le site de l'explosion de la rue Léopold nous semble cependant particulièrement intéressant. Outre la visibilité des lieux, et les importants volumes qui sont disponibles (les immeubles voisins devant être compris dans le périmètre), il y aurait quelque chose d'heureux à ce que ce lieu soit affecté à une telle fonction.

¹⁸ On notera au passif des occasions manquées que le chœur Saint-Lambert, remarquable espace culturel ayant abrité des concerts, expositions, conférences ou pièces de théâtre,... longtemps laissé à l'abandon par les gestionnaires de l'îlot Saint-Michel va devenir... une piste d'apprentissage au code de la route.

7. Accepter la présence la prostitution dans le quartier

La prostitution constitue l'une des caractéristiques majeures du quartier « Cathédrale Nord ». Pour nous, cette présence de longue date constitue un élément du paysage et de l'histoire humaine de notre ville. Le fait que notre région compte des associations et services sociaux et communautaires dont la réflexivité et le travail de terrain en lien avec le phénomène sont connus et reconnus de longue date (localement mais également hors de nos frontières) est loin d'être dû au hasard. Nous constatons cependant que la réalité du travail du sexe reste dans le chef des pouvoirs communaux trop souvent appréhendée sous l'angle de croisades morales « contre la prostitution » quand il ne s'agit pas de la mise en avant de corrélations teintées de préjugés entre prostitution et toxicomanie, hausse de la criminalité de rue, paupérisation du voisinage. Dans notre analyse – plaçant les travailleuses du sexe comme pouvant s'emparer de



Anvers, « villa tinto ». Source : Ville d'Anvers.

revendications du droit à la ville au même titre que les autres habitants et travailleurs de l'agglomération – nous souhaitons donc distinguer phénomène de la prostitution et bilan des politiques menées en la matière par les autorités communales.

A) L'on observe malheureusement dans le débat public un nivellement et une occultation du vécu des principales intéressées débouchant sur des discours s'appuyant tantôt sur une criminalisation tantôt sur

victimisation hors sol des prostitué-es. Dès lors, nous **plaidons pour l'arrêt de la stigmatisation de l'échange de services sexuels et une reconnaissance progressive du statut de travailleur/travailleuse du sexe, dès lors sujet de droits sociaux et urbains.** Derrière le terme de « prostitution » se profile une diversité de pratiques et de parcours de vie. Il convient selon nous de favoriser un débat public sobre associant les intéressés afin de produire des données là où perdurent les caricatures. L'ASBL Espace P mise sur pied en 2009 regroupant les associations actives en la matière et composée d'un représentant de chaque parti a pu constituer un jalon intéressant de réflexion concernant les opportunités d'ouverture d'un Eros-Center sur le modèle anversoïse. Ce type de structure pourra répondre à certaines catégories de travailleuses du sexe. Ce travail va dans le bon sens et gagnerait à explorer d'autres typologies de structures permettant une réduction des risques pour les prostituées.

1. Considérant que l'échange de services sexuels contre de l'argent n'est pas un acte répréhensible, nous appuyons la liberté des prostituées à définir les conditions dans lesquelles elles travaillent. Nous ne nions pas qu'il puisse y avoir des abus de pouvoir et de la violence au sein de l'industrie du sexe – comme nous pouvons constater de la violence et des abus de pouvoir dans n'importe quel milieu de travail, avec la circonstance aggravante, dans le cas de la prostitution, de l'absence d'encadrement réglementaire. Nous pensons que plus les femmes ont du pouvoir sur leurs conditions de travail, plus leur sécurité et leur santé s'accroissent.

2. Nous sommes dès lors favorables au développement via les acteurs de terrain d'une collaboration avec les travailleuses du sexe afin d'implémenter des stratégies qu'elles perçoivent comme pertinentes pour contrer la violence exercée contre elles en tant que femmes, en tant que travailleuses.

3. Au delà d'une réelle prise en compte du travail des acteurs de terrains (jusqu'ici le travail de l'ASBL n'a jamais été porté à l'ordre du jour du Conseil communal...), nous appelons à une valorisation du travail de recherche en sciences sociales de ces derniers au même titre et en partenariat avec le monde académique (le modèle québécois est un bel exemple).

B) Concernant l'attitude des pouvoirs communaux, nous marquons notre inquiétude quant à l'approche prohibitionniste taisant son nom perdurant depuis 2009. Il y a un an, le Conseil communal liégeois votait (à l'exception d'Ecolo) un règlement entraînant la fermeture des salons de prostitution dans le Quartier « Cathédrale Nord ». Nous constatons que cette décision prise afin « de ne pas se rendre complice de la misère » (pour reprendre l'expression du bourgmestre) tranche singulièrement avec une prise en compte antérieure minimale des aspects de proxénétisme immobilier par les autorités.

