

Liège vue par une géographe

À l'occasion du 400^e anniversaire de la mort de Mercator, les éditions du Davidsfonds (Leuven) publient un ouvrage de vulgarisation abondamment illustré, consacré à la géographie de la plupart des régions de Belgique. Différents auteurs y examinent – en langue flamande – une trentaine de cas, à partir de cartes topographiques et de photographies ou de mosaïques de prises de vues aériennes. En publiant la version française de la notice que Bernadette Merenne-Schoumaker a consacrée à Liège, nous voulons à la fois nous associer à l'une des grandes commémorations de l'année 1994 et présenter à tous nos lecteurs la ville où ont été conçus et réalisés les 90 numéros des *Cahiers de Clio* qui ont vu le jour depuis trente ans. (ndlr)

Première agglomération urbaine de Wallonie et troisième agglomération urbaine belge, l'agglomération de Liège est fortement marquée par son site, lui-même façonné par la Meuse et son principal affluent : l'Ourthe qui à Chênée reçoit les eaux de la Vesdre.

Sur la carte topographique en couleurs de l'IGN ¹, on voit surtout le cœur urbanisé de la métropole de part et d'autre de la Meuse et de la Dérivation, un bras d'eau artificiel créé en 1863 après rectification de l'Ourthe dans le double but d'aménager la plaine et d'éviter crues et inondations. Comme on le remarque immédiatement, le cours de la Meuse change à hauteur de Liège de direction à la faveur d'un large méandre qui prend naissance à hauteur de Renory et s'achève au nord de l'Île Monsin, le principal port public liégeois ayant accès à la fois à la Meuse et au canal Albert (fig. 1).

¹ Il nous est malheureusement impossible de publier ici cette carte en couleurs à l'échelle de 1/25 000 qui combine deux cartes de base, les numéros 42/1-2 et 42/5-6, mises à jour en 1984-1985.

Un site de rencontre

D'abord étroite en amont d'Angleur, la plaine alluviale de la Meuse s'élargit considérablement jusqu'à 3 km pour se rétrécir ensuite et mesurer 1 à 2 km en aval de Liège. Ce vaste fond liégeois est dû partiellement aux méandres que faisait autrefois la Meuse entre Sclessin et Jupille et, en partie, au confluent de l'Ourthe qui a creusé dans le flanc droit de la vallée un débouché très large (fig. 1). En fait, la plaine alluviale, que nous définissons comme la zone inondée en 1926, présente trois niveaux d'altitude différents. Ceux-ci, bien mis en évidence par de nombreux sondages, montrent que le contact entre la base des graviers mosans et le socle varie de 51 m (de Cornillon au centre de l'Île) à 55-54 m dans l'axe boulevard de la Sauvenière-place Saint-Lambert à 58-57 m dans l'axe Augustins-pied du Publémont. Ces trois niveaux pourraient correspondre à de basses terrasses.

La ville s'est donc installée sur un site de confluence qui a largement favorisé son développement. Son site initial (fig. 1) n'est pas la confluence Meuse-Ourthe mais bien Meuse-Légia. La Légia était un ruisseau torrentueux qui descendait du plateau hesbignon et parcourait le faubourg Sainte-Marguerite à l'emplacement de l'actuelle rue Sainte-Marguerite; il descendait alors jusqu'au pied de Pierreuse (derrière le Palais des Princes-Évêques) pour s'étaler ensuite dans la plaine avant de se jeter dans la Meuse. Entre le vallon de la Légia à hauteur de Sainte-Marguerite et la Meuse qui coulait à cette époque à l'emplacement de l'actuel boulevard de la Sauvenière se trouvait une crête étroite et allongée – le Publémont – excellent site de défense au pied duquel on retrouva les premières traces de l'occupation humaine liégeoise.

