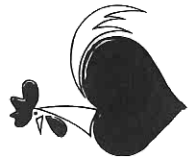




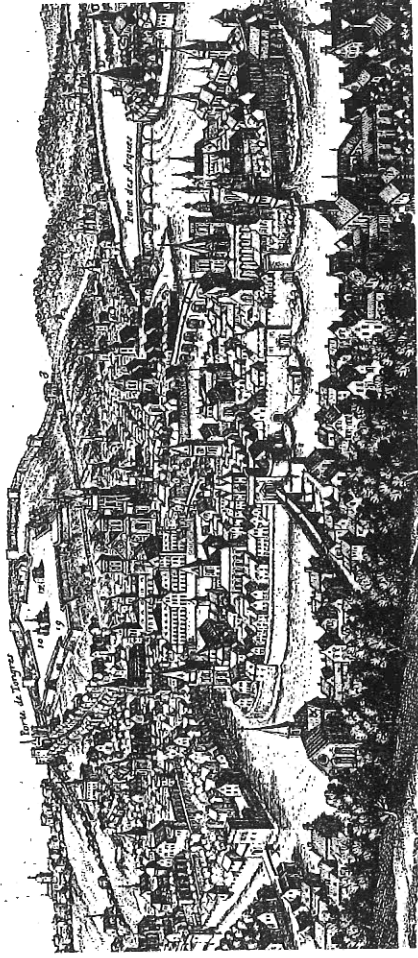
Aspects de Liège



OFFICE DU TOURISME



Homme et Ville
asbl



Détail d'une vue de Liège, gravée en 1693. A l'avant-plan, le rivage d'Avroy, le pont d'Avroy et le quartier de l'île (Pont d'île, Vinave d'île, Saint-Martin en île...). Ce quartier perdra son caractère insulaire avec les aménagements des bras de la Meuse réalisés au cours du XIX^e siècle.

HISTORIQUE DE LIÈGE

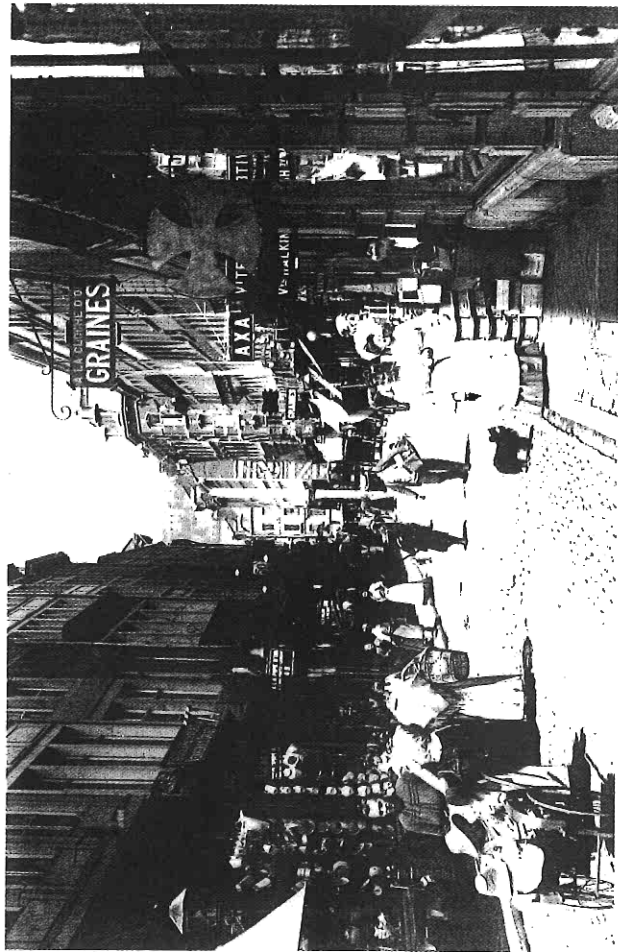
L'histoire urbaine de Liège est indissociable de son fleuve, la Meuse, qui a été et demeure un « axe de civilisation », déterminant quantité d'options d'aménagement, modelant le visage de la cité et de ses banlieues : flux commerciaux, comblements de bras d'eau au XIX^e siècle, voies rapides au XX^e siècle, implantations industrielles... Mais un autre cours d'eau, plus modeste, a lui aussi joué un grand rôle dans l'implantation des premières constructions : la Légia. Celle-ci, venant de l'ouest, coulait sur le tracé de l'actuelle rue Sainte-Marguerite et formait, sur ce qui est aujourd'hui la place Saint-Lambert un dépôt alluvionnaire avant d'aller se jeter dans la Meuse. C'est sur ce « cône de déjection » que l'on situe l'origine de la ville.

