

## EDITION SPÉCIALE



### Sommaire :

page 2: Edito, Michel Firket & le projet de la Ville  
page 3: intervention de Didier Reynders,  
Jean Claude Marcourt, Jean Claude Fontinoy  
page 4 : Philippe Fraisse, un architecte français donne  
son avis sur le projet d'Euro liège TGV/Calatrava .

# Quel futur pour le quartier des Guillemins?

## Édito

J'ai eu mon attention attirée ce mercredi 28 juin par un petit encart dans la Libre (in "Gazette de Liège") signé Vincent Bourlard, (administrateur délégué d'Euro Liège TGV) Je le cite: "Nous voulons projeter l'image de l'urbanisme de Liège au XXI<sup>e</sup> siècle".

Mais qui est donc ce monsieur qui se coiffe du képi de Général pour dicter sa loi tout en prônant "sa" vision urbanistique aux liégeois? De quel droit et sur quelle légitimité se base-t-il pour nous offrir de telles perspectives? Je me rallie à l'avis de Philippe Fraisse, architecte français de renom, qui pose ouvertement les bonnes questions et qui ouvre finalement le débat sur le sujet. (lire en page 4) Face à l'intervention musclée de Vincent Bourlard dans la Libre j'opposerais une autre citation, plus conviviale, de Jean Pierre Charbonneau. Ce qu'avance l'éminent urbaniste français doit tous nous intéresser: "Il ne s'agit plus aujourd'hui de penser une ville "idéale" mais de rendre celles que nous avons plus aimables et plus vivables"

Lino Polegato



Les auteurs du projet (Dethier & Associés - Atelier 4D - Agence TER - Ney & Partners - Partenaires Développement) prévoient la création d'un rond point à proximité de la future passerelle et un passage souterrain pour le trafic automobile de transit, de la fin du quai de Rome à l'Héliport, afin de préserver des nuisances ce nouvel environnement.

**Les travaux de construction de la nouvelle gare des Guillemins devraient se terminer à la fin de 2007. C'est alors que pourra débuter l'aménagement de la nouvelle place.**

### Planing des travaux:

La démolition des immeubles expropriés au coin des rues Varin et Bovy est prévue pour le mois de juin/juillet tandis que la rénovation de plusieurs voiries commencera après les vacances et se prolongera tout au long de l'année 2007. Plusieurs rues seront restaurées: la rue des Guillemins, la rue Paradis, la rue de Serbie, les rues Varin et du Plan incliné ainsi que les rues du Mambour, de l'Etat-tiers et Albert De Cuyck. Des arbres seront plantés là où l'espace est suffisant et la place des Franchises bénéficiera, elle aussi, d'un bain de jouvence.

### Un quartier embelli grâce aux fonds européens

9.600.000 euros seront consacrés aux voiries du quartier. La Ville, qui n'aura pas supporté les frais de rénovation des rues concernées, prendra en charge l'aménagement de la Place des Guillemins en collaboration avec ses partenaires.

## Le projet de la Ville

Contrairement à ce que laisseraient penser certaines campagnes médiatiques bien orchestrées, la vision urbanistique Euroliège/Calatrava n'a pas le monopole du débat et de l'ambition pour Liège. (Voir le plan des bureaux Dethier ci-dessous). Michel Firket (Echevin de l'Environnement) nous expose ci-dessous son point de vue.



### Michel Firket : Une « rambla » de la gare à la Meuse !

Si le bâtiment en croix du ministère des finances sera peut-être conservé, le profil général du quartier sera largement modifié. Entre 400 et 600 nouveaux logements, essentiellement familiaux, avec jardins ou terrasses, pourraient voir le jour tandis que 60.000 m<sup>2</sup> de bureaux sont susceptibles d'être aménagés. Des emplacements de parking sont prévus, et même à l'étude dans le sous-sol de la nouvelle place.

La grande esplanade longue de 560 mètres, loin d'être une coupure dans la ville, doit être un lieu investi par les marchés, les événements, la vie. Les îlots « 19<sup>e</sup> siècle » des rues Bovy et Paradis, constitués d'immeubles particuliers de deux à quatre étages, en général des propriétés privées, seront préservés.

