

Trente ans d'urbanisme dans la Métropole liégeoise (*)

par B. MÉRENNE-SCHOUMAKER

Chef de travaux et
Maître de conférences à l'Université de Liège

MOTS CLES. — *Aménagement du territoire, plan d'aménagement, rénovation.*

RESUME. — *La région liégeoise est, en Belgique, une région pilote en matière d'aménagement du territoire; en outre, la plupart des documents d'urbanisme qui ont déterminé son aménagement ne sont pas ceux qui ont été prévus par la législation générale mais des documents antérieurs aux mesures légales.*

La consultation des deux principaux plans (1958 et 1966) nous amène à croire que trois idées maîtresses ont orienté tout l'urbanisme liégeois : circuler (par route), convertir l'économie et structurer l'agglomération.

KEY WORDS. — *Town and country planning, planning project, renewal.*

ABSTRACT. — *The Liege area is a pilot region as far as town and country planning in Belgium is concerned. Furthermore, most of the planning documents that determined its development were not those specified by general legislation but ones that preceded the legal measures.*

When referring to the two main plans (1958 and 1966), we come to the conclusion that the entire town planning of Liege has been governed by three main ideas : traffic flow (roads), conversion of the economy and structuring of Liege and its suburbs.

La Belgique est un pays complexe en matière d'aménagement du territoire en raison de l'abondance des textes légaux et de l'absence trop fréquente de coordination entre eux. Cette complexité s'explique aussi par le nombre élevé d'acteurs : pouvoir publics (Etats, Région, Communes), promoteurs (publics ou

(*) Texte de la conférence faite le 28 janvier 1984 aux Séminaires de Recherche "Géographie et Aménagement" de l'Université de Paris IV - Sorbonne et du Conservatoire national des Arts et Métiers (Professeur J. Bastié et B. Dézert). Nous remercions Monsieur Pierre Gillain, Président de la C.R.A.T. (Commission Consultative Régionale Wallonne d'Aménagement du Territoire) pour ses remarques et suggestions.

privés), voire la population (qui est appelée à donner son avis dès qu'il s'agit de documents d'urbanisme à valeur réglementaire (P. Gillain, 1983).

Aussi, avant de dresser un bilan de trente ans d'urbanisme dans la région liégeoise, convient-il de préciser le cadre légal et les instruments de la politique d'aménagement du territoire.

I.— LE CADRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'URBANISME EN BELGIQUE ET EN WALLONIE

A.— LA LEGISLATION GENERALE

L'aménagement du territoire et l'urbanisme ont été organisés officiellement en Belgique par la loi organique de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme du 29 mars 1962.

Avant cette date, il existait toutefois des plans communaux et de quartiers autorisés par l'*arrêté-loi du 2 décembre 1946*, plans sur base desquels des communes - flamandes pour la plupart - avaient aménagé des zones industrielles. Toutefois, l'organisation de ces plans s'avérait souvent malaisée en l'absence d'études et de plans régionaux, ce qui explique l'élaboration de certains plans régionaux avant la loi de 1962.

La *loi organique de 1962* dit en article 1 que "l'aménagement du territoire national, des régions, secteurs et communes est fixé par des plans", cet aménagement étant conçu "tant au point de vue économique, social et esthétique que dans le but de conserver intactes les beautés naturelles du pays". La loi crée la C.N.A.T. (Commission Nationale d'Aménagement du Territoire) chargée (article 4) "de proposer des directives générales pour la préparation et l'établissement des plans d'aménagement et de faire rapport au Ministre sur l'évolution des idées en matière d'aménagement du territoire". Cette commission a un rôle consultatif.

Le texte de base fut modifié par les lois des 22 avril 1970, 22 décembre 1970, 25 juillet 1974, 12 et 28 juillet 1976, 22 décembre 1977, 28 juin 1978 et 10 août 1978. Pour la Région Wallonne, le texte fut aussi modifié par un décret du 22 décembre 1982 et deux décrets du 24 janvier 1984.

En fait depuis la loi du 8 août 1980 sur la régionalisation, la politique d'aménagement du territoire et d'urbanisme y compris la politique foncière, le remembrement des biens ruraux, la rénovation urbaine et l'assainissement des sites industriels désaffectés est une *matière régionalisée*. Toutefois, depuis le 1er août 1974, des décisions ponctuelles de même que les engagements budgétaires étaient déjà de la compétence de Comités Ministériels Régionaux, mais ces derniers étaient sous le contrôle de Ministres nationaux et l'administration était restée nationale.

B.— LES PLANS

Il existe *cinq types de plans* qui se situent hiérarchiquement les uns par rapport aux autres : le plan national, les plans régionaux, les plans de secteur, les plans généraux des communes et les plans particuliers. Les figures 1 et 2 précisent ce qui doit obligatoirement être indiqué sur ces plans et ce qui peut facultativement y être indiqué.

1. — *Le plan national.* — Malgré l'avis de la C.N.A.T. sur la nécessité d'un plan national d'aménagement qui coordonnerait les différents plans régionaux, il n'existe pas de plan national. En fait, la loi ne prévoit pas explicitement son existence.

2. — *Les plans régionaux.* — Ces plans doivent, selon la loi, servir de base à l'élaboration des plans de secteur. En fait, si des études ont été faites jusqu'en 1965, aucun de ces plans n'a été approuvé. La loi de 1962 ne précisait d'ailleurs pas ce qu'il fallait entendre par région.

