Oui à Liège 2017, pour porter une vision de la ville sur le long terme

Juin 2011

Image : VenhoevenCS

urbAgora
des idées pour la ville

La candidature de la Ville de Liège à l'organisation d'une exposition internationale en 2017 polarise le débat liégeois depuis maintenant plusieurs mois. Dans ce contexte, urbAgora s'était jusqu'à présent montrée très discrète, attendant d'en savoir plus sur les tenants et aboutissants de ce projet de très grande ampleur avant de prendre position.

Nous avons fait part à l'autorité communale, à diverses reprises au cours de l'année écoulée, de notre inquiétude concernant la préservation du site, notamment dans ses aspects sociaux (la préservation et le développement d'un espace vert au service des quartiers environnants), patrimoniaux (le palais des fêtes et l'école Reine Astrid constituent des éléments à préserver), paysagers (le maintien de la darse et du rapport exceptionnel au fleuve). Nous sommes heureux aujourd'hui de constater que ces préoccupations ont été prises en compte.

Nous avons également eu l'occasion de plaider, depuis deux ans, pour que Coronmeuse et Bressoux soient considérés comme formant un ensemble. Dans le cadre du débat sur l'implantation du nouveau stade du Standard, nous avons défendu[1] la localisation des infrastructures logistiques (notamment un grand parking) en rive droite de la Meuse, en connexion directe avec l'autoroute, ainsi que la valorisation de la gare de Bressoux. Là encore, même si notre point de vue était très minoritaire dans un premier temps, nos vues semblent avoir été prises en compte par les concepteurs du projet.

Dès lors, et constatant l'opportunité exceptionnelle pour la ville que constitue l'exposition, **urbAgora, après en avoir longuement débattu[2], a décidé d'apporter son soutien à la candidature de Liège 2017**.

Vue générale du site, telle que publiée, en mai 2011, par le comité « Liège 2017 ».

Avec le regard porté sur des expériences relevées dans les métropoles étrangères ayant saisi l'opportunité d'une manifestation internationale pour changer la ville au profit de la collectivité[3], **urbAgora entend à présent contribuer au débat public en mettant l'accent sur les enjeux que pourrait représenter « Liège 2017 » pour les habitants de l'agglomération**. C'est-à-dire la mise en œuvre, à l'échelle de la ville et de l'agglomération, d'une politique urbaine de longue haleine, là où l'on se limite trop souvent à un projet de ville limité à une législature communale. Il s'agit de dessiner un nouvel horizon à atteindre pour

1 Cf. http://urbagora.be/bressoux-et-coronmeuse-des-vues-3d.html
2 Notamment lors du premier « Café urbain » qui a eu lieu fin avril 2011 à l'Aquilone.
3 Toutes proportions gardées, l'organisation des Jeux olympiques à Barcelone en 1992 est assez exemplative à cet égard, que la municipalité utilisera comme formidable outil d'amélioration de la qualité du cadre de vie, à travers la rénovation et la création d'importants espaces publics, d'infrastructures collectives, d'installation d'art public, de développement culturel. La métropole Lilloise a su également tirer profit de la mobilisation autour de son titre de capitale européenne de la culture en 2004 pour développer l'un des plus intéressants projets d'agglomération de taille moyenne en Europe.

Liège d'ici 2020, voire au-delà — comme à Bruxelles, qui se dote déjà d'une vision métropolitaine à l'horizon 2040 ou Bordeaux en 2030[4].

Au-delà de l'arbitrage géopolitique mondial avec la candidature d'Astana qui est en dehors de notre champ d'action, la faiblesse spécifique de la candidature liégeoise tient dans ce que le Secrétaire général du Bureau international des expositions, Vicente Gonzalez Loscertales, définit comme une difficulté à faire de l'exposition un véritable projet de ville — entendons le comme **un projet qui serait capable de dépasser les frontières stricto-sensu du site de l'expo, à savoir Coronmeuse et Bressoux, afin de s'étendre à toute la ville et l'agglomération**[5].

Dans cette perspective, dans le but de faire rayonner l'exposition sur la ville, six axes devraient selon nous être travaillés, certains en relation directe avec la thématique de l'exposition, d'autres à mettre en lien avec la dynamique urbaine que l'exposition générera.

