

LES
PROMENADES
DE
TANE

De Cockerill à Ali Baba.

(Tome 14)

Le plancher des vaches

Présentation

Ce n'est un secret pour personne : aujourd'hui, le développement des activités de l'aéroport de Liège pose question. Cette brève introduction poursuit un double objectif : d'une part, en réinscrivant l'aéroport dans son histoire, il s'agira de mieux cerner les grandes étapes de son développement ainsi que les raisons profondes qui ont présidé à sa création ; d'autre part, en mettant en lumière ses principaux noeuds, il s'agira de donner à voir et à comprendre la controverse actuelle relative à la croissance de l'aéroport. Sur cette base, nous proposerons alors l'une ou l'autre piste de réflexion en vue d'élargir le débat et d'ouvrir de nouvelles perspectives sur la question.

De la sidérurgie à la logistique

En une quinzaine d'années, ce qui était un petit aérodrome militaire, initialement construit par les Allemands sur les hauteurs de la ville de Liège pendant la 1^{re} Guerre Mondiale, est devenu un aéroport cargo de premier plan au niveau européen. Le changement s'amorce à la charnière des années 1980–1990, lorsque plusieurs événements transforment profondément la structure du secteur aérien. On peut noter, parmi eux, la séparation des entités de contrôle du trafic et de gestion des plateformes aéroportuaires. C'est aussi l'époque où prennent forme les institutions qui constituent aujourd'hui la Région Wallonne, et dans ce cadre la gestion des aéroports publics devient une compétence régionale, comme le secteur des transports et des travaux publics. Enfin, la Communauté Économique Européenne libéralise le secteur de l'aviation, sonnant la fin du monopole de la Sabena sur l'exploitation des lignes régulières à partir des aéroports belges. Au moment où l'activité sidérurgique wallonne est en grande difficulté, les autorités vont y voir une opportunité pour réorienter le développement économique.

Les autorités wallonnes vont alors décider de parier sur le développement et la croissance de ses aéroports, celui de Liège et celui de Charleroi. L'espoir est de créer un instrument économique capable d'offrir une réponse à la hauteur du déclin de l'industrie, et voilà la mission confiée à deux sociétés d'investissements justement créées dans ce but : Sambrinvest et Meusinvest. Dès 1989, on esquisse une stratégie de développement pour les deux aéroports : afin d'éviter leur mise en concurrence, les autorités misent sur la spécialisation. Tandis que l'aéroport de Charleroi, situé dans une zone fortement urbanisée, tâchera de développer le transport diurne de passagers, l'aéroport de Liège-Bierset sera dédié au transport de fret, 24h/24h. Installé sur un vaste plateau agricole, à proximité immédiate d'un nœud autoroutier européen de première importance, d'une ligne de chemin de fer et des voies de navigation, ce dernier dispose de surfaces potentielles considérables pour l'installation, sur place, d'entreprises dédiées au transport de marchandises.

Cette stratégie de reconversion économique fait l'unanimité politique. En 1990, les autorités régionales confient à Meusinvest (devenue aujourd'hui Noshag) la création de la Société de Développement et de

Promotion de l'Aéroport de Bierset (la SAB), qui deviendra en 2007 la société Liège-Airport, pour assurer la gestion, le développement et la promotion de l'aéroport.

Trente ans de développement d'un pôle majeur de la logistique européenne

En 1994, les premiers transports de passagers étaient inaugurés. Deux ans plus tard, les activités de fret démarraient, et l'année 1998 marque un tournant avec l'arrivée de TNT, acteur majeur du fret international, qui quitte Cologne pour Liège, dont l'installation confirme l'attractivité du pôle liégeois. Elle entraîne aussi les premiers vols de nuit, les contestations des riverains et les premières actions en justice – qui aboutiront presque 20 ans plus tard, en 2017, au dédommagement de 1750 familles, à hauteur de 70 millions d'euros.

