
Métropole colloques

Actes du colloque « La Fabrique des Métropoles », Liège, 24 – 25 novembre 2018

Jean Englebert

Professeur émérite

Université de Liège

I. Rappel du colloque « Liège en l'an 2000 »

Je suis le dernier des mousquetaires qui les 6 et 7 novembre 1964 ont organisé un colloque pour faire part aux Liégeois des idées débattues et défendues au sein de leur association, la Jeune chambre économique de Liège (J.C.E.). Nous étions 4 liégeois Léo Wéry, André Dombar, Albert Bribosia et moi le seul toujours en vie, alors que j'étais l'aîné.

Ces idées avaient trait au développement de la ville de Liège, de l'agglomération tout entière, c'est-à-dire depuis Visé jusqu'à Flémalle et « à la maîtrise de sa croissance en tant que métropole régionale ». La J.C.E. souhaitait une ville et un agglomération plus unies, moins polluées, mieux habitées, plus vertes, mieux desservies par des transports en commun nouveaux, moins encombrées par les automobiles.

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. Le colloque fut intitulé : **Liège en l'an 2000** et il fut publié sous le titre : **Demain nos villes.**



Figure 5. Couverture de l'ouvrage Demain nos villes...

Pour étayer nos idées, pour les argumenter, pour les renforcer par des exemples probants, nous avons invité beaucoup d'experts étrangers, 15 en fait. Ceux-ci étaient des savants renommés comme les professeurs Robert Le Ricolais (Philadelphie), Maurice Rotival (New-Haven), Michel Rochefort (Paris-Sorbonne) ou Abraham Moles (Strasbourg). D'autres étaient des personnalités politiques comme Roger Secrétain bourgmestre d'Orléans ou des fonctionnaires préoccupés du devenir de leurs villes comme Toulouse, Metz, Nancy, Thionville, Lausanne, Cologne et Paris. Parmi ces invités, Monsieur Eugène Claudius-Petit, ancien ministre de la reconstruction 1948-1953 en France et Monsieur Jean Rey, membre de la Commission de la Communauté Économique Européenne conféraient par leur présence à notre colloque un caractère et une reconnaissance officiels.

478 personnes assistèrent aux deux journées et la renommée du colloque dépassa nos frontières à telle enseigne qu'il est toujours évoqué 53 ans plus tard.

Et pourtant ! Où en est-on aujourd'hui 53 ans après. Où en est l'idée de faire de **Liège une métropole régionale** ?

« Être une métropole, c'est remplir une mission, exercer une fonction, répondre à des besoins multiples, pour une et même plusieurs régions ; c'est aussi refuser de se laisser porter par une décision extérieure, c'est choisir son destin, consentir aux efforts financiers nécessaires. N'est pas une métropole qui veut, mais il faut aussi vouloir l'être. »

C'est ainsi qu'à cette époque, Olivier Guichard, délégué général à l'aménagement du territoire de la République française définissait la métropole et que la France au 1^{er} janvier 2018 en comptera dix-neuf dont dix-sept de droit commun (Bordeaux, Brest, Dijon, Grenoble, Lille, Metz, Montpellier, Nancy, Nantes, Nice, Orléans, Rennes, Rouen, Saint-Étienne, Strasbourg, Toulouse et Tours) et deux à statut particulier (Aix-Marseille et Paris).

II. Mon projet

Le projet présenté au cours du colloque « Liège en l'an 2000 », avait été ratifié par l'ensemble des membres de l'association avant d'être exposé à l'important public présent.

Il comportait un plan global de circulation tirant parti du réseau ferré qui irrigue la ville et sa région en y superposant différentes voies et systèmes nouveaux pour assurer la mobilité des habitants et des usagers. Routes et autoroutes, métros lourd et léger, téléphériques, trottoirs roulants, rues réservées aux piétons permettaient à quiconque par-dessus les voies ferrées, tous les déplacements sans contrainte.

