

Sous la direction de Nancy DELHALLE et Jacques DUBOIS
avec la collaboration de Jean-Marie KLINKENBERG

LE TOURNANT DES ANNÉES 1970

LIÈGE EN EFFERVESCENCE

LES IMPRESSIONS NOUVELLES

ujours
La
nt les
s de la

CHAPITRE 11

URBANISME : UNE POLITIQUE DE LA VILLE

Les commémorations du 50^e anniversaire de l'Expo Universelle de 1958 l'ont montré : à la fin des années 2000, les « Golden Sixties », les années d'or résonnent encore et toujours comme une période de grand optimisme, où les équations paraissaient simples. Elles se fondaient sur une croyance partagée dans les vertus de la consommation généralisée, de la croissance économique et de la confiance en l'avenir. Cette dernière sera fortement ébranlée dans la période suivante.

Qu'en est-il de l'architecture, de l'urbanisme, et plus généralement de la politique de la ville ? En Belgique, au vu de l'importance de l'évènement, il apparaît évident que les « Golden Sixties » commencent avec l'Expo Universelle : les cicatrices du conflit mondial se referment, notre pays peut désormais affronter les contradictions de la société de consommation. Une période d'intense restructuration des villes va s'ouvrir, qui passe notamment par l'ouverture de celles-ci à la circulation automobile, politique qui est conduite dans une sorte de quasi-consensus. La fin de cette période arrive, semble-t-il, avec la crise pétrolière de 1973 comme l'explique Maurizio Cohen : « Je pense que les années 1970 ont marqué la fin d'une série de choses : 73, la guerre du Kippour, la montée du prix du pétrole, marquent un changement radical. Pour la première fois, après des décennies de croissance, le monde reçoit un coup d'arrêt général. Toute la dimension de l'utopie rentre aussi en crise : on voit émerger le terrorisme. Ces mille espoirs qui s'étaient manifestés de manières différentes subissent le contrecoup en économie, dans le social¹ ».

Les quinze années se referment avec une décision à forte charge symbolique : celle des « dimanches sans voitures ». Décision qui n'empêchera pas l'augmentation incessante de la circulation urbaine, mais

¹ Entretien avec Maurizio COHEN, juillet 2007. À lire sur le site : <http://homme-et-ville.net>. Exposition en ligne « Liège Années' 60 », octobre 2008.

qui peut aussi être regardée comme l'amorce d'un retournement dans la manière de considérer la question : désormais l'augmentation de la pression automobile dans des structures urbaines pour la plupart inadaptées devient un problème et non une solution. Et quand les structures ont été adaptées par l'ouverture de voies rapides ou de pénétrantes, celles-ci produisent un effet d'aspiration qui aggrave encore la situation. Ce début de prise de conscience date des années 1970, mais il faudra encore du temps avant que l'on réfléchisse à des outils performants aptes à contrecarrer la tendance à l'augmentation continue du parc automobile : les a-t-on trouvés en 2010 ?

Malgré cette prise de conscience, le programme autoroutier autour de et vers la ville est poursuivi dans les années 1970 : mise en service de la section Loncin-Saint-Laurent (avril 1970), puis vers la place des Wallons, ouverture des autoroutes vers Maastricht (1974), ouverture de la section Chênée-Aywaille (1978). Dans le centre, les travaux des années précédentes sont poursuivis par la mise en service des tunnels « Piercot » et « Blonden » en 1971 et 1972. Dans le pays, la longueur du réseau autoroutier a triplé entre 1970 et 1980. Au printemps 1971, un projet de passage de l'autoroute sous le parc d'Avroy provoque une levée de boucliers et est abandonné : signe qu'une certaine pratique technocratique de l'urbanisme passe de plus en plus mal la rampe. À l'intérieur de la ville, à l'inverse, un réseau de rues piétonnes prend forme et se complète au fil de la décennie : mise en piétonnier des rues Pont d'Île et Lulay en 1972, rue Saint-Paul et place des Carmes en 1975, rue des Dominicains en 1976 et Vinâve d'Île en 1978.

Les années 1950-1960 ont vu naître trois chantiers importants qui marquent encore la ville d'aujourd'hui. Conçus dès le départ pour une durée qui devait les faire déborder sur la décennie suivante, ils ne sont donc pas achevés au seuil des années 1970. Ainsi, ces dernières peuvent être vues dans la continuité de la période précédente. Mais en même temps, émergent des éléments de rupture qui sont annonciateurs d'une autre vision de la ville qui prendra forme de manière plus nette dans les années 1980.