Au total 20 études ont été effectuées par des organismes privés et publics pour le compte du Ministère des Travaux Publics. Elles sont intitulées : "Programme de développement et d'aménagement des régions . . .".

Chaque étude comprenait deux volets :

- un survey (ou enquête) de la situation existante (cadre géographique - situation socio-économique) ;
- des propositions générales d'aménagement (horizon prospectif 1975 à 1985).

Les principales caractéristiques de ces plans sont :

- ils ont été réalisés à des dates différentes et les projections ont été aussi établies à des dates différentes;
- les objectifs ne sont pas toujours bien définis;
- il n'existe aucune homogénéité dans les méthodes de travail;
- le découpage régional est contestable, certaines zones sont même rattachées à deux régions;
- ils procèdent d'une conception très économiste de l'aménagement.

Une très bonne critique de ces études a été réalisée par C. Vandermotten (1974).

Mais, depuis la régionalisation, trois régions ont été officiellement désignées pour faire l'objet d'un plan régional d'aménagement : la Wallonie, Bruxelles et la Flandre (loi du 1er août 1974). Un arrêté royal du 15 mars 1976 a décidé l'élaboration d'un *Plan Régional Wallon d'Aménagement du Territoire* (P.R.A.T.W.) dont les études ont été confiées à la S.D.R.W. (Société de Développement Régional pour la Wallonie); une dizaine de plans facettes (voir définition ci-dessous) ont été réalisés et la S.D.R.W. (qui a été depuis juin 1983 intégrée à l'Administration de la Région Wallonne) poursuit actuellement la mise au point du P.R.A.T.W. Aujourd'hui, il n'y a donc pas de plan

TABLEAU I. — Ce qui *doit* être obligatoirement indiqué sur les plans.

<i>Plan régional</i>	<i>Plan de secteur</i>	<i>Plan général communal</i>	<i>Plan particulier</i>
1. La situation existante	1. La situation existante	1. La situation existante	1. La situation existante
2. Les mesures générales d'aménagement requises par les besoins économiques et sociaux de la région	2. Les mesures d'aménagement requises par les besoins économiques et sociaux du secteur	2. L'affectation de diverses zones du territoire à l'habitation, à l'industrie, à l'agriculture ou à tout autre usage	2. L'affectation détaillée de diverses zones du territoire à l'habitation, à l'industrie, à l'agriculture ou à tout autre usage.
	3. Les mesures d'aménagement du réseau des principales voies de communication	3. Le tracé des principales modifications à apporter au réseau existant des voies de communication	3. Le tracé de toutes les modifications à apporter au réseau existant des voies de communication
			4. Les prescriptions relatives à l'implantation, au volume et à l'esthétique des constructions et clôtures, ainsi que celles relatives aux cours et jardins

Source : *Groupe de Sociologie Wallonne*, 1977, p. 26.

TABLEAU II. — Ce qui *peut* être indiqué sur les plans.

<i>Plan régional</i>	<i>Plan de secteur</i>	<i>Plan général communal</i>	<i>Plan particulier</i>
<p>1. Des mesures générales d'aménagement du réseau des principales voies de communication</p> <p>2. Des prescriptions générales d'ordre esthétique</p> <p>3. Les limites approximatives des secteurs</p>	<p>1. Des prescriptions générales d'ordre esthétique</p> <p>2. Tout ou partie des matières que comporte un plan général communal</p>	<p>1. Des prescriptions générales d'ordre esthétique</p> <p>2. Les emplacements prévus pour les espaces verts, réserves boisées, plaines de sport et cimetières, ainsi que pour les bâtiments publics et les monuments</p>	<p>1. Les emplacements prévus pour les espaces verts, réserves boisées, plaines de sport et cimetières, ainsi que pour les bâtiments publics et les monuments</p> <p>2. Les prescriptions relatives à l'établissement et à l'équipement de la voirie, aux zones de recul et aux plantations</p> <p>3. Si un remembrement ou un lotissement s'avère nécessaire, les limites des lots nouveaux</p>

Source : *Groupe de Sociologie Wallonne*, 1977, p. 27.

régional wallon (ni de plan régional flamand) et tout porte à croire que si un plan est prochainement élaboré, il s'agira davantage d'un plan de tendance et d'orientation et non plus d'un plan réglementaire.

3. — *Les plans de secteur.* — Quarante-huit secteurs ont été désignés par arrêtés royaux d'août 1962 à octobre 1967. Le principe du découpage est de tenir compte des zones de polarisation urbaine. En fait, on note aussi une influence des pressions politiques. Les principales limites administratives sont respectées : 19 communes pour Bruxelles, aucun franchissement de la frontière linguistique ou même d'une limite provinciale. La Wallonie compte 23 secteurs, la Flandre 24, tandis que Bruxelles a été assimilée à un secteur. Pour chaque secteur, le Ministère a désigné un auteur de projet qui a été chargé de l'étude.

Cette étude ou "Avant-Projet" comportait *deux phases* :

- 1) Phase préparatoire : analyse de la situation existante avec synthèse et conclusion (étude au 1:10 000; synthèse au 1:50 000); objectifs ou options fondamentales (économiques et sociales).

Après cette phase, étaient organisées des consultations sur le plan national, provincial et communal.