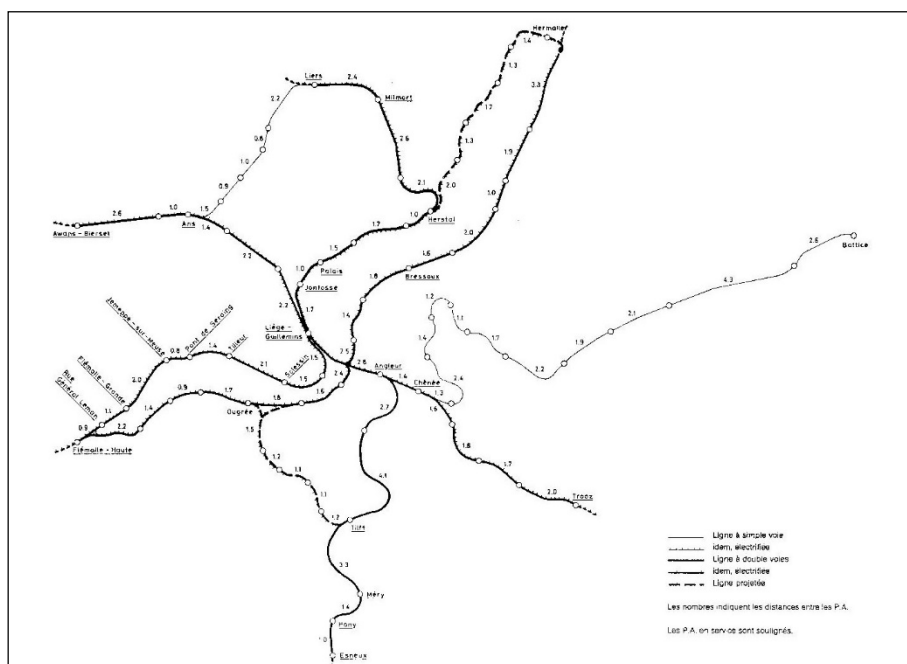


Figure 6. Proposition de structuration du réseau ferré (1964)

Le projet repensait complètement les réseaux de transport en commun (T.E.C.) Les circuits empruntés par ces derniers étaient tous conçus en boucle plutôt qu'en ligne. Il est bien connu que tous les circuits établis selon une boucle fonctionnent partout de manière optimale. Il suffit de songer à la Circle line à Londres, à la Maranouchi line à Tokyo et tout simplement au tram 4 à Liège pour en être convaincu. Jamais à ma connaissance, aucun spécialiste n'a tenté de dresser une carte des TEC dans une ville en se basant sur cette idée qui pourtant si elle était appliquée et généralisée, faciliterait grandement la circulation dans la ville et dans son agglomération (Fig. 3).



Figure 7. Proposition de structuration du réseau des transports en commun (1964)

Des systèmes nouveaux de transports en commun utilisaient selon les distances à desservir deux types de boucles, des grandes et des petites.

Pour les grandes boucles, un métro suspendu appelé Safège (Fig. 4), mis au point par la firme française éponyme et pour les petites des cabines de la taille d'une 2CV Citroën à 4 places assises circulant sur le sol ou sur des rails surélevés, ces engins nouveaux se déplaceraient à la demande de manière automatique comme il en est des ascenseurs (Fig. 5, 6 & 7).

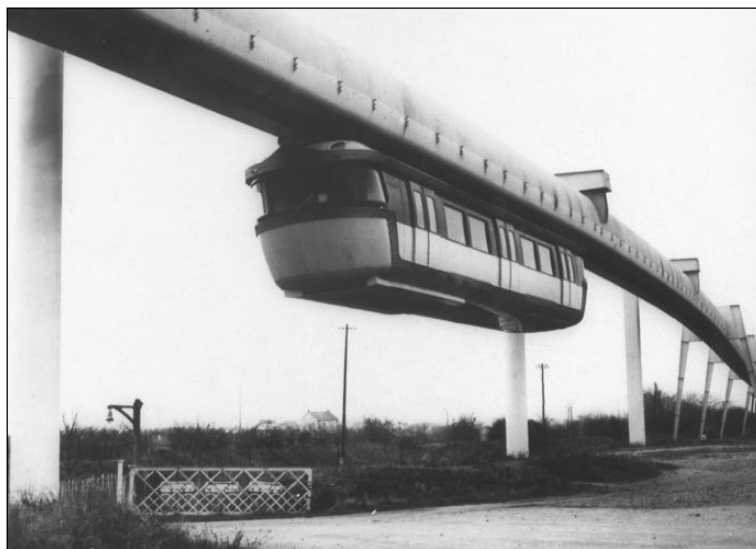


Figure 8. Safège



Figure 9. Safège



Figure 10.



Figure 11.