SAINT-LAMBERT

La place Saint-Lambert d'abord, dont Fernand Piérot a écrit qu'elle était « remords et tourment de Liège² ». Lieu hautement sensible de

2 Fernand Piérot, *Liège aux cent visages*, Liège, Éditions du Perron/Wahle, 1987.

la mémoire de la cité, où va s'appliquer, puis être contestée, une politique visant à faciliter la circulation automobile au cœur même de la cité et à rénover ce dernier selon la méthode de la *tabula rasa*, sans égard pour son *genius loci*. Au seuil des années 1960, la place Saint-Lambert avait déjà connu moult bouleversements, le premier ayant été, bien sûr, la démolition de la cathédrale éponyme à la fin du XVIII^e siècle. Cette démolition avait permis de disposer d'une place publique et de combler ainsi un manque manifeste pendant tout l'Ancien Régime. Mais surtout, au XIX^e siècle, la place Saint-Lambert avait joué le rôle de distribution des flux circulatoires entre l'est et l'ouest essentiellement : « En comparaison des minuscules places publiques de l'Ancien Régime, la place Saint-Lambert était si vaste qu'elle aspira le trafic jusqu'alors engorgé³ ».

Au XX^e siècle, elle ne pouvait plus tenir le même rôle dans l'hypercentre, d'autant que la pression automobile s'intensifiait et que l'on savait que la situation risquait d'empirer en raison précisément de l'arrivée de voies rapides. Ces dernières faisaient partie d'un projet visant à joindre le centre de la ville et la place au réseau autoroutier en construction au nord de Liège, liaison qui comportait une section en encorbellement par-dessus les rues Hors-Château et du Palais. Poétiquement appelée « route de la Corniche », cette rocade devait déboucher sur la place. Ce dernier projet fut abandonné, mais pas son versant occidental (Burenville – Saint-Lambert), ce qui intensifia la pression automobile au centre de la ville.

La place Saint-Lambert va faire l'objet d'un projet de réaménagement présenté pour la première fois en 1964 par le groupe L'Équerre lors du colloque « Liège en l'an 2000 ». Il prévoit l'installation d'une dalle de 3,5 hectares qui part du niveau du sol au Palais et aboutit à la hauteur du premier étage des grands magasins, en ménageant une « tranchée » au pied de ceux-ci. Une gigantesque esplanade piétonne réunit les 3 places (du Marché, Saint-Lambert, de la République française). Sous la dalle sont enterrées les circulations des bus, des voitures et du futur métro (mis à l'étude, entamé, puis abandonné) ainsi que des parkings. Sur la dalle, les projets se suivent : annexe au palais de Justice, hôtel, magasins. On prévoit même d'y graver le plan de la défunte cathédrale.

3 Étienne Hélin, « Trente-six paysages en quête d'auteurs », in Pierre Frankignoulle et Gauthier Jacob (dir.), *Visages urbains de Liège depuis 1830*, Bruxelles, Crédit Communal, 1984.

Dans l'histoire de cette place, les années 1970 semblent des années d'entre-deux. D'une part, les options modernisatrices de renouvellement forcené sont contestées et cette tendance va s'amplifier, ce qui annonce une mutation du système de valeurs. En mars 1969, la contestation connaîtra un moment capital avec la publication d'un document remarquablement argumenté : le *Memorandum sur le plan particulier d'aménagement de la place Saint-Lambert et de ses abords*.

Née de la remise en cause de ce projet de *tabula rasa* sur la place, la contestation va s'étendre aux options prises pour l'ensemble de l'agglomération. En 1970, une quinzaine d'associations rédige une Charte qui réclame un urbanisme plus démocratique (« Que soit donnée à la population la possibilité d'un véritable choix entre des solutions diverses dont on pourra apprécier les implications et les conséquences à la suite d'un large débat »), un urbanisme d'agglomération qui serait « résolument contemporain ». 1970 est également l'année où à Bruxelles l'ARAU publie une « Charte urbaine ».

La même année, naît une association intitulée « Visage de Liège. Pour la sauvegarde et l'aménagement du Site urbain et de l'Agglomération de Liège ». On y retrouve des personnalités des milieux de la défense du patrimoine et du monde académique : Pierre Colman, Jean Englebert, Georges Hansotte, Etienne Hélin, Ernest Montrieux, Fernand Robert, Florent Ulixir, Julien Venter, Léo Wéry⁴, etc. Cette association comptera jusqu'à 200 membres.