La plaine alluviale de la Meuse est à l'altitude de 60 m. Elle est entourée de toutes parts par des versants souvent abrupts soulignés à plusieurs reprises sur la carte topographique par des bois : versants de Cointe, de la Citadelle, de Tribouillet sur la rive gauche, versants de Renory, de la Chartreuse, de Bressoux et de Jupille sur la rive droite. Le versant de rive gauche est sectionné d'entailles profondes mais étroites qui portent le nom symbolique de fonds comme le Fond des Tawes; le rebord du plateau est disséqué en un certain nombre de replats : Cointe, Saint-

Gilles, Burenville, Citadelle, Sainte-Walburge, Tribouillet et Bernalmont. En fait, la dénivellation entre le pied du versant et le sommet est au minimum de 60 m et les replats correspondent soit à des terrasses de la Meuse, soit à des lambeaux du plateau hesbignon que l'érosion a profondément travaillé sur ses bords. Les versants de rive droite sont en général plus raides encore, sauf au niveau des rives convexes des méandres comme entre Robermont et Jupille, un vaste replat y correspondant à la terrasse de la Chartreuse (fig. 1).

Les plateaux forment tout autour de la ville une sorte d'amphithéâtre de hauteurs. Leurs altitudes s'échelonnent entre 160 et 200 m pour le plateau hesbignon au nord et à l'ouest, 200 et 280 m pour le plateau du Condroz ardennais au sud-ouest comme pour le Pays de Herve au sud-est et à l'est.

Une organisation spatiale fortement déterminée par le site

La Meuse – et dans une moindre mesure l'Ourthe et la Vesdre – ont orienté fortement l'occupation du sol : la zone d'habitat la plus dense et la plus continue épouse la forme des vallées; le tissu industriel ancien se retrouve souvent aux bords des voies d'eau surtout en amont et en aval du centre urbain et le tracé des voies ferrées comme celui des routes et même de certaines autoroutes est très lié au relief.

La vieille ville s'est développée sur la rive gauche de la Meuse à hauteur du Palais (fig. 2 et 3). Elle s'est ensuite étendue dans la plaine vers l'aval et vers l'amont, d'abord sur la rive gauche de la Meuse, puis sur la rive droite en Outre-Meuse dans les quartiers du Longdoz et d'Amercœur (fig. 2). Jusqu'au XIX^e siècle, l'extension de l'habitat est quasi limitée à la plaine alluviale comme en témoigne la carte de Ferraris établie entre 1771 et 1777. L'essor économique du XIX^e siècle ne bouleverse pas cette répartition – du moins dans un premier temps – car la croissance touche surtout les zones déjà habitées (Saint-Léonard, Amercœur, Longdoz, Sainte-Marguerite et Avroy) (fig. 2) les transformant de faubourgs en véritables quartiers urbains. L'habitat ne prend en fait pied sur les versants et ne commence à s'installer sur les rebords des plateaux (hesbignon et hervien)

que vers la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle lorsque l'on commence à résoudre deux problèmes majeurs : l'alimentation en eau et l'accessibilité (grâce aux premiers tramways). Liège est donc restée longtemps une ville de plaine. Sa configuration actuelle – avec d'importants développements résidentiels au nord, à l'est et au sud – date surtout de la période postérieure à 1950 et est très fortement corrélée au développement de la voiture individuelle.

Le document cartographique de l'IGN montre aussi très bien les liens étroits entre voies d'eau et industries. Les rares activités industrielles présentes sur la carte se localisent, en effet, le long de la Meuse à l'amont (Sclessin, Kinkempois) et surtout à l'aval du centre-ville (Droixhe, Jupille, Monsin), le long de l'Ourthe depuis Sauheid jusqu'à la confluence avec la Meuse et le long de la Vesdre. Notons que cette localisation préférentielle ne peut s'expliquer par la seule présence de l'eau; en choisissant de tels sites, les industries bénéficiaient aussi de la voie ferrée, mode de transport par excellence de la seconde moitié du XIX^e siècle et du début du XX^e siècle et de vastes terrains plats facilement aménageables.

