



# **VOYAGE D'ÉTUDE EN WALLONIE**

M2 PROMU

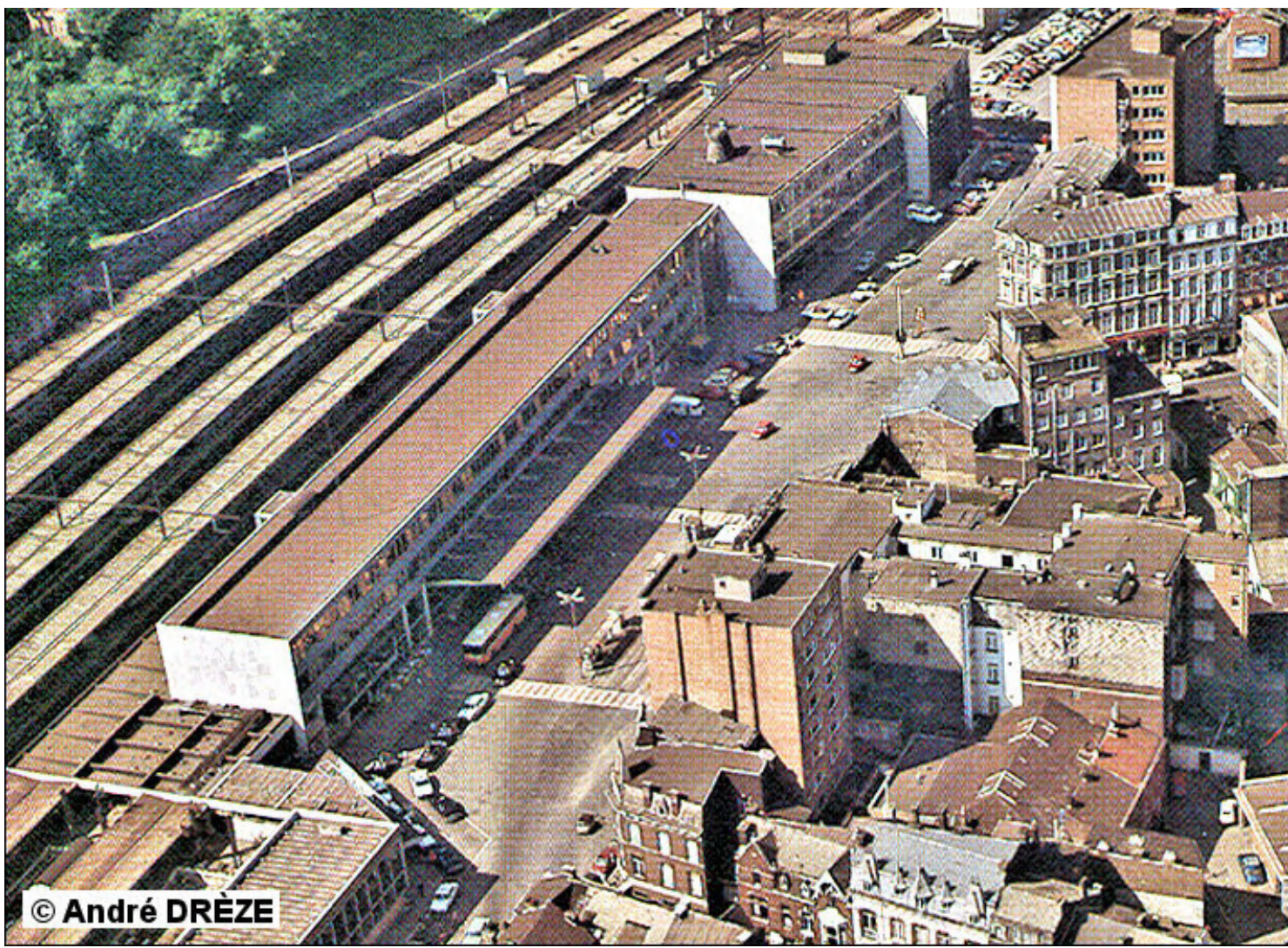
2023/2024

ENCADRÉ PAR HÉLÈNE DANG VU & CHARLES DAUBAS

**LUNDI 6 NOVEMBRE - LIÈGE**

# PRÉSENTATION ET VISITE DES QUARTIERS GUILLEMINS / FRAGNÉE (LIÈGE)

La gare de Liège-Guillemins et son quartier en 1971 et en 2023



**Intervenants : Alain Malherbe (UCL) et Elisabeth Gérard (Cabinet du Bourgmestre de la Ville de Liège, en charge du développement des Guillemins)**

## Voir la ville à travers ses époques modernes

Depuis les quais de la nouvelle gare des Guillemins où nous commençons la visite, nous apercevons la ville, en particulier les quartiers du centre, des Guillemins et derrière la gare, le début de Cointe. Alain Malherbe et Elisabeth Gérard nous racontent ce qui a motivé la croissance et le développement de la ville depuis l'époque moderne.

Il y a eu aux 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> siècles, l'activité artisanale, particulièrement implantée sur le site du Val Saint Lambert. Et puis au 19<sup>e</sup> siècle et pour une grande part du 20<sup>e</sup> siècle, le secteur industriel.

La présence de riches gisements de charbons dans les sous-sols de la commune fait de Liège, un fleuron économique, haut lieu de la sidérurgie européenne. Liège se transforme alors selon les dessins de ses ingénieurs, architectes et urbanistes.

Après l'industrie, c'est la voiture qui transforme la ville au cours des décennies 1950 et 1960. Les radiales autoroutières entrent jusqu'au centre de la ville et notamment sur les bords de Meuse. Depuis les quais de la gare, on aperçoit au loin une récente passerelle et on devine les quais du fleuve.

## L'arrivée de la gare de TGV, un tournant pour la commune ?

L'arrivée du TGV propulse la construction d'une nouvelle gare à Liège. Cette nouvelle construction entraîne le recul de l'ancienne gare (première photo) et perturbe l'axe de circulation historique de la ville, la rue Guillemins. La SNCB est le maître d'ouvrage de cette nouvelle gare. Un concours d'architecture est lancé afin de désigner le maître d'œuvre de la gare. Le projet est finalement confié à l'ingénieur-architecte Santiago Calatrava.

Afin de créer un nouvel axe de circulation et d'aménager le front de la gare (deuxième photo), la ville exproprie une importante partie des habitants du quartier ouvrier historiquement situé à la place de l'esplanade.

Ce projet engage une multitude d'acteurs aux logiques et contraintes souvent divergentes (Région, Ville, SNCB, Ministère des finances, etc.)

## Le projet de la gare, catalyseur de dynamisme !

À Liège, l'implication du secteur privé dans les projets urbains est importante. Il joue un rôle clé dans la revitalisation de la ville, participant activement à la rénovation de quartiers et à la création de nouveaux espaces urbains. Il contribue non seulement financièrement mais aussi par son expertise dans la conception et la mise en œuvre de projets ambitieux. Comparé à d'autres territoires où le système régalien est au centre.

Le projet de la gare de Liège s'intègre de manière stratégique dans le quartier des Guillemins, agissant comme un catalyseur majeur de changement. En plus de son rôle fonctionnel de hub de transport, la gare a été conçue comme un pôle d'activités, attirant des commerces, des bureaux et des services... In fine, cette dernière a été rasée pour laisser place à une autre image du quartier. Prévues pour 2025, la ligne de tramway à Liège sera une alternative de transport durable pour améliorer la connectivité et la mobilité dans la ville. Mais certaines zones demeurent encore difficilement accessibles en raison du relief de la ville; c'est le cas de l'Université de Liège située au sud de la ville.

Ainsi, Liège se réclame vraisemblablement capitale économique de la Belgique où le système fiscal est au cœur de l'urbanisme. La rénovation réussie de la gare, la Tour des finances, la construction de la ligne de tramway, l'émergence des projets urbains dans la ville font de Liège une ville en constante mutation urbaine. Toutefois, on retrouve les mêmes procédures classiques dans les projets urbains avec la diversité des acteurs, la complexité des négociations, les contraintes réglementaires, etc.

## La saga du tramway à Liège : Colas au cœur des pertes financières et des retards du chantier !

À partir de 2008, les premières réflexions concernant le développement du tramway émergent à Liège. Ce projet vise principalement à développer un transport alternatif à l'automobile. En 2009, un plan urbain mobilité est mis en place par la Région wallonne afin d'étudier l'ensemble de l'agglomération et ses axes structurants. Le permis de construire pour le tramway est délivré en 2014, mais les travaux se sont arrêtés à plusieurs reprises en raison de difficultés financières et de négociations des acteurs. Entre 2020 et 2022, l'entreprise Colas, faisant partie des constructeurs du tramway, perd presque 45 millions d'euros dans les travaux du tramway. Ces importantes pertes financières auraient pu marquer l'arrêt définitif du projet. La recapitalisation de l'entreprise par le gouvernement wallon permet de poursuivre le projet de tramway qui devrait être opérationnel en 2024.

# VISITE DES QUARTIERS GUILLEMINS / FRAGNÉE (LIÈGE)



# PRÉSENTATION DES COTEAUX DE LA CITADELLE AINSI DES QUARTIERS DE SAINT LAMBERT ET SAINT LÉONARD

**Intervenants :**

**Alain Malherbe (UCL)**

**Anne Rondia (Paysagiste / Ville de Liège)**

## **Les Coteaux de la Citadelle**

Les Coteaux de la Citadelle est un vaste parc qui surplombe le quartier centre de la ville de Liège. Il intègre la nature et le patrimoine historique au cœur d'une ville moderne. Ce site, qui représente un poumon vert s'étend sur plus de 90 hectares. Environ la moitié de cette zone est classée au patrimoine naturel de la Région wallonne, soulignant son importance écologique et culturelle. La conception du parc s'est faite en relation des quartiers alentours.