Si les évocations d'« Eros center » visant une amélioration des conditions de travail des prostituées a fait l'objet de nombreuses déclarations d'intention, force est de constater que le rejet vers la clandestinité, la précarité et l'insécurité perdure (le règlement communal oblige de fait les prostituées à travailler seules, dans l'ombre ce qui contribue à les mettre en danger). Nous plaignons dès lors pour l'apport de réponses rapides à travers un accompagnement vers un retour au sein du quartier de « Cathédrale Nord » des prostituées le souhaitant. La possibilité donnée aux travailleuses du sexe de pouvoir déambuler librement au sein des artères du quartier constitue un droit (se tenir dans l'embrasement d'une porte, sur une rue principale ou s'exposer de façon plus visible). Ce retour pourrait permettre l'expérimentation d'une approche plus libérale (à l'instar des expériences néo-zélandaises) complémentaire à la prostitution réglementée/encadrée de type « Eros-Center ». Pendant à cette possibilité de suspension de contrôle, nous demandons une attention afin de prévenir une éventuelle reprise du proxénétisme immobilier. Pour ce faire, la mise à disposition d'une péniche dédiée au travail du sexe – amarrée face à la future esplanade de la Grand Poste – cogérée par les intéressées (prise de part coopérative leur permettant à terme de devenir copropriétaires de leur espace de travail) semble être une piste permettant de coupler le droit à un travail au sein des quartiers centraux, entraide entre pairs, proximité avec les acteurs de terrain et réduction des risques.



8. Accroître la maîtrise publique du foncier

Cathédrale-Nord est un quartier dense de logement au cœur de la ville-centre multipliant les paradoxes. Il constitue, le dernier quartier central de la rive

gauche ayant conservé une dominance populaire alors que d'autres quartiers connaissent, ces 20 dernières années, un mouvement de gentrification (Pierreuse, Hors-Château et, plus récemment, Maghin). Il est également un espace urbain permettant aux nouveaux entrants à revenus modestes de la ville (migrants primo-arrivants, étudiants dépourvus de soutien parental, jeunes travailleurs) de trouver un habitat transitoire à bas coût et ce, au sein même d'un noyau densément pourvu en services et en proximité directe des lignes de transport en commun irriguant l'agglomération et sa périphérie (à terme, il se situera au centre du futur réseau de tram). Ces spécificités en faisaient jusqu'il y a peu, une « exception liégeoise » si l'on songe aux métamorphoses des anciens centres populaires des villes d'Europe où les plus modestes subissent bien souvent une relégation en zones suburbaine et urbaine du fait d'opérations de



revitalisation et de travail de « nouvelles images des quartiers » visant à attirer les classes moyennes dans la ville.

Pour autant, le tableau du périmètre de « Cathédrale Nord » en tant que quartier de vie est loin d'être idyllique. Ainsi que nous l'avons indiqué d'emblée, les risques d'éviction des classes populaires nous semblent réels à court terme sous la pression conjointe de la petite spéculation immobilière (prospérant jusqu'il y a peu à la faveur d'une faible contrainte des pouvoirs publics) et des stratégies de grande promotion immobilière apparues dans la foulée des départs au sein des anciens carrés de prostitution. Le profil d'habitats du quartier s'est en outre tristement illustré dans un dernier paradoxe : celui ayant vu – suite au drame de la rue Léopold – une mobilisation d'urgence sans précédent des principaux services publics et associatifs locaux (outre les services d'incendie et la zone de police, la coordination des services sociaux, CPAS, DUS, équipes psychosociales du CHU, Croix-Rouge, SISU dont le déploiement par les pouvoirs communaux, fut exemplaire), moyens publics majeurs se donnant à voir dans un environnement portant le stigmate des conséquences de logiques de rentes foncières hors de contrôle faisant peu de cas du cadre de vie et in fine de la sécurité de leurs locataires. Près d'un an après l'explosion et à quelques semaines de la clôture de cette année européenne de lutte contre la pauvreté, on ne peut qu'en appeler à un sursaut quant à la problématique du logement, son accessibilité, sa qualité.

