

**Pierre Frankignoulle**  
Institut supérieur  
d'Architecture Saint-Luc de  
Wallonie  
Groupes d'Ateliers de  
Recherche (GAR)  
Gestionnaire de projets

**38-45**

## Urbanisme et architecture à Liège 1960-1970

Cinquante ans après l'Expo 58, les «Golden Sixties» résonnent toujours comme une période de grand optimisme, où les équations paraissaient simples, s'appuyant sur la croissance économique, la généralisation de la consommation, la confiance en l'avenir.

Quelques initiatives récentes invitent à jeter un nouveau regard sur la production architecturale de cette période : par exemple le livre «Bruxelles '50'60»<sup>01</sup> ainsi que les diverses manifestations liées en 2008 à la commémoration de l'Expo Universelle de 1958.

À Liège, cette période continue pourtant à être regardée par beaucoup comme traumatisante, et sa production architecturale à relever du «refoulé patrimonial», tant cette entreprise forcenée de modernisation est apparue comme destructurante et peu soucieuse du *genius loci* de la ville : pénétrantes autoroutières, cœur de ville en chantier pendant vingt ans (place Saint-Lambert), rives de fleuve colonisées par l'automobile, prolifération sans cohérence d'immeubles en hauteur...

Ceci n'est sans doute pas propre à Liège, comme l'explique Marcel Smets : «*La dégradation de la ville qui caractérise les années 60 - et pas uniquement en Belgique - trouve sa cause première dans l'appauvrissement de la culture urbanistique. Ainsi le sens de la cohérence disparaît à un moment où la spéculation immobilière et l'augmentation du nombre de voitures menacent plus que jamais l'urbanisme*».<sup>02</sup>

Mais à Liège, ces interventions ont été d'autant plus radicales que ce projet modernisateur voulait

conjuger le risque de relégation économique d'une région qui venait de connaître la prospérité liée aux Révolutions industrielles. Dès 1946, après les nombreuses destructions de la guerre, un diagnostic sévère est établi sur les risques de relégation économique au point de parler de «Liège et son agglomération en péril».<sup>03</sup>

Le constat porte essentiellement sur l'état des infrastructures : engorgement du réseau viaire, insuffisance du parcage, particulièrement dans le centre commercial, équipement administratif et commercial anachronique, inadapté à ses fonctions et à l'intérêt commun. On va mettre en œuvre un «aggiornamento matériel»<sup>04</sup> avec l'objectif de transformer la région en une véritable métropole. Ce combat pour exister dans la nouvelle géographie économique va être largement porté par les forces vives, qui vont trouver dans l'association *Le Grand Liège* (fondée par G. Truffaut en 1936, organisatrice de l'*Exposition de l'Eau* de 1939), une tribune et un lieu de réflexion et de maturation des projets.

Deux volets majeurs seront développés : faciliter la circulation automobile et adapter l'habitat. Le réseau autoroutier autour de la ville sera connecté au centre de celle-ci, choix justifié par l'histoire : «De même qu'au 19<sup>e</sup> siècle, la «cité ardente» avait été reliée aux chemins de fer, de même la métropole du 20<sup>e</sup> siècle devait l'être aux autoroutes».<sup>05</sup> Choix majeur parce que cette politique de mobilité facilitée va produire un effet d'aspiration des véhicules dans la ville, qu'il faudra dès lors, inévitablement, «adapter» : projet de «route de la Corniche»

01  
BERCKMANS C. et  
BERNARD P., *Bruxelles  
'50'60. Architecture  
moderne au temps de  
l'Expo 58*, Bruxelles,  
Aparté. Préface d'Albert  
BONTRIDDER, 2007.

02  
SMETS Marcel, *Une ère  
d'évidence, dans 1951-  
1991. Image d'une époque*.  
Catalogue d'exposition.  
Palais des Beaux-Arts de  
Bruxelles, Bruxelles, 1991.