- 2) Avant-projet proprement dit : il s'agit de l'élaboration d'un plan de réservation des affectations avec des prescriptions urbanistiques (travail au 1:10 000; synthèse au 1:25 000) au départ de la réalisation de plans facettes, c'est-à-dire de plans donnant l'implantation idéale des affectations sans tenir compte des autres pour l'industrie, l'agriculture, l'habitat, les routes et communications, les équipements communautaires et les loisirs.

Après cette phase, les communes sont à nouveau consultées une par une, lors d'une visite sur place.

L'Avant-Projet est ensuite soumis à la signature du Ministre qui dans chaque région a l'aménagement du territoire dans ses attributions; il porte dès lors le nom de *Projet*.

Ce projet est soumis à l'enquête publique puis aux députations permanentes et aux conseils communaux. Enfin, tout le dossier est analysé par une Commission provinciale d'avis puis par la Commission Consultative Régionale (la C.R.A.T. en Wallonie) et renvoyé au Ministre. L'approbation par ce dernier doit intervenir dans un délai de 3 ans à compter du début de l'enquête publique pour obtenir force de loi et devenir le *Plan*.

Quelques dates permettent de se rendre compte de la progression :

- les projets de plans de secteur furent approuvés par les Ministres compétents entre le 16 juillet 1974 et le 20 novembre 1978;
- les enquêtes publiques commencèrent entre le 1er septembre 1975 et le 20 avril 1979;

- les arrêtés d'approbation des plans de secteur, dans leur forme définitive, s'échelonnent du 27 mai 1977 à nos jours; le début de 1985 devrait normalement voir sortir les derniers arrêtés (P. Gillain, 1983, p. 209).

Le tableau III résume le long cheminement d'un plan de secteur.

Face à la carence des autres niveaux de plans d'aménagement, les plans de secteur ont en Belgique une *très grande importance*.

M. Lemoine, Inspecteur Général à l'Administration de l'Urbanisme (Groupe de Sociologie Wallonne, 1977, p. 31), formulait ainsi les objectifs poursuivis par les plans de secteur :

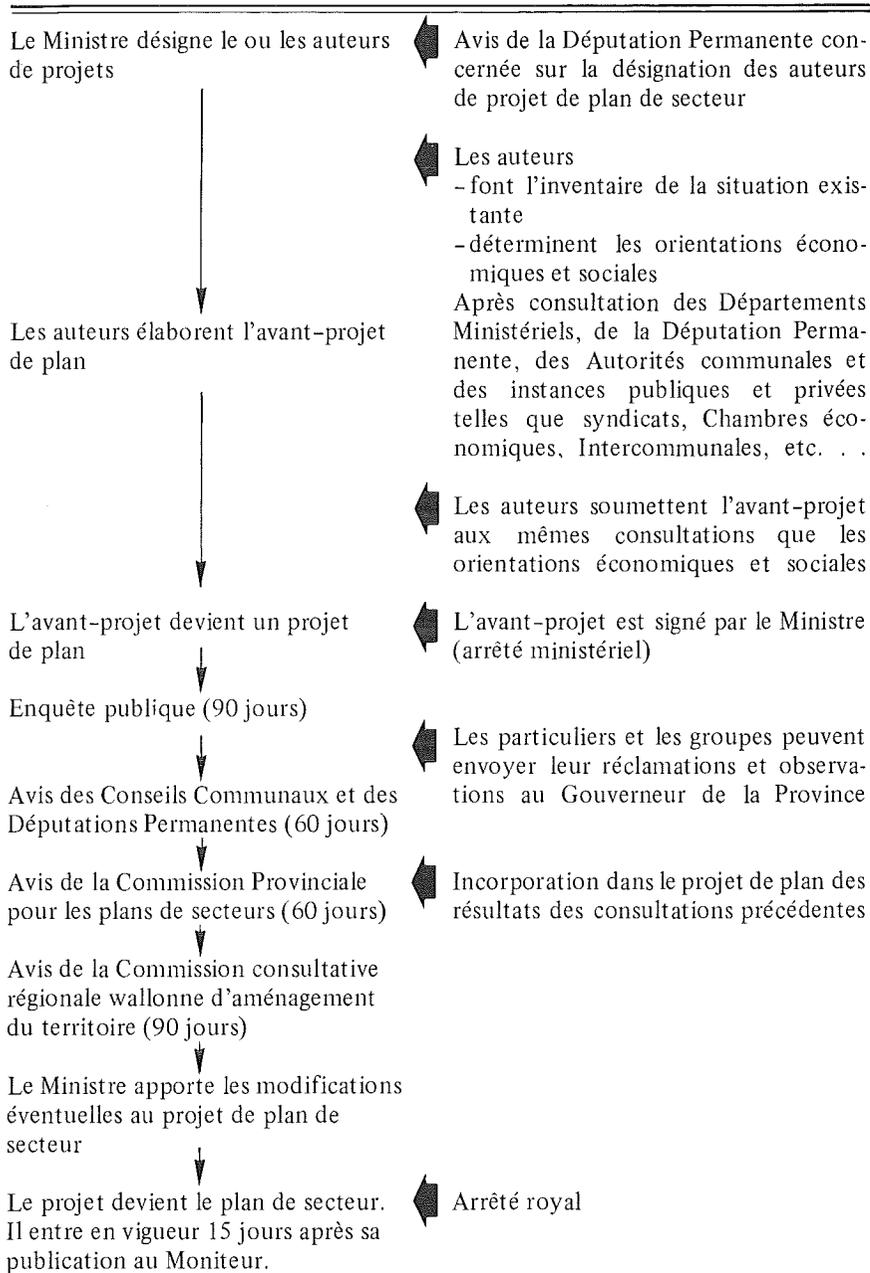
- arrêter la dispersion de l'habitat;
- protéger les espaces ruraux nécessaires à la viabilité et à la rentabilité de l'agriculture et de l'élevage;
- prévoir judicieusement les zonings nécessaires à l'expansion économique;
- préserver les sites naturels tout en permettant de répondre aux besoins de la seconde résidence et du tourisme;
- coordonner les diverses décisions relatives à l'affectation du sol, et notamment le tracé des infrastructures, avec le développement et sa traduction en matière d'aménagement.