Lorsque les pentes étaient fortes et particulièrement longues, des téléphériques comme il en existe dans les stations de sport d'hiver, étaient proposés.

Un usage différent de l'automobile était préconisé ; interdites d'accès dans la ville, les voitures devaient être rangées dans de vastes parcs à étages à l'endroit des gares et au périmètre des centres denses. De là, les automobilistes empruntaient des navettes ou des TEC pour rejoindre leur destination.

Il faut rappeler qu'avant la seconde guerre, les rues dans les villes servaient principalement et presque exclusivement à la circulation. Le stationnement y était toléré, mais il n'était pas admis qu'un habitant de la rue puisse laisser sa voiture en permanence devant chez lui et s'arroger le droit d'occuper la voirie comme cela est devenu le cas aujourd'hui. Ce droit moyennant une redevance annuelle, a progressivement été reconnu et s'est

généralisé à la ville entière. Lorsque les maisons familiales ont été remplacées durant les années 60 par des bâtiments à appartements, les artères qu'elles fussent, se sont révélées insuffisantes pour garer les voitures et des emplacements ont été prévus pour elles au détriment des espaces verts. Des mesures auraient dû être prises à cette époque pour contraindre les propriétaires de véhicules à justifier de garages sous leur « building » : les rues sont faites pour circuler et non pour être encombrées ou obstruées, sinon la circulation devient très difficile et même impossible. Ceci devient le cas pour beaucoup de rues et il est étonnant que les pompiers n'exigent pas le retour à la situation antérieure, comme ils exigent la fermeture des bâtiments quand ceux-ci ne satisfont plus aux nouvelles normes. En effet, le stationnement des voitures tout au long et même de chaque côté des rues, est de plus en plus admis, l'espace pour circuler se trouve alors réduit à 2m50 et il interdit certaines manœuvres aux grands véhicules ou aux bus (Fig. 8).



Figure 12. Encombrement de la voirie.

Faut-il rappeler que de telles règles existent notamment au Japon où le stationnement dans les rues est strictement interdit ? Quant aux surfaces importantes des différentes gares existantes encore à l'époque, elles étaient couvertes par de vastes dalles étagées qui supportaient des logements nouveaux et des équipements publics mal répartis dans la ville. Ces derniers donnaient naissance à des activités nouvelles dans les quartiers environnants. C'est ainsi qu'au-dessus des Guillemins, des logements et un ensemble de locaux pour le Ministère des Finances étaient prévus, facilitant ainsi des relations directes entre les fonctionnaires locaux et leurs homologues bruxellois (Fig. 9).



Figure 13.

À l'emplacement de la gare de Longdoz, un nouvel ensemble universitaire regroupant tous les locaux disséminés dans la ville réalisait à quelques pas des bâtiments de l'administration et de la faculté de philosophie et lettres une vaste construction moderne pyramidale dont l'architecture nouvelle en s'opposant à l'ancienne, mettait en valeur les deux styles (Fig. 10).



Figure 14.

Ce projet donnait l'occasion d'attirer l'attention sur l'alignement parfait de la rue Grétry et de la rue de l'Université ce qui permettait l'installation d'un trottoir roulant moyennant une nouvelle passerelle érigée dans l'axe des deux rues. Ce système largement répandu depuis, notamment dans les aéroports et dans les parcs de loisir, aurait entraîné une animation et établi une relation nouvelle entre les deux quartiers (Fig. 11 & 12).



Figure 15.



Figure 16. Trottoir roulant à Shibuya

Sur la gare de Bressoux, le projet prévoyait la construction de nouveaux logements et un grand ensemble réservé au Ministère de la Justice (Fig. 13).

