



Impact des grands équipements emblématiques (mégaprojets) sur la fabrique urbaine : mythes et réalités

Mémoire de fin d'études réalisé en vue de l'obtention du grade de Master en Ingénieur
Civil Architecte

Héloïse BAUDUIN

Promoteur : Philippe HANOCQ
Composition du Jury : Hervé BRICHET
Jean-Claude CORNESSE
Marc GOOSSENS

Au terme de ce travail, je tiens à remercier...

Mon promoteur, Mr Philippe Hanocq, pour sa disponibilité et la confiance qu'il m'a accordée le long de ce travail,

Les membres de mon jury, Mr Hervé Brichet, Mr Jean-Claude Cornesse et Mr Marc Goossens pour leurs conseils et informations,

Mme Caroline Thiry de la société Immo-Coronmeuse, pour les réponses à mes questions,

Ma famille, pour son soutien constant, ses conseils et ses nombreuses relectures,

Et enfin, mes amis ingénieurs architectes de 2^e master, pour la bonne ambiance et les excellents souvenirs qu'ils ont créés, leurs encouragements et leur aide tout au long de ces années d'études.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION GÉNÉRALE	7
PARTIE 1 : DE LA NOTION DE MÉGAPROJET AUX IMPACTS	10
1. Introduction	11
2. La notion de mégaprojet	11
3. Les mégaprojets dans le cadre d'un événement	12
3.1. L'événement dans l'histoire	12
3.2. Les types d'événements	14
4. Objectifs d'un mégaprojet	15
4.1. Point de vue général	15
4.2. Les objectifs des événements par rapport à la ville	16
4.3. Outil de réaffectation	17
5. Acteurs	18
6. Opérations	20
6.1. Infrastructures de transport	20
6.2. Équipements	23
- Les équipements culturels	23
- Les équipements sportifs	24
- Les espaces verts	25
6.3. Médiatisation	25
7. Impacts	27
7.1. Niveau urbanistique	27
- Le choix du lieu d'implantation	27
- Les équipements emblématiques facilitent la lecture de la ville	28
- Cohérence de la ville	28
7.2. Dynamisme de la ville et moteur économique	29
7.3. Image de la ville	30
7.4. Croissance du tourisme urbain	31
7.5. Concurrence entre villes	31
7.6. Moteur de citoyenneté	32
7.7. Problème de gentrification	32
8. Gestion des héritages d'un événement	33
8.1. Utilisation des bâtiments construits	33
8.2. Dimensionnement des infrastructures	34

PARTIE 2 : LES MODÈLES EUROPÉENS

36

1. Introduction	37
1.1. Contexte des villes Européennes	37
1.2. Critères de choix des villes	37
2. Barcelone	39
2.1. Contexte de la ville	39
2.2. Les Jeux Olympiques de 1992	40
2.3. Acteurs	40
2.4. Opérations	41
2.5. Retombées	44
3. Bilbao	45
3.1. Contexte de la ville	45
3.2. Acteurs	46
3.3. Objectifs	47
3.4. Opérations	48
3.5. Retombées	50
4. La vallée de l'Emscher	51
4.1. Contexte de la région	51
4.2. L'exposition internationale d'architecture	52
4.3. Acteurs	53
4.4. Opérations	54
4.5. Retombées	54
5. Conclusions	55
	57

PARTIE 3 : LIÈGE 2017, PERSPECTIVES POUR LA VILLE

59

1. Un nouveau départ	60
2. Le Tram à Liège	62
- Mobilité à Liège	62
- Caractéristiques et tracé du tram	63
- Impacts générés	64
3. L'axe Guillemins-Médiacité	66
- Contexte du quartier	66
- L'axe, point par point	67
- Impacts générés	69
4. Candidature à l'Exposition Internationale de 2017	69
4.1. Les expositions dans l'histoire de Liège	69
4.2. Caractéristiques d'une exposition internationale	70
4.3. Le site de l'exposition	71
4.4. Impacts générés	73
4.5. Gestion post-exposition	73

5. Réflexions	75
CONCLUSION GÉNÉRALE	77
SOURCES	80

INTRODUCTION GÉNÉRALE

La société dans laquelle nous vivons bouge beaucoup; nos modes de vie, nos valeurs évoluent très rapidement. Nous subissons également des mutations économiques. À l'opposé, tout ce qui est bâti, les infrastructures, les équipements publics, nos villes, ne peuvent suivre le même rythme. Les centres deviennent inadéquats. Les changements qui s'opèrent dans nos villes sont nettement moins visibles car ils doivent être appréhendés sur une plus grande échelle de temps.

La ville est un point central économique, social et culturel, un lieu où vivre et travailler pour la majorité des Européens. Selon les chiffres de janvier 2011 publiés par Eurostat¹, 41% de la population de l'UE27 vit en région urbaine et 35% en région intermédiaire (où la population rurale est comprise entre 20 et 50 %). La Belgique, elle, se classe en 4^e position avec 68% de sa population vivant en région urbaine. Il est également estimé que 73% de la population européenne vivent dans des villes de plus de 20 000 habitants (Bresso, 2012).

Au vu des prévisions sur l'augmentation des populations vivant en ville, il est d'autant plus important d'améliorer les centres, de faire face à la pauvreté, aux problèmes de logements et des zones à l'abandon. De multiples solutions sont possibles mais une chose est certaine, il faut rechercher la mixité des fonctions et de la population pour réaliser une opération durable.

Les crises urbaines que subissent les centres ne s'arrêtent pas aux sociétés européennes ayant connu une urbanisation longue et graduelle. Elles touchent également les villes qui se sont densifiées en habitants plus rapidement, comme aux Etats-Unis, ou même les pays du Tiers-Monde et leurs villes plus jeunes.

Depuis 25 ans, la notion de projet urbain est apparue sur la scène urbanistique et les nombreuses expériences européennes ont permis de développer au fur et à mesure cette façon de transformer les villes et d'apporter des solutions. En plus de construire l'image d'une ville et d'être un "accélérateur de métropole"², le mégaprojet devient aussi le nouveau moyen d'expression de l'architecture contemporaine non sans risquer parfois d'abaïsser l'architecture à la pure fonction d'apparat. Il peut être synonyme de ville productrice de richesse, valorisation foncière et immobilière, renouvellement urbain et développement durable.

Parmi ces mégaprojets, ceux dans le cadre d'un événement en forment une grande partie. Ils permettent de placer une ville sous les regards de la terre entière (Jeux Olympiques, Expositions Universelles) ou du moins du pays pendant une période de temps définie. Leur impact est considérable sur la ville et s'ils sont bien gérés, ils peuvent avoir un effet bénéfique sur la région à long terme.

Ce travail tente de voir plus précisément quel impact réel ont ces mégaprojets sur leur lieu d'implantation. Entre les chiffres espérés en terme de fréquentation, les coûts presque toujours revus à la hausse, les modifications du tissu urbain, les effets se font parfois sentir sur un territoire plus large que celui de la ville.

La première partie définit d'abord le terme mégaprojet qui doit être précisé dans la cadre de ce travail. Ensuite le cas des événements est abordé, s'agissant d'une pratique très courante et populaire. Les éléments qui entrent en jeu lorsqu'on parle de ce type de projet sont passés en revue : les objectifs, les acteurs et les opérations réalisées avec pour ces dernières, une analyse axée sur les équipements dits emblématiques mais aussi les espaces verts urbains et les infrastructures générées. Un point est fait sur la médiatisation, qui joue un rôle important dans le processus. Les impacts sont étudiés dans les différents

¹ Communiqué de presse du 30 mars 2012

² D'Architectures 171, mars 2008, p. 37

domaines : urbanistiques, sociaux, économiques, positionnement à l'échelle internationale. La période suivant l'organisation d'un événement et sa gestion est également abordée.

Dans la deuxième partie, trois cas européens du passé sont analysés. Le contexte des villes en Europe doit d'abord être évoqué. Les exemples assez célèbres de Barcelone, Bilbao et la vallée de l'Emscher sont replacés dans le contexte de leur lieu d'implantation puis sont analysés les types d'événements, les intervenants, les opérations effectuées et les retombées.

La troisième partie porte sur Liège et les hypothèses formulées quant à son avenir. Le travail se concentre sur les trois projets importants et liés les uns aux autres que sont le retour du tram, l'axe Guillemins-Médiacité et la candidature à l'Exposition Internationale de 2017. Des réflexions sont alors menées sur ces trois opérations à leur stade d'avancement actuel et, sur base des enseignements tirés de l'analyse des trois cas décrits dans la deuxième partie, des parallèles sont faits avec Liège.

PARTIE 1

DE LA NOTION DE MÉGAPROJET AUX IMPACTS

1. Introduction

Selon François Ascher, la période actuelle de "néo-urbanisme" s'appuie sur une démarche plus itérative qui prend en compte les événements qui surviennent et qui se modifie en conséquence. Le projet est remis en question, ses objectifs et moyens sont revus.¹

Toutes les phases d'un projet permettent de mettre en vue les caractéristiques de la société, des acteurs du projet, du site, des circonstances et des événements.

Le néo-urbanisme procède par des évaluations successives de la situation et par des hypothèses provisoires, contrairement à l'urbanisme moderne qui était en quelque sorte figé dans ses lignes directrices. L'utilisation de feed-back permet de redéfinir la stratégie.

Si les villes progressent en apprenant des erreurs des autres, leur contexte est chaque fois différent, avec leurs difficultés propres, et elles en sont donc à des stades variés d'avancement. Elles peuvent s'aider de l'expérience des autres mais on voit parfois des copies de projets sous l'oeil envieux de quelques hommes politiques ou architectes qui ne prennent pas en compte le contexte géographique, culturel et social. Un projet réussi se doit de respecter l'histoire du lieu, les bâtiments préexistants, de remplir les fonctions manquantes et d'essayer de prévoir les besoins futurs. Les trois temps sont présents : le passé de la ville avec sa trame urbaine, le patrimoine et les traces laissées, les problématiques du moment présent et le futur, qu'on tente de construire en espérant toujours améliorer la qualité de vie urbaine.

Les villes utilisent maintenant les grands événements pour créer une identité ou pour justifier leur politique. Auparavant jugées sur leur qualité naturelle de beauté, il faut tenir compte maintenant de leur valeur économique et culturelle et des événements qu'elles organisent. On le sait, les événements sont un puissant moteur pour les villes d'aujourd'hui. Dans le passé, ceux-ci ont d'abord participé au renouvellement des politiques culturelles. Ensuite ils furent utilisés pour l'aménagement du territoire et la régénération urbaine. La définition assez large du terme "événement" lui permet de s'adapter librement à toutes sortes de situations, ce qui lui procure un succès de plus en plus grand. Bien que leur multiplication puisse parfois annuler leurs effets, des cas récents montrent que les retombées bénéfiques sont là; qu'il s'agisse de mégaprojets lancés par des collectivités publiques ou de projets à échelle plus petite, venant d'initiatives privées. Les événements sont avant tout synonymes de fête, rassemblement, fierté et médiatisation.

2. La notion de mégaprojet

La notion de mégaprojet est assez large. Le préfixe méga suppose que c'est un projet d'une certaine grandeur. Bien entendu, un mégaprojet peut être appelé comme tel à partir d'un certain coût ou d'une certaine taille mais ces deux paramètres dépendent directement du contexte. Ils sont relatifs à la dimension même de la ville d'implantation. Un projet de la taille d'un arrondissement de Paris ne pourrait sûrement pas être qualifié de mégaprojet s'il concernait New York.

Dans le cadre de ce travail, les mégaprojets de types aérospatiaux, hydrauliques, électriques ou ferroviaires seront mis de côté car ils relèvent purement du génie civil et sortent du cadre urbain. Il est pourtant clair qu'ils ont un impact sur les villes mais les cas dont il s'agit ici sont ceux qui ont comme objectif de transformer une partie de ville.

Il n'est pas non plus question des mégaprojets qui font sortir de terres des villes entières nouvelles, comme en Chine, "championne" en la matière, où 10 villes nouvelles sont

¹ Les nouveaux principes de l'urbanisme, 2001

construites chaque année¹ mais où certaines sont également vides d'habitants à causes du coût des logements, beaucoup trop élevé pour le salaire moyen chinois. Ces cas n'apparaissent pas en Europe, ou du moins pas de cette envergure.

Un mégaprojet sous-entend également une série d'opérations liées les unes aux autres (équipements, transports, logements...) ce qui en fait une intervention plus complexe que la simple implantation d'un bâtiment ponctuel. De nouveaux logements amènent à réfléchir sur leur accès, les équipements publics proposés, les espaces verts disponibles et donc un aménagement à plus large échelle doit être envisagé. Tous les mégaprojets ont un impact, positif ou négatif, que ce soit au niveau des habitants, de l'environnement ou des budgets. Ils impliquent toujours des autorités publiques, bien qu'on ait déjà vu des initiatives de renouvellement urbain prises par des promoteurs privés en Grande-Bretagne.

Les mégaprojets étudiés ici sont ceux dont la philosophie part du principe de "réécriture" de la ville sur elle-même, c'est-à-dire agir sur le tissu urbain existant. La nécessité de densité des noyaux urbains n'est plus à prouver. Un mégaprojet peut s'inscrire dans le cadre d'une rénovation urbaine. La signification exacte des termes rénovation, revitalisation ou renouvellement urbains peut varier d'un pays à l'autre mais ils dérivent du terme anglais "urban regeneration" et l'idée de transformer les structures urbaines existantes.

En Belgique, selon le CWATUPE - Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Énergie - (article 173), une rénovation urbaine "est une action d'aménagement globale et concertée, d'initiative communale, qui vise à restructurer, assainir ou réhabiliter un périmètre urbain de manière à y favoriser le maintien ou le développement de la population locale et à promouvoir sa fonction sociale, économique et culturelle dans le respect de ses caractéristiques culturelles et architecturales propres". Cela passe par les logements, les équipements collectifs, les espaces verts, les commerces et les activités de service.

Avec la revitalisation urbaine, la notion de partenariat public-privé apparaît. C'est "une action visant, à l'intérieur d'un périmètre défini, l'amélioration et le développement intégré de l'habitat, en ce compris les fonctions de commerce et de service, par la mise en oeuvre de conventions associant la commune et le secteur privé." (article 172)

3. Les mégaprojets dans le cadre d'un événement

Dans bon nombre de cas, les opérations sur la ville se font à l'occasion d'un événement, si possible de portée internationale. À l'époque où certaines valeurs se perdent et les groupes d'individus se différencient de plus en plus, l'occasion de porter ensemble un grand événement mettant en avant des valeurs sportives ou culturelles est un des moments unique dans l'histoire d'une ville. De plus, certaines manifestations permettent une expérience directe de la vie urbaine, chose qui peut sembler moins fréquente au 21^e siècle où tout est numérisé et peut être visionné devant un écran. Les événements sont aujourd'hui une partie importante du fonctionnement de nos sociétés.

3.1. L'événement dans l'histoire

L'événement est utilisé depuis longtemps par la sphère politique (mise en valeur et démonstration du pouvoir) et la religion (calendrier de célébrations). À partir du 19^e siècle,

¹ www.express.be/business/fr/economy/les-nouvelles-villes-fantome-de-chine/143179.htm

avec la démocratisation et la laïcisation progressive de la société, les événements passent dans le champ public pour mettre en valeur les progrès. Les expositions universelles sont les premières de cette taille à rassembler des visiteurs de multiples pays et font valoir les compétences du pays organisateur et ses instances dirigeantes.

Bien avant l'arrivée des médias de masse, les pouvoirs mettent en scène leur actualité pour communiquer avec la population. Les débuts de cette activité remontent à l'Antiquité. Contrairement à maintenant, ces événements n'avaient pas pour but de faire participer le public à un spectacle mais ils tenaient un rôle d'information, de communication et de démonstration afin de marquer les esprits. En France, les fêtes royales (17^e siècle) font appel à des artistes et architectes pour des réalisations éphémères. C'est à partir de ce moment qu'on constate que certaines oeuvres créées pour l'occasion perdurent dans le temps. Du côté du pouvoir religieux, la différence se situe au niveau du calendrier : on assiste à des événements à des dates fixes et récurrentes. Mais le but de ces célébrations reste identique : mettre en valeur des aspects marquants d'une histoire religieuse.

Malgré la laïcisation du pouvoir, la nécessité de représentation persiste et on voit apparaître de grands événements à vocation mondiale telles les expositions internationales et universelles mais aussi des événements se rapportant au domaine de l'art et la culture. Les manifestations qui donnent un sentiment d'appartenance à une communauté sont importantes dans la société. Les événements vont donc connaître un changement de caractère et ce, à partir de la révolution industrielle.

La première exposition internationale se déroule à Londres en 1851. La volonté d'organiser de tels événements s'inscrit dans la démarche de montrer le progrès de la société d'une part et de mettre en valeur la puissance du pays organisateur d'autre part. En 1928 est créé le Bureau International des Expositions à Paris pour réglementer ces expositions et l'article 1 de la Convention déclare qu'elles ont *"un but principal d'enseignement pour le public, faisant l'inventaire des moyens dont dispose l'homme pour satisfaire les besoins d'une civilisation et faisant ressortir dans une ou plusieurs branches de l'activité humaine les progrès réalisés ou les perspectives d'avenir"*¹. Les exposants et le public qui y participent viennent de différents pays. Trois types d'expositions existent : spécialisées, internationales ou universelles. Alors qu'au début des expositions universelles un seul pavillon regroupe les espaces occupés par chaque pays participant, des pavillons nationaux apparaissent rapidement, reflétant l'identité de chaque pays. Dans certains cas, ces constructions sont conservées et réutilisées, tout comme les pavillons principaux qui deviennent des espaces d'exposition, pour une action plus "durable". Par ailleurs, les objets architecturaux conçus pour l'occasion changent parfois l'image de la ville : la tour Eiffel à Paris, l'Atomium à Bruxelles, le Space Needle à Seattle, la Biosphère à Montréal,... Ces expositions sont aussi l'occasion de mettre en place des projets urbains à plus grande échelle, notamment dans le domaine de la mobilité : construction du métro à Paris en 1900, Montréal en 1967, extension du métro à Lisbonne en 1998,...

Au niveau sportif, les premiers Jeux Olympiques modernes se sont déroulés à Athènes en 1896. La ville choisie par le Comité International Olympique sept ans avant l'ouverture doit organiser les



L'Atomium en 1958
(Source : <http://zeigermann.com>)



Bouche de métro à Paris
datant de 1900
(Source : www.uncp.edu)

¹ La Convention de Paris du 22 novembre 1928

Jeux et rechercher des sources de financement compatibles avec la Charte Olympiques. Alors qu'en 1984, seule Los Angeles s'était portée candidate, les compétitions entre villes postulantes (et par là les coûts de montage de dossier) sont de plus en plus ardues aujourd'hui parce que celles-ci sont nombreuses. Cette évolution montre les bénéfices potentiels que peut tirer une ville d'un événement de cette ampleur.

À côté de ces événements très célèbres et médiatisés ou méga-événements (Hiller, 2000), il existe une multitude d'autres organisations, notamment dans le domaine de la culture avec les capitales européennes de la culture. Créées en 1985, elles sont devenues un événement assez en vue en Europe. La ville doit s'engager sur une année et proposer des activités culturelles.

Les événements sont aussi l'occasion d'expérimenter un concept. Dans certains cas, un événement peut être créé pour justifier la construction de bâtiments. Ce fut le cas à Barcelone avec la création en 2004 du Forum universel des cultures dont le bâtiment emblématique est le Forum ou Musée bleu des Sciences naturelles, triangle de 180 mètres de côté imaginé par Herzog et de Meuron. L'événement ne fut pas un réel succès en terme de fréquentation mais il fut l'occasion d'aménager toute cette partie du front de mer et de développer le quartier (qui malheureusement a engendré une ségrégation sociale due à ses logements de haut standing).



Le musée bleu (photo prise par l'auteur)

3.2. Les types d'événements

De manière schématique, on peut en définir quatre types principaux ayant plus ou moins d'impact sur la ville qui les hébergent :

- Les événements politiques, type sommet du G8, G20, n'ont généralement pas d'impact sur le tissu urbain, les lieux d'accueil sont déjà construits ou construits plutôt en dehors des centres pour des questions de sécurité. Ils génèrent cependant une médiatisation importante et donc diffusent l'image de la ville. Les retombées économiques se traduisent par les nuits d'hôtels, les services locaux fournis,...
- Les événements sociaux, de type fêtes commémoratives, religieuses, folkloriques, qui touchent la population locale principalement mais qui peuvent aussi attirer des touristes. Les installations sont cependant temporaires et donc il n'en reste rien par la suite, si ce n'est des symboles conservés ponctuellement dans les villes (statues, panneaux,...). On peut également placer dans cette catégorie les expositions universelles et internationales qui touchent plusieurs domaines (technologies, sciences, communication,...) mais qui ont comme but principal de mettre en avant les progrès de l'humanité. Ces expositions attirent beaucoup de visiteurs et de médias et sont souvent l'occasion de faire de grands travaux mais n'ont pas toujours un impact bénéfique à long terme.
- Les événements sportifs qui peuvent avoir beaucoup d'impact, principalement les Jeux Olympiques et coupes de football. C'est l'occasion de montrer la puissance du pays et sa capacité d'organisation. Le financement est principalement assuré par la chaîne de télévision et par l'audience impressionnante (record de 4,7 milliards pour les JO de Pékin)

mais les coûts d'organisation sont très chers et ont tendance à augmenter. C'est aussi l'occasion de mettre en avant l'architecture et les nouvelles technologies. À côté des retombées en terme d'image qui sont considérables, il y en a également d'importantes sur le secteur Horeca. Par ailleurs, le choix du pays organisateur peut avoir des impacts non-prévus et amener à un boycott de l'événement par des pays en conflit avec le pays hôte ou n'approuvant pas sa politique sur les droits de l'homme ou la liberté d'expression.

- Les événements culturels couvrent un domaine beaucoup plus large. On y retrouve des festivals de musique, d'art, de littérature... La fête renvoie une image dynamique de la ville, c'est accessible à toutes les classes sociales, rassemble les citoyens et/ou touristes, mise en valeur des arts locaux ou du patrimoine (pas toujours). Les festivals de musique, très populaires, ont certes des retombées économiques mais n'ont pas d'impact significatif sur la fabrique urbaine.

4. Objectifs d'un mégaprojet

Selon François Ascher¹, il faut privilégier les objectifs et non les moyens. Contrairement à l'urbanisme moderne, le néo-urbanisme se focalise principalement sur les objectifs à atteindre et confie la réflexion sur la manière de les atteindre aux acteurs privés et publics.

4.1. Point de vue général

Les termes mégaprojets, projets urbains et projets de ville apparaissent comme réponses face aux problèmes que subissent les villes : manque de logements, d'équipements, d'activité économique, d'habitants... À l'origine, une migration des citadins vers la périphérie s'est faite sentir et la crise économique a accéléré les transformations.

Ce sont des outils pour tenter de corriger les erreurs urbanistiques faites dans le passé (fonctionnalisme des années 70, grandes restructurations routières qui ont défiguré les villes,...) mais aussi pour assurer le futur des villes et les imprimer dans le réseau international. Les mutations économiques se font à une rapidité que ne peuvent suivre les centres urbains. La composition urbaine est souvent réduite au rôle de rendre "joli" les espaces mal conçus, une action postérieure donc, pour améliorer le tissu urbain de la ville.

Un des objectifs pour les centres-ville est la densification. Les villes doivent se reconstruire sur elles-mêmes. L'expérience des banlieues à grande échelles, notamment aux Etats-Unis, a montré des défaillances dans le système des transports publics, les commerces de quartier, l'industrie locale ou dans la capacité de former des communautés vivantes. Sans parler de l'impact écologique de cet étalement reposant lourdement sur la voiture.

On remarque également que le projet urbain est vecteur de projet social. Il s'efforce de résoudre une série de problèmes sociaux en améliorant la qualité de vie et les liens des habitants. L'impact d'une série d'opérations de petite taille dans les quartiers peut réellement avoir des retombées bénéfiques pour la population concernée. Surtout si ceux-ci sont sollicités lors de la conception, pour fournir des avis, des impressions, des suggestions qui rendront le projet plus performant et soucieux des besoins des citoyens.

¹ Les nouveaux principes de l'urbanisme, 2001

Une ville qui fonctionne bien doit trouver le bon équilibre entre attractivité pour les habitants, les entreprises et les touristes. Les premiers recherchent une ville agréable, c'est-à-dire équipée (transports, commerces, loisirs), "verte", saine, dynamique, avec une identité. La place de plus en plus importante des loisirs dans la société en fait un critère de choix, d'où l'importance des manifestations socio-culturelles ou sportives.

Les entreprises ont besoin d'une ville reliée aux réseaux de transport, une certaine qualité d'ambiance pour les travailleurs et une ville dynamique, l'image de la ville influençant l'image de l'entreprise.

Les touristes vont être attirés par le côté particulier de la ville, son patrimoine historique ou contemporain mais aussi l'offre équipements, emblématiques ou non. Des déplacements faciles entre les différents lieux intéressants et les pôles de transport internationaux (aéroports, gare TGV) favorisent la venue de visiteurs. Les "objets architecturaux" sortant de l'ordinaire peuvent suffire pour séduire les touristes. L'ambiance générale d'une ville et des quartiers sont également des facteurs d'attraction.

Un des objectifs est donc de créer l'image d'une ville ou de la modifier si celle-ci est négative. Dans certains cas, c'est d'abord auprès de ses habitants que la transformation doit se faire pour leur redonner un sentiment de fierté par rapport à leur lieu de vie. L'image d'une ville dynamique est une des plus importantes; c'est-à-dire une ville qui n'hésite pas à investir dans de nouveaux projets, à créer et à innover.

Selon Françoise Rollan¹, "une image dynamique passe

- par le renforcement des systèmes de transport qui les relient au centre, d'où un projet de transports en commun
- Par la qualité architecturale et paysagère qui donne une image attractive de la ville autant pour ses habitants que pour les extérieurs
- Par l'amélioration de la qualité de vie en maîtrisant l'équilibre entre l'espace urbanisé et l'espace naturel autour de la ville
- Par le maintien d'une ville propre d'où un projet de collecte des déchets,...
- Par le soutien aux équipes sportives de haut niveau, le sport faisant souvent l'unanimité de la population qui s'identifie à son/ses équipe(s) sportive(s)
- Par l'organisation de manifestations sportives internationales qui véhiculent dans le monde entier une image dynamique et sportive de la ville et de la région."

Cependant, un mégaprojet doit bien prendre en compte les caractères politiques, économiques, sociaux, urbanistiques à la fois et ne pas rechercher uniquement une image. Il ne s'agit pas de viser un seul de ces "objectifs" en faisant l'économie d'un programme. La seule mission d'embellissement d'un lieu ne sera pas une réussite; à quoi cela servirait-il de repeindre une façade si les fondations et la structure ne tiennent plus ? Les événements ne doivent donc pas se transformer en "cache-misère" et remplacer une politique à long terme en matière d'urbanisme.

Un mégaprojet doit être surveillé constamment. Durant la phase d'élaboration, il faut pouvoir s'adapter aux changements, réévaluer, prendre en compte les critiques formulées et revoir parfois certains des objectifs qu'on s'était fixé. Comme dans tout chantier, il y a parfois des complications malgré toutes les analyses réalisées en amont.

4.2. Les objectifs des événements par rapport à la ville

À côté des objectifs directement liés au type d'événement (mettre en valeur la culture, le sport, les progrès de la société...), on retrouve souvent des objectifs pour la ville. Le choix d'accueillir une manifestation doit se faire en adéquation avec les missions que la ville

¹ Villes en projet(s), 1995

s'est donnée et avec les valeurs qu'elle défend. Les événements contemporains culturels sont assez flexibles et pourraient s'adapter au contexte mais d'autres événements tels que les Jeux Olympiques sont beaucoup plus contraignants et nécessitent beaucoup de ressources.

La commission européenne indique¹ que, selon des études, être désignée capitale européenne de la culture constitue une belle occasion :

- de régénérer les villes
- de redynamiser leur vie culturelle
- de renforcer leur visibilité au niveau international, de stimuler le tourisme et d'améliorer l'image qu'en ont leurs propres habitants

Le Bureau International des Expositions mentionne² dans ses critères que les villes hôtes sont des villes cherchant l'impulsion de projets de développement urbain et économique (pour une exposition universelle) et une ville cherchant à s'établir sur la scène internationale et à favoriser sa croissance (pour une exposition internationale).

Les Jeux Olympiques n'ont pas d'objectif particulier pour la ville si ce n'est ceux liés directement à l'organisation, c'est-à-dire développer les équipements sportifs, les infrastructures de transport qui y accèdent et fournir des logements aux participants.

Il ne faut toutefois pas tomber dans la course à l'image et la médiatisation où les interventions dans la ville et même le contenu artistique d'un événement seraient relégués à l'arrière plan.

4.3. Outil de réaffectation

Au 19^e siècle et pendant la première partie du 20^e siècle, l'impact des événements sur le bâti se traduit par l'équipement de la ville en nouvelles salles de spectacle et d'exposition. Mais à partir de 1970, le choix des sites d'implantation se porte sur des terrains industriels devenus inutiles, ce qui fait de l'événement un outil de reconversion. La relance économique d'une ville peut être aidée par l'organisation d'événements, mettant en avant une économie basée sur des activités relevant du secteur tertiaire et non plus industriel.