En attendant, le développement de l'aéroport continue de fleurir et la Région Wallonne ménage la chèvre et le chou. En 2001, un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) est élaboré, définissant des mesures concrètes pour atténuer les impacts sonores. L'environnement de l'aéroport est divisé en quatre zones (A, B, C, et D) et des mesures spécifiques pour atténuer les nuisances sonores sont élaborées pour chacune d'entre elles. La même année, la Société Wallonne des Aéroports (SOWAER) S.A. voit le jour : elle prendra des parts dans les sociétés de gestion des aéroports wallons tous deux en plein essor, et sera désormais en charge de la gestion et du développement des zones foncières adjacentes. Elle est à la fois l'interlocuteur de la société civile et des sociétés commerciales, garante de l'environnement et fer de lance du développement des infrastructures d'activité.

En 2005, le nouveau terminal passager est construit, marquant une avancée significative. L'activité du hub s'élargit, notamment en développant le transport ferroviaire et routier à côté du transport aérien, et un parc immobilier, Airport City, devant offrir des bureaux pour permettre aux compagnies de développer sur place ces aspects de leur activité. En 2016, quand la société TNT est reprise par FedEx et déménage ses activités à Paris, on s'attache à une nouvelle perspective née un an plus tôt lors d'une visite d'Etat en Chine : l'installation à Liège du site européen de distribution de l'entreprise

chinoise multi-services Ali Baba, dont on espère que la réputation, par son poids économique, pourra conférer à l'aéroport de Liège une visibilité nouvelle. Un accord est signé et l'année 2021 voit l'installation effective du premier hangar, pour un projet qui doit construire une surface 120 000 m² d'entrepôt de stockage d'ici à 2025, et totaliser ensuite 21,7 ha – pour une quantité d'emplois non contraignante de minimum de 350 postes, selon le bail qui lie la société chinoise à l'aéroport de Liège. Le masterplan de développement de l'aéroport à l'horizon 2040 prévoit d'augmenter la surface bâtie de plus de 300 ha sur la réserve foncière gérée par la SOWAER. Ces ambitions, cependant, se heurtent à plusieurs contraintes relevant d'axes de développement durable soutenus en parallèle par les différents niveaux de pouvoir, incluant la Région elle-même – parmi lesquels l'arrêt de l'artificialisation des sols, la réduction des gaz à effet de serre, ou la relocalisation de l'activité industrielle.

Le tournant de l'économie durable

Quand les premiers vols civils ont décollé de Bierset en 1994, on fumait dans les avions, les téléphones étaient fixes et on avait sur soi son passeport pour traverser l'Europe des Douze. On ramenait une brique en souvenir du mur en allant visiter Berlin enfin réunie, c'était avant Internet, et bien avant Greta Thunberg. Le monde a bien changé : les enjeux écologiques ont défini un nouveau cadre de développement de l'humanité, les grands axes économiques ont été bouleversés. La Région Wallonne, elle, n'a pas encore réussi à se dépêtrer du marasme et fonctionne à flux tendu dans un écosystème que l'aéroport n'a pas suffi à faire décoller.

L'arrivée annoncée d'Ali Baba met en lumière les tensions nouvelles dans lesquelles s'inscrit le débat sur l'extension du hub logistique. Depuis les années 90, l'opposition au projet était concentrée de manière relativement locale, portée par une population de familles riveraines qui subissaient le bruit, la pollution, la violence de la dégradation du paysage et des expropriations. Avec le temps, il faut souligner que les mouvements de protestation ont débordé des frontières et recueilli le soutien d'universitaires spécialisés et de citoyens frontaliers des Pays-Bas et d'Allemagne. En 2023, des enjeux plus larges se sont invités dans la conversation : la valeur des terres est mise en

perspective avec un marché agroalimentaire mondial en tension, de nouvelles directions économiques ont été insufflées suite aux Accords de Paris, et la digitalisation généralisée des activités humaines ne permet plus de négliger l'aspect stratégique de la gestion des data.

Dans les médias, le débat est concentré sur deux camps. D'un côté, on trouve un discours qui prône le développement de l'aéroport en tant qu'acteur économique majeur et pourvoyeur d'emplois ; de l'autre côté de la barricade, ceux qui considèrent que le point de départ inéluctable d'une économie durable est la décarbonation se rassemblent aux côtés de riverains en position depuis presque trente ans. Les arguments sont d'une part la quantité d'emplois, de l'autre les nuisances sanitaires et environnementales.

