



Sommaire

Préface	7
<i>Didier Matray et Gustave Moonen</i>	
Introduction	9
<i>Bruno Demoulin</i>	
Le Pays de Liège à l'aube de la carrière de Pierre Clerdent	13
<i>Émile Mérenne et Bernadette Mérenne-Schoumaker</i>	
Avec Pierre Clerdent, au cœur de la Résistance liégeoise	29
<i>Francis Balace</i>	
Pierre Clerdent, un homme d'État	51
<i>Philippe Raxhon</i>	
Gouverneur de la province de Luxembourg (1945-1953)	54
Gouverneur de la province de Liège (1953-1971)	80
Président de Cockerill (1971-1979-1981)	101
Sénateur (1981-1988-1991)	111
« L'ADN des infrastructures »	
Pierre Clerdent et la défense des voies de communication	125
<i>Alexandre Smitz</i>	
Pierre Clerdent, les institutions politiques belges et la décentralisation	171
<i>Geoffrey Grandjean</i>	
Pierre Clerdent et la Wallonie	187
<i>Catherine Lanneau</i>	

← Plaque
indiquant la place
Pierre Clerdent
devant la gare de
Liège-Guillemins,
2024



Pour sa part, le groupe *transports et communications* connaît un développement assez spectaculaire dans la région liégeoise. Toutefois, près de la moitié des emplois se retrouve dans le groupe des *services publics* (administration, enseignement, culture et santé).

L'agriculture en mutation¹¹

Comptant moins de 25 000 emplois (1950), l'agriculture en province de Liège représente un peu moins de 2% du produit intérieur brut régional et 8% du produit intérieur brut national de la branche. Comme ailleurs dans le pays, il faut noter la diminution régulière du nombre d'exploitations et, par conséquent, l'augmentation de l'étendue moyenne de ces exploitations.

Un peu plus de 150 000 ha sont cultivés, dont près de 90 000 en prairies (1950). C'est dire l'importance de l'élevage des bovins dans la province, principalement dans le Pays de Herve, l'Ardenne et le Condroz oriental. De leur côté, la Hesbaye et le Condroz central restent néanmoins deux régions de grandes cultures : blé, orge, betterave sucrière et plantes fourragères.

La nécessaire modernisation des transports¹²

Le *réseau ferroviaire* de la province est l'un des plus anciens du pays puisque l'une de ses artères principales, la ligne Bruxelles-Liège, a été inaugurée en 1842 et prolongée jusqu'à la frontière allemande l'année suivante.

← Vue générale de Liège avant les travaux d'aménagement du tram



Pierre Clerdent, un homme d'État

Philippe Raxhon



Introduction

Un homme d'État ?

On a coutume de considérer qu'un homme d'État est celui qui dirige un pays ou y exerce une fonction ministérielle, ou encore une haute fonction de gouvernance, civile ou militaire. Mais la définition est en réalité plus large. Le terme peut évoquer des personnalités politiques qui démontrent des capacités de gouverner ou d'agir pour le bien commun même si elles n'exercent pas d'autorité dirigeante.

Dans cette perspective, l'homme d'État est celui qui s'élève au-dessus des dissensions partisans pour prendre ses responsabilités devant la collectivité. Même si Pierre Clerdent, deux fois gouverneur de province, ne fut jamais ministre et fut élu sénateur en tête de liste d'un grand parti, il s'inscrit pleinement dans cette dimension. Comme

l'exprimait James Freeman Clarke, la différence entre l'homme politique et l'homme d'État est que le premier cherche à gagner les prochaines élections alors que le second pense à l'intérêt des générations à venir. Ajoutons que l'homme d'État fait passer le bien commun avant son intérêt particulier, et le bien commun, Clerdent y a été sensible toute sa vie.



← Pierre Clerdent en tenue de gouverneur du Luxembourg

➤ Léopold II, Albert I^{er}, Léopold III, Baudouin, Albert II.
La Belgique compte sept souverains depuis sa fondation, Pierre Clerdent a vécu sous cinq d'entre eux.



économie, nous n'avons pas pu toujours empêcher qu'il en résulte pour nos travailleurs et notre population, des conséquences et des sacrifices parfois douloureux. Et pourtant, j'ai la conviction profonde que ce qui a été fait jusqu'ici devait être fait. Ainsi, les rationalisations qui ont été opérées dans nos industries de base étaient indispensables à la sauvegarde de celles-ci, et donc des emplois dont elles restent largement pourvoyeuses.»