La reconversion des villes manufacturières ayant subi la désindustrialisation n'est pas facile car leur passé industriel est ancré dans leur existence et a laissé des marques dans le tissu urbain; il faut donc un peu de temps pour se séparer d'activités économiques qui font partie du patrimoine. Nombreux sont les exemples illustrant l'effet dévastateur de l'industrie sur les villes. Les anciens bâtiments ne correspondant plus aux besoins actuels de l'économie, ils sont squattés et mis un état de délabrement sérieux; il faut trouver des solutions pour ces espaces sous-utilisés.

Certains sites sont tout simplement détruits puis végétalisés. Cette solution appelée préverdissement est normalement provisoire et a pour but d'améliorer l'image du paysage en faisant disparaître les restes de l'ancienne fonction. C'est le moyen le plus économique. L'autre solution plus audacieuse est de réaffecter l'ensemble et de conserver ainsi une partie de l'histoire. Les bâtiments industriels témoignent d'un époque passée, certes, mais qui a fait pendant un temps la richesse des villes. Ces fabriques, entrepôts et hangars constituent autant de lieux insolites qu'on ne pourrait recréer à l'époque actuelle. Leur

¹ http://ec.europa.eu/culture/our-programmes-and-actions/doc413_fr.htm

² <http://www.bie-paris.org/site/fr/expos/introduction-aux-expos.html>

réaffectation est donc un sujet intéressant et peut mener à des véritables réussites. Deux options se présentent : soit muséifier le lieu, soit le réaffecter.

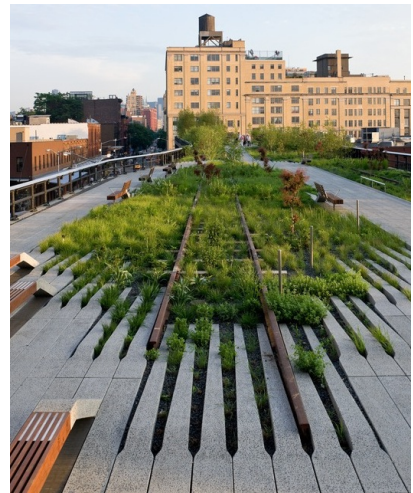
Mis à part les bâtiments industriels, chaque ville possède un patrimoine ancien qu'elle veut sauvegarder que ce soit pour son histoire, sa qualité architecturale ou sa valeur sentimentale. Par ailleurs, le besoin de nouveaux bâtiments répondant aux nouvelles exigences, aux nouvelles fonctions de notre société ne fait que s'accroître. Les exemples de réaffectation de bâtiments particuliers devenus obsolètes sont nombreux : habitation ou librairie dans des églises, hôtel dans une ancienne école, musée scientifique dans un charbonnage,... Les possibilités sont multiples; on peut presque tout y faire (moyennant un budget parfois conséquent) : complexes commerciaux, bureaux, logements, culture, loisirs. Et aussi les mélanger pour y apporter une mixité sociale et urbaine.



Librairie à Maastricht - arch : Merx + Girod (source : <http://stefaniestoelen.blogspot.be>)

Selon François Ascher, "Le néo-urbanisme patrimonialise de plus en plus le bâti existant, soit en le muséifiant et en l'intégrant à la nouvelle économie culturelle et touristique urbaine, soit en le réutilisant et en l'affectant à de nouveaux usages." ¹

Quant aux friches industrielles, portuaires ou ferroviaires, ce sont souvent de grandes surfaces situées au centre-ville ou à des endroits stratégiques; elles ont donc un énorme potentiel, vu le nombre très limité d'autres surfaces vacantes et leur bonne position dans les réseaux de transport. Un bel exemple de reconversion est la High Line à New York, véritable promenade urbaine implantée sur une ancienne ligne de train en hauteur passant à Manhattan.



High Line à NYC - Iwan Baan © 2009 (source : www.thehighline.org)

5. Acteurs

L'équipe à la tête du projet doit être pluridisciplinaire tout comme les moyens financiers doivent être multiples (secteur public, secteur privé, subventions,...). La clé de la réussite est la concertation entre élus, professionnels, techniciens, maîtres d'ouvrage publics ou privés et la population. Les structures créées parfois spécialement pour l'occasion diffèrent d'un pays à l'autre mais elles sont généralement composées des institutions publiques des différents niveaux territoriaux : local, provincial, régional et national.

Les principaux intervenants sont les politiques, les investisseurs, les architectes et/ou urbanistes et les citoyens.

Les **politiques** ont les moyens de démarrer un projet. Ils représentent la ville et peuvent libérer des fonds. La présence d'une autorité publique dans le projet garantit une vision globale et évite une conception basée sur les retombées à court terme et purement financières, ce que recherche souvent un promoteur privé. Une politique bien conduite garantit une cohérence d'actions sur la ville; dans le cas contraire on obtiendra une série

¹ les nouveaux principes de l'urbanisme, 2001

d'opérations sans liens les unes aux autres. La vision à long terme est cependant contraire aux logiques du marché et aux changements politiques locaux.

Les pouvoirs publics doivent autant que possible déléguer le travail à des personnes compétentes en la matière et faire leur rôle de contrôle des opérations. C'est donc une requalification des missions et des personnes travaillant pour le compte des pouvoirs publics. Les élus locaux doivent également communiquer avec les citoyens et les convaincre de l'importance des opérations pour leur ville. Ils sont, par essence, les porte-paroles de tous, ou du moins de la majorité.

"Le politique doit prendre en compte que l'action publique se construit aujourd'hui, au niveau local en tous les cas, plus par des dynamiques de projets que par la mise en oeuvre d'un programme, plus par des solutions ad hoc que par application de normes. Les règles majoritaires et la responsabilité des élus ne doivent trancher, lors des désaccords sur des points importants, qu'in fine, quand tous les autres moyens de produire un large consensus ont échoué" (Ascher, 2001).

Si l'art de l'architecture existe depuis la préhistoire, l'art de l'urbanisme n'apparaît sous ce nom qu'en 1867 avec le catalan Cerdà, ce qui explique l'apparition tardive des institutions dans le domaine et le manque d'expérience. Alors que les **urbanistes** du passé passaient beaucoup de temps à élaborer des théories et moins de temps à construire, les urbanistes de notre époque sont aussi des **architectes** (ex : Portzamparc, Chemetov). La qualité architecturale et la conception dans la logique du développement durable deviennent des critères de choix pour les promoteurs, auparavant guidés dans leurs décisions principalement par la charge foncière. Les architectes célèbres (ou "starchitectes") sont les plus sollicités et ce sont d'ailleurs souvent les mêmes noms qui apparaissent dans les projets à travers le monde.

Le partenariat public-privé (PPP) est devenu courant. D'un côté il aide les états (ou les autorités impliquées) à ne pas tout devoir financer (ce qu'ils ne peuvent assumer) et de l'autre, il apporte une sécurité à l'**investisseur** privé quant à la finalisation de l'opération. Une partie du travail est déjà réalisée en amont par le partenaire public au niveau foncier et des réglementations urbanistiques. Mais le PPP peut faire apparaître des dérives lorsque les villes laissent trop de libertés aux promoteurs et négligent de fournir des objectifs précis. De plus, les procédures sont généralement plus longues et coûteuses. Il faut également être capable de présenter le projet de manière à attirer les investisseurs, ce qui ne pourra se faire que si les différentes autorités publiques entrant en jeu sont sur la même longue d'onde (pas de mésententes).

En plus de ces investisseurs, il existe des **subventions** accordées par des institutions supérieures. L'Union Européenne intervient principalement via le FEDER, Fonds Européen de Développement Régional. Le FEDER "vise à promouvoir la cohésion économique et sociale par la correction des principaux déséquilibres régionaux et la participation au développement et à la reconversion des régions, tout en garantissant une synergie avec les interventions des autres Fonds structurels" ¹. Ces fonds constituent 40% du financement des projets liés.

La participation des **habitants**, usagers et autres acteurs concernés au processus d'identification des problèmes devient essentielle. Ceci modifie la nature de l'intervention des professionnels. La communication avec les citoyens est importante et surtout la possibilité pour eux d'agir réellement et d'être entendus par les auteurs du projet. Il ne suffit pas d'informer la population d'un projet définitif pour lequel ils n'ont aucun mot à dire. Le

¹ http://europa.eu/legislation_summaries/employment_and_social_policy/job_creation_measures/l60015_fr.htm#

dialogue avec les riverains amène souvent à comprendre leurs attentes, ce qui n'est parfois pas pris en compte par les élus ou auteurs du projet qui ne vivent pas la situation au quotidien ou qui ont d'autres priorités en vue. Un débat dans lequel chacun peut émettre ses critiques, qu'elles soient justifiées ou non, ne peut qu'améliorer le projet. Dans certains cas, la mobilisation citoyenne est telle que la construction d'un projet peut être mise en suspens, comme le montre l'exemple de la bibliothèque universitaire de Zaha Hadid à Séville qui fut détruite alors que le bâtiment était à moitié construit.

L'existence d'une date limite dans le cadre d'événements accélère les prises de décisions et certains projets contestés par des opposants peuvent être adoptés. Les intervenants doivent agir pour le bien commun car un conflit d'intérêt pourrait mener à un échec ou un retard possible, entravant le bon déroulement des opérations.

Quelle que soit la composition de la structure créée pour la réalisation d'un projet, le plus important est de gérer la communication et la collaboration entre les différents acteurs. Chacun d'entre eux doit pouvoir exercer sa compétence afin d'obtenir un projet répondant aux différents critères.

6. Opérations

Les projets entrepris par une ville doivent la rendre attractive. Les moyens pour y arriver sont divers mais une série d'opérations principales se distinguent : l'amélioration des infrastructures de transports, les grands et petits équipements (emblématiques ou non), les parcs urbains, les services proposés,... mais cela passe aussi par un autre type d'opération qui prend beaucoup de place de nos jours, la médiatisation.

6.1. Infrastructures de transport

Aujourd'hui la ville est un espace productif pour les entreprises qui étendent leurs activités en dehors de leurs murs. Il faut donc que la ville se donne la possibilité d'accueillir ce type d'activités. Le développement économique des villes est fortement lié à leur accessibilité depuis l'étranger, c'est-à-dire leur position par rapport aux grands réseaux de transports terrestres, aériens et maritimes.

De plus, l'individualisation de la société entraîne des changements dans les transports publics : les utilisateurs ont de moins en moins de trajets quotidiens identiques, ils voyagent de nuit et la distance du parcours s'est allongée. Les transports publics classiques sont pourtant créés sur le modèle "fordien" (même itinéraire pour tous aux mêmes horaires). Ces systèmes fonctionnent mais dans les zones denses et sur les grands axes. Dans certains cas, les personnes vivant hors du centre et sans voitures deviennent handicapées face à leur mobilité. Il faudrait, idéalement, se rapprocher le plus possible d'un service "porte-à-porte", ce qui est économiquement et techniquement impossible à faire.

Il est capital pour les villes de se raccrocher au réseau international de circulation. Le besoin de mobilité est moteur de changements (bons ou parfois mauvais) de par l'étendue de son intervention dans la ville. Une ville peu ou mal desservie perd de son potentiel.

Cependant, un des problèmes actuels le plus récurrent est la congestion des centres villes par les véhicules. La création d'un réseau de transports en commun est essentielle pour régler ce problème. Le train, utilisé pour relier les villes entre-elles peut, lui, arriver au centre

et a un étalement linéaire faible mais n'est pas adapté à des arrêts fréquents. Les métros, utilisés dans les grandes villes ou pour relier les centres à leurs extrémités, sont rapides et performants en terme de transport de passagers mais leur fonction est réduite au simple transport car il ne permet pas la découverte de la ville. De plus, le coût de construction est colossal et seules les villes d'une certaine superficie et population peuvent se le permettre. Les bus, transports de proximité, connaissent parfois les mêmes problèmes d'embouteillages que les véhicules et ont une capacité de transport limitée. Parmi les moyens de locomotion, le tram est revenu en force et semble aller de pair avec le développement durable.

Alors qu'on s'était employé à le faire disparaître de nos centres, le tram connaît une deuxième vie depuis quelques années. Il fut pourtant l'un des moyens de transport principal pour circuler dans les grandes villes au début des années 30, lorsque la voiture était encore réservée aux classes sociales très aisées. Au début des années 60, les plans d'aménagement de la ville de Liège annoncent clairement le changement : la ville doit être restructurée pour la voiture. Changement présent aussi en France, comme l'illustrent les mots de Georges Pompidou en 1970 : *"la ville doit s'adapter à la voiture"*.¹

On a donc d'abord supprimé les trams au profit des autobus, pour leur plus grande souplesse et leur coût plus faible en infrastructures. Ensuite, en raison du nombre devenu trop important de voitures, il a fallu créer des bandes de circulation réservées aux bus pour éviter les bouchons. Les problèmes de pollution et d'encombrement des voies de circulation amènent les autorités à réfléchir sur les réseaux des modes de transport. Lorsqu'on sait que l'habitat et le transport constituent près de la moitié des émissions de carbone des pays développés, l'enjeu est d'autant plus important. La capacité de transport par bus ayant atteint ses limites, la dernière opération est de replacer le tram dans la circulation, pour un mode de transport plus performant.

Le "tram moderne" qui apparaît dans les années 80 en France circule en site propre (avec dans quelques tronçons le partage des voiries avec la voiture), a la priorité aux carrefours et est à plancher bas. Actuellement, toute ville française de plus de 100 000 habitants possède son tramway (ou transport en commun en site propre).²

Il faut cependant noter que les trams disparaissent dans les années 70 en Amérique du Nord, en France, en Suisse Romande, en Grande-Bretagne et en Espagne, alors que certains pays les conservent ou les modernisent comme l'Allemagne, la Scandinavie, les Pays-Bas.

Ses avantages au niveau écologique et urbain font de lui un outil de régénération urbaine de plus en plus utilisé.

Premièrement il fonctionne à l'électricité, il est moins bruyant et produit moins de vibrations par rapport aux véhicules. Il est par conséquent moins polluant sur différents niveaux. La conduite est plus confortable qu'un bus. Grâce à ses plateformes, il est accessible facilement pour les PMR (personnes à mobilité réduite) ce qui est loin d'être le cas pour les bus en général et à Liège en particulier. Ensuite, un des grands avantages est sa capacité en nombres de voyageurs, nettement supérieure à celle des bus, tout en gardant une desserte fine. Si son tracé est bien étudié, il permet de réduire le trafic automobile, ce qui est un des objectifs principaux.

Comparaison capacités de transport

Métro	120 000 p/h
Tram	60 000 p/h
BSP	30 000 p/h
Bus	10 000 p/h
Voiture	100 p/h

Source : d'Architectures n°150

¹ tiré de (DUCHÊNE, 2001), p.19

² D'Architectures n°150, novembre 2005, p. 21

Lieu de mixité sociale, le tram a une meilleure image que les bus et encouragerait peut-être les personnes réticentes à se déplacer en bus à utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail ou au centre-ville. On pourrait même espérer qu'il encourage l'activité physique dans les quartiers traversés par le tram, le piéton étant prêt à marcher jusqu'à 500m avant d'arriver à une station, distance pouvant monter à 800m lorsque le déplacement se fait en vélo.

Au niveau urbanistique, le tram peut avoir plusieurs impacts. Tout d'abord, il va entraîner une redistribution des surfaces de voiries pour les différents utilisateurs (revêtements différents, dénivelés). Il permet la réorganisation des boulevards et par son tracé oblige l'automobiliste à modifier son comportement, la circulation des piétons s'en trouve améliorée. Ceux-ci peuvent d'ailleurs circuler sur les voies de tram entre les passages de celui-ci car elles ne sont pas clôturées.

Ensuite, il oblige à repenser l'espace public le long de son parcours et aux alentours proches : les revêtements des rues, les trottoirs, l'éclairage et aussi les éléments végétaux. Le tracé est généralement accompagné d'alignements d'arbres (bien qu'il faille parfois en supprimer pour en replanter ensuite) et l'engazonnement est possible entre les rails. Le fait qu'un tram soit plus rigide et plus exigeant qu'un bus oblige les concepteurs à produire un projet de grande qualité. Par exemple, le tram de Bordeaux, considéré comme une réussite, fut l'objet un concours d'architecture associant paysagistes et designers. Les travaux d'aménagement ont parfois un effet d'entraînement qui produit des interventions sur des espaces situés hors du tracé.



Tram de Bordeaux (source : wikipédia)

Le tram relie des quartiers "délaisés" au centre ville; les distances en terme de temps sont réduites or on sait que la mobilité des personnes conditionne l'accès à l'emploi, à l'éducation, à la culture, à la santé... Il fait également le lien entre les équipements publics. On pense également qu'avec la constante montée des prix du carburant, une partie de plus en plus importante de la population n'aura plus accès à la voiture individuelle. Il faut donc anticiper.

Le tram a des effets bénéfiques sur l'aspect foncier des quartiers desservis (revalorisé à hauteur de 10%¹) et sur les commerces.

Pour terminer, il est une excellente manière de découvrir ou redécouvrir la ville, qu'on soit touriste ou citoyen. Contrairement au métro, la vue constante sur le paysage, que l'on passe au coeur de quartiers, le long d'un fleuve, d'un parc ou près de bâtiments emblématiques, aide à "lire" la ville et à se repérer.

Parmi les inconvénients, on peut citer le coût élevé mais la nécessité d'augmenter la capacité de transport justifie largement le financement de celui-ci.

D'une certaine façon, il encourage l'étalement urbain avec ses parkings-relais aux terminus qui sont nécessaires mais qui favorisent les trajets en voitures vers les logements

¹ d'A n°150, novembre 2005, p. 24

péri-urbains. Ce point est un peu paradoxal car il faut de toute façon subvenir aux besoins de mobilité des habitants en périphérie et éviter qu'ils arrivent au centre ville en voiture.

Un point plus technique concerne le matériel qui doit être le même tout au long de la ligne pour garder une unité et éviter de tomber dans la course à la singularité des quartiers traversés.

Partout où un tram a été implanté, son insertion est un succès, ce choix est rarement regretté. L'implantation d'un tram ne rencontre généralement que peu de protestations, sauf dans les phases de travaux; ce qui est fréquent pour tout type de projet. La réussite passera bien entendu par la communication avec les citoyens au moyen de campagnes d'informations qui mettent le futur tracé à disposition de tous. Les premiers essais servent d'expériences pour les suivant et permettent d'avoir du recul pour définir ce qui fonctionne ou ce qu'il faut repenser. Le tram s'installe donc et pour longtemps.

6.2. Équipements

Selon François Ascher¹, l'individualisation des sociétés et leurs besoins plus diversifiés entraînent des problèmes dans la conception et le fonctionnement des équipements et services publics. Les équipements collectifs traditionnels sont créés selon le principe de la même prestation pour tous. Certains deviennent alors inadaptés aux besoins d'un nouveau type d'individus.

S'agissant ici des grands équipements dits emblématiques, trois types se dégagent : les musées, les stades (ou autres centres sportifs) et les grands parcs urbains.

- Les équipements culturels

Dans les années 80 et 90, le monde occidental connaît une augmentation importante sans précédent de la construction de musées. Parmi les plus célèbres se trouve la fondation Beyeler à Bâle, le Getty Center à Los Angeles et bien évidemment le Guggenheim à Bilbao. Et ce ne sont pas toujours des régions en pleine croissance économique qui accueillent les projets les plus ambitieux. Les musées font partie de l'offre culturelle sur laquelle s'appuie le tourisme d'un village, d'une ville ou d'une région. Ils peuvent être implantés à n'importe quelle échelle du territoire (d'un coin perdu dans la campagne à une grande capitale) car il y a toujours "quelque chose" à conserver, à protéger. Le plus petit patrimoine de qualité peut être valorisé de cette façon.

Face aux difficultés, le projet culturel peut être une solution, comme de nombreuses villes l'ont compris. Si autrefois, la richesse d'une ville permettait de se doter de musées, maintenant, les équipements culturels peuvent apporter des richesses aux villes, sur le plan économique et, plus important, sur le plan intellectuel.

À notre époque, les musées s'adressent à tous; ils ne sont plus réservés à une élite. Ils proposent des contenus plus diversifiés touchant des publics plus variés. La gamme de plus en plus large de ces actions culturelles possibles devrait donc toucher un plus grand nombre de personnes. De plus, les initiatives existent indépendamment de l'importance de la ville.

¹ Les nouveaux principes de l'urbanisme, 2001

Si les raisons principales de la création de musées sont l'art, la science et la commémoration, ils sont également des lieux de rencontres. Et pas seulement dans les salles où les objets sont exposés. La création de salles polyvalentes, d'auditoires et de cafétérias attirent également les visiteurs sans intention de visiter les expositions. Le café d'un musée peut devenir un lieu de rendez-vous du quartier.

Jean Barthélemy, professeur à la faculté polytechnique de Mons, met en avant des questions fondamentales¹ toutes trois liées à l'impact que peut avoir un musée :

- _ Le musée, oeuvre d'art ou oeuvre au service de l'art?
- _ Le musée, équipement culturel polyvalent ou adapté spécifiquement à son contenu?
- _ Le musée, signe fort s'imposant à son site ou élément architectural s'inscrivant dans le contexte?

Les musées contemporains doivent répondre à des critères de qualité architecturale et de rentabilité. Mais à force de viser des effets quantitatifs (nombres d'entrées), la conception des musées peut dès le départ être conditionnée par cette attente de fréquentation (argument à l'investissement public) qui peut aller jusqu'à formater le contenu de grandes expositions (finalités exclusivement commerciales ou touristiques).

De plus, à notre époque, la réputation d'un musée se fait parfois plus sur sa fréquentation que son contenu. Au final, les visiteurs sont poussés à l'intérieur par le simple fait de pouvoir dire "j'y suis allé" et par là, obtenir une sorte de reconnaissance sociale.

Si de nombreux musées actuels sont célèbres pour la prouesse architecturale qu'ils incarnent, tous ne sont pas réussis au niveau fonctionnalité ou urbanistique : problèmes de surveillance et de sécurité, coût d'entretien, manque de flexibilité, mauvaise intégration...

- Les équipements sportifs

Le sport reste un des loisirs le plus répandu et accessible pour la population. Que ce soit pour le pratiquer ou pour le regarder. Les manifestations sportives internationales (JO, championnats du monde, d'Europe) rencontrent un énorme succès (2 à 4 milliards de téléspectateurs pour les JO et coupes mondiales de football) et leurs organisations se sont complexifiées d'année en année. À côté de l'élargissement du programme sportif, qui est l'objectif premier, et la mise en valeur des différentes disciplines, la ville doit fournir des infrastructures d'accueil, de transport et de communication. Cela engendre des transformations urbaines importantes.

L'impact sur la qualité de vie est un autre aspect important. On sait que le sport est bon pour la santé, il est aussi bénéfique en terme de développement et de réussite personnelle. Or, les habitants du centre n'ont pas un accès facile à de grandes étendues d'espaces verts pour y pratiquer un sport. C'est pourquoi l'implantation d'équipements sportifs à cet endroit peut avoir une influence favorable, surtout pour les populations les plus défavorisées.

Cependant, un stade en fonctionnement a un impact direct sur le site où il est implanté. Lors d'événements, un périmètre de sécurité est exigé pour pouvoir faire évacuer le stade entier si nécessaire. La construction d'un équipement sportif nécessite donc la prise en considérations de ces contraintes, particulièrement pour les transports en commun à proximité. Le placement d'arrêts de bus, tram ou métro doit être pensé pour permettre une mise en mouvement rapide des visiteurs afin éviter les regroupements. Par exemple, pour le stade de France à Paris, les stations de métro et de RER ont été placées à une

¹ Architecture et musée (colloque), 1998

distance spécifique de celui-ci afin de mieux réguler le flux et éviter des bouchons ou des bousculades.

Les grands stades ou complexes sportifs accueillant les Jeux Olympiques posent parfois problème quant à leur utilisation après les compétitions. Conçus pour une capacité maximale pendant les Jeux, les villes peuvent ne plus savoir faire face aux coûts d'entretien et la fréquentation ordinaire des citoyens ne suffit pas à les maintenir ouverts. Ils sont finalement fermés à la population ou deviennent des clubs plus luxueux accessibles uniquement aux classes sociales plus aisées.

- Les espaces verts

La recherche d'espaces verts ou de lieux publics au centre des villes denses et contemporaines est un objectif primordial à notre époque. En effet, la densification des villes est nécessaire pour éviter la consommation d'espace par l'étalement en dehors des centres urbains et les problèmes de transport qui en découlent. Mais densification ne doit pas être synonyme de sol entièrement bâti; il faut fournir une qualité de vie aux habitants des villes, trouver un équilibre entre espaces libres et espaces bâtis.

La végétation en milieu urbain a des effets bénéfiques à plusieurs niveaux. Outre sa fonction esthétique, elle modifie les ambiances physiques : elle protège contre le vent par la réduction de sa vitesse, elle est utilisée comme filtre solaire et sonore, elle peut modifier l'impact du rayonnement solaire par l'absorption de ses feuilles et rafraîchir l'air en contact avec les feuilles grâce à l'évaporation de l'eau, ce qui régule la température de l'air. De plus, elle influe sur la perception et l'appropriation des espaces urbains ainsi que sur l'humeur des individus. La végétation peut changer l'image d'un endroit de manière positive.

Un parc public doit être conçu pour les habitants de la ville comme pour les gens de passage. Les critères de qualité sont de plus en plus poussés et la définition d'un parc a largement dépassé le simple espace vert avec quelques arbres et des bancs. On voit apparaître des espaces fonctionnels tout en étant insolites qui attirent la curiosité du passant.

6.3. Médiatisation

La médiatisation regroupe en réalité plusieurs opérations envers un public différent et à des périodes différentes.

C'est d'abord la communication auprès des citoyens, premiers concernés, qui est importante. Connaître le projet et les phases de travaux aident à l'accepter. Bien entendu, cela peut mener aussi à des oppositions. Les médias donnant la parole à tous, il sera plus facile de dénoncer, critiquer ce qui ne fonctionne pas. Ceux-ci peuvent d'ailleurs être un moyen de pression sur les autorités. Mais la communication par images rend réel le projet dans le sens où elles en donnent une vision claire aux citoyens pour qui des plans, coupes ou schémas peuvent paraître trop abstraits. Avec les outils actuels de modélisation 3D, c'est d'autant plus facile. Bien entendu, une image peut être tronquée mais elle n'en reste pas moins un outil de communication fort.

À notre époque où les médias de référence ont changé, il est important de gérer les budgets de manière à inclure les nouveaux moyens de communication (Facebook, Twitter, youtube, blogs,...) afin de toucher toute une partie de la population qui n'a pas pour habitude de lire la presse quotidienne. L'apparition de ces nouveaux médias

nécessite de repenser la relation presse/événement. La réussite d'une campagne de communication n'est pas seulement d'introduire le projet sur internet mais de créer de l'audience, du buzz, chose peu aisée dans ce domaine qui évolue si vite et qui est assailli d'informations en continu. L'originalité est indispensable et il faut employer l'internet en tant qu'espace de création spécifique, à développer parallèlement au projet. Mais, s'il est clair que la médiatisation est une aide pour un mégaprojet, elle peut également le desservir. Les villes sont en effet surveillées et le moindre faux pas peut enflammer les commentaires en quelques heures.

Ensuite lors du déroulement d'un événement, la médiatisation est évidemment capitale. L'annonce d'un événement se fait longtemps à l'avance et l'utilisation d'internet et des réseaux sociaux permet de communiquer très facilement et rapidement avec un grand nombre de personnes. La publicité est renforcée par la ville qui se remplit d'affiches et de logos pour susciter un sentiment d'appartenance à un même projet. L'événement a besoin des médias pour fonctionner et vice-versa. C'est grâce au relai de l'information que les villes se font connaître et qu'elles peuvent espérer un succès touristique. Après tout, il représente de la publicité spontanée. Pour les médias, c'est une actualité inédite qui peut être préparée à l'avance vu la planification anticipée. Ils contribuent à la construction de l'image d'une ville. Au final, la durée de la médiatisation est bien plus longue que la durée de l'événement en lui-même.

L'événement à dominante culturelle se forge une réputation en même temps que celle du lieu où il se déroule. Cela suppose qu'un événement culturel a forcément une bonne image; ce qui n'est pas toujours le cas. La population peut parfois exprimer un rejet face à ce type de manifestation, pensant qu'il y a des problèmes plus essentiels qui requièrent l'utilisation du budget. Ensuite la concurrence entre événements due à leur multiplication impose à ceux-ci de surenchérir sur la communication et la publicité pour se faire connaître. La part accordée à la communication est parfois considérable alors que l'événement devrait attirer la presse par lui-même parce qu'il est intéressant. Il apparaît nettement que les médias ne font pas connaître que l'événement mais plutôt la ville qui l'accueille.