Une enquête d'incidence environnementale a eu lieu entre mars et avril 2022, précédant le renouvellement du permis unique d'exploitation à Liège Airport, dont une première version est délivrée fin août 2022 – qui ne répond pas aux attentes de l'entreprise d'exploitation de l'aéroport, et pas assez aux revendications des comités citoyens. Liège Airport entame donc un recours contre ce permis, qui est légèrement révisé dans le sens d'une augmentation du nombre de vols autorisés et d'une absence de réglementation des nuisances sonores en janvier 2023. Un nouveau recours est déposé par le groupe citoyen Comité Liège Air Propre.

Le discours dans l'espace public se cristallise ainsi autour d'une controverse opposant la quantité d'emploi à qualité de vie. À moins d'un an des élections, le message politique est pour le moins ambivalent, et il faut dire que la Région Wallonne se trouve empêtrée dans ses contradictions : ses immenses difficultés financières rendent toute manœuvre inconfortable dans ce dossier où un investissement public considérable a été déjà concédé au développement de l'aéroport de Liège, dans lequel les pouvoirs publics gardent une participation majoritaire. Comment faire cohabiter ce projet avec les politiques publiques de relocalisation industrielle, de développement durable et d'agriculture verte portée par les pouvoirs publics à tous les niveaux ? Un projet stratégique durable et qualitatif, qui intègre le bilan économique et environnemental de l'aéroport de Liège au développement du bassin liégeois et au contexte régional de manière cohérente, reste à constituer en tenant compte d'une équation à plusieurs paramètres, selon une formule répondant aux enjeux actuels.

Points de vue

① Un pont entre deux mondes

Par beau temps, on peut du bout du pont embrasser la vallée et porter le regard jusque Seraing. Vous observerez, de l'autre côté, un réel premier contraste entre un bout de verdure et l'entrepôt de FEDEX qui domine le paysage. La rue de Fexhe – de triste mémoire, la Stèle surplombe ici l'autoroute dit A15 ou E42. Cet itinéraire européen, qui s'étend de Dunkerque aux portes de la Bavière, relie Liège à Lille en passant par Namur et Charleroi : c'est dans cette direction, vers l'Ouest, que s'écoule 60 % du trafic lié à l'aéroport.

La notion d'activité logistique, quand on parle d'économie, peut paraître moins concrète que celle d'activité industrielle – qui permet de visualiser une bonne vieille usine avec ses fumées, ses machines monumentales et ses monceaux de matière. Dans un contexte de production mondialisée, les entreprises tendent à décentraliser leurs différentes fonctions pour tirer parti des caractéristiques de diverses régions du monde (par exemple la fabrication, la gestion administrative, le marketing, qui peuvent être implantés en fonction du coût de la main-d'œuvre, de la disponibilité de compétences spécifiques, ou d'une meilleure adaptation aux préférences du marché local).

La logistique joue un rôle important dans ce modèle globalisé de l'entreprise, qui cherche à optimiser les chaînes d'approvisionnement. Cela implique une coordination efficace de plusieurs modes de transport, des systèmes de stockages, des centres de distribution : tous ces services sont rassemblés au sein d'un carrefour

logistique comme l'aéroport de Liège. Il faut ajouter à cette activité centrale les flux entrants et sortants de marchandises, qui se font en majeure partie par camion – et aussi un flux de plusieurs milliers de travailleurs et de travailleuses, dont la plupart utilisent leur voiture individuelle pour se rendre au boulot et en revenir.

Cet arrêt nous donne l'occasion de considérer l'intensité du trafic autoroutier : nous pouvons y constater les nuisances sonore émises par la circulation, et distinguer, si on tend l'oreille de façon attentive, le bruit des semi-remorques de celui des voitures. Dans un projet global considérant le développement de l'aéroport, cette question du trafic et des accès est extrêmement importante : le coût (entretien, pollution...) en est considérable et il est supporté par les pouvoirs publics. En conséquence, il a intérêt à être sérieusement budgétisé. Le bureau d'études Startec, dans une étude d'incidence environnementale de 2022, évoque au regard du Business plan de développement de l'aéroport à l'horizon 2040 une augmentation de 29 000 véhicules légers (voiture 5 portes) et de 6 000 poids lourds (+ 3,5T) en plus chaque jour.

