

UNE ESPLANADE À LIÈGE

Euro Liège TGV, le maître d'œuvre des nouvelles installations ferroviaires des Guillemins, prévoit la fin des travaux de la gare dessinée par Santiago Calatrava en 2008. Pour mettre en valeur cet ouvrage, la Ville de Liège a, voici quatre ans, commandé une étude d'aménagement de l'espace public à l'association Dethier^A, Agence Ter et Ney & Partners. Le Collège des Bourgmestres et Echevins a approuvé ses résultats en février dernier.

Suivant les orientations préconisées par le schéma directeur du quartier établi par Claude Strebelle –créer une nouvelle place, préserver la mixité fonctionnelle, réorganiser les circulations, réaffecter les zones de friche–, le projet s'articule en deux séquences : un large espace ouvert devant la gare puis une esplanade longue de 560 mètres, allant jusqu'au fleuve.



L' Esplanade des Guillemins. © Dethier & Associés - l'Agence Ter - La société Partenaires Développement - Ney et Partners - Atelier 4D.

Le calcul des gabarits des nouvelles constructions participe de la même logique. Deux échelles sont prévues. La première correspond aux proportions des bâtiments "socles", définies suivant celles des maisons existantes. La seconde autorise l'édification le long de l'esplanade d'émergences ponctuelles sur une hauteur accordée aux proportions de la gare ou des immeubles des quais. C'est surtout dans l'intention de favoriser le logement que les opérations immobilières sont conçues : les remaniements en intérieur d'îlots sont destinés à offrir un habitat de qualité suivant une organisation soumise aux principes du développement durable.

Autre axiome du projet : la mise en place de liaisons urbaines. Afin de renforcer le rayonnement de l'espace public, de nombreuses connexions sont prévues au départ de la gare : vers les bords de Meuse avec le réseau Ravel et, grâce à la construction d'une passerelle piétonne dans la perspective de l'esplanade, vers le parc de la Boverie (Palais des Congrès, Musée d'Art moderne et d'Art contemporain) et le futur complexe Médiacité à édifier sur le site des anciennes usines Englebert. Des liaisons transversales permettent d'optimiser la circulation entre les quartiers Guillemins et Fragnée avec une attention portée aux piétons et aux modes de déplacement doux. Le long des berges, le conditionnement des voiries incluant la mise en souterrain d'une partie du trafic contribue à limiter le transit automobile et à reporter l'essentiel des flux sur les principaux axes des quais.



L' Esplanade des Guillemins et la passerelle piétonne vers le parc de la Boverie. © Dethier & Associés - l'Agence Ter - La société Partenaires Développement - Ney et Partners - Atelier 4D.

Du général au particulier, sa conception est conduite par l'intégration à l'environnement topographique, construit et humain du site, en ce compris à l'architecture de Calatrava parfois qualifiée "hors échelle" par rapport au tissu urbain en place. Ainsi, les auteurs sont-ils parvenus à dégager une image forte et cohérente à même d'équilibrer la monumentalité de la future gare avec les dimensions du quartier, notamment en privilégiant une découverte progressive de cette dernière par une distribution appropriée des points de vue. La préservation du front bâti le long de la rue Paradis, surtout constitué d'habitations répondant à une typologie caractéristique du XIX^e siècle, entre dans cette optique d'intégration.

La conjugaison de la vocation métropolitaine du projet et de l'échelle du quartier est à même de donner à l'ensemble un rôle moteur pour l'image de Liège. à une époque de désertification de la ville, les architectes ont prêté une attention particulière à la qualité de vie. L'intégration d'un filet d'eau qui baigne l'esplanade, le soin accordé aux espaces verts, le choix d'un mobilier urbain spécifique et la qualité de l'habitat sont destinés à fixer une population dans un contexte de mixité fonctionnelle. La construction de 400 à 500 logements, l'aménagement des bureaux (55 000 m²), le développement de l'hôtellerie, une implantation du secteur tertiaire respectueuse des commerces existants constituent autant de garants pour la vitalité de toute cette partie de la ville et pour sa signification dans le contexte liégeois considéré dans son ensemble.

