



L'historique du projet : 1961-1985

Phase 1 - **la période euphorique** : les autorités locales proposent un réaménagement profond de la Place Saint-Lambert sur le modèle de la dalle multi-modale au centre ville.

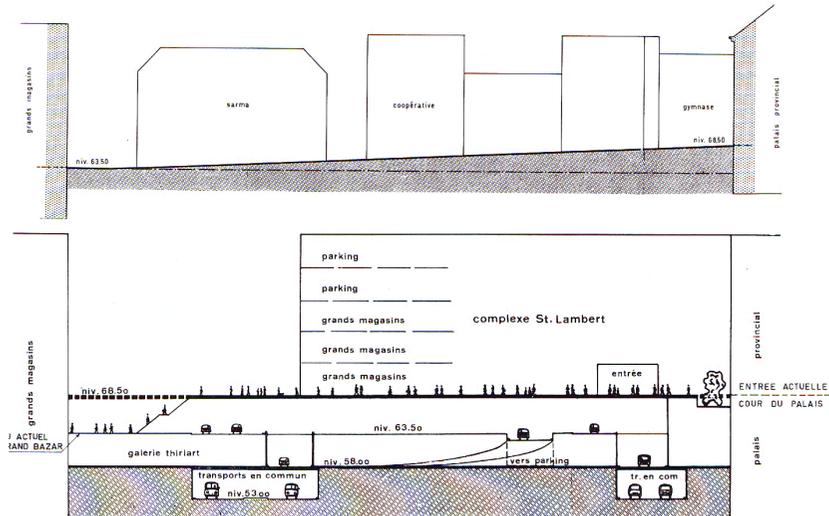
1961 : implication des autorités locales dans la transformation de la place

1964 : première présentations informelles

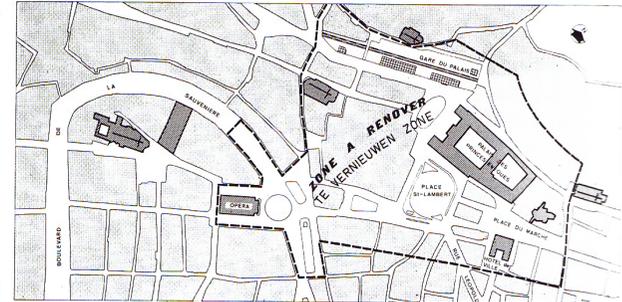
1968 : manifeste de 19 notables contre le projet proposé

1968 : le PPA est approuvé par les autorités locales

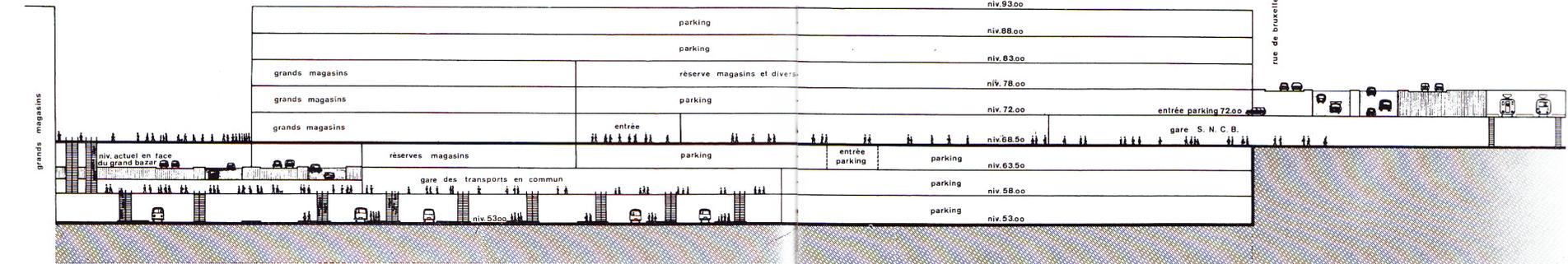
1969 : le PPA est rejeté par l'Etat Central