L'évolution de ce site s'inscrit pleinement dans l'histoire de la ville. Autrefois dédiée à des fonctions militaires et sanitaires, la zone des coteaux servait à surveiller la ville.

Les Terrasses des Minimes sont un attrait notable. Leur nom provient des ruines du Couvent des Minimes et de leur jardin en terrasses, offrant un aperçu du patrimoine historique de la ville. Cette zone, faisant partie intégrante du centre historique, est reconnue pour sa richesse historique.

L'emblématique Montagne de Bueren, escalier monumental de 374 marches, se dresse comme un phare temporel, offrant une perspective unique sur la ville. En symbiose avec l'ancien couvent des Ursulines à ses côtés, elle devient le témoignage tangible d'un héritage architectural et historique. Pourtant, derrière cette majesté architecturale, des interrogations émergent : comment intégrer de manière responsable ces structures historiques dans le paysage urbain moderne sans compromettre leur authenticité ?

Les vestiges des anciennes pratiques de charbonnage, un élément marquant de l'histoire industrielle de la ville, sont visibles à travers les balades tracées, où les accès aux mines témoignent du passé minier de la région. Par ailleurs, tous les travaux ont pris en compte la dimension patrimoniale, et les murailles reconstruites ont été réhabilitées d'une manière à ce qu'elles ressemblent à l'identique.

En somme, les Coteaux de la Citadelle présentent un exemple d'équilibre entre conservation du patrimoine et développement urbain.

## **Quartier Saint Lambert**

Appelé également le Quartier de la Gare du Palais et situé au pied de la citadelle, cet endroit a été le témoin de luttes urbaines majeures qui ont profondément transformé le paysage urbain. Il a été le théâtre de plusieurs attentats, qui ont conduit à la destruction de plusieurs édifices, dont le palais épiscopal qui a laissé place au palais de Princes Évêques auquel il a été grevé une aile. Celle-ci était destinée à accueillir les services du Gouvernement Provincial. Cet édifice devient aujourd'hui palais de justice de Liège, intégrant également le Palais provincial. Ces changements structurels reflètent la complexité des décisions prises dans la reconfiguration du quartier, où l'histoire, la politique et l'architecture convergent.

Par ailleurs, la cathédrale Notre-Dame-et-Saint-Lambert a aussi été détruite à la suite de ces mouvements notamment à la suite de la révolution liégeoise, laissant place à la place Saint-Lambert qui comprend des éléments évoquant la cathédrale. Cette place devient ainsi le témoin d'une mémoire collective et un hommage à l'histoire religieuse du quartier.

Ces différents événements tragiques ont influencé le paysage urbain du quartier et ont induit à la création de grands boulevards dégagés, notamment la rue Léopold qui est d'inspiration haussmannienne. Ces différentes transformations urbaines ne se limitent pas à des considérations esthétiques, mais portent également des implications socio-politiques à travers la planification urbaine.

## **Quartier Saint Léonard**

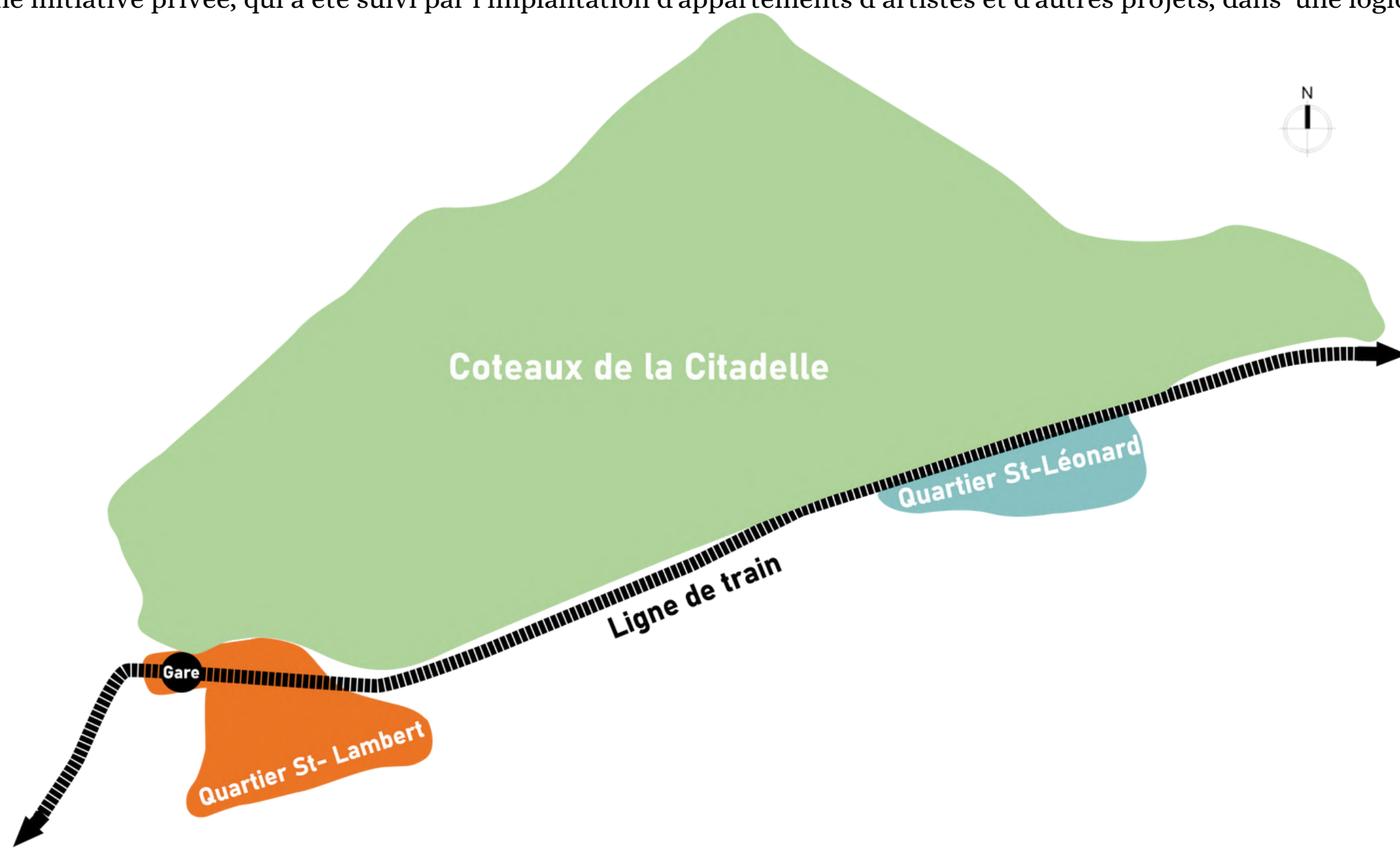
Situé en dehors des remparts de la ville de Liège, le quartier a été longtemps défini par son caractère industriel, ancré dans l'implantation d'activités industrielles spécifiquement liées à l'exploitation du charbon. Cette particularité territoriale découle principalement de sa proximité tant avec le centre urbain qu'avec les mines nichées dans les coteaux de la citadelle.

Le caractère industriel du quartier a induit le développement d'habitat ouvrier dans le quartier, ainsi qu'un besoin en main-d'œuvre abondante pour répondre à la demande croissante d'activités industrielles attirant ainsi des populations immigrées. Néanmoins, avec les mouvements de désindustrialisation, le quartier a connu un déséquilibre social. Il a été stigmatisé en tant que quartier précaire, perçu comme un lieu "pas sûr".

Le quartier a connu une mutation à travers la mise en place d'un projet de rénovation urbaine qui a obtenu des subsides de la part de la Région wallonne. Le projet a été mené par des opérateurs locaux à l'inverse de ce qui s'est passé dans le quartier Guillemin, où il y a eu l'intervention des acteurs d'influence nationale.