Depuis 2009, plusieurs mesures se sont progressivement mises en place. Il faut

ici saluer la réalisation d'un cadastre des logements inoccupés et abandonnés de l'hyper-centre demandée par le groupe Ecolo depuis le début des années 2000. Nous nous réjouissons également de la politique d'incitation à la rénovation des dessus de commerces ainsi que la taxation des immeubles inoccupés allant incontestablement dans le bon sens. Ce type de mesures telles que prévues par le Code Wallon du Logement ainsi que par la nouvelle loi communale gagneraient selon nous à être approfondies en lien avec les particularités sociologiques des quartiers du périmètre « Cathédrale Nord ». Nous pensons notamment :

a. Qu'une attention particulière devrait être accordée aux actuels habitants du périmètre afin d'améliorer leur qualité d'habitat sans recourir au déplacement de ces populations. Nous remettons donc en question les politiques de mixité et de captation d'habitants de catégories socio-professionnelles élevées en lien avec la rénovation des quartiers centraux. Partant de l'intention louable de promouvoir un retour à la ville qui est environnementalement souhaitable, elles n'en constituent pas moins un risque de relégation pour les habitants fragilisés. Nous plaçons dès lors pour les expériences de « gestion provisoire de logements inoccupés » tout en attirant l'attention sur la nécessité d'éviter les écueils d'effets connexes tels que la hausse de loyers sur le moyen ou long terme découlant de la rénovation des bâtis. Afin d'assurer le maintien des habitants au sein des quartiers du périmètre, les pouvoirs locaux gagneraient à s'inspirer du « Projet X » mis en œuvre par le CPAS de Bruxelles. Ce projet permet d'accroître le parc de logements accessibles aux couches modestes en améliorant la qualité de l'habitat urbain. Il s'agit de mobiliser les bâtiments privés vétustes ou insalubres, mais cependant occupés, pour les relouer aux locataires de départ. En pratique, le CPAS repère des bâtiments délabrés susceptibles de faire l'objet d'une convention de rénovation. Il convient alors avec les propriétaires qui le souhaitent de la remise en l'état de l'habitation moyennant l'engagement de louer le logement à un loyer très modéré. Si l'amiable ne fonctionne pas, on brandit le bâton des amendes et de l'inhabitabilité.

b. Que la ville gagnerait à se doter d'une offre locative à destination des publics étudiants et jeunes actifs à revenus modestes et intermittents en « Cathédrale Nord » : le logement est le premier point d'ancrage sur le territoire déterminant la qualité d'accessibilité aux services urbains privés, publics, associatifs. Il est un élément majeur de socialisation, de possibilité de suivi d'une scolarité dans un cadre optimal ainsi que de possibilité de participation à la vie étudiante, associative et politique de la cité. Les revenus des parents ainsi que les évolutions de l'emploi contribuent à creuser un fossé quant à ces possibilités au sein de la jeunesse. Le renforcement d'une jeunesse étudiante à deux vitesses s'est notamment illustré récemment par le choix de l'ULg de désinvestir le Home Rhul en centre-ville dévolu depuis 2009 à un espace de kots de luxe. Etudiants précarisés et jeunes actifs intermittents se trouvent dès lors confrontés à un marché du kot et du studio bon marché particulièrement défavorable dominé par le privé. Nous pensons qu'un rééquilibrage via un investissement public est plus qu'urgent et nécessaire. Celui-ci pourrait prendre la forme d'un foyer étudiant-jeunes travailleurs cogéré par les acteurs du secteur situé dans l'espace du Parking Saint Denis.

c. Que l'espace de la Maison de l'Habitat pourrait se doter de fonctionnalités complémentaires dans ses missions : l'objectif poursuivi par la « Maison de l'Habitat » en passe d'être inaugurée rue Léopold est de centraliser les différents services d'informations et d'aides aux citoyens en matière de logement et ainsi faciliter leurs déplacements et leurs démarches. La déclaration de politique communale en matière de logement fixait parmi ses priorités la mise en place d'un tel guichet unique mettant en présence différents opérateurs. Nous saluons donc cette initiative, le choix de l'implantation et l'attention accordée à la qualité énergétique dans la rénovation de ce bâtiment est une avancée. Nous pensons

que ce guichet pourrait constituer un cadre idéal pour une future « Commission paritaire locale ». Composée de locataires et de propriétaires, ce type de structure de médiation et de concertation a été expérimenté avec succès à Bruxelles, Gand et Charleroi et constitue à notre sens une nécessité pour Liège eu égard à la précarité locative et au paysage locatif en milieu urbain. Le récent rapport des assises de l'interculturalité prône pour un renforcement de telles structures en lien avec les associations anti-racistes et de défense du logement. Nous sommes également d'avis que celle-ci correspond dans sa composition à l'image de notre population.