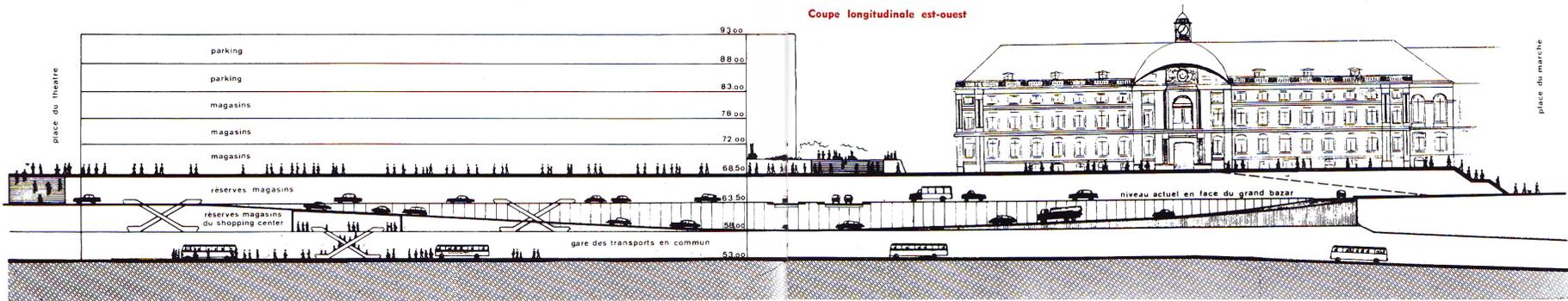
Coupe transversale nord-sud dans l'axe de la place Saint-Lambert : état actuel.



Coupe transversale nord-sud dans l'axe de la place Saint-Lambert dans le projet du Groupe « L'Equerre ».