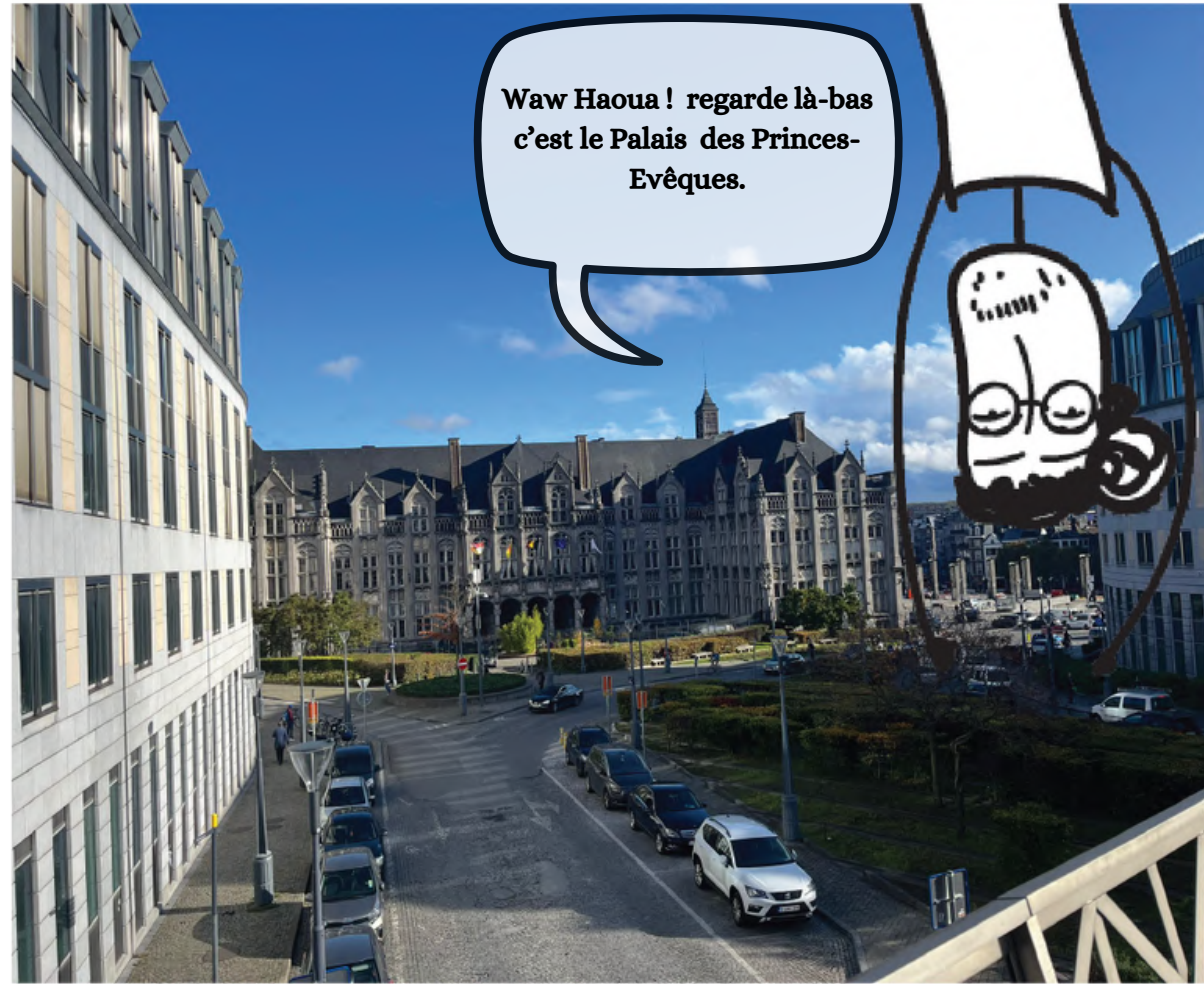
Dans le cadre de cette transformation, le quartier a vu accueillir un projet d'habitat groupé d'initiative privée, qui consiste à mettre en place une nouvelle forme d'habitat intergénérationnel créé par des 6 - 7 familles qui ne voulaient pas partir en maison de repos et quitter le quartier, contribuant ainsi à la diversification sociale.

Par ailleurs, le quartier a vu l'installation de la passerelle Léon Tchinniss, reliant le quartier Saint-Léonard aux Coteaux de la Citadelle par le franchissement de la voie ferrée qui longe la place Vivegnis dans le but de connecter le quartier à des espaces verts. Le quartier a connu aussi la reconversion d'un hangar en galerie d'art suite à une initiative privée, qui a été suivi par l'implantation d'appartements d'artistes et d'autres projets, dans une logique de revitalisation du quartier.

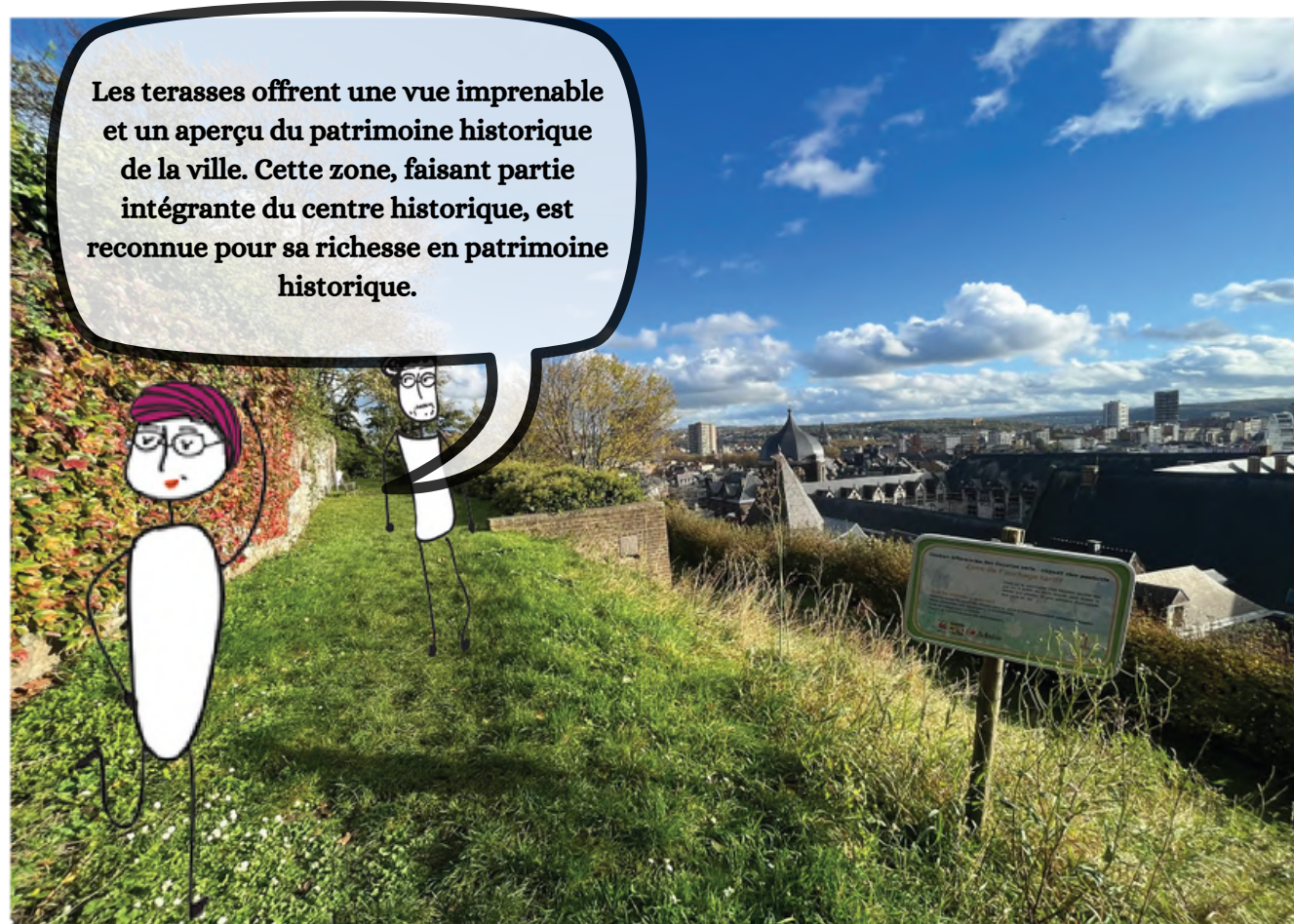


# VISITE DES QUARTIERS ST LAMBERT/ST LEONARD ET LES COTEAUX DE LA CITADELLE DE LIÈGE

## Quartier St Lambert



## Les Coteaux de la Citadelle



## Quartier Saint Léonard



**MARDI 7 NOVEMBRE – LIÈGE**

# PRÉSENTATION DE LA FACULTÉ DE GÉOGRAPHIE DE LIÈGE ET DE SON ENVIRONNEMENT

## Intervenants :

Jean- Marie Halleux (Université de Liège)  
et Hubert Maldague (Université de Liège)



L'université de Liège, lieu des savoirs, perchée dans la nature



Une maison individuelle du Sart- Tilman



©Agathe Castaldo et Ambre Lavit, Liège 2023

## L' Université de Liège et le Sart- Tilman, une histoire de développement urbain hors "de la ville"

L'Université de Liège est une université publique et pluraliste dont le campus principal, construit dans les années 1960, se situe au Sart-Tilman, à 7 km au sud de Liège. Cette colline a été urbanisée à partir des années 1950 en réponse à la croissance démographique forte de cette époque qui laissait présager qu'il était nécessaire de créer une nouvelle polarité qui serait, à terme, absorbée par l'agglomération de Liège.

Le Sart-Tilman devait donc devenir un "quartier complémentaire" de l'agglomération liégeoise. Par ailleurs, des axes de transports forts (bus et projets de transports aériens) devaient venir relier ce quartier au centre de la ville de Liège.

Cependant, la réalité est tout autre aujourd'hui en raison de la topographie du Sart- Tilman. En effet, le relief important du quartier rend l'accessibilité en transport en commun complexe. A cet effet, le campus universitaire a d'abord été conçu pour des usages automobiles et n'a pas anticipé les circulations piétonnes. De fait, l'éclairage public n'existait même pas dix années en arrière et certains trottoirs ne sont pas adaptés à la marche. De plus, la ligne de bus 48, la seule à desservir le secteur depuis le centre de Liège, est saturée, interrogeant alors l'emplacement du campus universitaire.

Un autre défi se pose aujourd'hui, celui de l'amélioration des capacités environnementales et énergétiques des bâtiments de l'université. Cette dernière n'ayant pas les capacités financières suffisantes pour mener à bien ce projet de rénovation, l'université étudie la possibilité de racheter des bâtiments en centre-ville et de quitter le Sart-Tilman.