Lors de l'assemblée générale de Cockerill du 30 avril 1973, Pierre Clerdent fit une démonstration de la capacité de la société à verser des dividendes aux actionnaires. Il pose d'emblée « la question des dividendes [qui] a fait couler beaucoup d'encre et suscité bien des commentaires³⁵ ». Pour l'exercice 1972, malgré la faiblesse des prix de vente et la « hausse ininterrompue des charges salariales », la structure du bilan est saine et un équilibre a été trouvé « entre l'immobilisé et les capitaux permanents comme entre l'endettement à terme et les fonds propres », aussi la distribution d'un dividende de 60 francs par titre est possible, montant



« modeste mais qui témoigne de la volonté de notre Société d'ouvrir à nouveau l'ère des dividendes ».

Les discussions concernant l'octroi de dividendes ont été serrées et Clerdent entend rectifier des considérations qu'il estime inexacts: non, Cockerill ne reçoit pas de subsides de l'État, non, Cockerill ne se procure pas les capitaux nécessaires à ses investissements en ne recourant qu'à

↑ Tempête sociale à Cockerill de 1970 à 1973

des fonds publics, « les investissements ont donc été, pour la plus grande part, financés par des ressources propres ». À ses détracteurs, Clerdent répond, assumant son libéralisme: « Rien de grand ni de durable ne se fonde sur l'injustice. À la légitimité du juste salaire, il y a lieu d'associer l'équitable rémunération de l'épargne. »

La vie du président Clerdent n'est pas un long fleuve tranquille et, dans un contexte de tension sociale, les rapports entre lui et les médias, particulièrement avec le directeur général de la RTB Robert Wangermée, peuvent être difficiles, comme l'analyse Arnaud Collette.

Embellie ?

Les conflits sociaux de l'automne 1973 ont été intenses, entre la fédération des métallurgistes de la FGTB et le numéro un de la sidérurgie belge. Lors de l'assemblée générale du 29 avril 1974, Clerdent souligne que « Cockerill n'a pu, en raison

de conflits sociaux, atteindre, durant l'année 1973 qui fut dans le monde entier une année bénéfique pour l'acier, les brillants résultats obtenus par ses concurrents. Néanmoins ses bénéfices sont en progrès sensible par rapport à ceux de 1972³⁶ », permettant de porter le montant des dividendes de 60 francs en 1972 à 100 francs pour l'exercice 1973, grâce à la structure équilibrée du bilan. Pour l'exercice 1974, il ne cache pas un certain pessimisme dû notamment au surgissement de la crise pétrolière. C'est un pessimisme relatif: « S'il est vrai que l'expansion économique tend quelque peu à se ralentir, que les problèmes énergétiques exercent sur l'activité une incidence réelle, plus faible cependant que prévu, il n'en reste pas moins que ces mouvements ne semblent pas se répercuter, pour l'instant, sur la conjoncture sidérurgique. » Pour un proche avenir, les producteurs d'acier ont des raisons d'être confiants. Clerdent a aussi tiré leçon de ses déboires avec la presse et plaide pour une amélioration de la communication interne et externe de l'entreprise, par le truchement d'un nouveau périodique: *Cockerill Flash*.

Cette fonction d'assistance et d'expertise technique se révèle cruciale dès 1949 où l'on pressent la naissance d'une nouvelle voie de communication en Belgique: les autoroutes. Face à cette activité dans les plus hautes sphères de l'État, le discours de 1949 de Pierre Clerdent sonne tout à la fois comme un bilan du réseau routier de la province et comme un recueil de doléances. En témoigne l'extrait suivant:

« En conséquence, le Luxembourg pourra se développer lorsqu'il possédera une artère à grand débit qui le traversera de part en part et à laquelle viendront se souder des routes secondaires ayant la capacité suffisante⁵. »

Habilement, succède à ce passage la liste des voiries de l'État importantes dans le Luxembourg à savoir la route n°4 sur l'axe Bruxelles-Namur-Marche-Bastogne-Arlon et la route n°15 sur l'axe Pays-Bas-Liège-Bastogne. Ces itinéraires sont déjà inscrits dans un programme de travaux puisqu'il est question d'enlever les virages dangereux, d'élargir la voirie, d'adoucir les courbes et de limiter les embranchements. Mais l'organisation du discours renforce le caractère indispensable de ces voies de communication en les érigeant en conditions du développement de la province.