Coupe transversale nord-sud



Coupe longitudinale est-ouest

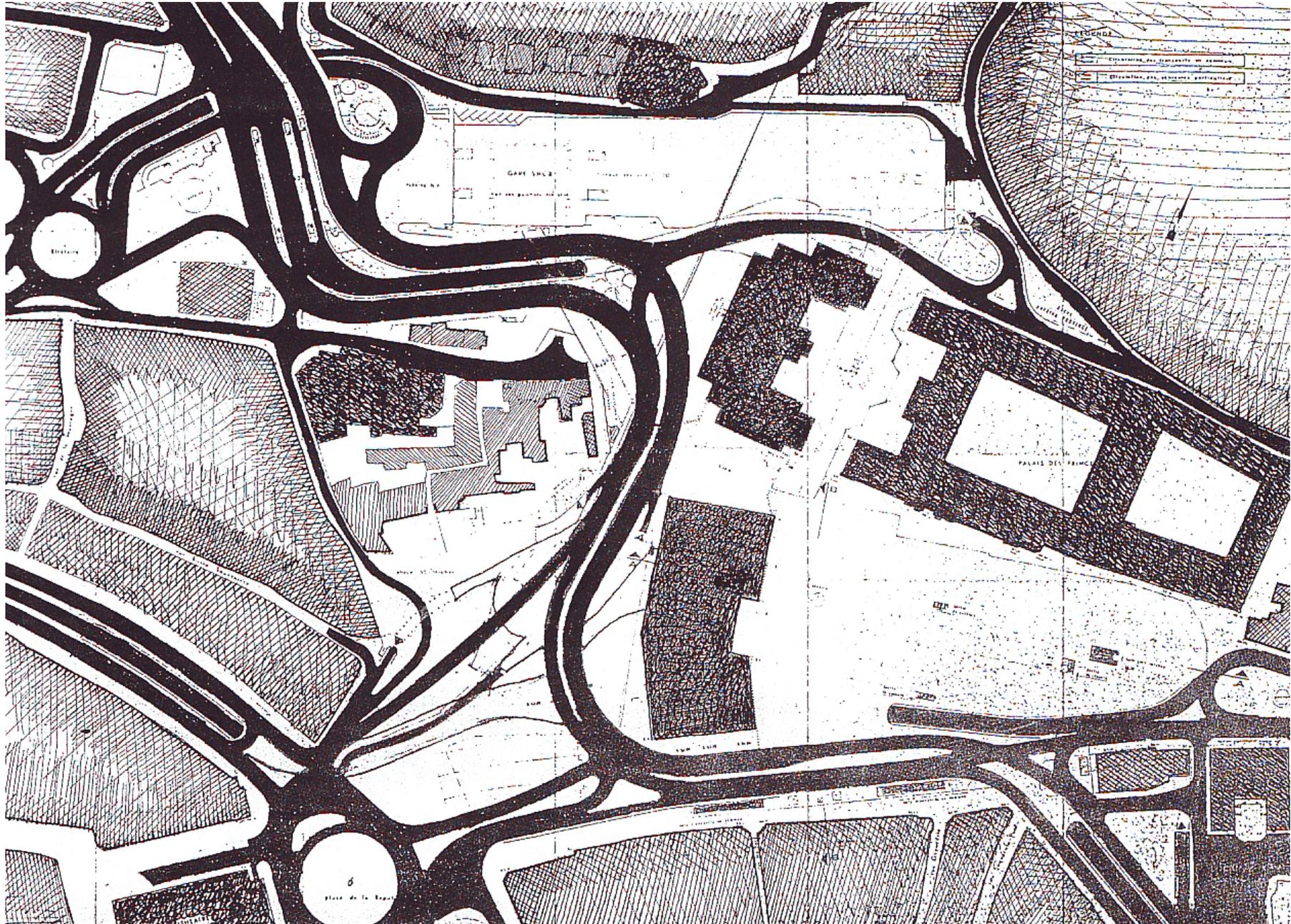
L'historique du projet : 1961-1985

Phase 2 - **l'épreuve de force** : le projet de transformation de la place est repris en main par l'Etat Central et est piloté par le ministère des communications.

1974 : premières destructions

1974 : les autorités locales sont "informées" du projet

1976 : première phase de travaux souterrains



L'historique du projet : 1961-1985

Phase 3 - **la période chaotique** : le réseau d'acteurs mis en place pour soutenir le projet s'effiloche petit à petit

1979 : décès de Jean Lejeune

1981 : décentralisation des compétences d'aménagement du territoire

1982 : huit projets alternatifs sont proposés dans la presse

1983 : modification de la majorité communale

1984 : les autorités régionales prennent position contre le projet

Le nouveau projet urbain : 1985-

Consensus local autour de trois grands principes :

1- Le tissu urbain sera organisé autour de places distinctes, reliées entre elles, mais ayant chacune leur caractère propre.

2- La circulation automobile et des bus doit être ramenée en aérien. Les conflits d'usage dans l'espace public font partie intégrante de la ville.

3- Le projet urbain progressera depuis le centre vers les quartiers avoisinants afin de relier ceux-ci entre eux et au centre.



Le pilotage politique du nouveau projet urbain

L'ensemble des partis (majorité et opposition confondue) souscrit à ces principes généraux.

Le projet de la Place Saint-Lambert ne doit plus être sujet de controverses politiques

Un comité de suivi est mis en place pour assurer la mise en oeuvre de ces objectifs à travers un schéma directeur qui devra nécessairement être évolutif

L'atelier AST (Claude Strebelle) est chargé de la maîtrise d'oeuvre de ce schéma, tout au long de la durée du projet.

La définition politique du projet urbain

Le pilotage politique définit une vision d'ensemble et les principales intentions sous-jacentes au projet.

1- Ce domaine est traditionnellement l'apanage des différents acteurs politiques, quel que soit leur niveau de compétence.

2- Il peut également résulter de demandes plus ou moins clairement exprimées par la population.

Le pilotage politique du nouveau projet urbain

1985 : Les autorités communales reprennent la main sur le projet d'aménagement de la place

1989 : Décentralisation des compétences en matière de transport et d'infrastructures publiques (création du MET et de la SRWT)

1993 : majorité et opposition s'affrontent par rapport au fait de sortir la place du périmètre protégé de la ville de Liège

1995 : le nouveau bourgmestre reprend le pilotage du projet au détriment de l'échevin de l'urbanisme

Le montage juridique du projet urbain

Le montage juridique consiste en la mise en place du cadre légal qui entoure le projet urbain.