Liège doit son existence à saint Hubert, évêque de Tongres-Maastricht qui, vers 720, transporta son siège épiscopal de Tongres à Liège où son prédécesseur saint Lambert avait été assassiné. Jusqu'en 1794, elle fut la capitale d'une principauté à l'histoire mouvementée dont le territoire était bien plus vaste que celui de l'actuelle Province de Liège.

Le premier jalon marquant dans l'histoire territoriale de la ville est le règne du Prince-Évêque Notger (972-1008) : il dota Liège d'une enceinte qui englobait un territoire de 25 hectares. Il fit édifier, entre autres, l'église Saint-Jean l'Évangéliste (voir p.42) et tenta — déjà — de remédier aux inondations.

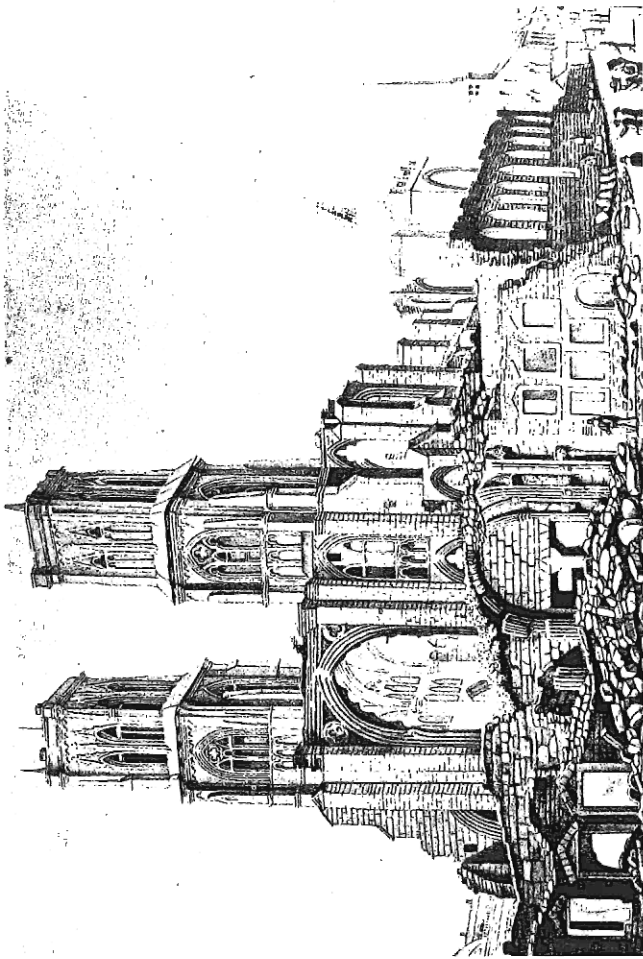
Avril 1988.

Cet ouvrage est réalisé par l'A.S.B.L. Homme et ville en collaboration avec l'Office du Tourisme de la Ville de Liège et les CCADI.



Les sources manquent pour connaître les transformations du visage de la ville jusqu'au xv^e siècle. Il faut signaler, au $xiii^e$ siècle, l'agrandissement de l'enceinte notérienne qui est la marque d'une explosion démographique observée dans toute l'Europe occidentale. 1468 est marqué par un épisode dramatique : la destruction de la ville par Charles le Téméraire qui convoitait le siège épiscopal pour la Maison de Bourgogne. Dans la cité, seules huit maisons restèrent habitables, vingt-quatre dans les faubourgs. Cette destruction eut pour effet de priver Liège de toute maison antérieure à la fin du xv^e siècle.