Comme on peut le constater, ces objectifs sont semblables à ceux poursuivis par la politique d'aménagement du territoire en général. Ce sont avant tout des *objectifs de préservation* et de *sauvegarde*.

Les plans de secteur ne sont pas exempts de *critiques* (voir R. Schoonbrodt (1975) ou C. Vandermotten (1982). Epinglons avec le Groupe de Sociologie Wallonne (1977) quelques-uns des reproches qui leur sont souvent adressés :

- les plans de secteur ne révèlent pas à quel type de société il est fait référence;
- l'étude des orientations économiques et sociales est souvent insuffisante;
- les définitions de certaines zones sont peu précises; c'est le cas surtout des zones d'habitat qui sont non seulement des zones destinées à la résidence mais peuvent aussi contenir des commerces, des services, de l'artisanat et de la petite industrie, des équipements socio-culturels, des équipements touristiques, etc. ;
- les arrêtés royaux qui donnent force de loi aux plans de secteur ne sont pas accompagnés des moyens financiers permettant qu'ils soient concrètement appliqués;
- les plans ont été pensés dans un autre contexte socio-économique que celui que nous connaissons actuellement. Ainsi, ils ont été pensés : a) en période de croissance économique; b) avant les fusions de communes (intervenues le 1er janvier 1977); c) en supposant que la dispersion des équipements (par exemple, parcs industriels) allait conduire à l'égalisation des régions et sous-régions.

TABLEAU III. — Elaboration d'un plan de secteur.



Source : *Groupe de Sociologie Wallonne*, 1977, p. 30.

4. — *Les plans communaux.* — Il s'agit soit de P.G.A. (Plan général d'aménagement) ou de P.P.A. (plan particulier d'aménagement) selon que le territoire concerné est l'ensemble de la commune ou seulement une partie de celle-ci.

En général, les P.G.A. sont rares bien que de nombreuses communes se soient donné des plans directeurs ou plans de tendance non élaborés selon les formes légales et non approuvés par arrêté royal. Le P.G.A. s'inspire des indications du plan régional ou du plan de secteur s'il existe; il peut cependant y déroger.

Les P.P.A. sont, par contre, un peu plus nombreux. Ces plans complètent les indications du plan régional, du plan de secteur ou du P.G.A., mais peuvent y déroger. Ce sont les instruments les plus précis de la planification. Les limites de ces plans sont fixées par les conseils communaux.

C.— LES AUTRES LEGISLATIONS WALLONNES

D'autres lois régissent des opérations plus spécifiques, comme :

- l'assainissement des sites industriels désaffectés;
- la rénovation urbaine;
- la rénovation rurale.

1. — *L'assainissement des sites industriels désaffectés.* — D'après la loi du 27 juin 1978 relative à la rénovation des sites wallons d'activité économique désaffectés, la Région peut décider d'initiative qu'un site industriel abandonné doit être assaini. Si le propriétaire ne réalise pas l'opération, celle-ci peut être prise en charge par la Région ou, avec l'aide financière de cette dernière, par un pouvoir local, commune ou association intercommunale.

L'opération consiste, soit à rénover des bâtiments qui ont gardé une certaine valeur, soit à assainir complètement le site dans le but de le rendre apte à accueillir une nouvelle activité : logement, parc, industries, équipement communautaire, etc. (voir à ce propos, B. Mérenne-Schoumaker, 1982).

2. — *La rénovation urbaine.* — Dans le but de rendre vie aux centres urbains en y maintenant ou en y ramenant une population aux revenus limités, la Région accorde aux communes des aides financières pour l'acquisition de terrains et bâtiments, soit pour leur démolition et leur reconstruction, soit en vue de leur réhabilitation.

Les opérations de rénovation urbaine se réalisent à l'intérieur de périmètres décidés par la Région (arrêté royal du 19 novembre 1979 modifié par arrêté royal du 8 septembre 1980).

En outre, des prescriptions particulières en matière d'urbanisme ont été adoptées en faveur de 22 centres urbains anciens dont le patrimoine historique doit être préservé et mis en valeur (arrêté royal du 13 décembre 1976).

3. — *La rénovation rurale.* — Celle-ci a été confiée aux communes. Elle repose sur une conception intégrée du développement; il s'agit de promouvoir le développement et l'aménagement des espaces et des centres ruraux en les aidant à maintenir et à rénover leur patrimoine sous différents aspects : assainissement, aménagement et préservation des espaces ruraux - équipement collectif et - habitat (arrêté royal du 15 juin 1978). Les opérations visées ici ne concernent bien entendu pas les métropoles comme Liège.

