

## **CERCLE ROYAL GAULOIS ARTISTIQUE ET LITTÉRAIRE, Bruxelles**

### **VISITE D'AMÉNAGEMENT URBAIN AUTOUR DE L'EXPOSITION ET DE LA GARE CALATRAVA A LIEGE.**

**Le 25 septembre 2010.**

L'occasion de la visite a été la grande exposition consacrée par le MOMA de New-York à l'œuvre de Santiago CALATRAVA, concepteur de la Gare de Liège-Guillemins. Celle-ci était visible, dans une version enrichie et mise à jour, jusqu'au 27 septembre, au GRAND CURTIUS, ensemble muséal dont la rénovation s'est achevée l'an dernier après quinze ans de travaux et péripéties diverses - [www.grandcurtiusliege.be](http://www.grandcurtiusliege.be).

Monsieur Constantin CHARIOT, membre-artiste du Cercle Gaulois, ancien Directeur-Conservateur Général des Musées de la Ville de Liège et actuellement Directeur Général de Pierre Bergé et Associés, a bien voulu proposer d'accueillir, en collaboration avec son remplaçant ad intérim Albert LEMEUNIER, un groupe d'environ 20 visiteurs intéressés par l'aménagement urbain, et de leur faire visiter personnellement l'exposition. Cette exposition, réalisée à son initiative, était des plus impressionnante, tant par les œuvres murales, les dessins, les céramiques et les photos que par les sculptures et les œuvres architecturales dont elles sont l'ampliation.

La maquette détaillée de la gare des Guillemins et de l'aménagement proposé par l'architecte faisait partie de l'exposition, et permit un premier échange de vues et d'informations avec Constantin Chariot sur les projets d'aménagement urbain autour de la gare.

L'exposition a fait l'objet d'un catalogue publié par le Fond Mercator, et les péripéties autour de la rénovation du Grand Curtius ont fait l'objet d'un opuscule «Témoignage d'un combat citoyen », publié par la Société des Amis du Vieux Liège.

La journée s'est poursuivie par un programme d'aménagement urbain autour de la gare de CALATRAVA, sous l'égide de l'Échevin de l'urbanisme et du patrimoine Michel FIRKET, dans l'admirable Hôtel de ville, Place du Marché. L'échevin a longuement refait l'historique de ce projet ferroviaire, né il y a près de 20 ans. L'allongement des quais requis par le statut de gare TGV exigeait déplacement de 150 mètres de l'ensemble de la gare. Celle-ci est à présent achevée mais ses abords restent l'objet de controverses entre d'une part le projet de la Ville, accepté par la Région, financé par l'Europe et prêt à être mis en chantier, et d'autre part le projet présenté unilatéralement par l'architecte en 2004 et soutenu par la SNCB-Holding, propriétaire d'une partie des terrains (voir en annexe : *Le Soir* du 15 juillet 2010 et un dossier plus détaillé paru dans « Le Chaînon manquant » le 9 septembre 2009).

Un débat très animé a permis d'aborder le défi pour Liège de réaliser un quartier mixte à la mesure de la gare et d'en assurer, à l'occasion de la réalisation du tramway, la liaison avec les quais de la Meuse, le centre de la ville, le palais des Congrès et le nouveau musée d'art contemporain prévu à l'horizon 2015. Plusieurs idées ont été émises à partir d'exemples de réalisations par maîtrise d'ouvrage déléguée, à l'instar des ZAC françaises ou de la SA Rià 2000 à Bilbao.

Un débat similaire, sur le potentiel de développement urbain et régional de la gare, s'est déjà tenu en 2006, à l'invitation de l'Échevin Firket, durant le Congrès de l'Association internationale des urbanistes. Un déjeuner-débat analogue s'est tenu au Cercle Royal Gaulois à la même époque.