- 1- Contraintes sur l'espace de solutions possibles en limitant les types de construction et les transformations de l'espace public.
- 2- Type de procédures nécessaires à l'obtention des permis, les acteurs qui interviennent dans la décision, la nécessité de consulter la population etc.
- 3- Transformations du milieu physique (permis d'urbanisme) & modifications des activités liées au site (permis d'exploiter).

Le montage juridique du nouveau projet urbain

1992-93 : Permis de bâtir "Justice". Annulation par le Conseil d'Etat.

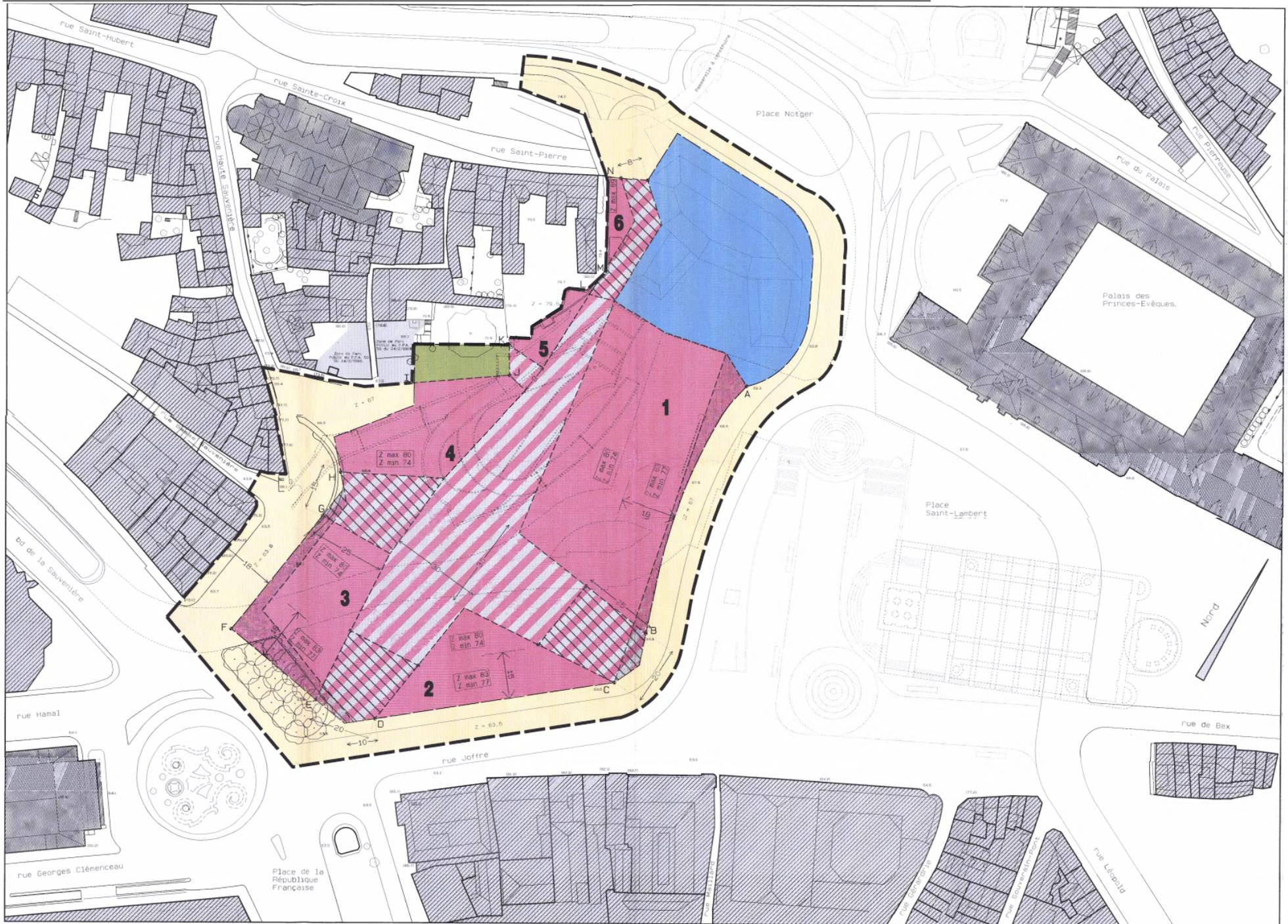
1993-94 : Retrait du périmètre protégé + plan d'alignement. Recours au Conseil d'Etat rejetés.