Mais, d'autre part, la lourdeur et l'inertie des systèmes décisionnels n'empêchent pas l'exécution des décisions antérieures : ainsi les démolitions commencent en janvier 1975 ; et, en 1979, le Palais des Princes-Évêques est complètement dégagé. Pendant 7 ans, le projet de réaménagement n'avance guère, mais les démolitions vont offrir le visage peu avenant d'une énorme friche urbaine : « Après la clairière des révolutionnaires, la "mise à blanc" des urbanistes⁵ ». La place Saint-Lambert va dès ce moment offrir la pire image qui soit de Liège et de son aménagement.

Les autorités avaient tenté d'argumenter sur la médiocrité du patrimoine bâti de la place, mais on ne sauva pas le très bel hôtel gothique de Cortenbach qui fut démonté en 1974-1975. Disparurent ainsi des lieux, banals ou médiocres peut-être, mais qui avaient acquis pour les

4 Lequel anime la Table Ronde des Associations Liégeoises (TRAL).

5 Patrick de Lamalle (1991), « 27 ans, 27 instantanés », *50 Instantanés. Liège, Place Saint-Lambert 1991*, Liège, Éditions du Cirque Divers, Maison de l'Urbanité, 1991, pp. 13-35.

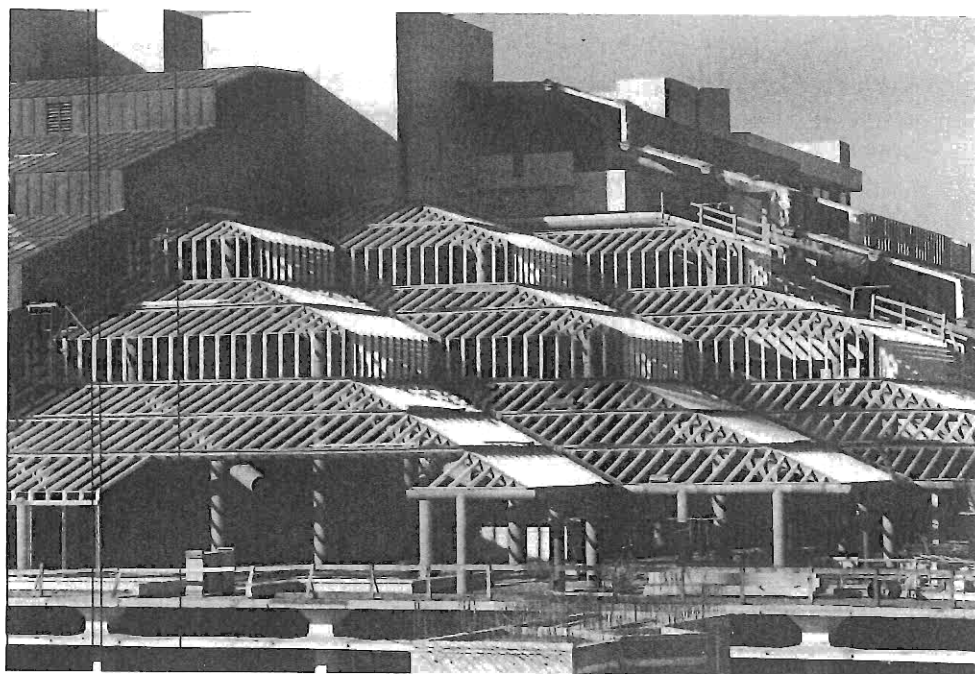
Liégeois une forte puissance d'évocation : le square Notger, la place Verte, la « Populaire », le magasin Vaxelaire, le bas de la rue Haute-Sauvinière. La place « n'avait pas beaucoup de cachet, un petit côté provincial, mais aujourd'hui pour beaucoup, c'est presque un mythe, une féerie d'autrefois, aux couleurs de l'enfance⁶ ». Ballotté entre de nombreux intervenants aux logiques et intérêts différents (Ville, ministères, sociétés de transport, associations de commerçants, associations de défense du patrimoine), ce projet va être de plus en plus rejeté dans de nombreux milieux et mis à mal légalement et politiquement. Pendant l'essentiel des années 1970, le problème de la place Saint-Lambert a donc été traité sous le signe du vide, de l'indécision, de la remise en cause des attendus et méthodes d'un urbanisme technocratique, mais sans que la mobilisation puisse faire échec aux vagues de démolitions. Le dossier ne redémarrera qu'en 1985 avec l'entrée en scène de Claude Strebelle qui, tournant le dos aux options antérieures, obtiendra un accord politique dont le point essentiel est la reconstruction de trois places distinctes.

