# Quelques visions pour un avenir liégeois radieux

Exposé fait à Cointe le 9 janvier 2019 devant les membres de la Commission Historique et Culturelle des quartiers de Cointe, Sclessin, Fragnée, Bois d'Avroy

Jean Englebert, professeur émérite Jean.Englebert@uliege.be

En 1962, j'ai été embarqué dans une aventure qui m'étonne encore aujourd'hui.
Elle m'étonne parce qu'à cette époque, je ne pouvais imaginer la suite ou les suites que j'ai connues et qui font que notamment, je me trouve ce soir devant vous.
Comme vous l'a dit Jean-Claude, je suis né en Ardenne et je ne suis devenu liégeois qu'après mes études.
En vrai ardennais, j'ai vécu celles-ci à l'écart de mes condisciples et par conséquent en dehors des manifestations estudiantines traditionnelles.
Et que serais-je d'ailleurs devenu si j'avais ignoré un document *stencilé* comme on disait alors, à l'origine de mon aventure ?
En effet, sans m'en rendre compte, je me suis trouvé embarqué, c'est le mot, dans un mouvement qui cherchait à renaître pour jouer un rôle dans la gestion de la ville.
Il s'agissait d'une association appelée ***Jeune chambre économique***, (J.C.E.) existant notamment en France et sur laquelle Léo Wéry, le responsable des relations publiques du recteur Dubuisson, croyait pouvoir s'appuyer pour parvenir à ses fins, c'est-à-dire devenir bourgmestre ou ministre, pourquoi pas ?
Si j'avais connu un enseignement à propos de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, expliqués à partir de l'histoire locale, j'avais en effet eu entre autres comme professeurs messieurs Albert Puters et Jean Lejeune, j'avais aussi eu la chance grâce à une bourse du gouvernement allemand de suivre les enseignements et les travaux du professeur Erich Kühn à la Rheinische Westphalische Technische Hochschule Aachen (R.W.T.H.A.)
L'ampleur des problèmes engendrés par la guerre en Allemagne, impliquait des solutions plus futuristes que simplement historicistes et j'ai donc appris là à voir et à regarder autrement les difficultés auxquelles nous étions ou nous serions confrontés :
- comment gérer les industries détruites ou en déclin,
- comment remplacer et développer les logements à reconstruire,
- comment organiser une mobilité nouvelle,
- comment maîtriser les pollutions multiples,
- comment créer et entretenir plus d'espaces verts.

Invité par Léo Wéry à exposer mes idées à quelques uns de ses amis, j'ai réussi à les convaincre que celles défendues par l'Echevin Jean Lejeune n'étaient pas bonnes. J'ai donc subi les foudres de ce dernier qui plusieurs fois, n'a pas hésité à m'injurier publiquement.

Ce préambule pour en arriver à vous exposer quelques idées proposées aux membres de la J.C.E. durant les années soixante ; idées qualifiées à l'époque

d'utopies et aujourd'hui de visions, dans la mesure où plusieurs se sont révélées être des solutions raisonnables et possibles.
Dans un document récent, j'ai proposé et expliqué 18 visions pour un avenir radieux de Liège.
Rassurez-vous, je ne vous en détaillerai que quelques unes, les plus curieux ou les plus intéressés d'entre vous pourront découvrir les autres dans le document intitulé « **Mes utopies** ».

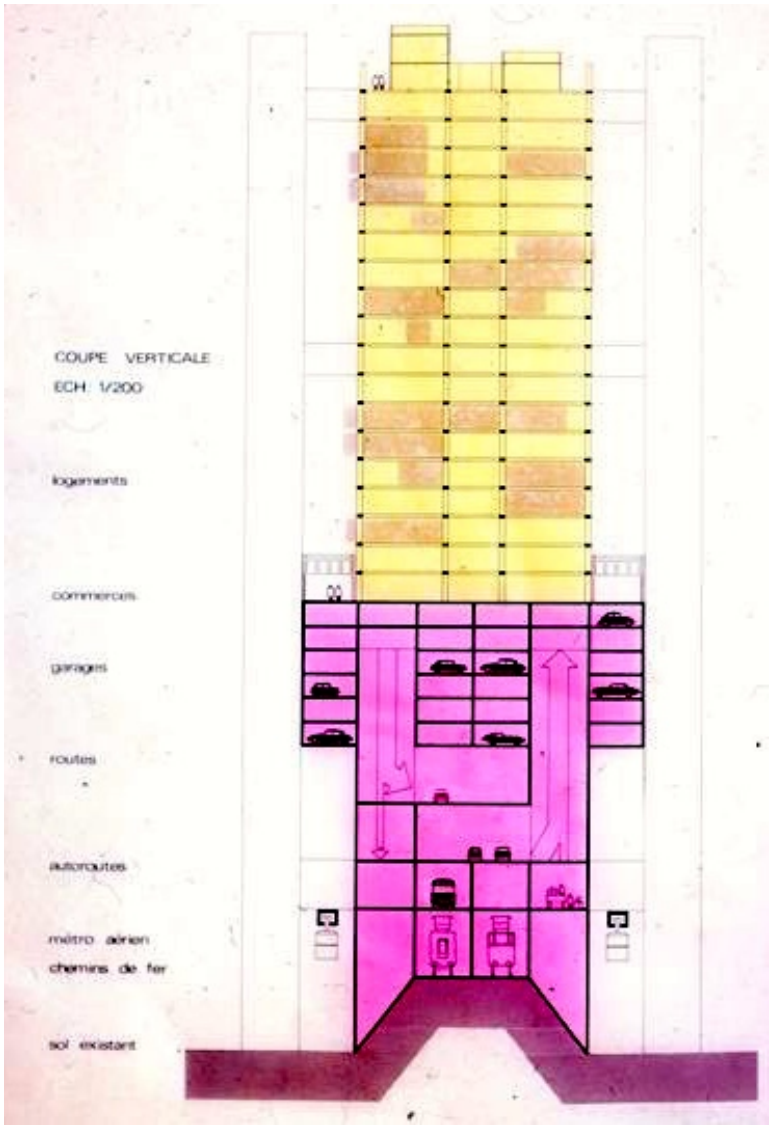
**A.** En 1964, lors du colloque "**Liège en l'an 2000**" organisé par la J.C.E. (Jeune Chambre Economique, j'ai proposé pour la ville de Liège et son agglomération, un plan global de circulation de telle manière que les différents engins, voitures particulières, trains, camions, trams, bus, métro léger, ainsi que les piétons et les cyclistes, puissent circuler librement sans se gêner les uns les autres.

Mon plan tirait parti du réseau ferré liégeois en y superposant des pistes différentes à l'usage de nouveaux moyens de circulation, tels que métros légers automatiques, télécabines et trottoirs roulants.