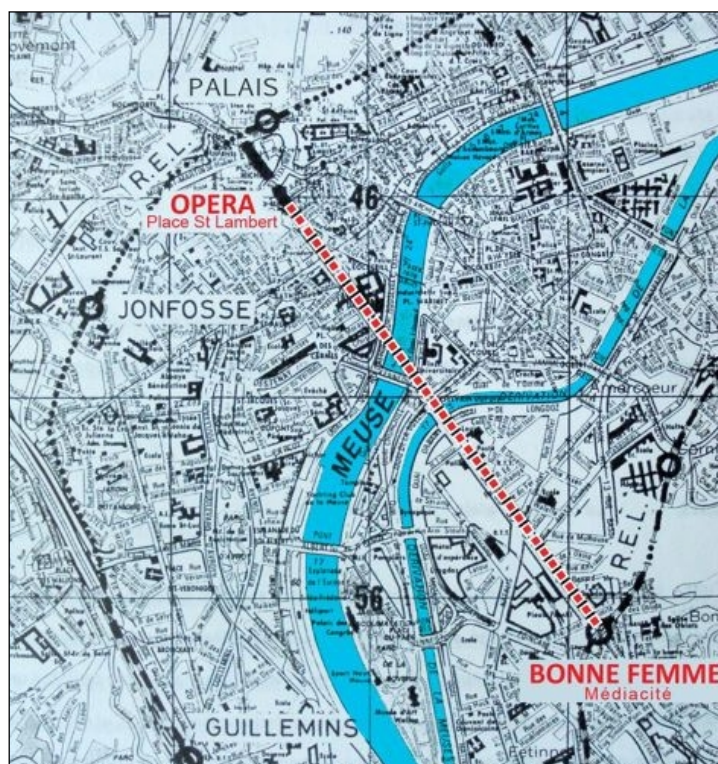


Figure 17. Axe Bonne Femme - Opéra

L'occupation du Palais des Princes-Evêques par ce 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 sur l'inadaptation des locaux à cette fonction. Par contre, son implantation par-dessus la gare de Bressoux, complétait le quartier de Droixhe et le dotait d'un signal fort qui aurait suscité et engendré une animation nouvelle alors qu'il est voué presque exclusivement à l'habitation.

La surface de cette vaste gare ou celle de Vivegnis aurait pu accueillir une très grande caserne pour les pompiers. Ceux-ci auraient été en relation directe avec le réseau autoroutier et routier ce qui les rendait bien plus directement et facilement opérationnels.

Outre les propositions concernant les implantations originales d'équipements publics universitaires, finances, justice, pompiers, le projet proposait de remplacer les industries sidérurgiques obsolètes par des industries nouvelles et notamment par des usines pour fabriquer des maisons ou des logements à la manière dont les automobiles ou les frigos sont réalisés. Ainsi ces nouveaux logements provenant d'usines différentes constituaient par leur juxtaposition et leur superposition une immense mosaïque spatiale, comparable à celle des automobiles rangées sur un grand parking (Fig. 14).



Figure 18.

Sur notre planète, des millions sinon des milliards d'hommes manquent de maisons ou de logements décentes et bien équipés. Cela est inadmissible et rien n'est fait pour combler ce besoin considéré pourtant dans la *Déclaration des droits de l'homme* comme le 3^e besoin humain après la nourriture et le vêtement. Mais c'est tellement plus facile de créer de nouveaux lobbies comme ceux de l'amiante ou de la dépollution des sols.

Au début des années 60, les architectes japonais Fumihiko Maki, Kiyonori Kikutake et Kisho Kurokawa s'étaient groupés et avaient créé un mouvement qu'ils avaient appelé "Métabolisme". Il semble qu'ils aient voulu symboliser par ce mot une volonté d'adaptation aux rythmes fondamentaux de la vie et plus précisément permettre aux villes en croissance de se renouveler comme le corps humain ne cesse de renouveler ses cellules autour d'un squelette permanent. L'objectif de ces architectes était d'imaginer un urbanisme de type nouveau permettant aux villes de se renouveler à partir d'ossatures « durables » pour employer un mot à la mode.

Mes idées étaient fort proches des leurs, mais nous n'avons pas eu l'occasion de rapprocher nos points de vue (Fig. 15).



Figure 19.

Par contre le professeur Moles, à l'époque directeur de l'Institut de Psychologie sociale à l'université de Strasbourg, séduit par mes idées, 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, l'ensemble des nouveaux logements n'était jamais figé, il se modifiait en permanence, exprimant d'une certaine manière la vie de la ville et pourquoi pas son dynamisme (Fig. 16).