La voirie vicinale se retrouve dans une situation délicate, l'État ne prenant pas encore à son compte l'entretien de la majorité de ce type de voies. Différents problèmes se posent: revêtements non uniformes d'une commune à l'autre, réduction de la voie de communication, aspect disparate et donc dangereux du réseau... Du point de vue des communes, ce manque d'uniformité crée une situation tellement alambiquée qu'elle ne manquera pas de générer:

« [...] un découragement qui risque de les amener à abandonner toute initiative⁶. »



Pierre Clerdent propose une solution à deux visages: d'une part, grouper les communes en différentes zones de manière à égaliser le budget (les communes les plus riches compensent le déficit des plus pauvres mais retirent des avantages de la réalisation de la voie de communication) et, d'autre part, regrouper les communes sous la houlette provinciale pour effectuer des demandes de subsides à l'État afin de rénover le réseau. Ainsi, l'administration n'aurait plus à traiter une série de dossiers mais un seul pour toute la province, donnant incontestablement plus de poids aux projets.

Nous venons de l'observer, dès son arrivée, Pierre Clerdent prend conscience de l'importance que revêt un bon réseau routier. Il précise notamment:

« L'intérêt que présente l'existence d'un bon réseau de voies de grande communication est tel qu'il s'identifie avec l'intérêt général du pays⁷. »

Cette activité intense et ces innovations de gestion s'expliquent par les moyens limités dont la province la plus isolée disposait pour reconstruire, moderniser et développer son réseau. Quoi qu'il en soit, ces années de gouverneur donnent à Clerdent l'occasion d'engranger une expérience qui se révèle précieuse lors de son arrivée au palais des princes-évêques.

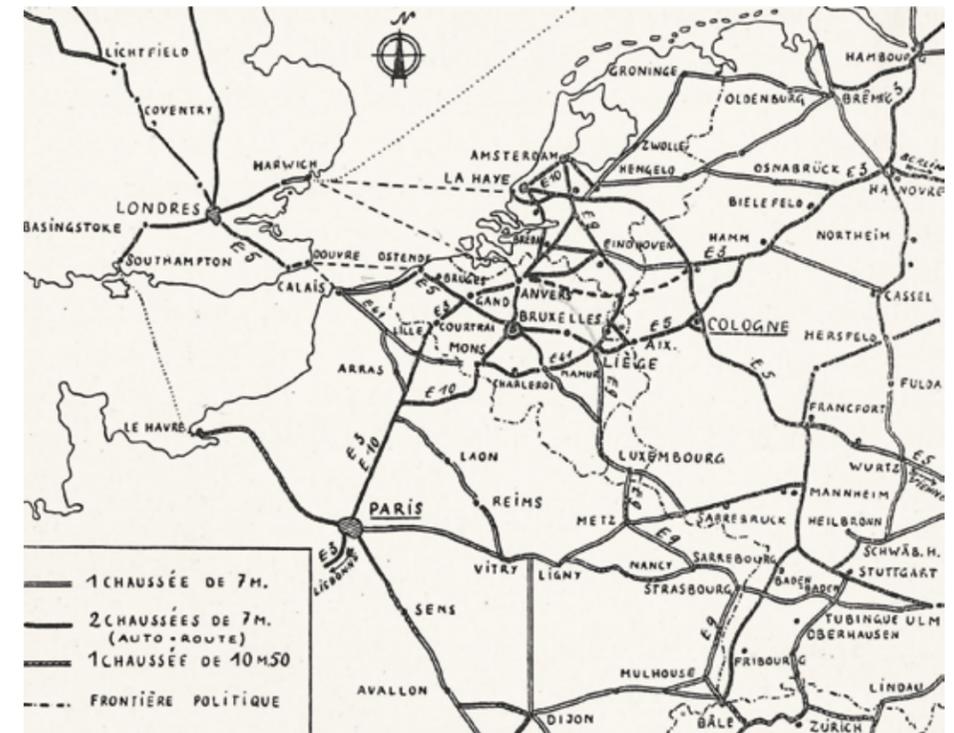
La Belgique et la difficile genèse des autoroutes

Si le XVIII^e siècle se résume à l'émergence des chaussées, le XIX^e, aux voies ferrées, le XX^e peut se définir comme celui des autoroutes. Le développement et l'usage de plus en plus récurrent de l'automobile et le recours plus fréquent aux poids lourds créent le besoin d'une nouvelle forme de voie de communication, plus sûre, plus rapide et moins encombrée: l'autoroute⁸. Mais tout d'abord, qu'entend-on par *autoroute*? À la suite d'une conférence européenne des ministres du Transport, la définition suivante est arrêtée:

« Les autoroutes sont des routes sans croisement, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et réservées aux véhicules à propulsion mécanique⁹. »

← Pierre Clerdent suit de près les travaux de rénovation et d'amélioration des voies de communication dès son arrivée à Liège. Visite royale pour l'inauguration du pont de Huy en juin 1956

→ Réseau des routes de trafic international projeté dans l'Ouest de l'Europe par la CEE



produits de son industrie légère. Pierre Clerdent voit dans Bierset un outil d'expansion pour l'économie liégeoise et une occasion supplémentaire de faire apparaître Liège sur la carte de l'Europe. Néanmoins, il faut attendre 1989 pour que le sénateur reprenne la parole de manière significative. Entre-temps, l'aérogare civile a ouvert ses portes et l'aéroport est devenu, tout comme celui de Charleroi, régional. De plus, comme l'expliquent François Lohest et David Aubin :

« Les autorités parient sur la diversification fonctionnelle entre les deux aéroports : le transport de passagers, de jour, sera développé à Charleroi, situé dans une zone fortement urbanisée ; le transport de fret 24h/24 sera le principal créneau de développement de Liège-Bierset, qui dispose de surfaces considérables et qui se situe en zone plus rurale⁷¹. »

Malgré la régionalisation, l'espace aérien reste sous la surveillance de l'État fédéral et par conséquent la responsabilité du ministre des Transports Jean-Luc Dehaene. C'est ainsi que Clerdent demande directement à ce dernier de veiller à ce que soit présent un nombre constamment suffisant de contrôleurs aériens afin de ne pas mettre en péril le développement de l'aéroport et de la province⁷². Toujours dans cette fin d'année 1989, Pierre Clerdent insiste pour équiper Liège d'instruments météorologiques qui, relevant de la sécurité aérienne, sont à la charge de l'État et non de la Région. Membre de la Commission des infrastructures et des transports, ses déclarations sur l'aéroport préfigurent de façon systématique l'argumentaire plus détaillé sur le TGV. On pourrait penser que la défense de Bierset passe au second plan dans la rhétorique générale de Pierre Clerdent quant aux voies de communication, mais au contraire, il s'investit pleinement dans le projet.



Le 30 avril 1990, le gouvernement wallon confie à Meusinvest la tâche de fonder « la société de développement et de promotion de l'aéroport Liège-Bierset », la SAB⁷³. C'est à cette structure qu'incombait la gestion pratique de l'aéroport. Alors qu'il n'est plus sénateur, Pierre Clerdent écrit le 18 août 1992 simultanément à William Ancion (président de Meusinvest), à Jean-Pierre Grafé (PSC,

↑ Inauguration de l'aérogare de Liège

↑ Travaux d'aménagement de l'aéroport de Liège, 4 mars 1994

→ L'aéroport de Liège, un atout majeur



sa plaidoirie en faveur d'une politique nationale de l'eau implique une « solidarité respectueuse des besoins de chacun, car on ne peut répondre aux nécessités des uns en niant celles des autres¹⁰ ».

Le gouvernement de Théo Lefèvre réagit face à la critique du gouverneur liégeois. Ainsi, lors de la séance du conseil de cabinet du 9 octobre 1964, le ministre adjoint aux Affaires étrangères, le socialiste Hendrik Fayat (1908-1997), affirme que la portée des dispositions du traité est décrite de « façon inexacte » par Pierre Clerdent et que son exposé contient « des appréciations désobligeantes à l'égard des Pays-Bas ». Le ministre adjoint condamne le discours du gouverneur liégeois: « Il est inadmissible que le représentant du Gouvernement dans une province s'exprime ainsi dans un discours officiel. » Il exige alors de ne « plus admettre qu'un Gouverneur de province critique en public la politique du Gouvernement »¹¹. L'ensemble des ministres partageant la communication du ministre adjoint et le conseil demande au ministre de l'Intérieur et de la Fonction publique, Arthur Gilson, de convoquer Pierre Clerdent pour le rappeler à ses devoirs. Enfin, afin d'éviter « le risque d'affrontement flamand-wallon » lorsque le traité sera discuté en séance publique à la Chambre des représentants, le conseil soutient que les termes du problème et la solution qu'il convient d'y donner soient « clairement expliqués »¹².