SART TILMAN

Un autre grand chantier liégeois de l'après-guerre évolue lui aussi durant cette décennie : l'installation de l'Université au Sart Tilman. Les dix premières années et surtout les années 1960-1967 ont été relativement favorables en matière de financement, d'organisation et d'autonomie dans la conduite de l'opération. Au début des années 1970, les lois d'expansion universitaire vont multiplier le nombre d'institutions belges et réduire proportionnellement la part dévolue aux universités existantes. La crise des finances publiques réduit encore les marges de manœuvre et postpose l'échéance fixée initialement de terminer le transfert pour 1976-1977.

Alors que l'opération avait été conduite au début dans une relative autonomie, l'imposition d'un système de normes pour les constructions (la détermination de mètres carrés selon la discipline enseignée et de coûts afférents) va compliquer la donne. En outre, la nature même de ce nouvel ensemble dans le « concert urbain » liégeois appelle une (re)définition. Et peut-être est-ce là la contribution majeure des années 1970 à ce projet. En prenant forme, le domaine universitaire pose question sur sa place, son rôle, sa fonction dans la géographie urbaine de l'ag-

6 *Ibid.*




Sur le campus du Sart Tilman, le CHU en construction, entre 1971 et 1985. Architecte Charles Vandenhove (coll. Université de Liège).

glomération. S'agit-il d'un campus ? Non, les autorités de l'Université ont toujours évité l'emploi de ce terme. De plus, le concept de campus implique un nombre significatif de logements sur le site, ce qui n'a pas été voulu. S'agit-il alors d'une amorce de « ville nouvelle » ? Non, car il n'apparaît pas souhaitable de vouloir concurrencer la ville d'en bas, Liège, ville avec laquelle, au contraire, on souhaite garder un lien fort. Contrairement à Louvain-la-Neuve, il n'a jamais été question de bâtir une ville nouvelle au Sart Tilman.

Dans le courant des années 1970, c'est le concept de « quartier complémentaire » qui s'impose. Certes, c'est un quartier de nature originale, inédite en Belgique : il est à la fois une université, un espace forestier sauvé de la spéculation, un jardin botanique, un parc de loisir et de sport, un hôpital. Aux plans morphologique et fonctionnel, il s'éloigne de l'image type des quartiers urbains : les immeubles sont dispersés dans la nature, il n'y a pas de commerces et les populations ne sont pas très diversifiées.

Pour maintenir les spécificités de ce quartier, les autorités vont chercher à équilibrer des contraintes à première vue difficiles à concilier :



assurer la connexion du site aux réseaux de l'agglomération, tout en préservant le site naturel ; atteindre la taille critique susceptible d'attirer des investissements privés, tout en contenant les pressions de sub-urbanisation ; maintenir le caractère public du domaine, tout en permettant l'exercice des activités universitaires, d'enseignement et de recherche. À l'intérieur du domaine ou à sa proximité, des équipements au service du public veulent contredire le syndrome de la « tour d'ivoire » : installations sportives et de loisir, Musée en plein air, parc scientifique, hôpital. Ce dernier, non prévu initialement, a renforcé la fréquentation du site par les populations non universitaires, mais a aussi alourdi la pression automobile. En 1973, les pouvoirs publics s'entendent pour acquérir plusieurs propriétés (dont les bois de Famelette et de Nomont) autour du domaine universitaire. Par rapport au souhait manifesté dans de nombreux milieux que soient maintenues d'importantes surfaces boisées, c'est une décision très importante, car elle garantit une sorte de « ceinture de protection » verte autour du domaine et elle est à ce titre importante à l'échelle de toute la région. C'est donc dans la décennie 1970 que cette vocation de quartier complémentaire est affirmée, assumée, organisée. Elle l'est d'autant plus facilement que le domaine universitaire intègre les limites élargies du Grand Liège d'après les fusions de communes, alors que pendant une quinzaine d'années, l'Université de Liège au Sart Tilman s'était trouvée en dehors des limites municipales.