03  
Titre d'une revue manifeste  
éditée par l'association «Le  
Grand Liège» en 1946.

04  
L(EJEUNE) J(ean), *A Liège,  
la rénovation urbaine  
continue...*, dans *Bulletin  
du Grand Liège*, n°67, 1968,  
p. 23-28.

05  
LEJEUNE Jean, *Liège, du  
passé à l'avenir*, Liège, s.d.  
(1970).

vers la place Saint-Lambert, transformation des boulevards et des quais en voies rapides, projet (non réalisé) de couverture de la Dérivation. Dans l'autre sens, le réseau autoroutier va libérer de puissantes forces centrifuges de ménages et d'entreprises qui vont s'établir en dehors de la ville. Quoique dénoncée aujourd'hui par presque tous les acteurs, cette politique de mobilité facilitée continue encore à produire des effets jugés incompatibles avec le développement durable et la qualité de vie.

L'adaptation de l'habitat, second volet de cette politique de modernisation, n'a pas été moins radicale. Les autorités vont autoriser la construction en hauteur principalement dans les secteurs urbanisés au 19<sup>e</sup> à haute valeur résidentielle. Alors qu'il était le témoignage d'un véritable âge d'or liégeois, ce patrimoine «fin de siècle», va être atteint dans ce qui en constituait l'attrait majeur : son caractère d'ensemble. Une cohérence va disparaître sans faire naître une nouvelle.

À la fin de la décennie 1960, la contestation de ces options modernisatrices gagne du terrain : l'opinion rejoint les associations de défense de patrimoine, et la contestation des projets concernant la place Saint-Lambert a joué un grand rôle dans ce retournement. La voie s'ouvre alors à une conception différente de la rénovation urbaine, qui sera plus attentive au patrimoine bâti et au contenu social des quartiers mis à mal par les opérations antérieures : «*On va découvrir la rénovation urbaine et le patrimoine après avoir tout saccagé*».<sup>06</sup>

Les césures d'une époque coïncident rarement avec les chiffres ronds. En Belgique, les «Golden Sixties» commencent avec l'Expo de 1958 et se terminent avec la crise pétrolière de 1973 et la décision symboliquement forte des «dimanches sans voiture». Ces quinze années sont le cœur des «Trente Glorieuses», mais il convient d'être attentif aussi aux années 1950-1958, véritable période de préparation pendant laquelle une série d'outils sont

06  
PUTTEMANS Pierre,  
Entretien (2007) dans le  
cadre de l'exposition en  
ligne «Liège Années '60»  
sur le site Internet [http://  
homme-et-ville.net](http://homme-et-ville.net),  
octobre 2008.

07  
HELIN Étienne, Trente-  
six paysages en  
quête d'auteurs, dans  
FRANKIGNOULLE Pierre  
et JACOB Gauthier (dir.),  
Visages urbains de Liège  
depuis 1830, Crédit  
Communal, Bruxelles, 1984.

«Résidence Belvédère»  
(1963), quai Édouard Van  
Beneden 10 à Liège  
Architecte H. Bonhomme  
C. Balthasart, 2007-2008  
© Homme et Ville, 2008



mis en place (élaboration du réseau autoroutier, «loi-taudis» de 1953). Ces outils seront utilisés par les autorités communales comme autant de leviers de modernisation lors de la phase de concrétisation (1960-1973, mais surtout à partir de 1965). Quoique ayant imprimé leur marque en de très nombreux points du territoire liégeois, ces interventions sont surtout visibles en des lieux qui sont devenus presque emblématiques de cette période de modernisation urbaine : le site du boulevard Destenay et de l'îlot des Croisiers, le boulevard d'Avroy, la cité administrative et le quartier d'habitat social de Droixhe.

### L'îlot des Croisiers

Le site des Chiroux et du boulevard Maurice Destenay est une intervention emblématique de cette période qui illustre un double objectif : rénover le bâti par des opérations de «démolition-reconstruction» et fluidifier la circulation. Pour ce dernier point, il s'agit de faciliter la traversée de la ville d'est en ouest, vieille et épineuse question. En effet, le boulevard Maurice Destenay est un des maillons centraux de la traversée est-ouest de la ville en voie rapide qui n'a finalement pas été réalisée telle que prévue.