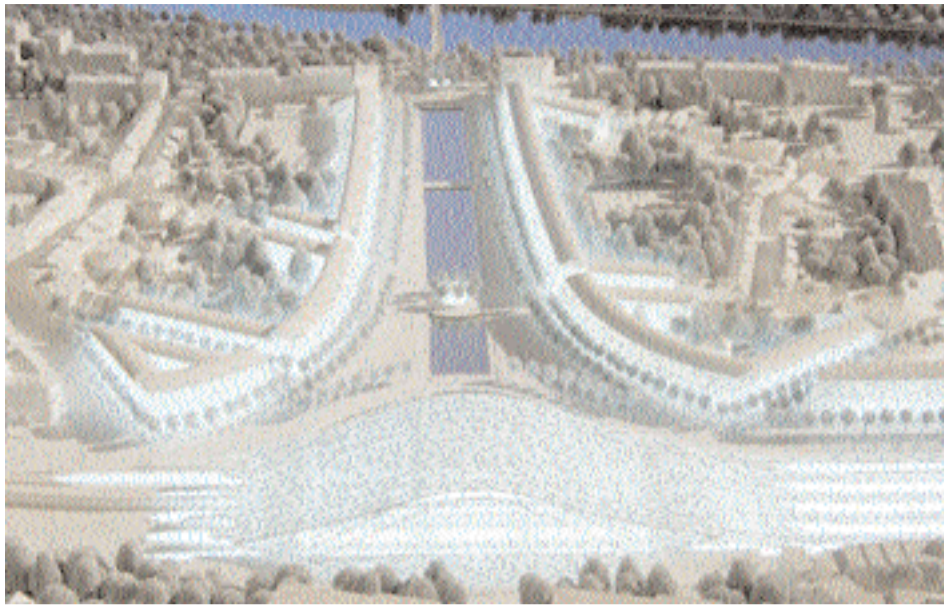
Après les désagréments engendrés par les travaux, les expropriations et les démolitions, l'inauguration de la gare Calatrava, nouveau symbole de Liège, la construction de la nouvelle place et l'aménagement de l'esplanade « rambla » seront, pour le quartier Fragnée-Guillemins, l'occasion, à ne pas manquer, d'un redémarrage et d'une renaissance. Même si le chemin est encore long, je n'en doute pas un seul instant !

### L.P.: Rambla ou canal?

Michel Firket (Échevin de l'Urbanisme): Tout le monde est d'accord pour dire que Liège disposera, en 2008, d'une gare qui sera aussi un monument, témoin de l'architecture publique du 21<sup>e</sup> siècle. Une telle œuvre doit absolument être mise en valeur ! C'est la raison d'être du projet de la grande esplanade qui se prolongera jusqu'à la Meuse, où une passerelle conduira les piétons vers le parc de la Boverie, le Palais des Congrès et, au-delà, vers la future Médiacité. L'idée est de créer une liaison, destinée à la « circulation douce », entre la gare et le fleuve dont les berges seront rendues accessibles et agrémentées d'un parc-esplanade. Cette liaison s'inspirera des ramblas de Barcelone: une large avenue de 20 mètres minimum, dédiée à la promenade, encadrée de végétation et animée de plans d'eau.



## Le projet Euro Liège Calatrava



**Santiago CALATRAVA:** "Nous devons mettre la ville en contact avec la gare et la gare en contact avec la ville et épuiser, jusqu'aux dernières conséquences, toutes les vibrations urbaines que la ville peut recevoir de la gare et que la ville peut donner à la gare"

**Jean-Claude Fontinoy: La Ville ne fera rien sans nous et nous ne ferons rien contre la Ville.**



**Jean-Claude Fontinoy (Président du Conseil d'Administration d'Euro Liège TGV) : Les expropriations sont pour l'instant d'utilité publique.**

**L.P.: Sur la nature des expropriations...?**

Jean-Claude Fontinoy : Les expropriations sont pour l'instant d'utilité publique, elles ont pour but l'achèvement des travaux de la construction de la gare, la démolition de l'ancien bâtiment de la gare. Il faut acquérir des terrains pour faire une gare provisoire, nous en sommes là!

Le projet calatrava est un projet ambitieux, rendez-vous comptent, 320 millions d'euros non indexés... La SNCB envisage bien sûr la valorisation de son investissement dans une gare qui est un signal fort, surtout les gares que l'on peut traverser. Il est évident qu'une gare comme celle-ci doit être mise en valeur au travers d'un projet tel que S.C. nous a présentés et qui est une source de revalorisation urbanistique de Liège.

**Un projet qui est contraire au schéma directeur voté par la ville de Liège?**

Il est bien évident et je l'ai dit que nous avons une vocation ferroviaire et une vocation de mise en valeur de notre terrain de la SNCB. Le projet ne peut s'élaborer qu'en accord avec la ville de Liège et l'urbanisation du quartier. Nous n'avons ni fonction, ni vocation de nous substituer à la ville de Liège. Ce qui nous souhaitons c'est qu'au travers d'un monument aussi significatif, d'une architecture aussi marquée, que l'urbanisation du quartier en tienne un peu compte. Les abords que la SNCB où la SNCB veut construire et le reste doivent s'intégrer au contexte. Nous demandons que le débat soit ouvert. La Ville ne fera rien sans nous et nous ne ferons rien contre la Ville.