Un autre phénomène entoure le projet architectural en lui-même. Dans les années 80, la multiplication des concours entraîne leur institutionnalisation et avec cela une forme de starification des bureaux d'architectes. Il existe une trentaine d'architectes internationaux dont on voit les noms partout (N. Foster, R. Rogers, R. Koolhaas, M. Fuksas, R. Piano, T. Ando, F. O. Gehry, R. Meier, J. Nouvel, D. Perrault, C. De Portzamparc, S. Calatrava, Z. Hadid...). Les villes, en faisant appel à ces architectes reconnus, espèrent une médiatisation automatique grâce à leur nom. Mis à part le fait qu'il faudrait parfois penser à valoriser les qualités d'architectes locaux, tout aussi compétents, le danger serait de faire des raccourcis dans les perspectives de succès. Certaines villes veulent leur "Gehry" ou leur "Calatrava" en espérant transposer la réussite d'un lieu à l'autre (même si cette réussite est contestée), sans réflexion sur la réelle nécessité d'un tel projet ou l'inadéquation en terme d'échelle du projet. La future Gare de Mons en est un exemple flagrant.

Au final, la médiatisation fournit des images, support bien plus "parlant" que des textes ou des discours. Rien ne paraît plus vrai qu'une image, surtout au vu des techniques numériques actuelles, et c'est une des façons les plus simples de s'imaginer la ville.



Drapeau Liège Expo 2017
sur le pont Albert Ier
(source : <http://liege-expo2017.blogspot.be>)

7. Impacts

Un mégaprojet aura des impacts à court terme et à long terme. Même si les promoteurs espèrent des retombées rapides, ce sont les effets sur la longue durée qui intéresseront les citoyens et politiques. Certains cas montrent un démarrage assez lent qui semble être un échec puis qui s'avère être une réussite. Le contraire est bien entendu possible; être convaincu des bénéfices apportés par un projet et se rendre compte de ses effets désastreux par la suite.

La place des événements dans le fonctionnement des villes a été réévaluée. Les grands événements amènent de grands changements : ils ont un impact sur la morphologie urbaine, sur les liens sociaux et modifient l'image d'une ville ainsi que la perception qu'en ont les visiteurs. Ils sont un outil pour la transformation urbaine et encouragent le retour vers la ville. L'événement n'est donc plus une simple opération éphémère utilisant un maximum de ressources budgétaires. C'est une option à considérer pour les territoires qui cherchent un nouveau souffle pour leur économie et une visibilité sur la scène internationale.

7.1. Niveau urbanistique

L'organisation d'événements permet à une ville de réaliser une série d'équipements qui subsisteront dans le temps. Ces équipements auront une influence directe sur la qualité de la vie urbaine. Une ville doit être équipée au niveau de la culture, de l'enseignement, du sport, des commerces. Les mégaprojets peuvent donc combler ces lacunes.

Dans le cadre d'un événement, deux cas d'impacts peuvent se présenter : si la ville organisatrice a déjà mis en place une stratégie, l'événement vient l'appuyer en s'y implantant; sinon, l'événement sera justement l'occasion de réfléchir à un plan global pour la ville. Dans les deux cas, les constructions s'inscrivent durablement dans le tissu urbain.

- Le choix du lieu d'implantation

Il est toujours souhaité que le projet ait un effet d'entraînement sur les zones autour du site. C'est souvent le cas, mais ce type d'impact est à analyser sur le long terme. Cependant, il ne faut pas penser que la création de pôles indépendants situés loin de la ville auront un effet sur celle-ci. Les mégaprojets dans le cadre d'événements agiront plus sur la régénération des centres urbains que sur la périphérie des villes. Excepté pour les projets attachés à un certain lieu géographique, ils doivent être implantés dans la ville pour l'enrichir et la densifier. Un projet destiné à fonctionner tout seul aura moins de chances de succès. Seuls les pôles économiques qui ont besoin d'être très proches des réseaux internationaux peuvent se permettre d'être décentrés. Ils n'attireront qu'une sorte de population (pas de touristes ni de citoyens). Les "business parks" situés en dehors des villes peuvent s'y étendre facilement et à bas prix avec un environnement généralement plus "vert".

Certains gros centres commerciaux sont également placés loin de la ville. Bien entendu, l'accès en voiture est plus facile (grands parkings, pas d'embouteillages), mais ces énormes galeries ont alors un impact plutôt négatif sur les centres. Ils représentent en effet une menace pour les petits commerces du centre et ne contribuent pas à une redynamisation de la ville. Il ne faut pas oublier que le shopping est une fonction urbaine

et qu'il est possible de l'intégrer parfaitement dans le tissu urbain afin d'en faire un passage naturel. Les exemples de la galerie Arkden sur la Potsdamer Platz à Berlin ou la Médiacité à Liège montrent qu'un centre commercial peut être une rue piétonne à part entière pour relier différents points d'un quartier.

Le choix de Barcelone d'organiser les épreuves sur différents sites dans la ville pour les Jeux Olympiques de 1992, au lieu de réaliser un projet concentré en dehors, est probablement une raison de la réussite. Cette disposition a beaucoup plus d'impact sur le centre car il a fallu repenser à toute la mobilité de celui-ci pour accéder aux différents sites.

- Les équipements emblématiques facilitent la lecture de la ville

Les espaces publics sont des lieux d'échanges entre les citoyens, mais aussi entre le visiteur et les citoyens. La découverte d'une ville se fait par un parcours entre des quartiers, des limites naturelles ou créées par l'homme, des voies de circulation, des noeuds et des points de repères. Ces derniers peuvent être les emblèmes de la ville, ils font partie de la "skyline" et aident à la découverte de la ville.

Les interventions ponctuelles d'architectes fonctionnent de cette façon. Ce sont des points de repères dans la ville, un peu à la manière des monuments du passé. Les bâtiments sont associés à un quartier ou une partie de la ville, on les retrouve dans la signalisation des transports et on se repère grâce à eux.

Cependant, ce serait une erreur de penser la ville comme un groupement d'objets architecturaux ou un décor. Il ne faudrait pas tomber dans une sorte de mécanisme où le projet urbain est réduit à faire valoir les oeuvres de grandes signatures architecturales. L'expérience de Bilbao met à la mode les grands gestes architecturaux dans les années 2000. Mais derrière ceux-ci se cachent des programmes tout aussi importants : équipements culturels, sportifs, de loisirs ou de commerces qui sont donc utilisés comme leviers du développement.

Par exemple, la tour Eiffel, devenue symbole de Paris, fut construite dans le cadre de l'Exposition Universelle de 1889. Deuxième lieu prisé par les touristes après le Louvre, ses espaces publics sont pourtant de qualité médiocre, ce qui contraste avec son pouvoir symbolique très utilisé dans les médias et les arts. Par extension, l'avoir visitée équivaut à avoir visité la capitale. L'état français, parmi ses projets culturels, ne lui donne qu'un rôle d'appât vers les établissements culturels voisins. La tour Eiffel n'a pas de programme culturel mais plutôt un objectif de rentabilité.



La tour Eiffel et ses "espaces publics"
(photo prise par l'auteur)

- Cohérence de la ville

Les mégaprojets peuvent avoir un impact positif sur la cohérence de la ville. La réflexion menée sur l'insertion du projet dans le tissu urbain, et comment il est relié aux autres lieux stratégiques de la ville recompose celle-ci pour qu'elle forme une unité et non une addition de morceaux.

La recherche de densification des centres urbains est un objectif. Les différentes opérations menées dans le cadre d'un mégaprojet, venant s'implanter sur des terrains inoccupés du centre ou des espaces en reconversion, densifient le tissu urbain. À condition d'avoir une mixité des fonctions prévue, les retombées seront positives en terme de rentabilité. L'accès à des équipements divers à proximité des logements offre une plus value pour la vie des habitants, et plus globalement pour la ville.

De même, les bâtiments délabrés et les terrains vagues peuvent être utilisés dans les projets pour éviter la multiplication des chancres et dents creuses dans le cadre d'une revitalisation du territoire.

7.2. Dynamisme de la ville et moteur économique

En dehors de l'échéance financière d'un promoteur privé ou de celle électorale d'un politique, il existe celle liée à la date de début d'un grand événement : exposition universelle ou internationale, Jeux Olympiques ou Coupe de Football. Les villes s'engagent donc à respecter un calendrier précis. Tous les efforts seront réunis pour y arriver et le résultat témoignera du dynamisme de la ville. Si les villes entrent en compétition pour organiser un événement majeur, c'est bien parce que celui-ci apporte plusieurs choses : des équipements, des aides financières, une image et avec espoir, des touristes et des retombées financières.

Les exemples de Gênes, Manchester, Lille ou Cardiff, lauréates du label Capitale Européenne de la Culture (CEC) par le Conseil de l'Europe, démontrent que, même si le but premier de cette initiative n'est pas d'utiliser la culture comme levier de reconversion, elle a tout de même un impact sur le dynamisme. Les choix du Conseil au cours des années 90 se sont portés sur Cardiff et Gênes, villes en grandes difficultés économiques. De même sur les 4 villes françaises en compétition pour 2013, le choix s'est porté sur Marseille, pour sa volonté de rebondir économiquement, à la place de Lyon qui proposait le dossier le plus original d'un point de vue culturel ou encore de Toulouse et Bordeaux, villes plutôt prospères. Les pays occidentaux redéployent leur économie sur l'immatériel dite aussi économie de la connaissance. Cette reconversion n'est cependant pas accessible à toutes les villes de la même manière, et certaines ont du mal à rassembler des moyens. C'est là que le label CEC peut aider les villes les plus en difficulté, et que les grands événements deviennent l'élément fédérateur qui leur manquait.

L'existence d'une date limite dans le cadre d'événements exige la maîtrise du déroulement des opérations, et mobilise beaucoup d'énergie et de crédits. Elle permettra d'aller à l'essentiel et d'obtenir des compromis de la part des acteurs publics, financiers et locaux. Cela ne peut se dérouler que via une structure de gestion flexible. La maîtrise du temps induit la maîtrise de l'espace urbain, mais crée aussi un vrai dynamisme.

La participation d'une ville dans la course d'une candidature engendre beaucoup d'efforts. Malheureusement, comme dans tout concours, une seule est choisie. Ce n'est pas une raison pour tout arrêter. Une grande partie de travail a déjà été réalisée, et surtout un mouvement populaire est en marche. Dans certains cas, cela s'est avéré productif comme en 2004 avec Lille, dont la candidature ne fut pas retenue pour les JO mais dont l'élan populaire fut sauvegardé pour sa désignation de Capitale Européenne de la Culture. Il faut dans ce cas être assez rapide pour ne pas faire retomber cette montée d'énergie.

Le succès des événements au point de vue économique est plus balancé. Les sommes investies varient beaucoup d'un événement à l'autre, et d'un équipement à l'autre. Les prévisions de retour sur investissement sont rarement atteintes à la date prévue. D'autant

plus que les estimations de coût global de l'opération doivent presque toujours être revues à la hausse. Le dernier exemple en date est les JO de Londres : le budget estimé initialement était de 3 milliards d'euros avant la crise de la dette européenne, et il s'élèverait aujourd'hui à 14 milliards d'euros (Engel, 2012). Reste à voir si les Jeux seront réellement un moteur économique pour la ville. Montréal, par exemple, a payé pendant 30 ans les frais d'organisation des JO de 1976. Quant à la Grèce, les Jeux d'Athènes de 2004 auraient fait gonfler la dette du pays de 2 à 3%.¹

Cependant, l'événement peut réellement être un outil de reconversion économique. Les villes post-industrielles en crise ont misé sur la culture, le sport, les loisirs pour changer de système économique et passer vers les activités de service. Beaucoup de villes s'appuient sur le tourisme pour redémarrer leur économie. Certains projets comprennent également la création de parcs scientifiques ou technologiques pour redynamiser la région.

Pour terminer, le qualificatif dynamique implique un certain renouvellement. Une ville attractive est aussi une ville qui investit continuellement dans de nouveaux projets. Se reposer sur ses lauriers n'est jamais productif et cela, Barcelone l'a bien compris. La ville continue de planifier des projets, et même si ceux-ci ne sont pas tous des réussites totales, ils donnent au moins à Barcelone l'image d'une ville qui bouge.

7.3. Image de la ville

"Au nom d'une conception de la ville ignorant la dialectique du présent, l'identité de la ville se voit fréquemment rattachée au passé, tandis que son image appartiendrait au futur". (Moiroux, 2008)

De nos jours, l'image est primordiale dans tous les domaines et, malheureusement, indépendamment de ce qu'il y a derrière. De plus, si elle est négative, elle sera généralement plus vite véhiculée qu'une image positive. Grâce aux nouvelles formes de communication, il est plus facile de faire parler de soi avec une portée internationale. Cependant, pour se démarquer de la masse d'informations disponibles sur l'internet, il faut chaque fois être plus imposant, plus original, plus innovant.

Tout comme l'homme, une ville a un visage composé d'éléments caractéristiques qui sont présents dans les autres villes (avenues, places, gare, églises...), mais qui sont à la fois propre à cette ville ou qui l'identifient (Avenue des Champs-Élysées, le Piccadilly Circus, la gare des Guillemins, la basilique Saint-Pierre...). En plus de ces éléments de base, s'ajoutent des objets particuliers qui sont des symboles dans le paysage urbain (tour Eiffel, Big Ben, Atomium,...) et sont uniques au monde. Tous ces espaces publics et éléments caractéristiques contribuent donc à la constitution de l'image d'une ville.

Il existe 2 types d'image d'une ville :

- l'image interne : comment les habitants voient leur ville, mais aussi les entreprises implantées. Elle renvoie à la notion d'identité.
- L'image externe : comment le reste du monde voit la ville, comment elle est perçue par les médias. Elle renvoie à l'attractivité et au dynamisme.

L'image d'un événement est bénéfique pour la ville et vice versa. La médiatisation d'un événement entraîne inconditionnellement la diffusion d'images de la ville hôte. Celles-ci peuvent rendre la ville attractive et susciter l'intérêt chez des touristes potentiels. En témoignent les vues du ciel de Liège lors du dernier Tour de France, qui la mettaient plutôt bien en valeur. Les champions en terme de médiatisation et de visibilité à l'étranger

¹ Selon Jacques Rogge dans un article de l'Expansion du 27/12/2011

restent les Jeux Olympiques, et même si souvent on filme plutôt l'intérieur des stades, la ville fait parler d'elle et gagne en renommée.

L'image fait parfois office d'"argument par défaut"; les responsables, poussés par l'échéance temporelle, mettent l'accent sur la médiatisation du projet au détriment de choix stratégiques plus fondamentaux.

7.4. Croissance du tourisme urbain

La ville est attractive par sa capacité d'animation, permanente ou éphémère. Son image se modifie au fil des événements qu'elle accueille. Le tourisme peut être un des moteurs de développement de la ville, celle-ci cherchant à attirer les visiteurs en présentant son offre urbaine (patrimoine, équipements de loisirs, qualité de vie, ...). La fréquentation est alors un bénéfice sur les lieux à visiter, le secteur Horeca et les commerces.

Actuellement, les touristes sortent de plus en plus des parcours muséaux traditionnels pour découvrir comment les personnes vivent dans la ville, quelle est son âme, ce que font les citoyens... Le touriste d'aujourd'hui recherche de l'original et aussi de l'authentique.

L'attrait touristique d'une ville est construit sur des images véhiculées par les médias, les visiteurs et les habitants. Ces images ciblent bien souvent les espaces publics touristiques urbains, et l'offre culturelle. C'est pourquoi il est important de soigner leur aménagement et leur positionnement dans le tissu urbain. Certains projets peuvent aussi aller dans les extrêmes et cibler uniquement les touristes sans prendre en compte l'aspect urbanistique. Si les citoyens ne se reconnaissent pas dans leur ville et si elle manque d'identité, les problèmes sociaux se maintiendront et on obtiendra une ville certes attractive du point de vue touristique, mais peu vivable. Les disciplines de l'urbanisme et du tourisme sont interactives. De même, les acteurs du secteur touristique et du monde culturel doivent collaborer, malgré la peur de ces derniers que les productions artistiques soient "marchandisées".

Le développement des infrastructures de transport a évidemment un impact sur la fréquentation touristique. Une position sur les axes de circulation majeurs permet de s'arrêter facilement à un endroit lors d'un trajet, même si celui-ci n'est pas la destination finale. Il est toutefois important de savoir gérer les flux touristiques. Une ville victime de son succès peut rencontrer de gros problèmes techniques liés à la mobilité et aux nuisances apportées aux habitants.

Les villes misent aussi sur l'image véhiculée par l'architecture pour attirer des visiteurs. D'aucuns, en effet, peuvent s'intéresser plus au bâtiment en lui-même qu'à la fonction qu'il renferme (musée, sport, commerces, ...).

Si certains événements sont propices à une visite de la ville hôte, d'autres le sont moins. Concernant les Jeux Olympiques par exemple, les effets sur le tourisme ne sont pas toujours à la hauteur des espérances. En témoigne le cas de Londres, qui fut pendant les deux semaines des JO une ville déserte dans laquelle les commerces et hôtels ne purent bénéficier de l'afflux de touristes venant pour cette occasion.

7.5. Concurrence entre villes

Bien que chaque grande ville d'Europe possède sa propre identité, celles-ci ont néanmoins vécu une histoire commune, renforcée par la création de l'Union Européenne en 1992. La suppression des frontières entraîne une sorte de compétition entre les villes de

même taille dans la volonté de se différencier et de se faire connaître sur la scène internationale.

Ce n'est plus l'Europe des pays et de leur capitale mais l'Europe des villes, chacune agissant au niveau international avec ses propres moyens.

Avec l'existence d'une certaine concurrence entre les villes de même taille, il leur est nécessaire de promouvoir des événements qui se distinguent et qui mettent en valeur les particularités des territoires. C'est l'un des aspects positifs : l'imagination des acteurs locaux est stimulée dans les actions à mener sur le territoire.

Les villes en recherche de solutions utilisent par exemple le "benchmarking" avec les villes concurrentes afin de dégager quelques pistes pour le succès. Il faut cependant éviter de tomber dans le piège de la recherche d'une recette miracle de stratégie urbaine. Un événement peut être une réussite quelque part et ne pas fonctionner ailleurs. En outre, un concept peut aussi perdre de son intérêt s'il est copié et recopié.

Montréal fut une des premières villes à miser sur l'événementiel après avoir organisé une exposition universelle en 1967 et les Jeux Olympiques de 1976, qui l'ont fait apparaître parmi les villes d'Amérique du nord. Ensuite elle a lancé une série d'événements culturels dans les années 70 et 80. Mais un certain essoufflement de cette politique événementielle s'est fait sentir : ce qui lui était propre il y a 20 ans s'est banalisé, la ville n'ayant pas pu innover dans ses propositions. Elle entreprend aujourd'hui un renouvellement de sa politique événementielle. (Four, 2011)

7.6. Moteur de citoyenneté

Les mégaprojets permettent, par leur côté exceptionnel, de réveiller l'intérêt des citoyens pour leur ville. Ils font également appel aux citoyens qui voient une occasion d'être acteur du projet, ce qui renforce la cohésion sociale. Dans les villes en difficultés et plus largement dans les sociétés très individualistes, il est difficile de rassembler les individus par une action. L'organisation d'événements a cette capacité fédératrice. Par ailleurs, il ne faut pas sous-estimer le pouvoir des petits événements. Ceux-ci renforcent le sentiment d'identité d'une ville et les citoyens auront plus facile à se l'approprier. D'autant plus s'il met en valeur un art local ou une particularité.

L'habitant peut aujourd'hui s'exprimer sur des projets qui auparavant étaient plus ou moins imposés. Plus encore que la simple communication, la consultation des citoyens fait naître un sentiment de responsabilité. Savoir que l'on peut agir, donner son avis rend plus facile l'acceptation d'un projet complexe à mettre en place; plus on remonte tôt dans le processus, plus il y a des chances que le projet soit réussi. Les citoyens doivent se sentir concernés par le futur de leur lieu de vie. Heureusement, des groupes ou associations se créent parfois spontanément pour débattre des problèmes et projets de ville.

Par leur essence, les nouveaux espaces publics et équipements sont créés en premier lieu pour rassembler les gens dans une mixité sociale. On peut espérer un effet bénéfique sur les relations entre concitoyens qui amélioreront la vie en centre ville.

7.7 Problème de gentrification

Les projets de renouvellement intégrant des logements ont parfois un impact négatif malgré eux. L'objectif est d'augmenter la qualité de vie des habitants, que ce soit par les logements proposés, les nouveaux espaces publics ou les équipements. Le problème qui se pose est que, intentionnellement ou non, le coût de ces améliorations se ressent dans

les prix de vente ou de location. Cette hausse des prix peut être produite par les promoteurs privés qui cherchent un retour sur investissements. La mixité sociale, qui devrait être un objectif primordial, n'est alors pas atteinte et cela ne fait que déplacer le problème d'accès à des logements pour les personnes défavorisées.

D'anciens quartiers d'activités industrielles ou portuaires mais disposant d'attraits naturels sont rénovés et deviennent très prisés par une certaine classe sociale recherchant des lieux originaux. Dans d'autres cas, ce sont des quartiers insalubres qui sont rasés pour être reconstruits mais dont les anciens habitants ne peuvent plus se permettre les nouveaux logements. Ils doivent alors se contenter d'autres quartiers au centre où la qualité de vie est faible, ou bien quitter la ville pour aller vers la périphérie.

Lorsqu'un pourcentage de logements sociaux est prévu, il s'avère souvent trop faible, compte tenu du manque à gagner des promoteurs. C'est à ce moment que les autorités publiques devraient entrer en jeu pour imposer une diversification des catégories de logements afin d'assurer un accès maximum. À cet égard, on pourra relever que la reconversion du village olympique de Londres prévoit 1379 logements à prix modéré sur les 2818, ce qui correspond à un taux de près de 49%.¹

8. Gestion des héritages d'un événement

8.1. Réutilisation des bâtiments

À notre époque où il est inconcevable d'ignorer le développement durable, le choix d'investir dans l'événementiel peut paraître inadéquat en raison de son caractère éphémère. Les bâtiments utilisés pour un événement pourraient même être conçus selon les principes bioclimatiques, avec des matériaux écologiques ou recyclables; leur démolition s'apparenterait à un immense gaspillage. Pourquoi les événements, prétendus éphémères, ne pourraient-ils pas agir efficacement et à long terme sur les problèmes sociaux, économiques et urbains de la ville?

Il ne faut pas oublier qu'un événement induit un processus dans la durée. La seule phase importante n'est pas celle qui débute à l'inauguration et qui se termine à la clôture; la portée de l'événement implique un avant et un après. Mais pour que l'opération soit durable, l'effet d'image ne suffit pas, il faut un fond et une forme.

Les échelles de temps sur lesquelles courent les événements et les développements des villes sont différentes. Un événement repose sur l'art du présent tandis que la ville subit des métamorphoses lentes. Toutefois, la phase de préparation d'un événement dure longtemps, tout comme celle de reconversion qui le suit. Il faut donc être capable d'anticiper les besoins de la ville longtemps à l'avance pour choisir un type de réaffectation des bâtiments. Tout au long de la préparation, il faut également réévaluer le projet pour tenir compte des changements dans la ville.

Les constructions réalisées dans le cadre de Jeux Olympiques sont assez facilement réutilisables, du moins au niveau des équipements de sports traditionnels. Certaines disciplines des Jeux Olympiques sont peu pratiquées dans le pays hôte; la conservation de leurs équipements ne serait pas bien rentabilisée. Comme il a déjà été écrit dans la partie concernant les équipements sportifs, il faut également penser aux modifications en terme de capacité à apporter aux stades restants afin de pouvoir les utiliser de manière

¹ <http://fr.london2012.com/fr/venue/olympic-village/>

ordinaire. Dans la plupart des cas, les villages olympiques logeant les athlètes et leur équipe sont reconvertis en logements pour la population. Les centres de presse peuvent, eux, être transformés en bureaux.

Pour les expositions universelles et internationales, ou du moins pour le premier des deux types, la question est plus délicate. Celles-ci n'ont pas de limites de surface et permettent aux nations invitées de concevoir leur propre pavillon. Chaque pays rivalise alors d'imagination pour montrer aux yeux de tous ses compétences. Le résultat, parfois très surprenant, est difficilement réaffectable. Au contraire, une exposition internationale a une superficie limitée et la ville hôte construit les pavillons. Elle peut donc définir à l'avance une stratégie de reconversion.

L'exemple de Séville et son exposition universelle de 1992 qui fut un succès en terme de fréquentation, montre les problèmes de conservation du site. Aucun projet de reconversion n'avait été établi lors de la phase de préparation de l'exposition. La plupart des pavillons furent détruits pour y reconstruire des bureaux, et il reste une partie de bâtiments non entretenus qui sont interdits d'accès et se détériorent. Sur une autre partie, un parc d'attraction construit suite à la démolition de pavillons fut en 10 ans deux fois au bord de la faillite. Au total, près de 70% des pavillons et équipements de l'exposition furent détruits (Del Romero Renau, 2010).

Les événements laissent une empreinte dans le tissu urbain; qu'elle soit donc utilisée de manière intelligente. La ville peut toujours, d'une façon ou d'une autre, tirer parti de ces vestiges.



Pavillon du Royaume-Uni à Shanghai en 2010
(source : www.routard.com)



Le site de l'expo 1992 à Séville : état en 2007
(source : www.flickr.com/photos/criminalintent/492752606/in/photostream/)

8.2. Dimensionnement des infrastructures

Il serait imprudent de baser l'analyse des besoins uniquement sur l'événement qui ne dure que quelques semaines, car c'est la gestion quotidienne des espaces publics qui est en jeu.

C'est d'ailleurs un point important dans l'étude des transports : à quoi cela sert-il de construire une gare pour l'accueil de centaines de milliers de visiteurs quotidiens si les usagers réels sont beaucoup moins nombreux? Les infrastructures sur-dimensionnées ne sont pas rentables. Les moyens de transports utilisés pour arriver sur le site d'un événement doivent être renforcés par des navettes temporaires qui pourront être supprimées lors du retour à une utilisation normale.

Un exemple très récent est celui des Jeux Olympiques qui viennent de se terminer à Londres. La ville s'est défendue d'organiser les jeux les plus durables de l'histoire moderne. En plus du choix du site (une friche industrielle de 250 hectares régénérée), de l'utilisation de matériaux recyclés, des systèmes de récupération d'eau de pluie et de la promesse de

zéros déchets en décharge, c'est tout le parc et les infrastructures qui furent pensés pour un fonctionnement en mode JO et en mode post-JO. Pour éviter de conserver des installations peu rentables, trois des bâtiments sportifs doivent être démontés et parmi les quatre restants, les deux principaux (le stade olympique et le centre aquatique) ont été conçu pour pouvoir réduire leur capacité d'accueil en démontant une partie du bâtiment. De plus, une partie des ponts et passerelles seront réduits en largeur pour s'adapter à un flux habituel de circulation.

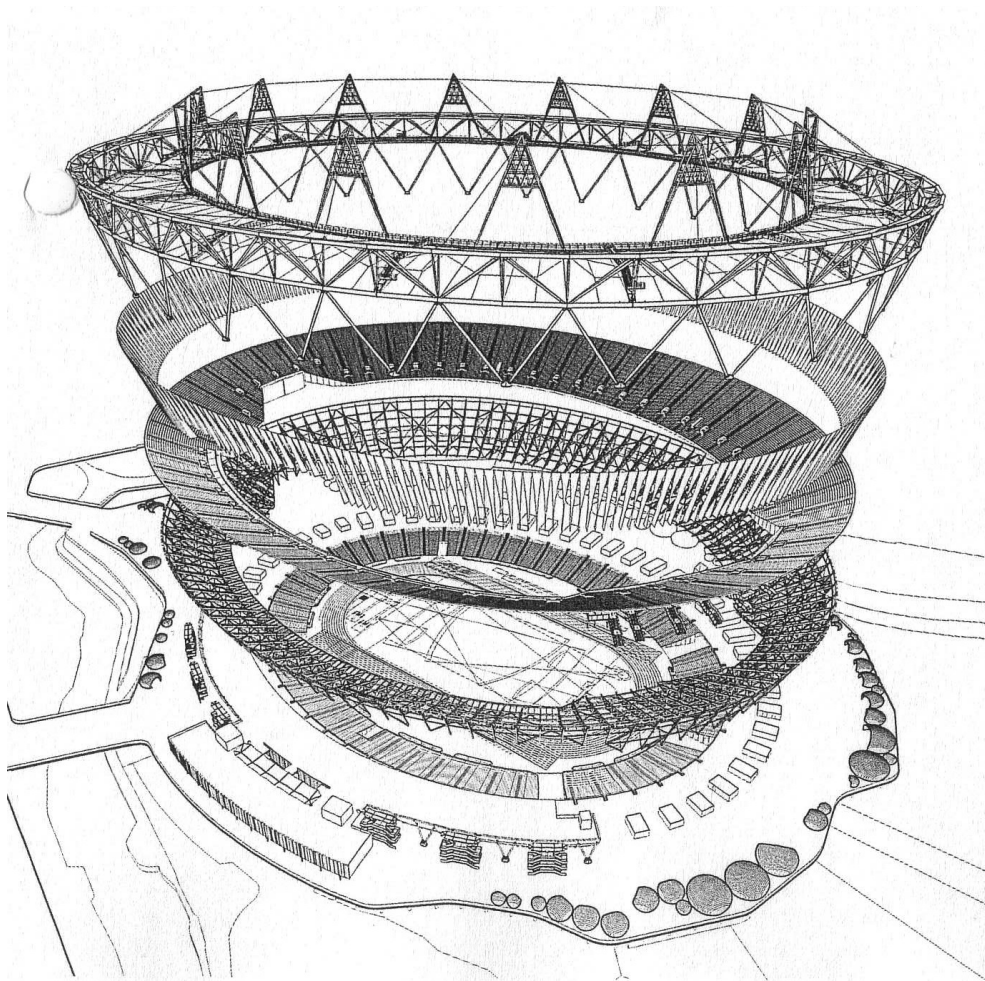


Schéma du démontage du Stade Olympique de Londres
(photo Pierre Engel publiée dans Architecture Intérieure Créé n°356, avril/mai 2012)

PARTIE 2

LES MODÈLES EUROPÉENS

1. Introduction

1.1. Contexte des villes européennes

En raison de leur histoire commune, les villes du vieux continent se sont développées de manière semblable et connaissent des problèmes similaires. L'existence de vieux noyaux urbains les différencient des métropoles étasuniennes. La première difficulté réside en l'adaptation nécessaire des vieilles cités au monde économique et du travail d'aujourd'hui.

