
Mémoire de fin d'études : "Intentions et contradictions : mise en lumière d'éléments contradictoires dans le développement du domaine universitaire du Sart-Tilman"

Auteur : Buron, Raphaël

Promoteur(s) : Le Coguiec, Eric

Faculté : Faculté d'Architecture

Diplôme : Master en architecture, à finalité spécialisée en art de bâtir et urbanisme

Année académique : 2019-2020

URI/URL : <http://hdl.handle.net/2268.2/9126>

Avertissement à l'attention des usagers :

Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.

Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.



**INTENTIONS ET CONTRADICTIONS:
Mise en lumière d'éléments contradictoires
dans le développement du domaine
universitaire du Sart Tilman**

INTENTIONS ET CONTRADICTIONS :

Mise en lumière d'éléments contradictoires dans le développement du domaine universitaire du Sart Tilman.

Travail de fin d'études présenté par Raphaël BURON en vue de l'obtention du grade de
Master en Architecture

Sous la direction de : Eric LE COGUEC

Année académique 2019-2020

Axe de recherche : Transversal

*“Il n’y a pas de grande
réalisation qui n’ait été
d’abord utopie.”*

— Anonyme.

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier mon promoteur de mémoire, M. Eric Le Coguiéc, pour toute l'aide apportée, sa disponibilité ainsi que l'intérêt qu'il a porté à mon travail depuis le début. Merci également à M. Pierre Frankignoulle pour les précieuses informations qu'il a pu me fournir sur mon cas d'étude et sans lesquelles la réalisation de ce travail aurait été bien plus compliquée.

Merci aux lecteurs et membres du jury, Céline Bodart, Pavel Kunysz et Stéphane Dawans pour leur implication dans ce mémoire.

Enfin, merci à ma famille et mes amis pour leur soutien tout au long de l'élaboration de ce travail, et plus particulièrement à Corentin pour son aide lors des relectures successives.

Table des matières

Remerciements.....	6
1. INTRODUCTON.....	11
1.1 Historique.....	12
1.2 Question de recherche.....	13
2. METHODOLOGIE.....	14
2.1 Méthode.....	15
1.2.1 Référence.....	16
2.2 Influence de la crise sanitaire et du confinement sur le processus de recherche.....	17
2.3 Structure.....	18
3. THEORIE.....	19
3.1 Dystopie.....	20
3.2 Uchronie.....	26
4. CONTEXTE HISTORIQUE.....	28
4.1 Reconstruire l'Université.....	29
4.2 Le Sart Tilman.....	30
4.3 Les phases.....	32
5. MOBILITE-IMMOBILITE.....	38
5.1 Intentions.....	39
5.1.1 Les chemins.....	39
5.1.2 Les routes.....	41
5.1.3 Les parkings.....	42
5.2 Réalisation.....	44
5.2.1 La première phase.....	44
5.2.2 La deuxième phase.....	47
5.2.3 La troisième phase.....	48
5.2.4 L'après 1994.....	51
5.3 Ce qu'il se passe en ville.....	56
5.3.1 Le téléphérique.....	56
5.3.2 Le tram.....	57
5.4 Le cas de l'hôpital.....	59
5.4.1 L'horizon 2025.....	61
6. IMPLANTATIONS.....	80
6.1 Intentions.....	81
6.1.1 Les différentes propositions.....	83
6.1.2 Les extensions.....	91
6.2 Réalisation.....	92
6.2.1 La première phase.....	92
6.2.2 La deuxième phase.....	96
6.2.3 La troisième phase.....	98
6.2.4 L'après 1994.....	100

7. CONCLUSIONS.....	108
7.1 Un développement contradictoire.....	109
7.2 Utopie.....	116
7.3: Annexes.....	122
7.4 Ressources.....	128
7.5 Table des illustrations.....	132

1. INTRODUCTION

1.1 HISTORIQUE

« L'utopie, appartenant premièrement au monde des idées, ne peut-elle donner que son contraire lorsqu'elle passe dans le monde tangible ? »

Telle était, à l'origine, la question que je me posais .

En effet, si par définition le terme « *Utopie* », mot inventé par Thomas More en 1516 et construit à partir du préfixe d'origine grecque « *Ou* » de sens privatif et de « *topos* », « *lieu* », désigne un nulle part, ce qui n'est en aucun lieu, comment peut-on parler de réalisations en faisant usage de ce terme ?

Ces réalisations, à défaut de n'être nulle part, peut-être alors répondent elles au second sens que l'on prête à l'« *Utopie* », cette fois basé sur le préfixe « *eu* », « *bon* » et désignant un lieu de bonheur ?

Malheureusement pas toujours.

Généralement le fruit de la pensée d'un seul homme pour tous, il arrive que l'utopie emprunte la voie d'une société totalitaire où les individus, sous couvert d'une égalité, sont considérés identiques en dépit de leurs altérités, et soumis (ou, dans certains cas, se soumettent) à un mode de vie commun jugé meilleur. On peut, par exemple, penser à Auroville qui spécifie dans sa charte, dictée par la «Mère» que pour y résider il faut être le «serviteur volontaire de la Conscience Divine»

Mais est-ce là une dérive obligatoire pour toute utopie réalisée, tant le coût de son existence est grand ?

Pour tenter de répondre à cette question, je m'intéressai à certaines de ces réalisations prétendument utopiques, à leurs évolutions, mais aussi aux différences entre ce qu'elles devaient être et ce qu'elles étaient devenues. Auroville, New-Harmony, Arcosanti,... La liste des réalisations «utopiques» à travers le monde était longue, chacune étant très différente des autres.

Mais au final, il était inutile d'aller bien loin pour trouver un cas d'étude, et celui sur lequel j'ai finalement décidé de travailler est bien connu en région liégeoise: Le domaine universitaire du Sart Tilman.

1.2 QUESTION DE RECHERCHE

Si mon choix s'est finalement porté sur ce projet en particulier, c'est pour plusieurs raisons :

Tout d'abord, le campus du Sart Tilman fut régulièrement décrit comme une « utopie » lors de nombreux cours auxquels j'ai pu assister en tant qu'étudiant à la Faculté d'Architecture de l'Université de Liège. C'est par ailleurs en 1995 qu'on le caractérise pour la première fois comme tel dans le texte « *De l'utopie au non-lieu, Genèse d'un campus : Le « Domaine universitaire » du Sart Tilman* » (De Smet, Durand et Winkin). Les auteurs y mettent en évidence des similitudes entre le domaine universitaire et l'île d'Utopie que décrit Thomas More dans son ouvrage « Utopia ». On citera également la disposition commune en fer à cheval, ainsi que le relatif isolement des deux lieux, le Sart Tilman n'étant pas, contrairement à l'île d'Utopie, perdu au milieu de la mer, sinon une mer végétale à la topographie particulière, rendant le lieu à priori difficilement accessible.

De plus, la proximité géographique du site présente une aubaine car elle me permet de le pratiquer.

Enfin, parce qu'il m'est apparu au cours de mes recherches sur l'évolution du domaine universitaire qu'il existait des contradictions entre le discours admis et dominant et les nombreux discours annexes sur ledit projet.

Ces contradictions apparaissant tout au long de l'histoire du Sart Tilman. Elles semblent se manifester au fur et à mesure que les ambitions initiales du projet sont confrontées aux difficultés de sa réalisation, menant aujourd'hui à la concrétisation d'éléments dont le discours est en opposition à celui que voulait porter le projet à l'origine.

Par mon travail de recherche, je me propose donc de réaliser une lecture commentée de l'histoire du lieu visant à mettre en lumière les différentes contradictions entre les multiples discours portés par le projet, ainsi qu'à son propos.

« Sur base de la confrontation des différents discours portés par le domaine universitaire du Sart Tilman ainsi que sur celui-ci, quelles contradictions peut-on révéler entre les intentions portées par le projet d'origine et sa réalisation? »

2.

METHODOLOGIE

2.1 METHODE

La méthodologie s'appliquera donc au projet que nous allons étudier : Le Domaine Universitaire du Sart Tilman.

A la manière d'une contre-enquête venant vérifier et compléter les résultats précédemment obtenues lors d'une première investigation, je base mon travail sur l'étude de document que j'ai pu collecter et qui sont relatifs aux diverses interventions sur le site, afin d'en confronter les différents discours et tenter de proposer une version plus nuancée du discours dominant à son sujet.

Ces preuves matérielles sont de différentes natures;

Il s'agira de se baser sur des extraits de discours déclarés non seulement par les autorités universitaires mais également sur des témoignages d'architectes et d'autres personnes issues d'organismes ayant oeuvré pour le projet au cours de son histoire.

il sera également question de prendre connaissance des aspirations de bâtiments présents sur le site, ainsi que des choix qui ont dicté leur implantation.

Grâce aux «*Cahiers du Sart Tilman*», un ensemble de 3 publications rendant compte de la manière dont fut pensé et implanté le projet, j'ai accès à un certain nombre de plans dressés par les concepteurs du projet, ainsi que leurs aspirations

Pour rendre compte de l'évolution du domaine depuis l'implantation de l'Université jusqu'à aujourd'hui, je m'appuie également sur des photographies du lieu datant de différentes époques, ainsi que sur des prises de vues aériennes.

A cela viendra s'ajouter une ou plusieurs visites du site pour rendre compte, de manière plus immersive, de la situation actuelle du site au travers de photographies et de dessins.

Enfin, il me semble important de préciser que, auteur de ce travail de fin d'étude, je ne prétend pas être un expert de la mobilité ou de l'urbanisme. L'intention de ma recherche n'est pas de formuler une critique sur des décisions complexes en prétendant détenir la vérité, mais simplement de mettre en évidence le contraste potentielle entre ces réalisations et les intentions du projet.

2.1.1 Référence

Cette méthode de travail inspirée de celle mise en place par Alexis Zimmer dans sa thèse, puis reprise dans son livre « Brouillards toxiques », constitue un travail de contre-enquête visant à mettre en lumière des incohérences et contradictions entre les différents discours à propos des brouillards ayant causé la mort de plusieurs personnes dans la vallée de la Meuse durant la première moitié du XX^{ème} siècle.

Pour ce faire, il rouvrit l'enquête réalisée à l'époque, se saisit des conclusions de l'expertise judiciaire et questionna le cadre dans lequel celle-ci fut réalisée; mais également les méthodes utilisées, ainsi que la légitimité des différents acteurs.

Les questionnements furent les suivants: Quelle fut la procédure suivie par les enquêteurs? Comment ont-ils justifié la mise en lumière de certains éléments et d'en laisser d'autres dans l'ombre? Les autorités administratives et politiques ont-elles eu une influence sur l'enquête et, si oui, laquelle?

Il n'était pas question alors de faire «mieux» que les experts ayant mené l'enquête au siècle dernier, mais plutôt de proposer un récit plus complet et objectif sur ces événements tout en mettant en perspective le fait qu'il ne s'agit pas d'un cas isolé mais plutôt d'un processus toujours en cours et d'événements qui tendent à se répéter. Selon l'auteur: *«Un récit qui invite à réactiver l'histoire, là où les récits experts tendent à le clôturer»* (A. Zimmer, 2016)

Afin de réaliser ma recherche, je m'inspire de la méthode de travail de Zimmer et je tente de l'appliquer de manière cohérente au cas que j'étudie: Le domaine universitaire du Sart Tilman.

2.2 INFLUENCE DE LA CRISE SANITAIRE ET DU CONFINEMENT SUR LE PROCESSUS DE RECHERCHE

Etant donné la crise sanitaire de ce début d'année 2020 et les contraintes induites par les nombreuses mesures mises en place par l'Université afin de préserver la santé de son personnel et des ses étudiants, incluant la fermeture des locaux; un grand nombre de documents, dont ceux du GAR, me sont inaccessibles. Il en va de même pour la consultations d'archives en dehors de celles de l'Université ou la rencontre de personnes dites «ressources» du fait du confinement généralisé du pays.

Des moyens alternatifs de communication sont bien entendu mis en place, mais il n'est pas toujours aisé, sinon possible, de joindre certaines personnes.

La réalisation des mémoires s'en retrouve inévitablement impactée. Dès lors, comment rebondir, comment réajuster le programme selon les circonstances?

Au travers des pages précédentes, je me suis attardé à vous expliquer la manière dont je comptais procéder avant les mesures de confinement. Et même s'il est certain que je suis déjà en possession de documents avec lesquels travailler, certaines parties de mon travail se retrouvent compromises du fait du manque d'informations les concernant.

J'ai donc décidé de les évoquer malgré tout et dès lors, il faudra davantage considérer ce présent travail comme le compte rendu de mes réflexions sur le développement du cas étudié et, même si je n'apporte aucune réelle réponse, je m'emploierai donc à expliquer pourquoi ces questionnements me semblent pertinents.

D'autres peut-être, dont la curiosité aurait été piquée, reprendront ces pistes de réflexions pour tenter d'y répondre.

2.3 STRUCTURE DU TEXTE

Afin de traiter ce sujet au mieux, j'ai décidé d'organiser ce mémoire de la manière suivante qui, je l'espère, en permettra la bonne compréhension:

Nous ouvrirons ce travail par une vision dystopique du domaine universitaire pour l'an 2067, une uchronie basée sur l'extrapolation d'éléments aujourd'hui présents sur le site.

Nous reviendront ensuite un peu plus d'un siècle plus tôt pour voir qu'elle était la situation de l'Université de Liège dans les années 1950'. En effet, il me semble important d'apporter un minimum de contexte historique afin de bien comprendre les raisons qui ont mené au projet de reconstruction de l'Université au Sart Tilman et les objectifs poursuivis à l'origine.

Un fois cela fait, nous nous attarderons sur ce qui fut effectivement réalisé sur base des intentions des concepteurs du lieu et des projets encore possiblement en cours. Cette matière étant dense, j'ai décidé de la répartir sur deux chapitres, un premier relatif à la mobilité au sein du site et à son accessibilité, et un second chapitre abordant les choix d'implantation des différents bâtiments du campus. Tout au fil du texte, nous pointerons certains éléments qui semblent contradictoires.

Pour chacun de ces chapitres, nous partirons des intentions initiales propres à ces deux domaines, avant de voir chronologiquement ce qui fut réalisé. Dans le cas de la mobilité, nous ferons également le point sur les projets réalisés au centre-ville car ceux-ci auront une influence sur ce qui est prévu au Sart Tilman, notamment au niveau de l'hôpital auquel nous dédierons également une section de ce chapitre.

Nous reprendrons ensuite l'ensemble des contradictions préalablement mises en lumière en tentant de tisser des liens entre elles.

Enfin, nous verrons quel futur possible aurait pu exister pour le domaine universitaire si le nombre de ces contradictions avait été moindre.

3.

T
H
E
O
R
I
E

3.1 DYSTOPIE

2067

Cette année, c'est un double anniversaire que fête l'Université de Liège qui célèbre non seulement ses 250 ans d'existence, mais également les 100 ans de son domaine du Sart Tilman. L'heure, donc, est à la fête.

Lors de son discours, le Recteur ne manque pas de retracer le parcours de notre université ; ses âges d'or, ses réussites mais également ses périodes de crises, plus ou moins grandes où il fallut faire face ensemble et faire preuve d'ingéniosité, se réinventer pour trouver les solutions adaptées et ainsi sortir plus forts, grandi de ces expériences. La preuve de cette réussite étant d'ailleurs que, jamais dans son histoire, l'Université n'avait été aussi compétitive qu'aujourd'hui et qu'elle accueillait, chaque année, de plus en plus d'étudiants venus de toute l'Europe pour étudier à Liège.

Il faut dire que l'Université, consciente des enjeux de son temps, fut l'une des premières de l'Union à se doter de nouvelles Facultés afin de répondre à l'émergence de nouvelles professions dans des domaines innovants. Le Recteur ira ensuite jusqu'à se féliciter de la décision prise, pour loger ces nouvelles venues, de faire appel à des promoteurs privés, ce qui permis de se doter de bâtiments rapidement et à moindre coup. Il dira d'ailleurs de ces réalisations qu'elles sont le fruit d'une, aujourd'hui, longue collaboration entre l'Université et ces promoteurs avec lesquels une relation de mutuelle confiance, dont il n'est pas peu fier, c'était créée. C'était par exemple avec cette même équipe qu'avaient successivement été réalisées un certain nombre d'extensions pour les bâtiments présents sur le site depuis ses origines, ainsi que les parkings qui les accompagnaient inévitablement afin de palier aux problèmes de mobilité induits par l'augmentation constante du nombre d'étudiants fréquentant le domaine du Sart Tilman, mais également pour les personnes qui devaient se rendre à l'hôpital.