Ce scénario donnerait donc également à réfléchir sur les possibilités de reconversion d'un campus universitaire, d'autant plus que l'université est propriétaire à la fois de son foncier et de ses bâtiments.

## Le projet Pré- Aily, sujet de toutes les discordes

En opposition au développement urbain du quartier et au projet du parc scientifique juxtaposant l'université, le comité de quartier du Sart-Tilman a décidé de fermer la rue principale et d'en faire un cul-de-sac. Cette décision pose alors réflexion quant au modèle NIMBY (Not In My BackYard), et ceci d'autant plus qu'émerge, au sein du quartier, un projet de lotissement, le Pré- Aily.

Le projet du Pré-Aily débute en 1997 lorsqu' un promoteur achète un terrain, au sein du Sart- Tilman, dans l'optique de le valoriser par la création de 237 logements uni-familiaux. La ville donne son feu vert et lance un projet de Zone d'Aménagement Communal Concerté (ZACC). Cependant, le comité de quartier lance une pétition contre le projet qui aboutit à un abandon de ce dernier et un rachat du terrain par un autre promoteur.

En 2003, une nouvelle enquête pour une ZACC est lancée, ce qui donne lieu à de nouvelles contestations. En 2006, le projet est attaqué au Conseil d'État qui se déclare non compétent. Le projet se poursuit donc et est revu à la hausse avec la création de 238 logements. Le projet est contesté une nouvelle fois, mais le permis de lotir est tout de même accordé. Un nouveau recours auprès du Conseil d'État a lieu, cette fois-ci autour d'arguments environnementaux, de tranquillité et de risques d'inondation. L'État casse alors le projet et le permis de lotir est retiré.

En 2010, la saga continue lorsque le promoteur dépose une nouvelle demande suite à des modifications du projet, notamment la préservation d'arbres remarquables. Le permis de lotir est finalement accordé sous certaines conditions, notamment celle de la diminution de nombre de logements (200 logements) et la rétrocession d'un espace vert à la ville. Un nouveau recours au Conseil d'État sera déposé, puis rejeté. Entre 2014 et 2017, les travaux pour les voiries débutent, jusqu'à un nouveau recours auprès de la région Wallonne en raison d'un trop grand nombre de dérogations au projet. Le fonctionnaire délégué (membre du gouvernement wallon en charge d'une partie du territoire) recommande l'arrêt du projet, mais ce dernier sera tout de même validé par le ministre de l'aménagement du territoire. Entre préservation de l'environnement et développement territorial, le Sart- Tilman se trouve empreint de dispositions contraires, laissant donc place aujourd'hui, à l'arrivée de nouvelles constructions.

## Gouvernance et aménagement territorial en Wallonie : que retenir ?

État fédéral depuis 1993, à la suite de plusieurs réformes constitutionnelles, la Belgique a été régionalisée depuis 1980. Le pays comprend six entités fédérées : trois communautés (flamande, française et germanophone) possédant des compétences liées aux personnes comme l'enseignement et trois régions (flamande, wallonne et la région de Bruxelles-Capitale) avec des compétences liées aux territoires comme le développement économique ou la gestion des réseaux de bus.

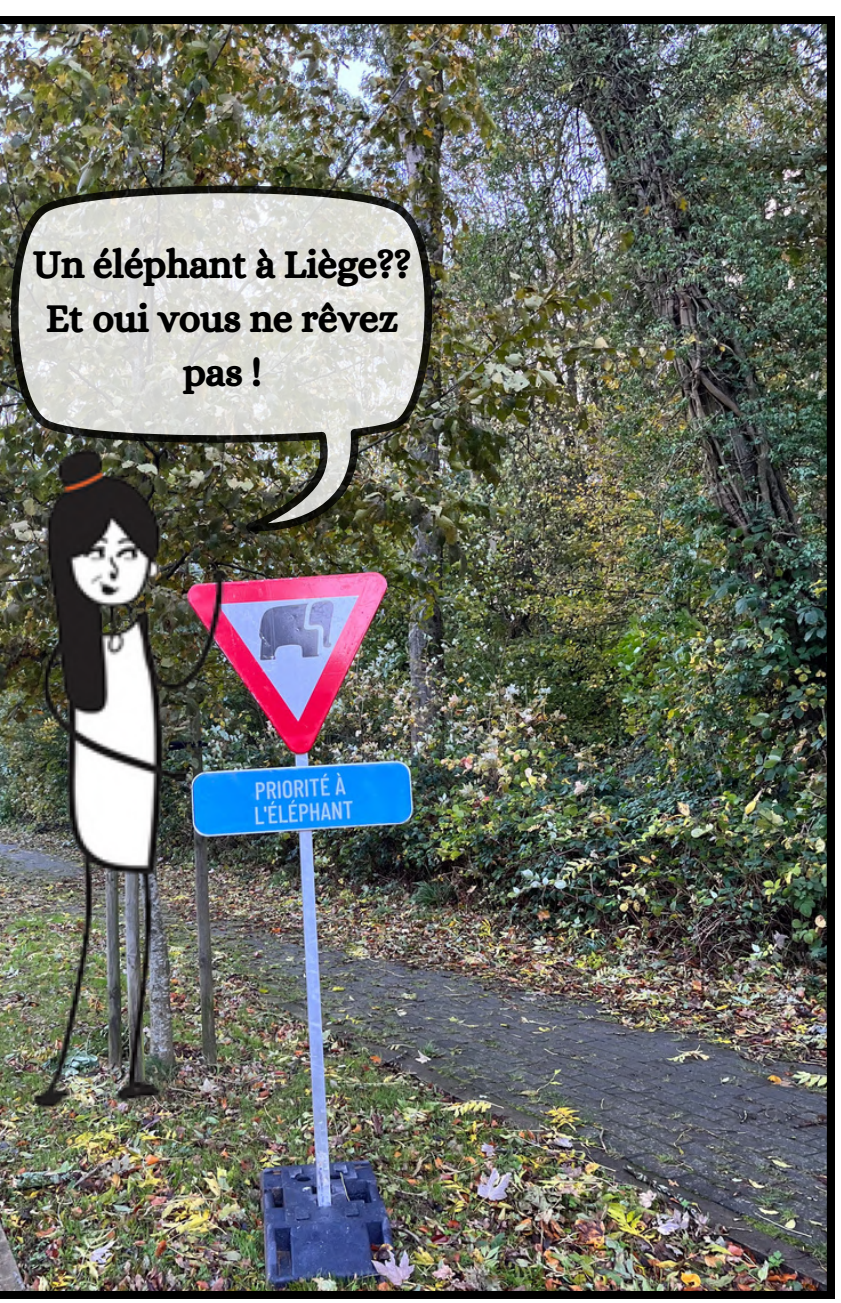
De l'héritage de la période moderniste se pose la question d'un possible redéploiement de l'économie wallonne suite à la métropolisation des régions industrielles de Liège mais aussi de Charleroi. En effet, au cours de la période d'urbanisme moderniste, une politique de la table rase se met en place, avec une ville "tout à la voiture" favorisant l'étalement urbain (495m<sup>2</sup> urbanisé/hab en Belgique contre 348m<sup>2</sup> urbanisé/hab en France). Beaucoup de démolitions sont observées dans le centre de Liège. Dans le même temps, la construction d'immeubles se répand à Liège, permise par le règlement communal de 1963 sur la hauteur des bâtiments. Aujourd'hui, l'étalement urbain, une dépopulation des villes (minimum historique atteint en 2002 mais qui s'est stabilisé depuis en raison de l'immigration internationale), une paupérisation urbaine en centre-ville, la population aisée étant partie vers les périphéries en une vingtaine d'années, caractérisent les dynamiques urbaines liégeoises. A cela, la part modale de la voiture en Wallonie continue de progresser, créant un urbanisme dispersé et une dépendance à ce mode de transport, questionnant alors la perspective d'un non étalement urbain.

## Notre retour d'expérience !

Ainsi, l'aménagement urbain liégeois pose plusieurs questions quant au développement territorial. En effet, la question des transports communs et personnels semble prégnante tant par les effets que ces derniers produisent que par la volonté de vouloir adapter nos modes de vie au changement climatique. D'autre part, la question de l'acceptation et de l'utilité des projets peut être mis en avant lorsque préserver le Sart- Tilman s'impose comme une priorité pour une grande partie des habitants.e.s. Mais l'urgence à laquelle ces dernières tentent de faire face semble s'opposer au temps long de l'aménagement wallon. Alors, une (r)évolution est- elle à venir en Wallonie ?



# VISITE DE L'UNIVERSITÉ / QUARTIER DU SART-TILMAN



**MERCREDI 8 NOVEMBRE - CHARLEROI**

# PRÉSENTATION DU CHARLEROI BOUWMEESTER

Intervenant : Arthur Hardy (cabinet du Bouwmeester de Charleroi)



PLAN EN RELIEF DE LA VILLE DE CHARLEROI, 1695  
:LESLIE ARTAMONOW

## Présentation de Charleroi

Nous arrivons à Charleroi par la gare ferroviaire, située au sud de la Ville, entre le Ring - périphérique local - et la Sambre, rivière qui traverse la ville. Très vite, nous sommes dans le centre-ville, marqué par le déclin démographique et commercial avec de nombreuses vitrines vides. Arthur Hardy, architecte au sein du Bouwmeester, nous accueille ensuite devant l'Hôtel de Ville, sur une grande place récemment rénovée.