À la création de l'Union Européenne, avec la disparition des frontières apparaît une nouvelle répartition des territoires. Les grandes villes autres que les capitales deviennent plus indépendantes et cherchent à se positionner dans l'Europe. À la concurrence entre pays succède celle des villes. Des jumelages entre villes apparaissent pour se renforcer mutuellement.

Le choix des exemples présentés s'est porté sur l'Europe et plus précisément dans l'Europe du sud et de l'ouest pour le contexte général commun et la multitude de mégaprojets à disposition. En effet, on trouve nettement moins d'exemples dans les villes du Nord-Est de l'Europe en raison des retards accumulés dans leur développement par le mur de Berlin jusqu'en 1989.

Au niveau mondial, les villes américaines ou japonaises ont connu des développements différents de celles d'Europe. Pourtant, avec la globalisation et l'uniformisation des villes quelle que soit leur situation, ces villes éloignées des nôtres qui ne se sont pas développées à partir d'un centre ancien, connaissent également des problèmes de centralité. La taille et la démographie nettement plus grandes ne permettent pas de faire un rapprochement.

Le cas des pays en développement est également trop différent pour oser toute comparaison, tout simplement par le manque de projets de ce type dans le contexte de pauvreté et d'inégalités trop important. Le rare exemple d'organisation d'événement international est celui de la coupe du monde de football en Afrique du Sud. Il eut un effet désastreux et les espoirs d'une transformation économique et sociale durable de la région furent vite anéantis. La FIFA (Fédération Internationale de Football Association) a encouragé le pays à dépenser des milliards qu'ils n'avaient pas pour des stades dont ils n'avaient pas besoin. Le résultat fut déplorable : un immense succès commercial pour la FIFA et ses partenaires et presque rien pour la population sud-africaine, avec une perte nette de 2,3 milliards d'euros¹. Au niveau de l'impact sur les villes, des quartiers entiers furent détruits pour construire des infrastructures ou pour des raisons d'image. C'est donc l'opposé de l'effet recherché par ce type d'intervention.

1.2. Critères de choix des villes

Dans un premier temps seront traités les cas de Barcelone, de Bilbao et de la vallée de l'Emscher, Liège le sera dans la troisième partie du travail.

Mis à part ce contexte européen commun, les villes choisies ne sont pas des capitales. Celles-ci, par leur statut, sont en quelque sorte depuis toujours privilégiées et actuellement, leur importance a diminué en terme d'image de représentation d'un pays

¹ <http://www.infosud.org/spip.php?article8794>

au niveau européen. L'étude se porte donc sur des villes ou régions importantes à l'échelle du pays voulant se faire connaître.

Les événements ou opérations s'étant déroulées dans les années 90 ou avant, il y donc assez de recul pour pouvoir tirer des conclusions, et peut-être des enseignements pour Liège et ses futurs grands travaux.

Les projets sont variés. Le premier concerne des équipements sportifs principalement, le second des équipements culturels et le troisième des parcs et équipements culturels. Les logements et infrastructures font également à chaque fois partie du programme. Cela permet donc d'avoir un panel de fonctions et de voir celles qui ont le plus d'impacts sur la ville.

Dans les trois exemples, et dans une moindre mesure à Liège, apparaît le problème des friches industrielles, ferroviaires ou portuaires. Il est intéressant de voir comment chaque ville les transforme et les réutilise, d'autant plus qu'elles ne sont pas les seules à faire face à ces terrains devenus obsolètes dans le tissu urbain.

L'événement comme décrit auparavant n'apparaît pas dans le cas de Bilbao. Cependant, une opération de cette envergure (musée Guggenheim) est une première et les noms prestigieux, de la fondation comme de l'architecte, associés au projet en font un événement culturel.

À première vue, les trois exemples ont des temporalités différentes si on ne prend en compte que l'événement en lui-même. Or, il est judicieux de tenir compte des phases en amont et en aval.

Les opérations à Barcelone se sont déroulées sur 9 ans depuis le dépôt de candidature aux Jeux Olympiques (1983) jusqu'à ceux-ci (1992). À cela, il faut aussi ajouter la période de reconversion post-JO.

À Bilbao, l'initiative est lancée en 1989 et l'inauguration du musée Guggenheim se fait en 1997. Mais il symbolise plutôt un début qu'un fin; c'est l'occasion de marquer le coup. C'est donc une période de 8 ans qui se continue.

L'Exposition Internationale d'Architecture (IBA) dans la vallée de l'Emscher est annoncée en 1988 et se déroule de 1989 à 1999. Encore une fois, elle ne marque pas une fin, car une série de projets ne font que commencer à cette époque, ce qui représente une période de 11 ans qui se poursuit.

Enfin, pour Liège, si on ne considère que le calendrier relatif à l'exposition, la décision de préparer la candidature date de 2009 et si la ville est choisie, la reconversion des pavillons pourrait se terminer vers 2019. C'est donc une période de 10 ans.

Au final, ce sont des périodes de temps similaires mais dans les cas de Bilbao et de l'Emscher, l'opération continue au delà.

L'Emscher Park, Bilbao et Barcelone font partie des projets auxquels se sont intéressés les Ateliers Projet Urbain. Initiés par le Ministère de l'Urbanisme français en 1993, ces ateliers sont des lieux d'échange sur les expériences passées de projets urbains (à toutes les échelles du territoire) où participent des acteurs de ces projets afin d'en dégager des pistes susceptibles d'aider d'autres villes. On y retrouve également Gênes, Breda, Birmingham ou Bordeaux parmi ces expériences dites exemplaires ou originales.¹

¹ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Presentation,14288.html>

2. Barcelone

2.1. Contexte de la ville

Barcelone est la capitale administrative et économique de la Catalogne, communauté autonome située au nord-est de l'Espagne. La ville s'est développée en fonction de ses contraintes physiques importantes : d'un côté la mer méditerranée, de l'autre les reliefs et de part et d'autre deux fleuves. Elle s'étend donc sur une superficie limitée de 100 kilomètres carrés, ce qui l'oblige à se renouveler.

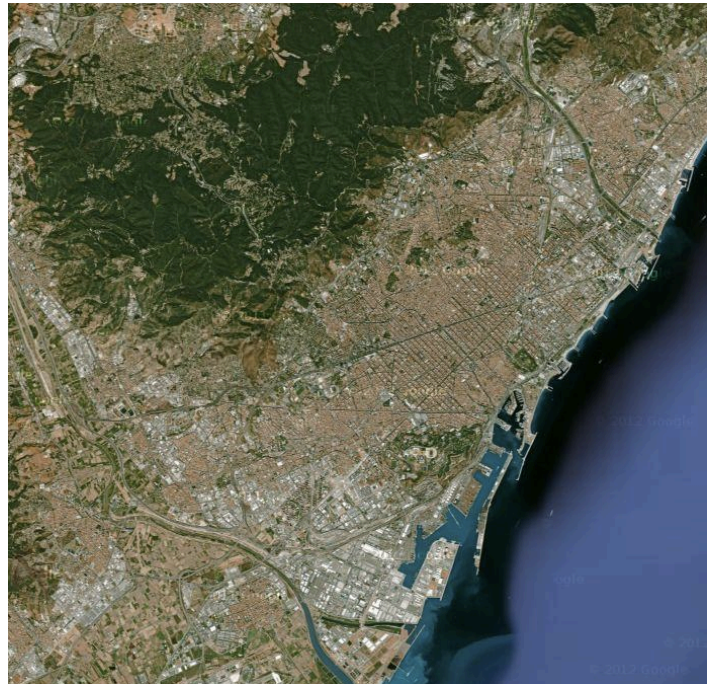
La mutation commence avec le retour de la démocratie après 40 ans de dictature Franquiste. Avant les années 60, la dictature refusait la modernité architecturale et urbaine. Par la suite, quelques banques intéressées par cet urbanisme se sont faites promoteurs immobiliers, produisant du moderne sous une forme très primaire. Au milieu des années 70, l'urbanisme fonctionnaliste fut délaissé par les financiers et les villes espagnoles connurent une crise, tout comme le reste de l'Europe. Barcelone traverse alors une période de difficultés, aggravées par le transfert de l'industrie en dehors de la ville, la stagnation de la population et la diminution de l'activité politique (Brunet, 1995).

D'un point de vue urbanistique, avant 1983 et son décret protégeant les centres urbains anciens, la politique nationale espagnole favorisait l'étalement périphérique des villes.

Suite aux premières élections municipales libres en 1979 et à cette politique urbaine en arrêt, la nouvelle municipalité de gauche put mettre en place un projet réfléchi depuis quelque années avec l'aide d'universitaires et de travaux de l'école d'architecture.

Oriol Bohigas, nommé responsable politique de l'aménagement de la ville, revendique la "ville par fragments" et propose pour Barcelone de la "reconstruire à partir de ses creux". Il lance alors "cents projets" traités par plusieurs architectes qui veulent le faire dans le respect des espaces et habitants existants. Cependant, au milieu des années 80, on se rend compte que si ces projets urbains sont utiles à l'échelle du quartier et qu'il ont fait de Barcelone une référence dans le domaine des espaces publics, ils ne permettent pas à la ville de se positionner au niveau international et d'assurer son devenir économique et social dans un contexte de concurrence internationale. La candidature de Barcelone aux Jeux Olympiques sera portée par le maire Pasqual Maragall en 1984 et traduit la volonté de passer à une échelle supérieure. En 1988, il déclare d'ailleurs souhaiter faire de Barcelone la capitale de la Méditerranée.

Il faut savoir que Barcelone avait déjà accueilli deux expositions universelles, en 1888 et 1929, toutes deux moteurs de transformations dans la ville.



Barcelone et ses limites naturelles
(source : google maps)

2.2. Les Jeux Olympiques de 1992

Barcelone dépose sa candidature en 1984. Celle-ci est aidée par l'évolution favorable que connaît la ville : relance économique européenne et espagnole, consolidation politique, liquidation de la dette municipale...

La ville est choisie en 1986, évinçant la ville de Paris, grâce à ses équipements existants et sur base du projet global qui vise à restructurer la ville. Les jeux sont l'occasion de la moderniser et d'engendrer des transformations économiques et sociales. Le plan d'urbanisme pour les JO est réalisé par les architectes Oriol Bohigas, David Mackay, Albert Puigdomènech et Joseph Martorell du studio MBM Arquitectes.

Les projets liés aux JO se démarquent de ceux des villes hôtes des années précédentes. Plutôt que de construire les lieux d'accueil dans un site de choix en périphérie de la ville, ils furent implantés au centre sur plusieurs sites, notamment sur des terrains industriels devenus obsolètes dans le quartier du Poblenou, participant ainsi à la régénération urbaine.

Les JO sont aussi l'occasion d'entamer un processus de réappropriation du front de mer avec la création du port Olympique et de sa digue et surtout la dépollution de nombreuses plages et l'ouverture de la ville sur celles-ci.

La ville espérait également résoudre grâce aux Jeux Olympiques une série de problèmes constatés. D'abord la difficulté du transit dans l'axe nord-sud de la ville et l'accessibilité depuis l'étranger. Ensuite, le manque d'équipements dans les quartiers périphériques qui ne sont pas tout-à-fait terminés. Le centre manque également d'espaces publics. Et pour terminer, le problème de tertiarisation de la vieille ville, centre économique de Barcelone, qui s'oppose aux quartiers de logements en périphérie de la ville.

Enfin, il n'est pas inopportun de rappeler ici que les Jeux de Barcelone furent non seulement un succès sportif mais également les premiers jeux à se dérouler sans contexte de conflit politiques entre nations.

2.3. Acteurs

Les intervenants se composent des institutions publiques aux différentes échelles; c'est-à-dire l'Etat espagnol, la communauté autonome de Catalogne et la municipalité de Barcelone mais aussi la Renfe (société des chemins de fer) et des investisseurs privés. Les administrations publiques se chargent alors des coûts de construction et de transformation des installations sportives et le secteur privé se charge de la construction de la Vila Olímpica avec les logements et les services.

Plusieurs sociétés sont créées avec ces différents acteurs, non associées avec l'administration publique ordinaire et en séparant les fonctions d'organisation et celle des investissements.

La plus importante, la HOLSA (Barcelona Holding Olimpic, S.A.), est créée en 1989 et se charge de la construction et la commercialisation de la Vila Olímpica (village olympique). Elle associe l'Etat, la communauté, la municipalité, la Renfe et les propriétaires fonciers.

Une autre structure, la VOSA (Vila Olímpica S.A.) dont HOLSA possède 100% des parts s'occupe de l'acquisition et de la préparation des terrains, c'est-à-dire les expropriations, démolitions, l'assainissement et les protections littorales.

Ensuite la NISA (Nova Icaria S.A.) a pour rôle de développer et commercialiser le projet immobilier de la Vila Olímpica. Les investisseurs y interviennent à 40% pour les promoteurs et 20% pour les banques. Les 40% restants sont en charge de la HOLSA. Cette structure permet un encadrement efficace du projet.

La POBASA (Port Olímpic de Barcelona S.A.) dirige les opérations pour le Port Olympique. Son capital provient de la VOSA et de promoteurs immobiliers privés. Elle continue depuis 1992 de s'occuper du management et de l'administration de celui-ci.

Ces quatre structures concernent donc la Vila Olímpica dans le quartier du Poblenou. Le deuxième site important des Jeux Olympiques est celui de Montjuïc. Pour ce dernier, la société AOMSA (Anella olimpica de Montjuïc S.A.) est créée pour le contrôle et l'inspection des projets et des travaux ainsi que les études de faisabilité.

La multitude des structures montre la précision dans l'attribution des tâches. Il faut également signaler que les différentes institutions publiques n'étaient pas du même parti politique. Le gouvernement du pays et de la municipalité de Barcelone étaient socialistes tandis que le Gouvernement de la communauté autonome était nationaliste catalan. Ils s'étaient accordés sur l'attribution des tâches; les deux premières institutions en créant la société HOLSA et le Gouvernement autonome en étant responsable de travaux tels que les installations sportives ou les infrastructures.

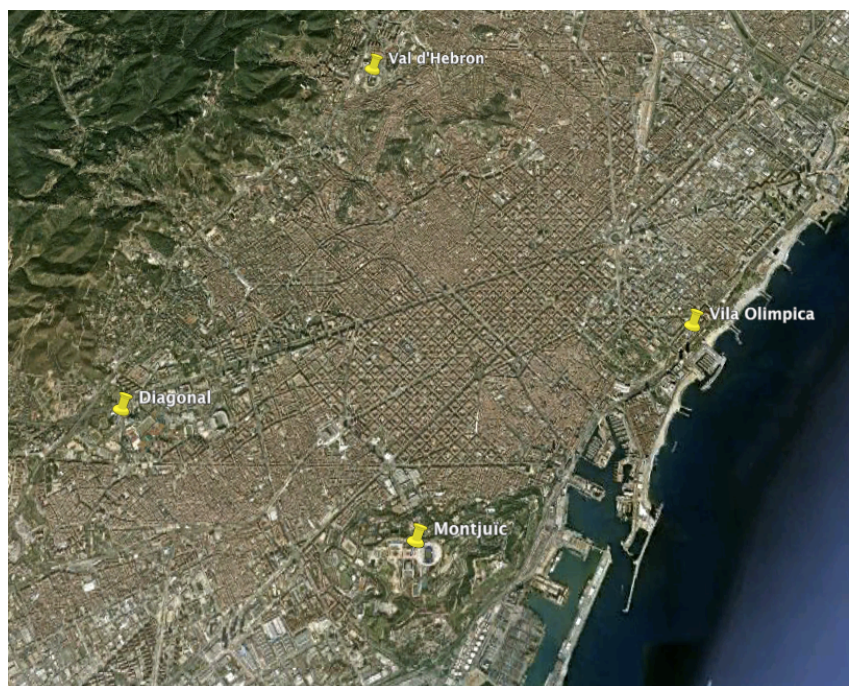
Les acteurs publics furent par ailleurs très soutenus par les catalans. Pasqual Maragall, maire depuis 1982, a eut la capacité de faire collaborer les citoyens, de trouver des sponsors et de faire appel au secteur privé.

Les moyens financiers et administratifs dont disposait la ville étaient importants. Les investissements publics représentent 67,3% du total, les privés 32,7%. Les coûts réels pour l'organisation des Jeux Olympiques, qui ne sont pas rentabilisés après ceux-ci, ont été réduits au maximum : ils représentent 14,5% du financement (979 millions d'euros). Les ressources pour les projets construits, et par ce fait durables, furent eux maximisés : ils montent à 5,75 milliards d'euros, c'est-à-dire 85,5%. (Brunet, 1995)

2.4. Opérations

Les compétitions sportives se déroulent sur quatre sites.

Premièrement, la colline de Montjuïc possédait déjà un vestige de l'exposition universelle de 1929, le stade olympique. Il fut réhabilité et s'est vu complété par le Palais omnisports de Sant Jordi conçu par Arata Isozaki, par des piscines, des terrains de hockey, de baseball et des pistes d'entraînement. Un parc fut aménagé avec un jardin botanique et un auditorium. Ce fut également l'occasion pour les visiteurs d'admirer le Pavillon allemand de Mies van der Rohe, dessiné à l'origine pour l'exposition de 1929 et dont la reconstruction fut achevée en 1986. Les aménagements du site font



Les quatre sites olympique (source : google earth)

apparaître la volonté de garder les traces du passé et de les lier avec les nouveaux projets.

Au niveau des infrastructures, les accès au site furent améliorés par une vingtaine d'escaliers mécaniques permettant une montée facile des piétons jusqu'au sommet, la transformation du funiculaire préexistant et la création d'un boulevard pour l'accès en voiture.

En deuxième lieu, la Vila Olímpica (Village olympique) située dans le quartier du Poblenou. C'est certainement l'opération la plus conséquente. L'architecte et urbaniste catalan Oriol Bohigas fut le responsable du master plan.

Les travaux devaient mener à la rénovation du bord de mer pour relier celle-ci à la ville et à l'assainissement de la zone. Le site de 150 hectares était auparavant occupé par des entrepôts, des ateliers et des habitats populaires, témoins de la période industrielle prospère, ainsi que d'une ligne de chemin de fer longeant la mer.

Le quartier fut entièrement détruit et un quartier résidentiel de 50 hectares fut construit à la place, comprenant 2000 logements dont 30% de logements sociaux. Le concept fut établi : composer ce quartier comme une extension naturelle de la ville grâce à la structure routière et bâtie typique de îlots de l'urbaniste et architecte Ildefons Cerdà (1859). De nombreuses typologies d'habitation furent utilisées. Les immeubles hauts de type "barre" sont placés autour de l'espace central intérieur des îlots. Dans ces derniers, on retrouve des immeubles de plus petite taille, des rues intérieures bordées de maisons mitoyennes unifamiliales et des espaces communs verts ou parfois des tours d'habitations de faible hauteur. Ces îlots restent ouvert sur un de leur côté, formant un îlot plus grand avec son voisin. Les rues sont d'ailleurs hiérarchisées, des plus structurantes aux plus locales.

La ligne de chemin de fer datée de 1848 passant le long de la mer est supprimée tandis que celle rejoignant la gare de France est enterrée. Sa courbe est d'ailleurs conservée et façonne les immeubles le long de son tracé. C'est donc là une suppression de la barrière physique que représentaient les rails et qui empêchait le lien avec la mer.

Sur les hectares restants, des parcs sont créés le long de l'eau, à l'abri de la circulation des voies rapides qui fut construite à un niveau inférieur. Les plages sont assainies sur 4 kilomètres.

La construction d'un port olympique de 10 hectares est prévue pour les épreuves nautiques.



Intérieurs d'îlots de la Vila Olímpica
(photos prises par l'auteur)



Masterplan de la Vila Olímpica
(Oriol Bohigas)

Les emblèmes de ce nouveau quartier olympique sont certainement le poisson-sculpture en métal scintillant de Frank Gehry et les deux tours de 44 étages de part et d'autre de la Carrer de la Marina (artère importante allant de la mer à la Sagrada Família (basilique emblématique de l'architecte Gaudí)). Ces bâtiments restent aujourd'hui les plus hauts de Barcelone (154 mètres). L'une des tours est un hôtel de luxe, l'autre accueille des bureaux.

Le troisième site est celui situé au Vall d'Hebron. Ce quartier fut à l'origine une zone résidentielle puis la spéculation immobilière des années 60 y entraîna un projet de construction de blocs et tours d'habitation, interrompu par la crise des années 70. Ce site contient un vélodrome (déjà construit en 1984), des installations sportives pour le tir à l'arc, volley-ball, tennis, des habitations et un bâtiment pour la presse. L'opération permettra d'équiper cette partie de ville en terrains de sport.

La dernière zone est celle de Les Corts. L'opération s'inscrit dans la cadre d'une rénovation urbaine qui a permis le désenclavement de 30 hectares, en créant un nouveau quartier, un centre équestre. C'est également là que se trouve le stade du Camp Nou (célèbre pour son équipe du Barça), construit bien avant les Jeux Olympiques

Pour résoudre le problème de circulation nord-sud de la ville et relier les quatre sites olympiques, un nouveau réseau routier est créé sous la forme d'un anneau périphérique. C'est une réflexion des liaisons routières de toute la ville qui fut menée. La Ronda del Litoral (périphérique) est créée côté mer et la Ronda de Dalt côté montagne. La partie longeant la mer, placée un niveau plus bas par rapport aux trottoirs et aux rues, est sur certains tronçons enterrée, sur d'autres à ciel ouvert. Des passerelles piétonnes permettent de faire le lien vers la plage. La conception de cette voie fut menée avec une attention particulière en terme de paysage. Elles permettent en outre de réduire le trafic et de désengorger le centre pour apporter une meilleure qualité de vie aux habitants. La Ronda du littoral permet aussi de faire le lien indispensable entre le port et les voies routières vers la France.

L'aéroport est réorganisé et de nouveaux terminaux sont construits. La liaison aéroport-centre est améliorée, grâce au réaménagement du réseau ferroviaire et des gares. La rénovation du Port Vell (vieux port), propriété du Port Autonome de Barcelone, est également prévue mais les travaux ne débuteront qu'après les Jeux Olympiques.

Il fut également nécessaire de moderniser les communications; pour cela deux tours de télécommunications furent créées, toutes deux assez célèbres par leur forme et leur architecte : celle de Collserola est de Norman Foster et celle située à Montjuïc de Santiago Calatrava. Se faisant face-à-face sur deux collines, elles font partie des symboles de la ville.



Les emblèmes de la Vila Olímpica (à droite)
(photo prise par l'auteur)



La Ronda del Litoral en contrebas
(photo prise par l'auteur)

Barcelone pense enfin à renforcer sa capacité hôtelière, visant une augmentation des touristes. La ville comptait 30 945 lits en décembre 1991; 9067 nouveaux lits seront créés pour l'événement. (Seguí Llinas, 1993)

2.5. Retombées

Les opérations auront permis le renouvellement urbain d'une zone importante en bord de mer, accueillant des fonctions résidentielle et économique et plus globalement, une transformation de Barcelone. Cela reste un exemple significatif de régénération urbaine due à l'accueil d'un événement international.

L'ouverture sur la mer et l'aménagement aux alentours de parcs et de promenades permit aux Barcelonais de profiter de leurs plages, richesse intrinsèque de toute ville côtière, et de renouer avec leurs ports. L'amélioration des infrastructures de transport facilite la vie des habitants et l'accès depuis l'étranger. Les logements construits pour les athlètes sont très simplement devenus des logements pour les Barcelonais. Le fait d'avoir choisi quatre sites évite la concentration des bénéfices en un seul endroit, pour que tous les citoyens profitent des nouveaux équipements et des infrastructures. Par contre, les opérations semblent n'avoir eu que peu d'influence sur le réseau maritime.

Alors qu'au niveau urbanistique, l'impact est plutôt positif, les retombées économiques ne sont pas extraordinaires. Mais c'est en partie dû au contexte de l'époque : l'économie espagnole entre en récession, tout comme d'autres pays en 1990. De 1992 à 1997, l'activité immobilière de Barcelone s'arrête. Alors que le taux de chômage dans la province était descendu à 14% en 1990, il monte jusqu'à 23,3% au quatrième trimestre de 1994¹. Tous les efforts réalisés pour faire de Barcelone une ville hôte ont épuisé les ressources de la ville et celles des professionnels de la construction. Pourtant les projets prévus auparavant sont terminés et d'autres voient le jour; c'est peut-être grâce à l'effet de boost créé par les JO. Il faut également préciser que cet élan des Jeux permit à la crise d'arriver plus tard que dans les autres régions. L'investissement total de l'opération n'aura été amorti qu'en 2007, soit 15 ans après. (Baron, 2012)

Pour la préparation des JO, 92 570 emplois ont été créés (valeur maximale de 1991). L'effet permanent des Jeux sur l'emploi quant à lui, est estimé à 20 000. (Brunet, 1995)

Concernant la Vila Olímpica, il faudra néanmoins signaler les critiques formulées quant au prix à payer pour accueillir les jeux et la modernisation. Les 30% de logements sociaux ne sont pas considérés comme suffisants et la mutation foncière et sociale entraîne la gentrification du quartier. Ce phénomène est attesté par la vente difficile des logements après les JO, dont beaucoup restaient encore inoccupés un an après. Certains des rez-de-chaussée commerciaux également. En 1993, seulement 60% d'appartements étaient vendus dont une grande partie achetée avant les JO. Cependant, d'autres projets se basant sur le patrimoine industriel du quartier voient le jour et sont plus directement un bénéfice pour les communautés. L'ancienne fabrique Catex, par exemple, est réaffectée pour abriter une piscine et un centre civique (1991) et l'ancienne usine Olivetti est reconvertie en centre commercial (1995).

Mais c'est également le prix du logement dans toute la ville qui va subir une montée impressionnante. Entre 1986 et 1992, les prix du marché de nouvelles habitations et de logements déjà construits vont augmenter respectivement de 240% et 287%. (Brunet, 1995)

¹ Source : idescat (Institut des statistiques de Catalogne)

Une chose est sûre, les Jeux vont placer Barcelone sur la scène internationale et la rendre attractive. La médiatisation de l'événement est sans précédent. Les droits de télévision ont fait un bon de 58% par rapport aux derniers Jeux (Chasteaux, 1992). Les images des compétitions extérieures offrent parfois des vues superbes et inattendues de la ville et le fait que les équipements soient au centre multiplie les images de Barcelone. Après les JO, la ville va connaître une croissance de l'immigration et le développement du commerce et du tourisme. Le nombre de touristes passe de 1,73 millions en 1990 à 3,14 millions en 2000.¹

Sur les 30 dernières années, Barcelone a cherché à mettre en valeur ses richesses grâce aux efforts de maires visionnaires, à une puissante municipalité, aux armes économiques impressionnantes et à une philosophie partagée par les institutions et firmes. Pour concurrencer Madrid, Barcelone a mis en avant son dynamisme industriel et commercial. Aujourd'hui elle est surtout vue comme ville européenne multiculturelle et reste la capitale culturelle, politique et économique de la Catalogne.

Barcelone, victime de son succès ?

Barcelone, qui cherche depuis quelques années à devenir la première destination touristique européenne (devant Paris), connaît maintenant des problèmes face au tourisme de masse. Une différence se marque entre l'image de la ville à l'étranger et la réalité vécue par ses habitants dans certains quartiers. Le modèle d'urbanisme connaît une crise, contrairement au secteur du tourisme. Cela engendre des projets visant à renforcer son image mais dont le fonctionnement est réduit.

