

## Un problème très particulier d'aménagement urbain à Liège

Pierre Colman

---

**Citer ce document / Cite this document :**

Colman Pierre. Un problème très particulier d'aménagement urbain à Liège. In: Bulletin de la Classe des Beaux-Arts, tome 63, 1981. pp. 182-186;

doi : <https://doi.org/10.3406/barb.1981.52883>;

[https://www.persee.fr/doc/barb\\_0378-0716\\_1981\\_num\\_63\\_1\\_52883](https://www.persee.fr/doc/barb_0378-0716_1981_num_63_1_52883);

---

Fichier pdf généré le 28/06/2023

## COMMUNICATION

### **Un problème très particulier d'aménagement urbain à Liège**

par PIERRE COLMAN  
Membre de la Classe

Le cœur historique de la cité de Liège sera bientôt relié à l'autoroute par une voie rapide. C'est — *mutatis mutandis* — comme si la Grand-Place de Bruxelles, de Mons ou de Bruges se voyait raccordée au réseau autoroutier par un boulevard comparable à ceux de la petite ceinture de la capitale.

Le projet qui s'exécute ainsi a été conçu dans ses lignes maîtresses en pleine euphorie économique, sous le signe de l'*american way of life*, et pour l'amour de la fée-automobile. Il a résisté à l'extinction de l'euphorie, à la modification naissante du style de vie dans les régions-pilotes des U.S.A. et à la transformation de la fée en sorcière. Il a résisté en dépit des oppositions, sous l'impulsion d'un échevin des Travaux publics aujourd'hui défunt, qui voyait dans ses adversaires « la coalition des médiocres » et qui se raidissait devant le reverdissement de la démocratie sous l'action d'une sève nouvelle, celle de la participation.

Les grands travaux battent leur plein au lieu-dit « Le Cadran », à peu de distance de la place Saint-Lambert. Un très vaste carrefour s'y aménage, comportant une gare des transports en commun de la S.T.I.L. et de la S.N.C.V. Il s'étend au-dessus d'un des tunnels de la ligne de chemin de fer qui relie la gare du Palais à la gare des Guillemins, ligne dont le réaménagement est parallèlement en cours.

La création du chemin de fer de ceinture et de la gare du Palais, au cours de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, a entraîné la disparition du quartier qui occupait le fond Saint-Servais, le fond du vallon de la Légia en contrebas de l'église de ce nom et en amont du palais des princes-évêques. Les travaux actuels ont élargi la vaste boutonnière pratiquée alors dans le tissu urbain. Ils ont fait disparaître une série de maisons anciennes qui avaient échappé aux destructions du siècle dernier. Au milieu des protestations, car dans l'intervalle, l'intérêt pour les « vieilles pierres » avait énormément grandi. Et cela parce que l'on avait découvert expérimentalement, à force de les voir disparaître, que si le propriétaire gagne ordinairement au change, la communauté urbaine y perd un charme indéfinissable, et surtout irremplaçable, élément important de la qualité de la vie.

Les défenseurs des vieilles pierres ont perdu cette bataille presque complètement. Deux hôtels de maître ont pourtant été sauvés, grâce au classement : l'hôtel Lohest et l'hôtel Libert.

Les défaites préparent souvent de futures victoires. Les novateurs à tous crins ont perdu beaucoup de leur assurance. Ils ne contestent pas aujourd'hui que le nouveau carrefour sera fort inhospitalier pour les piétons. C'est ainsi qu'est né le projet de le recouvrir d'une vaste « tente », dans le goût des réalisations spectaculaires d'un Frei Otto. Elle serait faite d'une toile de polyester imprégné de téflon, ininflammable, de couleur beige clair, translucide (coefficient : 10 %), auto-nettoyante. La couverture serait soutenue par un réseau de câbles dont les mailles auraient 50 cm de côté. L'ensemble serait porté par deux mâts et ancré au sol en quatre points. La durée de vie prévue est de vingt ans.

Différents débats se sont ouverts. La tente, qui couvrirait surtout des voiries, protégerait-elle efficacement les utilisateurs des transports en commun, ou les soumettrait-elle à de redoutables courants d'air, malgré les parois verticales prévues ? Qu'arriverait-il si un véhicule percutait accidentellement un des mâts ou un des points d'ancrage ? La toile ne deviendrait-elle pas crasseuse à plus ou moins brève échéance ? Ces débats-là ne sont pas de la compétence de la Classe des Beaux-Arts de

l'Académie. En revanche, celui qui porte sur la valeur esthétique du projet l'est tout à fait.

Les tentes peuvent être fort belles, vues de loin du moins, on ne le niera pas. Mais le problème est de les faire voisiner d'heureuse manière avec des constructions anciennes.

Il faut hardiment rapprocher l'ancien et le nouveau, en bannissant résolument le faux vieux, la plupart des experts en conviennent. Mais ce sain principe ne débouche que trop aisément sur des applications contestables, voire désastreuses.