Le document cartographique permet encore de déceler les liens étroits entre les voies ferrées, les gares et le relief. Ainsi, la principale gare de voyageurs – Liège Guillemins – est au pied du versant hesbignon tandis que la principale gare de marchandises – Kinkempois – s'étale dans la plaine à hauteur d'Angleur. La plupart des voies ferrées longent les voies d'eau : Liège-Namur-Charleroi-Paris suit le cours de la Meuse en amont, sur la rive gauche, alors que Liège-Maastricht suit ce même cours en aval, sur la rive droite. Liège-Luxembourg se retrouve le long de l'Ourthe et Liège-Aix-la-Chapelle le long de la Vesdre. On voit aussi, au nord des quartiers Hors-Château et Vivegnis, le tracé de la ligne vers Liers et Tongres qui quitte la plaine alluviale à hauteur d'Herstal. Pour la ligne Liège-Bruxelles, il n'était pas possible de suivre les vallées puisque la voie venait du plateau hesbignon. Le relief imposa dans ce cas un double tracé : les trains de voyageurs descendent le versant depuis Ans grâce à un plan incliné qui leur permet de franchir une différence d'altitude de 111 m en

4300 m, soit une pente d'environ 30 mm/m alors que les trains de marchandises vont de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois grâce à un tunnel, un viaduc (à Sclessin) et un pont sur la Meuse (fig. 4).

Enfin, routes et autoroutes ont également des tracés fortement liés aux voies d'eau et au relief. Ainsi, les rives de la Meuse, de la Dérivation, de l'Ourthe et de la Vesdre ont été presque toutes aménagées en voies rapides d'où un réseau central de routes principales très fortement orienté SSE/NNW et une traversée de la ville plus aisée dans ce sens que dans le sens est-ouest. Notons encore dans ces tracés l'influence très forte des grands travaux de rectification des cours de la Meuse et de l'Ourthe intervenus de 1853 à 1880 qui sont non seulement à l'origine de la Dérivation mais encore de boulevards importants tant sur la rive gauche (Avroy, Sauvenière) que sur la rive droite de la Meuse (Poincaré, Frankignoul, de Froidmont et de Douai) (fig. 1).

Un espace urbain central peu industriel

Malgré notre souci d'inclure, dans l'extrait de carte fourni par l'éditeur, le port de Monsin au nord-est, l'image essentielle se dégageant du document est celle d'une ville très peu industrielle. S'agit-il d'une situation récente liée au processus classique de désindustrialisation urbaine ou, au contraire, est-ce un fait plus ancien, mal connu en raison de l'assimilation de l'image de Liège à celle de son agglomération ?

Pour nous, la réponse est évidente : Liège-ville n'a jamais été une ville industrielle. En effet, sur un site (la place Saint Lambert) occupé en continu depuis près de 50 000 ans, est née une bourgade réputée « cité » dès le IX^e siècle : celle-ci est le siège d'un diocèse (auquel elle finira par imposer son nom) où les évêques possèdent un palais. La ville est dès le départ un centre tertiaire, la capitale d'une principauté qui s'étendra d'Agimont (en aval de Givet) jusqu'à Maastricht et de Thuin sur la Sambre à Verviers dans le Pays de Franchimont. Capitale diocésaine, politique et bourgeoise, la ville est aussi un centre de

commerce et d'enseignement. Certes, dès le XVII^e siècle, elle donne naissance à un bassin industriel mais celui-ci se localise essentiellement le long de la Meuse, de l'Ourthe et de la Vesdre, là où l'on peut utiliser la force hydraulique et là où on dispose d'eau. Quant à l'essor industriel du XIX^e siècle (basé sur la sidérurgie, les charbonnages, la métallurgie des non ferreux, les fabrications métalliques, les armes...), il se fait essentiellement à l'amont et à l'aval de la ville, dans les communes proches de Seraing-Ougrée et de Herstal, voire sur les plateaux pour l'exploitation charbonnière.