«Évidemment, nous avons conscience du site dans lequel nous prenons place et, afin d'en respecter le caractère naturel très riche, l'implantation de ces bâtiments et de ces parkings fut bien évidemment pensée de manière paysagère, en y intégrant les œuvres de notre Musée en plein air ! Il me semble important de rappeler que chaque geste que nous posons, nous le faisons en gardant toujours à l'esprit les 3 idées à la base de notre implantation en ce site magnifique qu'est le Sart Tilman, à savoir premièrement, et c'est sans doute le plus important, de prendre ici place dans le respect d'une nature que nous sauvegardons par notre présence, ouvrir ce lieu au monde extérieur et créer de solides liens avec ce dernier. Un siècle plus tard, je ne pense pas que l'on aurait pu rendre plus bel hommage à ces créateurs, à ces personnalités fortes de notre Université, que de pouvoir considérer ces objectifs comme atteints»

Il s'agissait donc d'un partenariat des plus lucratifs et qui fut toujours source de satisfaction pour l'Université qui trouvait, ainsi, une solution rapide pour résoudre ses problèmes d'infrastructures (Du moins, si on fait abstraction du projet, dans les années 2030', de nouveaux homes pour étudiants. Le promoteur espérant un retour sur investissement, les logements proposés se sont finalement révélés trop coûteux pour les étudiants qui durent dès-lors trouver à se loger en ville, alors même que la tension entre la ville de Liège et l'Université était des plus fortes, les autorités communales reprochant à l'ULiège la surpopulation estudiantine qui vidait progressivement la ville de ses habitants, au point d'en faire souffrir le commerce en période estivale. Les 350 nouveaux hômes, trop chers pour les étudiants, furent donc transformés en appartements pour particuliers). Préférant naturellement s'attarder sur les chiffres plus que positifs en terme d'objectifs d'attractivité et de rentabilité, le Recteur omettra de parler du nombre grandissant de polémiques et de voix qui s'élèvent pour critiquer la manière dont, depuis plusieurs années, l'Université s'est occupée de la gestion de son domaine et de la préservation de son patrimoine, aussi bien naturel que architectural.

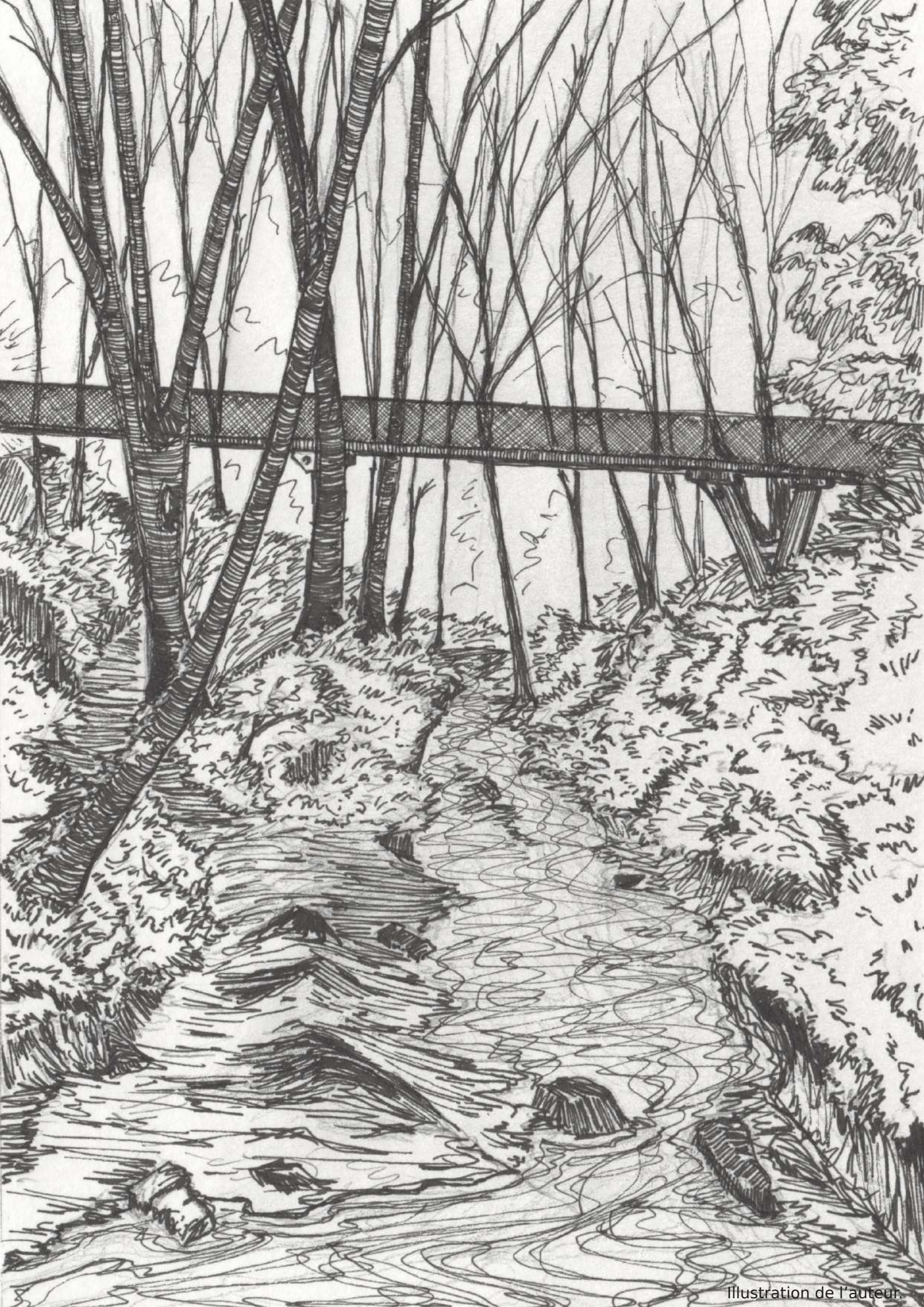
Pour beaucoup, l'Université s'est perdue.

A vouloir sans cesse diversifier son offre et être pionnière dans la création de nouvelles filières pour être compétitive, elle a oublié ce qui faisait la richesse de son site et différenciait son campus de ceux que l'on trouve ailleurs dans le pays ou en France.

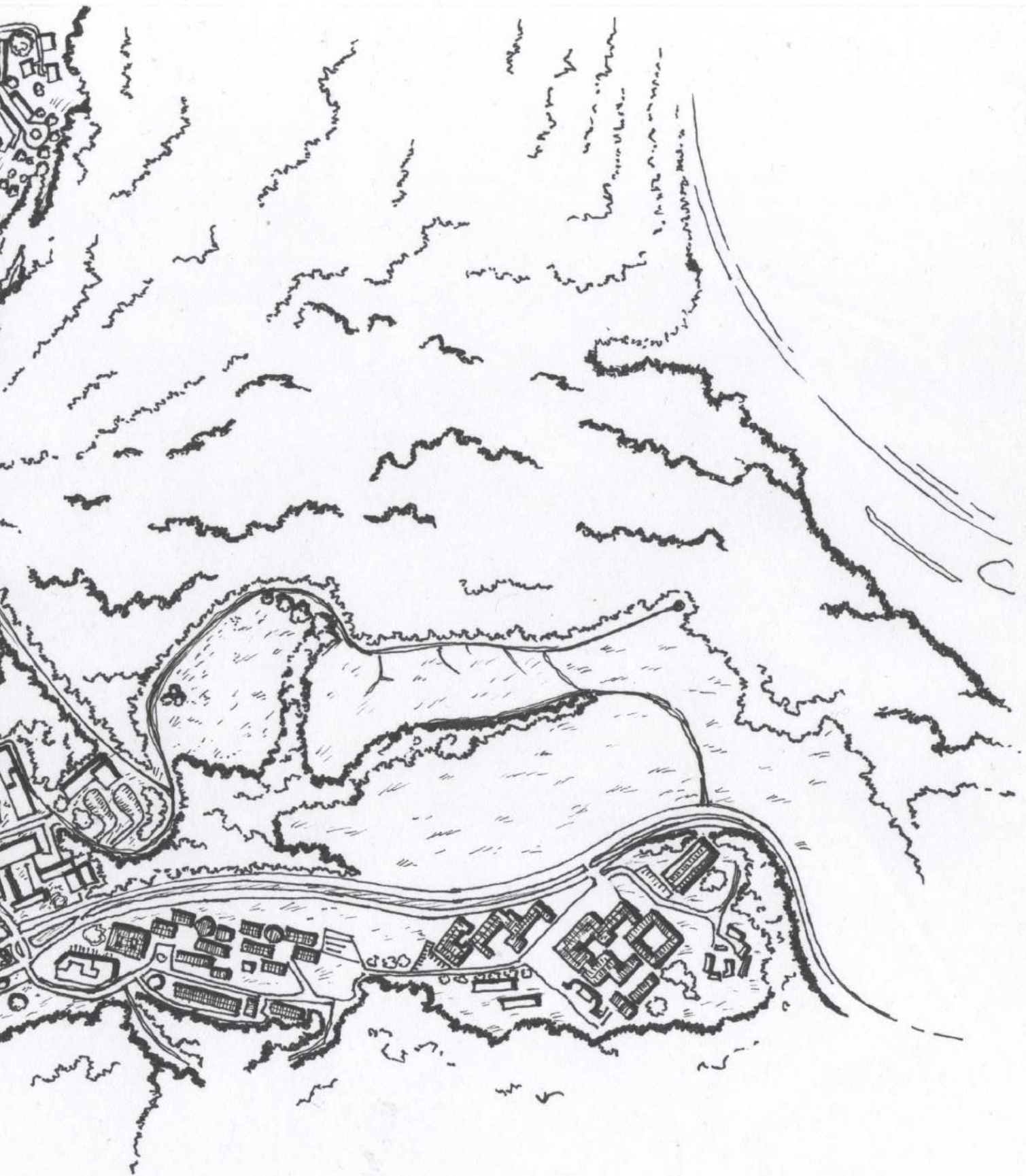
Sans vision d'ensemble, sans réelle planification, les bâtiments sont installés lorsqu'on pense en avoir besoin, là où on trouve encore de la place. Et lorsque celle-ci vient à manquer, on abat quelques arbres supplémentaires en promettant que ceux-ci seront replantés ailleurs dans le domaine, que les implantations se feront dans le respect de la nature du site qui ne pourra qu'être amélioré par le projet.

Mais aujourd'hui, force est de constater que l'on compte, sur le site, plus d'hectares alloués au parcage de véhicules qu'à la forêt.

C'est donc sur fond de polémique que ces nouveaux bâtiments universitaires sont inaugurés, à deux pas seulement du vallon du Blanc Gravier, aujourd'hui surmonté d'une passerelle (toujours intégrée de manière paysagère) destinée à relier plus efficacement (à comprendre, de manière plus directe et rapide) les zones nord et sud depuis l'implantation, 5 ans plus tôt, de l'extension des facultés de physique et de chimie, celles-ci n'ayant plus trouvé, dans la zone nord, la place nécessaire pour s'agrandir.







3.2 UCHRONIE

Uchronie.

Jeu d'historiens consistant à réécrire l'Histoire à partir de la modification d'un fait historique, ou au départ d'un point temporel réel à partir duquel on spéculé sur la suite possible des événements.

Telle l'Utopie qui est un "nulle part", l'Uchronie est un "jamais", un "non-temps" qui se retrouve dès lors souvent utilisé dans des oeuvres littéraires et cinématographiques lorsqu'il est question de nous présenter des sociétés futures ou alternatives, souvent dystopiques (mot formé du préfixe «*dys*», pour «*mauvais*» et de «*topique*», pour «*lieu*», on le place généralement en opposition à Utopie.).

Il en va de même pour cette courte histoire du Sart Tilman que l'on peut, sans nul doute, également qualifier de dystopique.

Pour en arriver à ce résultat, il n'a pourtant pas été nécessaire d'en changer l'histoire ni les intentions qui sont restées inchangées par rapport à celles à l'origine du projet. Il a simplement suffi de partir de la situation actuelle, et imaginer sa possible évolution.

4. CONTEXTE HISTORIQUE

4.1 RECONSTRUIRE L'UNIVERSITE

Après la seconde guerre mondiale, un constat s'effectue pour l'université : elle manque de place.

Ses bâtiments actuels, éparpillés dans la ville, sont vieillissants. Trop exigus et plus adaptés aux besoins des activités d'enseignement et de recherche qui, de par leur évolution toujours plus rapide, nécessitent de plus en plus de place, sans mentionner le nombre d'étudiants qui ne cesse d'augmenter chaque année.

Cependant, du fait de sa localisation en centre-ville, ses possibilités d'extensions demeurent grandement limitées

Des travaux seront pourtant entrepris dès 1953 suite à une décision du jeune Conseil d'Administration, créé cette même année et qui a bien conscience que ce problème de bâtiments doit être au centre de leurs préoccupations.

C'est ainsi que débiteront les travaux pour rénover l'Institut de Zoologie du quai Van Beneden et achever la construction du bâtiment d'hydraulique fluviale de l'Institut de Génie civil. On se lancera également dans la construction du nouveau bâtiment de la Faculté de Philosophie et Lettres sur la place Cockerill et l'amélioration des installations de la Chimie et de la Physique, quai Roosevelt.

Mais les travaux sont lents, au point que lorsqu'ils s'achèveront, la plupart de ces améliorations seront presque immédiatement jugées insuffisantes. Aussi réalise t-on que se contenter de rénover et réagencer les bâtiments existants qui n'ont nulle possibilité d'extension, c'est se condamner, dans un futur plus ou moins proche, à retrouver cette situation où l'Université est faite prisonnière de ses propres murs.

La solution, pense-t-on alors, est peut-être de reconstruire l'Université ailleurs, là où, lorsque le besoin s'en ferait sentir, elle aurait l'espace nécessaire pour procéder à l'agrandissement de ses locaux.

Plusieurs obstacles se présentent alors:

Le Conseil d'Administration créé en 1953 disposait certes d'un certain nombre de pouvoirs, mais ils ne permettaient cependant pas à l'Université de se soustraire à la tutelle du Ministère des travaux publics et d'être seule maître d'ouvrage de ses constructions, ce qui sera finalement acquis avec la promulgation de la loi du 1er août 1960, tout en augmentant la dotation du Fond des constructions.

Plusieurs sites seront étudiés, incluant notamment ceux de Bavière et de Belle-Ile. Mais le coût nécessaire à l'acquisition des terrains et aux expropriations, ainsi que l'impossibilité dans certains cas de s'étendre davantage dans le futur afin de répondre aux besoins des Facultés (ce qui était l'objectif recherché en abandonnant les bâtiments utilisés jusqu'à présent), fait renoncer à l'Université de s'y implanter.

4.2 LE SART TILMAN

C'est finalement vers la colline du Sart Tilman que les regards vont se tourner. L'Université y avait déjà fait acquérir par l'Etat 174 hectares, et c'est finalement 577 qui seront acquis entre 1960 et 1965 par le Conseil d'Administration pour y permettre l'installation des nouvelles installations universitaires. D'autres acquisitions suivront ensuite.

Le 8 mars 1961, ce même conseil choisira Claude Strebelle pour endosser le rôle d'Architecte-Coordonateur pour l'ensemble des constructions qui prendront place au Sart Tilman. Plusieurs plans de zoning seront alors établis par l'architecte et c'est 4 mois plus tard, le 12 juillet 1961, que sera approuvé celui selon lequel les bâtiments du nouveau campus seront installés.

Situé à une dizaine de kilomètres du centre-ville de Liège où l'Université s'était développée jusqu'à présent, le Sart Tilman est alors un vaste massif boisé épargné par l'urbanisation et l'industrialisation de la vallée.

Raison pour laquelle, lorsqu'ils eurent vent des intentions de l'Université d'y déménager, certains firent part de leur inquiétude quant à ce projet. C'est notamment le cas de l'APIAW et sa "Commission Nature" qui milite activement pour la conservation du site à son état naturel.

Certains universitaires, eux-même membres de cette association, tenteront de les rassurer en expliquant que seule une petite partie des hectares acquis seront construits. Emile Parent, alors à la tête du bureau *L'Equerre*, impliqué dans le projet du Sart Tilman et qui avait réalisé quelques années plus tôt une enquête sur la région liégeoise concluant à la nécessité de préserver ces vastes étendues boisées, insista sur le fait que l'achat de ces terrains était le seul moyen de les sauvegarder. Le domaine étant alors le sujet de nombreux projets de lotissements.

Le Recteur Dubuisson, questionné par le Gouverneur Clerdent, inquiet de voir le prix des terrains alentours alors convoités par les pouvoirs publics augmenter, ajoutera que *"Si quelqu'un peut sauver le Sart Tilman, ce sera peut-être l'Université"*, puis, dans son discours lors de la rentrée académique de l'année 1959-1960, il parlera d'une implantation dans une *"nature conservée et améliorée"* où les bâtiments seront *"aussi discrets que possible."*

Malgré les promesses de Dubuisson, la présence de l'université dans ces bois ne sera pas, pour tous, la garantie de leur préservation

Pourtant, et si on en croit les nombreuses études du site réalisées pour déterminer les possibilités d'implantation, les nouveaux bâtiments allaient prendre place dans les espaces aux sols les plus pauvres dont la végétation est généralement fortement dégradée. Une chance que ces espaces soient également ceux en plateaux ou à la pente est relativement faible.

De plus, cette volonté de protection du caractère naturel du site s'exprime également à travers la première des trois grandes idées fondatrice du projet, à savoir:

- La création de l'Université se fera dans le respect de la nature; loin de la dégrader, elle la protégera et tentera de rétablir la richesse végétale du domaine.
- L'Université ne se refermera pas sur elle-même. Son domaine embelli sera largement ouvert au public comme parc de délasserment.
- Elle restera en connexion étroite avec la ville qui l'a vu naître et gardera avec elle ses liens séculaires et les renforcera. Ainsi, les étudiants ne vivront pas retranchés dans un campus mais continueront à partager les activités urbaines.

...Bien que nous y reviendrons de façon plus détaillée plus tard, je voudrais m'arrêter un instant ici pour pointer ce qui m'a semblé être une première contradiction potentielle dans le discours de l'Université lorsque j'ai commencé ce travail.

En effet, on voit dans ces grandes idées, et c'est d'ailleurs ce qui sera avancé pour apaiser les craintes des opposants au projet, que la présence de l'Université sur le site en permettra la sauvegarde.