*La proposition d'un aménagement de quartier où l'avis des habitants serait pris en compte serait-elle tout à fait utopique à envisager? Non, si l'on en croit les déclarations de Didier Reynders, (Vice premier Ministre et Ministre des Finances.)*

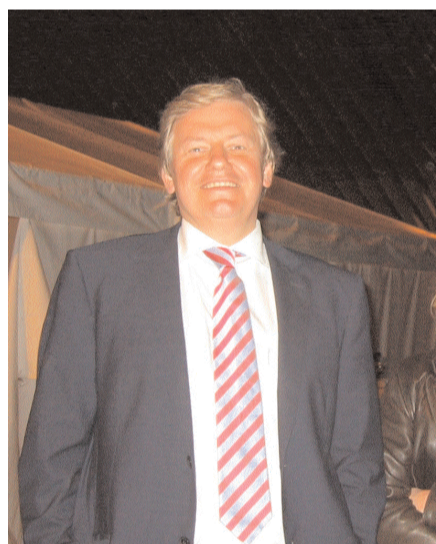


**Didier Reynders : Je serais ravi que les habitants du quartier soient conviés au débat.**

**L.P.: Que vont devenir les habitants du quartier avec le projet Euro Liège TGV/Calatrava?**

Didier Reynders : Je préconise deux choses: D'abord que l'on déménage la Tour des Finances. Si l'on veut une ouverture vers la Meuse, il faut que l'on ait un ensemble qui soit cohérent depuis la gare jusqu'à la Boverie. Entre les deux il y a toute une série de possibilités d'aménagements de pourtours de cette gare. Je souhaite que les riverains, les responsables de quartiers soient consultés et participent aux débats. J'ai demandé à Santiago Calatrava de redessiner la maquette qu'il avait présenté, on l'a adapté pour que ce soit d'abord une présentation de volumes pour que l'on puisse voir l'ensemble du quartier et l'ensemble des établissements qui s'y trouvent.

L'essentiel c'est la percée, l'important est de réfléchir à l'ensemble de la percée depuis la gare jusqu'à la Boverie. Je suis d'accord de prendre en compte l'avis des habitants pour autant qu'il y en ait. Pour toutes une série d'espaces il n'y a aucuns habitants présents il y a toute une série de terrains qui sont déjà propriété de la SNCB ou de l'État. Il y a d'anciens entrepôts et surtout l'implantation de l'ancien bâtiment des Finances qui a une implantation assez importante. **Ce que je souhaite c'est que le débat puisse avoir lieu avec les conseillers communaux de la Ville de Liège en associant tous les partenaires. Je serais ravi que les habitants du quartier y soient conviés.**



**Jean-Claude Marcourt: Je pense que Santiago Calatrava, qui est tombé amoureux de Liège, mérite qu'on lui restaure la Place qu'il mérite.**

**Jean-Claude Marcourt, Ministre de l'Economie: Plusieurs points sont encore aménageables...**

**L.P.: Pourquoi soutenez-vous le projet Calatrava et non le projet de la Ville?**

Jean-Claude Marcourt: Il faut savoir que j'ai indiqué effectivement que le quartier des Guillemins méritait une réflexion globale par référence à la gare et qu'il ne pourrait pas y avoir de rupture entre la conception de la gare et la conception du quartier. Vous abordez la question sur des points particuliers. Faut-il rappeler que plusieurs de ces points sont encore aménageables... Je pense profondément que nous avons une chance unique d'avoir un des archi-

tectes mondiaux les plus réputés qui peut donner un élan et qui peut aussi donner un élan à tous les architectes liégeois qui pourront travailler dans une esquisse globale. Je parle de cohérence, d'esquisse, je parle aussi de volonté de projet. Je pense surtout que la Ville de Liège s'inscrit dans la modernité et je pense que Santiago Calatrava, qui est tombé amoureux de cette ville, mérite qu'on lui restaure la Place qu'il mérite.

## Carte blanche à Philippe Fraise



### Où se cachent les véritables enjeux?

Les enjeux esthétiques d'un aménagement de quartier ne sont-ils pas là en réalité pour masquer d'autres réalités...?

juin 2006: vue du quartier des Guillemins depuis la Tour des Finances, © Pierre Nicolai

## Philippe Fraise : Il faut que le pouvoir et la parole des citoyens s'exprime pour rappeler le bon sens et défendre le respect des valeurs historiques, patrimoniales et sociales.