II.— L'AMENAGEMENT DE LA METROPOLE LIEGEOISE

La région liégeoise est sans conteste en Belgique une *région pilote* en matière d'aménagement du territoire. Dès 1948, le Directeur général de l'Administration de l'Urbanisme, Victor Bure, charge un groupe d'études - le Groupe L'Equerre - de Liège de l'enquête préalable à l'établissement d'un plan d'aménagement. Ce travail, effectué en l'absence de toute législation (voir ci-dessus) aboutit à la rédaction d'un plan régional en 1958, plan qui ne sera malheureusement jamais publié exception faite de sa première partie, c'est-à-dire " L'Enquête " (Groupe *L'equerre*, 1958).

Ce plan auquel de nombreux géographes liégeois ont activement collaboré - en particulier O. Tulippe et J.A. Sporck - fut complété en 1966 par un autre document tout autant innovateur dans le contexte belge et aussi hors cadre législatif : *Liège, métropole régionale. Options fondamentales de développement et d'aménagement* (Groupe *L'Equerre*, 1966).

Ces deux documents ont fortement influencé l'évolution urbanistique de la métropole liégeoise au cours de ces trente dernières années. Leur influence est à notre sens plus grande même que celle des outils officiels d'aménagement que sont notamment les plans de secteur. En fait, le plan de secteur de Liège, élaboré à la fin des années 60 et au début des années 70 n'est pas toujours aujourd'hui arrêté par le Ministre, même s'il a été présenté au public en 1977.

Par ailleurs, si certaines zones de l'agglomération ont fait l'objet de P.P.A., d'opérations de rénovation urbaine ou d'assainissement de sites industriels désaffectés, tout porte cependant à croire que pour comprendre l'aménagement liégeois, il convient avant tout de se référer aux documents de 1958 et de 1966.

A. — LES LIGNES DIRECTRICES DES PLANS DE 1958 ET DE 1966 ET LEURS PRINCIPALES REPERCUSSIONS

Pour nous, trois idées maîtresses sous-tendent la réflexion des auteurs des plans :

1. Circuler (par route surtout);

2. Convertir l'économie;
3. Structurer l'agglomération.

1. — *Circuler*. — En raison de la configuration topographique de l'agglomération et des difficultés découlant d'un réseau en étoile, les études mirent rapidement l'accent sur la nécessité de créer une *ceinture autoroutière*. Dès 1964, l'infrastructure autoroutière commence à prendre forme et aujourd'hui, la région est un important carrefour autoroutier où convergent six branches :

- E5 vers Bruxelles d'une part et vers Aix-la-Chapelle d'autre part;
- E41 vers Namur, Charleroi, Mons, Lille ou Paris (autoroute de Wallonie);
- E13 vers Anvers;
- E9 vers Maastricht d'une part et vers Luxembourg d'autre part.

Parallèlement, des propositions sont faites pour l'*amélioration de l'accès au centre*, pour une meilleure circulation urbaine et pour une amélioration du problème de parcage des véhicules. Toutes ces propositions aboutiront à :

- la création de liaisons depuis les autoroutes vers le centre : Hollogne - Jemeppe; Loncin - Guillemins; traversée de l'E9 par les quais de la Dérivation;
- la multiplication de voies rapides le long de la Meuse et le long de grands boulevards;
- d'importants travaux autour et sur la principale place de Liège, la place Saint-Lambert;
- l'aménagement d'un centre piétonnier de 2,4 km;
- la multiplication des parkings privés et publics.

En ce qui concerne les *autres modes de transport*, les recherches mirent en évidence la nécessité de moderniser le réseau ferroviaire et surtout le réseau de voies navigables.

Différents travaux contribuèrent à cette modernisation, notamment :

- l'électrification de presque toutes les lignes ferrées internationales;
- la rénovation de la gare des Guillemins, la principale gare liégeoise;
- la mise à 2000 t de la Meuse liégeoise et l'élargissement du canal Albert (liaison Liège-Anvers) pour l'accueil des convois poussés de 9000 t;
- la modernisation de la plupart des ports.

A l'opposé, malgré les propositions et les efforts déployés, l'aéroport de Bierset n'a jamais pu réellement développer son trafic; il souffre sans conteste de la proximité de l'aéroport de Bruxelles-National (environ 100 km).

Si la circulation individuelle a été très privilégiée, les *transports publics* ont fait l'objet de beaucoup moins d'investitions et d'aménagements. En 1958, ils n'avaient même pas été étudiés . . . En général, l'intérêt pour les transports par autobus est assez récent et les modifications apportées au réseau et aux véhicules peu spectaculaires. Certes, divers projets furent étudiés, notamment un métro ordinaire et un métro à grande profondeur; actuellement,

on envisage plutôt un système "T.A.U." (Transport Automatisé Urbain) du type de celui en vigueur à Lille.

2. — *Convertir l'économie.* — La décélération de l'économie liégeoise a très tôt retenu l'attention des aménageurs. En fait, dès 1955, la région a été confrontée à la réduction de la production charbonnière et, dès 1960, elle souffre d'une structure industrielle fortement dominée par la sidérurgie, l'industrie du zinc et les fabrications métalliques très traditionnelles.

Dès les années 50, l'accent est donc mis sur la nécessaire *diversification* et sur la *réorganisation spatiale du tissu industriel*. Cette réorganisation se justifie aussi par l'impérieuse nécessité de procéder à un aménagement plus rationnel du territoire et de tenter surtout de supprimer la déplorable promiscuité industries-habitat si typique du 19^e et du début du 20^e siècle.