Il n'est donc guère étonnant de ne pas trouver d'industries dans la partie centrale de l'agglomération d'autant plus que la ville – comme beaucoup d'autres – a aussi perdu depuis 1960 ses principales fabriques et ateliers situés jadis dans des tissus mixtes habitat-industries (par exemple, à Vivegnis ou à Saint-Léonard), dans les quartiers des gares actuelles ou anciennes (Guillemins et Longdoz surtout) ou le long des voies d'eau. De même, comme peu de concessions charbonnières avaient été accordées sur le territoire de l'ancienne commune de Liège, il n'est guère étonnant de ne pas trouver de terrils sur l'extrait de carte utilisé et ce d'autant plus qu'en région liégeoise de nombreux terrils ont été rasés dans les années soixante et septante dans le cadre de grands travaux routiers.

Les seules activités industrielles présentes sur le territoire urbain se situent – comme nous l'avons déjà dit – à la limite du tissu urbain. Le principal pôle se localise en aval de Liège à hauteur de Droixhe et de Jupille et dans l'Île Monsin. Dans le premier cas, il s'agit surtout d'activités agro-alimentaires : un abattoir et des entreprises de traitement de la viande, une très grande brasserie (la brasserie Piedbœuf aujourd'hui intégrée dans le groupe Interbrew) et une usine de café (Chat Noir, actuellement dans le groupe Jacobs Suchard), non loin du Marché couvert. Dans le deuxième cas, ce sont principalement des activités de stockage, de manutention et de transformation de produits pondéreux comme des matériaux de construction ou des produits métallurgiques, très fortement liées à la voie d'eau puisque l'Île Monsin autorise un accès direct au canal

Albert via les deux darses situées au nord et au sud et la darse couverte intermédiaire. Rappelons à ce propos que l'Île Monsin est le premier des 15 ports publics liégeois et que le Port de Liège est par son trafic (plus de 15 millions de tonnes) le troisième port européen derrière Duisbourg-Ruhrort et Paris. En amont de la ville, l'industrie est beaucoup moins présente surtout sur la rive gauche, à Sclessin, où plusieurs vieilles usines ont été récemment démolies et remplacées par des activités commerciales; toutefois, la rive droite a conservé sa fonction industrielle grâce à l'aménagement en 1979, entre les voies ferrées et la Meuse, du seul parc industriel récent sur le territoire de la ville – le parc de Renory – qui regroupe actuellement quelques firmes spécialisées dans le secteur des plastiques. Quant aux vallées de l'Ourthe et de la Vesdre, elles ont aussi perdu de nombreuses activités d'où plusieurs friches industrielles importantes comme le site des Conduites d'Eau entre l'Ourthe et le canal de l'Ourthe (où on achève aujourd'hui la construction d'un centre commercial planifié et où devrait aussi prendre place un parc d'affaires). Seules subsistent une usine de la Vieille Montagne, une division de Cuivre et Zinc (reprise par Boliden) et les Fonderies Magotteaux à Vaux-sous-Chèvremont spécialisées dans les boulets et blindages de broyeurs en aciers moulés, une des très rares grandes firmes à avoir maintenu son siège social à Liège.

Les fonctions de Liège sont donc essentiellement tertiaires. Mais ce secteur, qui regroupe plus de 85 % des emplois de la ville, n'est guère visible sur une carte topographique à l'échelle de 1/25 000 où seuls sont identifiés quelques gros équipements : les hôpitaux, des homes ou maisons de retraite pour personnes âgées, les deux sites centraux de l'Université (place du 20-Août et Val-Benoît), des centres sportifs, des équipements culturels, de grands équipements commerciaux et, bien entendu, les nombreuses églises et chapelles qui témoignent du rôle passé de Liège en matière religieuse. Malheureusement, comme pour l'industrie, il n'est pas toujours possible de distinguer les lieux qui ont perdu leur activité – l'hôpital de Bavière, par exemple – de ceux qui fonctionnent toujours.