Quand une architecture nouvelle est introduite dans un contexte ancien, elle doit s'harmoniser avec lui. La *Charte de Venise* le stipule et tout le monde l'admet. Pour y parvenir, elle doit exprimer clairement envers ce contexte une sorte de déférence. Elle ne doit aucunement faire penser aux missionnaires de jadis ou de naguère, impatients de renverser les vieilles idoles. C'est affaire de tact, pour reprendre une heureuse formule de Victor Martiny. Sur le plan technique, c'est essentiellement affaire de dimensions, de matériaux et de structures.

Qu'en serait-il dans le cas qui nous occupe ? Les dimensions ? La tente (1800 m<sup>2</sup>) couvrirait une surface plus grande que le plus grand des bâtiments du site urbain, l'église Sainte-Croix (1560 m<sup>2</sup>) ; son bord, du côté de la rue Fond-Saint-Servais, serait plus haut que la corniche des maisons. Les matériaux ? D'un côté, la pierre, la brique et l'ardoise ; de l'autre, l'acier et les matières plastiques. Les structures ? D'un côté, le poids, la pesanteur manifestée ; de l'autre, la tension, la pesanteur niée.

Les amateurs d'architecture d'avant-garde, qui verraient dans la tente une réussite, on veut le croire, seraient poussés à juger l'environnement vieillot, mesquin, dépassé, à souhaiter sa disparition. Les amateurs de vieilles pierres, eux, percevraient le dynamisme de la tente comme une force menaçante, hostile à ce qu'ils aiment, donc à eux-mêmes. Quant aux *happy few* qui sont sensibles à la fois à l'architecture ancienne et à l'architecture d'avant-garde, ils se trouveraient dans la situation de ceux qui apprécient à la fois Jean-Sébastien Bach et la musique électronique, mais qui ne supportent pas de les entendre en

même temps, comme il arrive dans certaines maisons où deux électrophones entrent en concurrence : pour eux, la tension sera intérieure, ce qui ne vaut pas mieux que l'antagonisme entre deux groupes.

Ce n'est donc pas ainsi que l'on peut réussir à « dédramatiser un espace agressif » (je cite). On va bien plutôt renforcer la hargne, la rogne et la grogne devenues endémiques.

Pour atteindre le but poursuivi, il n'y a rien de mieux que la verdure, ce sédatif vieux comme le monde et bénéfique à tous égards. Dans l'espace agressif en cause, la verdure pourrait s'intégrer à un ouvrage d'art fonctionnel, un jardin public jouant le rôle de passerelle. On en trouve un séduisant exemple dans l'œuvre de Dieter Magnus, dont on a pu prendre connaissance à Liège en 1979 : le « pont vert » réalisé à Mayence en 1979, une plate-forme construite au-dessus de la *Rheinallee* et servant de lieu de repos urbain (pages 146 à 153 du catalogue). Les passages souterrains en voie de réalisation au « Cadran » auront tendance à se transformer en dépotoirs et en coupe-gorge, en tout cas la nuit. Ils pourraient coexister avec une passerelle verte, que la topographie du site invite à localiser en contrebas du carrefour, à la pointe du Publémont, là où la rue Saint-Pierre se termine maintenant en cul-de-sac par suite des travaux. Il est temps de construire et de reconstruire en ces lieux où l'on a tant détruit. Du côté de la rue Fond-Saint-Servais, la passerelle devrait s'élargir en delta, ôtant ainsi à la rue le caractère de route en corniche que la tranchée lui a bien fâcheusement donné.

Planter des arbres au carrefour, il n'y faut pas songer : il n'y a plus assez de terre. Mais des plantes grimpantes, glycines, lierre, que sais-je encore, pourraient se contenter d'un bac en béton d'un mètre cube. Qu'on se rappelle les projets de Jean-Max Albert, présentés aux Liégeois en 1980 dans une conférence au titre magnifique : « Tuteurs fabuleux, monuments de verdure, tonnelles étonnantes et pavillons ébouriffants ». Mais déjà l'objection pointe : les feuilles mortes représentent un danger pour la circulation ; elles augmentent le risque de dérapage. Continuerons-nous longtemps encore à rouler le plus sûrement possible vers l'abîme ?

Les gens de mon espèce ont souvent dû prendre des positions négatives, et la partie adverse n'a pas manqué de les taxer de négativisme. C'est perdre de vue la genèse des choses. Au départ, il y a eu des projets conçus dans une optique à la fois mégalomane et étriquée, considérant comme négligeables des aspects qui comptent pour une fraction plus ou moins importante de la population, les aspects esthétiques en particulier. De là, des affrontements dévorateurs d'énergies et de moyens financiers. C'est, à mon avis, la ligne politique fondamentale qui est la cause du gâchis. Il aurait fallu un grand concours d'idées et une concertation prolongée, patiente. Au Japon, me dit-on, les discussions durent jusqu'à ce que tout le monde soit d'accord ; chez nous, cela semble impossible, dérisoire ; chez eux, nos procédés sont jugés barbares. Et il aurait fallu, au terme de la maturation, une exécution aussi rapide que possible. Dans le monde d'hier, un scénario comme celui-là relevait de l'utopie. Mais demain, si nous le voulons...