La traversée de la ville du nord au sud se réalise le long des rivières, mais il en est tout autrement de la traversée d'est en ouest. Après la démolition de la Cathédrale, la place Saint-Lambert jouait ce rôle de distribution des flux au 19<sup>e</sup> siècle : «*En comparaison des minuscules places publiques de l'Ancien Régime, la place Saint-Lambert était si vaste qu'elle aspira le trafic jusqu'à alors engorgé*».<sup>07</sup> Au 20<sup>e</sup> siècle, en raison de la pression automobile et de l'arrivée des voies rapides (en provenance de Burenville), il fallait prévoir des itinéraires complémentaires, la place ne pouvant plus tenir dans l'hypercentre liégeois le même rôle qu'au siècle précédent.

On réexamina même un projet de tunnel sous la colline du Publémont, entre la rue Hullos et le boulevard de la Sauvenière (projet de l'ingénieur A. Mahiels du début du 20<sup>e</sup> siècle).

Deux projets de branches supplémentaires d'est en ouest furent exécutés en totalité ou en partie : Rocourt, Sainte-Walburge, Citadelle, (puis liaison vers le pont Maghin, par une voie parallèle à la rue Fonds des Tawes, non réalisée) ; Ans, Avroy, pont de la Boverie.

Le boulevard Maurice Destenay devait être un des maillons centraux de cette section. Il devait remplacer les rues Bertholet et André Dumont selon un tracé suggéré en 1958 par l'architecte français Royer : ce tracé prévoyait la mise en valeur par dégagement de l'ancien Hospice du Vertbois. Sa forme courbe devait lui éviter de déboucher directement au Pont d'Avroy.

La jonction de ce boulevard devait être assurée en amont et en aval. Vers l'actuel pont Kennedy, on risquait de se heurter au goulot de l'entrée de la rue Grétry. Un point d'éclatement du trafic y était prévu pour huit directions à desservir. Mais cette solution s'avéra obsolète dès lors que la construction d'un immeuble à appartements fut autorisée à l'angle de la rue Grétry et du quai Édouard Van Beneden.



«Résidence Simenon»  
(1963), rue Méan à Liège  
Architecte J. Poskin  
© Homme et Ville, 2007

De l'autre côté, vers Avroy, le projet de liaison directe entre l'autoroute et le nouveau boulevard fut mis à mal par de nombreuses résistances. Le débouché fut donc déplacé de proche en proche vers la rue Sainte-Marie, secteur de «moindre résistance». L'arrivée de l'autoroute par la rue Louvrex impliqua la démolition de quelques beaux immeubles dont une maison construite vers 1850 par l'architecte Castermans.

Au débouché de la rue Sainte-Marie, s'est alors posé le problème de la continuation en ligne droite vers le pont Albert. Pour permettre le franchissement de la Meuse, ce dernier avait remplacé le pont Kennedy, option permettant la desserte du Palais des Congrès et d'un hôtel proche.

Au printemps 1971, l'administration des Routes sortait un projet de passage de l'autoroute sous le parc d'Avroy, en prolongement de la rue Sainte-Marie. Ce projet provoqua alors de nombreuses protestations et il fut abandonné. C'est ce qui explique l'actuelle boucle du boulevard d'Avroy et de l'avenue Rogier.

Quant au site des Chiroux, (ensemble culturel comprenant notamment une bibliothèque) il a été érigé par un entrepreneur bien connu sur la place de Liège désirant obtenir l'autorisation d'ériger une tour d'appartement sur un terrain appartenant à la Ville (future «Tour Kennedy», 1970).

### Le quartier d'Avroy

Le quartier dit de l'Île de Commerce (Avroy-Terrasses) a été conçu par H.G. Blonden vers 1880 comme une véritable mise en scène urbaine : un parc dessiné par E. Keilig, des avenues larges, des

perspectives vers la Meuse ; tous ces éléments lui conféraient une valeur résidentielle élevée. Pour les voyageurs ayant débarqué à la gare des Guillemins, cet ensemble était devenu une belle entrée de la ville.