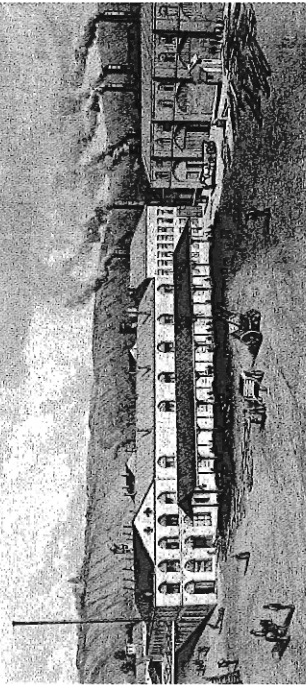
La rue du Pont, au début du siècle. Collections du Musée de la Vie Wallonne. Doit son nom au fait d'avoir été, pendant, des siècles, dans l'axe de l'ancien pont des Archés. C'est une des artères aboutissant au Marché. Son caractère commerçant a toujours été prépondérant. Elle était jadis spécialisée dans le commerce des grains. Aujourd'hui elle offre un visage plus exotique : nombreux y sont les commerces maghrébins, turcs, espagnols, portugais. Rue adjacente au marché dominical de la Batte, elle connaît, le dimanche matin, une très grande animation.



Les ruines de la cathédrale Saint-Lambert, en 1797. La démolition de la dralle Saint-Lambert, lors de la Révolution, laisse au centre de Liège un vaste espace : la place Saint-Lambert.

Mais le courant de la Renaissance se fit sentir à Liège, la dotant de belles bâtisses dont certaines existent toujours. La plus importante est le Palais des Princes-Evêques (1526, voir pp. 24 et 25) construit sous le règne d'Erard de La Marck ; on signalera aussi quelques belles résidences comme les hôtels de Cortenbach (démoli), de Bochoitz (voir p. 20) et Torrentius (voir p. 23). En architecture, le style renaissance mosane trouva son point d'orgue avec la construction, au début du $xvii^e$ siècle, de la Maison Curtius, aujourd'hui Musée Archéologique liégeois (voir p. 44).

Un tableau de Lucas Van Valckenborgh — détruit en 1945 à Berlin — nous restitue le visage de Liège en 1567 : il en ressort que l'extension du bâti est freinée au nord par les portes et les remparts, que Cointe et le Sart Tilman ne sont pas encore habités et que, dans la ville même, la densité des constructions est considérable, ne faisant apparaître aucune ligne directrice. Cette dernière constatation sera confirmée par des études portant sur le $xviii^e$ siècle et sera exprimée par un voyageur illustre, Gérard de Nerval, qui, en 1840, parlera « d'écheveau fort embrouillé des vieilles rues ». Du fait de leur situation entre la France et les autres pays, Liège et la Belgique devinrent, dès la fin du $xvii^e$ siècle, un champ de bataille et en 1691, la ville fut bombardée par le Maréchal français de Boufflers ; les quartiers de l'Hôtel de Ville, Sainte-Catherine et de la Madeleine furent ravagés, ainsi que le faubourg d'Amersœur. En 1730, on érigea un nouvel Hôtel de Ville, celui que nous connaissons.



Société de la Vieille-Montagne, au faubourg Saint-Léonard, installée au début du XIX^e siècle dans un quartier peu peuplé, cette usine à zinc a été une des premières à s'« exurbaniser », puisqu'en 1873, pour cause de pollution gênant une population de plus en plus nombreuse, elle déménagea vers Angleur. Extrait de « La Belgique Industrielle », 1854.