Les fusions de communes invitent à la réflexion sur la nature de ce nouvel ensemble à inscrire dans une perspective territoriale d'agglomération. Dans le contexte de la création de nouvelles universités dans des régions qui en étaient jusque-là dépourvues, se renforce une demande adressée par différents milieux : celle de voir les universités jouer de plus en plus le rôle de moteur de la reconversion économique régionale, développement culturel compris. Le caractère complémentaire de cet ensemble par rapport aux autres quartiers de l'agglomération est visible dans différentes créations (parc scientifique, infrastructures sportives et de loisir) mais plus particulièrement dans le cas du Musée en plein air. Dès le début du chantier, l'architecte coordinateur Claude Strebelle avait souhaité une collaboration entre plasticiens et architectes. Lors de l'inauguration des premiers immeubles, en novembre 1967, la sculpture *Mur de pierre d'âge viséen* de Pierre Culot montrait la fécondité d'une démarche plastique soucieuse d'intégration au site et aux constructions. C'est en 1977 que le Musée en plein air est formellement constitué. Il se positionne comme complémentaire aux musées urbains « classiques » et remplissant une fonction originale au sein de l'Université, fonction

d'éveil à la sensibilité plastique dans une institution dépourvue de facultés artistiques.

Au plan architectural, une inflexion apparaît. Les premiers immeubles de l'infrastructure sociale des années 1960 (restaurant, architecte André Jacquain) ou technique (poste central de commande, centrale de chauffe, architecte Claude Strebelle), affichaient une grande force expressive. Les premiers immeubles scientifiques adoptaient un langage moderniste, induit en partie par les exigences programmatiques à haute technicité. Ces immeubles des premières années, ceux des sections de Chimie (architecte Jean Maquet), Physique (architecte Pierre Humblet), Botanique (architecte Roger Bastin), se présentent comme de grands parallélépipèdes organisés sur une trame systématique. Ils portent assurément la marque de leur époque, celle du fonctionnalisme, fût-il adouci et « humanisé » par une série de dispositifs très étudiés : le soin mis dans l'implantation des volumes et, dans leur facture, l'importance des recouvrements végétaux des immeubles mêmes et du traitement paysager de leurs abords.

Dix ans après ces immeubles de la première génération, en 1977, Claude Strebelle considère que ce type d'organisation « auquel tout le monde croyait il y a dix ou quinze ans » est dépassé. Et il joint le geste à la parole, puisqu'il signe en tant qu'auteur de projet (avec Charles Dumont) le bâtiment dit des « petits amphithéâtres ». Ce bâtiment offre un contraste saisissant avec ses voisins : d'un côté, les grandes structures du complexe de Chimie et, de l'autre, un groupe où les constructions sont plus basses, où la courbe est très présente, et où les différents volumes s'intègrent harmonieusement à leur environnement. Intégration poussée à l'environnement : préoccupation qui anime également ces deux auteurs de projet lorsqu'ils réalisent en Corse, toujours pour l'Université de Liège, la Station de recherche océanologique de Calvi en 1971.

Ce bâtiment des petits amphithéâtres est annonciateur de ceux du début des années 1980 (Droit et Psychologie), où, tournant le dos aux options modernistes, les auteurs de projet viseront explicitement à renouer avec des thèmes plus classiques, plus évocateurs d'une « ambiance urbaine » : les volumes se morcellent, des patios sont prévus, les plans intérieurs affichent une plus grande complexité, les courbes apparaissent dans les fenêtres, les pentes dans les toitures. Il faut dire que ces deux bâtiments sont implantés sur la place du Rectorat, où étaient également prévus la faculté de Philosophie et Lettres, l'administration et le rectorat, et que cet ensemble devait devenir le lieu central du domaine universitaire. Il y avait donc aussi une volonté de réaliser dans ce sec-

teur un ensemble à caractère urbain plus prononcé que dans le cas des premières constructions scientifiques. Dans les années 1970, on se place toujours dans cette perspective qui ne sera abandonnée qu'en 1989. À la fin de la décennie, le courant post-moderne sera représenté par le Centre sportif du Blanc Gravier (1978-1982), dû à l'architecte Bruno Albert. Cette décennie voit aussi la poursuite d'un chantier colossal et semé de difficultés, mais qui a doté la région et l'Université d'un hôpital d'une facture exceptionnelle (architecte Charles Vandenhove).