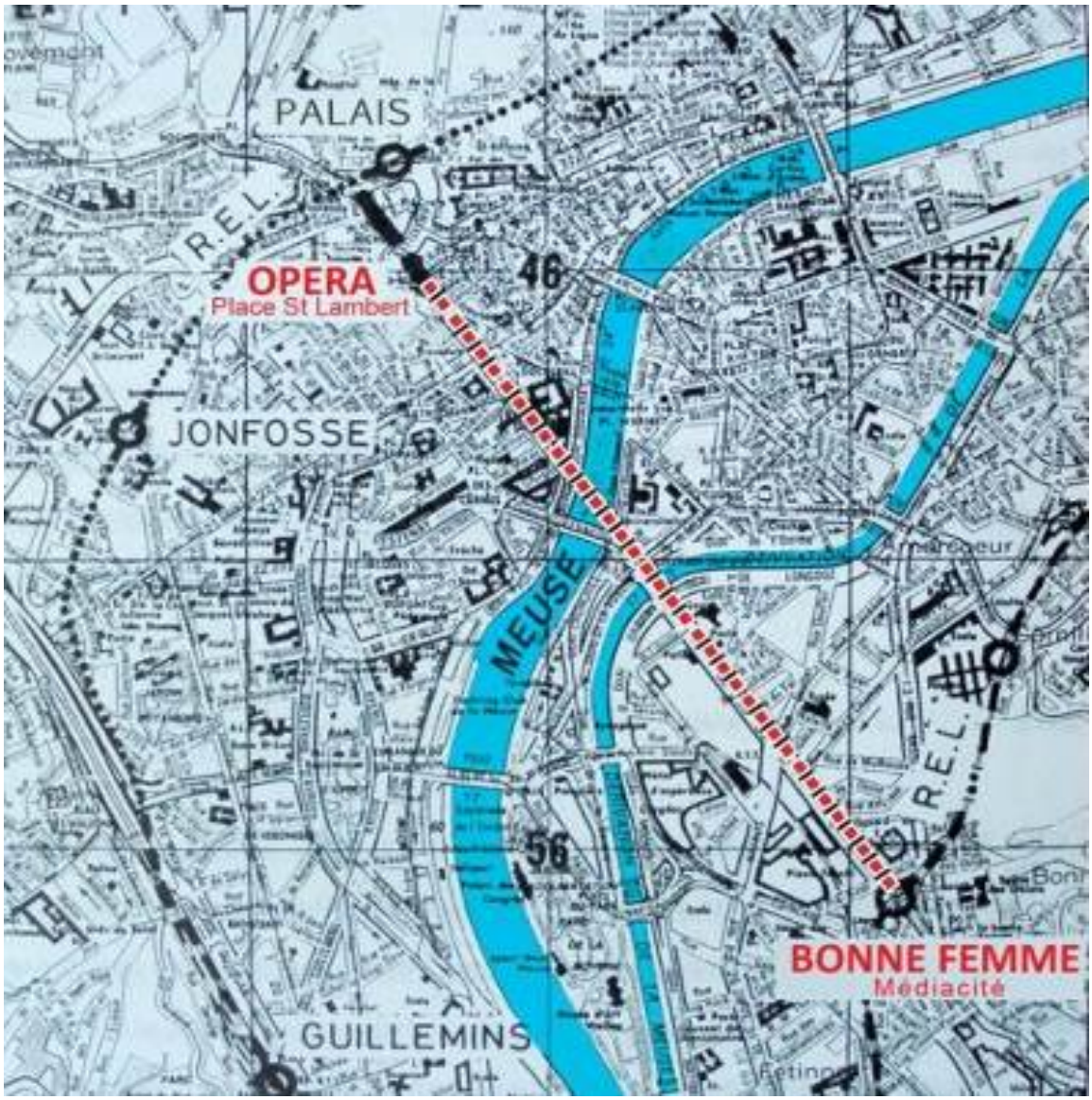
1. Etat du réseau ferré et des autoroutes en 1960

2. Différentes boucles de transports en commun pour des moyens de T.E.C. gros, moyens et petits

3. Nacelles de système par câble desservant les logements. (dessin : Francis Simon)




4. Coupe sur les différents circuits TEC et parcs à voitures proposés par dessus les voies ferrées.




5. Liaison directe Bonne-Femme-Opéra par trottoirs roulants

De plus, à l'endroit des gares, de vastes dalles étagées constituaient de nouveaux emplacements pour des logements, mais aussi pour des équipements communautaires et par exemple :

- aux Guillemins le Ministère des finances,
- au Longdoz l'Université,
- à Bressoux la Justice et les pompiers.

Ceux-là devaient être fabriqués de manière industrielle dans de nouvelles usines comme tous les objets qui nous entourent, notamment les automobiles, les frigos ou les téléviseurs.

Ainsi ces nouveaux logements provenant d'usines différentes constituaient, par leur juxtaposition et leur superposition, une immense mosaïque spatiale, semblable à celle des automobiles rangées sur un grand parking.

6. Sur les Guillemins, le Ministère des finances (dessin : Gérard Clotuche)

En second plan, l'Université sur Longdoz.

A droite, des logements sur Kinkempois

7. Sur le Longdoz, l'Université. (dessin : Gérard Clotuche)

A droite dans le fond, l'église St Lambert.

Abraham Moles, à l'époque directeur de l'Institut de Psychologie sociale à l'université de Strasbourg, séduit par l'idée, m'a proposé de baptiser l'urbanisme que je défendais, de "**permutationnel**"(*). En effet, les logements pouvaient, de par leur conception, être agrandis ou diminués, changés de place ou vendus d'occasion comme les automobiles. Dès lors, la mosaïque spatiale n'était jamais figée. Au contraire, elle se modifiait en permanence, exprimant d'une certaine manière la vie de la ville et pourquoi pas son dynamisme.

Quant aux gains d'espace réalisés par les sols artificiels au-dessus des gares, ils permettaient de concevoir dans la ville de nouvelles zones vertes ou parcs à l'emplacement des quartiers insalubres.

8. **En rouge :** à conserver ; **en orangé** : à remplacer ; **en vert :** nouveaux espaces verts ; **en bleu :** les implantations officielles ; **en brun :** des logements.

Avec mes amis de la J.C.E., nous souhaitions que Liège soit gérée comme une **Métropole**, avec un président assisté par les différents bourgmestres de l'agglomération liégeoise. Nous aurions aussi bien pu la qualifier de « *Communauté urbaine* », mais cette appellation n'existait pas encore.