A partir du XVIII^e siècle l'évolution du visage de Liège est plus perceptible grâce à un volume de documentation plus important. Celle-ci a surtout été traitée par le professeur Hélin qui, dans un ouvrage passionnant consacré au paysage urbain, nous livre un diagnostic précis sur une organisation urbaine qui aura à affronter les effets de la révolution industrielle. Atout décisif en période de crise, Liège est dotée de fonctions urbaines diverses et complémentaires : militaire, religieuse, administrative, industrielle (localisée surtout dans les faubourgs) et, de loin les plus importantes dans le modelage de la ville, les fonctions d'échanges, liées à son rôle de marché interrégional et de centre de consommation. A côté de ce mélange fonctionnel, qui fait déjà de Liège un ensemble urbain complexe, les travaux du professeur Hélin mettent en lumière quelques graves lacunes qui ne seront que partiellement comblées par les réalisations urbanistiques des deux siècles suivants : il n'y a pas, à proprement parler, de politique d'urbanisme municipal en dépit d'un intérêt croissant de l'opinion publique pour ces questions et alors que d'autres capitales se modernisent ; il n'y a pas, dans le plan, de ligne directrice apparente et enfin les grandes places publiques font cruellement défaut. Hormis les territoires immunisés, il n'y a, à la fin du XVIII^e siècle, que le Marché d'où partent et arrivent d'étroites rues commerçantes ; il ne fait qu'un demi-hectare de surface. Donc, surtout du fait de l'impécuniosité du pouvoir municipal, Liège possède, au seuil de l'industrialisation, une structure urbaine inadaptée ; elle aura à subir plus qu'à diriger les bouleversements dictés par la révolution industrielle. Ainsi du problème d'une grande place publique : il sera « accidentellement » résolu. En effet, cas unique sur le territoire de la République française, laquelle la Principauté fut incorporée, l'immense cathédrale Saint-Lambert fut démolie dès 1794 par les révolutionnaires et il fallut 15 ans pour en évacuer les décom-

brés. On pourrait faire démarrer à cette date l'histoire mouvementée de l'aménagement de la place Saint-Lambert. Cette destruction entraîna des effets en cascade. La place Saint-Lambert devint si vaste « qu'elle aspira le trafic jusqu'alors engorgé. De proche en proche, pareils aux mottes de terre lorsque cède une digue, les pâtés de maison des alentours furent abattus afin d'élargir toujours davantage l'accès au centre » (1). Et en effet, les travaux d'urbanisme du XIX^e siècle furent inspirés par le souci d'améliorer les conditions d'une circulation en constante augmentation. Ces travaux permirent aussi d'assainir des quartiers insalubres, aux rues étroites, considérés comme dangereux. Ainsi a-t-on procédé, à Liège, à des percements « à la Haussmann ». L'exemple le plus achevé en est la rue Léopold (1876), tant par la typologie des façades que par son tracé rectiligne entre la place Saint-Lambert et le pont des Arches.

Mais les autorités mirent aussi à profit le réseau hydrographique complexe pour créer de larges avenues et boulevards. Par exemple, le bras d'eau qui quittait la Meuse à la Chapelle du Paradis et qui la rejoignait, en delta, à hauteur de la Passerelle fut progressivement comblé, faisant place à l'avenue Blondin, aux boulevards d'Avroy et de la Sauvenière et aux rues de la Régence et de l'Université. Outremeruse, autre quartier qui fut totalement remanié au XIX^e siècle, et qui s'était développé depuis des siècles autour de l'axe Chaussées-Prés-Puits-en-Sock vit quant à lui de ses bras d'eau comblés (les actuels boulevards Saucy, de la Constitution...). Enfin, travail gigantesque pour le XIX^e siècle, la dérivation de la Meuse fut tracée en partie sur un lit nouveau apportant un début de solution aux inondations. Avec un réseau hydrographique discipliné, Liège gagna en sécurité et en salubrité ce qu'elle perdit en pittoresque.