Le groupe a ensuite visité les environs, en passant par la pittoresque rue des Ursulines, la rue des Brasseurs et la Cour Saint-Antoine restaurée, visite aimablement guidée par Monsieur Léon LOCK, président de la Low Countries Sculpture Society et secrétaire général de Patrimoine Culturel Immobilier). A la suite de cette trop brève visite, le vœu a été exprimé de consacrer en 2011, une journée entière à l'architecture liégeoise d'hier et d'aujourd'hui.

La journée s'est terminée par une visite libre de la gare et de l'exposition temporaire « SOS Planète »

**Pierre LACONTE**

Fondation pour l'Environnement urbain ([www.ffue.org](http://www.ffue.org))

## ANNEXE 1

### **Devant les Guillemins : le flou - RENETTE, ERIC - Le Soir 15 juillet 2010.**

Dix mois après l'inauguration en fanfare de la nouvelle gare des Guillemins, personne ne peut toujours dire ce qui va être fait sur l'espace public situé devant l'édifice. Les travaux d'aménagement des voiries qui devaient débiter mi-juillet, puis début août, sont reportés à « la rentrée ». Au plus tôt. Il y a pourtant un permis d'urbanisme, un financement pour les réaliser et une entreprise désignée pour les réaliser. Mais ça coince toujours à cause du même « bémol » : la ville ne dispose pas de l'autorisation des autres propriétaires de terrains qu'elle n'a toujours pas convaincus de participer à un (seul et) même projet. Or tous ces travaux sont largement subsidiés par l'Europe (pour la deuxième fois, en plus) et doivent être terminés pour la fin 2014.

La SDLG (société de développement de Liège Guillemins) à qui la Ville a sous-traité la conduite du dossier s'est à nouveau réunie mardi pour constater qu'un accord n'était toujours pas intervenu avec la SNCB-Holding. Les deux responsables de la SDLG (le bourgmestre Willy Demeyer et l'échevin Michel Firket) disent toutefois être en bonne voie.

Comme la SRWT (société publique wallonne des transports) et Befimmo (société chargée de gérer les propriétés « fédérales », la tour des finances et certains terrains alentours dans ce cas), la SNCB-Holding est propriétaire d'une bonne partie des terrains situés en face de la gare. Gestionnaire du patrimoine ferroviaire, elle avait défendu un projet rival et conditionne son autorisation à un droit de regard sur ce qui va être fait et à un remembrement foncier et financier des parcelles. Voire à un appui de la Ville contre la hauteur de la future tour des finances que Befimmo a décidé, seule, de construire en bord de Meuse... Bref, toujours pas de calumet à fumer pour célébrer la paix entre propriétaires voisins... Dire que les problèmes ne sont pas neufs et les positions sont connues depuis plusieurs années...

Il serait cependant exagéré de dire que rien n'a avancé. La SDLG dispose enfin d'une première version de ce plan financier que la SNCB-Holding lui réclame légitimement depuis plusieurs mois. Le plan vise l'équilibre pour 2015. On imagine aussi, aujourd'hui, d'ajouter un nouvel intermédiaire, une structure chargée de l'« accompagnement de la maîtrise de l'ouvrage ». En clair, le responsable du « huilage » des relations entre propriétaires ?

Il semble acquis, aujourd'hui, que s'il roule un jour, le tram liégeois s'arrêtera sous la « casquette », juste à l'entrée de la gare. Mais pas les bus qui resteront à distance. Enfin, nouveau sujet qui apparaît sur la table et risque d'engendrer bien des débats : la circulation rapide sur les quais, qui devait devenir souterraine, pourrait être maintenue en surface dans le cadre d'un « boulevard urbain » réadapté. Pas certain qu'il ne sera pas facile à faire l'unanimité là-dessus non plus.

## Annexe 2.

# La SDLG a du pain sur la planche

[Thomas Moor](#) - « Le Chaînon manquant » (Urb-Agora), 3 septembre 2009.