1994 : Permis de bâtir "Justice" accordés. Recours au Conseil d'Etat rejetés.

1994 : Permis de bâtir stationnements souterrains. Recours au Conseil d'Etat rejetés.

1997- PPA Saint-Michel et permis de bâtir CODIC. Recours au Conseil d'Etat rejetés.

La Place Saint-Lambert à Liège



Le montage opérationnel du projet urbain

La définition opérationnelle consiste en l'identification des moyens à mettre en oeuvre pour atteindre ces objectifs.

- 1- Des activités (interventions physiques par exemple) que nécessite la production du projet urbain
- 2- Des acteurs qui prendront en charge leur réalisation ou leur maintenance
- 3- Des modalités d'engagement dans le processus (types de contrat, mode de recrutement ou de sélection, distribution des responsabilités etc.).

Le montage opérationnel du nouveau projet urbain

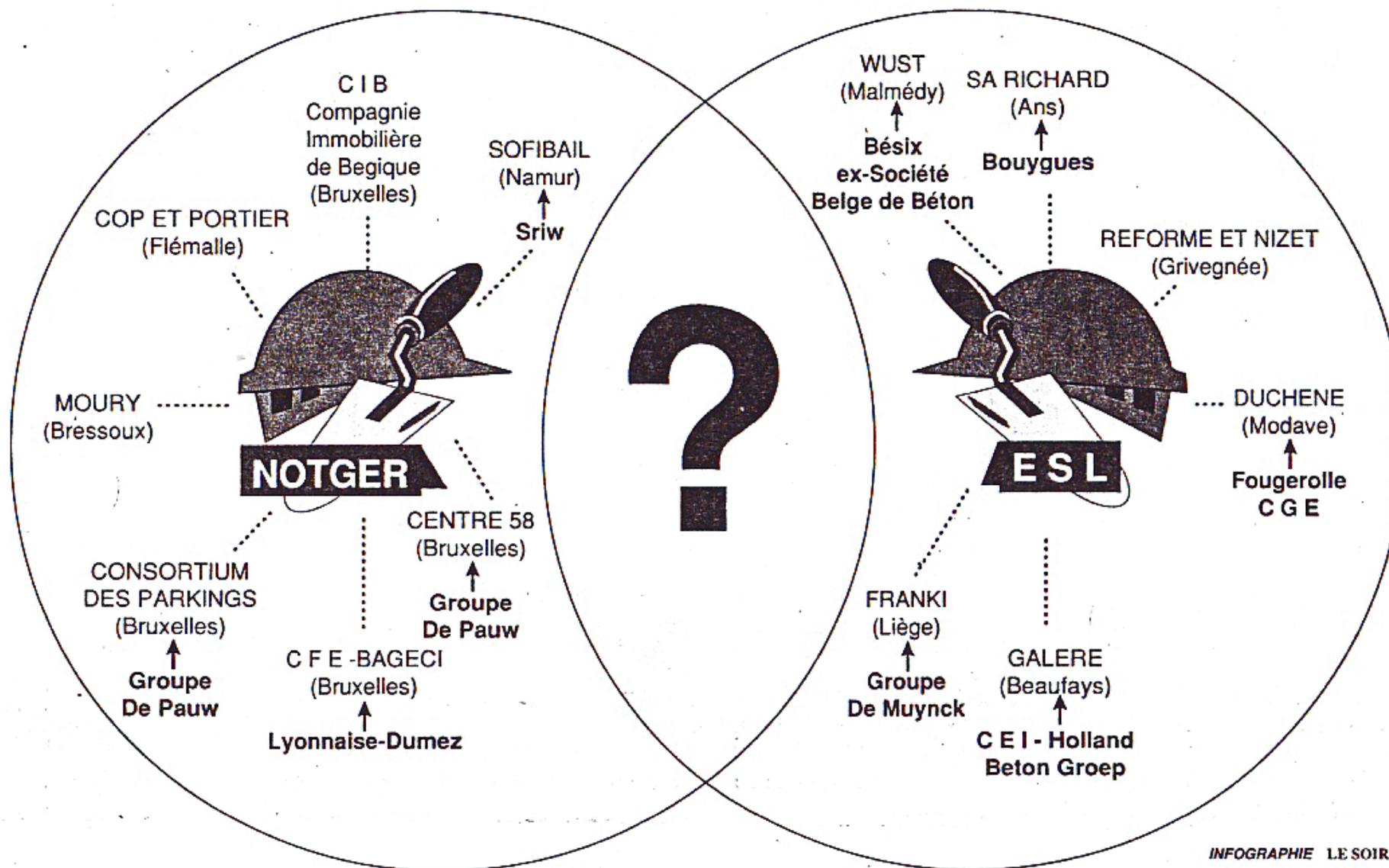
1984-85 : Premier schéma directeur. 18 quais de bus, disposition en U, administration provinciale