Il n'est donc pas surprenant que ce quartier ait éveillé l'intérêt de la promotion immobilière lorsque le règlement communal de 1963 établit un cadre libéral pour autoriser la construction en hauteur. Les autorités municipales engageaient alors une entreprise de modernisation de la ville afin de rencontrer les défis de la modernisation (adaptation des voiries, rénovation de l'habitat). Réalisées sans plan d'ensemble et en reprenant pour l'essentiel la trame parcellaire préexistante, ces interventions ont produit un paysage urbain hétéroclite : l'homogénéité ancienne (le caractère d'ensemble de ces fronts bâtis) a disparu sans faire naître une cohérence moderne ou moderniste (que l'on trouve par exemple à Droixhe ou Rue Charles Magnette).

Si les secteurs du 19<sup>e</sup> ont payé un lourd tribut à cette modernisation, le patrimoine plus ancien n'a pas non plus été épargné.

### La cité administrative

La question du regroupement des services administratifs communaux préoccupait les édiles depuis longtemps (26 services étaient disséminés dans 18 bâtiments). En 1955, le Conseil communal vote un plan particulier d'aménagement prévoyant la construction d'une cité administrative dans l'îlot formé par les rues Potiérue, Féronstrée, Saint-Jean-Baptiste et Barbe-d'Or. La première

Pierre fut posée en septembre 1963, et le bâtiment fut inauguré en 1967 (architectes J. Poskin et H. Bonhomme).

Ce bâtiment de 18 niveaux n'est pas sans évoquer une célèbre tour new-yorkaise et peut être regardé comme une des interventions majeures de ces années. C'est surtout son implantation en plein cœur historique qui provoqua la polémique, ses opposants mettant en cause son caractère incongru dans la partie la plus étroite de la vallée; ils proposaient une autre localisation, à l'entrée du quartier nord, par exemple.

L'argument de ses défenseurs était qu'il fallait regrouper les services administratifs communaux au sein d'un seul édifice, central si possible, et que vu le volume nécessaire, il était préférable de faire un volume vertical plutôt qu'horizontal.

L'ensemble du site a été rénové (dans le sens d'une «démolition-reconstruction») par l'arasement d'immeubles vétustes, le dégagement de l'ancienne Halle aux viandes, le démontage d'immeubles ou de leurs façades puis leur re-montage en un autre endroit (îlot Saint-Georges), l'érection de l'îlot Saint-Georges et le renforcement du pôle commercial (grand magasin).

L'opération a été menée à l'aide de «subsidés-taudis» de la loi de 1953, ce secteur étant considéré comme une «lèpre matérielle et morale».

Sensible au plan patrimonial, ce quartier avait vu la disparition, entre autres, de l'ancien hospice Saint-Abraham en Féronstrée qui avait abrité l'Académie des Beaux-Arts entre 1837 et 1895.

La tour a été construite en dérogation à un règlement communal spécial de protection du 19/10/1959 qui interdit toute construction en hauteur dans ce secteur.

## Le quai Saint-Léonard et les réglementations sur les hauteurs des immeubles

Différentes réglementations sur les constructions se succèdent au fil du temps (1879, 1924, 1935, 1948, 1951) et traitent entre autres de la hauteur des immeubles. Le principe général consiste à déterminer la hauteur autorisée en fonction de la largeur de la voirie. Le règlement de 1924 se montre même assez limitatif par rapport à ce principe en limitant la hauteur dans des secteurs protégés et en soumettant les dérogations à des conditions restrictives. Dès les années 1920-1930, les premiers immeubles en hauteur apparaissent le long de la Dérivation ou de la Meuse, encouragés par une nouvelle législation sur la copropriété (1924). Considéré comme le premier building de Liège, l'immeuble de la place d'Italie (1937-1940, architecte C. Damman) bénéficie en façade principale d'une implantation dégagée avec une large zone de recul. Du côté de la Dérivation, l'arrière de l'immeuble est beaucoup moins soigné.