Or, si l'Université vient s'implanter au Sart Tilman, c'est justement parce qu'elle manque de place en ville et que ce site lui permettra, dans le futur, la réalisation d'extensions pour subvenir à ses besoins.

Au final, l'Université ne va t elle pas grignoter la forêt qu'elle dit vouloir protéger?

Le transfert des Facultés au Sart Tilman se fera selon différentes phases en donnant la priorité à celles dont la situation est la plus critique.

Ainsi, en janvier 1960, un plan sur 10 ans est dressé. 10 ans, c'est le laps de temps que le Recteur entend respecter à tout prix pour la réalisation de la première phase de construction qui comprendrait la Chimie, la Physique, la Botanique, l'Astrophysique, le Droit, la Géographie, les Sciences Nucléaires, la Bibliothèque Centrale, ainsi que les services de l'Administration générale et les homes pour étudiants.

La charge de travail est colossale, mais pour Dubuisson, c'est Strebelle qui se chargera de toutes ces réalisations, seul. Ce dernier, se rendant bien compte de l'impossibilité de mener à bien une telle entreprise seul, parvient à convaincre le Recteur de la nécessité de constituer une équipe de travail. On fera alors appel à Roger Bastin, au groupe EGAU, Pierre Humblet, André Jacquain, Jean Maquet, Charles Vandenhove, Jean Opdenberg et, enfin, à Henri Lacoste. L'avantage de ce choix, outre les sensibilités plastiques de chacun, leurs capacités techniques et leur notoriété, est que plusieurs d'entre eux ont déjà travaillé ensemble, ce qui présage une bonne capacité à travailler en équipe, indispensable au vu de l'ampleur du projet. L'équipe ainsi formée, les travaux vont pouvoir débuter et les premiers bâtiments seront inaugurés en novembre 1967, à l'occasion des 150 ans de l'Université de Liège. Cependant, d'autres sont toujours en cours et de nouveaux suivront encore pendant de nombreuses années.

4.3 LES PHASES

Aujourd'hui, on distingue 3 grandes phases dans la construction du domaine universitaire du Sart Tilman:

La première, la plus faste, s'étale de 1960 à 1971 et profite du contexte économique des "Golden Sixties". En plus de l'édification des premiers bâtiments facultaires, on assiste également à la création du parc scientifique en 1970.

La fin de cette phase est marquée par la démission du Recteur Dubuisson, en protestation envers les lois de 1971 qui réforment les conseils d'administrations des Universités et modifient le financement de celles-ci, qui est calculé dorénavant sur la base du nombre d'étudiants.

La deuxième phase, de 1971 à 1984, est marquée par une nette diminution des moyens financiers, ce qui a pour effet de ralentir le transfert des Facultés au Sart Tilman.

En 1984, la situation est telle que l'Université se voit contrainte de se séparer de son Architecte-Coordonateur, Claude Strebelle, de dissoudre son service des constructions et de licencier tout le personnel chargé du suivi des chantiers. Mais Selon Strebelle, s'il est effectivement vrai que la situation financière est compliquée, son implication dans la création en 1977 du Musée en plein air et son développement a également joué contre lui, l'Université lui reprochant de dépenser de l'argent dans des éléments non indispensables. Il lui sera néanmoins demandé de laisser ses indications pour la suite de l'évolution du site.

Enfin, la troisième phase qui couvre la période allant de 1985 à 1994, voit arriver Jean Englebert, architecte et urbaniste (...*Et nous pourrions ajouter utopiste?*) liégeois, à la succession de Claude Strebelle en tant qu'Architecte-Coordonateur et qui devra, comme son prédécesseur lors de la seconde phase, faire au mieux avec des moyens financiers réduits. C'est une phase importante dans l'histoire du Sart Tilman car c'est non seulement au cours de celle-ci que sera prise la décision de 1989 de geler les transferts et de conserver un ancrage dans le centre-ville, ce dernier ayant trop souffert du départ de l'Université, mais c'est également durant cette phase, en 1991, que l'Université deviendra autonome en matière de construction et d'entretien de son patrimoine immobilier et qu'elle bénéficiera d'une toute dernière dotation de la part de la Communauté Française, ce qui permettra la relance des chantiers du Sart Tilman et du centre-ville.

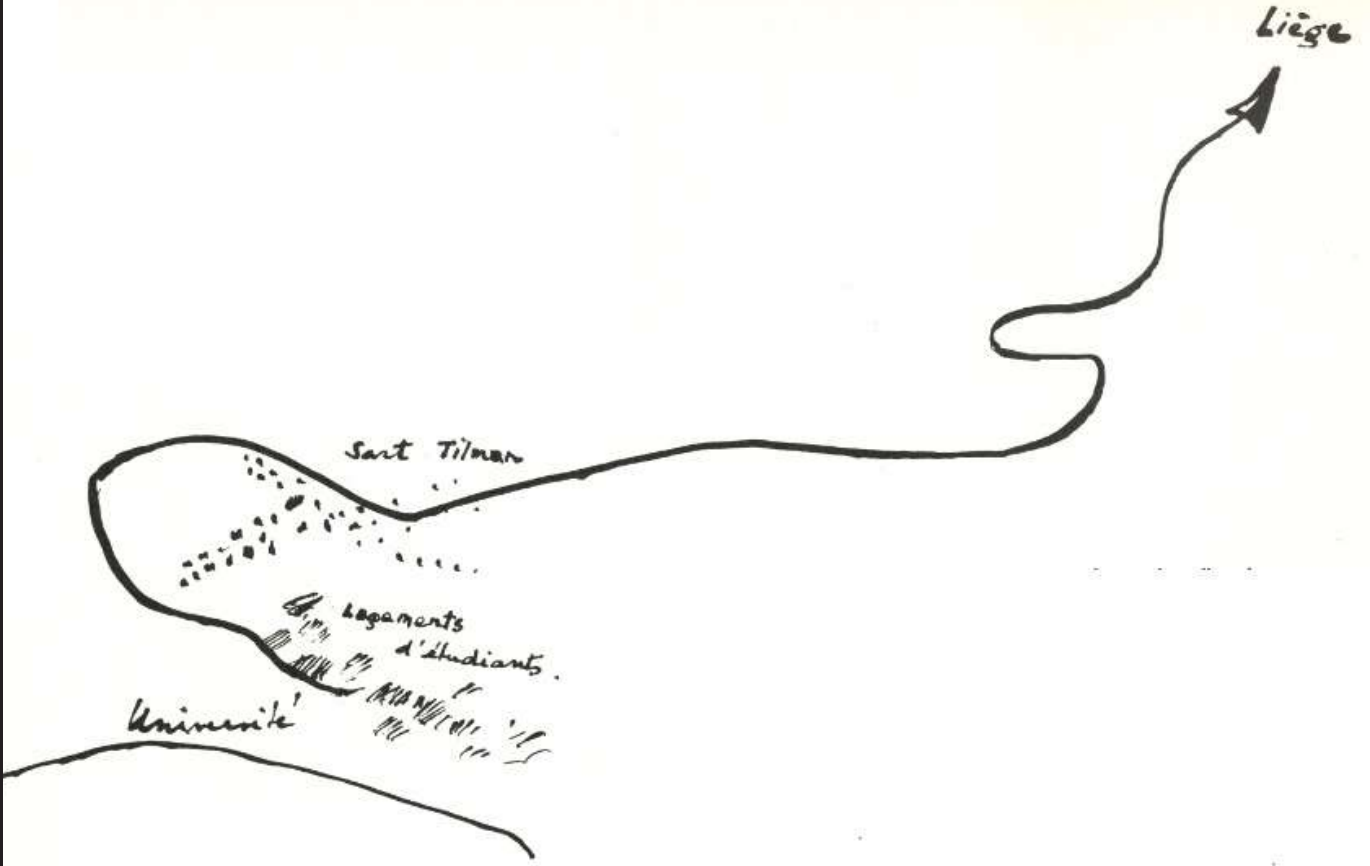
Après le départ de Jean Englebert en 1994, plus personne n'endossera le rôle d'Architecte-Coordonateur, remplacé par les Cellules des Constructions Nouvelles (CCN) et de Gestion de la Dotation Immobilière, ainsi que l'Administration des Ressources Immobilières (ARI). Selon plusieurs architectes ayant travaillé sur le site, cette absence de coordonateur sera la source d'un certain nombre d'absurdités urbanistiques, sans doute dues à l'absence d'une vision d'ensemble à long terme. Mais l'histoire ne s'arrête pas là pour autant et celle-ci est, nous le verrons, toujours en cours.





FIGURE 2

5. MOBILITE - IMMOBILITE



5.1 INTENTIONS

Pour débiter cette première partie portant sur la mobilité et l'accessibilité du site, il me semble important de partir des intentions à la base du projet en la matière.

Evidemment, il fallait tenir compte des trois grandes idées citées précédemment, à savoir de permettre à l'Université de maintenir des liens forts avec la ville de Liège tout en préservant la cadre naturel du site. Tâche complexe étant donné que ce maintien de liens avec la ville passe par une desserte efficace du domaine universitaire et que les infrastructures liées à cette desserte ont, en terme de place, des besoins non négligeables.

5.1.1 Les chemins

Nous en reparlerons lors du chapitre consacré aux choix ayant déterminé l'implantation des différents bâtiments, mais l'objectif poursuivi était de rassembler les Facultés pouvant facilement entretenir des relations interdisciplinaires et ainsi partager de manière logique certaines infrastructures telles qu'une bibliothèque ou un restaurant communs. Cela permettrait également de limiter la longueur des trajets à pieds pour les étudiants, même si certains auront tout de même à effectuer des déplacements plus conséquents pour se rendre d'un bâtiment à l'autre, comme les étudiants logeant dans les homes, par exemple. On tentera néanmoins de limiter la durée de ces déplacements à un quart d'heure de marche maximum.

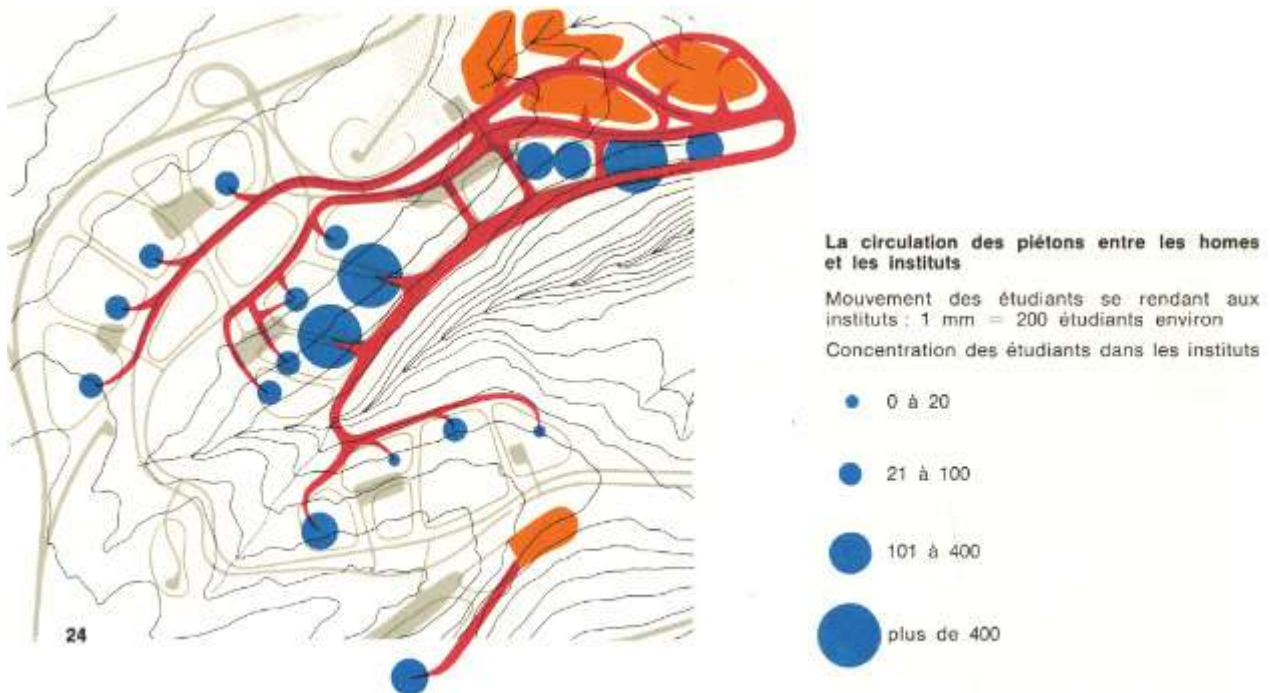


FIGURE 4

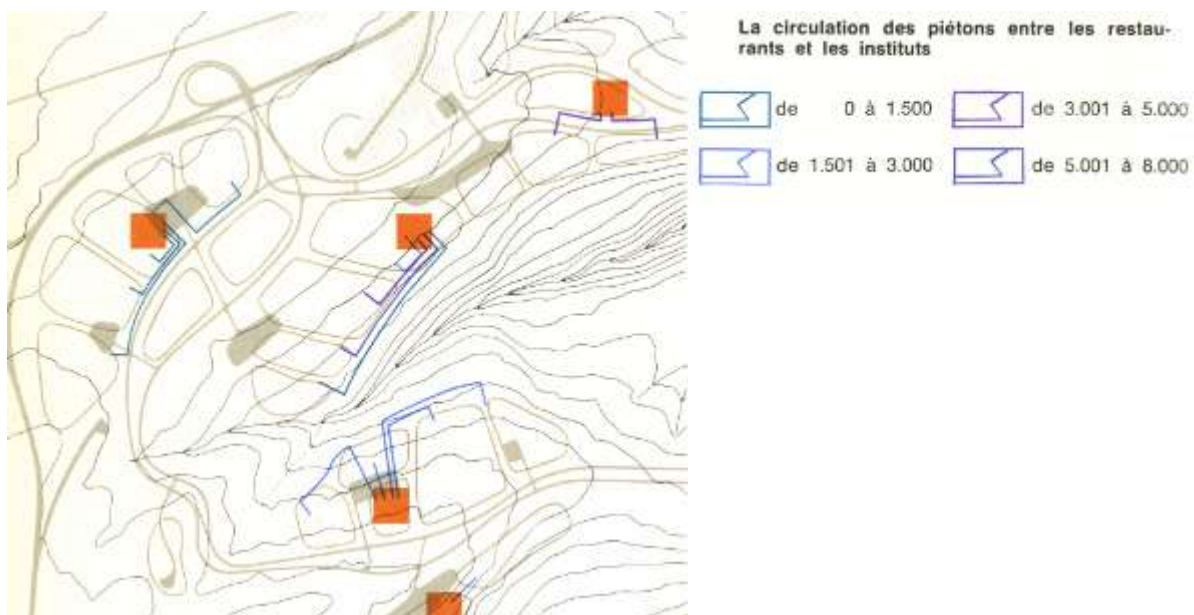


FIGURE 5

La promenade proposée pour passer de la zone nord à la zone sud contourne le vallon du Blanc Gravier et vient longer les différents bâtiments universitaires. Cette promenade, plus que d'être simplement un moyen de passer d'un site à l'autre, est vue comme un élément fondamental de la vie du domaine. La qualité des espaces et perspectives qu'elle propose, ainsi que les oeuvres d'art qui l'accompagnent, seront l'occasion pour l'étudiant de *"se retremper dans une nature admirable et d'y méditer à loisir."* (de *Les Cahiers du Sart Tilman*, volume 3)



FIGURE 6

Le long d'un chemin du domaine, soudain la forêt laisse place à la clairière qui s'ouvre vers la vallée.

5.1.2 Les routes

On estimait, à l'origine, que les étudiants rejoindraient le domaine universitaire soit :

- En transport en commun (25%)
- En voiture particulière, à raison de 4 étudiants par véhicule (30%)
- En scooter ou vélomoteur (45%)

À cela, il faut encore ajouter les étudiants qui résident dans les homes et dont on estime que 10% posséderont un véhicule garé sur le site. Quant aux membres du personnel, 60% d'entre eux utiliseraient une voiture particulière.

Etant la plus directe et la plus rapide, on se doute que la route du Condroz sera la plus utilisée par tous ceux qui se rendront au Sart Tilman. Cependant, le tracé initial de cette route sépare les zones des Sciences et des Sciences Appliquées, ce qui est évidemment considéré comme difficilement acceptable compte tenu des relations interdisciplinaires que l'on tente justement de favoriser dans le choix des implantations, ce qui amènera en 1961, l'Université à faire la demande au Ministère des Travaux Publics de décaler cette route un peu plus au nord au nom de son unité urbanistique. Cette demande lui sera accordée en 1965 avant d'être exécutée deux ans plus tard.

De plus, l'Université planche sur le développement de voies d'accès supplémentaires qui pourraient s'intégrer au réseau autoroutier entourant l'agglomération liégeoise via l'autoroute des Ardennes qui longe l'Ourthe, en contrebas du futur campus.

A l'intérieur du domaine, un axe routier composé des deux routes à sens unique sera établi le long des lignes de crêtes pour venir desservir les différents bâtiments du campus, ce sont les futurs boulevards du Rectorat et de Colonster.

Cette disposition s'adaptant au relief est voulue non seulement pour limiter le recours au terrassement et, de ce fait, respecter le caractère naturel du site, mais également afin de permettre de futures extensions.