Des espaces verts proches du centre

Enfin, si, comme dans d'autres villes d'une certaine importance, les espaces verts sont peu nombreux dans le centre (à l'exception de quelques grands parcs comme le Parc d'Avroy, le Jardin botanique ou le Parc de la Boverie), ceux-ci ne sont toutefois guère éloignés du centre-ville. C'est particulièrement vrai au sud où le noyau urbain d'Angleur se retrouve au pied du plus grand espace vert de l'agglomération, celui du Sart Tilman, au sein duquel on a installé le nouveau campus universitaire et dont on voit sur l'extrait de carte les parties les plus septentrionales à savoir le Bois de Saint-Laurent (cfr fig. 1) et le Bois de Saint-Jacques. Mais c'est vrai aussi dans les autres directions grâce aux bois se trouvant souvent sur les versants abrupts et les fortes pentes. Ainsi, malgré la forte densité du bâti dans le centre, la ville de Liège est une ville assez verdurée.

Bernadette MERENNE-SCHOUMAKER
Université de Liège

Bibliographie

- Ph. LECOUTURIER, *Liège. Étude de géographie urbaine*, Liège, H. Vaillant-Carmagne, 1930.
- B. MERENNE-SCHOUMAKER, *Liège, Ville et Région : documents cartographiques*, 2e éd., Université de Liège, 1990.
- J.A. SPORCK (sous la dir. de), *Liège prépare son avenir*, Liège, E. Wahle, 1980.
- J.A. SPORCK (sous la dir. de), *Liège aujourd'hui et demain*, Liège, E. Wahle, 1986.
- J. STIENNON (sous la dir. de), *Histoire de Liège*, Toulouse, Privat, 1991.