À deux semaines de l'inauguration de la gare, l'on ne peut que se réjouir de la mise en activité [\[1\]](#), promise de longue date [\[2\]](#), de la Société de développement de Liège-Guillemins (SDLG) pour orchestrer « le développement, la réalisation et l'exploitation de l'espace immobilier définis au périmètre de remembrement urbain » [\[3\]](#).

En effet, à l'exception de l'initiative European sur les terrains dits « Balteau » (entre la rue Paradis et la rue de Serbie) et pour autant qu'elle aboutisse sur un projet concret [\[4\]](#), la façon dont vont procéder les pouvoirs publics pour construire le nouveau quartier est toujours on ne peut plus floue — et l'on souhaite ardemment que la SDLG y travaille dès à présent, vu la nécessaire préparation qu'un projet d'une telle ampleur demande : définition des enjeux, des objectifs, des moyens par temps de crise, de la planification dans le temps, du processus de mise en œuvre, de la concertation, de la communication, du chantier, etc. Et la manière dont a été désigné récemment le constructeur (promoteur et architecte) de la future cité des finances n'est hélas pas là pour nous rassurer... [\[5\]](#)

Ce n'est pas tant le gabarit qui pose ici problème [\[6\]](#) que le mode de sélection du projet. En cause, un processus de désignation du promoteur, élaboré par la Régie des bâtiments, qui a été mal ficelé sur un point fondamental : c'est au privé que l'on a demandé de localiser la construction de la cité des finances [\[7\]](#). Or, au-delà du fait qu'il est regrettable de laisser au privé de décider là où doivent s'implanter les administrations publiques, ce n'est un secret pour personne : la Ville de Liège, comme Euro-Liège TGV, a toujours manifesté son souhait

de voir s'installer le bâtiment en bordure de la future esplanade — là d'ailleurs où elle se situe aujourd'hui — pour en faire une locomotive du nouveau quartier et contribuer à la réalisation de l'esplanade projetée. Même si elle n'est pas partagée par tous [\[8\]](#), c'est une option qui se défend.

Alors pourquoi la Régie a-t-elle proposée cette procédure, s'obstinant dans une voie dont l'issue était connue de tous [\[9\]](#) ? Le résultat était écrit d'avance : en l'absence de la remise du projet Plan incliné en toute dernière minute [\[10\]](#), la Régie des bâtiments a évidemment choisi le projet Fedimmo — le dernier candidat en lice, propriétaire de l'actuelle cité des finances rue Paradis.

Dans un tel processus, la question architecturale est forcément reléguée au second plan, alors qu'elle devrait être centrale — tant pour les habitants du quartier que pour les futurs usagers du site. Un concours d'architecture ou une procédure similaire [\[11\]](#), organisé par Fedimmo, à condition qu'il soit bien encadré par les pouvoirs publics, aurait permis — s'il avait été mis en œuvre, mais il est encore temps [\[12\]](#) — de mettre en concurrence plusieurs propositions architecturales et de choisir in fine celle qui convient le mieux pour le site. Et non de se contenter comme à ce jour d'une seule et unique proposition, celle connue de tous, des architectes Jaspers & Eysers, habitués à ces grands ensembles de bureaux en Belgique, comme la tour des finances à Bruxelles, la Médiacité à Liège, etc.

S'il serait présomptueux de définir ce qu'est une bonne ou mauvaise architecture, il est clair qu'avec une seule proposition architecturale pour le site, il est difficile d'être convaincu que ce soit la meilleure. C'est la raison pour laquelle de nombreux pouvoirs publics en Belgique et à l'étranger utilisent des procédures de concours ou similaires pour choisir les bâtiments qui incarneront leurs valeurs.

Comment un nouveau bâtiment peut-il incarner une politique publique, ici celles des finances, dont la finalité est de servir la population et l'État ? Comment le service au citoyen peut-il être amélioré par la construction de ce bâtiment ? Comment ce bâtiment intégrera-t-il les défis de la durabilité — de la mobilité douce aux économies d'énergies, en passant par le bien-être de ses utilisateurs ? Comment s'articulera-t-il avec le quartier existant, avec la Meuse qui le borde ? Comment incarnera-t-il l'architecture de ce début de siècle, dans ce nouveau quartier de Liège ? Etc. Voilà autant de questions dont l'on souhaiterait voir les pouvoirs publics se saisir par la même occasion, à la Régie des bâtiments comme à la SDLG qui pilote aujourd'hui les autres développements immobiliers du quartier.