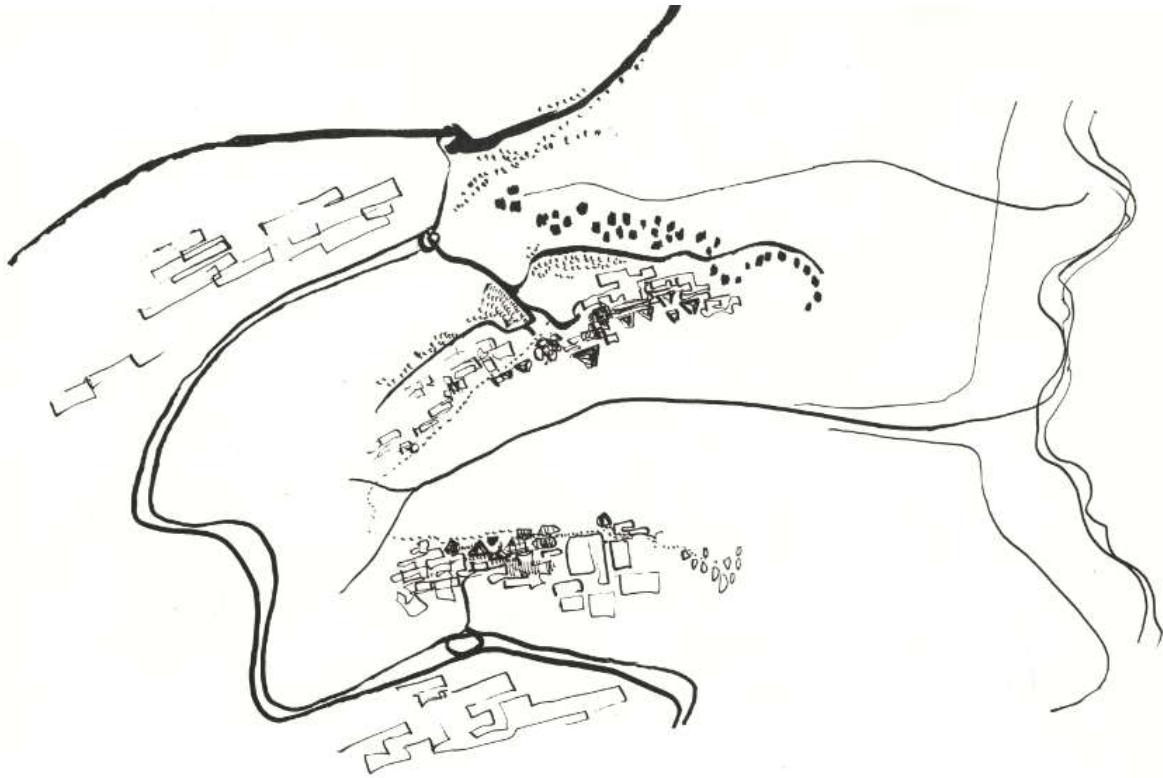


FIGURE 7

5.1.3 Les parkings

Il n'est en effet pas seulement question de routes qui relierait l'Université et le centre-ville, mais aussi et surtout d'espaces alloués au parcage de véhicules.

Tout le monde se doute alors que la question des parkings sera cruciale, particulièrement lorsqu'on voit les difficultés que rencontrent à l'époque d'autres villes et universités à l'étranger qui, malgré une bonne organisation, n'ont pas réussi à y trouver de solution heureuse.

On tente, dans les études d'implantations, d'écarter les parking le plus possible des bâtiments facultaires, de tout mettre en place pour que soient favorisés les déplacements à pieds et on se dit qu'il faudra, dès l'installation du campus, encourager à recourir aux transports en commun pour se rendre aux cours ou, du moins, penser à une manière rationnelle d'utiliser les véhicules particuliers de façon à ne pas les voir se multiplier de manière inutile et incontrôlée sur le site.

On parle alors de 15 Ha réservés au parcage pour environ 5000 places de stationnement disponibles.

On réfléchit alors aux aires de parking qui, en plus d'être fonctionnelles, devront *"répondre à des exigences esthétiques, sans imposer d'irréparables sacrifices d'espaces arborés"* (de *Les Cahiers du Sart Tilman*, volume 3)

2 Types de parkings sont imaginés:

- Là où la demande est relativement faible, les espaces de parcage devront s'insérer de manière discrète dans le cadre végétal existant.
- Pour les grands parkings par-contre, on envisage plutôt de recourir à des constructions qui profiteraient de la pente du terrain pour venir s'y encastrer et s'y développer sur plusieurs niveaux. Cela permettrait, pour une grande capacité, de réduire l'emprise au sol et ainsi limiter l'impact sur la forêt.

Ce dernier semble alors idéal à proximité des auditoires de la zones nord, mais aussi et surtout au niveau de l'hôpital.

"Il ne peut être question en effet que les grandes perspectives qui visent à mettre en valeur les bâtiments, la végétation ou le paysage soient gâchées par l'écran que constituerait une mer bigarrée de voitures."
(de *Les Cahiers du Sart Tilman*, volume 3)

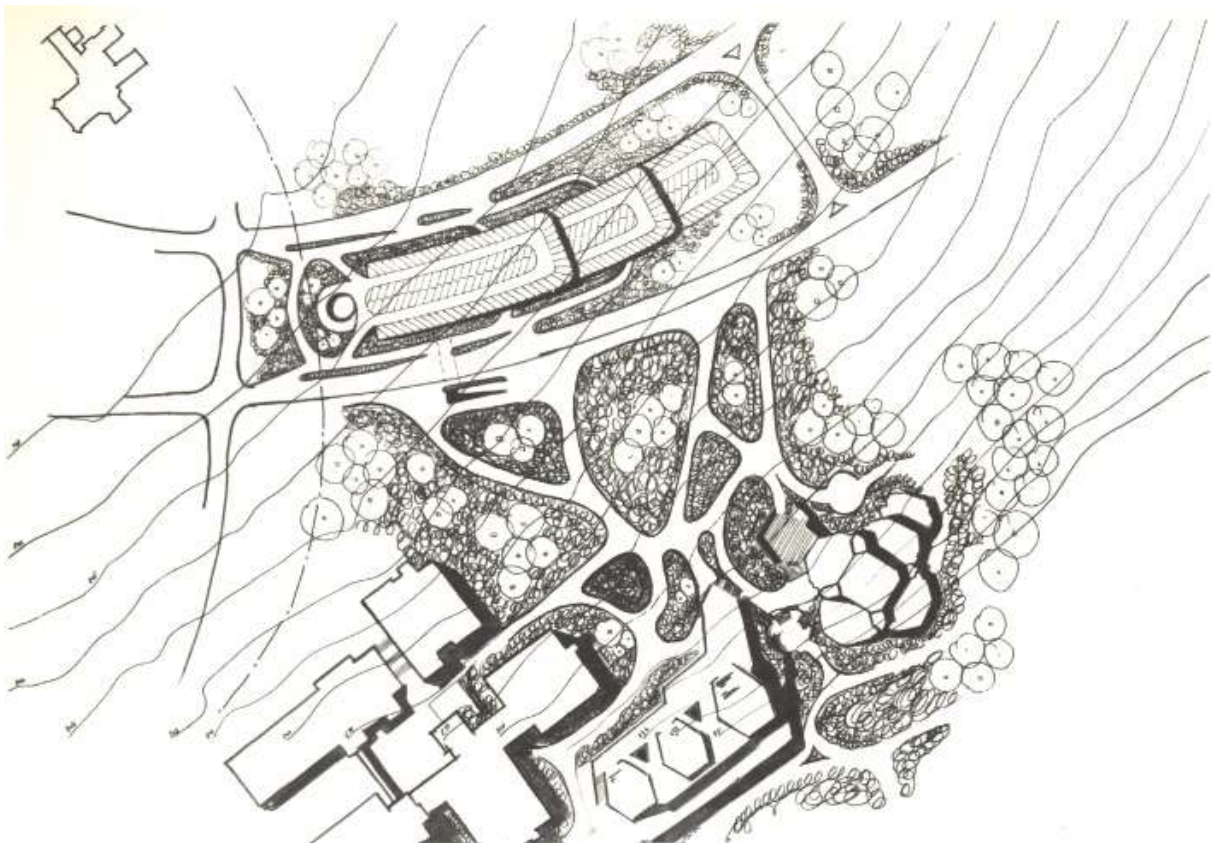


FIGURE 8
Exemple de parking grande capacité pour la zone nord.

5.2 REALISATIONS

Pour parler de ce qui fut finalement réalisé au départ des intentions mentionnées précédemment, je propose de revenir sur les différentes interventions au fil des grandes phases d'édification du domaine universitaire, tout en abordant par la suite les derniers projets pour le futur du site.

5.2.1 La première phase (1960-1971)

Comme dit précédemment, une première étape importante est franchie lorsque l'Université obtient du Ministère des travaux publics le détournement de la Route du Condroz afin de ne plus isoler les Sciences appliquées des autres Facultés, particulièrement de celles des Sciences avec lesquelles on imagine qu'elles pourront facilement entretenir des relations interdisciplinaires. Ce détournement avait d'abord été réclamé par l'Université afin de préserver son unité urbanistique, ce qui lui avait été accordé en 1965 pour une réalisation en 1967.

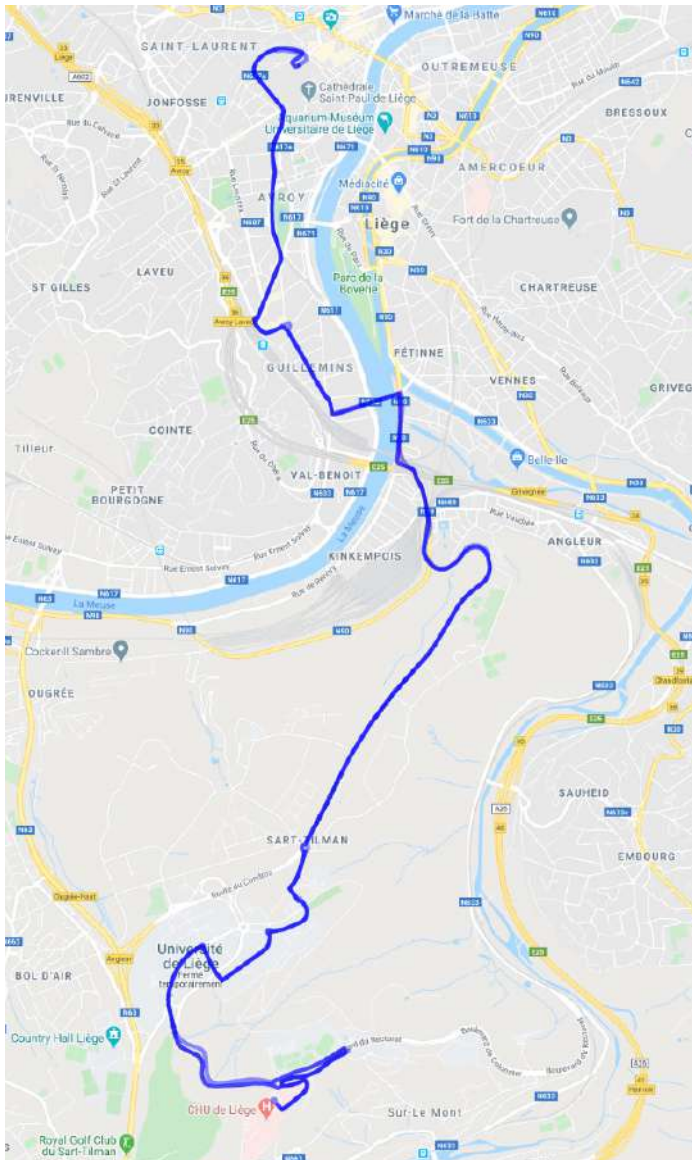


FIGURE 9 : Itinéraire de la ligne 48 aujourd'hui. L'extension vers le C.H.U. fut réalisée en 1985

C'est cette même année que l'université, désireuse d'être desservie par le transport public et ainsi proposer à son personnel et ses étudiants une alternative à la voiture individuelle, commandera à la SOBEMAP une étude de la rentabilité commerciale d'une liaison entre le centre-ville de Liège et le Sart Tilman, une rentabilité qui ne serait à ce moment là pas assurée compte tenu de la faible population fréquentant le site.

La solution, alors, serait que la ligne créée permette également la desserte d'autres quartiers, ce qui convient à l'Université qui ne désire de toute façon pas bénéficier d'une ligne directe mais bien s'inscrire dans le réseau des transports en commun et ce, toujours dans cette optique d'ouverture et de liens avec la ville.

C'est l'année suivante, en 1968, lorsque les premiers étudiants viendront s'asseoir sur les bancs du Sart Tilman, que sera inaugurée la ligne 48 reliant celui-ci au départ de la place de la République Française.

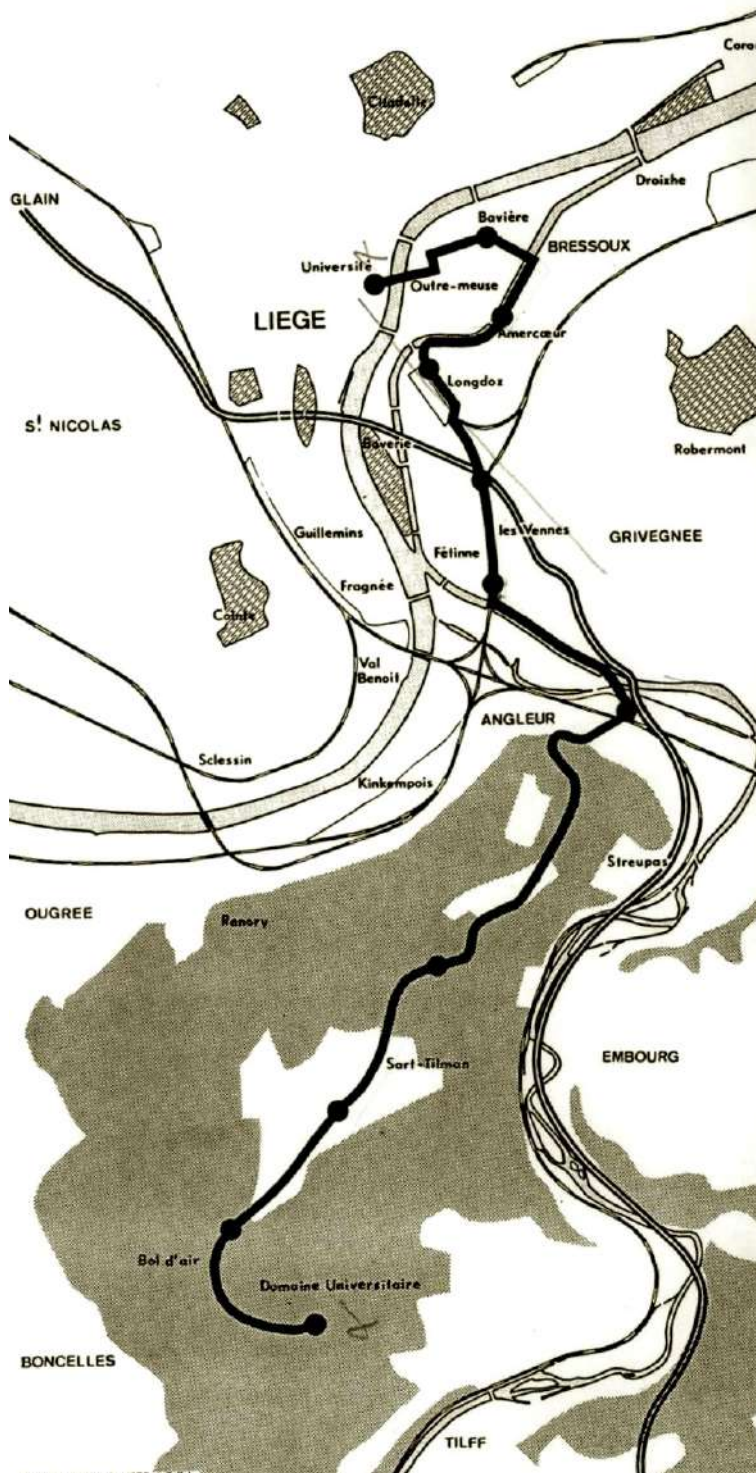


FIGURE 10 : Tracé qu'aurait pu adopter le Safège.

Parallèlement aux bus, il est proposé de mettre en place un mode de transport encore expérimental afin de rejoindre le domaine universitaire.

Le Safège, un métro aérien dont le parcours aurait pu relié la Place du XX-Aout au Sart Tilman, en passant par Bavière où se situait alors un hôpital avec lequel la Faculté de Médecine se devait de rester en contact. Le tout pour un trajet de seulement 17 minutes, incluant les arrêts.

Ce nouveau réseau, mis en connexion avec ceux des bus et du train en plusieurs endroits, aurait été l'occasion d'une réorganisation complète des transports publics liégeois mais le projet sera stoppé en 1971 au profit de celui d'un métro lourd qui, lui aussi, sera abandonné un peu plus tard.

...Notons qu'une installation similaire existe à Dortmund (Allemagne) sous le nom de «H-Bahn». Installée en 1984 et ayant depuis connu plusieurs extensions de par sa popularité, elle permet justement de desservir l'Université et son parc scientifique.