Il faut encore souligner le réalisme du projet du point de vue des budgets, des nuisances pour la vie du quartier et des délais de mise en œuvre. Les démolitions et expropriations qu'il implique sont limitées. Valorisant en priorité de le foncier «public» mobilisable et s'appuyant sur de justes partenariats privés, ses auteurs ont su tenir compte des capacités financières de Ville.

Appuyée par la Région wallonne dès janvier 2007, l'étude a été approuvée par le Collège communal le 8 février. Ce choix tranche la pomme de discorde qui mûrissait depuis la proposition présentée en 2000 par Santiago Calatrava pour le même espace. Il faut reconnaître que le projet de l'architecte catalan –plus monumental et souvent jugé irréaliste dans sa démesure– vise davantage l'adaptation du tissu urbain à la gare que l'intégration de cette dernière aux caractéristiques de la Cité ardente. Pour progresser dans la réalisation de l'étude finalisée par Daniel Dethier et ses associés, un périmètre de remembrement urbain doit être défini et soumis aux conseillers communaux, à la Commission de Rénovation urbaine et à la Commission consultative d'Aménagement du Territoire. Il y aura une enquête publique en avril, puis une présentation au Conseil communal et l'approbation par le Gouvernement wallon en juin. Si le chantier de la gare libère l'espace prévu pour la place, la première phase des travaux pourrait commencer fin 2007... Affaire à suivre.

–PIERRE HENRION



LAMBERT LOMBARD PEINTRE DE LA RENAISSANCE

Lambert Lombard est bien plus qu'un simple peintre. Véritable érudit, à la fois artiste, historien de l'art, numismate, architecte, archéologue, homme de lettre, curieux de toutes les sciences, il participe pleinement à l'humanisme de son temps.

Imprégné du culte de l'Antiquité, il s'inspire de tout ce qu'il a vu et expérimenté lors de son voyage à Rome, tout en y ajoutant sa touche personnelle. Afin de pouvoir enseigner sa propre vision de l'art, il crée la première académie du Nord. Peintre attiré des princes-évêques de Liège, Lambert Lombard jouit d'une excellente réputation. Sa production artistique essentiellement faite de dessins est impressionnante. Il composa notamment le cycle iconographique des *Femmes vertueuses*. Ces huit peintures sur toile étant dans un état de conservation préoccupant, l'Institut Royal du Patrimoine Artistique entreprit de restaurer ce chef-d'œuvre en péril. A cette aventure, le Fonds InBev-Baillet Latour collabora financièrement et deux spécialistes reconnues du peintre liégeois, Cécile Oger (Université Libre de Liège) et Godelieve Denhaene (Cabinet des Estampes de la Bibliothèque royale de Belgique) y apportèrent leurs connaissances.

La volonté de la Ville de Liège de commémorer le 500^{ème} anniversaire de la naissance de Lambert Lombard donna l'occasion de faire découvrir au public, dans une exposition parrainée par l'UNESCO, le cycle restauré par l'IRPA et de Bruxelles.

Ce volume de *Scientia Artis* conjugue à la fois le catalogue de l'exposition et des articles scientifiques sur les recherches menées autour d'œuvres de Lambert Lombard, dont une grosse partie réservée à la restauration du cycle des *Femmes vertueuses*. Lambert Lombard fut un maillon fort de son temps permettant la continuité de l'art belge entre les primitifs flamands et Rubens. Emanation du travail effectué par de nombreux chercheurs, ce catalogue permet au lecteur de redécouvrir un artiste trop longtemps négligé. Il nous montre également que même si elle est souvent éclipsée par sa concurrente italienne, il y a bien eu dans nos contrées une Renaissance. –A.W.

Sous la direction de Godelieve Denhaene, *Lambert Lombard. Peintre de la Renaissance. Liège 1505/06 – 1566. Essais interdisciplinaires et catalogue de l'exposition*, Scientia Artis vol. 3, IRPA/KIK, Bruxelles, 2006, 523 pages.