En définitive, la désignation de Pierre Clerdent comme gouverneur de la province de Liège et sa critique du traité du 13 mai 1963 sur les liaisons Escaut-Rhin permettent de constater que, avant le processus de fédéralisation de la Belgique, la solidarité nationale est promue par Pierre Clerdent, car elle permet de favoriser le développement économique de sa région. Cette préoccupation est d'autant plus importante pour Pierre Clerdent que la construction européenne offre des perspectives majeures en matière de marché commun.

→ Salle du conseil provincial





explosive⁶⁹.» Résumant une conversation téléphonique avec Clerdent, le procureur général émérite de la Cour de cassation, Frédéric Dumon, indique: «Vous m'avez dit, dès l'abord, que vous n'aviez pas une sympathie particulière pour Happart et que vous compreniez fort bien que l'on estime qu'étant bourgmestre ou faisant fonction de bourgmestre d'une commune contenant un nombre important d'habitants néerlandophones, il doit pouvoir s'exprimer en néerlandais⁷⁰.»

L'intérêt de Clerdent pour les Fourons semble néanmoins soutenu et alimenté par une personnalité plus militante, son ami l'avocat Jacques Levaux, issu de l'UDB et de Rénovation wallonne, président du Grand Liège et acquis au fédéralisme⁷¹. Lui-même est informé par Jean-Louis Xhonneux, fonctionnaire aux Affaires culturelles de la Province de Liège et secrétaire général de l'Action fouronnaise. Quand Levaux envoie à Clerdent une longue lettre sur la «colonisation» des Fourons par la Flandre, Clerdent la transmet, dès le lende-

main, à Jean Gol, Vice-Premier ministre chargé des Réformes institutionnelles, en s'appropriant le terme de «colonisation⁷²». Dans le même temps, en avril 1987, il obtient trois pleines pages dans le *Pourquoi Pas?* sous le titre: «Le problème des Fourons: histoire d'un malentendu⁷³».

En octobre 1986, alors qu'une chambre néerlandophone du Conseil d'État vient de casser la nomination de José Happart, Pierre Clerdent intervient au Sénat dans le cadre du débat suscité par une quadruple interpellation parlementaire. Non sans faire vibrer la corde patriotique en évoquant l'union nationale durant la Résistance, il considère qu'aucun juriste francophone ne pourrait suivre la décision administrative susmentionnée et appelle à rendre «justice aux populations des Fourons, en lutte depuis vingt-cinq ans pour le rétablissement de leur identité⁷⁴». Son allocution est reproduite dans le *Bulletin du Grand Liège*, fer de lance du combat pour le «retour à Liège⁷⁵». Elle constitue la base de la brochure *Les Fourons au fil du temps*

↳ Paul-Henry Gendebien, député européen (Rassemblement wallon) à côté de sa voiture renversée et gravement endommagée par les manifestants flamands, 9 mars 1980

↑ Face à face entre un défenseur des francophones des Fourons (à gauche) et un manifestant flamand (à droite), casqué et armé d'un bâton, 9 mars 1980

➤ Les gendarmes chargent dans une prairie des Fourons, 9 mars 1980

qu'il fait imprimer et expédier à ses frais à près de mille cinq cents exemplaires au printemps 1988, avec l'appui de Paul Lewalle, doyen de la faculté de droit de l'Université de Liège et spécialiste de droit administratif, notamment du fonctionnement du Conseil d'État⁷⁶.

Au début de l'année 1987, la décision gouvernementale de déplacer un poste de douane de Visé à Moulant (Fourons), projet sur lequel Clerdent s'était renseigné dès 1984⁷⁷, suscite de sa part une vive réaction. Il proteste à plusieurs reprises auprès du ministre des Finances, le CVP Mark Eyskens, en arguant de l'étrangeté d'installer un poste de douane flamand sur la seule autoroute reliant la Wallonie aux Pays-Bas. Au-delà des «dépenses somptuaires», il dénonce la suppression de vingt-deux emplois d'agents francophones⁷⁸. Le ministre finit par lui répondre en contestant les pertes d'emplois, en justifiant l'utilité douanière de la mesure et... en disant satisfaire ainsi une demande de Visé, qui souhaite éloigner le trafic des camions⁷⁹.