N'oublions pas que Santiago CALTRAVA est à l'origine ingénieur et architecte et non pas urbaniste, ce qui peut en partie expliquer le caractère pour le moins académique de sa proposition qui s'inscrit dans la grande tradition "Beaux-arts" des compositions urbaines, souvent fondées sur la symétrie, comme elle s'est pratiquée au XIXe et encore au XXe siècles, mais aujourd'hui considérées comme totalement dépassées en matière de projets urbains. Il faut souligner que le mouvement de retour vers la ville classique, initié en Italie par des architectes comme AYMONINO ou ROSSI, et en France par B. HUET et d'autres, dans les années 70/80, qui, s'élevant contre les politiques de rénovation urbaine, prônait le respect de la ville historique et des interventions limitées, en "suture" ou réparation du tissu urbain existant, a bien heureusement mis fin en Europe à ce genre de pratiques urbaines totalement amnésiques et particulièrement destructrices de la forme urbaine. Seuls des pays de dictature, comme la Roumanie de CEAUSESCU (Cf. Construction du Palais présidentiel à Bucarest) ou la Chine plus récemment (Cf. construction de l'Opéra de Pékin) se sont autorisés des destructions

massives de quartiers anciens sous prétexte de développement urbain. Je pense qu'il ne faut pas oublier de mettre en avant les erreurs commises à Bruxelles, il n'y a pas si longtemps, et ne pas hésiter à faire le parallèle entre les deux villes belges. Il est essentiel de faire émerger la question du projet de Liège du contexte local, en lui donnant une résonance nationale, voire internationale. Pourquoi, Liège, ville européenne au passé reconnu, échapperait-elle à la considération qu'on porte aujourd'hui partout ailleurs au Patrimoine urbain? Pourquoi devrait-elle être la dernière victime, 40 ans après les lois MALRAUX sur la ville, de ce qu'il faut bien appeler par son nom, la spéculation foncière et l'avidité cupide de certains aménageurs ou promoteurs alliés à des élus locaux sans doute peu scrupuleux? Ceci ne veut bien sûr pas dire qu'il faut tomber dans une attitude radicalement inverse et défendre la sanctuarisation des centres anciens, qui, il faut noter, est d'ailleurs souvent prônée par les mêmes qui poussent les projets amnésiques et iconoclastes comme celui de la gare de Liège. La logique voulant que pour accueillir les nouveaux habitants ou usagers du TGV, il

faut aussi leur offrir des espèces de lieux à (vrai/fausse) valeur historique, même si ceux-là sont transformés en secteurs "muséifiés" où tout est restauré, propre et beau, et où la ville est transformée en décor. À ce propos, on note que pour les élus, l'arrivée du TGV est souvent synonyme de spéculations irraisonnées, voire de rêves fous pour leur ville, et il faut que le pouvoir et la parole des citoyens s'expriment pour rappeler le bon sens et défendre le respect des valeurs historiques, patrimoniales et sociales, qui souvent sont sacrifiées sur l'autel du progrès et de la modernité, mais sur lesquelles sont fondées le concept de la ville. Je pense qu'il est donc essentiel que s'organise cette opposition par le biais d'associations de défense, seules capables d'être entendues par les médias, qui doivent en la circonstance servir de relais, pour porter le débat sur la place publique, et les politiques auxquels il faut rappeler leurs responsabilités vis-à-vis de leur électorat.

**Philippe Fraise**

### Peut-on se poser la question du rôle d'une gare?

L'aspect esthétique n'est pas tout, il est évident pour tous que l'aménagement du quartier doit également se faire et se penser dans un contexte ouvert à la mobilité. L'utilisateur qui descend du train et qui voudra se rendre directement à la Médiacité ou au centre Ville, choisira en premier le bus ou le taxi comme moyens de transport. L'intermodalité, les réseaux de communications reliant les trains aux transports en communs au sortir de la gare doivent se profiler clairement aux bénéfices des usagers de la gare et des habitants. Ce qui ne semble pas être le cas actuellement. Le projet Calatrava ne semble pas s'intéresser à cette question ... Le projet de la Ville (bureaux Dethier), qui semble préserver les habitants d'une expropriation ne répond qu'en partie à cette épineuse question.

L.P.

**CRG**

**Comité Riverains Gare**

Editeur responsable: Lino Polegato

60 rue Paradis, 4000 Liège

rens. T. +32 4 2532465

fluxnews@skynet.be