**B.** De 1968 à 1972, grâce à un contrat octroyé par la Société Générale de Belgique (S.G.B.), j'ai pu concrétiser mon idée visant à remplacer l'industrie sidérurgique locale obsolète par la fabrication industrielle de volumes modulaires utilisant la tôle à la manière dont elle est employée pour la fabrication des automobiles et constituant un nouveau procédé de construction de maisons ou de logements.

Réunies sous la forme d'un Syndicat pour l'Industrialisation du Bâtiment (S.I.B.), les usines dont le portefeuille était géré par la S.G.B. et le C.R.A.U. (Centre de Recherches d'Architecture et d'Urbanisme) que j'avais créé, ont travaillé ensemble de 1968 à 1972, à la conception d'un volume modulaire léger correspondant aux idées que je défendais.

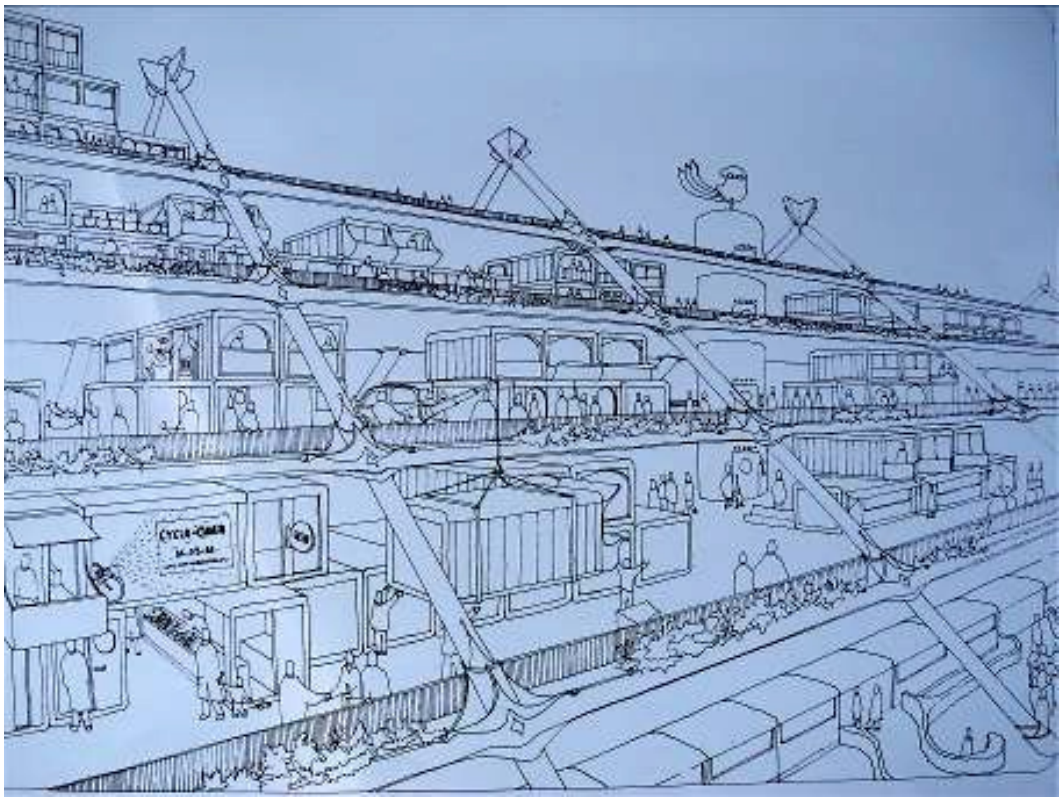
Au bout de ces quatre années et d'une recherche intense avec la collaboration des laboratoires de mes collègues Burnay et Massonnet, un prototype de maison baptisé « SIB-CRAU » comportant huit volumes modulaires et un demi volume, a été implanté sur un terrain de la firme Cockerill à Chertal.

9. Le prototype « SIB-CRAU » présenté dans un beau jardin.

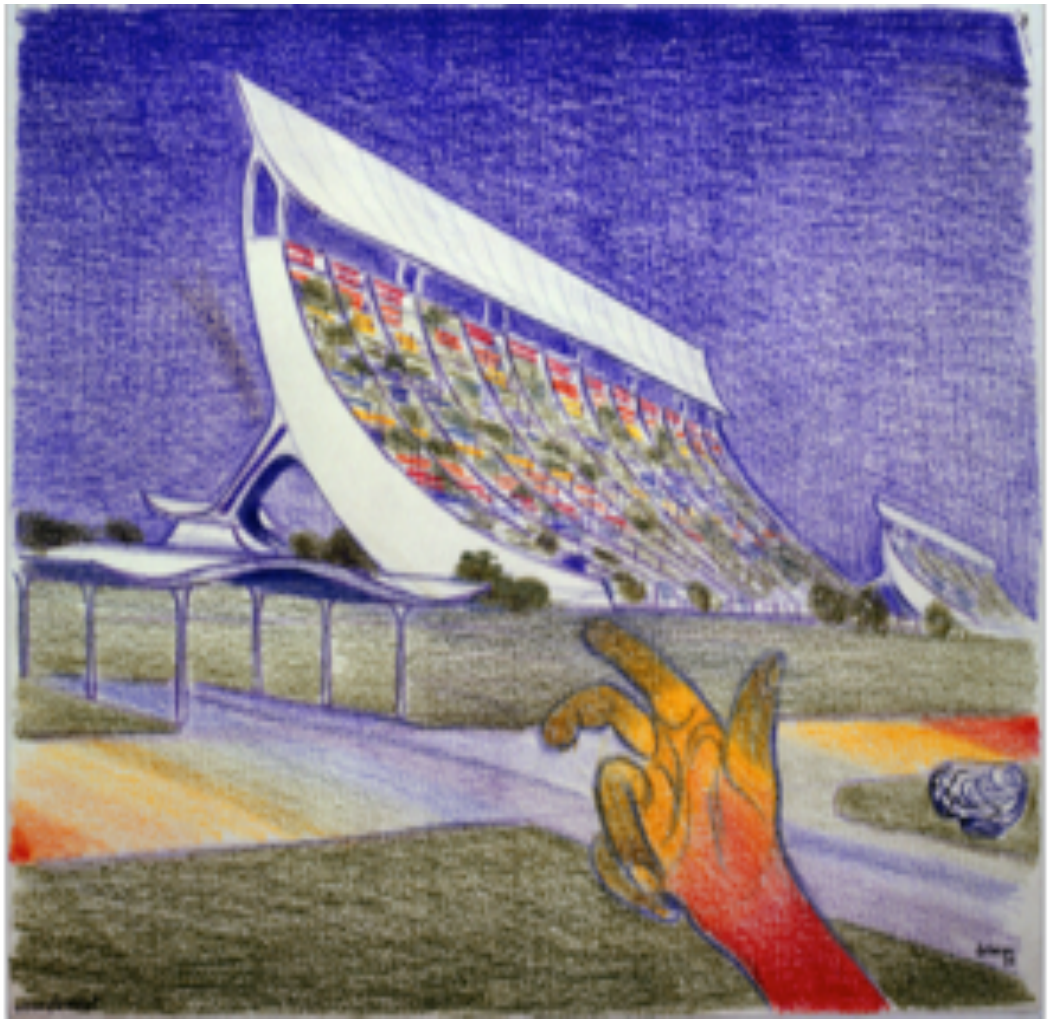
Malgré les résultats positifs obtenus par le prototype soumis à de nombreux essais effectués par les différents organismes de contrôle et le rapport élogieux de la famille qui l'a habité durant dix mois, la S.G.B. a mis fin au contrat qui liait le S.I.B. et le C.R.A.U.