Loin de désarmer, Clerdent s'adresse alors à Joseph Michel, ministre PSC de l'Intérieur et de la Fonction publique, pour dénoncer un alourdissement du «contentieux communautaire» généré par «une erreur qui marque toute la politique belge depuis vingt-cinq ans». Et d'annoncer finalement son refus de participer au «collège des conciliateurs» que le gouvernement souhaite constituer pour sortir de l'impasse fouronnaise⁸⁰. Cette question du poste frontière de Moulant peut sembler anecdotique, mais elle révèle combien la sensibilité de Pierre Clerdent était exacerbée par l'aspect linguistique et communautaire du dossier, au point d'en oublier l'existence possible d'autres arguments.

En octobre 1987, Clerdent accepte de participer à un événement politique organisé par le Grand Liège (Jacques Levaux) et la Province de Liège (les députés permanents socialistes André Krupa et Gaston Gérard) pour célébrer les vingt-cinq ans de la consultation populaire dans les Fourons. Son discours, reproduit dans le *Bulletin du Grand*

Pierre Clerdent et la presse

Arnaud Collette

Est-il nécessaire de rappeler que Pierre Clerdent était un passionné et un ardent défenseur de Liège et de sa région? Toute sa vie, il s'est battu pour offrir à Liège les moyens de son développement économique. Mais pour lui, tout était économique, comme le prouve son action pour une couverture de radio-télévision efficace en terres principautaires. Rétroactes...

Il faut d'abord rappeler que le monde des médias n'est pas étranger à Pierre Clerdent. En 1939, il devient secrétaire particulier du ministre des Postes et des Communications, Antoine Delfosse, dans le gouvernement Pierlot. Durant la Seconde Guerre mondiale, il rejoint son ministre dans la Résistance, comme l'a analysé Francis Balace, et, sous l'impulsion de Walthère Dewé, ils jettent ensemble les bases de l'Armée de la Libération à partir des réseaux de la famille sociale-chrétienne liégeoise. Antoine Delfosse étant parti à Londres, Pierre Clerdent prend la direction du réseau et devient administrateur de la Radiodiffusion nationale belge en territoire occupé, nommé par le Conseil des ministres belges en exil à Londres. Sa mission, dont le nom de code est *Samoyède*, est d'installer des émetteurs clandestins dans toutes les régions du pays.

Dans les années 1950, l'Institut national de radiodiffusion (INR; NIR en néerlandais) est l'organisme de radiodiffusion public belge. Cet institut, un des premiers organismes publics d'Europe, avait été fondé en 1930 en réponse à la montée en

puissance de la radio comme moyen de communication de masse. Un peu plus de vingt ans après sa création, l'INR vit un grand tournant, l'apparition de la télévision. Dans un premier temps, cette structure se contente de programmer des émissions françaises de la RTF (Radiodiffusion-Télévision française) puis, en 1953, lance sur Télé-Bruxelles une émission de variétés appelée *Boum*.

Les informations diffusées par l'INR émanaient également de la RTF, ce qui va poser un sérieux problème lorsque nos voisins s'engagent dans l'expédition de Suez et surtout dans la guerre d'Algérie... Dès septembre 1956, un journal télévisé belge totalement indépendant des programmes français voit le jour. Au début, ce n'est qu'une répétition filmée du journal parlé de la radio: un journaliste lit simplement ses textes devant une caméra, avant la diffusion de quelques images d'actualités comme on pouvait en voir au cinéma.

Sans refaire toute l'histoire de la télévision belge, notons encore que l'INR est rebaptisé RTB (Radio Télévision belge; BRT en néerlandais) en 1960, ce qui marque la séparation nette entre les programmations francophone et flamande, même si quelques services demeurent communs. Avec la révision de la Constitution de 1970, l'audiovisuel devient une matière relevant de la compétence des communautés, et le fossé entre celles-ci s'élargit. La RTB devient en 1977 la RTBF; et la BRT, la VRT (Vlaamse Radio- en Televisieomroeporganisatie), abandonnant toute référence à la Belgique.



→ Pierre Clerdent lors de l'inauguration des nouveaux locaux de la Gazette de Liège



Le développement de nouvelles infrastructures pour positionner Liège au cœur de l'Europe

Dès son premier discours d'ouverture, prononcé en 1953, le développement et la modernisation des infrastructures sont au cœur de ses préoccupations. Bien que conscient du rôle majeur des autoroutes et de l'intérêt d'un futur développement de l'aéroport de Liège, il consacra son attention – et nous dirons même ses combats – principalement au rail et à la voie d'eau, et plus accessoirement à l'eau.