Après la guerre, alors que s'amorce une politique de modernisation de la ville, les dérogations se multiplient, et l'on voit apparaître ci et là des immeubles sur les boulevards ou aux abords du Jardin botanique. Soucieuse de recadrer les initiatives, mais aussi d'encourager l'adaptation du parc immobilier jugé vétuste et inadapté, l'édilité élabore un nouveau règlement en 1963 qui est voté à l'unanimité au Conseil communal. L'intention des autorités est aussi de maintenir un certain niveau de population en ville (voire... une population d'un certain niveau) et d'intéresser le secteur de la promotion immobilière.

Le règlement stipule que les immeubles ne peuvent dépasser une hauteur égale à la largeur de la rue plus deux mètres, sauf là où existent des PPA (Plans Particuliers d'Aménagement) et des règlements spéciaux de protection. Mais, voulant tenir compte de certains contextes «forts», ce règlement fixe de manière impérative les hauteurs autorisées indépendamment de la largeur des voies. Par exemple: une limitation (mais pas une interdiction) sur les immeubles mitoyens du Conservatoire (boulevard Piercot); une limitation sur le boulevard de la Sauvenière (à partir de la boucle) pour ménager les vues vers le Mont-Saint-Martin (les hauteurs remontent à partir de la rue des Urbanistes vers le Pont d'Avroy); une limitation à l'est et à l'ouest de l'église Saint-Jacques. C'est sur les boulevards et sur les rives que ces interventions sont les plus marquantes: elles sont les voies les plus larges de la ville.

Le quai Saint-Léonard est un des quais de la ville où, en vertu de ce règlement et de la présence de la Meuse, les hauteurs autorisées des immeubles sont les plus hautes (37 mètres). C'est la hauteur maximale autorisée dans Paris *intra muros* depuis 30 ans, mais le débat sur le retour d'immeubles de grande hauteur est en train de s'y développer. Certains immeubles hauts en ville ont été construits sous régime dérogatoire: il en est ainsi, par exemple, de la cité administrative construite en dérogation à un règlement communal spécial de protection de 1959 interdisant toute construction en hauteur dans ce secteur.



Immeuble à appartements (1958), quai Marcellis 11 à Liège  
Architecte J. Plumier  
© Homme et Ville, 2008



Immeuble, avenue Georges  
Truffaut 31 à Liège  
Architectes Groupe EGAU  
Architectes de la  
rénovation Bureau Dethier  
et Associés, 2006  
Plasticien J. Glibert  
© Homme et Ville, 2007



## Le quartier de Droixhe

Pour beaucoup, Droixhe est «le» quartier qui incarne le mieux l'esprit des années 1950-1960 à Liège. Au contraire des interventions isolées du centre, il est représentatif d'une cohérence voulue et rendue plus facile par le fait qu'il a été édifié sur terrain vierge.

Massivement présent dans le paysage de la ville, il a longtemps été considéré comme un quartier modèle. Conçu comme une défense et illustration des théories modernistes sur la ville (inspirées de la Charte d'Athènes et du Corbusier), il 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 (est-ouest).

Le fait qu'il ait été implanté sur un terrain vierge (un ancien Champs de Manœuvres) a permis de s'affranchir des contraintes de voiries et de parcellaire et de déployer la démonstration dans des conditions optimales. Sur la surface totale du site (+/- 18 hectares), 75 % est non bâtie. La démonstration comprenait aussi la présence d'équipements collectifs (école, centre culturel, commerces) compensant l'exiguïté relative des logements. Proche du centre de la ville (3 km), le site est bien desservi par les transports en commun.

Sa situation en bord de Meuse est un réel agrément malheureusement altéré par la présence de l'autoroute, plus tardive et non prévue par les concepteurs, les architectes du groupe Egau (C. Carlier, H. Lhoest, J. Mozin).