1985-88 : Etude de faisabilité : réduction des quais de bus, réorganisation formelle du projet.

1988-91 : Nouveau schéma directeur : retrait des autorités provinciales, premier marché pour les deux îlots qui bordent la place + stationnement (échec)

1991-94 : Nouveau schéma directeur. Décomposition de la gare des bus en trois pôles. Projet d'archéo-forum. Réduction du nombre de places de stationnement (1200 à 600 places)

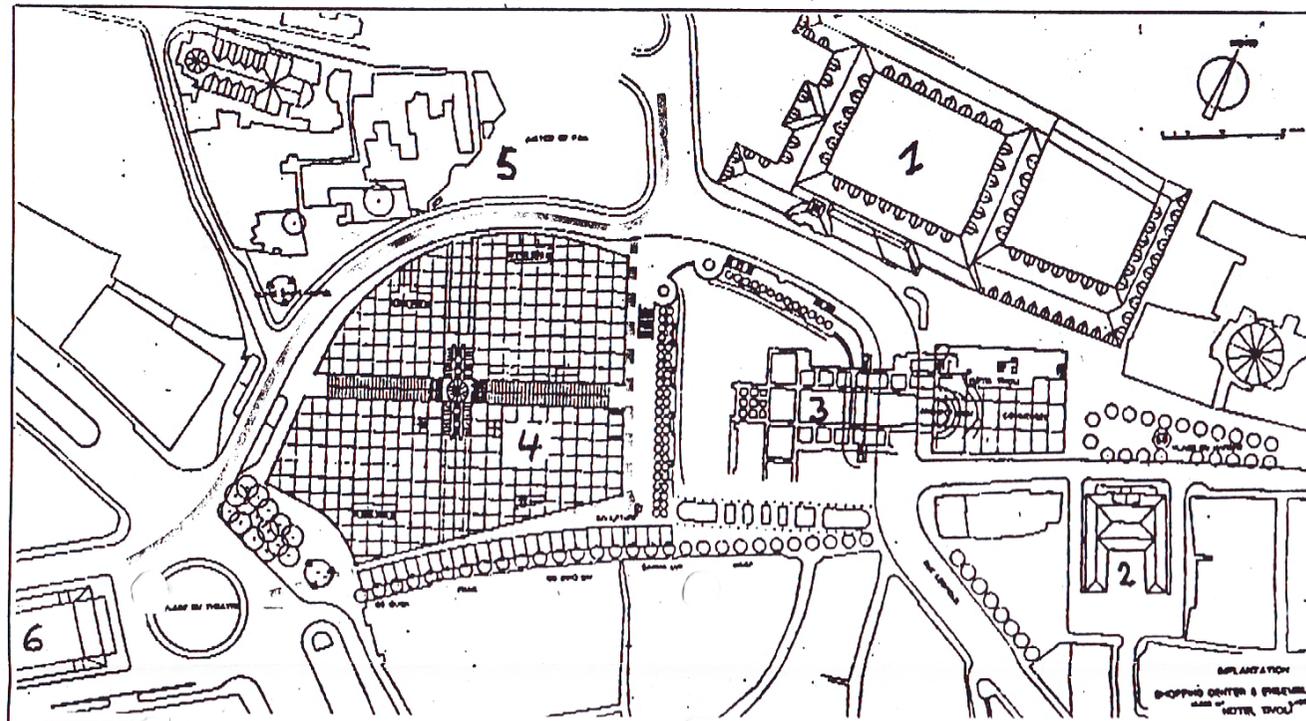
Le montage opérationnel du nouveau projet urbain