Prenons une petite pause après cette longue marche d'une demi-piste, laquelle mesure en tout 3,6 km de long. Nous avons pu relever un nombre important d'acteurs de la première ligne du fret aérien, expression qui désigne les marchandises devant être transportées sans délai – comme par exemple les biens périssables ; vous avez peut-être noté la Horse Inn – Liège Airport est en effet spécialisé dans le transport d'animaux vivants.

Un hub logistique est un espace industriel qui fabrique un paysage de vie et de travail radicalement différent, étalé sur des centaines d'hectares. Les déplacements sur le site sont souvent motorisés, et les travailleurs et les travailleuses y sont dispersés à la fois dans l'espace et au niveau de leurs attributions, attachés à des firmes différentes. La structuration sur le territoire de l'usine des siècles derniers, entourée d'une agglomération industrielle, constituait physiquement une communauté – d'hommes et de femmes – ouvriers, employés, cadres, et habitants. Les individus sont ici engagé-es dans des structures de travail où les rapports sociaux (entre travailleurs, entre travailleurs et employeurs), le rapport au travail, le rapport à l'environnement, sont radicalement transformés.

Le modèle de travail de l'entreprise globale est, comme son modèle commercial, éclaté et construit en un réseau de pôles. Notons par ailleurs que si le commerce électronique est emblématique des multinationales de l'ère contemporaine, tout l'e-commerce n'est pas international – on peut très bien effectuer des transactions en ligne dans le cadre d'un commerce local et durable, comme on peut consommer des biens mondialisés de basse qualité en faisant son shopping dans le cœur historique.

Nous voici face à une première partie de 33 hectares, comprise dans le futur développement économique de l'aéroport et dont le financement avoisine les 10 millions d'euros, pris en charge par le gouvernement wallon à hauteur de 85 %. Auparavant, des maisons et de la verdure remplissaient le paysage : ici se trouvait le village de Fontaine, dont les prés et les habitations ont en grande partie déjà disparu, et dont les habitants qui restent conseillent aux visiteurs de porter des bottes.

Nous sommes peut-être passé-es sous un avion au train d'atterrir – ou de décoller, selon le sens du vent. Nous voici dans ce qu'il reste encore du village de Fontaine, en bordure directe de la zone aéroportuaire.

La proximité avec la piste et le trafic ininterrompu des poids lourds démontrent ici toute leur capacité de nuisance : parmi la communauté villageoise, ceux qui ne sont pas expropriés sont condamnés à vivre dans un environnement hostile. Dans cette zone, les actions des plans PEB et PDLT révèlent toute leur importance pour les habitants.

Le village de Fontaine est majoritairement destiné à être absorbé dans le développement de l'aéroport en 2040, comme d'autres hameaux. L'expression de « plateau agricole » évoque un paysage rural peu peuplé, ce qui a d'ailleurs motivé le choix de Liège pour du transport de fret nocturne : pourtant, l'aéroport ne se construit pas sur un terrain vierge, mais sur des villages, avec des maisons – de l'ancienne ferme à la villa 4 façades, des prés, des champs, et des espaces naturels, mais aussi des petites et moyennes entreprises, des terrains sportifs, des lieux culturels, etc. La future extension de l'aéroport implique la destruction de ces espaces, de ces emplois, de ces lieux de vie familiale. La siroperie Delvaux active depuis 1887 dans le village témoigne par exemple d'une forme de consommation plus adéquate avec l'environnement, pérenne, et en expansion également – à son échelle. Dans notre équation globale, ces éléments du paysage doivent entrer en ligne de compte, avec leur dimension économique, patrimoniale et culturelle.

④ De la meilleure façon d'utiliser la ressource foncière

Si vous regardez sur le dessus de la butte, vous apercevrez des vignes ainsi que des champs destinés à l'agriculture. La suite de notre parcours, par contre, aborde le début de la zone cargo nord de l'aéroport. Celle-ci devrait largement s'étendre, selon le plan de développement à 2040 proposé par Liège Airport et la SOWAER. L'attribution de 217 000 mètres carrés à des fins de stockage, dans le cas d'Ali Baba, a mis en lumière le problème de l'artificialisation des sols et le besoin de préservation de ressources foncières vitales.