Le transport par rail

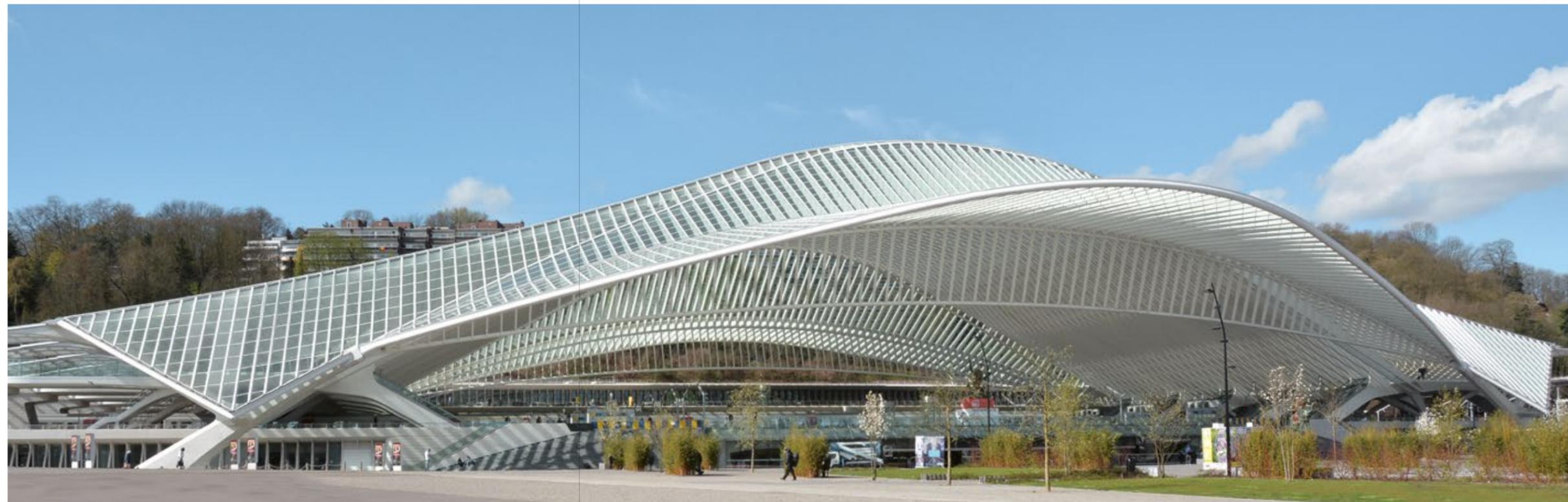
Si, comme le rappelle Lily Portugaels², Pierre Clerdent fut vraiment « Monsieur TGV », un autre dossier ferroviaire l'a accaparé dès les années 1950-1960 : l'électrification des voies ferrées wallonnes. C'est en fait le CEPLI (voir p. 260) qui défendit ce dossier qui nécessita au total plus de quarante

ans avec comme résultat aujourd'hui que toutes les voies ferrées de la province de Liège sont électrifiées. Pour le TGV, son combat commença en 1984 ; il fallait d'abord obtenir de l'organisation européenne des transports par fer que le TGV passe par Liège et qu'il s'y arrête. En outre, il fallait trouver une solution pour le prolongement de la voie vers l'Allemagne, non par la vallée de la Vesdre qui n'aurait permis qu'une vitesse réduite, mais en s'installant sur le plateau grâce au creusement d'un tunnel entre Chênée et Soumagne, possibilité qui fut étudiée à sa demande par la société Franki. Mais bien qu'approuvé en 1990 par un plan gouvernemental, le projet suscita ensuite de nombreuses discussions, voire oppositions, notamment de la SNCB, et ce, malgré l'obtention d'aides européennes. C'est ainsi que Pierre Clerdent a multiplié inlassablement les interventions et les contacts afin de faire aboutir la cause. La section entre Liège et Louvain fut mise en service en 2002, et la ligne vers la frontière

↖ Le triangle du pouvoir

↑ La nouvelle gare de Liège-Guillemins

→ Coloration de la gare de Liège-Guillemins en 2022-2024 par Daniel Buren



allemande, en 2008. Quant à la nouvelle gare de Liège-Guillemins, conçue par Santiago Calatrava, elle fut inaugurée en 2009.