FIGURE 11 : *Simulation du Safège à Liège, ici sur le boulevard de la Sauvenière. Parmi les avantages d'un tel système, on peut notamment citer l'absence de travaux importants nécessaires à sa mise en place et le fait que, étant suspendu, les irrégularités du sol n'ont pas d'effet sur lui.*



FIGURE 12 : *Le H-Bahn de Dortmund.*

5.2.2 La deuxième phase (1971-1984)

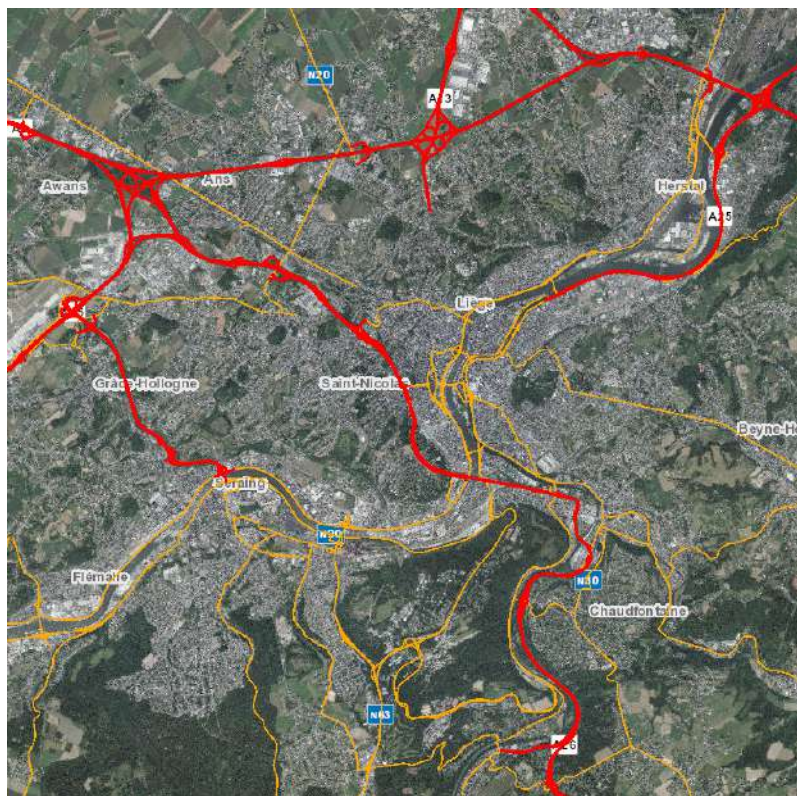


FIGURE 13: Autoroutes et nationales de l'agglomération de Liège. Elles occupent aujourd'hui la majorité des quais de la Meuse et de sa dérivation, ainsi que le centre, passant par la place Saint-Lambert et le quartier Sainte-Margueritte qui s'en retrouve coupé en deux.

Au début des années 1970', seul le nord de l'agglomération liégeoise est correctement desservi par le réseau autoroutier, réseau auquel l'université désire s'intégrer et ainsi compléter la ceinture autoroutière de l'agglomération. Avançant comme argument l'installation du C.H.U. en son domaine, elle réclame donc une connexion. Une liaison transversale Seraing-route du Condroz-autoroute du Sud, identique au tracé proposé en 1960 par la société L'EQUERRE lors de l'esquisse des installations, sera d'abord proposée mais, en raison de la menace que représente ce tracé sur Colonster et le Bois de Nomont, la liaison autoroutière sera finalement réalisée sur l'autre rive de l'Ourthe, en 1976. La connexion avec le domaine se fera via une route nationale joignant l'autoroute via un pont enjambant l'Ourthe.

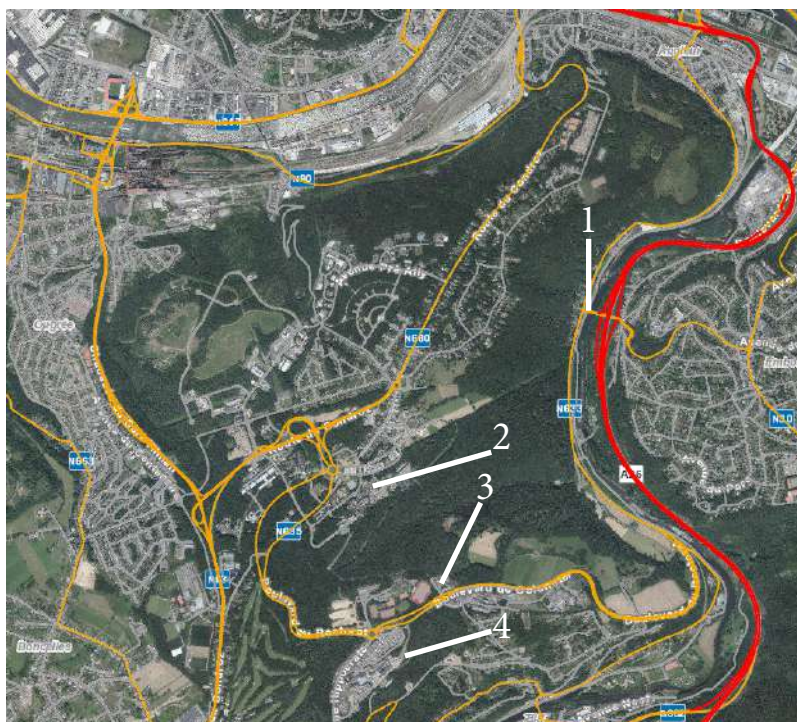
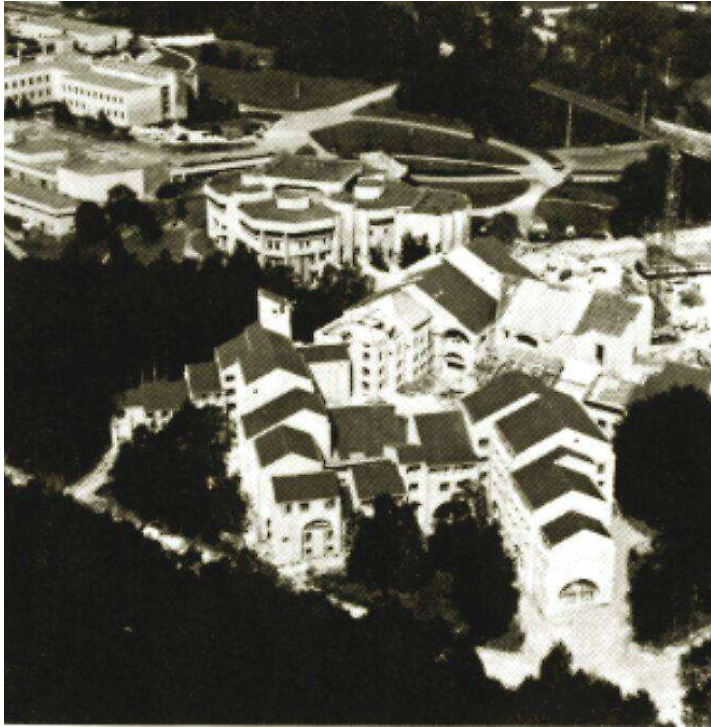


FIGURE 14:
1 - Pont enjambant l'Ourthe, reliant la A26 à la N63
2 - Sart Tilman, zone nord
3 - Sart Tilman, zone sud
4 - C.H.U.

Si, en raison de la diminution des moyens financiers, on assiste à un ralentissement du transfert vers le Sart Tilman, le nombre de personnes fréquentant chaque jour le site ne cesse de croître.

En 1980, on estime qu'entre 3000 et 3500 personnes fréquentent quotidiennement le domaine universitaire et, par la suite avec l'arrivée de la Faculté de Droit en 1981, c'est environ 2000 personnes



supplémentaires qui rejoindront le site quotidiennement. Cette hausse de population conduira à un renforcement de la fréquence de la ligne 48 afin de garantir l'efficacité de la desserte du domaine.

FIGURE 15: La Faculté de Droit au début des années 1980'

5.2.3 La troisième phase (1985-1994)

Cette troisième phase, en plus de voir arriver Jean Englebert au poste d'Architecte-Coordonateur, débute par un autre événement important: L'inauguration du C.H.U. en 1985.

c'est également cette année là qu'un autre projet de transport public dans la lignée du Saphège sera proposé pour desservir le Sart Tilman : Le T.A.U. (*Transport Automatisé Urbain*).

Il s'agit d'un métro léger et souterrain, automatisé.

Cependant, la perspective de devoir ouvrir plusieurs rues pour procéder à son installation dans le centre ville fait craindre aux liégeois un nouvel épisode similaire à celui de la

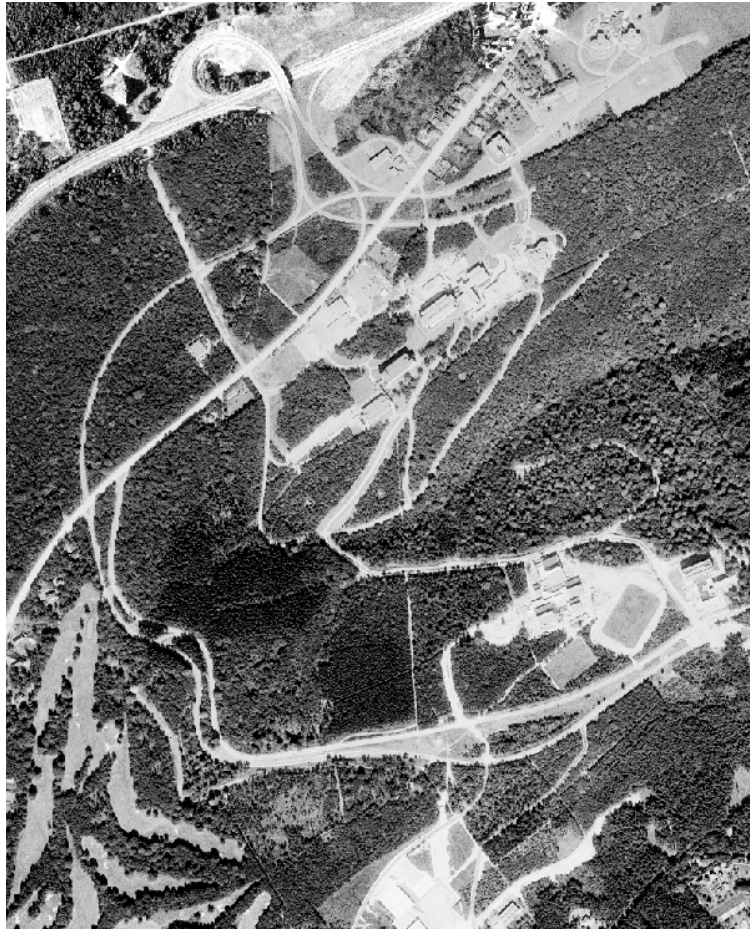


FIGURE 16: Le T.A.U. au musée du tram. Un prototype avait en effet été réalisé pour des essais à Jumet. Malgré des tests concluants, les Liégeois n'en n'ont pas voulu par peur de travaux longs et destructeurs, principalement pour le commerce.

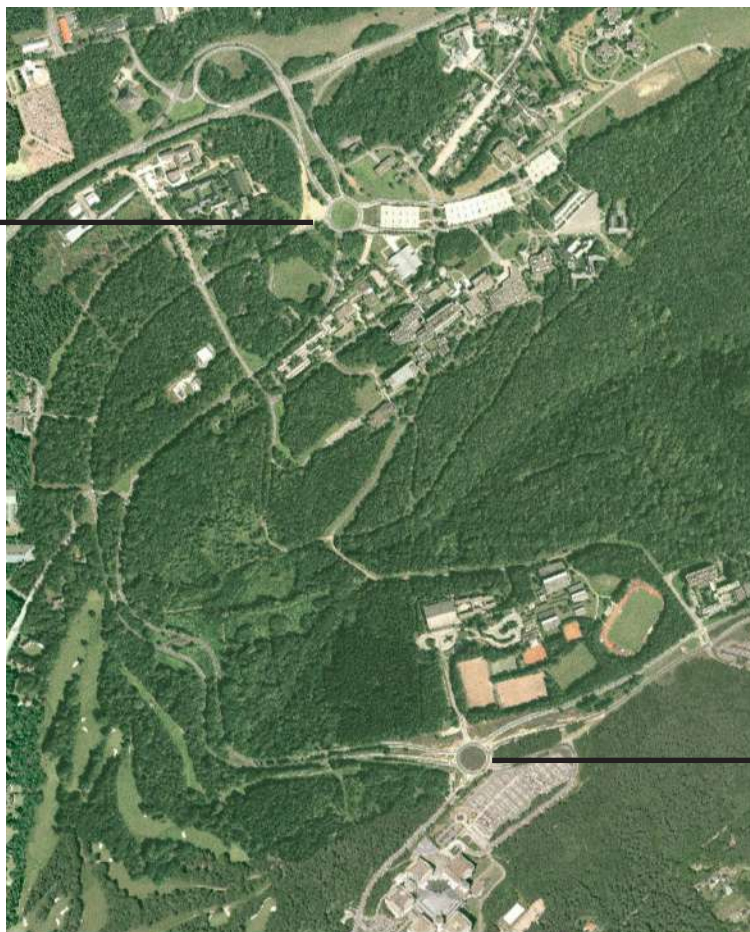
place Saint Lambert et aux « grands travaux ». Face aux protestations, le projet est rapidement abandonné. Jean Englebert, voulant malgré tout démontrer la pertinence d'un tel système, proposera de réaliser une ligne allant de la gare des Guillemins au Sart Tilman, installation qui n'aurait selon lui dérangé personne, mais sans succès. Il faut dire qu'à ce moment là, la ligne 48, bien que renforcée peu de temps auparavant, est la seule alternative à la voiture, dont le nombre au sein du domaine ne fait que croître. L'inauguration de l'hôpital conduira heureusement à la création de deux nouvelles lignes de bus peu de temps après, les lignes 2 et 32, mais cela n'empêchera pas l'augmentation du nombre de voitures garées chaque jour sur le site.

En 1987, le C.H.U deviendra autonome mais gardera cependant des liens très étroits avec l'Université.

Malgré la dotation qui lui fut accordée 2 ans plus tôt par la Communauté Française, la situation financière de l'Université reste difficile et elle est contrainte en 1993, faute de fonds suffisants, de laisser la gestion de son réseau routier à la région wallonne dont l'une des premières interventions sera la création de deux grands ronds-points sur les boulevards du Rectorat et de Colonster: le rond-point Simone David Constant, dans la zone nord au niveau des parkings et le rond-point Marcel Florquin dans la zone sud, entre le centre hospitalier et les complexes sportifs du Blanc Gravier. Ces ronds-points étant éclairés, l'Université craint de voir apparaître des lampadaires le long de ses routes. Elle fait alors la demande, qui lui sera accordée, de ne pas éclairer les voies de circulation du domaine afin de préserver le caractère naturel et forestier du site.



rond-point
Simone David
Constant



rond-point
Marcel Florkin

En haut, le domaine du Sart Tilman en 1971 (FIGURE 17) et en 1994 en bas (FIGURE 18), après installation des ronds-points. D'un rayon d'environ 36 m, chacun dispose de 2 bandes de circulation

5.2.4 L'après 1994

Après le départ de Jean Englebert, le poste d'Architecte-Coordonateur ne sera pas réattribué.

Le Sart Tilman, alors, demeure assez difficile d'accès autrement qu'en voiture. Jean Englebert n'ayant, de son propre aveux, pas réussi à résoudre ce problème qui peut conférer au domaine ce caractère de « tour d'ivoire » qu'on lui prête parfois.

« Étonnamment, le problème que pose l'emplacement du domaine rapporté à la ville n'a jamais été pris à bras le corps par les différents responsables pour y apporter une solution réellement efficace. Le résultat est que les utilisateurs du domaine, qu'ils soient étudiants, professeurs ou personnels de tous grades ou toutes fonctions, ont choisi la voiture privée pour se rendre à leurs études ou à leur travail. Bien sûr beaucoup utilisent les bus des transports en commun existants, certains font l'effort d'utiliser le vélo, mais il suffit de parcourir le domaine pour se rendre compte que l'usage immodéré de la voiture automobile est en train de démolir tout ce qui avait été fait pour respecter la nature, pour ne pas l'abîmer et pour la protéger. » (Englebert, 2016)

Pourtant, à partir de l'an 2000, la desserte par le transport public s'améliore.

Ainsi, de nouvelles lignes de bus sont peu à peu créées pour desservir le campus¹, mais le nombre de voitures garées dans les parkings de celui-ci est chaque jour plus élevé². Cette augmentation se fait également ressentir en dehors des parkings du domaine puisque l'on constate une augmentation du phénomène de « parking sauvage », principalement aux abords de l'hôpital et de la Faculté de Médecine vétérinaire. Une situation qui inquiète de plus en plus le doyen de cette même Faculté, Pierre Lekeux, car nombreux sont les étudiants qui se voient obligés de marcher sur le boulevard de Colonster après y avoir garé leur véhicule. C'est non seulement dangereux pour les étudiants mais cela gêne également la circulation. Il est alors proposé par Pierre Hanquet, chef de service à la direction générale des autoroutes et des routes du Ministère de l'Équipement et des Transports, de fermer à la circulation une partie du boulevard de Colonster afin de permettre aux étudiants d'y parquer leurs véhicules. Cette solution, économique et présentant l'avantage de ne pas nécessiter un déboisement, n'aura d'ailleurs que peu d'impact sur la circulation étant donné la récente subvention de 100000 euros reçue par l'Université pour mettre le boulevard du Rectorat à double sens entre le C.H.U. et la faculté de médecine vétérinaire.