Créée en 1666, Charleroi est une ville jeune qui est originairement une ville forteresse. Elle deviendra ensuite une puissance industrielle avec l'avènement de la sidérurgie, de la verrerie et l'exploitation du charbon.

Dans les années 1960, la ville entre dans une crise du fait du déclin industriel et perd 20% de sa population entre 1966 et 2022, chiffre montant à 60% pour le centre-ville n'hébergeant aujourd'hui plus que 10 439 habitants. Alors que le centre-ville et le canal constituaient des lieux privilégiés d'implantation des industries, c'est désormais le nord de l'agglomération qui accueille des activités commerciales et productives, autour de l'aéroport.

## Présentation du Bouwmeester

Il ne faut pas confondre Bouwmeester et Bourgmestre. Le Bourgmestre est ce qui correspond en France au Maire.

Le Bouwmeester (maître-architecte constructeur) est un architecte qui, avec son équipe composée d'urbanistes, paysagistes et autres professionnels, a pour mission de conseiller le politique sur une vision, une politique de développement de la ville et sur l'élaboration et la mise en œuvre des différents projets faisant partie de cette stratégie. Cette fonction est surtout développée en Flandre. Charleroi est ainsi la seule ville à avoir un Bouwmeester en Wallonie.

## L'action du Bouwmeester

L'action du Bouwmeester se développe à plusieurs échelles (quartier, ville, bassin de vie) en suivant les 4 principes suivants : la cohérence et cohésion du projet; les liens et continuité territorial; la construction pluridisciplinaire de la ville; l'approche contextuelle et les identités

Ces principes se déclinent dans différents outils stratégiques tels que le Plan d'intensification urbaine et paysagère, qui vise à rassembler les fonctions, augmenter la mixité, densifier autour des axes de transports en commun et renforcer la dimension écologique des grands ensembles paysagers. Des masterplans sont aussi créés par secteur, principalement autour de la Sambre, pour préfigurer les perspectives de développement. De ces plans stratégiques découlent des projets, mis en œuvre aussi bien par le secteur public que privé en suivant la vision urbaine formulée.

## La recherche de financement

La Ville de Charleroi concentre des investissements colossaux en matière de développement urbain. Elle sollicite l'aide européenne attribuée par le FEDER depuis 2017 afin de pouvoir appliquer sa stratégie via de nombreux projets. Le but de ces derniers est de ramener les fonctions métropolitaines majeures en centre-ville avec le développement d'une offre de formation, la construction de nouveaux bureaux, la création d'ensemble mixtes autour de la gare, la rénovation de monuments emblématiques ou encore le développement d'un hôpital central.



PORTE OUEST DE LA VILLE DE CHARLEROI

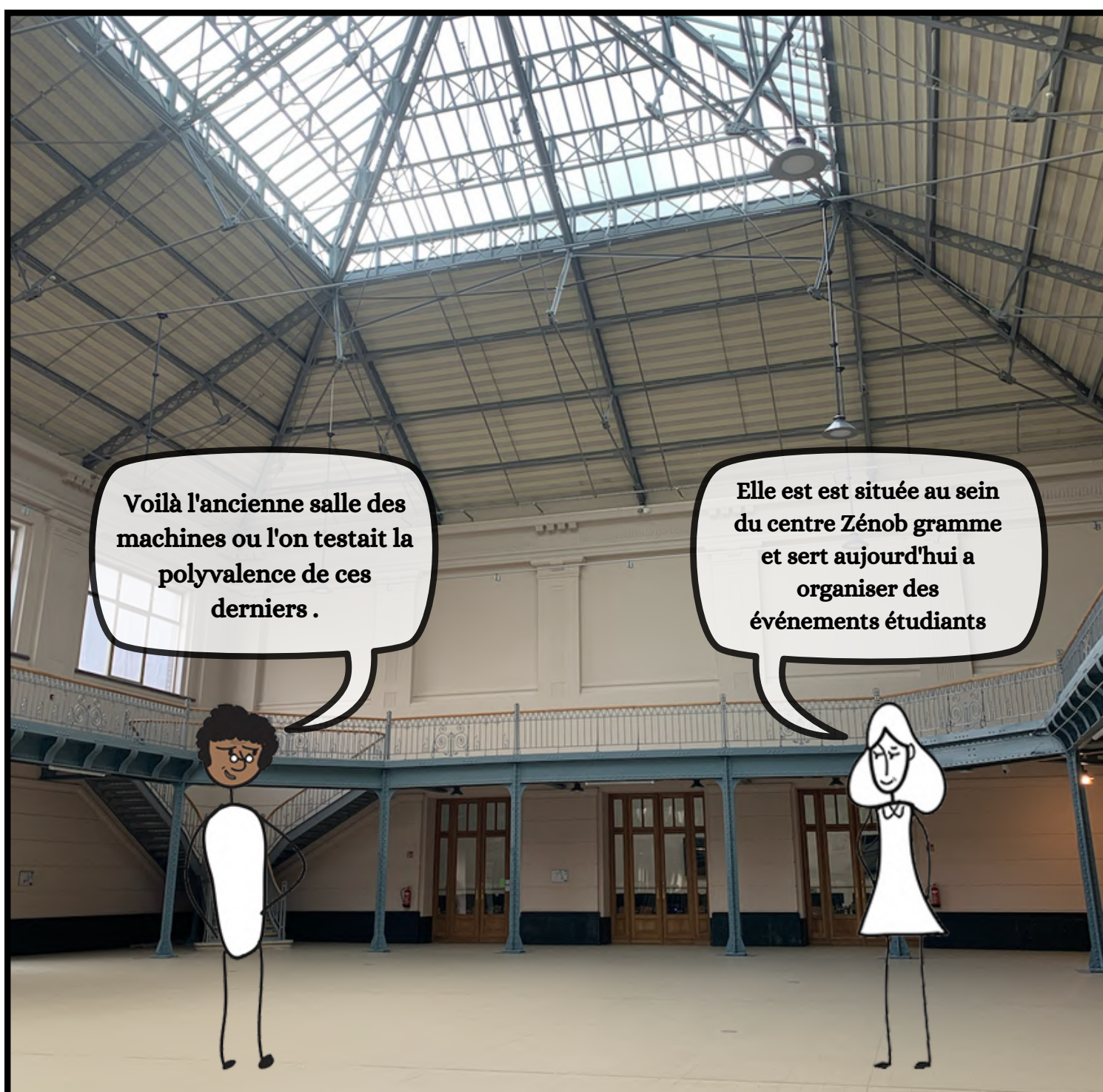
## Exemples thématiques des projets menés par le Bouwmeester

1. Image et identité : Création d'un nouveau logo, harmonisation du mobilier urbain et charte paysagère, création de contenu numérique en ligne (pages Wikipédia)
2. Espaces publics : Redéploiement des quais anciennement dédiés au stationnement, création d'espaces publics dont des parcs en limite de centre-ville
3. Mobilité : Création d'une esplanade multimodale autour de la gare SNCB, rénovation autour des axes du futur BHNS, plan maillage vélo autour des transports collectifs et des fonctions ;
4. Environnement : Développement d'une stratégie nature en ville, amélioration de l'accès aux espaces verts et travail sur leur image, création d'un GR sur les terrils
5. Habitat : Construction de nouveaux ensembles immobiliers de qualité en périphérie, développement du logement social ainsi que des aménités nécessaires autour

## Questionnements sur la stratégie de la Ville

Nous pouvons nous demander si cette politique de développement de nombreux projets via des constructions nouvelles et la rénovation ou requalification d'espaces urbanisés n'est pas surdimensionnée par rapport aux besoins et aux dynamiques démographiques que connaît la ville. Charleroi cherche à se démarquer en retravaillant son identité pour valoriser son passé industriel tout en affichant sa modernité nouvelle dans une politique de marketing territorial accompagnant le développement urbain, à l'instar des grandes métropoles. Toutefois, elle ne concentre peut-être pas toutes les fonctions qui lui permettrait de jouer dans la cour des grands...

# VISITE DU CENTRE VILLE ET DE SES PROJETS



# EDEN, TERRIL ET BOUCLE NOIRE

Intervenantes : Manon Istasse du centre culturel de l'Eden et Micheline Dufert de l'association Chemin des terrils