Les logements eux-mêmes affichaient des performances de confort peu courantes à l'époque de la construction (à partir de 1954), et moins encore dans le logement social : il y avait 100 % de salles de bains alors que le logement privé de l'époque n'en offrait que 7 % en Belgique (en 1947) ; il en était de même à propos de l'eau courante dans les logements, ou encore du chauffage central.

Ces éléments montrent combien le secteur du logement social pouvait être novateur, et expliquent le succès de ce quartier pendant les 20 premières années. Il était très prisé des «petites classes moyennes» qui concevaient parfois leur passage à Droixhe comme un «transit» vers l'accession.

Des chiffres de 1962 montrent la diversité socio-professionnelle : ouvrier du secteur privé : 19,3 %, ouvrier du secteur public : 5,4 %, ouvriers pensionnés : 6,2 %, employés du secteur privé : 36,8 %, employés du secteur public 19,5 %, employés pensionnés : 10,6 %, professions libérales : 2,2 %. La situation actuelle est très différente : 90 % des chefs de ménages sont inactifs.

C'est durant la période 1980-1995 que différents facteurs lui font perdre son statut enviable. Il serait utile de faire une analyse en profondeur de

ce basculement du quartier modèle au quartier stigmatisé en en distinguant soigneusement causes et conséquences. L'architecture des lieux est souvent montrée du doigt : elle ne correspondrait plus aux modes de vie actuels et aux souhaits des habitants. Il est vrai que l'architecture et l'urbanisme modernistes ont été remis en cause dans les années 1970 ; et à Liège vu les ravages urbains des années 1960, peut-être cette réaction a-t-elle été plus forte encore. Mais n'est-il pas réducteur de focaliser sur ce seul paramètre ?

Ce n'est pas la philosophie du concept de «requalification» proposé en 1995 par le bureau d'études français Projenor appelé pour un diagnostic social et urbanistique du quartier. Si le terme de requalification a été choisi, c'est parce qu'il englobait une action beaucoup plus étendue que celle portant sur la seule rénovation physique du bâti, cette dernière étant évidemment aussi nécessaire pour des immeubles d'une quarantaine d'années. Il s'agissait de travailler sur les espaces publics, la vie associative, le tissu économique. Au final, l'opération devait conduire à une requalification de l'image du quartier, avant tout pour et par les habitants eux-mêmes, qui ont intériorisé les stéréotypes négatifs véhiculés par les médias.

Projenor proposait aussi de subdiviser le quartier en différents secteurs à rénover selon des scénarios et stratégies différenciés : c'est ce qui explique la situation actuelle. Engagée depuis 2004, la rénovation vient de se terminer dans les 6 immeubles de «Truffaut-Libération», les premiers à avoir été construits sur le site (architectes de la rénovation : Bureau Dethier et Associés en collaboration avec Jean Glibert). Un point d'interrogation demeure sur le devenir des cinq immeubles

**Si le terme de requalification a été choisi, c'est parce qu'il englobait une action beaucoup plus étendue que celle portant sur la seule rénovation physique du bâti, cette dernière étant évidemment aussi nécessaire pour des immeubles d'une quarantaine d'années.**



de l'avenue de la Croix-Rouge (600 logements), vides depuis plusieurs années et pour lesquels un partenariat avec le privé est souhaité. L'opération de démolition de deux des cinq tours a commencé au printemps 2009, les appels au partenariat privé vont être lancés. Ces immeubles d'une vingtaine d'étages ont été construits une petite dizaine d'années après les premiers et ils ne l'ont pas été selon les plans initiaux du Groupe EGAU. C'est surtout sur eux que se sont concentrés les regards lorsque le quartier est apparu comme posant problème.