INFOGRAPHIE LE SOIR

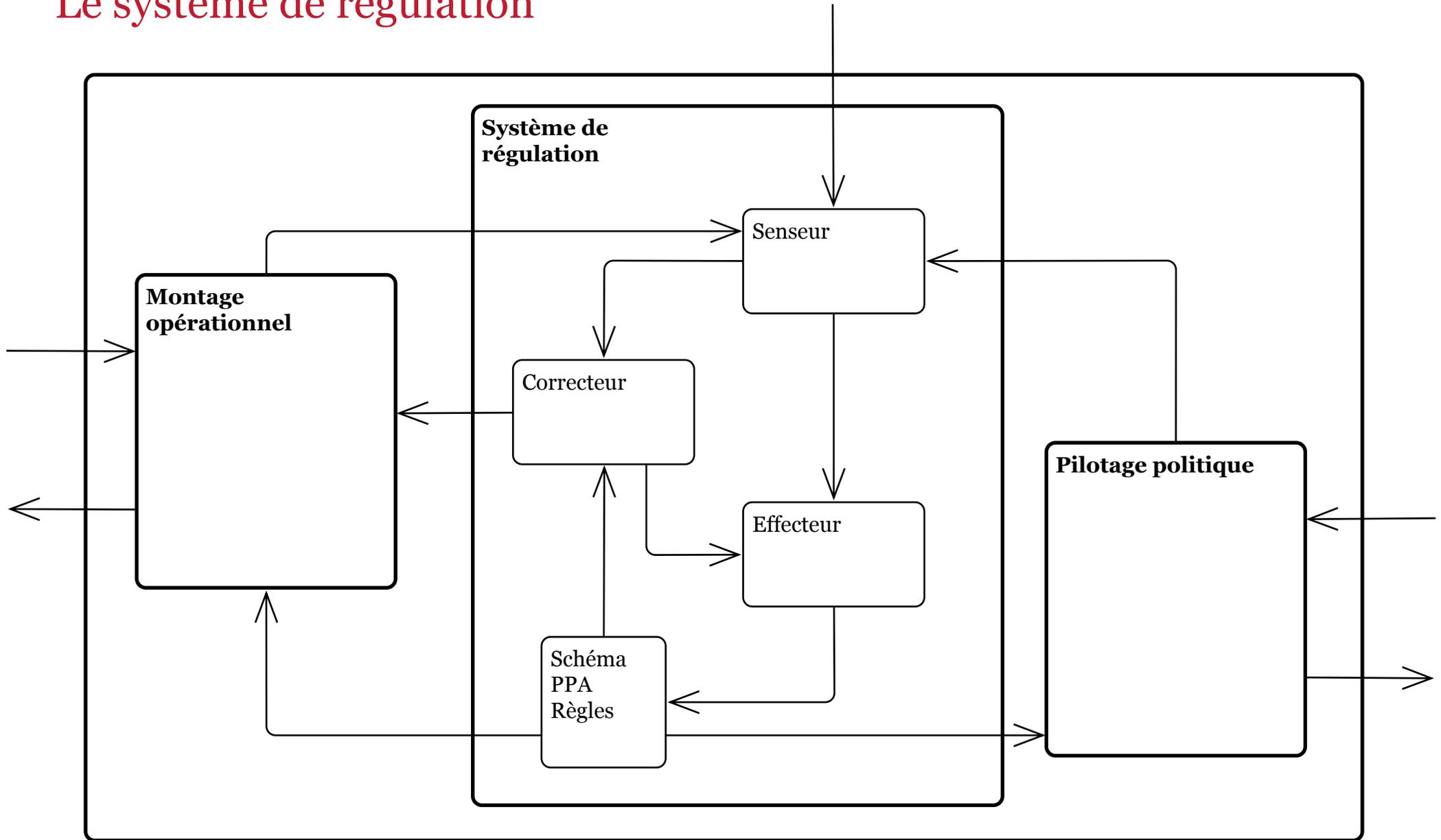
Le dialogue est amorcé place Saint-Lambert