Dès 1958, le plan prévoit 3500 ha à affecter aux nouveaux développements industriels. Dix catégories de zones sont prévues selon les besoins des industries (voie d'eau, voie ferrée, route) et selon leurs possibilités d'intégration au tissu urbain et industriel préexistant (J.A. Sporck, 1961). Ce plan influencera fortement la politique de la S.P.I. (Société Provinciale d'Industrialisation), la société intercommunale constituée en 1961 dans le but de promouvoir le développement économique et social de la province, et qui reprendra pour plus des trois quarts les zones prévues au plan de 1958.

En général, les efforts de conversion n'ont que partiellement abouti. En 20 ans, la S.P.I. a aidé en région liégeoise quelque 110 entreprises ayant investi 25 milliards de FB et représentant 12 500 emplois; toutefois, près de la moitié de ces derniers sont des emplois transférés (S.P.I., 1981). Dans le même temps, la région liégeoise perdait 57 000 emplois industriels, soit 40 % des emplois de 1960. En 1980, 60 % des emplois industriels relèvent toujours de la branche des métaux. Spatialement, cependant, les efforts de conversion sont très visibles du fait que la plupart des entreprises nouvelles ou transplantées sont situées dans les parcs industriels localisés soit le long des autoroutes, soit dans la plaine alluviale de la Meuse, dans ses parties en amont et en aval du tissu urbain et industriel traditionnel.

A l'opposé, le secteur *tertiaire* peu évoqué dans les études, si ce n'est le commerce de détail, a progressé, représentant aujourd'hui plus de 60 % des emplois. Malheureusement, cette progression est due principalement au secteur public.

3. — *Structurer l'agglomération.* — Ce principe est à la base du plan de 1966. Comme le dit J.A. Sporck (1972), "la métropole liégeoise devait opérer une véritable mutation pour répondre aux exigences socio-économiques nouvelles. Née de la révolution industrielle, elle s'est développée de façon anarchique;

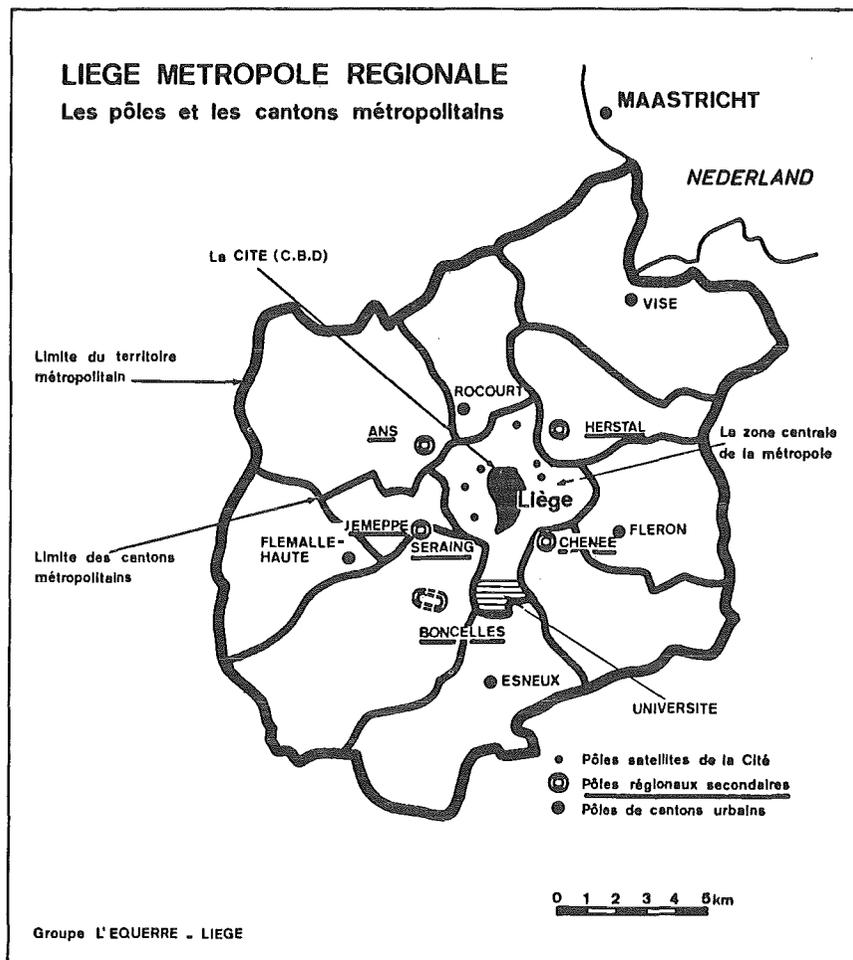


FIG. 1. — (Extrait de J.A. Sporck, 1972).

il en est résultée une banlieue de plus de 350 000 habitants très peu structurée, très sous-équipée dans tous les domaines si typiques des fonctions urbaines, à savoir : le commerce de niveau plus élevé que celui du quartier, les services dont les professions libérales, la culture, les loisirs, les "affaires", etc. Pour transformer cette banlieue trop industrielle en une partie intégrante d'une véritable agglomération urbaine, il importe de la structurer autour de pôles bien répartis, bien hiérarchisés et à équiper progressivement de façon aussi complète que possible." La proposition adoptée est illustrée par la figure 1.