Alors que les besoins mondiaux de logements sont gigantesques, ce procédé de fabrication de logements très en avance sur son temps, c'est-à-dire utopique, reste aujourd'hui encore inexploité. Il aurait pourtant pu servir grandement notre région.

Industrie nouvelle, en aval de celles qui produisaient l'acier sous différentes formes et notamment les tôles minces, elle prenait la place des vieilles devenues obsolètes.



(dessin : Thierry Drèze)



(dessin : Renaat Braem)

10 & 11. Deux manières de représenter des quartiers de ville montrant des logements en volumes modulaires groupés dans des ossatures, selon un ingénieur civil architecte et selon mon ami Renaat Braem architecte réputé.

12. NEXT 21 à Osaka (photo : Yoshiyuki Suzuki)

**C.** En 1970, au retour d'un voyage mémorable à l'exposition universelle d'Osaka où nous avions pu tester plusieurs sortes de T.E.C. (Transport En Commun), j'ai pensé inventer un mini-métro automatique dans lequel 4 personnes pourraient circuler assises comme dans une 2CV Citroën. Ce faisant, je complétais mon projet « Liège en l'an 2000 » par un nouvel engin mieux adapté à la vie et aux familles d'aujourd'hui.

Cette idée serait restée dans les limbes si lors d'un exposé que j'avais fait aux Hauts-Sarts, André Biron, directeur de l'O.P.I. (Office de Promotion Industrielle) ne s'y était intéressé. Après quelques démarches, il réussit à mettre sur pied le Centre de Recherches Technologiques du Hainaut (C.R.T.H.) auquel je fus invité à exposer mon idée.
Malheureusement, elle sera déformée et engendrera le Transport Automatisé Urbain (T.A.U.).

13. Le T.A.U. dans le musée du tram

Un prototype fut installé sur une piste ferrée longue de 1800m réalisée à Jumet. Après des essais concluants et beaucoup de palabres, Liège fut la ville choisie par l'Etat en 1988 pour y mettre en place une ligne exemplaire. Malheureusement, les Liégeois, qui en avaient marre des travaux nombreux et destructeurs de leurs commerces, refusèrent l'installation du T.A.U. dans le centre.

Triste conséquence selon moi, résultant du mauvais choix de l'implantation. Une ligne entre la gare des Guillemins et le domaine universitaire du Sart Tilman n'aurait dérangé personne et aurait pu démontrer la pertinence du système T.A.U.

**Mais en la matière, Liège entre toujours dans l'avenir à reculons !**

14 & 15. Le T.A.U. allemand à Hagen, réalisé avec des moyens très supérieurs aux nôtres et comme lui, sans suite, alors que pourtant tellement plus séduisant qu'un tram du XIXème siècle !

16. Le mini métro Linimo réalisé pour l'Exposition universelle en 2005 à Aichi.
Toujours en service, sans roues, sans bruit, le rêve.

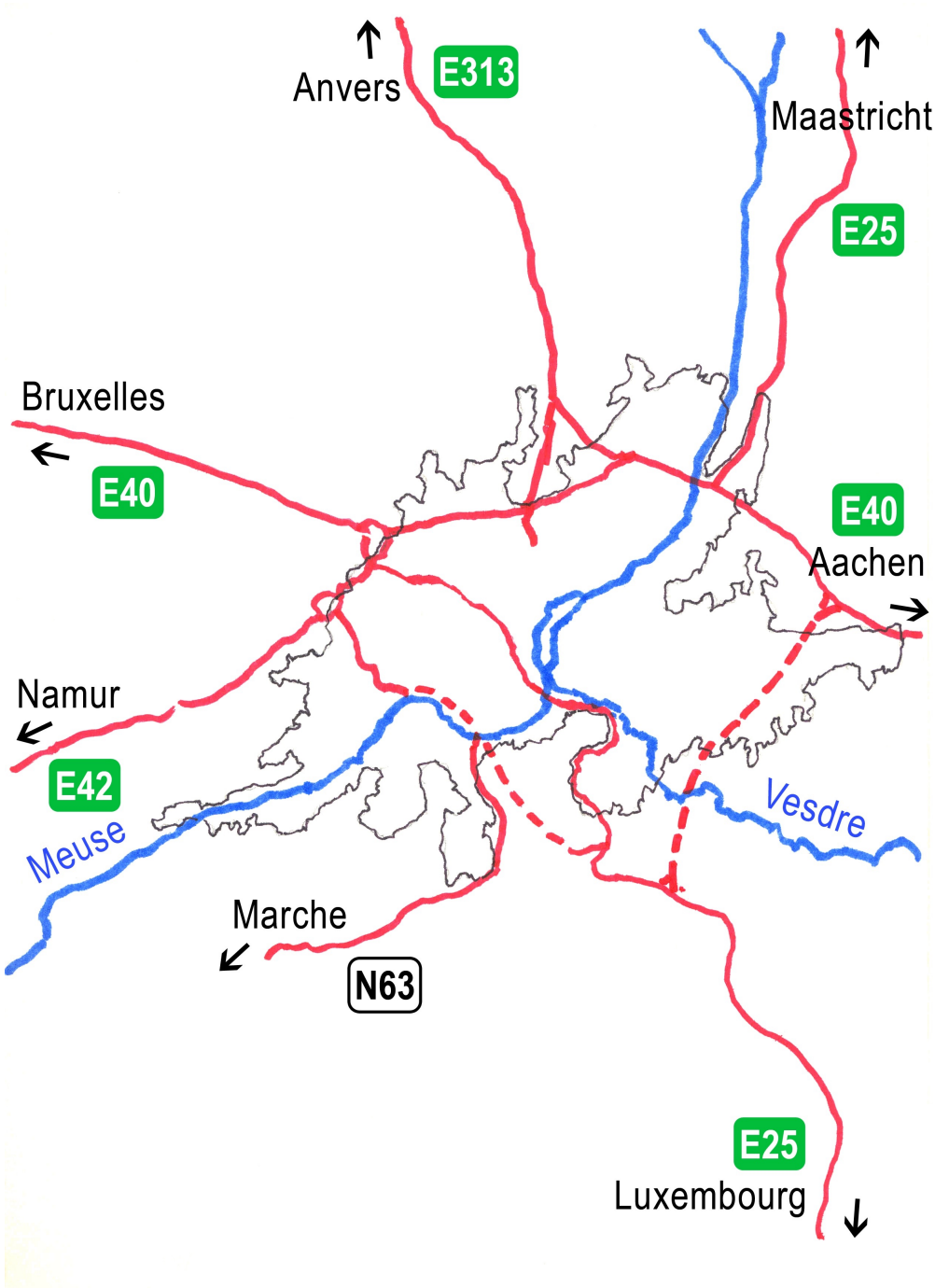
17. Le monorail existant à Dortmund pour relier la ville à ses campus universitaires