1. Promouvoir un habitat innovant

La promotion immobilière à Liège développe, comme c'est largement le cas ailleurs en Wallonie et sauf rares exceptions, une approche du logement sur les seules bases de critères de rentabilité économique[6], masquant totalement le rôle clé que celui-ci joue dans la fabrication de la ville et du patrimoine architectural de demain. Le résultat est, dans son ensemble, confondant de banalité et d'absence d'ambition. La situation est tout simplement désolante. Quant aux enjeux du logement public, ils se résument souvent à l'absence de discours politique à leur sujet ; il n'y a pas, ou plus de vision architecturale un tant soit peu porteuse de sens pour ceux qui les habitent — ou seraient en mesure de les investir s'ils seulement ils étaient construits, tant les programmes de réalisation sont lents à mettre en œuvre. Nous proposons de placer en priorité du développement de Liège un plan global sur l'habitat, plaçant tant du côté du privé que du côté du public la mise en œuvre de processus publics ambitieux, à commencer par l'organisation de concours d'architecture et d'une réelle implication des habitants dans leur réalisation, etc. Evidemment les grands dossiers chauds du moment qui font du surplace à Liège sont concernés : Droixhe, Guillemins, Bavière, Cadran, etc. Autant de sites pour lesquels de véritables mises en compétitions de projets doivent être

L'aménagement de Bavière, à l'arrêt, devrait être réactivé, car c'est le projet actuel le plus en lien avec la thématique d' « habitat durable » de la candidature liégeoise : premier nouveau quartier de cette importance au cœur de Liège, mixité de fonctions (logements, commerces, bureaux, équipements et espaces publics), créativité architecturale et paysagère (compétition de projets), pragmatisme de l'approche environnementale (haute densité/près de 800 logements, mobilité douce, relation contexte bâti/naturel, basse énergie, etc.). Le processus de concours de projet ici mis en œuvre devrait être pris en exemple pour développer les autres dossiers de logement privé en souffrance : Droixhe, Guillemins, Cadran, etc. Crédit : Anorak, DMT et POLO, Michel Desvigne / Himmos.

4 Voir à ce sujet Bruxelles-Métropole 2040 et « 2030 : vers le Grand Bordeaux, une métropole durable ».

5 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 », 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 ? Le Soir, édition Liège, mercredi 10 mars 2010, p. 19.

6 Ceux-ci intégrant aujourd'hui le « greenwashing », à savoir les performances énergétiques et environnementales comme argument de vente ; par contre, on peine toujours à voir des projets de logement réellement innovant, c-à-d capables de réinventer la façon d'habiter en ville aujourd'hui (nouvelles typologies d'habitat, intégration du vélo dans les parkings, modularité des espaces au fil du temps, orientation, ingéniosité dans la conception des terrasses, etc.)

organisées, afin de faire émerger les meilleurs projets de logement — comme cela devrait être le cas pour tout développement immobilier de cette importance à venir. De manière à réellement réinventer la vie en ville, plutôt que de subir les impératifs du marché immobilier comme on en a trop souvent l'impression aujourd'hui.

2. Rendre la Meuse aux Liégeois

La récente transformation de 4,5 km quais autoroutiers le long du Rio Manzanares à Madrid, en promenades cyclo-pédestres et voiries de circulation locale, a métamorphosé le cadre de vie des Madrilènes. Un cas d'étude qui devrait incontestablement inspirer Liège et les communes de l'agglomération traversées par les cours d'eau (à commencer par la rive gauche de la Meuse et la Dérivation) : c'est à travers la réalisation d'aménagements de cette envergure que les habitants décideront de (re)venir habiter en ville et/ou d'y rester durablement. Crédit photo : urbAgora.