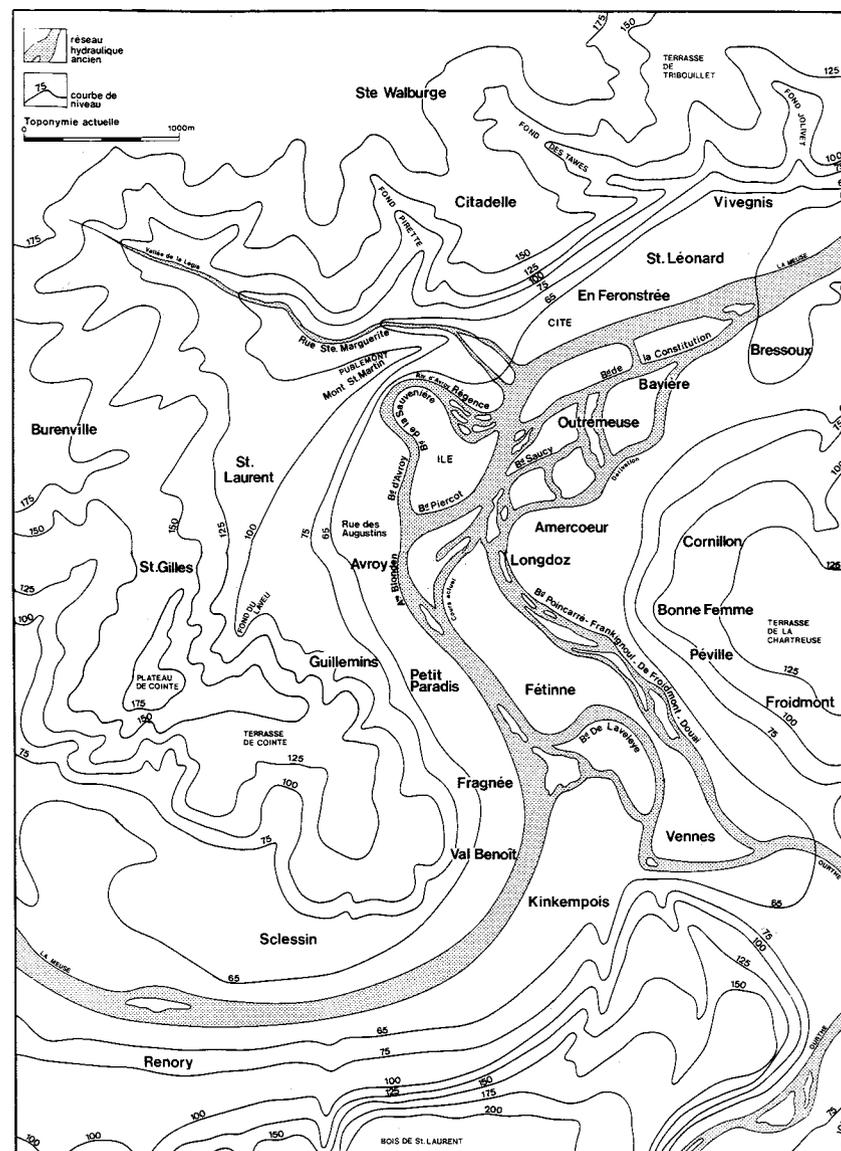


Fig. 1.- Liège : site primitif, d'après Ph. LECOUTURIER, *Liège*, 1930.

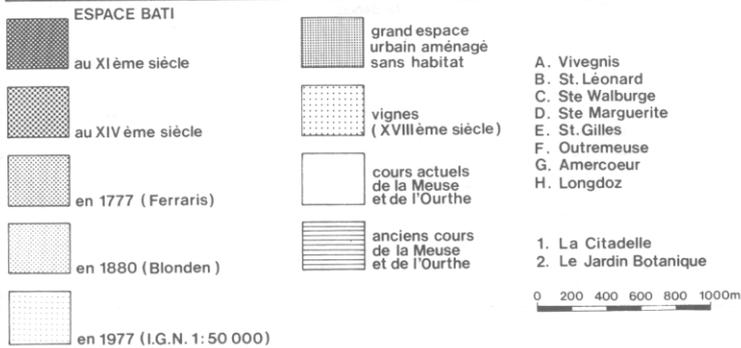
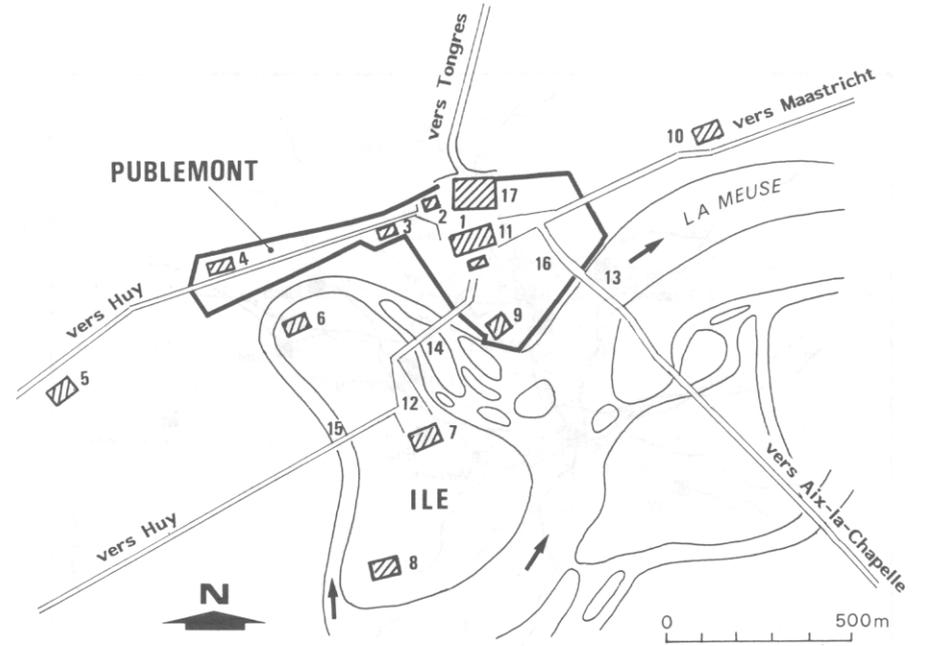


Fig. 2.- Liège : évolution de l'espace bâti, du Xe siècle à nos jours, d'après *Liège prépare son avenir*.