**D.** En juin 2005, j'ai proposé de relier le pont d'Ougrée et la A604 à la B602 en aval de Tilff par un tunnel de 4,5 km sous le Sart Tilman.

Pourquoi ? Parce que le réseau routier qui dessert le domaine n'a pas été conçu pour relier la route du Condroz à l'autoroute de l'Ardenne.

Ma proposition, jugée géniale par mon collègue Nicolas Dehousse, mais utopique par les ingénieurs du M.E.T., résolvait pourtant plusieurs problèmes.

En effet, je rappelle que je prévoyais, au milieu du tunnel, une vaste excavation d'où partiraient des ascenseurs pour desservir le domaine et qui pourraient également servir d'abri antiatomique lors de la prochaine guerre que certains manigancent.




18. Le ring liégeois comportant le tunnel sous le Sart Tilman et la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays

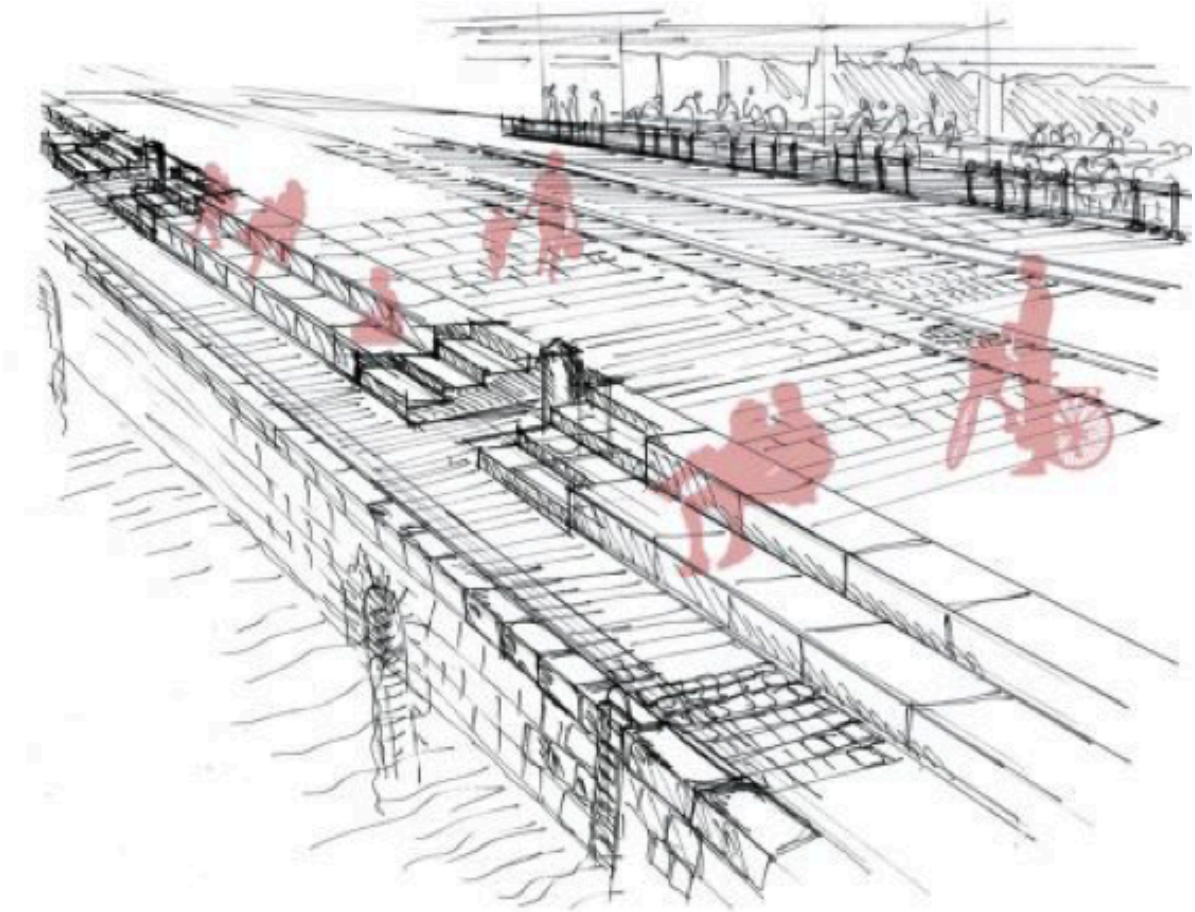
19. Liaison entre le pont d'Ougrée à l'E25 à Tilff grâce à un tunnel sous le domaine du Sart Tilman et comportant au centre une vaste caverne qui serait reliée par ascenseurs au C.H.U. et pourrait servir d'abri antiatomique.

**E.** Quand j'ai écrit « *Objectif pour Liège* », je n'ai pas expliqué tout ce à quoi je pensais et j'ai souvent regretté n'avoir pas développé mon idée. En effet, elle consistait à utiliser davantage la MEUSE et la DERIVATION et impliquait notamment des aménagements des quais et en particulier ceux de la Dérivation. C'est tout le quartier du Longdoz qui devait principalement profiter de ces aménagements très particuliers.

Bien des auteurs qui écrivent à propos de ce quartier important par le nombre d'habitants, regrettent son isolement et se plaignent du désintéressement de la ville, mais ne donnent jamais d'idées nouvelles pour développer son animation.

Or si l'on relit mes quelques pages, on voit que je souhaite des animations « aquatiques » nombreuses, notamment et par exemple des courses d'avirons, comme on en pratique à Oxford ou Cambridge, deux autres villes universitaires. Le Dérivation dont les quais pourraient être aménagés en escaliers de manière à rapprocher les spectateurs des sportifs, permettrait de semblables compétitions. Ces nouvelles animations engendreraient dans tous les quartiers environnants des commerces et des ateliers spécifiques à ces activités nautiques.