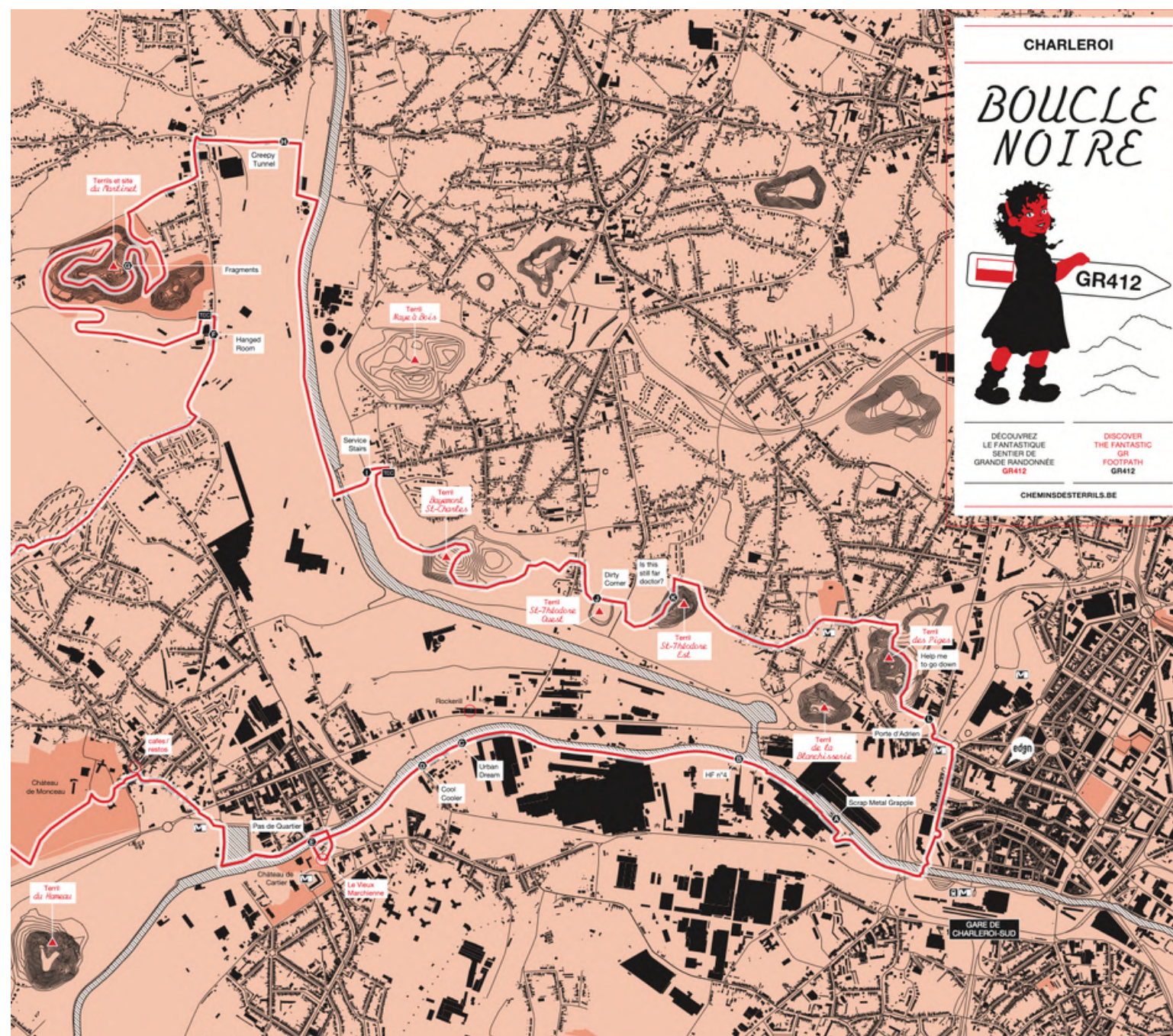


## Des monts noirs aux collines vertes

La Wallonie, deuxième puissance industrielle mondiale proportionnellement à sa population à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, connaît de grandes évolutions urbaines et sociales. Le charbonnage et la sidérurgie transforment les villes, dont Charleroi et ses alentours. Les grandes industries s'implantent et de grandes collines poussent vers le ciel.

Parmi ces grandes buttes qu'on observe aujourd'hui, seulement une est née avant toutes les autres, le sommet boisé de la Sambre. Quant aux autres, qui paraissent intégrées à un paysage naturel par les arbres et plantes qui y ont pris racine, leur naissance n'a pas la même histoire. Jusque dans les années 50, des hommes, femmes et enfants, au risque de leur vie, descendent jusqu'à 1000 mètres sous terre pour extraire de la houille. Pour produire une tonne de charbon, 7 à 10 tonnes de matière sont sorties de terre, qui par accumulation, deviendront des collines noires dont certaines atteindront les 80 mètres de hauteur.

Les années 1970 marquent l'arrêt de l'extraction de la houille et donc la fin de l'exploitation des terrils dont certains sont toutefois exploités à nouveau pour les schistes bitumineux entre 1980 et 2000. Sur la période minière, Charleroi a compté jusqu'à 150 terrils, il en reste 60 aujourd'hui. Certains propriétaires de terrils les conservent dans l'espoir qu'ils soient ouverts à l'urbanisation et qu'ils puissent en tirer profit.



## L'Eden : partir du territoire pour répondre à une culture habitante

Accueillis au centre culturel de l'Eden à Charleroi, nous rencontrons Manon Istasse, chargée de projets au sein du centre culturel et Micheline Dufert, présidente de l'association Chemins des terrils. Elles nous dévoilent chacune leur tour, leurs différentes missions et implications dans la vie sociale et culturelle de la ville.

L'Eden est un centre culturel financé par des fonds publics qui développe des actions avec et pour les habitants de Charleroi dans une démarche d'"analyse partagée du territoire". Il organise des événements citoyens, accueille conférences et ateliers autour des utopies en collaboration avec des associations du territoire. Avec l'association Chemin des Terrils, l'Eden propose des cartes qui permettent aux habitants et aux visiteurs d'appréhender le paysage carolo en arpentant les terrils.

## Chemin des terrils et la Boucle Noire : faire de l'urbanisme sans être urbaniste

L'histoire de la Boucle Noire retrace celle d'une ville et de ses habitants, d'un âge d'or industriel à celui d'un déclin emportant avec lui le travail des ouvriers et la richesse de la ville. Elle nous raconte aussi l'histoire d'un projet habitant, qui, par son action, transforma la honte de certains carolos en fierté, utilisa l'existant pour en faire de l'exaltant. Les terrils ne représenteront plus seulement pour Micheline et son mari, à l'initiative de ces sentiers, la nostalgie de la gloire passée et la funeste réalité d'une crise économique du présent, mais permettront de marquer la mémoire d'une époque, d'apprécier autrement un territoire à valoriser.

"Les terrils ont été faits par les hommes et portés par les citoyens" nous explique Micheline. Ces écosystèmes naturels deviennent alors des espaces publics à part entière. Un projet, mené par des habitant.es, des chercheurs et artistes, pour les habitant.es. L'idée d'utiliser l'existant, de le détourner pour lui donner une nouvelle vocation s'incarne par le mur d'Adrien, un trou dans un mur, interstice entre deux mondes : celui du centre-ville et celui du terril des Piges. L'intégration de ce passage à l'itinéraire inscrit au GR412 s'institutionnalise et permet ainsi de valoriser des cheminements urbains, nouveaux et créatifs. L'escalier sur la pente Est du terril marque aussi cette action citoyenne et associative favorisant l'accessibilité et l'appropriation de ce nouvel espace public pour tous.

## Quel avenir pour Charleroi ?

Décrite comme "la ville la plus laide du monde" par un magazine hollandais en 2009, Charleroi se cherche aujourd'hui une identité dans un contexte de concurrence interurbaine. Nommée comme le "Chicago sur Sambre", "Détroit" voire même "Berlin", ces comparaisons pour l'Eden ou encore Micheline ne renvoient à rien de réel, mais marquent seulement la logique d'attractivité urbaine dans laquelle s'inscrivent les villes d'aujourd'hui à travers leurs projets urbains. Par ailleurs, le développement de ces images a favorisé un tourisme particulier qui, par excès, cause à certains moments une surfréquentation du terril des Piges. Aujourd'hui, la stratégie d'attirer la "classe créative" se retrouve dans les politiques d'aménagement menées sur ces quartiers par le Bouwmeester, comme le "District Créatif".

La ville post-industrielle se cherche alors pour attirer de nouveaux habitants et de nouvelles activités économiques. Après 40 années de crise, la ville imagine de nouveaux projets, comme celui de la "Porte Ouest" qui vise à requalifier un secteur fortement marqué par la présence de l'industrie, en valorisant ce patrimoine et en s'appuyant sur la "chaîne des terrils".

L'image d'une piscine à l'abandon ou celle d'une ancienne place devenue carrefour routier contraste avec ces nouveaux grands projets urbains développés par la Métropole de Charleroi. Car si la fusion des communes en 1977, permit à Charleroi de gonfler en superficie et en nombre de résidents, la réalité du quotidien ne fut améliorée ni pour les habitants du centre-ville, ni pour ceux des anciennes villes périphériques. Le chiffre de 1 piscine pour 2000 habitants met en exergue le manque d'infrastructure publique à l'image d'une métropole encore fragile. Manon nous rappelle que "ce ne sera pas l'urbanisme seul qui viendra sauver la ville".

Est-ce l'action habitante qui permettra à Charleroi d'avoir les clés d'un renouveau heureux pour ses citoyens ? Si l'urbanisme n'est pas sauveur et l'action habitante ne peut à elle seule soulever des montagnes, on comprend bien que l'action publique et les collectifs habitant.es doivent travailler constamment ensemble afin de créer de nouvelles relations marquant leur interdépendance.