Il serait en conséquence heureux que la SDLG affiche dès à présent ses intentions pour le quartier et mette en place une politique architecturale, avec la nécessaire exigence de professionnalisme que celle-ci requiert pour avoir une légitimité et une crédibilité publique [\[13\]](#), en tirant profit de ce qui s'est fait de mieux ailleurs, de façon à rejoindre les ambitions locales et européennes affichées pour cette nouvelle porte de la ville. Avec pour premier objectif, fondamental : celui d'y améliorer la qualité de vie des habitants et des usagers du site [\[14\]](#).

[\[1\]](#) Source : Le Soir.

[\[2\]](#) Euro-Liège TGV en parlait déjà dans son journal en mai 2000 (page 4).

[\[3\]](#) Les statuts de la SDLG sont publiés depuis le 30 avril 2009.

[\[4\]](#) Source : [Europan](#).

[\[5\]](#) Source : RTBF.

[\[6\]](#) Une tour est prévue dans le périmètre de remembrement urbain (PRU) élaboré sur base de la proposition architecturale largement acceptée de tous, qui est celle de Dethier et associés, Atelier 4D, Agence TER, Ney & Partners, Partenaires Développement. On soulignera néanmoins que le gabarit envisagé par Dethier (75 m) et ses associés est nettement moindre que celui de la tour aujourd'hui proposée par Fedimmo (120 m).

[\[7\]](#) À savoir, tel qu'on l'avait formulé dans l'appel, sur le territoire administratif de la Ville de Liège.

[\[8\]](#) La plate-forme Guillemins.be, notamment, à laquelle participe urbAgora, s'étant positionnée, en janvier 2009, en faveur du site de la rue du Plan Incliné.

[\[9\]](#) Il était évident que les promoteurs qui avaient développés un projet rue du Plan incliné ou rue Paradis étaient les favoris, au contraire des sites proposés au Val Benoît ou à Chénée...

[\[10\]](#) Source : RTBF.

[11] On recommande vivement à ce propos la lecture à ce propos du Vade-mecum. Commande publique à Bruxelles. Comment choisir un auteur de projet ? Exemples et bonnes pratiques (ISACF La Cambre/Philippe Flamme, 2005), pour choisir le type de procédure approprié.

[12] Dans ce cas de figure, il serait opportun d'intégrer la possibilité de rénovation et/ou de reconstruction de la cité des finances (la « tour Dedoyard »), afin de laisser les propositions les plus ouvertes possibles dès le départ.

[13] En bref, il s'agit de mettre en place les conditions de l'émergence d'une architecture de qualité (favorisant des logiques qui sont autres que celles uniquement fondées sur celles du marché) : mise en place d'un jury avec experts architectes extérieurs, rémunération des candidats (tout travail mérite salaire), pas de mise en concurrence sur base capacitaire (par exemple sur base des honoraires des architectes) etc. Lire à ce propos le Livre blanc de l'architecture contemporaine en Communauté française de Belgique, La Lettre Volée/ISACF La Cambre, Bruxelles, 2004 et Commande publique à Bruxelles. Comment choisir un auteur de projet ? Exemples et bonnes pratiques, ISACF La Cambre/Philippe Flamme, 2005.

[14] Des revendications aujourd'hui intégrées dans le Projet de Déclaration de politique régionale wallonne 2009-2014, « Une énergie partagée pour une société durable, humaine et solidaire », Promouvoir un urbanisme et une architecture créatifs, page 135, et dans le Projet de Déclaration de politique communautaire 2009-2014, « Une énergie partagée pour une société durable, humaine et solidaire », page 130.