DROIXHE

Un autre ensemble marquant, conçu et entamé dans les années 1950-1960, est terminé dans les années 1970. Il s'agit du complexe d'habitations sociales de Droixhe des architectes du groupe EGAU. Les premiers immeubles, ceux de l'avenue Georges Truffaut (1954-1958), portaient la marque d'une époque optimiste résolument tournée vers le progrès. Ce quartier était d'ailleurs très prisé, en raison des ses performances de confort, rares pour l'époque (100 % de salles de bain dans les appartements). La composition socio-économique de la population était variée. Aux plans architectural et urbanistique, l'ensemble se voulait une démonstration des thèses modernistes sur la ville inspirées par la Charte d'Athènes et Le Corbusier. Ce quartier incarnait une image de la modernité urbaine et architecturale : homogénéité, rigueur et pureté des objets architecturaux, calcul de leur dispersion selon les angles optiques et de leur implantation selon une orientation optimale. Implanté sur un terrain vierge (un ancien champ de manœuvres), il a été édifié en s'affranchissant des contraintes de voirie et de parcellaire. Sur la surface totale du site de 18 hectares, 75 % est non bâtie. Pour compenser l'exiguïté relative des logements et impulser une vie de quartier, le site comprend aussi des équipements collectifs (école, centre culturel, commerces). Ce n'est que, plus tard, au cours des années 1980, que son statut va changer et le faire basculer dans la catégorie des « quartiers difficiles ».

Les années 1970 voient l'achèvement de ce quartier. En 1972 se termine la très belle église Saint-Pierre et Saint-Paul (architectes du groupe EGAU), ornée d'un motif ornemental de Willy Hellewegan. Cette démarche de participation des artistes à la réflexion architecturale avait déjà été présente lors de la construction des premiers immeubles (œuvres, notamment, de P. Bury, G. Collignon, J. Delahaut). Quant aux immeubles de l'avenue de la Croix-Rouge, érigés en 1967-1968,

ils ne furent pas construits comme il avait été prévu à l'origine : au lieu d'immeubles proches par leur typologie des premiers édifiés avenue Georges Truffaut, on bâtit cinq tours de 20 étages (600 logements) : elles n'ont pas la légèreté de leurs devancières et présentent un caractère beaucoup plus massif et monolithique. Terminée en 1976, la grande tour de l'avenue de Lille complète et achève le programme ; elle non plus n'avait pas été prévue de cette manière. Elle devait être similaire à sa voisine de cette avenue.

Malgré leurs différences, le Sart Tilman et Droixhe sont des réalisations majeures des années 1960 à Liège et qui continueront tout au long des années 1970 à évoluer et à marquer le paysage urbain liégeois. Leur mode opératoire diffère radicalement des interventions menées au centre de la ville par la promotion privée : installation sur un site à faible contrainte, conception sur la base d'un plan d'ensemble, souci de soigner la qualité des bâtiments et des aménagements.