**JEUDI 9 NOVEMBRE – LOUVAIN LA NEUVE**

# PRÉSENTATION DE LOUVAIN LA NEUVE

## HISTOIRE ET ENJEUX ACTUELS

### Présentation de Louvain la Neuve

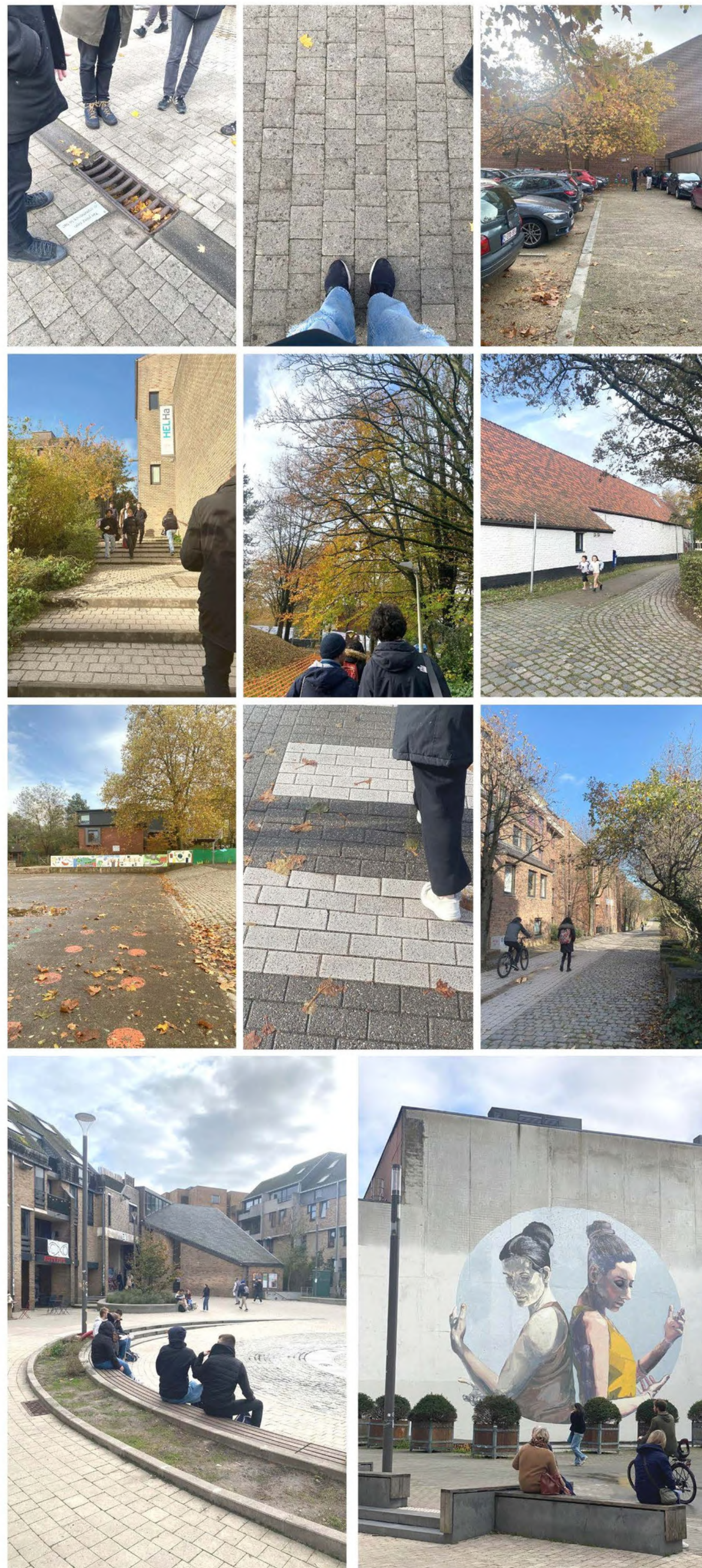
Lorsque l'on s'immerge dans l'ambiance de Louvain-la-Neuve, on découvre une réalité à la fois enivrante et apaisante, forgée par l'empreinte indélébile de son identité universitaire. Notre première rencontre avec cette ville s'est déroulée dans l'agitation d'une matinée typique : le train, fréquenté par une marée d'étudiants pressés malgré la grève de la SNCB, dévoilait l'animation constante qui caractérise cet endroit.

Accueilli par Monsieur Yves Hanin, enseignant à l'Université catholique de Louvain, nous avons traversé un campus étrangement serein, composé de bâtiments en béton. La singularité des lieux résidait dans cette diversité de matériaux, des pavés de pierre au cœur de l'espace étudiant, jusqu'à la révélation saisissante des dalles de béton qui cachaient deux niveaux de parkings sous nos pieds. Une planification minutieuse transparaissait à travers ces choix de matériaux, conférant à chaque recoin une atmosphère accueillante et unique.

L'harmonie étrange entre la sérénité propice à l'étude et l'effervescence bouillonnante des étudiants qui animent les rues de la ville est frappante. La coexistence entre le calme des terrasses et la vitalité des magasins au rez-de-chaussée, agrémentés de graffitis colorés et des rires incessants des étudiants, peint le tableau d'une ville vivante et dynamique.

Cette symbiose entre éducation et vie citadine est tellement entrelacée à Louvain-la-Neuve que l'on se demande avec inquiétude : quelle serait cette ville sans son université ? C'est l'âme même de la cité, son cœur battant, son identité. Louvain-la-Neuve, c'est cette fusion magique entre l'éducation, la culture, et une atmosphère si propice à l'épanouissement étudiant qu'on ne peut s'empêcher de s'y attacher dès le premier regard.

Ce qui caractérise Louvain-La-Neuve, c'est que son campus a été envisagé et conçu comme une ville à part entière. En étant propriétaire du foncier (après l'avoir acquis) et en collaborant avec des sociologues ainsi que des experts de diverses disciplines, cela a permis la création de logements étudiants, d'équipements et de services qui lui confèrent une totale autonomie.







Regardez, y'a des passages couverts ! on peut se déplacer même quand il pleut, super !



Salut Yen Nhi, regarde c'est une ville entièrement piétonne. En plus, c'est une ville universitaire! hallucinant



Cela c'est une école primaire pour les enfants des enseignants qui habitent ici, une ville dans la ville!



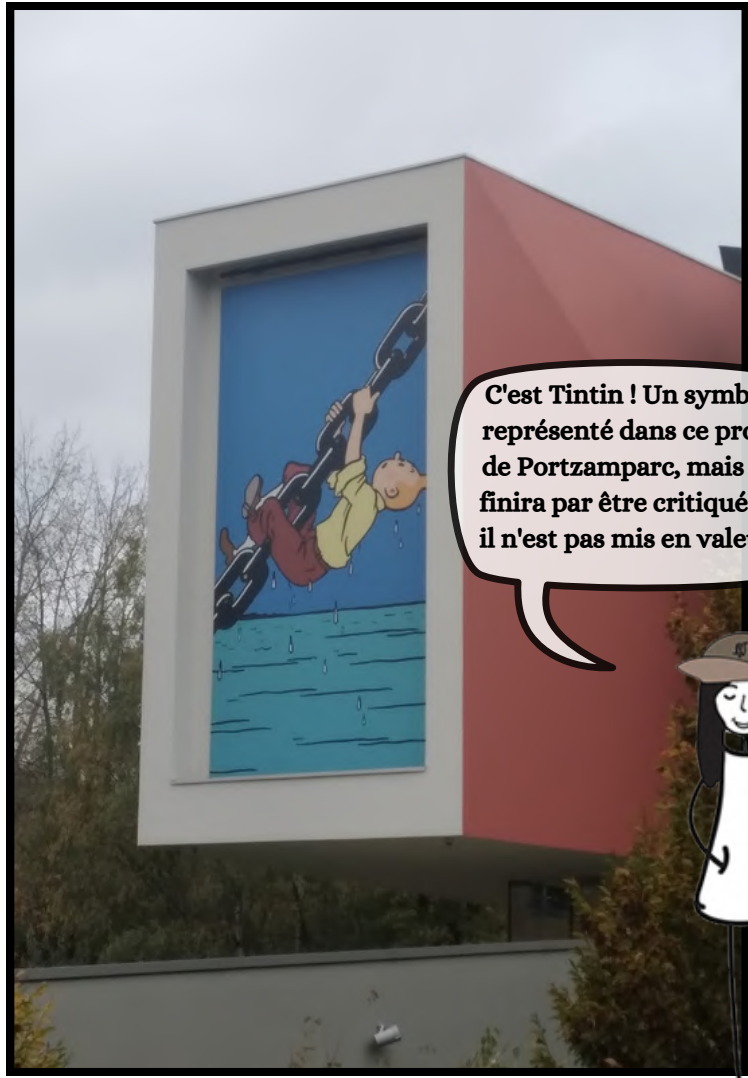
Regarde Nesrine, tous ces bâtiments abritent des logements étudiants et des services ! c'est lieu de vie carrément !



Comme c'est une ville totalement piétonne, sous nos pieds c'est le monde inversé! que des voitures et parkings!



Le street art est très présent dans cette ville, elle rajoute une touche culturelle et dynamique.. et du PEPS !



C'est Tintin ! Un symbole représenté dans ce projet de Portzamparc, mais qui finira par être critiqué car il n'est pas mis en valeur...



## Des arrêts au fil de l'histoire de Louvain-la-Neuve

Notre parcours traverse "l'ancien village gaulois de Louvain-la-Neuve" : des logements alternatifs dans lesquels logeaient les étudiants dans les premiers temps de l'université sont encore visibles (maisons en paille, yourtes...)

Nous passons prêt de la rocade, vers l'ancienne route nationale. Nous apercevons les cheminées de l'ancienne usine pétrolière Shell qui a créé son centre de recherche et développement dans les années 1980.

Aujourd'hui, son laboratoire est encore présent, occupé par des startups de l'université. L'entreprise s'est déplacée dans un autre site à 2 km de l'université. Aujourd'hui, l'histoire de Louvain-la-Neuve continue : la ville veut s'ouvrir comme en témoigne l'installation de grands panneaux qui interrogent la limite de l'entrée de ville.



## Le projet de réhabilitation de la ferme de Lauzelle

Ici notre guide, Etienne Bou Abdo, doctorant en urbanisme à Louvain-la-Neuve nous invite à graver une image mentale de Louvain-la-Neuve aussi constituée de champs et de corps de ferme. La ferme de Lauzelle, en friche et appartenant à l'université, illustre cet aspect de la commune.