Depuis 1997, le nombre de visiteurs venant pour affaires est inférieur à celui des touristes en vacances. La quantité de touristes a plus que doublé en 10 ans, passant de 3,14 millions en 2000 à 7,39 millions en 2011.²

Au classement des différents aspects attractifs de la ville, c'est l'offre architecturale qui arrive en tête. Bien entendu, le tourisme est bénéfique pour les commerces, l'Horeca et les lieux à visiter, du plus grand au plus petit; c'est ce qui fait généralement son acceptation par les citoyens. Barcelone, aujourd'hui, ne peut se concevoir sans le tourisme, tout comme les autres grands centres urbains du monde. Mais le flux important de visiteurs entre parfois en conflit avec les habitants (bruit, embouteillages). Ceux-ci critiquent certains projets réalisés pour l'image seule et pour le tourisme. Des opérations récentes donnent lieu parfois à un urbanisme et une architecture trop "marketing", à cause de la grande liberté donnée aux promoteurs privés. Une des conséquences est la gentrification de ces zones.

3. Bilbao

3.1. Contexte de la ville

Bilbao est la capitale de la province de Biscaye et la ville la plus importante de la Communauté autonome basque. Elle est située sur la façade nord-atlantique de l'Espagne. Auparavant, ville industrielle très riche, la métropole de Bilbao a connu un déclin suite aux changements économiques et sociaux amenant à une crise dans l'industrie traditionnelle (fer, acier et construction navale) de la région en 1975. Son manque de diversité et sa dépendance au marché national ne permit pas à Bilbao de

¹ Source : <http://professional.barcelonaturisme.com/>

² Source : <http://professional.barcelonaturisme.com/>

rebondir et de faire face aux demandes dans le secteur des services et des nouvelles technologies. Passant d'un taux de chômage presque nul dans les années 60 et 70 à un taux de 25,8% en 1986¹, et voulant stopper les migrations vers les villes côtières de banlieue, la ville mit en place un programme de renouvellement. Initié en 1989, le "Plan stratégique pour la revitalisation du Bilbao métropolitain" identifie huit thèmes critiques parmi lesquels les services, la mobilité, la régénération environnementale et urbaine ainsi que la culture.

Tout comme Liège, la ville est basée dans une vallée fluviale. Le Nervion (estuaire) est l'élément central structurant la région métropolitaine de Bilbao. Le projet de la ville s'est servi de cette géographie, en recréant un contact avec la Ría (nom du Nervion passant dans Bilbao) qui avait plutôt tendance à séparer physiquement et socialement les deux rives qu'à les unir.



Bilbao et ses limites naturelles
(source : google earth)

Bilbao a longtemps trainé la réputation de ville peu attirante en raison de son lourd passé industriel et portuaire mais son image internationale a changé depuis l'accueil du musée Guggenheim, qui est sans doute le symbole de cette régénération.

Contrairement à Barcelone, les projets à Bilbao se sont fait en dehors d'événements sportifs ou culturels. Ils sont donc portés par les acteurs publics. Bilbao a pu s'inspirer d'autres projets d'action similaires mis en place ailleurs en Europe (Pittsburgh, Glasgow, Lille) pour choisir la meilleure méthode et les actions adéquates.

3.2. Acteurs

Au niveau national, l'état espagnol va financer les infrastructures relevant de sa compétence (port, aéroport, système ferroviaire). Les ministères des Travaux Publics et de l'économie exercent également leur influence sur les entreprises nationales (Renfe, port autonome) pour faciliter les acquisitions de terrains.

Au niveau régional et provincial, le gouvernement basque et la députation de la province de Biscaye (correspondant au collège provincial) vont financer le métro et les deux grands équipements culturels (Musée Guggenheim et Palais Euskalduna).

Au niveau local, l'Ayuntamiento de Bilbao (collège communal) se charge de la réalisation du Plan Général d'aménagement et d'urbanisme (PGOU) et va s'occuper de l'acquisition des terrains pour le musée.

Deux structures furent créées pour se répartir les tâches. Metropoli-30 et Ria 2000.

En 1991, deux ans après le lancement du plan pour la ville, l'association Bilbao Metropoli-30 est fondée. Elle est composée du Gouvernement Basque, de la députation de Biscaye et de l'ayuntamiento ainsi que d'une série de sociétés publiques, semi-publiques et privées venant des secteurs industriels ou de services, des associations, des

¹ Source : Laborde (Pierre) dans *Villes en projet(s)*, 1996

centres technologiques et des firmes de média intéressés par l'opération. Elle est chargée de définir le Plan de revitalisation de l'aire métropolitaine de Bilbao et de promouvoir les projets et d'ainsi améliorer l'image interne et externe de la ville. Elle s'occupe également des études de l'impact économique ou social et s'intéresse aux projets réalisés dans d'autres pays.

Ensuite, une seconde structure, la société Bilbao Ria 2000 est constituée en 1992 par le ministre des Travaux Publics. Elle a pour rôle initial de diriger la récupération des terrains industriels de la métropole et leur urbanisation avant de les vendre. Ses parts se composent du Gouvernement basque, de la Députation de Biscaye et de l'Ayuntamiento de Bilbao, tous les trois à 16,5%, du Port Autonome à 10%, de la Renfe (société des chemins de fer) à 10%, de la Feve (chemins de fer à voie étroite) à 5% et de l'Etat espagnol via deux institutions dans le domaine de l'industrie (5%) et de l'urbanisation des terrains (20%). Les actionnaires de la société cèdent donc leurs terrains à l'Ayuntamiento le temps que celui-ci les requalifie, puis la société les revend. Par sa composition, elle permet de résoudre les situations problématiques qui pourraient se présenter lors de blocages politiques, juridiques ou techniques.

La participation des institutions publiques s'est faite selon leurs compétences et leurs ressources financières ou foncières. À la place d'acheter les terrains à leurs propriétaires privés, les droits de construction leur sont attribués. Grâce à ces systèmes, les opérations ont été financées pendant 5 ans sans besoin d'emprunt.

Dans ce cas-ci, les investisseurs privés n'interviennent que dans un second temps, après les phases de programmation. De ce fait, le rôle des institutions publiques fut assez important, au niveau des interventions ou des financements. Sur la période de 1990 à 2000, c'est 3 813 millions d'euros de fonds publics qui furent utilisés dans les opérations (Masbounji, 2008).

3.3. Objectifs

L'objectif global est de sortir Bilbao de la crise et de la replacer dans les premières métropoles espagnoles.

Pour cela, les opérations visent d'abord à transformer Bilbao en zone urbaine post-industrielle. La ville place ses espoirs dans la construction d'une série d'équipements culturels et d'édifices capables de transmettre une image de la nouvelle fonction de la ville. Bilbao mise sur la culture pour son image internationale et à la fois pour son image interne, pensant qu'une opération de cette envergure peut rendre de la fierté aux citoyens et montrer les capacités de la ville, tout en apportant de nouveaux emplois.

Un autre objectif est le rétablissement de la structure physique de la métropole, la ville étant en état de dislocation spatiale. En effet, la Ría est perçue comme une barrière et sépare les deux rives. Le fleuve doit, au contraire, être l'élément structurant. Bilbao veut retrouver une qualité environnementale et urbaine et lance des opérations pour nettoyer le fleuve et ses rives mais aussi pour diminuer la pollution atmosphérique qui est favorisée par les reliefs et les vents dominants. Il faut ajouter à ceci une nouvelle façon de penser l'espace urbain avec la priorité accordée aux piétons. La création d'un réseau de transports en commun va dans ce sens. La ville veut également étendre les espaces verts en multipliant par 10 ceux préexistants.

Elle espère aussi devenir un centre névralgique de l'Arc Atlantique Européen . Elle a comme intention de se placer sur cet axe et se mettre au même niveau que Lisbonne ou

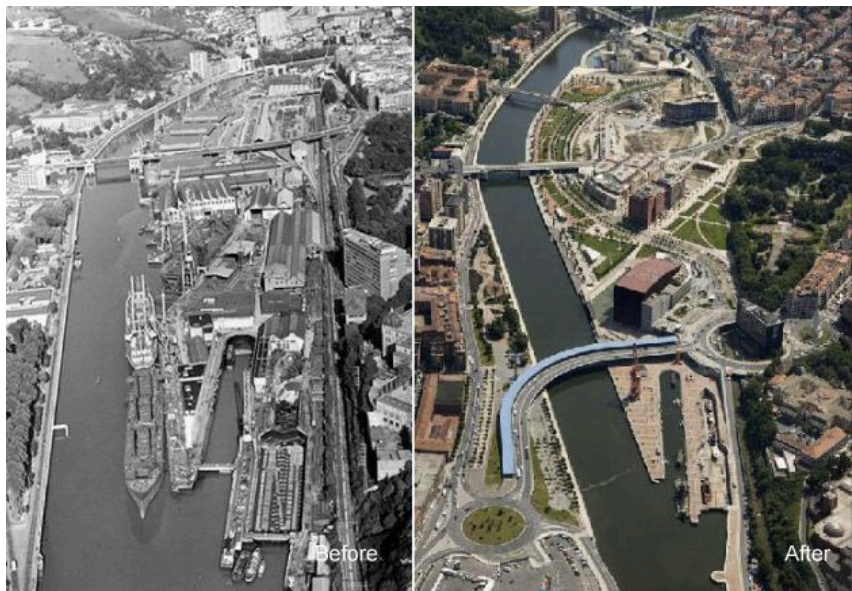
Bordeaux. À côté des voies maritimes, elle veut améliorer son accessibilité depuis l'étranger et la mobilité des citoyens.

La série de projets lancés vont être l'occasion de revaloriser des terrains portuaires et ferroviaires assez vastes dans le centre.

3.4. Opérations

Dans le Plan Territorial de la Région, le gouvernement Basque élève la région métropolitaine de Bilbao au rang d'unité fonctionnelle avec la Ría comme structure centrale. Le Ministère du transport et des travaux publics du gouvernement espagnol inclut plusieurs projets de mobilité reliés à la région de Bilbao dans son programme d'action urbanistique.

Un des premiers problèmes est le manque de surfaces disponibles au centre pour accueillir de nouvelles fonctions. La ville va alors exploiter les friches portuaires (toutes les activités portuaires ayant été déplacées à l'embouchure du fleuve fin des années 80), ferroviaires ou industrielles plutôt bien situées.



Situations avant et après d'Abandoibarra
(source : www.bilbaointernational.com)

Le premier type d'opération concerne les équipements. Bilbao va prévoir la construction de trois musées dont le Guggenheim, d'un centre culturel, d'un palais des congrès et de la musique, d'un auditorium, d'un opéra, d'un stade olympique et l'extension du palais des expositions. Le musée Guggenheim, par son fort symbolisme, mérite d'être détaillé.

En 1991, la Fondation Solomon R. Guggenheim cherche un endroit en Europe pour implanter un nouveau musée. Le chef du Gouvernement Basque invite alors le gestionnaire Thomas Krens à Bilbao, à l'époque sur le déclin, et étonnamment celui-ci voit en ces friches industrielles le lieu du futur musée. Le bâtiment, qui avait la vocation de redonner un sentiment de fierté aux habitants, devait être un monument. L'impact de ce monument au point de vue urbanistique est assez réfléchi : les aménagements autour du musée illustrent la réflexion par rapport à la ville qu'a eu Frank Gehry. La place créée en haut des escaliers menant à l'entrée, est située à la fin d'une rue et surplombe les voies de tram. De là, les passants peuvent accéder au parc le long du fleuve via une rampe qui longe le bâtiment. À l'arrière, la passerelle au dessus du bassin et de la Ría donne l'impression que le fleuve s'étend jusqu'au pied du bâtiment.



Les promenades piétonnes autour du musée
(photo prise par l'auteur)

L'intégration du pont dans la réflexion et la continuité de la promenade piétonne indiquent la volonté de rattacher le musée à sa ville. L'association de cette architecture, de la fondation culturelle (une des plus importante au monde) et des forces politiques sont la naissance de ce qu'on nomme "l'effet Bilbao". Il traduit la volonté de Bilbao de devenir une destination culturelle.

Inauguré en 1997, le musée accueille depuis lors 1 million de visiteurs par an en moyenne. Ce succès permit de réaliser le retour sur l'investissement en moins de cinq ans, grâce au nombre d'entrées, à l'augmentation globale de l'afflux de touristes dans la ville et aux retombées indirectes en terme de dynamisme de la ville. Le projet fut pourtant réalisé contre l'avis de la population. Des critiques sont notamment apparues dans la presse de la part d'artistes basques sur le fait que ce musée ait monopolisé les ressources financières de la région, impactant ainsi négativement le développement de l'art local.

Le TVCP (Tribunal Basque des Comptes Publics) a calculé en 2001 un coût total (frais d'exploitation jusqu'à l'ouverture compris) de 166 millions d'euros financés par le Gouvernement Basque et la Députation provinciale, les terrains ayant été fournis par la ville.

L'autre édifice emblématique est le Palais Euskalduna, un palais des Congrès et de la Musique inauguré en 1999.

Dans la volonté de développer une économie fondée sur les hautes technologies, des pôles économiques sont créés : un parc scientifique à Zamudio ainsi que le site de l'Institut européen de Software.

Pour atteindre l'objectif de mobilité et d'accessibilité, une série de grandes opérations sont lancées dans les infrastructures de transport. Un superport est créé plus en aval pour faciliter les échanges maritimes dans l'Arc Atlantique Européen. L'aéroport international est se dote d'un nouveau terminal en 2000. La gare d'Abando est transformée pour en faire un noeud de mobilité et regrouper la Renfe, Feve, le métro et les bus. Les infrastructures ferroviaires, peu homogènes auparavant sont par ailleurs retravaillées, certaines voies sont supprimées au profit de boulevards piétons. La création de la première ligne de métro de 29 kilomètres, déjà commencée en 1988 et terminée en 1995, permet aux villes suivant le cours du Nervion d'accéder au centre de Bilbao. Une deuxième ligne sera inaugurée en 2002. En 1999, les travaux du tram démarrent, ce qui fait de Bilbao la première capitale de la péninsule possédant un tram électrique.

De nombreux ponts et passerelles sont jetés sur la Ría pour recréer des connexions entre les deux rives, notamment la passerelle el Zubizuri (1997) et le pont Euskalduna qui fait partie du réseau routier principal. Aux passerelles piétonnes s'ajoute une longue promenade urbaine de trois kilomètres le long de l'eau, traduisant bien l'objectif de favoriser la mobilité piétonne, avec le développement des transports en commun.

Les interventions de réhabilitation de quartiers dégradés, de construction de nouveaux logements et d'aménagement d'espaces verts, auparavant mal répartis, tentent de réparer le tissu urbain. Pour retrouver une qualité de vie urbaine, les



La passerelle el Zubizuri et les récents bâtiments de Isozaki (photo prise par l'auteur)

quartiers sont rééquipés en centres scolaires, sportifs, culturels, sanitaires et administratifs. Des mesures environnementales telles que le nettoyage de la Ría, le contrôle et la gestion de la qualité de l'air et de l'eau et le traitement des résidus urbains veulent améliorer l'aspect environnemental de la ville.

Bilbao, par ses choix d'architectes de réputation mondiale, montra son envie de changer son image internationale. Norman Foster fut choisi pour dessiner le métro (dont les bouches furent même surnommées les "Fosteritos"), Frank Gehry pour le musée, Santiago Calatrava la passerelle Zubizuri et l'aéroport (2000), César Pelli pour le masterplan de Abandoibarra et plus récemment Arata Isozaki pour les deux grandes tours d'habitation près du musée ou encore Rafael Moneo pour la bibliothèque de Deusto.

La particularité de cette régénération urbaine est qu'elle s'est faite au fil d'actions concrètes, sans de longues phases de réflexion. Les terrains disponibles furent reconvertis de la manière la plus simple et assez rapidement, et ce malgré les oppositions qui pouvaient parfois se faire entendre.

La collaboration des institutions publiques à tous niveaux et leurs financements fut également un des éléments-clés qui permit la réalisation des projets. La Renfe, la FEVE, l'INI et le Port étaient propriétaires d'une série de terrains fonciers dans la zone de Abandoibarra que la ville voulait exploiter. Des négociations entre la région Basque et ces sociétés ont menés à une sorte d'échange : les terrains convoités furent cédés à la ville et celle-ci fournit en retour d'autres terrains en périphérie. Avec le port, l'accord ira même jusqu'à la concession des terrains en contrepartie de l'effet bénéfique que pourraient avoir les opérations sur l'activité portuaire. (Masbounji, 2008)

L'utilisation des friches le long du fleuve permit de recréer des liens entre la ville et son fleuve, coupés auparavant par ces barrières physiques qui de surcroît étaient très étendues.

D'autres projets de grande envergure sont actuellement en cours de réalisation, notamment la requalification du Zorrozaurre, fine péninsule du Nervion constituée principalement de friches industrielles, pour laquelle Zaha Hadid s'est chargée du masterplan.

3.5. Retombées

En 1993, le projet avait déjà changé la situation dans la région, les institutions publiques et les entreprises privées étant plus confiantes dans le futur de la métropole. L'association Metropoli-30 avait déjà atteint plus de 100 partenaires en 1995.

La ville a clairement délaissé son image peu flatteuse. Grâce à l'opération du Guggenheim, Bilbao se fait connaître à l'étranger et devient un passage obligé dans les parcours culturels. D'autres villes européennes rêvent de ce levier de développement. Cependant, il faut peut-être se demander si les touristes viennent pour profiter de toute la ville ou s'ils ne se contentent que du Guggenheim. La question inverse se pose également : est-ce que le musée est-il aussi fait pour les habitants de Bilbao? Les collections contrôlées par la fondation ne cherchent certainement pas à mettre l'art local en valeur. Des critiques avaient d'ailleurs été formulées par le monde de la culture à l'époque du choix de cette fondation, regrettant l'instauration du "modèle culturel américain".

L'objectif de reconversion de l'économie est atteint; les emplois se développant à Bilbao touchent le secteur tertiaire, du commerce, du tourisme, des loisirs, de la culture, des services, de l'information (Masbounji, 2008). En 1994, le taux de chômage de la province

de Biscaye était supérieur à la moyenne nationale : 23,2% contre 21,3%¹. Depuis 2002, la situation s'est inversée et au deuxième trimestre 2012, le taux de chômage de la province était de 15,77% contre 24,63% en Espagne².

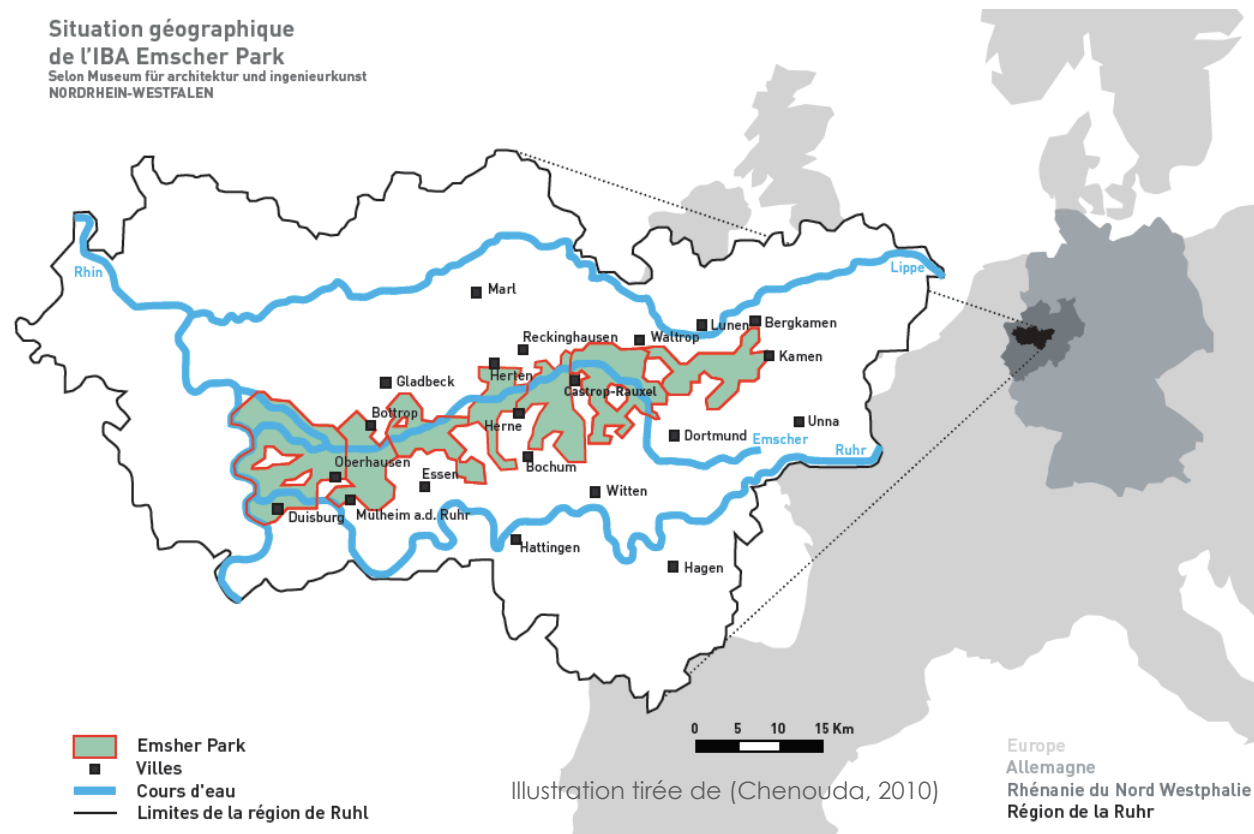
Les grandes opérations firent inévitablement monter le prix au mètre carré au centre. Il était plus coûteux de se loger ou de louer des surfaces pour des activités commerciales qu'avant ces transformations. Mais cela montrait en même temps qu'il y avait de nouveau un mouvement économique et que la ville se revalorisait. De plus, les projets ne se concentraient pas uniquement sur les grands nouveaux ensembles tel Abandoibarra. Des opérations plus modérées eurent également lieu dans des quartiers existants défavorisés, augmentant ainsi la qualité de vie de leurs habitants.

L'impact sur toute la région métropolitaine est beaucoup plus réduit. Il semble, en effet, que pendant la réalisation de ces grands projets dans la capitale, l'opération oublie les 20 autres municipalités de la conurbation. Il s'agit manifestement d'un manque de gestion collective au niveau métropolitain, car si les institutions publiques existantes participent activement, il n'en existe pas pour cette échelle.

Enfin, il faut remarquer que Bilbao a été récompensée par le Prix du meilleur projet urbain au monde lors de la Biennale de Venise en 2004 et ainsi que le Prix Européen de Planification Urbaine et Régionale.

4. Vallée de l'Emscher

4.1. Contexte de la région



¹ Source : www.eustat.es

² Source : www.ine.es

La vallée de l'Emscher se situe dans le land de Rhénanie du Nord-Westphalie, à l'ouest de l'Allemagne. Elle fait partie de la région de la Ruhr, la plus dense du pays. La rivière de l'Emscher est un affluent du Rhin de faible débit se déployant sur une longueur de 85 km.

La zone avait subi une industrialisation tardive mais rapide et sans considérations environnementales ou urbanistiques. Cette activité avait encouragé beaucoup de travailleurs à venir s'installer dans la région. Suite à la baisse d'activité sidérurgique et aux nombreuses fermetures des mines à la fin des années 80, le taux de chômage grimpe et de nombreuses friches industrielles apparaissent dans la vallée sur près de 10 000 hectares. Trouver un projet pour le renouveau économique de la région et pour retrouver une qualité environnementale devient une priorité.

Les bâtiments devenus inutiles se dégradaient et rappelaient en outre la crise qui avait fortement touché la région. La rivière de l'Emscher, ayant subi la forte industrialisation, était devenue depuis longtemps un égout à ciel ouvert dû à l'absence de réseaux souterrains. À cela s'ajoutait la pollution de l'air et des terres. Les fabriques n'étaient pas seules à être inutilisées, de nombreuses voies automobiles et ferroviaires ainsi que des pipelines s'étendaient dans la région et étaient dans un état de dégradation. Globalement, le manque d'attractivité, que ce soit au niveau économique, environnemental ou social, place la vallée en situation difficile.

Le territoire était également en état de dislocation spatiale. L'urbanisation s'était faite selon les zones d'activité industrielle et non selon des structures traditionnelles. Le manque de cohérence à l'échelle régionale se faisait sentir et les institutions communales avaient du mal à s'accorder sur le devenir de la vallée. Bref, sa reconversion semblait très ardue.

De nombreuses voies s'étaient élevées lorsque les propriétaires voulaient détruire tout simplement les équipements. Les efforts déployés pour le cas de la mine de Zollverein ont abouti à un décret ministériel protégeant le site en 1986. Cette démarche montre qu'il y avait une conscience collective relative à l'importance de cette architecture et aux paysages exceptionnels.

Le gouvernement de la Rhénanie du Nord-Westphalie décide alors d'organiser une IBA, Internationale Bauausstellung ou exposition internationale d'architecture en français, pour la revitalisation du territoire; le projet est annoncé en 1988.

4.2. L'exposition Internationale d'architecture

Les IBA furent créées pour résoudre des problèmes urbanistiques. Elle diffère des expositions traditionnelles de plusieurs façons : elle dure plus longtemps et s'étend sur une grande superficie. Ses objectifs sont réalisés via une série de projets sur le territoire.

La zone en question correspond à la conurbation le long de l'Emscher qui s'étend sur 800 kilomètres carrés. 120 projets sont réalisés dans le cadre d'un programme étalé sur 10 ans de 1989 à 1999 dans les 19 villes et communes concernées. Sans aspect final prédéfini, l'idée de l'IBA était de réaliser une série de projets et mesures distincts afin de créer une impulsion pour des développements futurs.

La philosophie de cette IBA est de conserver le patrimoine industriel et de le rendre à nouveau utile à la société. Elle permet également un renouvellement écologique qui montrerait les qualités paysagères de la région. Pour en finir avec son image dégradée par l'industrialisation, des opérations basées sur l'art et la culture doivent s'implanter dans la région.

L'IBA a demandé aux municipalités partenaires de s'engager à respecter trois grands principes : le respect du cycle écologique, le respect des vestiges du passé industriel et la production de réalisations de qualité et innovantes. (Moraillon, 2008)

Une série d'autres règles dirige les choix des projets. La démarche durable dans laquelle s'inscrit les opérations signifie que ce n'est pas un retour économique à court terme qui est recherché. Il ne faut pas de contraintes imposées par la politique économique du gouvernement.

L'IBA est l'occasion d'expérimenter, de trouver de nouvelles façons de penser, composer et réaliser. Le processus ne peut pas être intensifié ou réduit dans le temps. Chaque projet de réaffectation des bâtiments industriels doit être analysé individuellement afin de trouver la fonction adéquate avec la philosophie selon laquelle le "nouveau" et le "vieux" ne sont pas fatalement opposés. Les plans doivent être minutieusement étudiés selon les principes écologiques, économiques et sociaux sur lesquels est basé l'exposition. Des estimations sont également réalisées quant à l'impact des projets sur l'écosystème. Il faudra toujours privilégier la recherche du "gain écologique net".

Les projets doivent se renforcer l'un l'autre, être liés dans une certaine harmonie et ne pas se concurrencer. Ceux-ci sont réalisés pour améliorer la compétitivité économique interrégionale et cela ne doit pas se faire au détriment de l'intégration sociale.

4.3. Acteurs

Les projets de l'IBA sont le fruit d'une collaboration d'associations, d'architectes, d'industries, de communautés et d'institutions publiques. À ceci s'ajoute une expertise internationale : des architectes et urbanistes de 10 villes européennes ont participé à environ 80 projets.

C'est le land de la Rhénanie Nord-Westphalie qui est l'initiateur de la démarche mais les maîtres d'ouvrages sont les communes et les investisseurs privés.

La mise en place d'un groupe de conseillers sur les questions d'art et de design et l'invitation à des experts internationaux à participer sont dues à l'initiative de l'IBA. Il en va de même pour l'appel à la participation des résidents. Le comité de direction de l'IBA est composé d'élus et de représentants locaux. Le groupe d'expert a pour rôle de vérifier si les projets proposés par les communes ou investisseurs privés respectent bien les critères de l'exposition. L'IBA aide ensuite pour la maîtrise d'ouvrage et les demandes de subventions.

Les questions des terrains fonciers sont prises en charge par la société d'aménagement (LEG) et le Fonds foncier régional (Grundstücksfond). Ce dernier a pour fonction d'acquérir les terrains et de les remettre en état avant de les revendre.

Le syndicat intercommunal (KVR) intervient également mais à moindre importance.

Le financement des projets se fait au moyen de subventions du land de Rhénanie du Nord-Westphalie, de fonds de développement structurel du Gouvernement fédéral, d'aides de la Communauté Européenne et de promoteurs privés. Toutefois le gouvernement fournit une aide financière pour les dépenses dues au "brainstorming" de départ, au développement des plans, à la supervision de l'exécution et à la présentation,... Tout ce qui ne concerne pas la construction du projet en elle-même. Les initiateurs de projets doivent obtenir leur financement d'investisseurs privés et d'aides du

land et de la Communauté Européenne. La variété des types de projets permet de recourir à différentes subventions.

Trois milliards d'euros auraient été investis dans les projets dont deux tiers d'aides publiques et un tiers de financements privés.

4.4. Opérations

Cinq axes fondamentaux dirigent les projets.