- enceinte de Notger
- | | |
|--|---------------------------------|
| 1. Cathédrale Sainte-Marie et Saint-Lambert et église Notre-Dame-aux-Fonts | 9. Collégiale Saint-Denis |
| 2. Collégiale Saint-Pierre | 10. Collégiale Saint-Barthélemy |
| 3. Collégiale Sainte-Croix | 11. Place du Marché |
| 4. Collégiale Saint-Martin | 12. Vinève d'Ile |
| 5. Abbaye Saint-Laurent | 13. Pont des Arches |
| 6. Collégiale Saint-Jean | 14. Pont d'Ile |
| 7. Collégiale Saint-Paul | 15. Pont d'Avroy |
| 8. Abbaye Saint-Jacques | 16. Rue Neuvicé |
| | 17. Palais épiscopal |

Fig. 3.- Liège : plan schématique de la cité (Xe-XI^{ème} siècles), par J.-L. Kupper, d'après J. Lejeune.

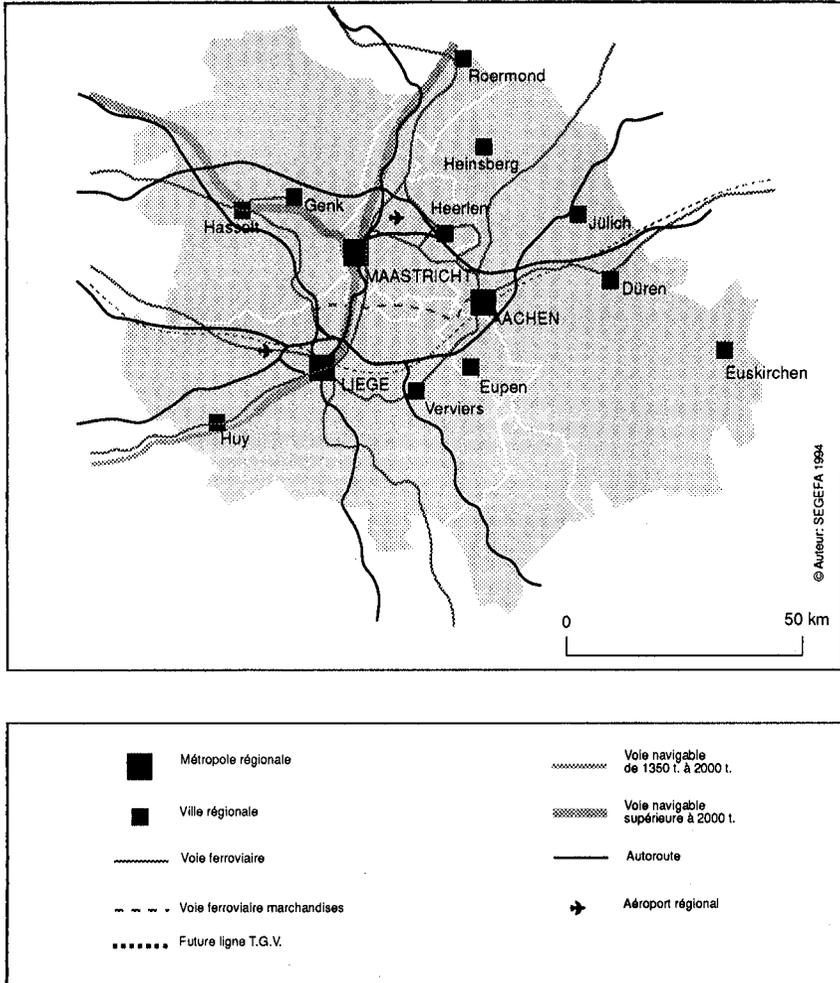


Fig. 4.— Euregio : voies de communication, par le SEGEFA (1995).