La base de cette structuration consiste à distinguer deux zones dont l'une est essentiellement centrée sur la cité et dont l'autre est répartie en dix unités territoriales disposant chacune d'un pôle d'animation.

La première zone est dénommée *zone centrale de la métropole*. Comptant 265 000 habitants, elle regroupe :

- la "Cité" ou espace concentrant les équipements et services destinés à toute la zone d'influence de la métropole;
- six pôles satellites destinés à desservir chacun de 20 000 à 30 000 habitants.

La deuxième zone ou *banlieue* compte 365 000 habitants. Pour desservir ceux-ci et structurer l'ensemble, le plan prévoit cinq pôles de soutien ou *pôles régionaux secondaires* appelés à desservir 50 000 à 75 000 habitants (Herstal, Jemeppe-Seraing, Ans, Chênée et Boncelles) ainsi que cinq *pôles de cantons urbains* devant desservir de 30 000 à 50 000 habitants (Visé, Fléron, Esneux, Flémalle-Haute et Rocourt).

Comme le montre bien la figure 1, la position de la plupart des pôles est dite "d'interception"; ils ne sont, en effet, ni au centre géométrique, ni au centre de gravité de leur zone, mais sur le chemin même du déplacement vers la Cité de la grande majorité des habitants.

Quelle est la situation actuelle de ces pôles ? Globalement, ceux-ci ont peu retenu l'attention des pouvoirs publics qui ont même parfois nié leur existence, comme dans le cas de Chênée que l'on a fait fusionner avec Liège. Par contre, ces propositions ont été prises en compte par le privé, notamment par la plupart des sociétés commerciales qui y ont localisé leurs nouvelles unités de vente : hypermarchés, supermarchés, grandes surfaces spécialisées, etc. La plupart des pôles sont donc aujourd'hui des réalités de vie collective pour de nombreux habitants de la région.

B.--- LE PLAN DE SECTEUR DE LIEGE

Comme nous l'avons dit ci-dessus, le plan de secteur de Liège n'a pas encore force de loi.

Depuis le 1er janvier 1983 (nouveau Conseil Communal associant trois groupes politiques : des socialistes, des membres du Rassemblement populaire wallon et des Ecolos), le projet a même été fortement critiqué au niveau de la ville elle-même. Celle-ci a proposé à la C.R.A.T. - qui examine actuellement le plan de secteur de Liège et rédige son avis - de nouvelles modifications qui reposent sur les principes suivants :

- revaloriser l'habitat urbain;
- redensifier le centre;
- économiser l'espace, principalement à la périphérie, par une politique de re-concentration progressive de l'habitat;

- redynamiser les quartiers : essayer d'en faire des unités de vie collective autonomes où la diversité culturelle et sociale peut s'affermir notamment par des formes différentes d'appropriation de l'espace (jardins communautaires, places diverses, annexes, etc);
- arrêter la destruction des quartiers par des voies rapides et les ruptures qu'elles entraînent;
- prendre en compte l'effet structurant des lignes de transport en commun pour la localisation de l'habitat, des équipements collectifs, etc;
- réinsérer dans l'espace urbain les entreprises à faibles nuisances et peu consommatrices d'espace;
- restaurer, préserver et multiplier les espaces verts;
- assainir en priorité les sites industriels désaffectés enclavés dans le tissu urbain.

Au total, 134 propositions de modifications du projet de plan de secteur ont ainsi été faites pour la seule ville de Liège; 700 ha supplémentaires ont été affectés en zones d'espaces verts ou zones maraîchères et jardins communautaires, soit 10 0/0 du territoire de la ville.

Toutes ces propositions ont été étudiées par la C.R.A.T., qui a retenu celles qui pouvaient être intégrées dans un plan de secteur, mais qui en a rejeté d'autres relevant de l'aménagement urbain et de l'autorité communale.

C. — BILAN ET CONCLUSION

Dans ce qui précède, nous avons déjà évoqué les répercussions positives et négatives de certaines actions d'aménagement. Toutefois, quelques aspects de la question n'ont pas encore été abordés, notamment l'organisation intra-urbaine et les problèmes de population.

1. — *Organisation intra-urbaine des opérations d'aménagement.* — En trente ans, beaucoup de quartiers, d'îlots, de bâtiments ont fortement changé. Malheureusement, malgré les études, peu d'actions furent réellement *coordonnées*. Tout se passe comme si on avait juxtaposé de multiples réalisations tant privées que publiques.

On a démolit et reconstruit totalement certains quartiers (par exemple, les Chiroux, l'îlot Saint-Georges, le Longdoz); d'autres se sont rénovés spontanément (par exemple, le quartier commerçant de l'île); d'autres posent actuellement de graves problèmes de réhabilitation (par exemple, Hors-Château et Pierreuse) (C. Christians, 1983). En général, une dualité centrale s'est affirmée entre un centre de luxe bien aménagé (autour de la Cathédrale et du piétonnier) et un centre de masse (la place Saint-Lambert) en chantier depuis près de 20 ans (P.P.A. de 1964). Par ailleurs, une dualité s'affirme aussi de plus en plus entre le centre de Liège, objet de nombreuses opérations de rénovation, et les faubourgs et vieux quartiers péricentraux souvent abandonnés à leur triste sort.