Aujourd'hui, on ne peut imaginer Liège sans sa gare devenue un lieu d'attraction touristique, ni sa ligne à grande vitesse qui inscrit Liège dans le réseau des trains rapides, d'autant plus que la gare accueille aussi un deuxième train à grande vitesse, l'ICE entre Bruxelles et Francfort. Certes, seuls cinq trains Eurostar ex-Thalys (dans chaque sens) sont directs pour Paris, les neuf autres liaisons impliquant d'emprunter un train SNCB pour le tronçon Liège-Bruxelles. Par ailleurs, on se doit de regretter la suppression en 2015 du Thalys wallon qui reliait Liège à Paris en passant par Namur, Charleroi et Mons, moins rapide dans son tracé belge, mais qui offrait un double avantage : permettre des liaisons rapides entre les grandes villes wallonnes et offrir aux Liégeois des horaires un peu décalés avec arrivée plus tôt à

sement l'inverse est tout aussi vrai. Mais l'avenir wallon, essentiel pour le devenir de Liège, passe par le redéploiement de ses territoires métropolitains comme de sa capitale régionale: Namur. Il faut ainsi transformer la concurrence en émulation, par exemple dans le domaine de l'innovation et des nouvelles technologies où les réussites de l'un peuvent stimuler l'autre.

La métropolisation de Liège reste toutefois indispensable, ce qui implique que la ville soit reconnue comme cœur de métropole et que la région liégeoise devienne un territoire cohérent structuré par un réseau de transports en commun modernes et articulé dans sa partie centrale par le nouveau réseau conçu autour du tram. Elle doit aussi cesser d'être une somme de communes

qui se disputent des équipements ou des investissements. Au contraire, elle doit élaborer de grands et de petits projets communs. Deux idées proposées par nos interlocuteurs: tout mettre en œuvre pour accueillir le projet européen du Télescope Einstein, qui a pour objectif de créer le plus grand laboratoire mondial en matière de détection d'ondes gravitationnelles afin de tenter de mieux comprendre le big bang, dans un site proche de Plombières; et dans un autre ordre d'idées, se doter de projets concrets en lien avec la durabilité et la qualité de vie dans les domaines de la propreté, de la prévention de l'insécurité ou encore de l'insertion sociale des jeunes. Il serait donc judicieux de s'inspirer des «Dix commandements de la métropolisation» imaginés par le géographe Charles Gachelin en 1993¹⁶.

Les dix commandements de la métropolisation

1- Les effets de seuils

Seuils qualitatifs et quantitatifs déclenchant des processus cumulatifs. Notion de masse critique.

2- Le choix de la qualité

Chercher à atteindre l'excellence. C'est l'investissement de haut de gamme qui fait la métropole.

3- Une nouvelle image urbaine

Création des signes urbains du démarrage des processus. Devenir une métropole, c'est avoir changé d'image.

4- L'accessibilité

Investir pour devenir une porte d'entrée.

5- Mise en place d'une nouvelle structure spatiale

Création de l'aire de métropolisation.

6- Capacité à gérer le grand événementiel

Capacité à attirer et à gérer un grand événement. Faire connaître la métropole au monde.

7- Existence d'un consensus et émergence d'un pouvoir métropolitain

Permettre le démarrage des processus et en assurer la gestion par une structure métropolitaine.

8- La fonction internationale

Développer les fonctions d'exception et placer la ville dans la trame des métropoles internationales.

9- Les dynamiques

S'appuyer sur le partenariat et assurer un développement multifonction.

10- Gestion de la métropolisation

Accompagner la métropolisation par des schémas évolutifs et gérer la croissance.



↑ Liège, la Grand Poste

Reconstruire les villes sur les villes, plus particulièrement leurs espaces centraux

La relance des villes et plus spécifiquement de leurs espaces centraux est essentielle, car ce sont les moteurs du système régional. Or l'étalement urbain particulièrement important à Liège et à Verviers a fragilisé les centres, les vidant d'une partie de leur population et de leurs activités, notamment commerciales. Si l'on peut comprendre la localisation en périphérie de certaines activités de production lourde ou de services exigeant de

grandes surfaces (comme la logistique), il faut par contre que les centres urbains soient demain non seulement des lieux de culture et d'enseignement (on ne peut que saluer le retour de certains services universitaires et le maintien d'HEC sur son site premier), mais encore retrouvent des activités marchandes de production légère et de services en lien avec la recherche et l'innovation et redeviennent le principal noyau commercial de l'agglomération. Elles doivent pouvoir accueillir de nouveaux habitants, intéressés par la formule: «travailler et habiter en ville».