Premièrement, l'aménagement paysager sur 800 kilomètres carrés des zones le long de l'Emscher en un parc continu pour assembler les morceaux isolés par l'industrie. Il relie les 17 villes entre Duisburg et Bergkamen, d'est en ouest mais contient des traversées nord-sud à certains endroits. Concrètement cela se traduit par 19 programmes divers comme l'aménagement de parcs où les bâtiments industriels sont mis en valeur (lumières, possibilité de s'y promener,...), certains terrains qui redeviennent agricoles ou sur lesquels on laisse pousser la nature ou encore l'aménagement d'espaces verts dans les nouveaux quartiers.

Deuxièmement, la régénération écologique de la rivière Emscher et de ses berges. Il s'agit de construire un réseau d'égouts souterrains ainsi que des stations d'épuration pour retrouver une eau de bonne qualité. L'opération s'étend sur les 350 km du réseau de l'Emscher et de ses affluents.

Troisièmement, la revitalisation des friches industrielles grâce à la réaffectation des bâtiments, en tant que témoins de la civilisation. On retrouve des musées, des lieux de loisir, de sport,... Par exemple, pour le site de l'ancienne mine de Zollverein XII à Essen, il s'agit d'une réaffectation en un complexe culturel avec piscine, patinoire, espaces d'expositions, restaurant, boutiques et un école de management et de design construite en 2006.

Quatrièmement, la création de zones d'activités ou parcs technologiques pour retrouver une attractivité économique du territoire. La vingtaine de projets se regroupe sous le nom de "Working in the park", traduisant la volonté de fournir une ambiance de travail de grande qualité. L'économie visée est celle du secteur tertiaire, des services et de la recherche. L'ancienne houillère de Waltrop a par exemple été transformée en parc d'activités en 1994.

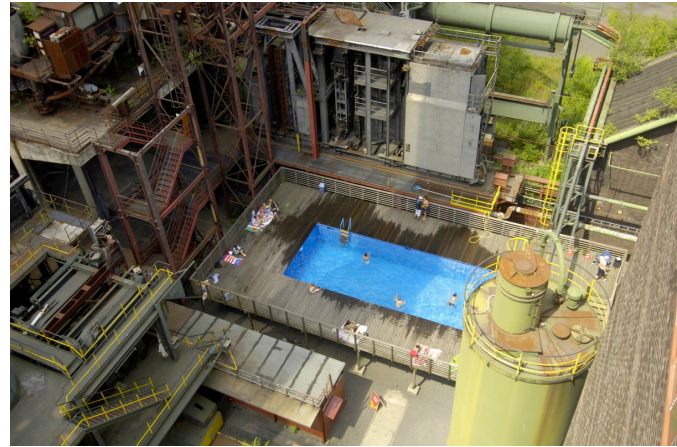
Dernièrement, la création de logements, neufs ou rénovés, suivant le développement durable. Ce sont 26 projets de réhabilitations de cités-jardins, 3000 logements rénovés, 2500 logements neufs et des maisons en auto-construction qui sont réalisés. Des équipements, des logements sociaux et des homes pour personnes âgées sont également compris. On peut citer le lotissement de Schüngelberg créé en 1995.



Vues du parc paysager de Duisburg
(photos prises par l'auteur)

Tous les projets sont réfléchis avec un soin particulier pour l'architecture et les critères du développement durable. Le foncier existant est réutilisé pour éviter la consommation de surfaces naturelles vierges, ce qui réduit l'étalement périurbain.

Les sites industriels sont surveillés de près. Si certains ferment, on veille à ce qu'il ne soit pas détruit trop rapidement. Les frais d'entretien coûteux poussent, en effet, les propriétaires à démolir les bâtiments dès qu'ils ont stoppé leur activité. Il est rare de trouver immédiatement une nouvelle fonction qui serait économiquement viable. Tout est fait pour que le site soit réutilisé; les réaffectations sont souvent temporaires pour conserver une dynamique et éviter la mort d'un site. Malgré le principe de l'IBA de se baser sur l'art et la culture, le nombre de reconversions en musée est limitée pour assurer une diversité de fonctions. Ces dernières s'implantent parfois dans des lieux vraiment insolites, ce qui fait toute l'originalité de l'opération. On peut citer des murs d'escalades sur des anciens fourneaux, une piscine dans un vieux conteneur d'une cokerie, une patinoire longeant les fours à coke...



La piscine du site Zollverein
(source www.zollverein.de)

Ces opérations sont l'occasion de démontrer la capacité de l'architecture, l'art et la culture à renouveler un territoire, de montrer la variété des formes de préservation possibles et les techniques et les financements utilisés. Cela éveille la conscience des citoyens sur l'importance de ce patrimoine par rapport à l'identité de leur région et montre la nécessité d'un soutien au niveau financier et organisationnel.

4.5. Retombées

Le premier impact fut la création d'une image positive du territoire. Les transformations enclenchées la font passer d'une région pauvre au point de vue esthétique et environnemental à une région riche en diversité culturelle et soucieuse du développement durable. Mais c'est surtout la particularité des opérations, l'action sur les vestiges industriels, qui a suscité et suscite toujours de l'intérêt. Les acteurs des projets ont clairement développé un savoir-faire en la matière et l'opération globale est considérée comme un modèle pour les régénérations des sites industriels obsolètes.

Par leur essence même, les projets s'implantent parfaitement dans le tissu urbain. En effet, un des principes appliqué est d'utiliser et réutiliser le bâti foncier existant.

L'impact sur le développement culturel et artistique de la région est bénéfique. Les offres d'équipements culturels sont variées et les arts locaux sont soutenus. Plusieurs festivals sont créés suite à l'IBA et s'organisent dans quelques uns des sites, comme la RuhrTriennale (festival d'art et de musique). Le site de Zollverein, par exemple, attire des artistes qui décident de s'y installer. Le succès tend à se confirmer avec la désignation de la Ruhr comme Capitale Européenne de la culture en 2010. L'IBA continua de faire parler d'elle grâce aux inaugurations des projets qui succédèrent la clôture de l'exposition.

Le tourisme connut une croissance. En 2009, 5,3 millions de visiteurs sont venus dans la région de la Ruhr. Le site de Zollverein et celui de Duisburg reçoivent 700 000 visiteurs

annuellement.¹ Ceux-ci sont attirés par les équipements culturels mais aussi par le fait de pouvoir se promener dans ce décor atypique qui était autrefois interdit au public.

L'exposition se clôture en 1999 mais c'est alors le commencement de beaucoup d'autres projets. La continuité du parc est partielle et rendue difficile par les sites encore en activité. Seuls 15% des égouts ont été construits et l'Emscher n'a été dépolluée que sur 17 kilomètres. L'état des projets à cette époque montre un effort mais les résultats ne sont pas encore probants. Les opérations de dépollution des sols et de l'air, par exemple, n'apparaissent pas clairement. Les actions continuent actuellement; le réseau d'égouttage de 150 kilomètres au total devrait être terminé pour 2017.



Exemple d'opération menée sur l'Emscher
(source www.eglv.de)

Les bilans économiques et sociaux sont plus mitigés. Le choix de miser sur une économie basée sur la culture, les services et les activités scientifiques, rend difficile la reconversion de la population ouvrière. Le taux de chômage actuel de la vallée de la Ruhr reste le plus élevé de l'Allemagne de l'ouest, montant à 12,8% dans certaines villes, c'est-à-dire 6 points de plus que la moyenne allemande². Cependant, de nombreux emplois furent créés dans le secteur du commerce et des loisirs.

Les deux tiers de financement public montre la participation plutôt faible des promoteurs privés, peu enclins à investir dans des projets un peu trop risqués. Cela montre aussi la somme colossale que les acteurs publics ont dû déboursier.

Quant aux populations défavorisées, elles ne semblent pas être les cibles de ces opérations. Les activités culturelles proposées sont généralement trop chères et s'adressent aux classes sociales moyennes et supérieures. De plus, malgré la création de logements sociaux dans certains projets, des cas de gentrification apparaissent dans des quartiers de logements rénovés.

C'est dans les années 90 que les parties impliquées prennent réellement conscience du potentiel de la région. Des plans sont lancés par la suite, comme le masterplan "Emscher Landschaftspark 2010" et le masterplan "Emscher-Zukunft" pour le développement du territoire.

L'aménagement de la vallée industrielle de l'Emscher reste unique par son étendue et les valeurs prônées. C'est un processus sur le long terme dont les opérations continuent d'agir et ambitionnent l'amélioration des résultats de 1999.

¹ Sources : (Chenouda, 2010) et D'architectures n°180, mars 2009

² Chiffres de juillet 2012 de l'Agence Fédérale pour l'emploi (Bundesagentur für Arbeit)

5. Conclusions

Il ne s'agit pas ici de comparer point par point les exemples; leurs étendues spatiales, leurs financements ou leurs contextes différents ne le permettent pas. Cependant, les trois mettent en lumière des points importants et des pistes de réflexion.

Un point commun se dégage des trois analyses. Dans chaque cas, la volonté de renouer avec les éléments topographiques qui ont façonné le lieu est présente. Pour Barcelone, ce fut la mer et les reliefs; pour Bilbao le fleuve et pour la vallée de l'Emscher la rivière et les espaces verts. Toutes trois comprennent l'importance de conserver ces richesses naturelles pour le bien de l'environnement et des citoyens. Des cours d'eau ou des terrains pollués peuvent vite rendre une ville repoussante et avoir des impacts sur la qualité de la vie urbaine.

Les retombées positives dans chaque cas sont celles sur l'image. Il semble que, quels que soient les impacts réels économiques ou sociaux, les mégaprojets sont toujours médiatisés et produisent une belle image du lieu. Néanmoins, le projet de l'Emscher est moins connu hors de la sphère des architectes et urbanistes. C'est sûrement dû au fait qu'aucun nom de "starchitecte" n'est apparu à l'époque (Rem Koolhaas et SANAA sont intervenus plus récemment). Pour en revenir à l'image, il faut souligner que les trois lieux ne partent pas d'un pied égalitaire. La ville de Barcelone avant les Jeux Olympiques n'avait pas la même réputation que Bilbao ou la vallée de l'Emscher. Ces dernières étaient perçues comme peu attirantes et polluées.

Sur le sujet des friches industrielles, portuaires et ferroviaires, les exemples montrent des divergences. Dans le cas de Barcelone, la Vila Olímpica ne réutilise aucun bâtiment industriel mais certaines marques sont conservées, par exemple le tracé d'une ligne de chemin de fer utilisé pour composer une rue. C'est plutôt dans le reste du quartier que le patrimoine industriel est valorisé et réaffecté. À Bilbao, la philosophie est assez semblable. Tout est rasé et des traces sont conservées mais comme des objets de décoration (grue utilisée par les chantiers navals, série de sculptures métalliques,...). Le musée Guggenheim et le Palais Euskalduna ont été conçus en cherchant à rappeler l'ancienne activité économique du lieu (par leur forme, leurs matériaux). Par contre, l'Emscher Park a une approche complètement différente. Ici, il s'agit réellement d'une valorisation du patrimoine industriel. La philosophie des projets est de ne pas nier son passé et de redonner à ces bâtiments un rôle économique pour la région, comme ils l'ont fait par le passé.

On peut noter également l'avancée du cas de l'Emscher dans le domaine du développement durable. Cette notion ne fait pas partie des objectifs des deux villes espagnoles, malgré le déroulement des actions à une même époque, du moins pour Bilbao. Il est remarquable de constater à quel point cette approche est avant-gardiste. Les acteurs des projets ont voulu aller plus loin que la simple dépollution et éviter un impact trop important de leurs constructions sur l'environnement.

La réalisation des trois mégaprojets se fait grâce à la mise en pratique de nouvelles formes de partenariats et d'association d'institutions publiques. Des structures spéciales sont créées pour définir aux mieux les rôles et faciliter le bon déroulement des opérations.

Alors que les projets de Bilbao et de l'Emscher sont tous deux basés sur la culture, ils le sont de manière différente. La démarche de l'IBA est de développer la culture et l'art local, ce qui est atteint. Dans le cas du musée Guggenheim, l'impact sur le développement de l'art dans la région est quasi nul.

Des impacts négatifs de gentrification sont communs aux trois exemples. Sur ce sujet, les conclusions formulées par Étienne Crépon¹ sur la situation de Barcelone en 2010 semblent pouvoir s'appliquer à d'autres cas :

"Gérer le succès est chose malaisée, même si le succès est préférable à l'échec, truisme à rappeler. En effet, le succès amène des cohabitations difficiles : entre habitants et touristes, ou entre populations diurnes et noctambules, entre classes d'âge, etc. Par ailleurs, le succès joue en faveur de la spéculation foncière, quels que soient les dispositifs pour la freiner. Comment assurer la mixité urbaine historique de Barcelone tout en créant de la valeur? Articuler politiques urbaines et politiques d'habitat est un des enjeux majeurs de la ville européenne contemporaine, et les savoir-faire sont encore à affiner."

¹ tiré de (Masbounji, 2010) p. 173

PARTIE 3

LIÈGE 2017, PERSPECTIVES POUR LA VILLE

1. Un nouveau départ

Alors qu'à la fin des années 1980, les finances de la ville étaient en crise, aujourd'hui Liège repart sur une nouvelle base grâce à la reprise de sa dette par la Région Wallonne. Selon le Bourgmestre Willy Demeyer, Liège serait arrivée à l'équilibre complet en 2010¹. La ville est la capitale économique de la Wallonie et la commune compte aujourd'hui 197 167 habitants (source : Service Public Fédéral Intérieur en date du 1^{er} juin 2012). Son agglomération se situe à la troisième place au niveau nationale. De ce fait, il est important de réfléchir stratégiquement à cette échelle supralocale.

En 2003 sortait une publication² de la DATAR (Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale - France) élaborant un classement des 180 agglomérations européennes de plus de 200 000 habitants selon 15 indicateurs. Liège est située en classe 7, 118^e sur 180, au même titre que Metz, Nottingham, Reims ou Vitoria-Gasteiz, entre-autres. Sa place est alors moins haute que lors d'un classement précédant datant de 1989.

Malgré tout, Liège est la première destination touristique de Wallonie. Il faut souligner son bon positionnement à l'échelle de l'Europe; proche de Paris et de Londres qui sont les premières agglomérations européennes. Elle se développe par elle-même, n'étant pas polarisée sur une autre ville.

La ville se lance aujourd'hui dans une série d'opérations, de toutes tailles, pour tenter de combler son manque d'attractivité. Elles indiquent la volonté d'utiliser les outils logistiques existants tels que la gare TGV, les pôles de loisir et les hôtels qui ne sont pas pour le moment utilisés à leur pleine capacité. En effet, la Gare des Guillemins n'occupe que la 11^e place au niveau national, et ce malgré l'augmentation de la fréquentation de la gare de 12,6% entre 2008 et 2009³ (année d'inauguration de la gare).

La ville s'est fixé 5 objectifs stratégiques à atteindre pour le Projet de Ville 2007-2015⁴ :

- _ Assurer la sécurité et la qualité de vie pour tous
- _ Contribuer à la création d'emplois et d'activités
- _ Faire reculer la pauvreté, les inégalités, les discriminations et permettre l'émancipation de toutes et tous
- _ Participer à la lutte contre le réchauffement climatique
- _ Augmenter la population

À ceux-ci s'ajoutent une série d'actions prioritaires (déjà en cours depuis 2003), parmi lesquelles on retrouve le tram, l'implication de la population dans l'amélioration de son cadre de vie, des actions concrètes pour le développement durable, stimuler l'activité économique et commerciale, favoriser l'expression artistique et l'accès à la culture, mieux accueillir les citoyens ou encore repositionner Liège à l'échelle internationale. Toutes ces actions peuvent se traduire concrètement dans la série de projets en cours de réflexion ou de finalisation.

Sur la page suivante, les projets en cours de réalisation sont représentés en bleu, les nouveaux axes piétonniers en orange et le nouvel axe du tram en rose.

¹ Le Vif/L'Express n°18 du 4 mai 2012

² Les villes européennes - Analyse comparative, C. Rozenblat et P. Cicille, 2003

³ Source : article La Meuse du 4 janvier 2011

⁴ Source : document pdf rédigé par le Collège communal

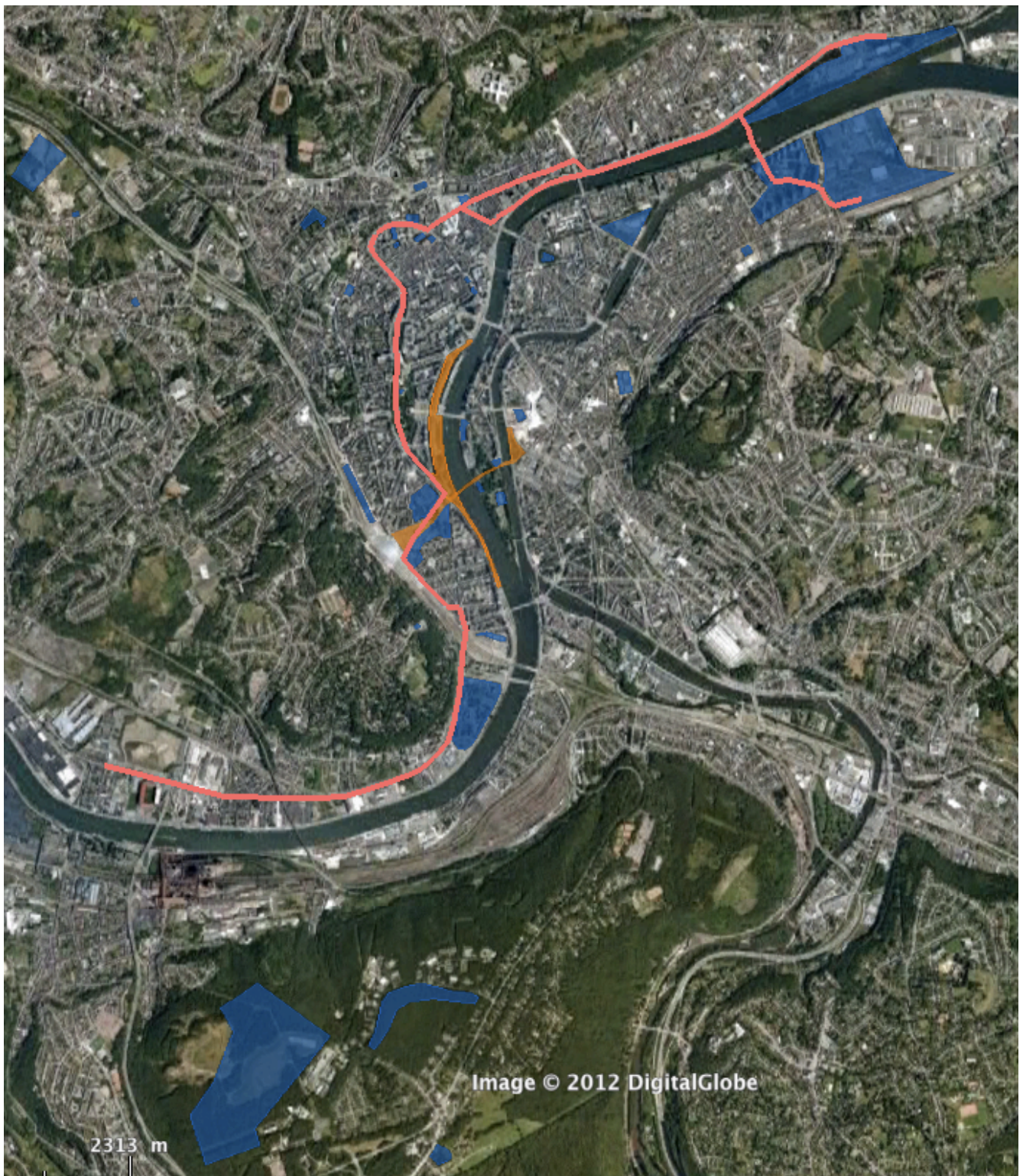


Illustration réalisée par l'auteur, sur une base de google earth

2. Le tram à Liège

2.1. Mobilité à Liège

Au début des années 60, les plans d'aménagement de la ville de Liège annoncent clairement le changement : la ville doit être restructurée pour la voiture. Il en résulte des marques profondes dans le tissu urbain et une détérioration des espaces publics pour les piétons. Le dernier tram circule en 1967 et ses rails disparaissent progressivement. Aujourd'hui, les projets tendent vers la mise en place de modes de transports doux pour solutionner les problèmes de pollution et de congestion du centre ville.

Le nombre total de déplacements annuels en bus pour la région Liège-Verviers a doublé de 2001 à 2011¹. La fréquentation de plus en plus importante couplée à la limite atteinte des passages de bus dans le tronçon Place Général Leman/Saint-Lambert (en particulier aux heures de pointe) montrent qu'il faut penser à une solution pour le futur afin d'éviter que le développement de la ville ne soit freiné. C'est un problème de capacité de transport qu'il faut résoudre car il est impossible d'augmenter les fréquences des bus (sur le boulevard d'Avroy, les nombreux bus et feux rouges rendent le trajet très lent). Les bus à haut niveau de service ou même des bateaux-navettes sont donc à oublier, particulièrement ces dernières qui ont un coût plus important pour une rentabilité plus faible.

Pour prendre l'exemple français, les agglomérations de taille semblable à celle de Liège développent déjà leur troisième ligne de tram.

Le projet du tram apparaît en 2007; bien qu'il fut attendu depuis longtemps.

En 2008, la première proposition est celle d'une ligne entre Jemeppe et Herstal et la SRWT (Société Régionale Wallonne du Transport) est chargée de lancer la procédure pour un Partenariat Public-Privé de type DBFM (Design, Build, Finance, Maintain) en 2009. La somme de 500 millions d'euros est avancée en 2010 pour cette ligne 1.

En mars 2010, une étude sur la mise en place de modes de transports structurants alternatifs est confiée au GRE-Liège (Groupe de Redéploiement économique) et à la SRWT par le Gouvernement.

En décembre 2011, la construction du tracé est finalement réduite à Sclessin-Coronmeuse pour l'échéance 2017.

L'estimation actuelle est de 380 millions pour Sclessin-Coronmeuse et de 480 millions pour la ligne totale, financés par un partenariat public-privé.

Les dates clés (source : www.keskistram.be)



¹ Rapport annuel 2011 du TEC Liège-Verviers

Le gouvernement wallon met en avant trois avantages pour l'utilisation d'un PPP¹ :

- Le respect du calendrier fixé. Tout retard sera assumé par le partenaire privé.
- Le respect de l'enveloppe attribuée. Tout surcoût sera pris en charge par le partenaire privé.
- La présence d'une structure publique permet de limiter les annuités.

Reste encore à trouver un promoteur intéressé par l'opération.

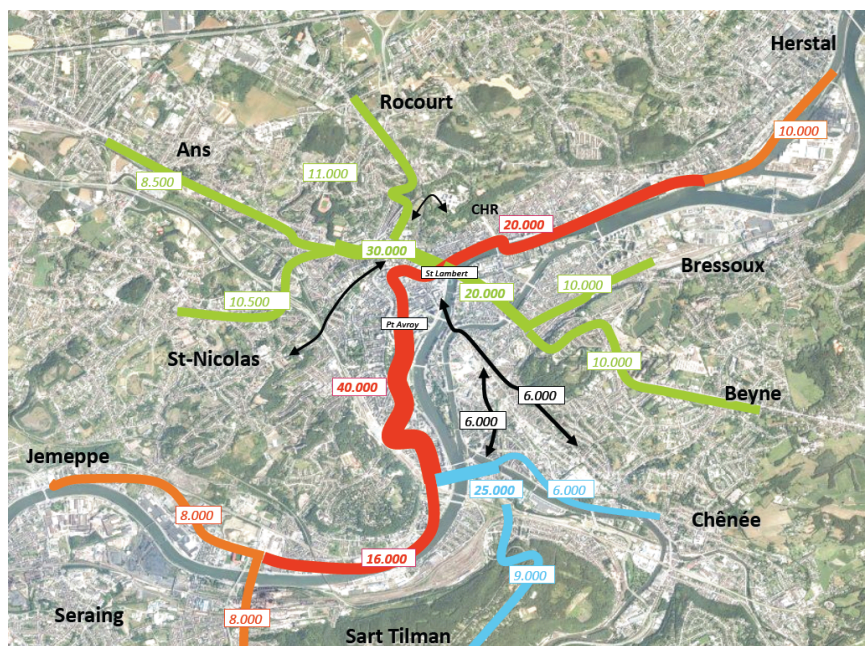
Les intervenants se composent du Gouvernement Wallon, du groupe TEC (Transports en Commun)/SRWT (maîtres d'oeuvre), des villes et communes traversées par le tram (Seraing, Saint-Nicolas, Liège, Herstal) ainsi que des partenaires privés à déterminer après octroi du permis unique.

Différents bureaux d'études sont sollicités. Pour les volets juridique et financier ce sont les bureaux Egis, Stibbe et PriceWaterhouseCoopers. Pour les études techniques un consortium Liège-Tram est composé des bureaux Greisch (mandataire infrastructure), Richez & associés + AAST (aspects architecturaux, urbanistiques et paysagers), Transamo + STIB (système) et Transitec (mobilité).

Les études d'incidence sur l'environnement sont réalisées par les bureaux Pissart - Architecture et Environnement - et Stratec, tous deux bureaux indépendants agréés par la Région Wallonne.

2.2. Caractéristiques et tracé du tram

Le choix des communes reliées par la première ligne du tram fut l'objet de nombreuses critiques. Le tronçon Général Lemahieu à la Place Saint-Lambert est sans conteste le plus saturé. L'étude réalisée par la SRWT pour le comptage de voyageurs quotidiens indique "une demande forte jusque Sclessin et Coronmeuse". Cependant, on remarque sur la représentation des trajets que la fréquentation est plus importante vers Outremeuse, le pont de Fragnée ou Ans. La pertinence de la ligne vers Coronmeuse est en quelque sorte résolue par le fait que le projet est lié à celui de l'exposition 2017 et à l'après-expo. En effet, la construction d'un éco-quartier impose un mode transport durable et c'est aussi un moyen supplémentaire d'accéder au futur site de l'exposition.



Etude sur les fréquentations des bus (SRWT - avril 2008)
(image tirée de la présentation lors de la réunion d'information publique du 29 mai 2012)

Une étude de restructuration du réseau de bus est en cours afin de renforcer les lignes structurantes perpendiculaires à celle du tram qui sont très fréquentées. Il y aurait 13 pôles

¹ Source www.wallonie.be/fr/actualites/tram-liege-lancement-du-financement-partenariat-public-privé

d'échanges bus-tram sur les 32 stations de la ligne Jemeppe-Herstal, en privilégiant les quais communs des trams et des bus pour faciliter les correspondances.

Le tram a pour objectif une vitesse commerciale de 20 km/h. Il sera situé autant que possible sur des sites propres à double sens, ayant une priorité totale aux carrefours à feu. La distance moyenne entre deux stations est de 450 m au centre ville et 550-600 m sur la totalité du parcours, ce qui représente une distance acceptable pour un piéton.

En ce qui concerne le design du tram, ses arrêts, ses lumières et ses sons, un appel d'offre européen fut lancé et c'est le bureau français Avant-Première qui fut choisi. Les liégeois ont déjà été sollicités pour choisir le design du tram en votant parmi 3 propositions.

L'étude d'incidence sur l'environnement devra comporter l'évaluation des effets sur celui-ci et proposer des mesures pour tenter de diminuer les impacts négatifs. L'avant-projet sera ensuite retravaillé pour prendre en compte les modifications puis soumis à une enquête publique. On peut se demander s'il ne serait pas plus judicieux de faire intervenir les acteurs citoyens lors des modifications de l'avant-projet plutôt que de leur présenter le tracé déjà modifié.

2.3. Impacts générés

Comme expliqué dans la première partie du travail, le tram n'est pas un simple outil de mobilité, il permet de structurer l'agglomération. Il pourrait avoir un effet d'entraînement sur la densification du centre. Si le nombre d'habitants et de ce fait le nombre d'utilisateurs augmente, le réseau pourrait se développer.

Lors de la réunion d'information publique du 29 mai 2012, trois niveaux d'impacts sur la circulation furent présentés. Dans le tronçon central (1), l'implantation du tram engendre à certains endroits une réduction de plus de 20% du trafic automobile. Dans chaque quartier traversé (2), les plans de circulations à l'échelle du quartier sont revus pour céder les voies au tram. (sens de circulations inversés, rues inaccessibles...). Aux extrémités du tracé (3), les problèmes d'insertion sont plus ponctuels.