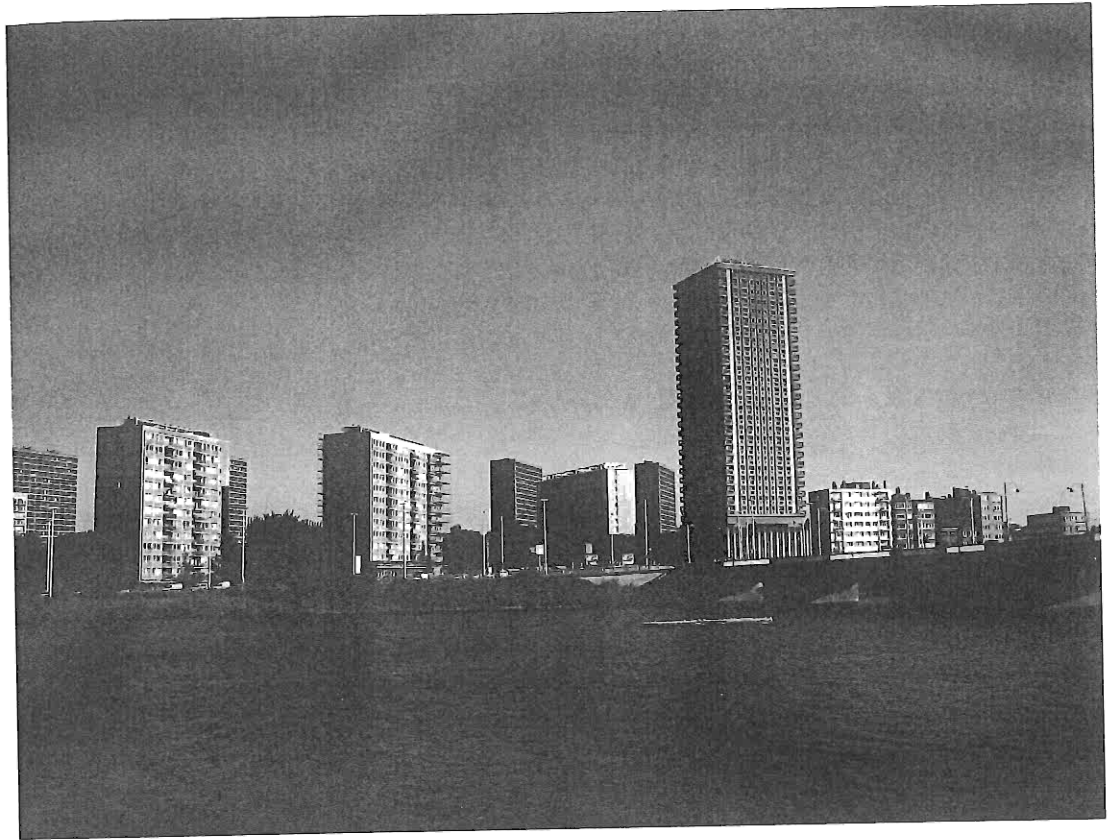
Au plan de la création architecturale, en consultant répertoires, inventaires ou synthèses, on constate que peu de réalisations de ces années sont citées, hormis celles du Sart Tilman.

PATRIMOINE ET ENVIRONNEMENT

Les années 1960 avaient vu l'apparition dans le paysage urbain de grandes masses verticales, des immeubles en hauteur très souvent peu soucieux de leur environnement immédiat : peu de relations avec l'espace public, implantation sur une trame parcellaire non modifiée, pignons latéraux non architecturés, écrasement des gabarits voisins plus anciens. Cette politique avait été voulue et encouragée par les autorités municipales qui avaient édicté des règlements permettant de libérer la hauteur des immeubles. Le début des années 1970 n'indique pas une rupture de ce point de vue, et l'immeuble le plus marquant de cette époque est la Tour Kennedy, comprise dans un ensemble plus vaste (Centre culturel, bibliothèque, architectes Jean Poskin et Henri Bonhomme, 1970). En suivant Marcel Smets, on pourrait dire que les années 1970 ont vu l'affaiblissement du projet moderniste : « Je crois que les années '70 seront reconnues par nos petits-enfants comme une période pauvre lorsqu'ils écriront l'histoire de l'architecture belge. Le rêve moderniste s'est perdu. Il est devenu l'histoire de tous les jours, la banalité quotidienne⁷ ». Peut-

7 « Entretien avec Marcel Smets », Alain Malherbe, Pierre Frankignoulle (dir.), *De l'Utopie au réel. 1919-1994 : 75 ans de logement social en Wallonie*, Liège, Les Chiroux, 1994, pp. 20-30.

URBANISME : UNE POLITIQUE DE LA VILLE



Les tours de Droixhe vues de la rive gauche du fleuve
(photo P. Frankignoulle, Homme et Ville asbl, 2007).

être est-ce dans le cas de la dernière tour de Droixhe, celle de 1976, que cette perte du rêve moderniste est la plus sensible si on la compare à la finesse des premiers immeubles de l'avenue G. Truffaut.

Par un effet de réaction contre les démolitions des années antérieures, c'est le patrimoine et l'intérêt de le protéger qui sont mis en avant. Mais de fâcheuses pratiques perdurent malgré le nouvel air du temps et l'on voit, par exemple, disparaître en 1971 les Halles de la rue des Carmes qui avaient été construites en 1882.

À Namur, la décision est prise en 1972 de rénover la rue des Brasseurs. Cette opération va devenir emblématique d'une nouvelle manière de concevoir la rénovation urbaine, non plus par des opérations de « démolition-reconstruction » (comme celles des Chiroux ou de Potiérue à Liège), mais par des interventions à l'échelle de la ville existante, dans le souci de respecter le patrimoine et le contenu social des quartiers.