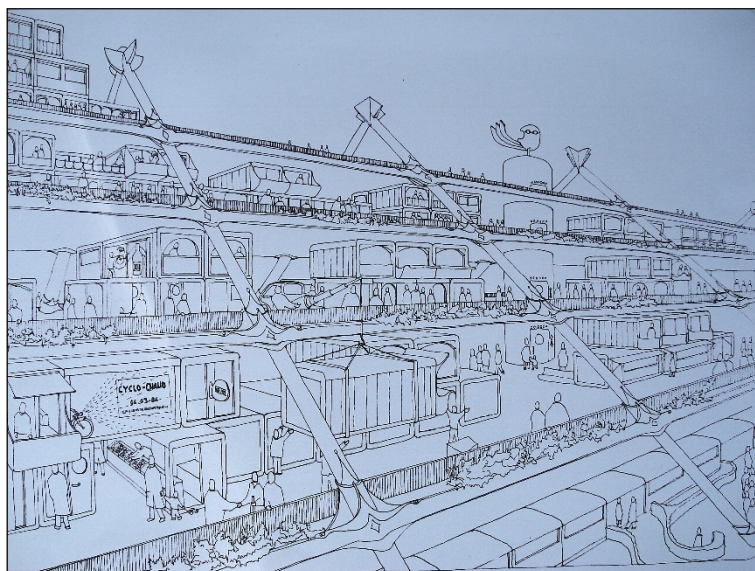


Figure 20.

Enfin mon projet pour « Liège en l'an 2000 » prévoyait d'augmenter les surfaces vertes en remplaçant des quartiers vieillissants et insalubres par des parcs petits ou grands. Cela était possible grâce aux gains d'espaces réalisés par les sols artificiels au-dessus des gares (Fig. 17).



Figure 21.

III. Où en est-on ?

Que penser aujourd'hui de mes propositions passées ?

Elles sont manifestement de plus en plus nécessaires et on peut croire qu'aujourd'hui, elles seraient mieux comprises et qu'elles deviendraient acceptables.

Les automobiles sont tellement nombreuses qu'elles remplissent les rues petites ou grandes à tel point que nous restons bloqués dans des encombrements devenus ingérables. La congestion de la circulation grandit chaque jour et des contraintes de plus en plus fortes vont être imposées aux automobilistes pour réduire l'usage de leur sacro sainte bagnole. Ces règles nouvelles ne seront acceptées que si en même temps, d'autres moyens de se déplacer seront mis à leur disposition, ainsi qu'à celle des habitants ou des visiteurs. Des nouveaux engins dont les qualités seraient certes différentes de la commodité de l'automobile ou de l'efficacité des bus, mais qui ne pourraient leur être inférieures, faute de quoi, ils seraient rejetés.

Il est étonnant que dans nos régions aucune véritable recherche n'est entreprise ou n'a été entreprise pour inventer d'autres manières de se déplacer. Pourtant jadis, nous étions inventeurs de vélos, de trolleybus, de motos, etc.

Pourquoi aujourd'hui laisse-t-on à d'autres toutes ces nouvelles inventions que sont par exemple les navettes sans conducteur Navya, Transdev, EZ10 ou les nouveaux Segway, Segway-puma, Hovertrax, Solowheel, Gyropode, Gyroroues, Hoverboard, etc. ?

Elles ont toutes pour ambition de révolutionner les déplacements urbains et de remplacer les automobiles qui seraient tenues de rester à l'extérieur des villes. Ces nouveaux engins électroniques petits et légers permettent de rallier les centres urbains, mais aussi les habitations, les bureaux ou les magasins. Les adolescents et les jeunes

enfants sont déjà conquis (Fig. 18). Il suffit de voir les rayons où ces engins sont proposés à la vente dans les magasins spécialisés et même dans les grandes surfaces. Leur présence dans les rues et dans la cour des écoles confirme leur adoption. Il nous suffit donc de compter sur les jeunes pour faire évoluer les usages.



Figure 22. Segway à Paris

Quant aux logements ou aux maisons, leur acquisition est de plus en plus difficile parce que les emplacements pour construire sont de plus en plus rares et plus chers. Ces dernières années, nos voisins Hollandais ont construit des homes pour étudiants au moyen de volumes modulaires en béton, puis en acier et plus récemment en polyester armé de fibres de verre renforcé dans les angles verticaux par des poteaux pour supporter deux ou trois étages (Fig. 19 & 20).



Figure 23. Homes à Amsterdam (photographie de l'auteur)



Figure 24. Construction modulaire à Utrecht

Nous aussi, nous avons réussi à réaliser quelques constructions au moyen de volumes modulaires à la satisfaction des utilisateurs (Fig. 21).



Figure 25. Service général d'informatique, Université de Liège.