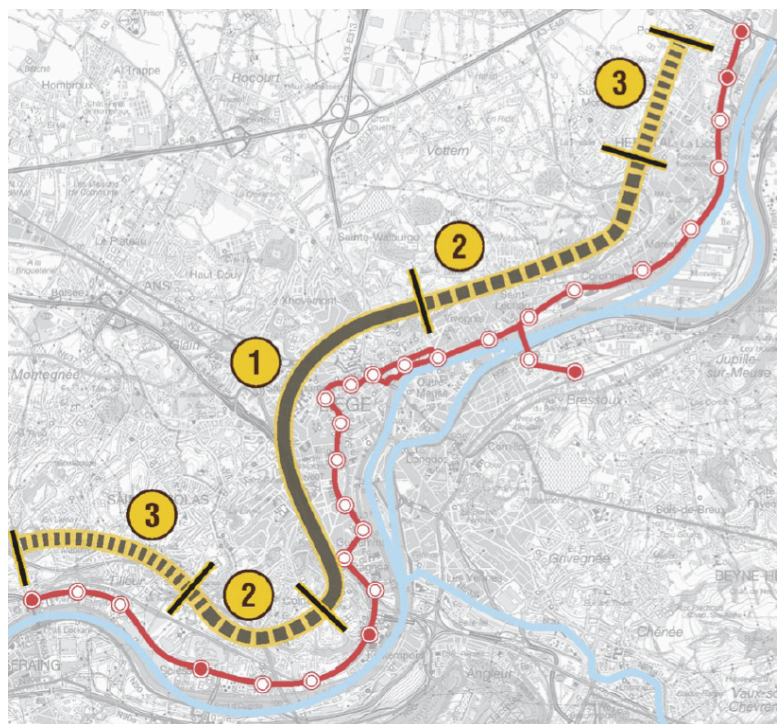


Illustration issue du diaporama de la réunion d'information publique du 29 mai 2012

C'est aussi l'occasion de combler le manque de circuits de pistes cyclables. Le projet devrait comporter des aménagements pour les vélos, que ce soit parallèlement à la ligne ou perpendiculairement pour venir rejoindre une station, ce qui pourrait encourager les usagers vivant dans un rayon de un ou deux kilomètres à utiliser cet autre mode de transport doux, complémentaire au tram.

C'est un projet qui se veut à l'échelle de l'agglomération liégeoise, il espère donc recevoir des usagers venant de plus loin et utilisant les parkings-relais disponibles. La mise en place de la ligne engendrera inévitablement la suppression de places de stationnement mais

d'autres seront créées ailleurs, dans la mesure du possible. Les parkings-relais seront accessibles aux riverains en dehors de l'horaire de travail (soir et WE). Il subsiste trois tronçons pour lesquels la suppression de places de parking est problématique : Sclessin, Guillemins et Féronstrée.

Cinq tronçons de la ligne seront partagés avec le trafic routier et dans la rue Féronstrée, une bonne partie restera accessible aux livraisons et aux riverains. Cela se pratique dans la plupart des cas et ne devrait pas poser plus de problèmes que la cohabitation bus/voiture.

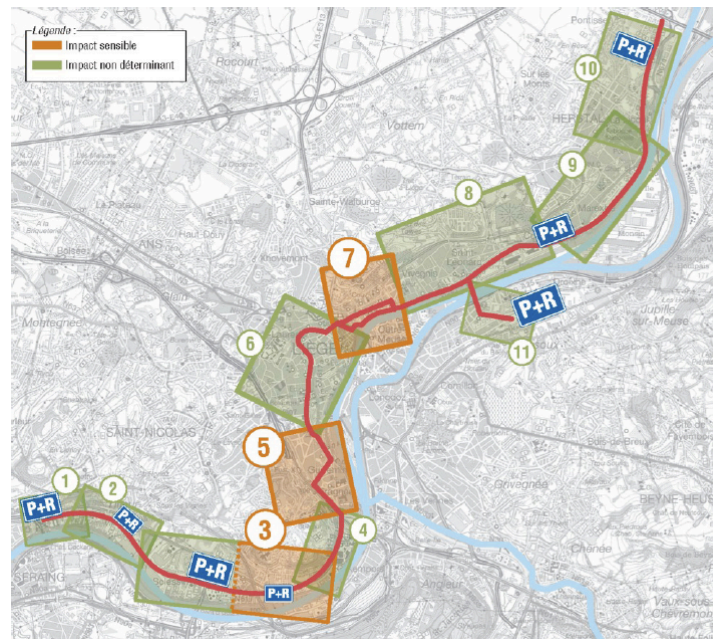
Les arrêts sont placés pour desservir au mieux les équipements publics les plus importants. Il est dommage de constater que le tram ne pourra pas servir pour le stade de football à Sclessin. À cause du périmètre de sécurité nécessaire lors des matchs, la ligne de tram sera coupée et pour le moment, la solution envisagée est d'avoir recours à des navettes de bus, ce qui est loin d'être idéal.

Il faudra porter une attention à la hausse probable de la valeur foncière dans certains quartiers qui risque de rendre les loyers inaccessibles aux personnes plus défavorisées. Est-il possible de mettre en place des mesures spéciales pour limiter cet effet?

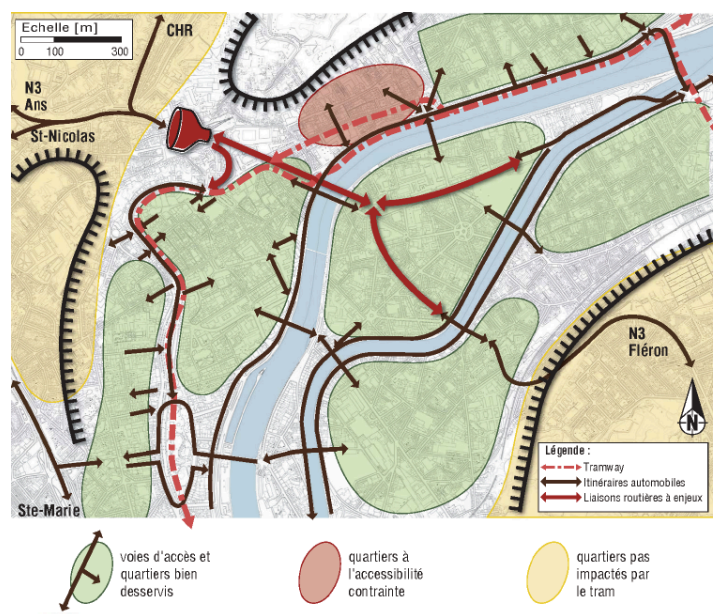
L'endroit de passage du tram dans chaque quartier se fait sur base de critères avancés par la SRWT (éviter des expropriations, limiter la suppression d'emplacements de parkings, favoriser l'accès à tel ou tel équipement) mais comment savoir si un tracé alternatif (qui comporterait certes d'autres inconvénients) ne serait pas finalement plus bénéfique pour la plus grande partie des riverains?

Une chose est certaine, le tracé, où qu'il soit, engendrera de grands changements de mobilité dans les quartiers et chaque riverain devra reconsidérer ses déplacements. C'est bien le but recherché. Certains avanceront les difficultés à passer d'un point à l'autre de la ville. Mais il est plus facile pour les automobilistes de parcourir quelques kilomètres supplémentaires et d'augmenter le temps de transport de quelques minutes que pour les piétons. Ceux-ci restent plus faibles en terme de mobilité et il faut impérativement les favoriser. Comme on peut le voir sur la seconde illustration, l'accès au quartier Féronstrée sera rendu plus difficile. Le tracé dans cette partie fait d'ailleurs débat. Il serait apparemment possible de placer les deux voies dans la rue de Féronstrée, desservant ainsi plus de riverains.

Espérons que toutes les observations et propositions faites par les citoyens, les comités de quartier et l'association Urbagora soient entendues; que ce soit bien un débat ouvert. Le



Illustrations issues du diaporama de la réunion d'information publique du 29 mai 2012



projet semble presque définitif et on observe un manque de transparence dans les choix effectués. Les études d'incidence sur l'environnement devraient normalement éclairer ces questions et tenir compte des alternatives proposées.

3. L'axe Guillemins-Médiacité

3.1. Contexte du quartier

L'implantation de la gare des Guillemins fut déplacée pour lui permettre de se positionner dans le réseau européen de trains à grande vitesse. Ces travaux forcément conséquents eurent un impact sur le quartier, le laissant déstructuré. Liège est maintenant dotée d'une gare monumentale qui a certes fait couler beaucoup d'encre mais qui possède néanmoins d'indéniables qualités architecturales. Il reste cependant un gros chantier, celui de l'aménagement des alentours. Que ce soit pour être à la "hauteur" de cette gare ou surtout pour assurer aux habitants du quartier une bonne qualité de vie. L'insertion de ce bâtiment contemporain dans le tissu urbain du 19^e siècle n'est pas aisée.

Sur la maquette d'esquisse de 1997 présentée par Euro Liège TGV et Calatrava, la place devant la gare prend une forme triangulaire de 150 m de côté. L'idée de canaux et d'ouverture sur la Meuse est exposée en 2000 par Euro Liège TGV. Pourtant, cette dernière avait au départ considéré que c'était le rôle de la ville de Liège de s'occuper des aménagements autour de la gare.

La société momentanée Dethier & Associés, agence Ter, Atelier 4D et Ney & Partners est désignée pour l'aménagement des espaces publics autour de la gare en 2004. À cause du retard dans la réalisation de la gare, le financement de 13 millions d'euros (Fonds européens) ne peut être utilisé et est réinjecté dans d'autres projets. Par ailleurs, les premières études urbanistiques indiquent que les opérations doivent s'étendre sur une plus grande partie du quartier.

Pendant ce temps, Euro Liège TGV présente en 2006, sans aucune consultation de la ville, un projet de boulevard urbain imaginé par Calatrava, projet probablement adapté à l'échelle de la gare, mais certainement pas à l'échelle du quartier. Avec une symétrie et un axe rectiligne Haussmanniens, engendrant de nombreuses expropriations (300 immeubles) et une coupure dans le quartier, le projet est vivement rejeté par les riverains et la ville de Liège. La percée vers la Meuse (datant de 2000) sera toutefois conservée par la suite.

En septembre 2006, les plans de Dethier et de ses partenaires sont présentés, conservant une partie de la rue Paradis et des bâtiments existants. La forme globale de la place est celle d'un sablier, s'ouvrant d'un côté sur la gare, de l'autre sur la Meuse, ce qui nécessite la démolition de l'immeuble des Finances. L'axe se prolonge ensuite vers la Boverie via une passerelle qui viendra matérialiser le lien piéton qui manquait entre la gare et le parc d'abord et puis vers la Médiacité par quelques aménagements facilitant l'accès.

Le projet fut accepté par le Collège, le Conseil communal et le Gouvernement Wallon à travers le PRU (Périmètre de Remembrement Urbain).

Ce nouvel axe urbain relie donc un pôle de mobilité (train, tram, bus, voitures) à un centre commercial et de loisirs, la Médiacité, drainant beaucoup de personnes.

L'acteur principal est la Société de développement de Liège-Guillemins (SDLG). Elle est composée de trois actionnaires : la SLF (Société de Leasing et de Financement), la Région

Wallonne et la Ville de Liège. Alors que l'action implique directement la SNCB (propriétaire foncière de certains terrains), celle-ci est réticente et ne souhaite pas en faire partie. Sa participation est pourtant essentielle pour le bon déroulement des opérations.

3.2. L'axe, point par point

C'est un projet axé sur les déplacements, reliant deux quartiers en reconversion (Guillemins et Longdoz) et divers équipements de la ville : l'espace exposition de la gare, le centre de design, le parc de la Boverie, les clubs d'aviron (RCAE et Sport Nautique), l'école maternelle de la Boverie, le futur CIAC (Centre International d'Art Contemporain), le palais des congrès, un hôtel, la Médiacité, Média rives (RTBF) et la patinoire actuellement en construction.

GUILLEMINS

La place triangulaire devant la gare accueillera sur une partie des arrêts de bus et sur l'autre les voies du tram. Son aménagement a déjà provoqué quelques conflits entre la ville de Liège et la SNCB-Holding, propriétaire d'une grande partie des terrains.

La transformation du quartier tente de retrouver un tissu urbain cohérent avec son nouvel environnement (la Gare, sa place et son esplanade). Une densité d'habitat est en effet nécessaire autour de tout pôle de transports publics.

L'actuel front bâti de la rue Paradis (1^{er} îlot) à droite de la gare est conservé dans un premier temps, il pourrait subir progressivement des modifications.

Le 2^e îlot conserverait une partie de ses bâtiments à rue mais les entrepôts désaffectés en centre d'îlot laisseraient place à une série de fronts bâtis (de hauteur comparable à ceux du 19^e siècle) reformant des d'îlots de plus petite taille. Des chemins piétonniers permettraient de traverser le grand îlot (voir plan). Des parkings seraient prévus en sous-sol.

De l'autre côté de l'esplanade, en premier plan (3), des bâtiments à usage mixte sont prévus (Horeca, tertiaire, logements) d'une hauteur de cinq niveaux (R+4). Le seul élément dépassant les hauteurs voisines est la futur tour des Finances (qui n'est ici qu'une esquisse). Derrière cette ligne d'îlot (4), on retrouve des logements qui viennent refermer le front bâti des habitations existantes.

Le projet de la Tour du SPF Finances (Service Public Fédéral) a soulevé des oppositions. Si l'esquisse réalisée par Dethier dans le masterplan prévoyait une tour de 22 étages sur 75 mètres de hauteur, le promoteur Fedimmo présente, lui, un immeuble de 27 étages sur une hauteur de 118 mètres. Cette dernière en ferait le plus haut bâtiment de Liège. Les



Dethier & Associés - Atelier 4D - Agence Ter - Ney & Partners - Partenaires Développement - Réalisation: Dethier & Associés

riverains se plaignent de la démesure du projet, tout comme la SNCB Holding.¹ L'association Urbagora, quant à elle, pointe le manque de mixité fonctionnelle et l'absence d'un concours d'architecture.²

L'esplanade sera entièrement piétonne, seules deux bandes de circulation sont prévues sur la rue Paradis. Le passage du tram est actuellement prévu mais une proposition d'un tracé alternatif par la rue des Guillemins est portée par quelques liégeois. Les aménagements des espaces publics s'étendent sur 4,5 hectares. La construction devrait disposer de fonds FEDER de l'ordre de 8,75 millions d'euros.

QUAIS

Les quais sont actuellement réservés à une circulation automobile rapide. Le projet de réaménagements des circulations traduit la volonté de recréer un lien entre le piéton et la Meuse. Un premier projet d'enfouissement des voies à hauteur de l'esplanade est abandonné pour être remplacé par un réaménagement des quais sur deux kilomètres. Les travaux devraient permettre aux piétons une traversée plus sécurisée et ainsi relier la gare aux quais. Le budget s'élève à 12,6 millions d'euros, financés à 60% par la Région Wallonne et 40% par FEDER.

PASSERELLE

Le projet de passerelle pédestre sur la Meuse permet de créer le lien manquant entre la gare et le Parc de la Boverie. À la fois accessible aux PMR et aux vélos au moyen de rampes, elle aura deux accès possibles depuis le parc : un au niveau du club d'aviron, l'autre au niveau de l'école maternelle. Elle est conçue par l'association des bureaux Greisch et Corajoud pour un budget de 8,6 millions d'euros financés à 60% par la Région Wallonne et 40% par FEDER.



La passerelle
(Source : Greisch et Corajoud)

PARC DE LA BOVERIE

Le CIAC (centre international d'art et de culture) est prévu pour 2015. Il s'agit d'une extension du MAMAC (Musée d'art moderne et d'art contemporain) avec la volonté d'en faire un projet plus ambitieux. C'est l'architecte français Ricciotti qui est chargé de sa réalisation. L'investissement atteint 23,5 millions d'euros financés à 60% par la Région Wallonne et 40% par les fonds européens.

LIEN ENTRE LE PARC ET LA MEDIACITE

Actuellement, la traversée vers la médiacité est difficile et périlleuse. Dans le but de faciliter l'accès, le changement de sens de circulation de la rue du Parc (vers le Pont Albert) permettra à la Place du Parc d'être réellement intégrée à la Boverie et d'être aménagée en véritable Place et non comme parking (des emplacements en épi étant créés tout le long de la rue grâce à la suppression d'une bande). De l'autre côté du pont des Vennes, la création d'une trémie à partir du carrefour Natalis et la suppression de 2 voies permettront de réaliser une plateforme végétalisée pour passer du pont à la Médiacité de manière plus confortable. Des pistes cyclables seront également intégrées.

¹ Trends Tendances, 20 avril 2012

² Communiqué du 14 février 2012

La Médiacité constitue un exemple de réhabilitation d'un ancien site industriel; elle est située à l'endroit des anciens laminoirs du Longdoz. Fonctionnant comme une rue couverte, elle facilite la traversée du quartier et génère un flux important de citadins. La patinoire, bientôt achevée, devrait attirer un plus grand nombre de personnes.

3.3. Impacts générés

Cet axe, perpendiculaire à celui du tram, devrait devenir une circulation piétonne importante à Liège. Il matérialise un lien indispensable entre des pôles d'attraction de la ville; car sans accès facile, les équipements perdent de leur potentialité. De plus, il s'agit ici de la gare des Guillemins qui est amenée à recevoir beaucoup de visiteurs.

L'opération est remarquable pour deux raisons. Premièrement, l'axe concentre sur son trajet un nombre important de fonctions urbaines : culturelles, commerciales, "paysagère", éducatives et sportives. Ces équipements reliés entre eux ne pourront que se valoriser mutuellement. Deuxièmement, cet axe encourage l'utilisation des modes de déplacement doux et non-polluants. La gare sera à 20 minutes de marche de la médiacité et à 25 minutes du centre du quartier Longdoz. Il fait partie de l'opération enclenchée pour la récupération des quais de la Meuse en vue d'une utilisation piétonne. Cette récupération est importante pour une ville comme Liège, qui est façonnée par le fleuve qui la traverse. La mise en valeur des éléments naturels est primordiale dans les centres urbains.

Cet axe permettra également de revaloriser le quartier des Guillemins. Les travaux menés pour reconstruire le tissu urbain de ce quartier devraient lui assurer un avenir plus stable. Les quartiers des gares ont souvent une image dégradée. Avec le coup d'éclat, certes imposant, donné par la nouvelle gare, ces reconstructions d'îlots et d'espaces publics revaloriseront tout le quartier. L'idée de créer des cheminements piétons au coeur d'îlots pour passer d'une rue à une autre complètent la philosophie de l'axe Guillemins-Médiacité résolument tournée vers l'humain.

4. Candidature à l'exposition internationale de 2017

4.1. Les expositions dans l'histoire de Liège

Si Liège est choisie le 22 novembre prochain, ça ne sera pas la première fois qu'elle organise une exposition. Ses trois expériences antérieures ne furent pas toutes un succès financier et de fréquentation mais laissèrent toutes des marques dans le tissu urbain.

La première fut l'exposition universelle de 1905, dont les travaux de préparation transformèrent la ville en lui fournissant de nombreux équipements et infrastructures qui font partie du paysage liégeois actuel : les ponts de Fragnée, de Fétinne, des Vennes et Hennebique (passerelle Mativa), la gare du Palais, le Palais des Beaux-Arts abritant aujourd'hui le MAMAC, de nouvelles lignes de tram ainsi que des boulevards. Il fallu également rectifier le cours de l'Ourthe pour éviter les inondations fréquentes. L'exposition eu donc un impact important sur la ville, elle entraîna notamment la création du quartier des Vennes et le développement de celui de Fragnée autour de l'avenue Emile Digneffe (autrefois avenue de l'Exposition). Elle reçut 7 millions de visiteurs et coûta 14 451 800 FB (358 250 €)¹. Elle fut un réel succès pour la ville.

¹ Source : www.bie-paris.org

En 1930, Liège accueille une exposition internationale avec la ville d'Anvers pour célébrer les cents ans de l'indépendance. Elle ne fut pourtant pas considérée comme une grande réussite. Elle marque le début du déclin de l'industrie liégeoise. Encore une fois, des travaux sont réalisés pour protéger la ville des inondations avec le barrage de Monsin, ceux-ci étaient promis par le gouvernement depuis 1905 mais retardés par la Guerre. Leur mise en oeuvre fut accélérée suite aux terribles inondations de 1926. Le transport fluvial est également développé avec le début des travaux du Port de Liège. Cette exposition attira 6 millions de visiteurs, alors que les organisateurs en attendaient le double. Par ailleurs, la fin de celle-ci se solda par un déficit. Les sites de Coronmeuse et de Droixhe faisaient partie de l'événement et le pont de Coronmeuse (pont Atlas V) fut construit pour relier les deux rives. L'église Saint-Vincent, le Palais communal des fêtes (club d'aviron actuel), la gare de Bressoux sont les rares bâtiments restants.



Affiche de l'exposition de 1905
(Source : wikipédia)

La troisième expérience de ce type fut l'exposition internationale en 1939 sur le thème de l'eau. On espérait déjà relancer l'économie du bassin Liégeois alors en crise. Les entreprises liégeoises et wallonnes ainsi que les décideurs économiques furent d'ailleurs très emballés par cet événement. Le site choisi se développait sur les deux rives de la Meuse entre le pont de Coronmeuse et l'entrée du canal Albert dont la construction était achevée. Ce dernier permet le transport fluvial entre le port de Liège et celui d'Anvers. La rive gauche accueillait un parc urbain et un pavillon permanent : le palais royal, et la rive droite des constructions provisoires. Les architectes utilisaient des techniques modernes (ossatures métalliques). La statue du plongeur situé à hauteur de l'évêché constitue un autre symbole de cette exposition. Le déclenchement de la Seconde Guerre Mondiale et l'explosion accidentelle de deux ponts interrompent l'exposition. Elle accueillera au final 1 million de visiteurs en 3 mois, ce qui est nettement moins que les deux précédentes. Après sa démolition, on découvre un nouvel espace pouvant accueillir un nouveau quartier. L'opération visait à restructurer une friche industrielle. Pourtant, sur la rive gauche, les pavillons furent laissés à l'abandon dans les années 50. Sur la rive droite, Droixhe accueillit un grand ensemble d'habitations de style fonctionnaliste qui fut un succès dans les années 50-60.

Il y aura 78 ans en 2017 que Liège n'a plus organisé d'événement de portée internationale. Au delà de la ville elle-même, c'est également l'image de la Belgique qui est concernée. Ce projet d'intérêt national a reçu le soutien des villes wallonnes et flamandes, ces dernières s'étant engagées à ne pas poser leur candidature.

4.2. Caractéristiques d'une exposition internationale

Ce tableau met en avant les différences entre les expositions universelles et celles internationales (ou spécialisées).

	EXPO UNIVERSELLE	EXPO INTERNATIONALE (SPECIALISEE)
CATEGORIE	Enregistrée	Reconnue
FREQUENCE	Tous les 5 ans	Entre deux Expositions Universelles
DUREE MAXIMALE	6 mois	3 mois
PARTICIPATION	Etats, organisations internationales, société civile, entreprises	Etats, organisations internationales, société civile, entreprises
THEME	Le thème doit être de caractère universel	L'Expo doit avoir un thème précis, spécialisé
CONSTRUCTION	Les participants conçoivent et construisent leurs pavillons eux-mêmes	L'organisateur met les modules des pavillons, libres de loyer et charges, à la disposition des participants
SITE	Superficie illimitée	25 hectares maximum
VILLE HOTE	Ville cherchant l'impulsion de projets de développement urbain et économique	Ville cherchant à s'établir sur la scène internationale et à favoriser la croissance

(Source : site internet du Bureau International des Expositions)

Le thème choisi par Liège s'intitule "Connecter le Monde, relier les Gens, mieux vivre Ensemble". Son développement est réalisé par le Cetic (centre d'expertise sur les nouvelles technologies de l'information et de la communication).

L'estimation du nombre de visiteurs est de 6 millions, soit un peu plus de 66000 par jour. Parmi eux, 89% seraient locaux, 7% des touristes ordinaires et 4% touristes venant uniquement pour l'exposition. L'estimation des dépenses s'élève à 800 millions d'euros.

La ville concurrente est Astana, la capitale du Kazakhstan inaugurée en 1998. Elle prévoit 5 millions de visiteurs et un budget de 1,1 milliards d'euros. Le choix de la ville hôte sera réalisé par vote par les 159 Etats membres du BIE le 22 novembre.

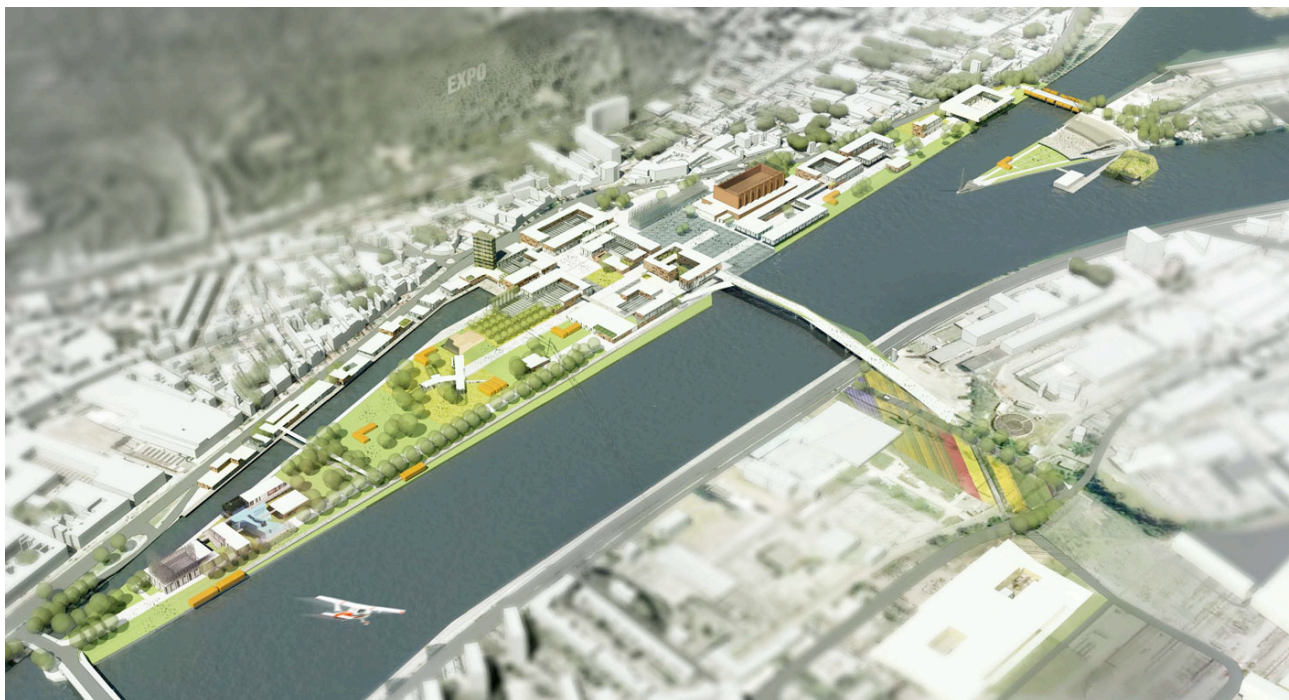
4.3. Le site de l'exposition

Le choix d'implanter l'exposition et ses infrastructures sur les sites de Bressoux et de Coronmeuse permettrait la revalorisation des deux quartiers.

Le site de Coronmeuse est un des seuls terrains à bâtir de 24,9 hectares restants dans la commune de Liège, c'est donc un site potentiel remplissant les critères du BIE (Bureau International des Expositions). Il possède une série d'atouts naturels : bordé par l'eau sur la majeure partie de son périmètre, il a également de grandes zones vertes. Au niveau de l'accessibilité, il est à proximité de l'E25, qui est l'accès nord de la ville, se situe à 15 km des Pays-Bas et à 45 km de l'Allemagne. Il est également proche du centre ville et y sera relié par le futur tram. De plus, il se positionne sur le tracé du RAVeL (Réseau autonome de voies lentes) vers Maastricht. Lors de l'exposition, les services de transports seraient renforcés notamment grâce à des navettes-bateau.

Le Palais des sports et l'école Reine Astrid, tous deux bâtiments remarquables repris à l'inventaire du patrimoine architectural, seraient conservés et abriteraient de nouvelles fonctions. Vestiges de l'exposition internationale de 1939, ils seraient aussi ceux de 2017. Le site de Coronmeuse accueillerait une quinzaine de bâtiments, abritant les pavillons nationaux et thématiques et les activités de l'exposition. On y retrouverait notamment des bars, des restaurants, des magasins et un hôtel.

Face à Coronmeuse de l'autre côté du fleuve, les terrains de Bressoux sont en majeure partie abandonnés ou occupés par des entrepôts. Ils sont de surcroît pollués en raison de l'exploitation ferroviaire et de l'ancienne activité de ferrailage. La gare de marchandises, elle, est désaffectée depuis 20 ans. La surface utilisée pour l'exposition serait de 11,2 hectares et se composerait des espaces logistiques et d'un pôle multimodal. Il s'agit des parkings-relais et des terminus des navettes. C'est aussi là que se situe le dépôt du tram. La gare, quant à elle, sera rénovée. La Région Wallonne et le FEDER financeront la requalification des terrains pour 5 millions d'euros.



Site de l'exposition (source : venhoeven cs)

La patinoire ayant été transférée à la médiacité, il reste actuellement l'activité de la FIL (Foire Internationale de Liège) sur le site de Coronmeuse. Elle sera relocalisée à Bressoux, à proximité de la gare, et pourra profiter de ce noeud de communication. Les difficultés sont rencontrées quant à la question de la prise en charge de la dépollution des terrains dont la propriétaire est la SNCB. 1,3 millions de subventions ont été octroyées pour l'acquisition des terrains.