« Et si on modifiait quand même ce schéma directeur ? »,
demande le groupe « Notger ». On va négocier



Voici, en ex... usivité, le plan de la place Saint-Lambert, version ... groupe Notger-Espace Saint-Lambert ». 1. Le Palais de Justice; 2. L'hôtel de ville; 3. L'archéosite, des commerces et un hôtel; 4. La promotion privée; 5. Les bâtiments « Justice »; 6. Le Théâtre royal. En ligne rouge continue, la route litigieuse. Alors que le projet « Notger » prévoit le contournement de la place par le haut, le schéma directeur exigeait la traversée de la place (en traits rouges pointillés). « Mais pourquoi couper cette belle place en deux ? », demandent le groupe Notger et, avec lui, le promoteur hollandais.

Le système de régulation



Régulation entre promoteur et cadre juridique

Valider les options prises dans le projet de construction par rapport aux normes et règlements en vigueur (en particulier le PPA).

Régulation progressive plutôt que ponctuelle

Comité consultatif, rassemblant le coordinateur du projet urbain, un représentant de l'administration de l'urbanisme de la ville, le promoteur, ses architectes, le fonctionnaire délégué de la Région Wallonne..

Ce comité se réunira une fois par mois afin de guider les auteurs de projet et minimiser le risque de blocage du dossier lors de l'introduction des demandes de permis de bâtir définitives

Régulation entre promoteur et son environnement

Assure la viabilité du projet de construction urbaine, tant du point de vue économique, que fonctionnel ou technique.

Toute modification intervenant dans le projet de construction urbaine, et résultant de l'action du système de régulation morphologique, devra être confrontée aux exigences de son environnement.

Cette deuxième boucle de régulation se met en place bien avant la première. Elle est également plus lourde et plus "exigeante".

Les architectes devront présenter l'état d'avancement de leur dossier chaque semaine à un comité de suivi technique rassemblant, outre les architectes, un représentant du promoteur, un ingénieur, et deux quantity surveyors.

Régulation entre cadre politique et juridique

Apprentissage de la régulation, à travers une spécification progressive des intentions du projet urbain.

Evolution progressive du schéma directeur en fonction des attentes du système de définition et du système opérationnel (14 ème version en 1993)

Le promoteur privé exige l'adoption d'un PPA dans l'acte d'achat du terrain.

Elaboration du PPA en parallèle et en coordination avec le projet de promotion privée.

"Le PPA est la traduction administrative des accords passés entre le promoteur et la ville de Liège" (M. Ote, directeur de l'urbanisme de Liège)

Régulation du projet urbain

Différents niveaux de régulation entrent en jeu et se télescopent.

La manière dont fonctionne la règle en urbanisme peut être assez contre-intuitive...

Les exigences de flexibilité et de prédictibilité ont tendance à s'entrechoquer.

Certaines fonctions du système sont assez mal documentées.