Seul le trafic local serait toléré sur les quais et serait réduit à celui des habitants pour accéder aux maisons ou aux appartements, ainsi qu'aux services spéciaux comme les ambulances, les pompiers ou les policiers.



20 & 21. Le quai rive gauche de la Dérivation transformé en tribunes pour spectateurs.

**Ma proposition implique évidemment la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays qui est indispensable pour assurer un bouclage complet de la ville.**

**F**. Pourquoi Liège ne profiterait-elle pas du vaste terrain occupé jadis par l'hôpital de Bavière pour y réaliser un **quartier chinois** comme il en existe dans beaucoup d'autres grandes villes ?

La Chine qui cherche à s'implanter partout, serait certainement très intéressée de réaliser chez nous un pied à terre proche de Bierset. Il renforcerait l'attractivité du quartier d'Outremeuse et y dynamiserait le tourisme au bénéfice du commerce local en y attirant un tourisme étranger.

22. Quartier chinois à Bavière

**G.** En vue de rendre possible la réoccupation des étages supérieurs des immeubles du CBD (Central Business District), j'ai proposé de réaliser des trottoirs au niveau + 1 par-dessus les trottoirs existants, au moyen d'un meccano en acier galvanisé. Plusieurs avantages pourraient être pris en considération et tout d'abord, l'accès aux étages des bâtiments dont les rez-de-chaussée sont occupés par des commerces. Ceux-ci, utilisant la largeur totale des parcelles au rez-de-chaussée, contribuent à la

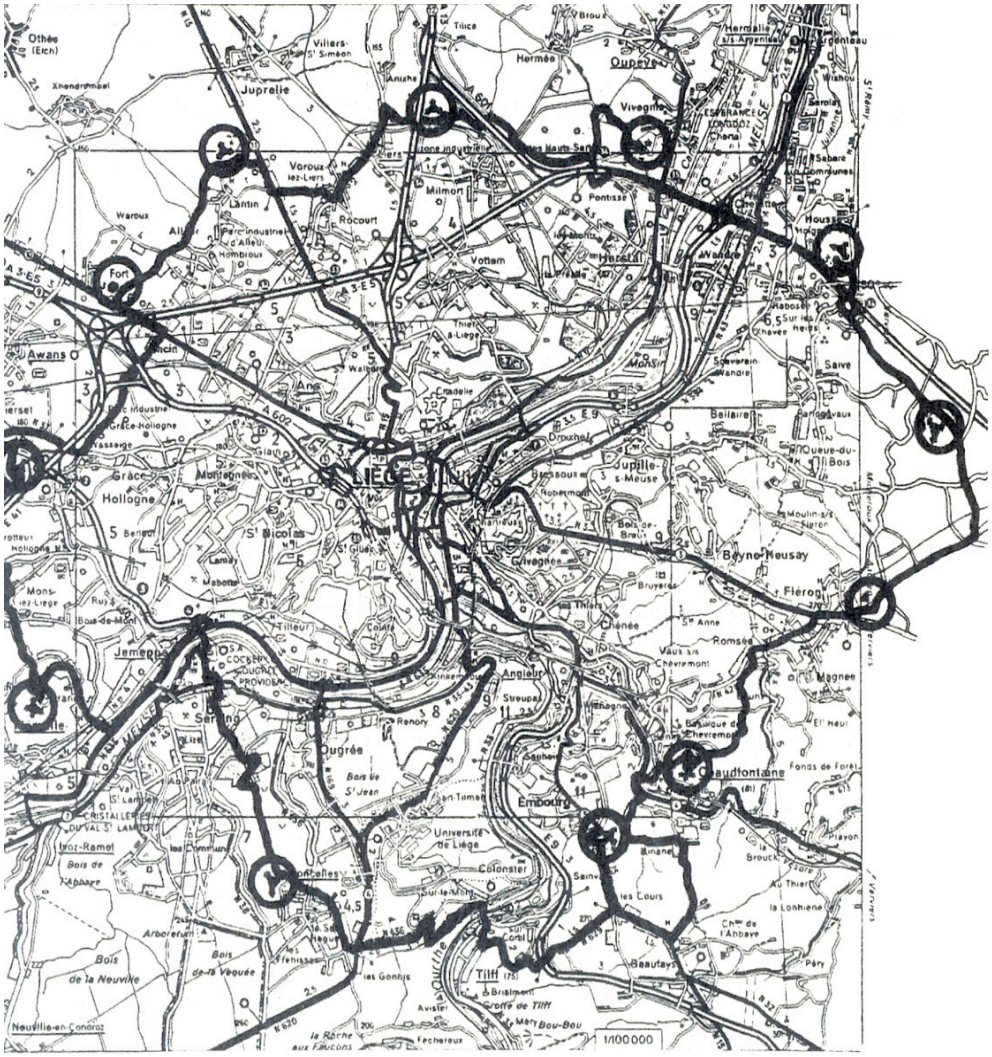
désertification des étages et par conséquent à la désertion de la ville après la fermeture des magasins à 18h00.

Des toiles accrochées et tendues entre ces trottoirs surélevés pourraient mettre les piétons à l'abri du soleil et pourquoi pas de la pluie. La ville de Calgary au Canada a réalisé une idée semblable et l'a enrichie par des parcours originaux traversant même des bâtiments dont l'usage est transformé et adapté à d'autres fonctions.

**H.** La ville de Liège comporte un ensemble de fortifications établies au cours du siècle dernier. Celles-ci font partie de l'histoire de la ville et pourraient être davantage exploitées.

Témoins d'une époque révolue, elles pourraient attirer un nombreux public intéressé par l'histoire des deux dernières guerres. Des mises en scène des échecs ou des réussites militaires y contribueraient certainement également.

Afin de susciter l'intérêt de visiteurs étrangers ou non et de faciliter leurs déplacements, j'ai proposé de relier tous ces forts par une boucle ferrée équipée d'un mini métro automatique.