La réhabilitation du site est confrontée au manque d'accessibilité et à la concurrence de nombreux autres projets culturels présents. Cependant, une réflexion pour la création d'un tiers lieu est en cours dans la ferme. Il comprendrait un espace d'exposition et de rencontre d'artistes, un lieu à destination des enseignants, des chercheurs et des actifs de l'université. La friche qui se trouve à la limite entre espace urbanisé et terre agricole pourrait accueillir des projets agricoles des étudiants. Enfin, l'ancienne ferme pourrait accueillir des activités pour les habitants de la ville, en particulier les retraités qui ont aujourd'hui peu d'espaces de rencontre à Louvain-la-Neuve.



## Un système d'acteurs de l'aménagement original et complexe, avec l'Université de Louvain-la-Neuve en son centre



La visite nous rappelle la particularité de la ville : son premier opérateur est l'Université qui a élaboré son plan directeur. Même si Louvain-la-Neuve est marquée par ses traits universitaires, l'objectif restait de créer une ville. Celle-ci s'est transformée à la fin des années 1980 avec l'arrivée d'investisseurs privés. Un promoteur en particulier a joué un rôle important dans le développement de la ville. Il est à l'origine de la construction d'un cinéma et du centre commercial. Cette galerie commerciale prend la forme d'une rue fermée, gardée. Elle comprend uniquement des enseignes nationales et aucun commerce de proximité. Cependant, des commerces du centre-ville sont rattachés au centre-commercial. (Cette appartenance est inscrite sur les enseignes de ces commerces). Le promoteur aurait pu étendre le centre-commercial sur 40 hectares supplémentaires mais il y a renoncé à la demande de l'Université. Il s'est ensuite tourné vers la construction plus rentable de logements. Un immeuble du centre-ville, construit par une banque qui a pris le rôle de promoteur, est un autre exemple de l'intervention originale d'investisseurs privés.

Ces acteurs privés ont permis un premier élargissement de la dalle sur laquelle est construit le centre-ville. Celle-ci n'est pas terminée mais son extension oblige à allonger le tunnel par lequel passe la voie ferrée. (Depuis 40 ans, jusqu'à 3 000 personnes arrivent en train chaque jour à Louvain-la-Neuve.) Ces travaux importants et extrêmement coûteux sont en attente depuis 50 ans et posent des questions politiques : l'Université en charge de ce sujet compliqué de la dalle, souhaite transmettre le pilotage de l'opération à la ville qui refuse.

Un autre exemple d'espace géré par plusieurs acteurs est le parc boisé à côté du musée de l'Histoire d'Hergé : ce bois est conservé en tant que parc public touristique. Grâce à ce statut, le ministère du tourisme a financé son réaménagement. Le parc pose des problèmes de voisinage, mais il montre aussi l'objectif d'appropriation des espaces publics par les habitants.

## Louvain-la-Neuve confrontée à des questions d'accessibilité

L'augmentation de la population et des usagers de Louvain-la-Neuve a rendu l'accès par le train insuffisant. Cela a conduit à la création d'une gare de bus de 18 lignes gérée par la Région depuis laquelle on peut rejoindre Bruxelles en 30 minutes. Cet endroit animé est assez agréable (les étudiants attendent leur bus dans la pelouse...) mais il reste provisoire : comment adapter l'espace aux changements à venir ? Finalement la fac d'Intelligence Artificielle va s'installer prochainement.

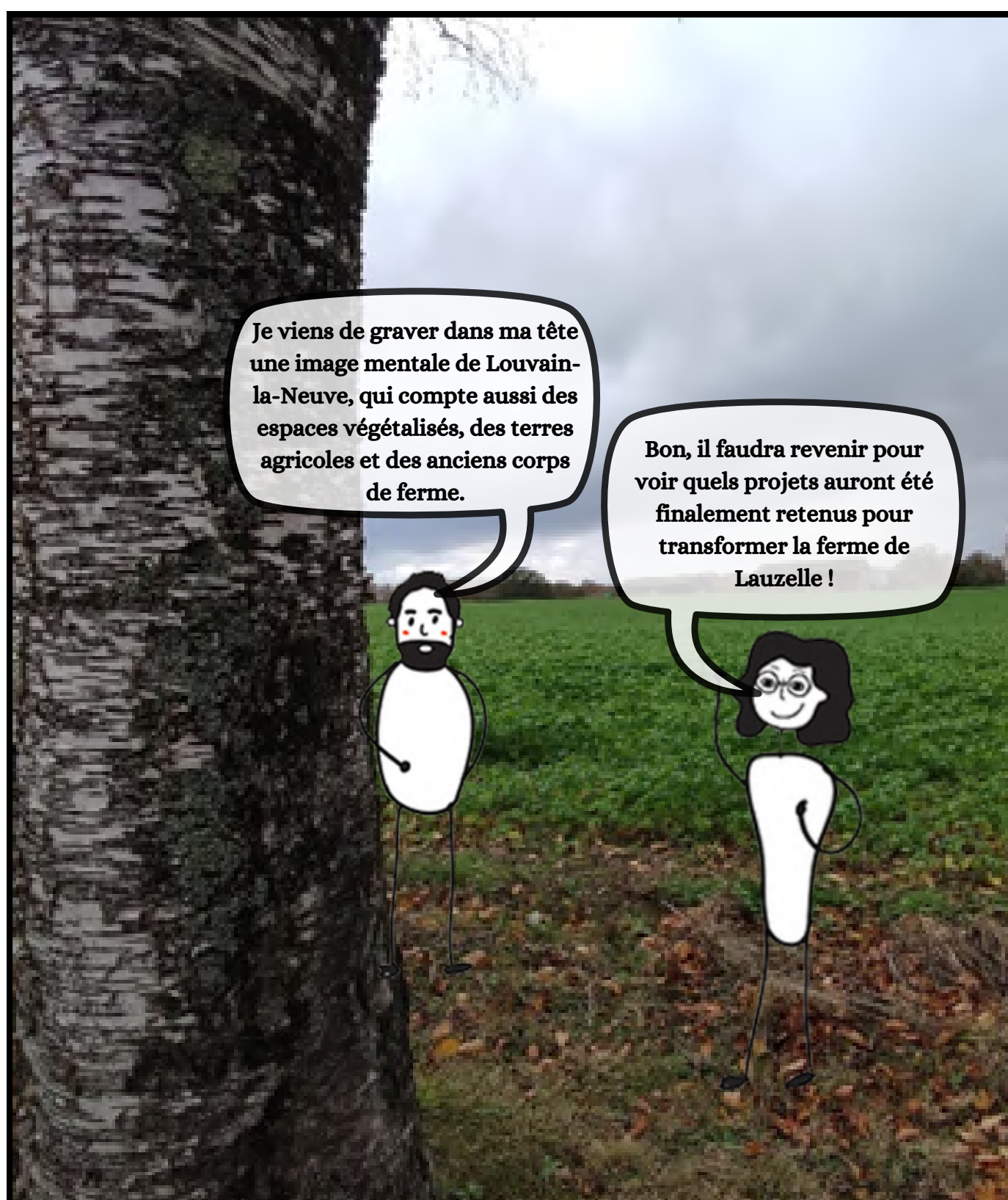
Un projet de construction d'un RER avec 6 trains par heure devait aussi améliorer la connexion à Bruxelles et stopper les embouteillages importants aux heures de pointe. Dans le cadre du projet, des travaux proches de la nationale 4 sont en cours. La Compagnie des Chemins de Fer a construit des parkings relais, qui sont aujourd'hui peu occupés car deux types de trains seulement s'arrêtent à la gare : les premiers sont sans arrêt jusqu'à Bruxelles mais le trajet est long. Les seconds obligent à un changement à Ottignies pour rejoindre la capitale.



## L'opportunité questionnable du projet du musée de l'Histoire d'Hergé

Avec la pression immobilière de Louvain-la-Neuve, les logements aux alentours se vendent rapidement. Cette attractivité a encouragé la construction du musée de l'Histoire d'Hergé. L'architecte de Portzemparc, concepteur du bâtiment, a refusé de construire le musée sur la dalle. Des visiteurs extérieurs se rendent à Louvain-la-Neuve pour visiter le musée. Cependant, la visite est peu didactique et les visiteurs repartent souvent déçus. Avec cet exemple, notre guide insiste sur l'importance de la nomination de la "Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme" de l'université, dans laquelle "l'urbanisme" à toute sa place aux côtés de "l'architecture"





# **ICI S'ACHÈVE NOTRE VOYAGE, MERCİ D'AVOİR LU CES RETOURS D'EXPÉRIENCES !**

Nous tenons à remercier chaleureusement toutes les personnes qui ont pris de leur temps pour nous faire découvrir leur belle région. Leur enthousiasme et la transmission de leurs savoirs nous ont donné l'envie de revenir pour en découvrir plus sur le plat pays (qui ne nous semble plus si plat après avoir gravi un terril).

Merci donc à Alain Malherbe, Élisabeth Gérard, Anne Rondia, Jean-Marie Halleux, Hubert Maldague, Arthur Hardy, Georgios Maillis, Manon Istasse, Micheline Dufert, Yves Hanin et Etienne Bou Abdo.

Merci également à nos enseignants et l'administration de l'EUP pour l'organisation de ce voyage.

Enfin, merci à l'ensemble de la promotion PROMU 2023-2024 d'avoir fait en sorte que ce voyage soit riche d'enseignements, de partages, de rires et de découvertes.