De façon conjointe au développement des dispositifs spécifiques précités, il serait pour le moins nécessaire de constituer une réserve foncière garantissant une emprise foncière publique au bénéfice des couches sociales modestes. Notre pays se distingue de ses voisins européens par l'un des plus faibles taux de logement social sur le marché immobilier (le parc locatif social ne couvre que 6,3 % du marché immobilier belge ; 7,4 % du marché liégeois). Le centre-ville gauche (tout comme l'hyper-centre au sens large) se caractérise par l'une des plus faibles densités du parc locatif social sur l'agglomération liégeoise. Le développement des Agences Immobilières Sociales compense à la marge ce déficit. L'AIS permet de diversifier l'offre quant au type d'usages. La ville a noué une relation partenariale avec l'AIS. Si ce partenariat est une bonne chose, le système AIS – en expansion – ne gère toujours qu'une part infime du parc des logements disponibles. Nous plaçons pour une augmentation des moyens mis à la disposition des AIS. Sur le plan communal, une véritable mesure structurelle resterait celle de l'augmentation souhaitable de l'offre globale de logement dans le quartier par la construction de nouveaux immeubles sur les quelques terrains restant en friche, par la modification d'affectation de certains immeubles (parking Saint-Denis) et par la rénovation d'immeubles anciens (partiellement) désaffectés relativement nombreux dans le quartier.

Nous plaçons dès lors pour le développement sensible d'une offre locative publique en hyper-centre – et a fortiori au sein du périmètre « Cathédrale Nord ». La Ville de Liège annonce le lancement d'une campagne de rénovation dans trois immeubles de la rue du Lombard ainsi que le



rachat du numéro 10 de la rue Léopold et de trois immeubles rue de la Madeleine (sans compter le rachat en cours des deux parcelles concernées par l'explosion). Il s'agit pour nous d'une opportunité d'emprise foncière dans une zone stratégique. Sauf si le projet de musée Simenon devait y trouver place, nous demandons à ce que ces espaces soient prioritairement dévolus à une politique sociale du logement priorisant les bas revenus. Concernant les seize immeubles complètement inhabitables pour lesquels les propriétaires n'ont signalé aucun projet de réhabilitation, nous en appelons à la plus grande fermeté et au besoin à une expropriation en faveur de projet de réhabilitation en logements sociaux. L'exigence d'un parc locatif social à hauteur de 15 à 20 % de la population du quartier sur les dix prochaines années constitue une exigence.



9. Ré-affecter le parking St Denis

Evoqué à de multiples reprises dans les points qui précèdent, un projet pourrait jouer un rôle central à plusieurs égards – comme condition à une maîtrise de l'offre de stationnement, comme étape permettant l'extension du piétonnier, comme lieu de maîtrise publique du foncier et de développement d'une offre de logement public. Ce projet, c'est la démolition du parking St Denis (820 places) et la création à sa place d'un grand projet public comprenant logements et fonctions collectives. Il pourrait être réalisé d'ici la fin de décennie – soit en même temps que l'inauguration du tram et pourrait même constituer un des éléments de son volet social (au titre notamment de la lutte contre l'inflation du prix du logement).

Cela se fera par le moyen d'une négociation avec le propriétaire du parking (qui pourrait être associé à certains volets du projet), par le non-renouvellement du permis d'exploitation du parking ou, le cas échéant, par son expropriation.

La programmation de ce vaste espace devra être discutée et étudiée de façon approfondie. Nous faisons néanmoins les propositions suivantes.

– Une école maternelle. Le quartier ne compte en effet aucune école à ce jour. De manière plus générale, le centre-ville est relativement peu pourvu en infrastructures scolaires (l'école de la Sauvenière étant, de surcroît, fermée pour une longue période à cause de travaux).

– Des logements à bas prix pour étudiants et du logement de transit, permettant aux néo-urbains de trouver un point de chute en centre-ville, ainsi qu'explicité au point précédent.

– Un espace public, dont la forme pourrait être laissée libre à l'architecte (sous la forme d'un bâtiment, d'une cour, en terrasse,...).

– La liste est bien entendu à compléter...



L'énorme masse du parking Saint-Denis, au coeur du quartier. Source : Bing.

Conclusion

Le présent document, dans son ambition à balayer des domaines d'intérêts très divers, pourra apparaître à certains lecteurs comme quelque peu hétéroclite. Il est pourtant guidé par une préoccupation centrale : améliorer les conditions de la vie en ville tout en garantissant à chacun le droit d'y résider, d'y travailler, d'y étudier. « Cathédrale Nord » nous apparaît à cet égard comme l'un des terrains les plus sensibles à l'échelle de l'agglomération.

Dans un contexte de profonde mutation urbaine, avec des urgences clairement identifiées (et d'ailleurs déjà jouées, pour certaines d'entre elles), il se veut, avec les moyens dérisoires qui sont ceux d'une poignée de citoyens, une sorte de contre-étude sur l'avenir du quartier, visant à alimenter la réflexion de nos concitoyens et à provoquer la tenue de discussions publiques et critiques sur les orientations très importantes qui se décident dans une relative discrétion.

Nous contacter

urbAgora asbl

(a) En Pierreuse 19-21
4000 Liège

(e) secretariat@urbagora.be

(w) <http://urbagora.be>