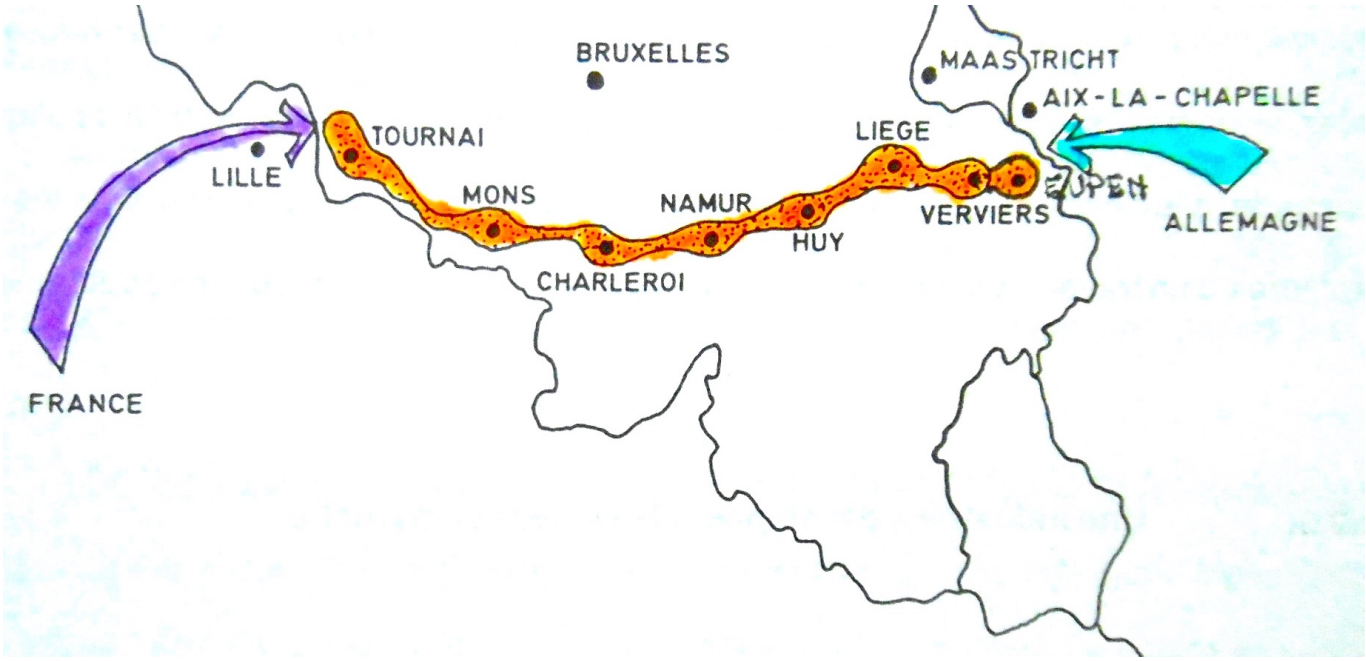



23. Les douze forts reliés par un mini métro du genre LINIMO

**I.** Dans une brochure intitulée « **Liège en 2040** » publiée en 1990 avec l'aide de mes assistants, j'ai proposé de considérer l'ensemble des villes établies le long de la « dorsale wallonne » comme une seule ville. Cette ville linéaire relierait l'Allemagne à la France en continu depuis Eupen jusqu'à Tournai.

- **Une longue ville** qui serait une sorte de barrière à l'envahissement de l'Ardenne considérée comme ressource touristique majeure.

- **Une longue ville** qui serait rejointe par les ruraux de l'Entre Sambre et Meuse, par ceux du Condroz, de la Famenne, des Fagnes, des Cantons de l'Est, en deux mots de l'Ardenne, grâce à des systèmes modernes de TEC.




24. La ville linéaire que je propose entre Eupen et Tournai relierait Aachen à Lille.

- **Une longue ville** parcourue de bout en bout par la Meuse, la Sambre, le canal du Centre, le canal Nimy-Blaton-Péronnes et l'Escaut, le chemin de fer Eupen-Tournai, l'autoroute Eupen-Tournai.

- **Une longue ville** dans laquelle un train serait considéré comme un métro urbain avec tarif unique, grande fréquence et vitesse rapide.

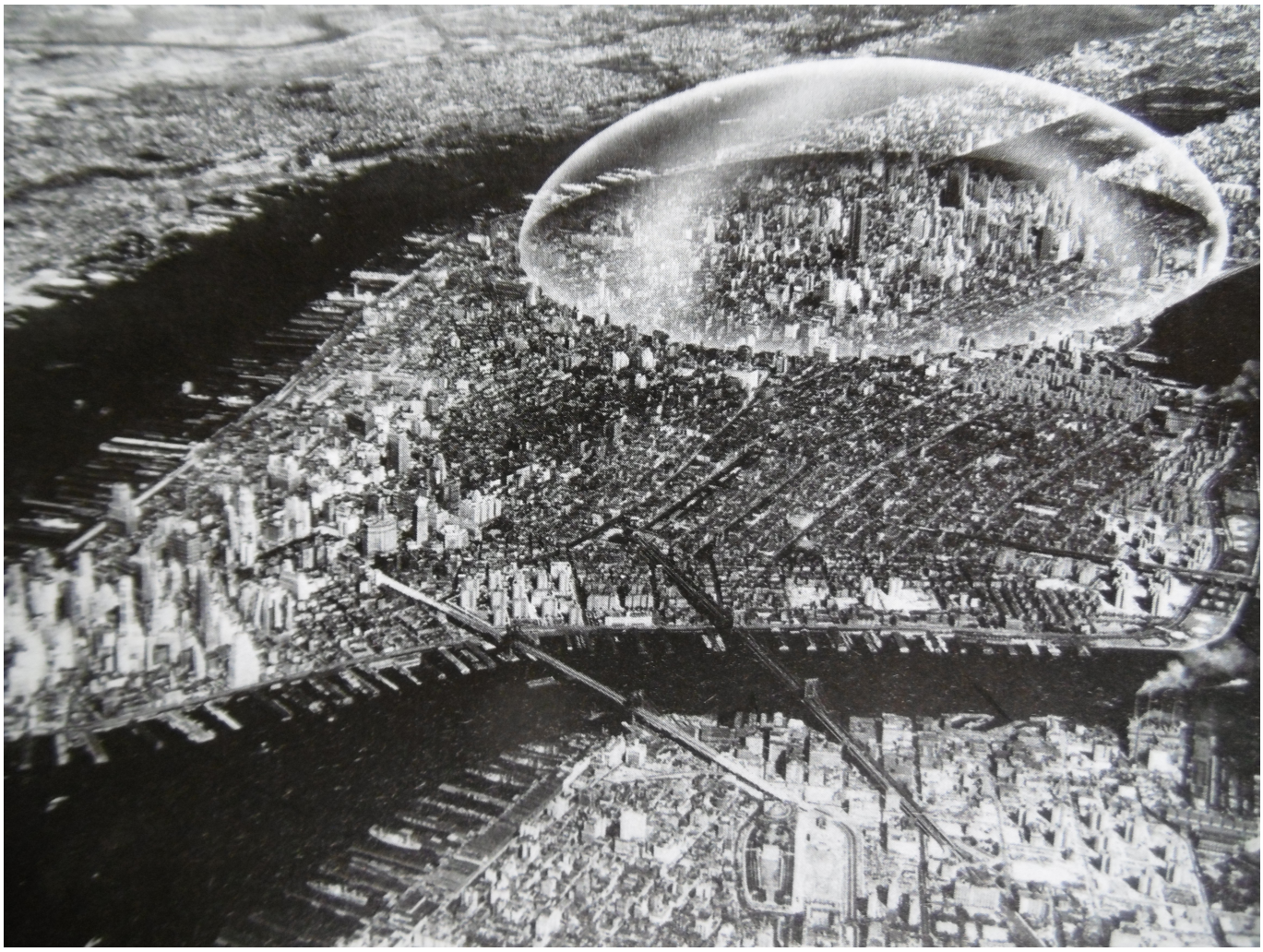
- **Une longue ville** capable de faire face à la Flandre et à ses multiples villes dispersées.