Quant à l'appréciation patrimoniale que l'on pourrait émettre à propos de cette production, par exemple dans une visée de protection, peut-être faudrait-il avant tout disposer d'une vue d'ensemble sur les réalisations. Cet objectif ne pourra être atteint qu'en mettant en œuvre un inventaire raisonné des interventions. Au plan méthodologique, un tel inventaire devrait sans doute s'écarter des critères habituellement utilisés dans les inventaires qui s'intéressent à la «production patrimoniale légitimée» (immeubles anciens jusqu'à l'Art nouveau), s'en écarter ou les compléter par des critères permettant de mesurer les apports de cette période à l'histoire de l'architecture et de l'urbanisme. Il apparaît qu'il faudrait prendre en compte une série de facteurs et d'éléments d'évaluation tels que : les apports techniques, les recherches formelles (pour les façades principales mais aussi dans le traitement des façades latérales et arrières), la manière d'insérer les immeubles dans un bâti plus ancien (isolats ou volonté d'intégration), l'implantation sur la parcelle, le traitement des abords et des transitions (le rapport à l'espace public et aux voiries), la qualité des espaces intérieurs et en particulier de ceux qui organisent les transitions entre l'espace public et les espaces privés (les halls d'entrée par exemple).

À cet égard, le domaine universitaire du Sart Tilman, souvent présenté comme exemplaire du point de vue de l'architecture de cette période 1960-1975, pourrait constituer un guide précieux pour la définition de ces critères spécifiques, à la réserve près qu'ici, les interventions se sont faites dans un cadre naturel que l'on voulait préserver, et non dans un tissu urbain constitué et que l'on n'y trouve pas d'immeubles de grande hauteur. Il reste qu'à bien des points de vue, les constructions au Sart Tilman de la période 1960-1975 présentent un très grand intérêt dans la manière dont des recherches formelles ont été menées par les auteurs de projet et comment ces derniers ont inscrit leur travail dans un contexte physique (soin particulier porté à l'inscription dans un site) et organisationnel (qualité de la relation avec le maître de l'ouvrage).



«Résidence Élysée» (1961),  
quai Marcellis 1 à Liège  
Architectes R. Dallemagne  
et F. De Lame  
© Homme et Ville, 1999



Église Saints-Pierre-et-Paul achevée en 1972, rue Ernest Marneffe à Droixhe (Liège)  
Architectes Groupe EGAU  
© Homme et Ville, 2007

08  
MINISTÈRE DES TRAVAUX  
PUBLICS ET DE LA  
RECONSTRUCTION  
DE BELGIQUE.  
ADMINISTRATION DE  
L'URBANISME ET DE  
L'AMÉNAGEMENT DU  
TERRITOIRE, *Le plan  
d'aménagement de la région  
liégeoise. Première partie :*  
*L'Enquête*, 1959.

09  
PUTTEMANS Pierre,  
*Entretien*, octobre 2007. Voir  
<http://homme-et-ville.net>

10  
MERENNE Bernadette,  
*L'évolution urbaine de 1945  
à nos jours*, dans STIENNON  
Jacques (dir.), *Histoire de  
Liège*, Privat, Toulouse,  
1991, p. 273-302.

## Quelques compléments...

### L'influence du Groupe L'Équerre

L'influence du Groupe L'Équerre a été importante durant cette période. Le groupe avait déjà attiré l'attention avant la guerre par différents travaux : le très beau groupe scolaire du Parc Astrid, l'habitation de la rue Auguste Donnay (1933, architecte Y. Falise) ou encore la démarche novatrice de l'urbanisation du plateau des Trixhes à Flémalle.

Tout en poursuivant une activité d'architecture (Palais des Congrès, 1958), le bureau va jouer un rôle de premier plan après 1945 dans les propositions de structuration de l'agglomération liégeoise.

Démarche pionnière dans notre pays, l'*Enquête*<sup>98</sup> de 1952 est une sorte d'état de la question de la région, conforme à la méthodologie des «survey» préconisée par Patrick Geddes. Conçue comme un préalable à l'établissement d'un plan d'aménagement, cette enquête a mobilisé une trentaine d'universitaires qui étudient les caractéristiques de la «Région Industrielle Liégeoise» au point de vue de la géographie physique, des populations, des infrastructures, etc.

Significativement, pas un seul chapitre n'y est consacré aux transports en commun urbains. Les résultats furent présentés au public lors d'une grande exposition à la Boverie, en 1952. C'est aussi dans le cadre de cette enquête que le Groupe L'Équerre suggère en 1956 l'installation de l'université au Sart Tilman.