1 Premièrement en 2003 avec la création de la ligne 58, reliant les Guillemins et l'Université en doublant à certains endroits le trajet effectué par la ligne 48. En 2008, c'est la ligne 28 qui est créée. Contrairement aux autres lignes, celle-ci ne dessert pas le centre-ville mais bien la périphérie de Liège, au départ de Fléron puis passant par Chaudfontaine, Beaufays et Tilff. Plus récemment, en 2018, la ligne 41 desservant Seraing, sera prolongée pour certains trajets jusqu'au Sart Tilman. Enfin, en février 2019, la ligne 248 viendra répondre au souhait de nombreuses entreprises implantées dans le parc scientifique.

2 On estime, en 2009, l'Université de Liège, c'est environ 4000 employés et 14000 étudiants, avec plus de 80% d'entre eux fréquentant le Sart Tilman. Parmi ces derniers, environ 56% utilisent leur voiture pour rallier le Domaine universitaire, dont 36% seuls. Au niveau du personnel, on grimpe à 90%, dont 77% seuls.

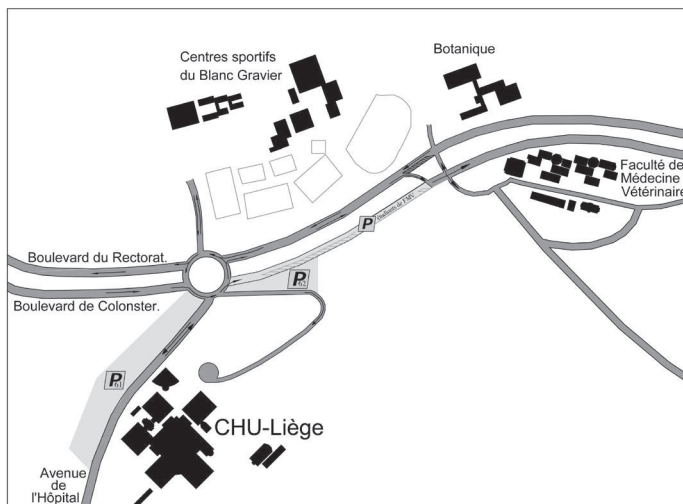


FIGURE 19

Des travaux sont donc effectués pour garantir la sécurité des étudiants et des automobilistes et, en janvier 2003, un article paraît dans le mensuel de l'Université, «Le Quinzième jour», annonçant que 630 nouvelles places de parking venaient d'être créées à destination des étudiants en Médecine vétérinaire et du personnel de l'hôpital. De nouvelles places «sans déboisement important. Ou presque».

«Ou presque», en effet car outre les emplacements disponibles sur le boulevard de Colonster, la majorité d'entre eux se situent dans le nouveau parking du C.H.U., le P61 situé le long de l'Avenue de l'Hôpital, en surplomb de celui-ci. Cette dernière implantation pose alors un double problème; non seulement la surface qui fut déboisée est importante, mais c'est d'autant plus regrettable que cette action nuit grandement à l'intégration de l'hôpital dans le paysage. En effet s'il a été implanté de la sorte, c'est justement parce que la crête végétale passait au dessus, mais avec la création de ce nouveau parking, celle-ci a disparu.

...Le cas de l'hôpital est, dans l'histoire de la mobilité et (surtout) de l'immobilité au Sart Tilman, un élément assez important sur lequel nous reviendrons plus tard dans ce chapitre.

Mais ces parkings, malheureusement, ne sont que des solutions à court terme face aux problèmes de mobilité au Sart Tilman et, bientôt, ces dernières installations montreront déjà leurs limites.

La solution, alors, est peut-être d'encourager une autre mobilité.

Nous l'avons dit, depuis le début des années 2000, le nombre de lignes de transport en commun desservant le domaine est en augmentation.

Néanmoins la voiture reste malgré tout le moyen de transport privilégié des étudiants et du personnel pour se rendre sur le site.



FIGURE 20

C'est ainsi que naît, en 2017, la plateforme de covoiturage «CovoitULiège» sur base d'une enquête de mobilité réalisée 2 ans plus tôt par l'Université pour trouver des solutions durables et ainsi répondre aux problèmes d'accessibilité auxquels elle est sujette. L'année suivante, c'est un quart de la population universitaire (soit environ 8000 personnes) qui utilise l'application, alors exclusivement réservée au membres de l'ULiège. La plateforme s'est ensuite peu à peu ouverte au personnel du C.H.U. , aux agents de la ville et du CPAS de Liège.

En 2019, «CovoitULiège» change de nom et devient «UGo». Elle est désormais accessible via une application mobile en plus du site internet initial, l'occasion pour l'Université d'en refaire la promotion, par exemple au travers du portail des étudiants.

Parallèlement au transport public et au développement de UGo, l'ULiège est devenue en 2012 une entité « Tous vélo-actifs », un label octroyé par la Wallonie pour soutenir sa « politique vélo ». Ainsi, la mobilité cyclable à destination du domaine s'est également développée ces dernières années avec, notamment, l'investissement dans des pistes cyclables et l'aménagement par la S.P.W. de liaisons sécurisées, mais aussi la création d'un atelier vélo dans la zone nord du Sart Tilman ainsi que la proposition, sur le site internet de l'Université, d'itinéraires en fonction de notre point de départ (Fléron, Ans, Welkenraedt,...), le tout accompagné d'une campagne de sensibilisation afin d'inciter étudiants et enseignants à se rendre aux cours à vélo.



FIGURE 21

Itinéraire cyclable suggéré pour se rendre au Sart Tilman depuis le Centre-ville. D'autres itinéraires sont proposés sur le site de l'Université de Liège.

...En décidant de développer une plateforme de covoiturage et des infrastructures destinées à faciliter l'utilisation du vélo pour se rendre sur le site, on peut se réjouir que l'université semble vouloir renouer, même si c'est de manière assez tardive, avec la volonté présente à l'origine du projet de développer des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle et d'encourager à une utilisation plus rationnelle de celle-ci, notamment en pratiquant le covoiturage. Il est cependant dommage d'avoir attendu d'avoir les problèmes de mobilité que l'on voulait éviter pour cela, alors qu'il était préconisé de faire pareilles campagnes de sensibilisation dès le début pour ne pas les connaître.

À vélo au campus ? Et pourquoi pas ! Economique, pratique et bon pour la santé, les arguments en faveur de l'usage du deux-roues ne manquent pas. En selle !



FIGURE 22: «A vélo au Sart Tilman: pourquoi pas vous?»

En 2010, l'Université, désireuse de favoriser la mobilité douce et d'améliorer la convivialité dans la zone nord, lance un projet de réaménagement urbanistique dont le point de départ sera la création de son nouveau restaurant. Ce projet, qui sera l'occasion de voir apparaître quelques nouveaux bâtiments et pavillons sur le site (...et dont nous reparlerons plus tard) ainsi qu'un nouveau cheminement piéton allant

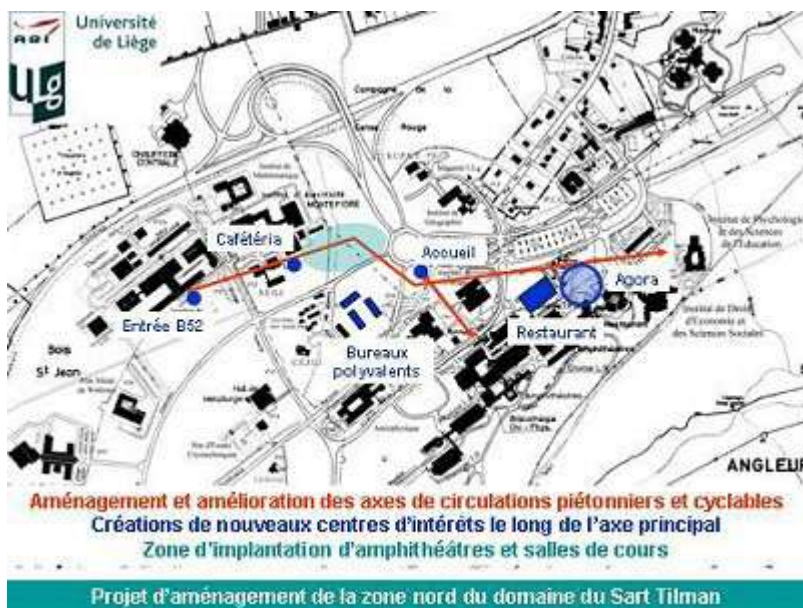


FIGURE 23

des Amphithéâtres de l'Europe, aux Facultés des Sciences appliquées. En plus de cette liaison, c'est un tronçon du boulevard de Colonster qui sera retravaillé, avec notamment la création d'un petit rond point au niveau des Sciences appliquées, et l'installation de lampadaires, sans doute pour des raisons de sécurité et ce, en dépit de la volonté initiale de conserver le caractère forestier du site.



FIGURE 24: *La situation en 2012, avant réalisation de la nouvelle liaison.*



FIGURE 25: *La situation en 2018. En plus de la création d'un nouveau petit rond-point, on remarque que la nouvelle liaison est terminée. On trouve le long de celle-ci le pavillon d'accueil au niveau du grand rond-point, et la nouvelle cafétéria «Polytech», dont la création, combinée à celle de la liaison, a nécessité l'abattage d'un certain nombre d'arbres, ensuite replantés de manière maîtrisée.*

5.3 CE QU'IL SE PASSE EN VILLE

Avant de poursuivre, il me semble important de porter notre regard sur ce qu'il se passe en ville aujourd'hui, principalement au travers de deux projets qui auront une influence sur l'accessibilité du Sart Tilman.

5.3.1 Le téléphérique

«L'étude de nouveaux modes de déplacement plus respectueux de l'environnement est une priorité pour les liégeois. Aussi l'implantation d'un téléphérique est de plus en plus considéré comme un moyen de transport urbain performant car il rencontre pleinement les enjeux liés à la transition climatique&énergétique.» (Ville de Liège)

C'est ainsi que la ville de Liège présente au travers de son site internet ce premier projet qui promeut un mode de transport silencieux pouvant être régulé selon les heures d'affluences et qui devrait permettre, dès 2022, de renforcer la présence du tram (...Le second projet que nous traiterons.) tout en modifiant profondément la mobilité dans la ville.

Deux liaisons sont actuellement à l'étude; une première entre l'esplanade Saint-Georges et l'hôpital C.H.R. de la Citadelle et une seconde, qui nous intéressera d'avantage, entre le Pont des Modeleurs à Sclessin et le domaine du Sart Tilman.

Cette dernière liaison permettrait une intermodalité avec les bus ainsi que le futur tram et pourrait permettre la desserte de plusieurs zones (le parc scientifique, l'Université, le C.H.U.). Elle est cependant confrontée à certaines complexités liées au survol de lignes électriques. Si différents tracés furent proposés afin de minimiser le nombre de croisement avec ces lignes, il n'est cependant pas possible, en l'état, de s'en affranchir. Une possibilité envisagée serait d'enterrer certaines de ces lignes.

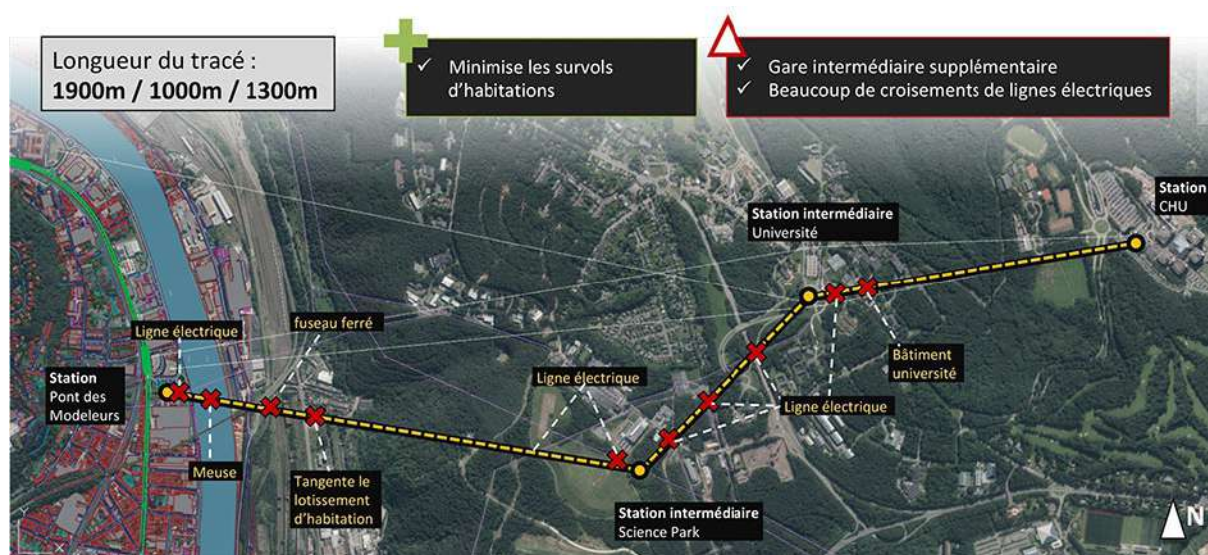


FIGURE 26: Tracé proposé pour le téléphérique reliant Sclessin et le Sart Tilman.

5.3.2 Le tram

Avoir un tram à Liège, ce n'est pas nouveau. En effet, les premiers tramways en Cité Ardente remontent à 1871. D'abord tirés par des chevaux puis électriques, les tramways liégeois se développèrent jusqu'en 1930, après quoi ils seront progressivement remplacés par des trolleybus, avant de disparaître définitivement en 1967.

Suite à cela, des projets de métro seront envisagés durant les années 1970' (...*Métro qui fut, à l'époque, préféré au Safège*) mais cela n'aboutira à rien, sinon à la création d'un tunnel sous les quais Saint-Léonard et de la Batte qui sert aujourd'hui de lieu de stockage.

Mais depuis 2008, l'idée de voir à nouveau un tram dans les rues de la ville se concrétise peu à peu, notamment pour lutter contre l'augmentation du trafic automobile. En 2011, une première ligne entre Sclessin et Coronmeuse est décidée, on pense alors qu'elle sera achevée en 2017 à l'occasion de l'exposition universelle pour laquelle Liège est candidate. Ce sera finalement la ville d'Astana (Kazakhstan) qui sera choisie pour cet événement et le projet de tram verra son dossier de financement être recalé par trois fois par EUROSTAT (l'organe européen de contrôle des normes comptables), avant d'être finalement accepté en février 2017, pour une mise en service en 2022.

LE TRAM, C'EST QUOI ?

UNE SOLUTION DE MOBILITÉ, DES OBJECTIFS ESSENTIELS, DES ATOUTS INDÉNIABLES...

Le tram est un moyen de transport écologique, rapide et fiable. Il répond de manière moderne et durable aux défis d'une mobilité urbaine de plus en plus saturée. Le tram permettra de faire respirer Liège et ses habitants. **C'est en quelque sorte la colonne vertébrale d'une métropole vivante et dynamique...**

FIGURE 27:
Présentation du tram sur le site internet du projet.

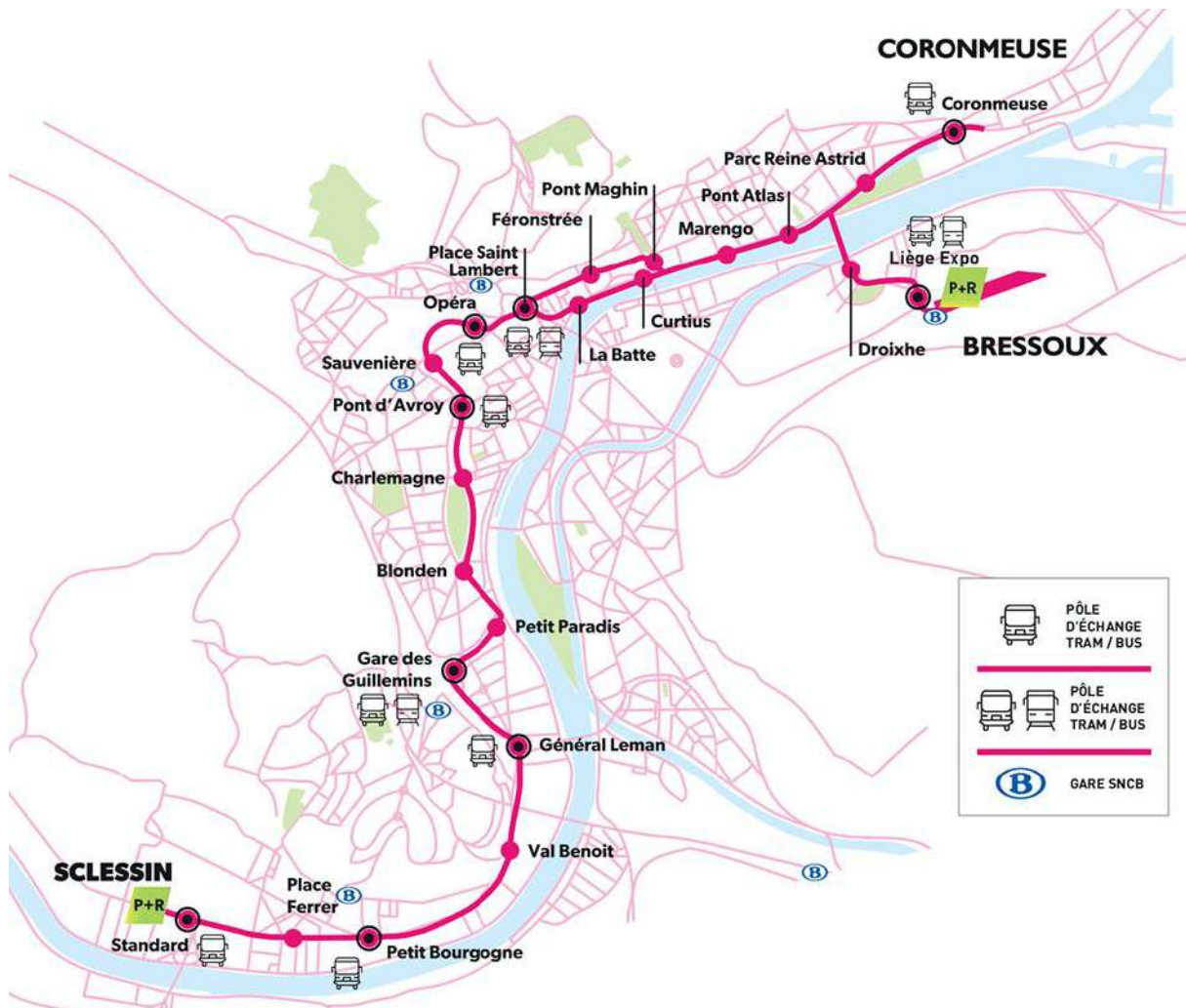


FIGURE 28: Le tracé du tram à l'horizon 2022, allant du stade du Standard de Liège à Coronmeuse, où se situe un projet d'éco-quartier dont le début de la construction est prévue pour 2020, et qui est également l'un des projets qui auraient dû voir le jour dans le cadre de l'exposition universelle de 2017.