Le plateau hesbignon, comme la plaine belge de manière plus large, sont reconnus pour la qualité exceptionnelle des terres (du moins, quand elles n'ont pas été lessivées par l'agriculture intensive. Dans notre pays hyper industrialisé, les enjeux liés à la sécurité alimentaire reprennent toute leur importance en période de crise – politique, climatique, économique.

Le maintien d'une production alimentaire durable permettant de répondre aux besoins locaux implique de limiter de manière drastique toute nouvelle artificialisation des surfaces et de concentrer le bâti, entout premier lieu, sur des terres réhabilitées. Alors que le prix de l'hectare agricole explose et que l'accès à la terre est un enjeu crucial pour ceux et celles qui veulent se lancer dans une activité de production agricole, l'affectation à des fins industrielles semble appartenir à une vision politique clairement obsolète.

⑤ Le mur du son

Nous longeons, une fois revenu-es sur l'axe central qui mène vers la zone cargo nord, un mur anti-bruit.

Concernant les nuisances sonores, la SOWAER expose deux plans au bruit, dont un à moyen terme (PEB) et l'autre à long terme (PDLT). Le Plan d'Exposition au Bruit, composé de 4 zones (A',B',C',D'), est révisé tous les 3 ans: il détermine les mesures d'indemnisation et de soutien aux citoyens, tels que l'acquisition d'un bien en zone A' et B' ainsi que de l'insonorisation sur les quatre zones. Le Plan de Développement à Long Terme limite le développement maximal de l'aéroport. Pour ce faire, des dispositions préventives concernant l'aménagement du territoire sont prises. Les futures constructions d'habitation proposées en zones B, C ou D sont soumises à un règlement d'urbanisme qui impose de prévoir une insonorisation. De plus, le PDLT fixe des niveaux de bruit maximum que les avions ne doiventpas dépasser.

Si la justice a récemment condamné la Région Wallonne au regard des nuisances sonores subies par les riverains, le problème reste une revendication majeure. L'aéroport de Liège présente à cet égard une particularité: il n'impose pas les mêmes restrictions de bruit que d'autres aéroports, et en fait même un argument commercial. Cela permet à certaines entreprises d'utiliser des flottes d'avions anciennes et bruyantes en vol de nuit, ce qu'elles ne pourraient pas faire ailleurs.

Après avoir traversé la zone cargo-nord, nous voici face aux bâtiments de Cainiao, qui est le hub européen de la filière logistique d'Alibaba. Ce géant chinois du commerce en ligne intègre sous une même enseigne plusieurs services analogues à ceux proposés par Amazon, Facebook, Microsoft, FedEx, Netflix, Youtube, Google et Paypal réunis. C'est lors d'un voyage officiel en 2015 que le gouvernement belge évoque avec Jack Ma, fondateur de l'entreprise, l'accueil du site européen de stockage et de distribution, sur le site privilégié de Liège, dont la position centrale permet de garantir l'approvisionnement en moins de 72h de tout consommateur européen.

Outre les problématiques de l'hyperconsommation longue distance de basse qualité, ou de l'artificialisation des sols, deux aspects sont saillants quand on observe le cas d'Ali Baba à Liège : la sécurité de l'information, et la question du contrôle douanier.

Premièrement, l'utilisation des services Cloud d'Alibaba suscite des interrogations sur la confidentialité et la sécurité des données, étant donné la nature des accords entre Alibaba et le gouvernement chinois. La protection d'informations sensibles et stratégiques des services aéroportuaires, des services publics, et des autres entreprises contraintes d'utiliser les services Cloud d'Alibaba est un sujet préoccupant qui risque de porter préjudice à la réputation de l'aéroport.

L'aspect douanier est plus cocasse : il apparaît qu'en proposant d'accueillir le hub européen de la plus grande entreprise de commerce en ligne chinoise, les autorités wallonnes ont négligé de considérer l'ampleur des services de douane nécessaires à l'agrément des marchandises sur le territoire. Plusieurs mouvements de grève des travailleur-euses des services douaniers ont tenté d'alerter sur le caractère massif des trafics illicites dont l'aéroport de Liège est désormais le point d'entrée.