Le masterplan du site de l'exposition fut imaginé par le bureau d'architectes et urbanistes Venhoeven CS (Pays-Bas). L'aménagement prévoit notamment des espaces verts, un espace de concerts sur la pointe de l'île Monsin et une structure flottante. Le lien entre les deux sites se fait au moyen d'une passerelle cyclo-pédestre au centre de Coronmeuse.

Une pré-étude de faisabilité en 2009 montrait qu'il était possible de réaliser l'opération sans que les contribuables ne doivent y participer. Ce fut confirmé par le consultant Mc Kinsey. Le projet sera financé par un partenariat public-privé. Par ailleurs, la procédure utilisée pour la réalisation de l'exposition et sa reconversion est celle du dialogue compétitif. Il s'agit de la deuxième en application en Belgique, l'autre étant le projet Neo sur le plateau du Heysel à Bruxelles. Elle permet beaucoup plus de flexibilité, notamment avec un cahier de charge moins lourd.

4.4. Impacts générés

Le premier impact, avant même la construction, est l'effet d'entraînement qu'a l'exposition sur les autres projets liégeois. Il permet en effet de booster les autres dossiers tels que le tram et le quartier des Guillemins pour les plus importants mais aussi le CIAC. Ces deux projets sont alors liés à l'échéance et les décisions se font plus rapidement. Le projet du tram n'aurait peut-être pas été envisagé tel qu'il l'est aujourd'hui hors du cadre de Liège 2017. Alors que l'éventuel accueil d'une exposition est assez soutenu par l'opinion publique (103 832 signatures récoltées), le projet du tram ne convainc pas tout-le-monde. Il est beaucoup mieux accepté du fait que l'exposition en a besoin.

Selon le bourgmestre Willy Demeyer, "cette expo internationale pourrait nous faire gagner 15 ans de positionnement international, et restituer la ville sur la carte du monde" ¹. 2017 devient une date clé avec comme intention de faire de Liège une métropole dans laquelle il fait bon de vivre. L'objectif va plus loin que l'organisation de l'événement; c'est une structuration du territoire. Comme pour les expositions précédentes (qui n'eurent pas toutes les retombées souhaitées), Liège espère revitaliser les quartiers concernés : Coronmeuse, Bressoux et par extension Droixhe, qui est déjà en cours de rénovation.

D'un point de vue purement économique, les retombées directes se chiffrent de la manière suivante ² :

- _ Croissance du PIB (1425 millions d'euros pour la période 2013-2018)
- _ Création de 2100 emplois sur la période 2012-2017
- _ Recettes fiscales : TVA (223 millions d'euros pour la période 2012-2017) et IPP (380 millions d'euros)
- _ Stimulus économique de l'ordre de 1 milliard d'euros

Il devrait y avoir un impact direct sur les entreprises liégeoises mais également nationales.

Il faut ensuite considérer les retombées indirectes telles que la reconnaissance au niveau international, l'utilisation des infrastructures et l'expertise en gestion de grands événements.

À plus long terme, l'exposition pourrait également avoir un impact sur l'économie, l'emploi et le PIB qu'il est impossible d'estimer. Le point le plus important est sans doute la reconversion du site, avec l'assurance de retombées positives sur plusieurs domaines. Elle permet de s'inscrire durablement dans le tissu urbain.

4.5. Gestion post-exposition

Pour les étapes nécessaires à la mise en oeuvre d'un projet d'exposition, le Bureau International des Expositions stipule que "pendant la phase de la post-Expo, la gestion du suivi des Expositions est attribuée à des sociétés. Après la clôture de l'Expo, le BIE s'assure que le plan de réutilisation de l'ancien site de l'Expo correspond à celui qui a été soumis au BIE lors du processus d'enregistrement ou de reconnaissance" ³.

Le projet de reconversion du site est celui d'un éco-quartier. Les pavillons seront transformés en immobilier résidentiel et tertiaire à basse consommation d'énergie. La cellule Immo-Coronmeuse est créée par le GRE-Liège (Groupe de Redéploiement

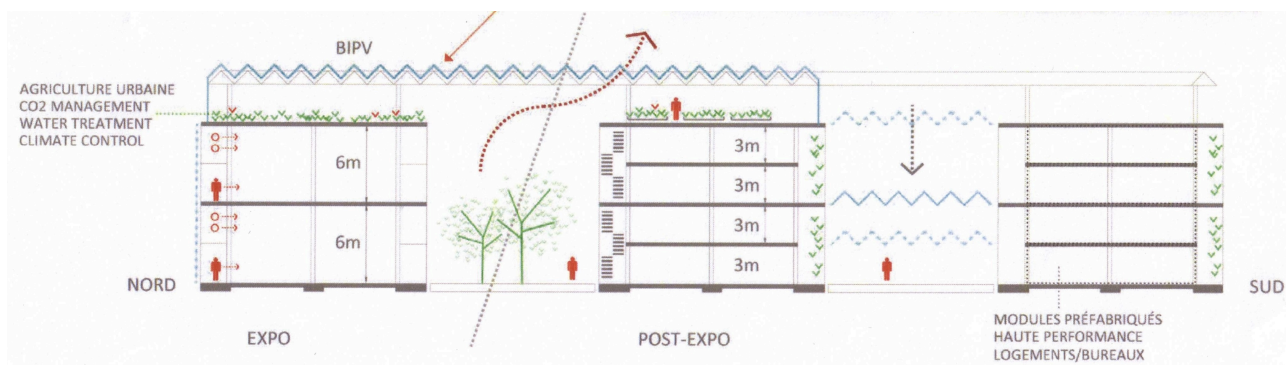
¹ Le Vif, 6 mai 2011

² Chiffres présentés par Jean-Christophe Peterkenne lors de la conférence sur l'avenir de Liège le 28 avril 2012

³ <http://www.bie-paris.org/site/fr/expos/comment-organiser-une-expo.html>

Liégeois), l'Ecetia (ancienne SLF, intercommunale financière et immobilière), la ville et la province de Liège pour gérer cette reconversion ou, le cas échéant, la construction directe du quartier.

La reconversion du site en éco-quartier impose dès le départ aux pavillons de se placer autour d'une place centrale de façon à pouvoir créer un cœur de quartier par la suite. Les pavillons sur deux niveaux de 6 mètres de hauteur seront subdivisés par deux planchers intermédiaires à 3 mètres de hauteur. La reconversion serait facilitée par l'emploi de modules préfabriqués de 7,5x15 mètres. Les grands halls hauts de 12 mètres deviendraient un espace commun entre deux immeubles de logement et, par leurs parois vitrées, ils permettraient un éclairage naturel dans les logements. Un système de ventilation naturelle par des jardins intérieurs en toiture pourrait être envisagé.



Principe de reconversion (source : Immo-Coronmeuse)

Le quartier sera pourvu des voies piétonnes et cyclables uniquement complété d'espaces verts d'une superficie de 8 hectares. Il profitera directement du tram.

Entre 1200 et 1300 logements seront créés sur une superficie de 200 000 à 240 000 mètres carrés. Une partie des pavillons seront reconvertis en bureaux. 30 000 mètres carrés sont prévus pour des services, parmi lesquels une crèche, une école maternelle et primaire et un poste de police. Le grand palais serait réaffecté en hall omnisports et en salle polyvalente.

Le coût de cette opération de reconversion est estimé à 400 millions d'euros à charge d'investisseurs privés qui pourront vendre ou louer les logements, faisant fructifier leur investissement. La reconversion ne devrait probablement pas se terminer avant 2019 et les promoteurs devraient recevoir une redevance en compensation du manque à gagner. On notera que des logements à loyer modéré seront prévus mais que les logements sociaux ne font pas partie du programme.

Trois RUE (rapport urbanistique et environnemental) sont préparés : le cas où Liège obtient l'exposition, celui sans exposition et celui après exposition. En septembre 2012, deux appels d'offre seront lancés, le premier pour le projet avec l'exposition et le deuxième pour celui de l'éco-quartier seul.

5. Réflexions

À la vue de ces nombreux projets, on peut remarquer le nouveau dynamisme de la ville. Le projet de l'exposition 2017 est sans doute l'occasion de faire bouger les choses rapidement dans une ville très habituée à subir la lenteur de fonctionnement des structures publiques. Or la rapidité d'exécution dans ce type de projets est importante car plus l'opération traîne, plus sa coût augmente. Les désaccords entre acteurs d'un projet semble parfois y être pour quelque chose, en témoignent les querelles entre la ville et la SNCB sur les projets des Guillemins et de Bressoux.

Le projet pour les abords de la gare des Guillemins met en évidence un problème dans la chronologie des actions. Le bâtiment fut dans un premier temps "posé" dans ce quartier puis la ville s'est souciée de l'aménagement des alentours. La réflexion vient après l'implantation de la gare, essayant de résoudre les problèmes dus à son impact.

Au niveau stratégique, les outils urbanistiques belges, tel le périmètre de remembrement urbain créé en 2006, sont arrivés bien plus tard qu'à Bilbao ou Barcelone. Les plans, utilisés de manière assez flexible dans les deux villes, fournissent une vision globale à long terme pour assurer la durabilité des projets.

La récupération des bords de la Meuse entamée par Liège s'inspire des nombreuses villes ayant compris avant elle l'importance de cette richesse naturelle. Un fleuve doit agir comme un agent de liaison qui en même temps fait respirer le centre-ville. Lyon, par exemple, a débuté dans les années 90 ses transformations des berges du Rhône, faisant de ces dernières un lieu prisé par les habitants et procurant un "effet littoral". Bordeaux, elle, réhabilitait les rives de la Garonne dès les années 80.

La réappropriation d'espaces publics par les piétons au lieu des automobilistes est à encourager. La venue du tram à Liège devrait avoir un impact positif à ce sujet. Il faudrait d'ailleurs profiter de l'occasion pour revoir les circuits des pistes cyclables en dehors de celles prévues avec l'arrivée du tram.

La participation des citoyens, qu'elle se traduise par un soutien sans faille ou par une franche opposition, montre un intérêt pour les changements de la ville. De nombreux exemples illustrent le pouvoir de la mobilisation contre des décisions jugées néfastes pour l'urbanité. La population doit prendre conscience qu'elle est également responsable de l'avenir de sa ville, au même titre que les élus et les autres acteurs de mégaprojets.

Que ce soit pour Bilbao, Liège ou même d'autres projets européens, un point provoque toujours la polémique : c'est l'appel aux "grands" architectes. Le projet en lui-même n'est que très rarement source de critiques; après tout, il est là pour solutionner un problème urbain et les retombées devraient normalement toutes être positives pour les citoyens. Le choix de "starchitectes" attire toujours des remarques négatives. Certains pensent en effet qu'il serait mieux de promouvoir les talents "locaux", d'autres mettent en avant les coûts toujours astronomiques des opérations, d'autres encore pourraient parler de la "démésure" architecturale qui ne s'intègre pas dans leur ville. Ces arguments sont certainement valables. Mais il faut aussi tenir compte des bénéfices en terme d'image qui ont assurément un impact sur la ville. Et puis, il faut parfois reconnaître à leur juste valeur les qualités de ces bâtiments.

Le musée Guggenheim en est un bon exemple. Il est certain que par sa forme, ses matériaux, sa grandeur, il a du déplaire à plus d'un citoyen; mais il s'intègre bien d'un point de vue urbanistique et ses retombées en terme d'image sur la ville furent essentielles

pour celle-ci. *"Ce qui est nouveau et agressif aujourd'hui, peut, en moins d'une génération, être revendiqué comme symbole représentatif."* (Muñoz J., 1997)¹

Quant à Liège et l'exposition internationale de 2017, il semble que le dossier ait été préparé soigneusement et que l'événement puisse apporter beaucoup à la ville. Même si notre sort à ce sujet est entre les mains des états membres qui vont voter, il ne faut pas oublier les projets durables qui sont attendants et qu'il faudra continuer à soutenir, quoi qu'il arrive.

¹ tiré de (MARTINEZ CALLEJO, 2009), p.411

CONCLUSION GÉNÉRALE

Dans ce travail, il a d'abord été question de comprendre ce qui se cachait derrière le terme "mégaprojet", dont la définition est assez vaste, et quelle en est la vision européenne. L'événement, compatible avec cette notion, remporte un franc succès mais nécessite dans certains cas de lourds financements.

La transcription physique d'un mégaprojet dans le tissu urbain peut prendre de multiples formes. Il apparaît également que celui-ci ne se réduit pas à la construction de bâtiments; il sous-entend automatiquement le développement des modes de transport. Il est aujourd'hui utilisé pour tenter de résoudre les problèmes des centres-villes, par son action de reconstruire sur l'existant au lieu de s'étendre sur le territoire.

L'analyse des impacts a montré qu'il existait des liens directs entre ceux-ci : le dynamisme d'une ville, son image et son tourisme sont intimement liés. Dans tous les cas rencontrés la notion d'image est très importante et elle semble être le moyen de représentation par excellence. Mais des dérives peuvent survenir lorsque les villes sont fixées sur ce point et qu'elles réfléchissent moins sur les besoins réels des citoyens.

Un événement laisse nécessairement des traces, bénéfiques ou non. Il s'inscrit en tout cas dans l'histoire de la ville. Actuellement, la plupart des villes hôtes d'un événement intègrent la notion du "durable" dans leur réflexion, du moins les villes européennes. Des critères de choix plus stricts peuvent aider dans ce sens. Le gaspillage au 21^e siècle n'est plus acceptable.

Par les exemples présentés, on remarque que ce sont souvent des villes en crise qui parviennent à mettre en place, grâce à leur volonté, un plan de redressement et de renouvellement. Et à court terme, malgré des résultats économiques pas toujours à la hauteur des espérances, une dynamique est initiée. Il faut alors profiter de cet effet boostant avant qu'il redescende.

C'est parfois grâce à de grandes ambitions qu'une ville parvient à s'en sortir. À ce sujet, les propos d'Etienne Crépon me semblent intéressants :

*"L'ambition doit toujours être démesurée (tout en restant consciente des handicaps d'une ville), d'une pugnacité à toute épreuve, car tout s'oppose à l'action, et toute décision doit être défendue dans la durée. La démesure de l'ambition aide à parvenir à un résultat souvent plus modeste mais réel."*¹

Les exemples de reconversion de friches et de sites industriels devraient être une source d'inspiration pour les autres villes qui se trouvent dans le même cas, et celles-ci sont nombreuses. Ces opérations montrent que tout patrimoine peut être conservé, quelle que soit sa valeur. Ces projets ont un impact positif sur l'identité d'un territoire, construite grâce à ses particularités.

Les opérations de planifications actuelles sont des processus itératifs. Les réévaluations de la situation en cours de processus permettent une solution plus adaptée. Par ailleurs, elles sont nécessaires car les cas se complexifient avec l'évolution rapide de la société et le développement d'outils de travail. Les solutions du passé ne sont plus adéquates pour les problèmes actuels. Au vu de l'évolution négative de l'état de la planète et de ses ressources naturelles et de l'inertie dans la réaction des puissances mondiales, on peut se demander si, dans quelques dizaines d'années, la mise en place de ces mégaprojets sera encore possible avec ces contraintes environnementales très fortes.

¹ Barcelone, la ville innovante, 2010, p.174

Pour conclure ce travail, les propos de Camillo Sitte dans *L'art de bâtir les villes*, datants pourtant de 1889, me semblent intemporels :

"Une chose est certaine : nous abordons aujourd'hui [les] problèmes [des villes] avec une responsabilité bien plus grande qu'il y a encore quelques décennies, et le poids de cette responsabilité croît avec l'ampleur de l'expérience dont nous disposons en ce domaine. Quiconque ruine aujourd'hui un plan de ville en dépit des nombreux exemples bons ou mauvais dont il dispose porte une responsabilité très lourde."

La notion de durabilité des opérations est déjà présente, il propose de s'aider des expériences passées et met l'accent sur la responsabilité des individus. Trois principes à intégrer dans tout projet.

SOURCES

Bibliographie

ASCHER (François), *Les nouveaux principes de l'urbanisme - La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour*, série "Intervention", collection "Monde en cours", Editions De l'aube, 2001

COLLECTIF, *Villes en projet(s), Actes du colloque de 1995, sous la direction de Jean-Paul Charrié*, Centre d'études des Espaces Urbains, Editions de la maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, Talence, 1996

COLLECTIF, *Architecture et musée*, Actes du colloque organisé au Musée royal de Mariemont les 15 et 16 janvier 1998, Collection L'Esprit des Choses, Editions La Renaissance du Livre, Tournai, 2001

COLLECTIF, *Colloque "La ville de demain"*, organisé par Europan-Belgique et la Maison de l'Urbanisme de la Région liégeoise les 12 et 13 juin 2008, Série Aménagement et urbanisme, Collection Etudes et documents, Editeur responsable Ghislain Geron, 2010

COLLECTIF, *Innovations for the improvement of the urban environment - A European overview*, European Foudation for the Improvement of Living and Working Conditions, Irlande, 1993

COLQUHOUN (Ian), *Urban Regeneration*, B.T. Batsford Ltd, 1995

DE BURE (Gilles), *Christian de Portzamparc*, Collection Architecture, Editions Pierre Terrail, Paris, 2003

FISHMAN (Robert), *L'utopie urbaine au XXe siècle - Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, Collection Architecture + Recherches, Editions Pierre Mardaga, 1977

GAUZIN-MÜLLER (Dominique), *L'architecture écologique - 29 exemples européens*, Editions Le Moniteur, Paris, 2001

KOOLHAAS (Rem), *Junkspace*, Collection Manuels Payot, Editions Payot et Rivages, Paris, 2011

LAIGLE (Lydie), *Vers des villes durables - Les trajectoires de quatre agglomérations européennes*, Collection Recherche, Editions PUCA, 2009

MARTÍNEZ CALLEJO (Javier), *Bilbao - desarrollos urbanos - 1960-2000 ciudad y forma*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2009

MASBOUNGI (Ariella), *Barcelone la ville innovante*, Collection projet urbain/meeddm, Editions Le Moniteur, Paris, 2010

MINISTERE DE LA REGION WALLONNE, *Patrimoine architectural et territoires de Wallonie - Liège*, Editions Mardaga, Sprimont, 2004

PANERAI (Philippe), DEPAULE (Jean-Charles) et DEMORGON (Marcelle), *Analyse urbaine*, Série Architecture et urbanisme, Collection eupalinos, Editions Parenthèses, Marseille, 2009

SITTE (Camillo), *L'art de bâtir les villes*, Livre & communication, 1978

TEXIER (Simon), *Voies publiques - Histoire & pratiques de l'espace public à Paris*, Editions du Pavillon de l'Arsenal, Editions A&J Picard, Paris, 2006

Périodiques

BARTHON (Céline), GARAT (Isabelle), GRAVARI-BARBAS (Maria) et VESCHAMBRE (Vincent), *L'inscription territoriale et le jeu des acteurs dans les événements culturels et festifs : des villes, des festivals, des pouvoirs*, La ville événementielle, Géocarrefour vol.82 n°3, 2007 (en ligne)

BULLIVANT (Lucy), *A message to transform urban futures : 'everything fits here but not everything goes'*, The Architectural Review n°1368, février 2011

CHAUDOIR (Philippe), *La ville événementielle : temps de l'éphémère et espace festif*, La ville événementielle, Géocarrefour vol.82 n°3, 2007 (en ligne)

CHEMETOV (Paul), *Chef-d'oeuvre?*, D'Architectures n°192, juin/juillet 2010

CIANCHETTA (Alessandra), *Régénération urbaine à Barcelone : comment reconvertir les "poubelles de la ville" en une aire de centralité?*, D'Architectures n°139, août/septembre 2004

COLLECTIF, *Dossier : les grands bassins miniers européens : une renaissance*, D'architectures n°180, mars 2009

COHN (David), *The Death of the Icon*, The Architectural Review n°1377, novembre 2011

DUCHÊNE (Chantal), *Des politiques de transport public aux politiques globales de déplacements*, Economie & Humanisme n° 359, décembre 2001/janvier 2002

ENGEL (Pierre), *Le parc olympique des jeux de Londres 2012*, Architecture Intérieure Créé n°356, avril/mai 2012

GRAVARI-BARBAS (Maria) et JACQUOT (Sébastien), *L'événement, outil de légitimation de projets urbains : l'instrumentalisation des espaces et des temporalités événementiels à Lille et Gênes*, La ville événementielle, Géocarrefour vol.82 n°3, 2007 (en ligne)

LAVALOU (Armelle), ROBERT (Jean-Paul), *Dossier - La dictature du musée*, D'Architectures n°160, décembre 2006/janvier 2007

MASBOUNGI (Ariella), *Bilbao, nouvelle Mecque de l'urbanisme*, Réalités Industrielles, février 2008

MOIROUX (Françoise), *Dossier - Le projet urbain : nouvelle vitrine de l'architecture?*, D'architectures n°171, mars 2008

MOIROUX (Françoise), *Dossier - L'événement, vitrine ou laboratoire de la ville?*, D'architectures n°193, septembre 2010

MOIROUX (Françoise), *La tour Eiffel, un symbole qui se suffit à lui-même?*, D'Architectures n°202, septembre 2011

NAMIAS (Olivier), *Dossier - Le tramway : lubie urbaine ou révolution de velours?*, D'Architectures n°150, novembre 2005

RODRIGUES-MALTA (Rachel), *Villes d'Espagne en régénération urbaine. Les exemples de Barcelone, Bilbao et Madrid*, Annales de Géographie, volume 108, n°608, 1999

SEGUI LLINAS (Miguel), *Barcelone, ou le poids des grands événements et des Jeux Olympiques de 1992 dans la modernisation d'une métropole*, Hommes et terres du nord, 1993 (2^e trimestre)

SLESSOR (Catherine), *World Cup development seems at odds with the inconvenient urban truth*, The Architectural Review n°1360, juin 2010

STAMBOULI (Jacques), *Les territoires du tramway moderne de la ligne à la ville durable*, Développement durable et territoires, Dossier 4 : La ville et l'enjeu du développement durable, 11 juin 2007 (en ligne)

Articles de presse

BARON (Léa), *JO : facture salée pour les pays organisateurs*, TV5 Monde, 21 juillet 2012

CHASTEAX (Laurent), *Des jeux en or*, l'Humanité, 24 juillet 1992

DELWICHE (Michel), REMITS (Jacqueline) et VERSTRAETEN (Guy), *Dossier spécial Liège*, Le Vif l'Express n°18 (29^e année), 6 mai 2011

KARAHALIS (Yiorgos), *Les Jeux Olympiques ont creusé la dette grecque selon le patron du CIO*, L'Expansion, 27 décembre 2011

KERZMANN (Régine), *1905, c'était le temps où Liège pavoisait*, La Libre Belgique, 11 janvier 2003

KERZMANN (Régine), *L'Exposition de Liège : sept millions de visiteurs, un vrai succès*, La Libre Belgique, 11 janvier 2003

LEE (Denny), *Bilbao, 10 years later*, The New York Times, 23 septembre 2007

MATRICHE (Joël), *Liège, les grands défis de 2012*, Le Vif l'Express n°18 (30^e année), 4 mai 2012

Liège : la gare TGV vise le top 10 des gares belges, La Meuse, 4 janvier 2011

Tour des finances de Liège : recours au Conseil d'Etat, Trends Tendances, 20 avril 2012

Documents

BERDOULAY (Vincent), CLARIMONT (Sylvie) et VLES (Vincent), *Espaces publics et mise en scène de la ville touristique*, Direction du tourisme, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 2005 (version pdf)

BRESSO (Mercedes), *Discours d'ouverture du 5^e Sommet européen des villes et des régions intitulé La fabrique urbaine européenne du 21^e siècle*, Copenhague, 22 mars 2012 (version pdf)

BRUNET (Ferran), *An economic analysis of the Barcelona'92 Olympic Games : resources, financing and impacts*, Centre d'Estudis Olímpics, Universitat Autònoma de Barcelona, 2005 (version pdf)

CCATM, *Le tram - Ligne Seraing - Saint-Nicolas - Liège - Herstal*, Diaporama de la commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité, 10 mai 2011

CHENOUDA (Marc), *IBA Emscher Park*, Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal, 2010 (version pdf)

COLLEGE COMMUNAL DE LIEGE, *Projet de ville 2007-2015*, 2008

DEL ROMERO RENAU (Luis), *Dos décadas de urbanismo - espectáculo en España : los grandes eventos como motor de cambio urbano*, Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles n°53, 2010 (version pdf)

DGO4, *Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie*, Version du 22 juin 2012 (version pdf)

FOUR (Pierre-Alain), *L'événement, la fête, le festival : repenser les politiques culturelles et territoriales*, Grand Lyon vision culture, février 2011 (version pdf)

KEIMEUL (Jean-Pierre), *Liège 1939, année internationale de l'eau*, Institut d'Histoire Ouvrière, Economique et Sociale (IHOES), analyse n°50, juillet 2009 (version pdf)

MORAILLON (Sarah), *L'IBA Emscher Park - Une démarche innovante de réhabilitation industrielle et urbaine*, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Recherche et prospective, 2008 (version pdf)

TVCP (Tribunal Basque des Comptes Publics), *Calcul du coût du musée Guggenheim*, mars 2001 (version pdf)

URBAGORA, *Structurer la ville - Le train, le tram, l'urbanisme*, version 1.1, septembre 2009

Le tram au fil des jours, Diaporama de la réunion d'information publique, Palais des Congrès, 29 mai 2012

Sources internet

www.bie-paris.org

http://ec.europa.eu/culture/our-programmes-and-actions/doc413_fr.htm

www.olympic.org/news/les-jeux-olympiques-durables-sont-la-pour-le-rester/170848

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>

<http://plushaut.europe.wallonie.be/>

www.infosud.org/spip.php?article8794

www.developpement-durable.gouv.fr/Presentation,14288.html

<http://fr.london2012.com/fr/venue/olympic-village/>

www.developpement-durable.gouv.fr/Presentation,14288.html

www.express.be/business/fr/economy/les-nouvelles-villes-fantome-de-chine/143179.htm

<http://professional.barcelonaturisme.com/>

www.bcn.cat/

www.idescat.cat/es/

www.ine.es

www.bilbaointernational.com

www.bilbaoria2000.org

www.bm30.es

www.eustat.es

www.eglv.de
www.abwasserkanal-emscher.de
www.arbeitsagentur.de/
www.wallonie.be/
www.liege.be
http://urbagora.be
www.keskistram.be
http://tramliege.be
www.liege.ecolo.be
www.eurogare.be
www.dethier.be/
www.liege-expo2017.com/
http://fr.wikipedia.org/wiki/Exposition_universelle_de_1905
http://fr.wikipedia.org/wiki/Exposition_internationale_de_1930_(Liège)
http://fr.wikipedia.org/wiki/Exposition_internationale_de_la_technique_de_l
%27eau_de_1939

Vidéos

Vidéo de Présentation du tracé du Tram à Liège par Pierre Tacheron, réunion d'information publique, 29 mai 2012

Le musée Guggenheim de Bilbao, Architectures volume 4, Arte Fance
Transformation

www.rtc.be

Travail de fin d'étude

MOTTARD (Wendy), Emergence d'un nouveau visage dans le phénomène urbain, Ulg, 2003-2004

Conférence

Quel avenir pour la ville de Liège?, 28 avril 2012, journée d'étude organisée par le cercle Condorcet de Liège et Argenco, salle académique du 20-août

Impact des grands équipements emblématiques (mégaprojets) sur la fabrique urbaine : mythes et réalités

Héloïse BAUDUIN

2^e master Ingénieur civil architecte

Année académique 2011-2012

Face aux problèmes rencontrés dans les villes européennes, le terme mégaprojet est apparu sur la scène urbanistique. Son association avec un événement de portée mondiale tels que les Jeux Olympiques ou les Expositions Internationales génère une médiatisation massive et façonne une nouvelle image pour la ville hôte. Ce travail s'intéresse aux divers impacts, positifs comme négatifs, que peut avoir un mégaprojet sur les centres urbains. Les acteurs, les objectifs et les opérations sont passés en revue. La question de la durabilité d'un événement est également abordée. Trois exemples européens sont ensuite analysés : Barcelone, Bilbao et la vallée de l'Emscher. Ces opérations de natures différentes sont considérées comme des modèles mais il s'avère que les objectifs ne sont pas toujours atteints. En dernière partie, le cas de la ville de Liège est étudié sur base de ses trois projets les plus ambitieux : le retour du tram, l'axe Guillemins-Médiacité et la candidature à l'Exposition Internationale de 2017. Liées les unes aux autres, ces opérations pourraient changer le visage de la ville.

Due to the problems met by the european cities, the term megaproject appeared on the urbanistic scene. Its association with a world event such as the Olympics Games or the International Exhibitions generates a massive mediatization and creates a new image for the host city. This work concerns the diverse impacts, positive as negative, a megaproject can have on urban areas. Actors, objectives and operations are reviewed. The event's sustainability question is also approached. Three European examples are then analyzed : Barcelona, Bilbao and the Emscher Valley. These operations of different natures are considered as models but it turns out that some objectives are not always reached. In the last part of this work, the case of Liège is studied on base of the most three ambitious projects : the return of the tram, the Guillemins-Médiacité axis and the candidacy for holding the International Exhibition in 2017. All together connected, these operations may change the face of the city.