Avec le tram, la ville entend se doter d'un transport public plus moderne et efficace pouvant acheminer environ deux fois plus de voyageurs qu'actuellement.

Ce nouveau mode de déplacement sera l'occasion de revoir l'organisation du réseau de transport public et ainsi soulager certaines lignes de bus dont la capacité de transport atteint ses limites avec l'augmentation de la demande de ces dix dernières années. L'idée est également de favoriser l'intermodalité au sein de la ville.

5.4 LE CAS DE L'HÔPITAL

Si dès le début du projet du Sart Tilman, le problème des parkings était jugé crucial, celui-ci allait devenir un véritable casse-tête aux abords de l'hôpital. En effet, il fallait réussir à trouver un équilibre entre la préservation de la forêt, élément fondamental de la conception du domaine, et la nécessité de disposer d'un parking suffisamment grand.

Si l'on se réfère aux prescriptions qui étaient faites en matière de parking et en prenant en compte que l'hôpital concentre un grand nombre de personnes, on devrait ne trouver autour du bâtiment que des parkings à niveaux venant profiter de la pente naturelle du site pour s'y encastrer. De cette façon, l'impact sur la forêt serait limité et les abords du C.H.U., aménagés de manière qualitative servirait à la promenade des patients voulant prendre l'air, mais également à la mise en valeur du site et des bâtiments.

C'est d'ailleurs ce qui était prévu; un parking sur trois niveaux similaire à ceux que l'on trouve dans la zone nord près des Amphithéâtres. Mais finalement, il n'en sera rien et la solution intégrée au relief laissera sa place à un vaste parking sur dalle. On est alors bien loin des intentions énoncées dans «*Les Cahiers du Sart Tilman*» et plus proche de la «*mer bigarrée de voitures*» redoutée. Interrogé au sujet de l'évolution du domaine en 1996 par Pierre Frankignoulle, Claude Strebelle dira d'ailleurs à ce sujet : «*A l'hôpital, ils n'ont pas suivi nos indications. Nous avons, là, fait une proposition d'utilisation de l'hôpital et de quelques zones d'habitat en mettant des parcs par niveaux. Il y avait donc un réservoir...[...] C'était trois niveaux, un peu comme les parkings qu'on a fait au-dessus ; au lieu de ça, ils ont abattu tous les arbres. [...] ils ont tout ratiboisé. Et les parkings ! Même les grands magasins ne font pas des parkings comme ça ! C'est tout de même épouvantable. [...] On aurait beaucoup mieux fait de construire des parkings dans de bonnes conditions, et de faire des abords, parce que tous ces abords là sont foutus ! Ils ont mis des voitures n'importe comment tout autour ! Quand on est dans cet hôpital et qu'on voit les abords, c'est honteux !*»

...Cela sera d'autant plus terrible lorsque, pour ajouter des places de stationnement, on va préférer créer de nouveaux parkings en grignotant encore davantage la forêt plutôt que de densifier ceux qui existent. C'est ce qu'il s'est par exemple produit au début des années 2000 avec la création du parking «P61» en surplomb du C.H.U. dont nous avons parlé précédemment et dont l'implantation sur la crête végétale va déteriorer considérablement l'intégration du bâtiment dans le site. Et au vu des projets futurs pour le site, la forêt tend à reculer encore davantage.

En page suivante, la situation des abords de l'hôpital en 1994 (haut, FIGURE 29) et en 2009 (bas, FIGURE 30). Outre le P61, on remarque également , en bas à gauche, le nouveau parking du personnel et, en haut à droite, l'un des espaces de parking créé en 2003 pour contrer le phénomène de parking sauvage.



5.4.1 L'horizon 2025

En janvier 2014 était lancée une étude de la STRATEC dans le cadre d'une collaboration entre le C.H.U et l'Université. Cette étude visait à reconsidérer la mobilité de la zone sud du domaine d'ici l'horizon 2025, incluant le C.H.U, les centres sportifs, l'Institut de Botanique ainsi que la Faculté de Médecine vétérinaire et le château de Colonster, dont l'accessibilité se fait presque exclusivement en voiture malgré les mesures précédemment citées qui visent à mettre en place une mobilité plus douce et responsable.

L'étude mettait alors en évidence que *« un développement progressif des activités du site a conduit depuis plusieurs années à une congestion automobile des voiries d'accès durant les pointes, à la saturation du rond-point et des zones de stationnement, entraînant du stationnement sauvage tout autour du pôle hospitalier. Tout cela nuit à la fluidité du trafic, à la qualité de l'image de l'entrée du site ainsi qu'à la sécurité des piétons et cyclistes. »* (STRATEC, 2014)

Les principaux objectifs poursuivis pouvaient alors être résumés en 4 points :

- Améliorer l'accessibilité des activités et services, présents et futurs.
- Favoriser une mobilité liée au transport public ou active sur et à destination du site, ainsi que de garantir aux utilisateurs dépendants de la voiture la possibilité de se garer sans devoir recourir au parking « sauvage »
- Valoriser le patrimoine écologique du site et viser une intégration paysagère des infrastructures
- Trouver une source de financement pour la mise en œuvre du plan de mobilité et de stationnement du site.

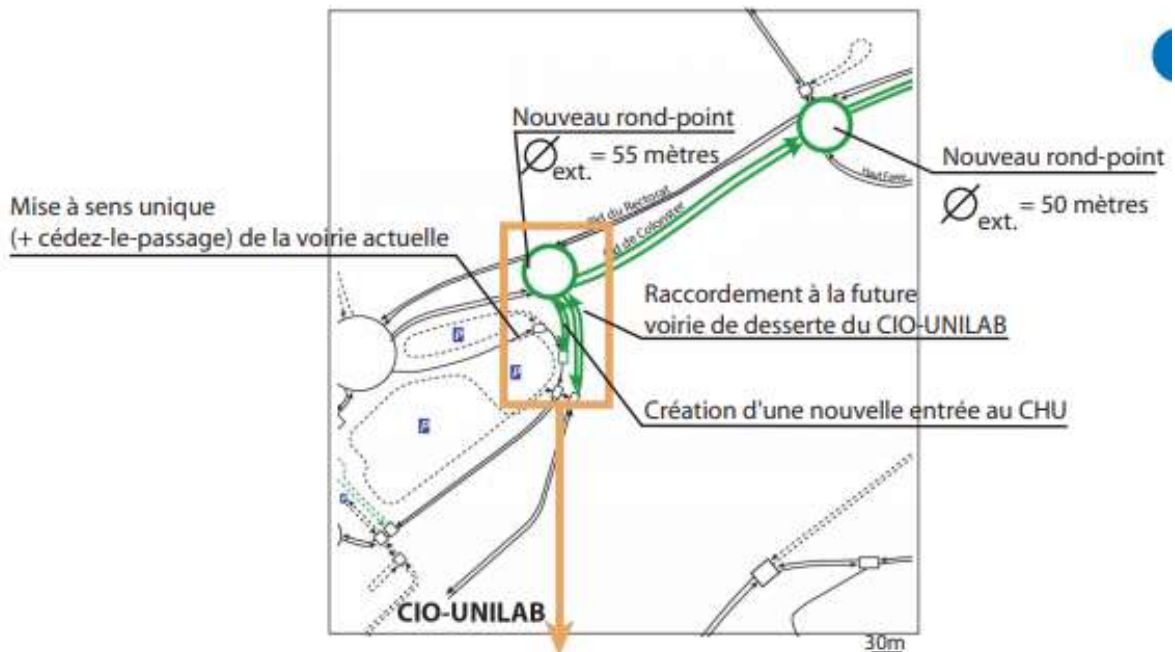


FIGURE 31: Extrait du rapport de la STRATEC. Ici, le projet des ronds-points.

Parmi les suggestions de cette étude, on notera par exemple celle de créer deux nouveaux ronds-points sur les boulevards du Rectorat et de Colonster, ce dernier étant réhabilité à la circulation automobile en deux bandes (Il est nécessaire de rappeler qu'il avait été partiellement transformé en parking en 2003 et la circulation s'effectuait à double sens le long de ce tronçon sur le boulevard du Rectorat) afin de réduire la congestion aux heures de pointe.

Il est également proposé, afin d'augmenter la vitesse commerciale des bus desservant l'hôpital et le campus, d'élargir les boulevards et l'avenue de l'Hôpital afin de leur créer un site propre, celui-ci pouvant également être utilisé par les véhicules d'urgences.

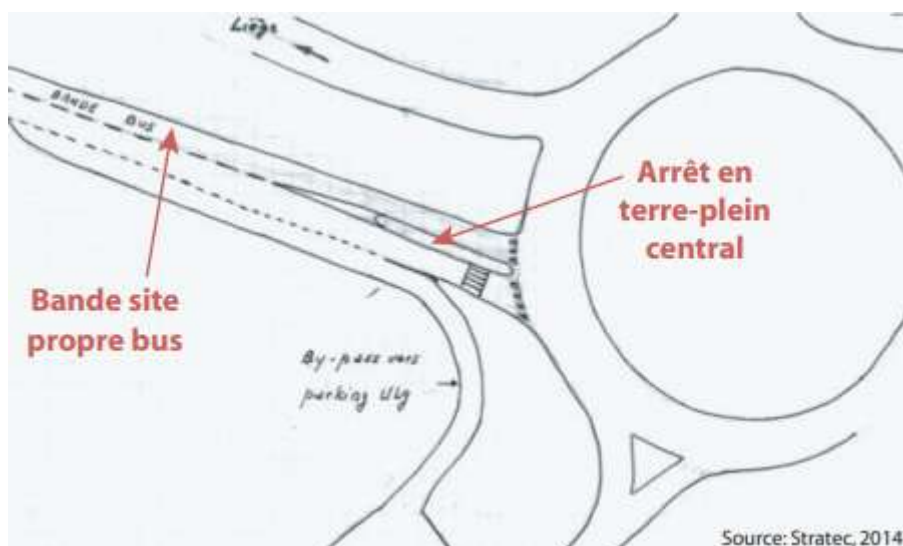


FIGURE 32

Néanmoins, élargir les voies de circulation, c'est également empiéter sur les installations déjà présentes, ce qui est notamment problématique pour l'avenue de l'Hôpital, coincée entre le parking «P61» et le terrain naturel en forte pente sur lequel se trouve plusieurs installations techniques du C.H.U.. Deux solutions sont alors étudiées et c'est finalement celle visant à démolir le parking P61 qui sera conseillée car permettant d'en reconstruire une version plus dense un peu plus loin sur une zone actuellement boisée.



FIGURE 33 : Les deux propositions pour le parking «P61 » dans l'hypothèse de la création d'une bande de circulation pour les bus et véhicules d'urgence. Ce parking est également appelé à se faire densifier, selon le rapport de la STRATEC.

En plus de la densification des parkings existants, la création de trois parkings supplémentaires est également envisagée.

Le premier, de grande capacité à destination des étudiants et du personnel du C.H.U., serait situé à proximité du nouvel institut d'oncologie et qui profiterait du dénivelé du terrain pour venir s'y encastrent.

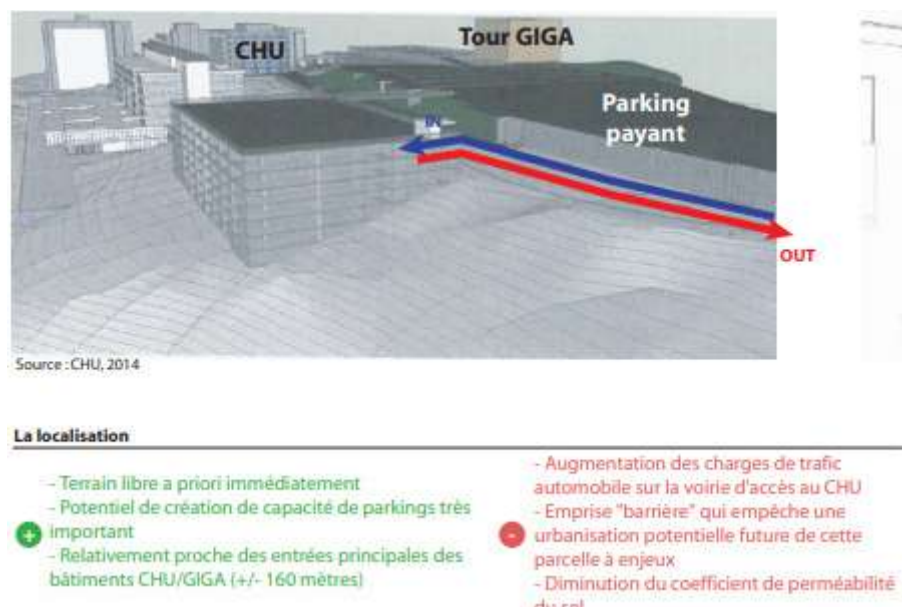


FIGURE 34: Notons que ces parkings sont, cette fois, en accord avec ce qu'il était préconisé à l'origine pour les parkings de grande capacité. Leur tarification serait dégressive à mesure que l'on s'éloigne de l'hôpital,

Le second prendrait place le long de l'allée des sports sur un espace alors naturel. Il serait destiné aussi bien aux étudiants qu'aux employés du C.H.U. et autres utilisateurs du centre sportif. Il compterait 650 places réparties sur 2 niveaux.



FIGURE 35

Le troisième, enfin, serait réservé à la Faculté de Médecine vétérinaire et viserait à remplacer les quelques 280 places de stationnement supprimées par la réhabilitation du boulevard de Colonster.

...Ici, comme pour les 2 autres nouveaux parkings, la solution conseillée est celle visant à urbaniser un espace naturel car permettant la création d'un plus grand nombre de places.

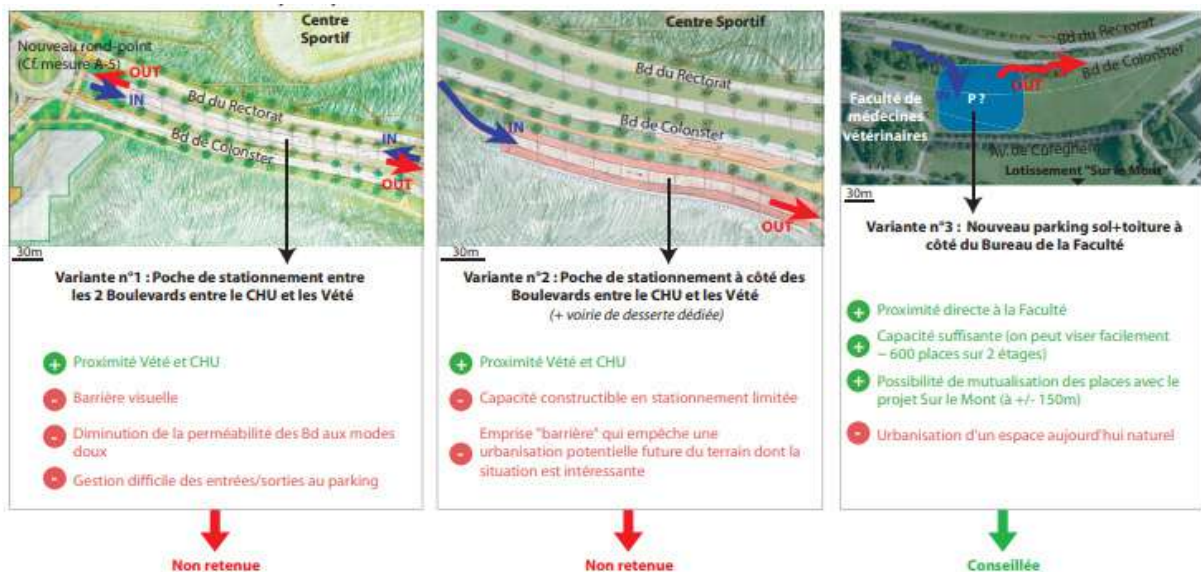


FIGURE 36

En ce qui concerne la mobilité douce, il est question d'améliorer la qualité des aménagements piétons et cyclistes en créant, dans la continuité des cheminements existants, une nouvelle piste cyclable le long du boulevard du Rectorat, mais sur lequel, à moyen terme avec l'élargissement des routes, les vélos se retrouveraient à cotoyer directement les voitures.