Comme dans de nombreuses autres villes européennes, une des tâches majeures du futur sera dès lors de réaménager ces vieux espaces urbains et industriels (B. Mérenne-Schoumaker, 1983).

2. — *Les problèmes de population.* — La région liégeoise souffre profondément d'une *stagnation* de sa population (manifeste depuis 1947 et même depuis 1900). Elle compte seulement quelque 600 000 habitants. La densité d'occupation du territoire n'est que de 773 habitants par km², soit 2,3 fois moins que celle de la région bruxelloise. Cette *faible densité* handicape de nombreux aménagements, notamment l'organisation des transports en commun. De plus, la zone d'influence du pôle urbain liégeois est aussi relativement faible (seulement 1,2 millions d'habitants contre 1,7 pour Anvers et 1,8 pour Gand) en raison de la position excentrique de la ville dans le pays et de l'existence au nord de la frontière linguistique relativement proche (J.A. Sporck, 1980).

Parallèlement, le *vieillessement* de la population est de plus en plus sensible malgré la présence d'une *importante population étrangère* (près de 20 % du total de la population).

Les problèmes de population sont très aigus à Liège-ville qui a perdu 8 % de sa population pendant les six dernières années et ce malgré l'élargissement du cadre communal au 1.1.1977 (2 270 ha à 6 980 ha).

De plus, tout indique aujourd'hui que le déclin démographique liégeois est de plus en plus qualitatif, car ceux qui partent, notamment vers Bruxelles, sont surtout des jeunes diplômés.

Toute politique nouvelle d'aménagement devra donc prendre en compte la démographie et aussi, par la force des choses, tenter de résoudre les problèmes économiques.

III.— CONCLUSION GENERALE

Dresser un bilan de vingt ou trente ans d'aménagement d'une région ou d'un pays est certainement un exercice à la fois simple et difficile. Simple, car il est toujours facile de relire les documents anciens et de les critiquer en fonction de l'évolution réellement enregistrée; difficile, car comment comprendre les choix opérés, les relations complexes entre les décisions prises et les propositions des auteurs des plans, le rôle réel joué par les différents acteurs de l'aménagement ?

En trente ans, le contexte économique, social et politique a beaucoup changé. La philosophie même de l'aménagement et de l'urbanisme s'est profondément modifiée : ce qui était hier une ligne de force est aujourd'hui souvent décrié . . .

Aussi est-ce avec beaucoup de prudence que nous avons tenté de dégager les idées maîtresses de l'urbanisme liégeois et que nous avons cherché à déterminer ses répercussions positives et négatives. Au-delà du bilan spécifique à l'aménagement du territoire, tout porte à croire que les problèmes majeurs de la région liégeoise en 1950 – notamment ses difficultés économiques et ses problèmes démographiques – subsistent aujourd'hui et semblent même s'être aggravés. On est dès lors en droit de s'interroger sur les possibilités effectives de toute planification volontariste.

BIBLIOGRAPHIE SUCCINCTE

- CHRISTIANS C., 1983. – Rénovations et réhabilitations dans le centre historique de Liège, *Bull. de la Soc. royale Le Vieux-Liège*, n° 221-222, pp. 343-353.
- GILLAIN P., 1983. – La philosophie du plan de secteur et son évolution, *Annales de Gembloux*, n° 89, pp. 203-214.
- GROUPE L'EQUERRE, 1958. – *Le plan d'aménagement de la région liégeoise*. Première partie : *L'Enquête*. Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction de Belgique, Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, Bruxelles.
- GROUPE L'EQUERRE, 1966. – *Liège, métropole régionale. Options fondamentales de développement et d'aménagement*. Ministère des Travaux Publics, Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire, Bruxelles.
- GROUPE DE SOCIOLOGIE WALLONNE, 1977. – L'aménagement du territoire en Wallonie, *Cahiers de la Wallonie*, n° 11-12.
- MERENNE-SCHOUMAKER B., 1982. – L'aménagement des friches industrielles, *Notes de Recherches de la Soc. géogr. de Liège*, n° 2, pp. 29-40.
- MERENNE-SCHOUMAKER B., 1983. – Métropoles d'Europe, *La Documentation Photographique*, n° 6066, La Documentation Française, Paris.
- SCHOONBRODT R., 1975. – *Plans de secteur - Aménagement du territoire - Urbanisme*, Fondation Travail-Université, Bruxelles.
- (S.P.I.) SOCIETE PROVINCIALE D'INDUSTRIALISATION, 1981. – *S.P.I. 20*, Liège.
- SPORCK J.A., 1961. – La localisation de l'industrie en Belgique, *Cahiers d'Urbanisme*, n° 34-36, Bruxelles.
- SPORCK J.A., 1972. – L'organisation de l'espace dans la métropole liégeoise, *Revue de la Soc. d'Etudes et d'Expansion*, n° 251, pp. 355-383.
- SPORCK J.A., 1980 (sous la direction de). – *Liège prépare son avenir*, E. Wahle, Liège.
- VANDERMOTTEN C., 1974. – La politique d'aménagement du territoire en Belgique, Objectifs, instruments et coûts, *Cahiers économiques de Bruxelles*, n° 62, pp. 167-212 et n° 63, pp. 377-421.
- VANDERMOTTEN C., 1982. – Pratique de l'aménagement du territoire et développement régional. Bilan critique pour une alternative, *Notes de Recherches de la Soc. géogr. de Liège*, n° 2, pp. 1-15.