A côté du corps urbain ancien, de nouveaux quartiers se développèrent. Entre la gare des Guillemins (1842) et le faubourg Saint-Gilles s'éleva un vaste quartier résidentiel qui donna un cadre prestigieux à la bourgeoisie d'une nation prospère. Ce quartier abrite encore de nombreuses demeures de maître, un très beau Jardin Botanique, et un ensemble homogène, classé depuis 1974, la place de Bronckart (voir p. 31). L'industrialisation, qui a profondément marqué les banlieues de Liège, n'a que peu affecté les quartiers de l'ancienne cité « intra-muros » ; elle s'est surtout localisée dans les zones péri-centrales. Ainsi en va-t-il du quartier Vivegnis-Saint-Léonard (armureries, constructions métalliques, charbonnages) et de celui du Longgoz (présence déterminante de la gare, aujourd'hui démolie). Parsemés de « friches industrielles » certains de ces quartiers sont de nos jours confrontés à de graves problèmes d'aménagement que n'a pas résolu l'émergence du secteur tertiaire.



L'Exposition universelle et internationale de 1905 fut une vitrine de l'apogée de Liège, cité qui, en 70 ans, était passée de 59 000 à 177 000 habitants. Elle eut lieu dans les quartiers des Vennes, de Fragnée et de Cointe et elle contribua à leur urbanisation. Elle accueillit 7 millions de visiteurs et dota la ville du Pont de Fragnée et du Palais des Beaux-Arts, au Parc de la Boverie (voir p. 46).

L'entre-deux-guerres fut marquée par les graves inondations de 1926, et par l'Exposition de l'Eau de 1939, dont la totale réussite fut contrariée par la mobilisation. L'après-guerre et plus encore les années 1960-1975 vont voir s'affirmer la volonté d'adapter Liège aux nouvelles exigences du progrès économique et des modifications du mode de vie. Ainsi, les règlements municipaux libéreront la construction de tours, atténuant nettement le caractère horizontal du paysage bâti. Certains quartiers furent complètement remodelés par des opérations de rénovation urbaine (Chiroux, Féronstrée). De même, le souci de relier le centre urbain au proche réseau autoroutier facilita, certes, le trafic automobile toujours grossissant, mais créa dans le tissu urbain des blessures qui cicatrisent mal. Les conceptions en matière de rénovation urbaine sont en mutation ; elles deviennent plus respectueuses des quartiers anciens et s'adaptent à l'échelle humaine. Le défi urbanistique le plus spectacu-

La Place Saint-Lambert en 1974. Photo Francotte. Aux trois places distinctes (du Marché, Saint-Lambert et Foch), a succédé, dans l'optique d'un projet aujourd'hui abandonné, un vaste espace désarticulé. Les trois blocs d'immeubles en partant de la gauche du cliché, ont été rasés, ainsi qu'une partie de la rue Léopold. Le nouveau projet de la Place Saint-Lambert, élaboré sous la conduite de l'architecte Claude Strebelle, prévoit d'y réaménager des places séparées.



laire, mais assurément pas le seul, que Liège aura à relever est sans conteste l'aménagement de la Place Saint-Lambert. Gageons que le projet élaboré sous la conduite de l'architecte liégeois Claude Strebelle ne sera pas enterré et que le centre de Liège sera bientôt doté d'une réalisation architecturale et urbanistique digne des ambitions d'une Métropole.

(¹) Hélin, E., « Trente-six paysages en quête d'auteurs. » *Visages urbains de Liège depuis 1830*, Crédit communal, A.S.B.L. Homme et Ville, Bruxelles, 1984.

PRÉSENTATION GÉO-ÉCONOMIQUE

Situation

Liège se situe au cœur de l'Europe du Nord-Ouest, plus précisément au cœur d'une zone s'étendant du Randstad Holland à Hanovre et de l'estuaire de la Seine à Stuttgart, soit un territoire de plus de 300 000 km² abritant une population de 85 millions d'individus.