Plus qu'un slogan, il s'agit de proposer un plan global de réaménagement de l'ensemble des rives de Liège avec la Meuse et la Dérivation, mais aussi avec l'Ourthe et la Vesdre, à l'échelle de l'agglomération, et d'exiger du SPW la mise en œuvre de compétitions de projets associant architectes et paysagistes, dans des processus transparents et ambitieux[7]. Rendre aux Liégeois l'accès à leur fleuve et ses affluents, c'est améliorer significativement le cadre de vie de la population et donc inscrire durablement le retour des habitants au cœur de la ville et de l'agglomération. Ce plan, dont la réalisation serait planifiée dans le temps, de la grande échelle (masterplan) à la petite (tronçons par tronçons), ne se limiterait pas à la seule de ville de Liège, mais s'étendrait aux autres communes traversées par un cours d'eau : Seraing, Herstal, Chaudfontaine — de manière à offrir demain un autre visage que celui, majoritaire et réducteur, de voies d'eau à finalité presqu'exclusivement économique (le transport fluvial), bordées d'autoroutes urbaines. À l'horizon de 2017, il doit être possible d'avoir – au minimum — transformé dans leur ensemble les quais de la rive gauche de la Meuse, entre le Val Benoit et Coronmeuse, sur le principe de l'aménagement « Corajoud » qui est d'ores et déjà prévu dans le quartier des Guillemins. Cette exigence nous semble valable même si le tram ne passe pas par le quai St Léonard.

3. Repenser les jardins, les parcs et les espaces publics

L'aménagement de l'Esplanade Saint-Léonard, suite à une compétition de projet (remporté par l'association Beguin/Baumans/Rondia), et des coteaux de la Citadelle, sont aujourd'hui appréciés localement et internationalement pour leurs qualités paysagères et architecturales. Un exemple à suivre pour la politique d'aménagement de tous les autres espaces publics à Liège. Photo : Alain Janssens.

Pas de ville durable sans des espaces publics réinvestis : des parcs historiques à requalifier comme l'emblématique Parc et Boulevard d'Avroy qui n'est plus que l'ombre de lui-même aux espaces de grande échelle que sont la Chartreuse, le Sart-Tilman ou encore les terrils de l'agglomération, en passant par des interventions de plus petites échelles, Liège a besoin d'un plan ambitieux pour ses espaces publics — en plaçant, comme pour les quais, la mise en compétition de projets, à l'instar de ce qui a été fait pour l'Esplanade Saint-Léonard il y a 10 ans, au cœur du processus de conception des espaces de demain (architectes, paysagistes, etc.), au coté de la concertation avec les habitants.

7 De véritables « concours d'architecture », avec jurys comprenant des experts extérieurs à l'administration, la communication systématique du contenu des projets lauréats et non retenus auprès du grand public, etc.

4. Placer l'architecture au cœur du projet de ville
faire du logement un laboratoire du vivre en ville
et réhabiliter le patrimoine du 20e siècle

Faisant l'objet de confusion systématique avec la discipline de l'urbanisme, l'architecture est le grand oublié de la politique liégeoise. Aucune déclaration ambitieuse en ce sens, aucun encouragement spécifique à la créativité auprès des maîtres d'ouvrage, le chemin pour replacer l'architecture au cœur de la place publique est encore long. Personne en Europe pourtant ne nie aujourd'hui le rôle clé de l'architecture dans le développement des villes au fil des siècles et son importance pour la qualité du cadre de vie des citoyens. C'est encore le cas aujourd'hui et il est dramatique que nos élus ne s'en saisissent pas avec toute l'attention qu'elle mérite : nous proposons que la Ville de Liège reconnaissance l'architecture comme un facteur clé de son développement futur, la distingue de l'urbanisme, et mettre en œuvre une politique architecturale ambitieuse (adoption d'une politique architecturale de la ville de Liège comme dans les villes nordiques[8], systématisation des concours d'architecture, recours aux approches intégrées urbanisme / paysage / design, etc.). Doit-on rappeler que les projets les plus décriés sont justement ceux qui n'ont pas l'objet d'une mise en compétition de projet ? Les annexes du Palais de Justice, le projet de la Tour des Finances, le boulevard urbain de Seraing, etc. ne sont pas des exemples à suivre. L'expérience pourtant ne manque pas à Liège, avec des projets réalisés à l'issue de concours d'architecture comme l'Esplanade Saint-Léonard (grand Prix européen de l'Urbanisme 2007), le Cinéma Sauvenière (Belgian Building Awards 2009, Prix de l'Urbanisme et Prix du Public 2009), le futur MADmusée au parc d'Avroy, la nouvelle patinoire en construction à la Médiacité, le CIAC, etc. Sans oublier le récent succès touristique des Coteaux de la Citadelle (3 étoiles au Michelin) qui tient dans l'intelligente alliance de l'architecture actuelle et de la valorisation de sites paysagers exceptionnels. Pourquoi donc nos administrations publiques ne poursuivent-elles pas systématiquement dans ce sens (Ville de Liège, SPW, SRWT, Province de Liège, etc.) — à commencer par les aménagements liés au tram (rénovation des espaces publics, réalisation du dépôt et parkings-relais, etc.)[9] ?