La rue Velroux vient de vous amener vers le centre de Bierset. Si jamais la route principale qui aboutit à la zone cargo nord venait à être en travaux, la rue Velroux et le village absorberaient le trafic dévié. Les habitants seraient donc impactés par les nuisances sonores. On est au lieu d'aboutissement de la route principale qui aboutit à la zone cargo et à quelques pas du futur railport de Carex, pour Cargo Rail Express, prévu sur le site de Cubber.

⑧ & ⑨
mémoires de
la base aérienne

La Caserne de Cubber, et le Fort de Hollogne à l'architecture remarquable, sont des vestiges remarquables de l'ère militaire du site. Le musée "The White Bison" évoque la période où l'Otan utilisait le terrain comme base aérienne. Le site appartenant à l'armée de l'air belge fut jusqu'en 2010 utilisé conjointement avec l'aviation civile.

Pistes

Débat organisé par *** entre
Laurent Jossart et Cédric
Leterme

→ Grand débat entre
Laurent Jossart, directeur
général de Liège Airport, et
Cédric Leterme de Stop Alibaba
→ Vidéo Dailymotion

Présentation de Laurent Jossart
à Eurocontrol

<https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2023-01/eurocontrol-stakeholder-forum-noise-laurent-jossart-presentation.pdf>

« Le béton s'écoule, l'argent
coule, Liège s'écroule »,
Médor n° 29, hiver 2022-2023 :

<https://medor.coop/magazines/medor-n29-hiver-2022-2023/2040-le-beton-secoule-largent-coule-liege-secoule-mobilite-bierset-climat-aeroport-avion-camion-livraison-bruit-pollution-sante-environnement-agriculture/?full=1#continuer-a-lire>

Combien d'emplois à l'aéroport
de Liège ?

https://www.news.uliege.be/cms/c_12831952/fr/le-segefa-denombre-9000-emplois-lies-a-liege-airport

Étude globale de mobilité liée
au développement de l'aéroport
de Liège

https://mobilite.wallonie.be/files/PUM-LIEGE/220907_Etude-globale-mobilite%20C3%A9-LA_rapport-final.pdf

Le redéploiement économique
de la Wallonie face à la diversité
de ses territoires

<https://www.cairn.info/revue-courrier-hebdomadaire-du-crisp-2019-37-page-5.htm>

Lohest, François, et David Aubin.
« Les impacts de la libéralisation
et de la régionalisation sur
le paysage aéroportuaire belge :

*la success story wallonne à
l'épreuve des faits* »[sic], Flux,
vol. 95, no. 1, 2014, pp. 30-40.
<https://www.cairn.info/revue-flux1-2014-1-page-30.htm?contenu=article>

Histoire de Liège airport
par Liège Airport :

https://www.liegeairport.com/corporate/wp/wp-content/uploads/sites/5/2016/10/Lie%CC%80geAirport_brochure_20ans-BD.pdf

Charger un avion cargo :
pas si simple

https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/107288/1/sil_2011%20Special%20shipment.pdf

Nombre d'emplois AliBaba

<https://www.lalibre.be/economie/entreprises-startup/2023/07/06/a-liege-airport-les-emplois-dalibaba-sont-moins-garantis-que-prevu-W3G266ZNXFDIRAYMCQLKZ6SUOQ/>

Rapports de force pour un
territoire : l'implantation
d'Alibaba à Liège. Bruno Lefèvre,
Louis Wiat

<https://www.cairn.info/revue-quaderni-2023-1-page-105.htm>

Les promenades de Jane qu'est-ce que c'est?

Jane Jacobs (1916–2006) était
une journaliste, auteure et militante
renommée dont les idées ont pavé
la voie à des villes plus humaines
en Amérique du Nord et dans le
monde, à commencer par son
ouvrage iconique «*Death and Life
of Great American Cities*» (1961).
Ces idées ont laissé une empreinte
durable sur la planification urbaine
et ont influencé des générations
d'urbanistes, d'architectes et
de décideurs jusqu'à aujourd'hui.