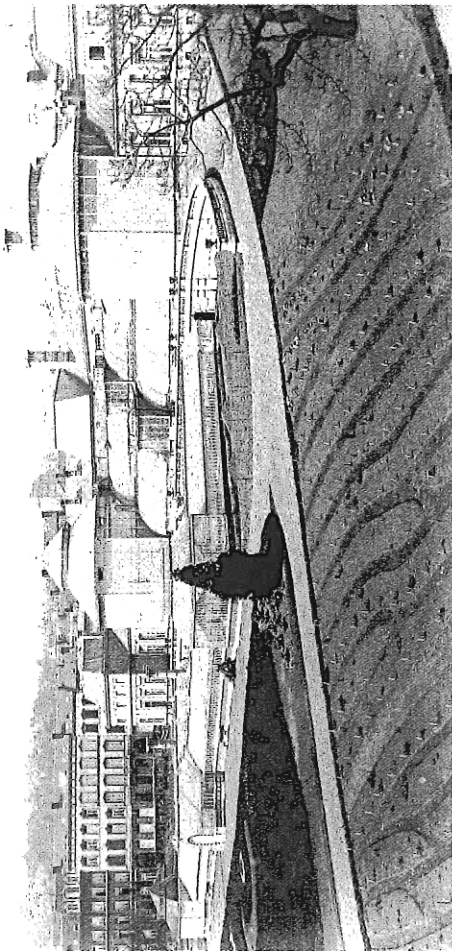
La taille de l'agglomération liégeoise, l'équipement territorial dont elle dispose et qu'elle met à la disposition d'un réseau urbain et d'une zone d'influence étendue, autorise à la qualifier de première agglomération urbaine de Wallonie. Cependant, en comparaison des autres métropoles régionales belges (Charleroi, Bruxelles, Gand et Anvers) elle souffre de sa position excentrique dans le pays ; par ailleurs la zone d'influence tentaculaire de Bruxelles restreint l'extension de la zone d'influence liégeoise qui n'est que de 1,2 million d'habitants contre 1,7 million pour Anvers, 1,8 million pour Gand et près de 4 millions pour Bruxelles. Enfin, Liège ville n'échappe pas au phénomène centrifuge de dépopulation qui frappe nombre de villes et son chiffre de population se rapproche dangereusement du seuil de 200 000 habitants en deçà duquel elle perdrait certains avantages liés au statut de « grande ville ».

Sur le plan de la géographie physique, Liège est le point d'intersection de trois régions géographiques : la Hesbaye, le Condroz et le Pays de Herve.

- La Hesbaye liégeoise est un plateau au paysage semi-ouvert, faiblement ondulé par la présence de vallons secs à profil dissymétrique et dont le riche sol limoneux est propice aux grandes cultures céréalières et industrielles.
- Le Pays de Herve, périurbain, entre la Basse-Meuse et la Vesdre, se développe bien au-delà des limites orientales de la métropole ; le relief y est accidenté, le réseau hydrographique bien développé, tandis que le sol de médiocre qualité est essentiellement consacré aux prairies et aux vergers.
- Quant au Condroz qui se développe de part et d'autre de l'Ourthe jusqu'à la Meuse et jusqu'à la Vesdre, il abrite sur son sol de vastes surfaces boisées. Liège est également le lieu de rencontre de deux rivières importantes : c'est à l'entrée de la ville, à la porte des Ardennes, que l'Ourthe, grossie de la Vesdre depuis Chênée, se jette dans la Meuse.

Communications

Le fleuve joue un rôle important dans l'économie de la métropole : la Meuse est navigable pour les convois de 9 000 tonnes jusqu'à Hermalle-sous-Huy et de 1 350 tonnes jusqu'à Givet. Le complexe portuaire liégeois qui s'étend sur près de 60 km et regroupe des ports publics



Le Jardin Botanique et les serres, en 1887, architecte J. Remont. Collection du Musée de la Vie Wallonne.

BIBLIOGRAPHIE

- HÉLIN, E., « Trente-six paysages en quête d'auteurs. » *Visages urbains de Liège depuis 1830*, Crédit communal, A.S.B.L. Homme et Ville, Bruxelles, 1984.
- HÉLIN, E., *Le Paysage urbain de Liège avant la révolution industrielle*, Liège, 1963.
- STIENNON, J., « Liège et l'inventaire du Patrimoine commercial — Visions instantanées de la ville. » *Le Patrimoine Monumental de la Belgique*, vol. 3, Ville de Liège, Ministère de la Communauté française, Liège, Solédi, 1974.
- Atlas du Patrimoine architectural des centres anciens protégés*, Liège, Ministère de la Communauté française, Ministère de la Région wallonne, 1984.