Depuis, la mode s'étend et on peut trouver dans tous les pays européens des exemples de bâtiments construits au moyen de volumes modulaires, malheureusement produits et importés de Chine, alors qu'en 1964, une production liégeoise de volumes modulaires aurait pu enrichir à nouveau notre région en approvisionnant des marchés locaux et surtout internationaux ! (Fig. 22)

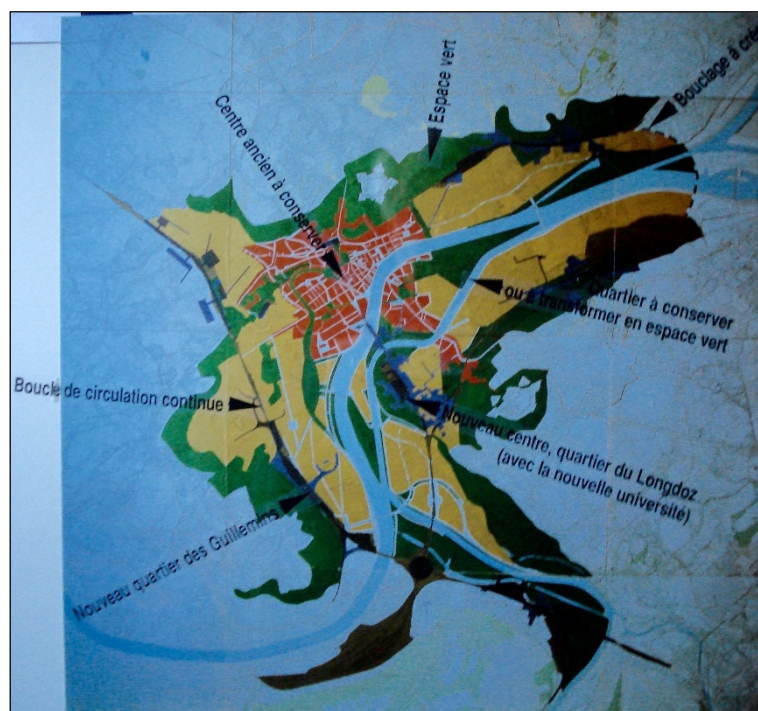


Figure 26. Liège en l'an 2000

IV. Conclusions

Je suis obligé de conclure en attirant l'attention des auditeurs ou des lecteurs que l'Occident et notre pays ou notre région en particulier sont de plus en plus à la traîne d'autres pays notamment asiatiques, lesquels ne cessent d'inventer et de produire de nouveaux moyens de transport et de nouvelles méthodes pour construire plus de logements.

Si les propositions énoncées lors du colloque « Liège en l'an 2000 » avaient été soutenues par les pouvoirs publics et relayées par les financiers, Liège et son agglomération, constitueraient aujourd'hui une ville nouvelle exempte d'automobiles, une ville silencieuse et propre, desservie par un réseau de moyens de transport automatiques, une ville modifiable faite de logements industrialisés installés sur le sol ou sur des sols artificiels selon les règles d'un **urbanisme permutatif**, une ville riche en espaces verts, une ville que les étrangers viendraient visiter comme ils vont voir actuellement les villes nouvelles réalisées dans les pays du Golfe par exemple.

Et comme nous le souhaitons, Liège serait considérée, comme une véritable « **métropole** ».

Pourquoi n'osons-nous plus ?

Bibliographie

- Collectif, Demain nos villes, Actes du colloque Liège en l'an 2000, Ed. Desoer, Liège 1965, 260 pages
- Englebert Jean, La réorganisation de l'espace : aménagement du territoire et logement, dans Une Wallonie pour les travailleurs, édition Vie Ouvrière, ASBL, 1965, p.111 à 139
- Englebert Jean, Un futur pour les hommes, Les Cahiers de l'urbanisme n°63, juin 2007, p.78 à 84
- Englebert Jean, Le TAU, une histoire à tiroirs, Science & Culture n°394, mars-avril 2005, p.31-42

Englebert Jean, Villes contemporaines et transports en commun, dans Bulletin d'information de l'Association liégeoise des amateurs de chemins de fer, 1981, n°1, 2 & 3

Lejeune Jean-René, Pour un réseau express liégeois, contribution à l'élaboration d'un plan global de circulation à l'échelle de la région liégeoise, nov 1989, Université de Liège, 30 pages