Le travail de Jane Jacobs était une réaction contre les tendances dominantes de l'urbanisme au milieu du 20^e siècle, caractérisées par la démolition de quartiers anciens au profit de la construction d'axes autoroutiers et de complexes de logements en hauteur. Toute sa vie, Jacobs a défendu en la valeur des quartiers existants, l'importance de la vitalité des rues animées et de la diversité sociale. Pour cette icône des luttes urbaines, les quartiers devaient être conçus pour les gens, en mettant l'accent sur les interactions sociales et la convivialité plutôt que sur les besoins des voitures et des promoteurs immobiliers.

Son ouvrage majeur, «*Death and Life of Great American Cities*», a exposé sa vision de l'urbanisme. Sans formation particulière, l'autrice y insiste, sur bases d'observations, sur l'importance des trottoirs animés, des petits commerces de proximité, de la mixité des fonctions (logements, commerces, bureaux) et de la densité urbaine. Cette attitude contrastait entièrement avec celle des experts de l'époque, largement inspirés par le modernisme des CIAM, qui défendaient alors la répartition du territoire en zones monofonctionnelles reliées entre elles par des axes automobiles et entrecoupés de vastes espaces libres. Jacobs a également souligné l'importance du contrôle sociale en consacrant l'expression du «*eyes on the street*» (les yeux sur la rue). Dans cette vision, une rue sûre est un espace où les habitants participent activement à la vie de la rue et contribuent naturellement à la sécurité et à la cohésion sociale du lieu par leur présence et les regards qu'ils osent sur la rue, en opposition au modèle des banlieues américaines aux rues désertées au profit des voitures.

L'influence de Jane Jacobs s'est fait ressentir dans de nombreuses villes du monde entier, à commencer par les deux métropoles dans lesquelles elle a vécu: New York et Toronto. Elle y a contribué à inspirer et développer le mouvement du *New Urbanism*, qui prône des environnements urbains plus durables, centrés sur les piétons et favorables aux communautés locales. Ses idées ont également eu un impact significatif sur la planification urbaine contemporaine, en mettant l'accent sur la revitalisation des quartiers anciens, la préservation du patrimoine bâti, la création d'espaces publics conviviaux et la promotion de la mobilité à pied et à vélo.

Les *Jane's Walk*, ou *Promenades de Jane*, ont été créées en 2007 en l'honneur de cette activiste urbaine et de ses idées. Ces promenades-conversations de

quartier ont d'abord eu lieu le premier week-end de mai à Toronto, pour coïncider avec l'anniversaire de Jane Jacobs, avant de s'étendre dans plus de 225 villes dans le monde, à différents moments de l'année. Ces promenades sont généralement gratuites et animées par des bénévoles, des personnes qui s'intéressent aux quartiers dans lesquels elles vivent. Elles offrent ainsi, suivant les cas, un regard local sur l'architecture, le patrimoine, l'histoire sociale du quartier mais aussi et surtout les enjeux liés à l'urbanisme qui touchent les habitants. Elles répondent à 7 critères centraux:

1. Elles sont menées sur base volontaire
2. Elles sont inspirées par le monde qui nous entoure
3. Elles se déroulent de toutes les manières qui font sens localement
4. Elles créent une opportunité pour entendre différentes voix
5. Elles encouragent l'engagement critique avec les idées de Jane Jacobs
6. Elles reconnaissent que les villes sont des écosystèmes vivants avec un passé, un présent et un futur

En tant qu'association de débats urbains, urbAgora est depuis longtemps ancrée dans les idéaux de Jane Jacobs. Nous souhaitons ici lui rendre honneur à notre tour en apportant les *Promenades de Jane* à Liège sous la forme de cahiers pédagogiques accessibles à toutes et tous. Ces itinéraires sont inspirés par des initiatives et des luttes locales et développés en partenariat avec des acteurs de terrain et serviront, nous l'espérons, à poursuivre l'essentielle mise en discussion du territoire et de sa fabrique au nom de ses habitants, à Liège et ailleurs, comme Jane Jacobs l'a fait toute sa vie en Amérique du Nord.

Plus d'informations: <https://janeswalk.org/>