L'ancienne Plaine de jeux Reine Astrid est l'exemple même du patrimoine exceptionnel du 20e siècle ignoré de tous : un bâtiment avant-gardiste réalisé pour l'Exposition de l'Eau de 1939 (Groupe L'Equerre), témoignage de la modernité de la Ville de Liège dans la construction d'infrastructures publiques destinées à l'enfance. Cet édifice, largement ignoré par les politiques patrimoniales, est pourtant reconnu tant par les acteurs locaux du patrimoine (SOS Mémoire de Liège) que par le milieu universitaire européen (Liège, Bruxelles, Gent, Lausanne, New York, Washington). Crédit photo : Nicolas Bomal pour urbAgora.

Par ailleurs, il est urgent de replacer au cœur de la politique de conservation et de valorisation du patrimoine architectural de Liège le 20e siècle, qui a façonné

8 Par exemple, à Helsinki.
9 Cf. notre communiqué du 22 octobre 2010 : « Tram de Liège : il faut organiser un concours d'architecture… ».

ce visage de Liège si caractéristique et identifiable depuis l'étranger — une période foisonnante, méconnue et trop souvent injustement décriée. La mise en valeur de ce patrimoine, qui semble avoir débuté avec l'annonce de la rénovation de la patinoire et l'école Reine Astrid sur le futur site de l'expo, possède la capacité de devenir demain un moteur de découverte touristique et de développement culturel de Liège[10].

Nous demandons évidemment que tels processus de mise en compétition de projets — pour faire bref, des concours d'architecture — soient également mis en œuvre sur le site de l'expo 2017 pour tous les bâtiments à y construire et espaces publics à y aménager. Comment en pourrait-il être autrement de la part des porteurs du projet, dont l'ambition est de faire de l'expo une vitrine de l'innovation et de la créativité, un modèle pour le développement de Liège, voire de la Wallonie ?

5. Développer une approche intégrée de la mobilité

En dépit de la succession des études (Sémaly Transitec et PUM, notamment), l'agglomération liégeoise est toujours loin de disposer d'un concept d'ensemble répondant aux enjeux de mobilité pour les décennies à venir. La ligne unique de tram — n'étant pas inscrite à ce jour dans un projet de déploiement à terme d'un réseau complet — n'apportera à notre sens que des réponses locales. Pire : on sait que le nouveau schéma qu'il implique (« l'arrête de poisson ») va dégrader la qualité du service offert à de nombreux usagers du transport public (en particulier ceux de l'actuelle ligne 4) et nous éloigner de toute maillage du réseau, pourtant foncièrement souhaitable.

Sur le plan de la mobilité automobile, le mot d'ordre est toujours à la fuite en avant, avec des aménagements urbains encore beaucoup trop favorables à la seule voiture[11] et une augmentation permanente des capacités du réseau[12] et de l'offre de stationnement, y compris en hypercentre[13], alors que celles-ci devraient être stabilisées depuis longtemps et progressivement baisser parallèlement à la mise en service d'alternatives. Même l'antédiluvienne liaison CHB (démesurément coûteuse et ne répondant en rien aux principaux problèmes de mobilité de l'agglomération) reste au centre des préoccupations d'une grande partie du corps politique liégeois.

Nous plaidons donc pour que l'expo 2017 soit l'occasion d'adopter un concept de mobilité collective articulé sur trois niveaux.

À Portland (Etats-Unis), un téléphérique relie le centre-ville au grand hôpital universitaire, situé sur une colline.