- **Une longue ville** dans laquelle Tournai, Mons, Charleroi, Namur, Huy, Liège, Verviers et Eupen seraient complémentaires et non en perpétuelle opposition.

**J.** La nécessité d'économiser l'énergie devient de plus en plus un souci majeur. Aussi l'obligation de réaliser l'isolation de tous les bâtiments va-t-elle s'intensifier et provoquer des dépenses dont on mesure mal le coût.

Dans un article consacré aux forts construits autour de Liège avant 1914 et entre les deux guerres, j'ai proposé d'utiliser ceux-ci comme appuis. Encastrés dans le sol à grande profondeur, ils pourraient accueillir les retombées d'une vaste coupole qui recouvrirait la ville entière.

La coupole liégeoise serait bien plus petite que celle imaginée jadis par Buckminster Fuller au-dessus de New-York.



25. La coupole imaginée jadis par Buckminster Fuller au-dessus de New-York.

Liège ainsi protégée connaîtrait un micro climat méditerranéen et l'isolation thermique des bâtiments pourrait être évitée.

C'est mon utopie la plus folle, disons celle qui sera réalisée à plus long terme.

26. Ce dessin pour rappeler à nouveau tous les avantages que ma proposition apportait à la ville de Liège et à sa région. Extrait de la brochure « Liège 2040 »

**Notes complémentaires explicitant de nouvelles idées relatives à l'aménagement de l'espace et à divers équipements publics**

**(*) Urbanisme permutationnel**

1. la nationalisation du sol des villes ou la mise en commun de surfaces urbaines suffisantes pour que l'Etat, la communauté urbaine ou le privé puissent y établir des ossatures normalisées comportant un ou plusieurs niveaux ;

2. la mise en location ou en vente des sols artificiels publics ou privés, c'est-à-dire les sols des différents étages des ossatures ;

3. l'insertion dans ces ossatures et sur ces sols de maisons ou de logements produits selon des techniques voisines de celles de la construction automobile.

Ces maisons et ces logements sont achetés sur le marché par les individus à des prix dont le marché automobile et celui des caravanes donnent quelque idée : ils sont donc la propriété des individus ;

4. la mise à disposition d'équipements permettant aux individus de jouir d'un standard de vie décent et adaptés à la conception nouvelle de la ville ou de la communauté urbaine, comme l'eau, l'énergie électrique, le traitement des déchets et leur valorisation ;

5. les logements ou les maisons sont établis à l'emplacement choisi par le propriétaire dans des limites de choix déterminées et ils sont raccordés aux canalisations de service ;

6. l'emplacement des logements implique une redevance, loyer ou impôt, calculé selon un barême simple et correspondant aux charges afférentes aux divers raccordements;

7. le citoyen peut donc être propriétaire de son logement, mais locataire de l'emplacement qu'il occupe dans la structure tridimensionnelle et par conséquent sans lien juridique direct avec la surface du sol, contrairement au mécanisme actuel de la copropriété. En particulier, le citoyen peut déplacer à volonté son logement pour l'insérer
dans un autre lieu, à charge pour lui de payer les frais afférents.

Il s'agit donc d'une nouvelle manière de concevoir l'urbanisme des villes.

**(**) Out of Thin Air, building above London's rail lines**
http://cdn.wsp-pb.com/3h8q83/out-of-thin-air-report-2017-01.pdf

Cet important bureau d'études vient de proposer d'utiliser l'espace au-dessus des voies ferrées pour bâtir des logements.
Quand j'ai émis cette idée en 1964, la SNCB s'est fortement opposée, considérant que cet espace lui appartenait.
Aujourd'hui, on construit au-dessus de la gare de Namur et WSP propose 280.000 logements par-dessus les voies ferrées londoniennes, 77.400 à Melbourne, 29.160 à Sydney et 46.033 à Vancouver.
Etais-je utopiste ou visionnaire ?

**(***) Grand Paris Express**

Bientôt Paris comptera trois rings lesquels confirmeront son développement.
Je maintiens donc mon avis : la nécessité pour dynamiser Liège de terminer son ring en réalisant la liaison C.H.-B ou E25-E40 et celle entre B602 et A604

**(****) A propos du TAU**

Plusieurs villes françaises ont adopté un système de métro léger totalement automatisé : Lille-Villeneuve d'Asq, Bordeaux, Toulouse, Rennes, … . Avec la nouvelle gare TGV de Liège, je propose qu'on dote notre ville d'un système comparable : une liaison entre cette gare et le Sart Tilman qui est en butte à de graves problèmes de mobilité et d'envahissement par les voitures particulières. Je propose une boucle Guillemins, stade du Standard, Tilleur, pont de Seraing, rue Cockerill, ancien Hôtel de ville d'Ougrée, montée vers le Sart Tilman en parallèle à la voie rapide, tour de l'université, et retour par le même trajet. Dans un second temps, on pourrait élargir la boucle à Tilff, Embourg-bas, Chênée, Belle-Ile, Guillemins ; et plus tard, on pourrait desservir au moyen d'autres boucles, Bierset, Alleur, les Hauts-Sarts, Jupille, Fléron, Chaudfontaine, …».

**(*****) Ministère Justice**

L'occupation du Palais des Princes-Evêques par le Ministère de la Justice est inacceptable. Non seulement, il est indécent de priver la ville d'un monument susceptible de lui rapporter beaucoup, mais cette activité concentrée en ce lieu encombre inutilement le centre urbain. Et ceci sans compter l'inadaptation des locaux à cette fonction.
Par contre, son implantation par-dessus la gare de Bressoux, compléterait le quartier de Droixhe et le doterait d'un signal fort qui susciterait et engendrerait une animation nouvelle alors qu'il est voué presque exclusivement à l'habitation.