Philippe Minguet et Jean Englebert au château de Colonster lors du colloque « Entretien avec les élèves des écoles d'architecture » tenu en présence de Ricardo Bofill et d'Anatole Kopp (photo Lucie Minguet).

En 1978, l'opération liégeoise de la rue Hors-Château, à l'initiative de la SDRW, mettra sous les projecteurs le thème passionnant de la marque contemporaine qu'un auteur de projet peut imprimer sur un bâti patrimonial (architecte Charles Vandenhove, ingénieur René Greisch). Signe que les mentalités évoluent : 1975 sera l'année européenne du Patrimoine architectural.

Par ailleurs, la fin de la décennie voit l'apparition d'une tendance appelée à se développer : la rénovation de bâtiments industriels en vue de leur réutilisation à des fins de logement, par exemple avec l'opération à Dolhain des usines Bodeux par l'architecte Emile-José Fettweis en 1979-1983. Du fait de son histoire industrielle (sidérurgie, charbonnages), Liège et sa région offrent moins d'opportunités de réutilisation des anciennes structures industrielles, alors que les immeubles textiles de la région de Verviers s'y prêtent particulièrement bien : leur typologie permet une reconversion en logements plus aisée.

Le regard plus attentionné posé sur le patrimoine ancien peut aussi aboutir à un résultat ambigu qui n'est pas sans lien avec le « façadisme ». En effet, se perpétue une pratique déjà entamée lors de la décennie précédente, celle d'opérations de « transplantation » : la reconstitution d'îlots ou d'immeubles provenant de démolitions et qui sont reconstruits dans d'autres contextes. Pour de nombreux observateurs critiques, ces transplantations posent question en regard de l'authenticité d'un tissu urbain qui n'est pas uniquement constitué des unités qui le composent, mais aussi des interactions entre ces éléments et de leurs relations avec

un site, un sol, un quartier, une histoire. L'opération de l'îlot Saint-Georges en est un exemple : commencée en 1970 et terminée en 1981, elle est en partie constituée d'immeubles démolis puis remontés lors de l'édification du complexe de la Cité administrative.

Les années 1970 sont assurément une période de transition pour le domaine qui nous concerne : entre l'énoncé et la mise en pratique des postulats modernistes et modernisateurs des années 1960 et la redécouverte des qualités d'une urbanité façonnée par l'histoire, (le « retour à la ville » des années 1980), ces années sont une décennie de remise en question.

Pierre Frankignoulle

BIBLIOGRAPHIE

Sébastien Charlier, Pierre Frankignoulle et Thomas Moor, « L'architecture et l'urbanisme à Liège depuis l'indépendance de la Belgique », Christine Renardy (dir.), *Liège et l'Exposition universelle de 1905*, Bruxelles, Dexia, Fonds Mercator, Luc Pire, 2005, pp. 91-120.

Fabienne De Smet, Pascal Durand, Yves Winkin, « De l'utopie au non-lieu. Genèse d'un campus : le "Domaine universitaire" du Sart Tilman », *Espaces et Sociétés*, n° 80-81, 1996, pp. 161-181.

Étienne Hélin, « Trente six paysages en quête d'auteurs », Pierre Frankignoulle et Gauthier Jacob (dirs), *Visages urbains de Liège depuis 1830*, Bruxelles, Crédit Communal, 1984.

Alain Malherbe, Sophie Dawance et Pierre Frankignoulle (dirs), *Habiter la Ville*, Bruxelles, Labor, 2001.

Bernadette Mérenne, « L'évolution urbaine de 1945 à nos jours », Jacques Stiennon (dir.), *Histoire de Liège*, Toulouse, Privat, 1991, pp. 273-302.

Pierre Puttemans, « Architecture et urbanisme en Wallonie de 1958 à nos jours », *Les Cahiers de l'Urbanisme*, n° 28-29, février 2000, pp. 90-97.

Christine Renardy (dir.), *Liège et l'Exposition universelle de 1905*, Bruxelles, Dexia, Fonds Mercator, Luc Pire, 2005.

Marcel Smets, *Une ère d'évidence, in 1951-1991. Image d'une époque*, Catalogue d'exposition, Palais des Beaux-Arts de Bruxelles, 1991.

Anne Van Loo (dir.), *Dictionnaire de l'architecture en Belgique, de 1830 à nos jours*, Anvers, Fonds Mercator, 2003.