Complément de l'enquête de 1952, le document «*Liège, métropole régionale. Options fondamentales de développement et d'aménagement*» de 1966 est destiné à transformer l'agglomération en une véritable région urbaine hiérarchisée et structurée autour du centre urbain, des zones résidentielles de soutien et des pôles de soutien. Le plan de 1966 ne va pas recevoir de sanction légale, car le législateur avait décidé par la loi de 1962 de favoriser le secteur d'aménagement plutôt que la région : «*On n'a pas osé à l'époque définir les régions pour des raisons politiques : ce qui explique aussi que les plans régionaux comme celui de L'Équerre n'ont pas reçu de sanction légale ; et on a donc défini les limites des 48 plans de secteurs, en s'arrangeant pour que ces limites ne contredisent pas*

*celles des provinces qui avaient encore beaucoup à dire, à l'époque. On n'est pas arrivé à une cohérence complète notamment du point de vue des infrastructures routières.*»<sup>99</sup>

Pareillement, l'échelle territoriale proposée pour une politique d'aménagement régionale ne sera pas suivie lors de la fusion des communes de 1977 : cette dernière sera plus étroite que celle qui avait été proposée en 1966.

Malgré cela, ces documents ont «*fortement orienté l'évolution urbanistique de la ville et de sa région*»<sup>100</sup>, en inspirant de nombreux choix de localisation et d'infrastructures : université, parcs industriels, pôles commerciaux en périphérie, réseau autoroutier. Le bilan approfondi du groupe reste à dresser. Sans doute faut-il considérer que ses propositions étaient à appliquer comme un ensemble cohérent «*faisant système*», alors qu'elle le furent partiellement. La réalisation du réseau routier a accentué des tendances centrifuges (des ménages et des entreprises) qui se sont révélées contraires à un autre objectif fondamental : celui qui visait à densifier et à renforcer les pôles urbains dans le cadre d'une organisation équilibrée de l'espace. Le Groupe L'Équerre a aussi joué un rôle de premier plan dans les projets de restructuration du centre et de la Place Saint-Lambert qui ont été très fortement contestés puis abandonnés.

Site internet de Homme et Ville, mis en ligne en octobre 2008

Présentation d'une exposition en ligne :

«*Liège Années '60*» :

- Galerie de photos (œuvres de C. Dumont, Groupe Egau, J. Englebert, L'Équerre, J. Gillet, A. Jacqmain, C. Strebelle, C. Vandenhove, etc). Dessins de Gérard Michel,
- Chronologie (et notices explicatives sur les interventions emblématiques),
- Témoignages (Maurizio Cohen, Pierre Colman, Jean Englebert, Pierre Puttemans),
- Documents (bibliographie, textes d'époque).

Voir : <http://homme-et-ville.net/>

### Le GAR asbl

Le GAR asbl (Groupe d'Ateliers de Recherche) représente la structure de recherche de l'Institut supérieur d'Architecture Saint-Luc de Wallonie à Liège.

Le GAR a pour objectifs de communiquer et faire partager la recherche en matière architecturale, urbanistique, artistique, en aménagement du territoire et ce, au sens le plus large de ces termes.

Le GAR asbl organise des expositions, des conférences et s'oriente vers la post formation pour architectes (développement durable, patrimoine, marketing...).

L'asbl réunit des équipes de chercheurs, gère des travaux et publie.

Le GAR regroupe aussi un Atelier de Documentation et d'Archivage à la disposition de tous (Fonds de documents cartographiques et iconographiques, vidéothèque, Fonds Serrurier-Bovy, Fonds ancien, etc.); publications sur des thématiques diverses (Développement durable dans les quartiers urbains; Espace wallon : évolution et mutation, etc.).

Le GAR a notamment collaboré à la réalisation de la carte «*Liège, Architectures de la ville*» éditée par HLM (Hebbelinck Pierre, Lantair Georges-Éric, Michel Gérard) fondation d'architecture et d'urbanisme et la Ville de Liège, 2006.