Le premier niveau doit être ferroviaire, avec la concrétisation de deux ou trois lignes de « REL » structurant toute l'agglomération. Il est à cet égard plus qu'urgent de réintégrer la SNCB dans les réflexions stratégiques sur le transport en commun (notamment le comité exécutif du tram). Le monde politique doit aussi — et l'échéance de 2017 peut l'y aider — se montrer exigeant vis-à-vis de l'opérateur ferroviaire et d'Infrabel, c'est-à-dire **défendre un projet précis,**

10 Lire notamment notre communiqué du 31 janvier 2011 : « Patinoire de Liège : il faut prendre des mesures conservatoires ».
11 Le boulevard « urbain » de Seraing en constituant un exemple frappant dans l'actualité récente.
12 La persistance du recours aux ronds-points, même dans les zones les plus urbaines, comme pour le carrefour Destinay/Prémontrés, illustre à suffisance tout le chemin que le SPW doit encore parcourir sur ce terrain.
13 Notamment avec le très discutable parking de la place Cockerill.

articulé autour des échéances à venir, notamment le prochain plan d'investissement 2013-2025 (parmi les priorités urgentes : l'intégration tarifaire avec le réseau des TEC, la réouverture de plusieurs dizaines d'arrêts, la normalisation de la hauteur des quais à 75 cm, l'acquisition de matériel roulant adapté au trafic RER,...).

Le tram ne doit constituer que le *second* niveau du réseau, être pensé de manière à être complémentaire au train (en multipliant les points de contacts avec le réseau ferroviaire, en optant pour des tracés intérieurs aux quartiers, en garantissant une distance entre stations compatibles avec la desserte des quartiers) et être ciblé sur les quartiers les plus denses, là où la demande est la plus forte.

Enfin, la réorganisation complète du réseau de bus doit permettre d'assurer une desserte fine, permettre des déplacements de périphérie à périphérie et rabattre le trafic vers les deux niveaux structurants. Dans ce cadre, des améliorations de la qualité du service sur certains axes stratégiques (BHNS), le recours à un matériel mieux adapté à la pente (trolley) et le développement de solutions innovantes adaptées à des situations particulières (téléphérique vers la Citadelle, ascenseur urbain à Jonfosse vers le quartier St Laurent) doivent être envisagés).

Dans le cadre particulier de l'exposition, deux priorités nous semblent devoir être retenues.

Primo, si l'hypothèse de localiser le dépôt des tramways à Bressoux se confirme[14], la voie de tram permettant d'y accéder doit impérativement passer par Outremeuse et Bressoux plutôt que par le pont Atlas. En effet, le choix du pont Atlas priverait d'une desserte tram la quinzaine de milliers d'habitants et les nombreuses institutions publiques qui se trouvent dans ces quartiers. Il compromettrait aussi le développement d'un grand projet à Bavière. En outre, le pont Atlas apparaît comme un nœud stratégique du réseau automobile. Diviser par deux sa capacité — et donc renvoyer du trafic vers les ponts du centre-ville — n'apparaît pas nécessairement comme très opportun.

Secundo, la possibilité de bâtir un pont ferroviaire entre Bressoux et Coronmeuse (permettant le bouclage du réseau et la connexion entre le centre de Liège et Maastricht, entre autres choses) doit absolument être préservée. A minima, une zone de réservation doit être adoptée, autour de laquelle les développements immobiliers de l'expo pourraient s'organiser. Mais il serait possible de faire plus que cela, notamment en rendant la passerelle piétonne qu'il est question de construire compatible avec une transformation future en pont ferroviaire.

6. Inscrire la culture et l'éducation au cœur de l'avenir métropolitain

La mobilisation des acteurs culturels pour Liège 2015, Liège métropole 2010 ou encore récemment pour le soutien à des lieux emblématiques de la culture alternative que sont l'An vert et le Hangar témoigne de l'impérieuse nécessité de développer l'ambition culturelle de Liège avec ceux qui l'animent au quotidien. Il est également absolument nécessaire d'opérer un rapprochement entre la Province et la Ville en ces matières culturelles qui génèrent aujourd'hui des concurrences incompréhensibles pour le grand public sur des projets qui devraient être menés en parfaite concertation. Investir massivement dans l'éducation à la culture, ouvrir largement nos musées aux écoles, est aussi la meilleure manière de sensibiliser les générations futures à l'importance de la culture comme facteur d'émancipation et d'épanouissement personnel. Enfin, Liège a développé une expertise dans l'art public qu'il conviendrait de d'avantage encore soutenir et développer, afin d'inscrire l'éducation et la sensibilisation du grand public aux formes plastiques actuelles.

14 Hypothèse que nous avons défendue dès l'été 2009, à la risée générale.

Nous contacter

urbAgora asbl
(a) En Pierreuse 19-21
4000 Liège
(e) secretariat@urbagora.be
(w) http://urbagora.be