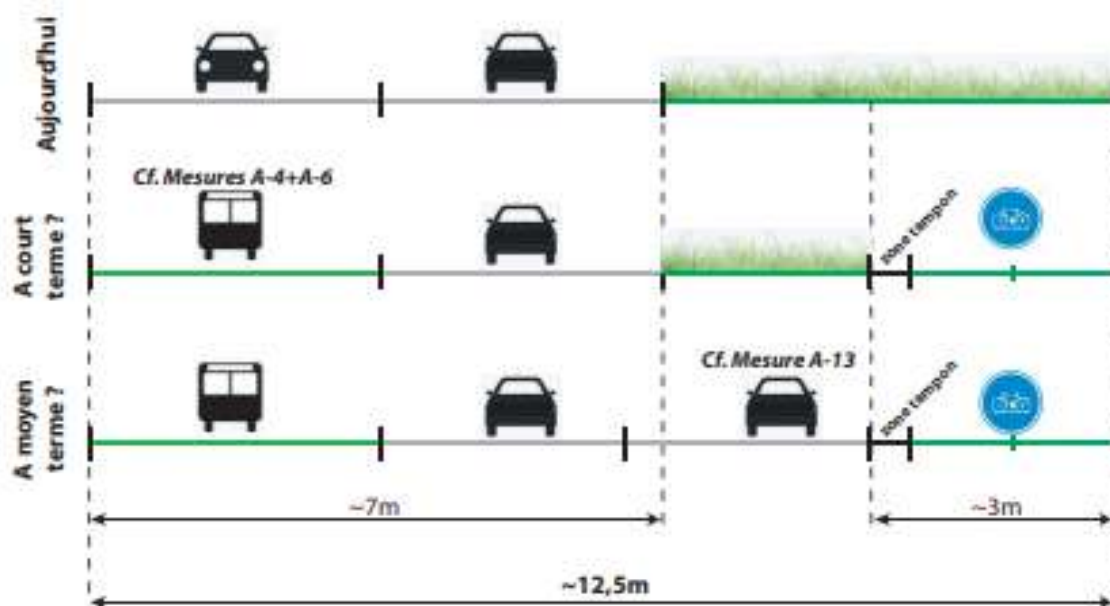


FIGURE 37

Pour revenir à la desserte du domaine par le transport public, l'un des objectifs est de l'améliorer et le favoriser sur le site et à destination de celui-ci.

Comme vu précédemment, il est par exemple question de créer une bande lui étant dédiée sur les boulevards de Colonster et du Rectorat, ainsi que sur l'avenue de l'Hôpital afin d'en améliorer la vitesse commerciale.

Pourtant, ces propositions ne semblent pas permettre une amélioration de l'efficacité de ce mode de déplacement. En effet, nous parlons plus tôt des travaux que réalise la ville de Liège et qui vont induire une réorganisation complète du réseau du transport public, en essayant de favoriser l'intermodalité. Toujours selon l'étude de la STRATEC, cette réorganisation fera que, sur le long terme, l'impact sur les usagers sera presque nul. Certes, le nombre de voyageurs à destination du Sart Tilman sera en augmentation aux heures de pointe et la vitesse commerciale des autobus sera améliorée, mais cela ne garantirait pas de compenser la hausse du temps de correspondance «tram-bus» au niveau des Guillemins et de Sclessin.

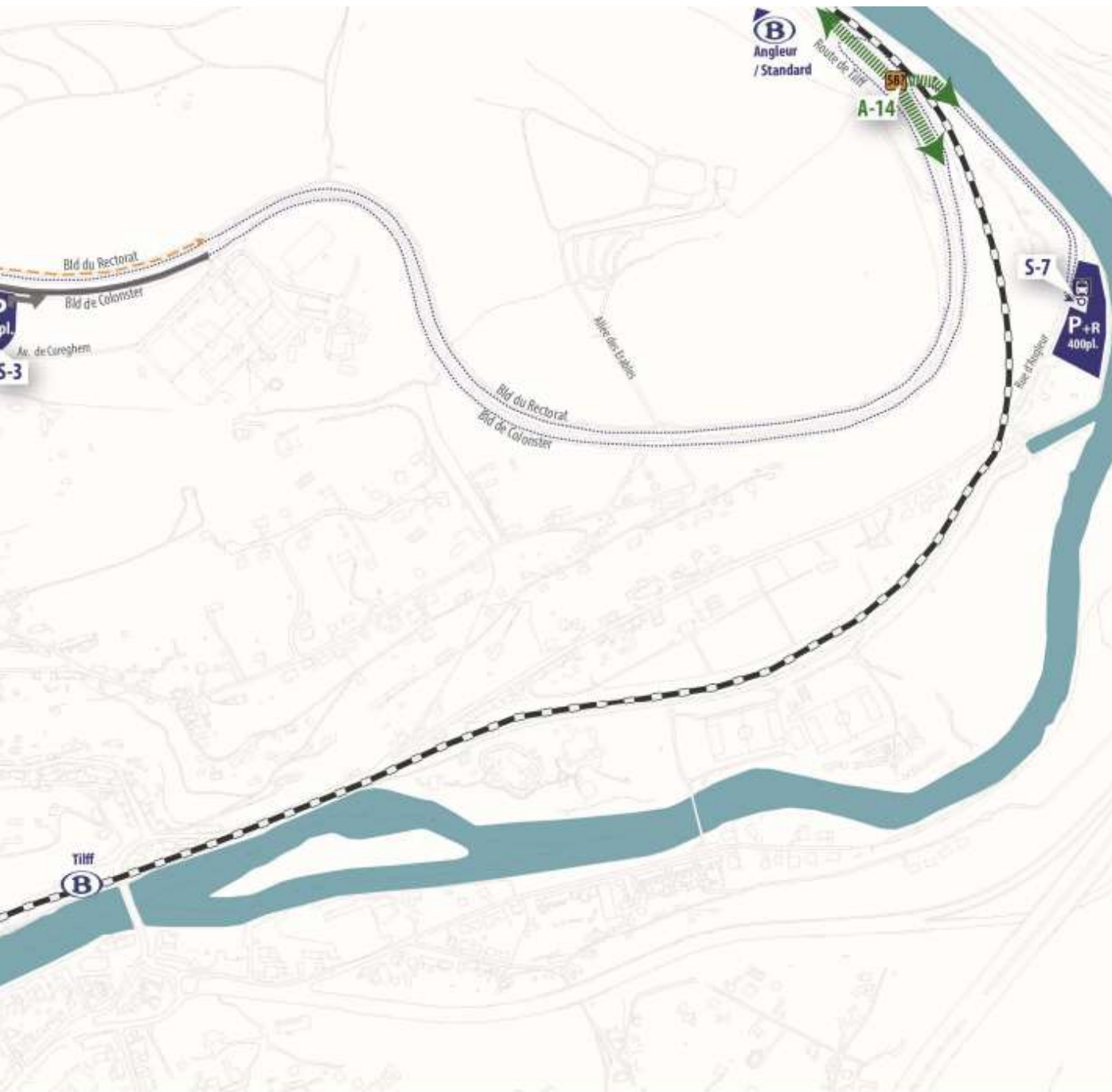
Ces améliorations du transport public sont donc prévues inefficaces.

...Telles étaient, en 2014, les différents plans d'actions proposés pour l'horizon 2025 par la STRATEC. S'il est effectivement stipulé dans les objectifs de ce rapport que les propositions sont faites de manière à valoriser le patrimoine écologique du site et d'assurer une intégration paysagère des infrastructures, beaucoup de ces solutions consistent en la densification et la création de nouveaux parkings sur des espaces boisés, d'autant plus que, toujours selon l'étude, cette augmentation de la capacité en parkings pourrait probablement mener à une hausse des charges de trafic automobile autour du C.H.U.

Il n'empêche qu'aujourd'hui, en 2020, c'est sur base de ce rapport que sont élaborés les projets qui commencent à sortir de terre autour de l'hôpital.



FIGURE 38: Mise en plan des différents plans d'actions proposés dans le rapport de la STRATEC pour 2025.





La première de ces propositions à prendre corps est celle du parking du Blanc Gravier, le long de l'Allée des Sports dont les travaux ont débuté en 2018.

Aujourd'hui terminé, ce parking compte 510 places et a demandé le sacrifice de 3 hectares de forêt pour environ 1,8 hectares de revêtement.



L'Université se veut cependant rassurante et assure qu'il est prévu de replanter 1500 arbres pour végétaliser le parking, mais ne précise cependant pas combien furent abattus et, même s'il est assuré que la forêt du Sart Tilman n'est aujourd'hui pas menacée, il suffit de comparer la situation de 2018 à celles des années précédentes pour se rendre compte que la surface boisée diminue progressivement.



Evolution des des abords du C.H.U.:

- Haut: Situation en 1994 (FIGURE 39)
- Centre: Situation en 2009 (FIGURE 40)
- Bas: Situation en 2018 (FIGURE 41)

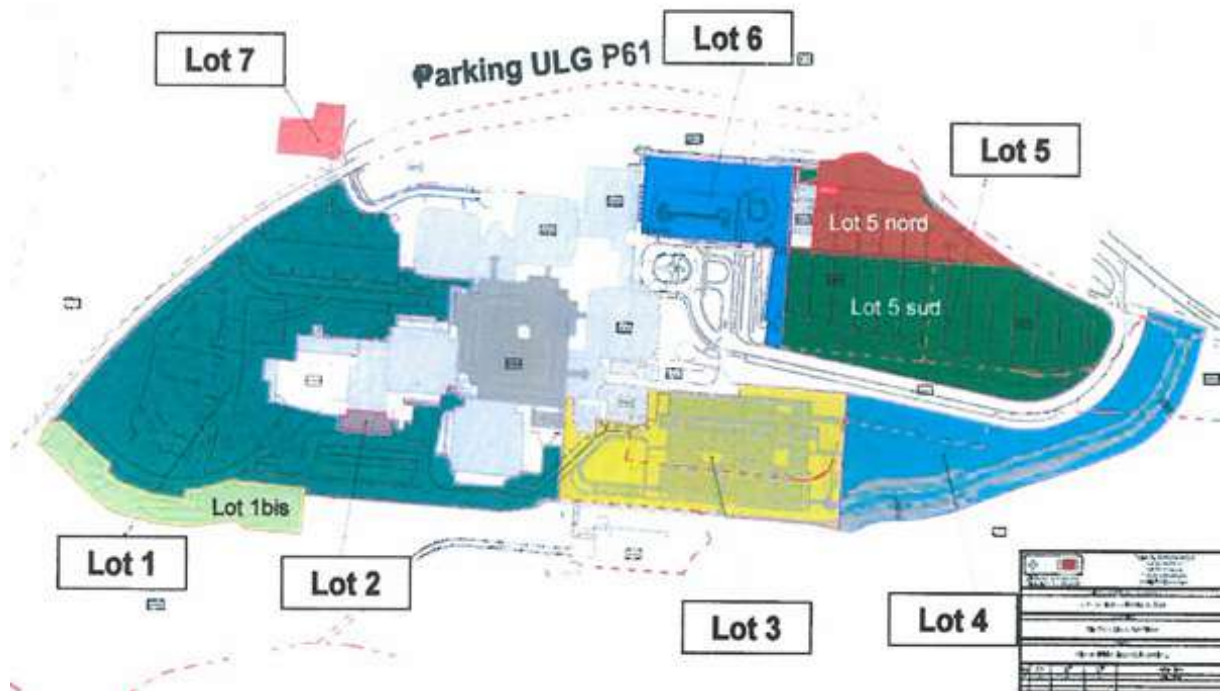


FIGURE 42: Le nouveau parking de l'Allée des Sports, en travaux.

Le second projet entamé est celui des deux nouveaux rond-points sur les boulevards du Rectorat et de Colonster, ce dernier étant donc bien ouvert à la circulation.

Le chantier a débuté le 4 février 2020 et devait s'étaler en plusieurs phase jusqu'à l'achèvement initialement prévu en mars 2021, mais en raison de la crise sanitaire et du confinement en cours au moment où j'écris ces lignes, tous les chantiers sont actuellement à l'arrêt.

Pour les abords de l'hôpital par contre, un premier projet s'accordant avec la majorité des propositions de la STRATEC avait vu le jour et prévoyait, pour l'horizon 2025, la créations de 3100 places supplémentaires. Il sera finalement revu à la baisse de manière à ne pas empiéter davantage sur la forêt comme cela était initialement prévu, prenant le parti de plutôt densifier les parkings existants. Selon la société de construction Eloy, la ligne de conduite créative de ce nouveau projet fera: «*la part belle à l'intégration paysagère, le confort des usagers et l'empreinte écologique.*» (Eloy, 2019)



Lot 1 et 1 bis (36.000 m²) : le parking « médecins » et « urgences » ainsi que l'héliport à l'arrière de l'hôpital et diverses voies d'accès. Le CHU pourra y construire 1000 nouvelles places en ouvrage (sur 4 niveaux).

Lot 2 (500 m²) : le bâtiment LTCG (Laboratoire Thérapie Cellulaire et Génétique) construit par le CHU en 2002.

Lot 3 (15.000 m²) : la parcelle sur laquelle le CHU construit son Institut de Cancérologie.

Lot 4 (15.000 m²) : la parcelle sur laquelle le CHU projette de construire 1000 nouvelles places dans un parking en ouvrage.

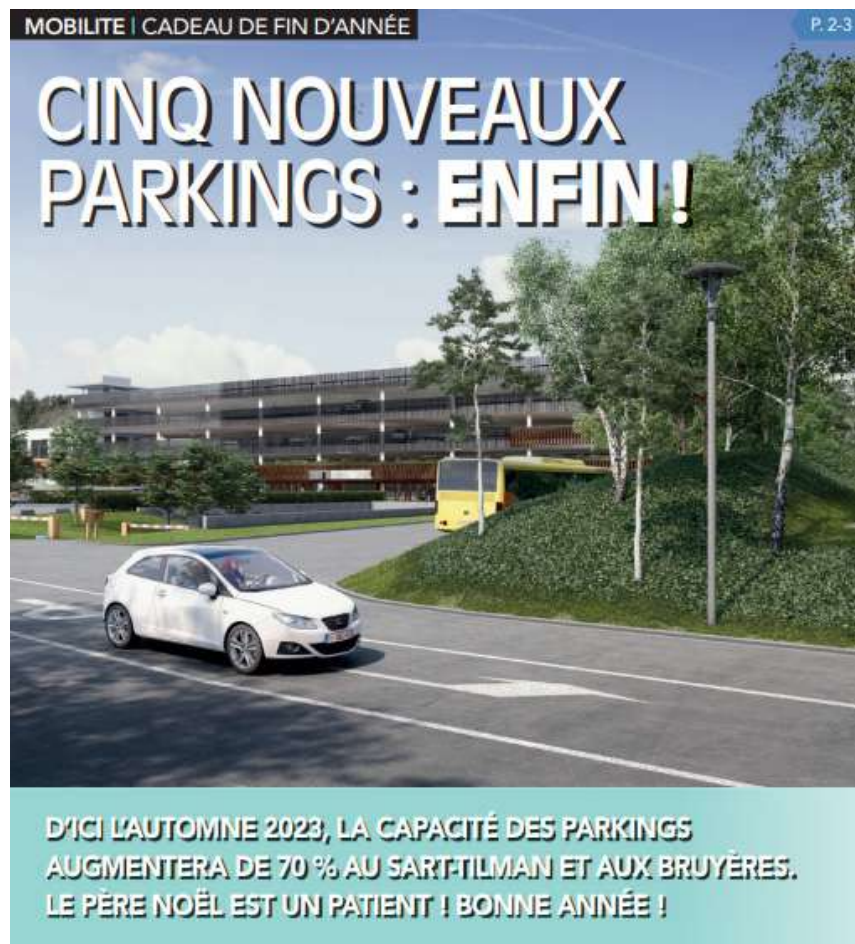
Lot 5 (24.000 m²) : il s'agit du parking devant l'hôpital (800 emplacements), déjà aménagé par le CHU.

Lot 6 (6.500 m²) : il s'agit des voies d'accès des bus ainsi que du parking PMR, juste devant l'entrée de l'hôpital. Un parking en ouvrage permettra d'y accueillir 500 places de stationnement.

Lot 7 (1500 m²) de l'autre côté de la rue de l'hôpital, il accueille des installations techniques.

FIGURE 43: Le premier projet élaboré suite au rapport de la STRATEC. On retrouve plusieurs des propositions de l'étude comme le projet d'un nouveau parking proche de l'oncologie (Lot 4)

FIGURE 44:
Dans le mensuel du
C.H.U. de Liège, «Le
patient», on se réjouit
de l'arrivée prochaine
des nouveaux
parkings.



Ainsi, le Parking P1 se verra partiellement rehaussé de deux niveaux, ce qui amènera sa capacité à 1105 places. Le P9, parking dédié aux personnes à mobilité réduite, passera à cinq niveaux pour 494 places, dont 135 PMR et, enfin, le P12, parking du personnel, sera surmonté de cinq étages supplémentaires afin de pouvoir monter sa capacité maximale à 1110 places.

On arrivera donc à 2709 places auxquelles il faut encore ajouter celles des autres parkings existants. On parlera alors d'un total de 3660 places.

...Ce qui est, en comparaison, un peu plus du double de celles proposées au nouvel hôpital du Mont-Légia (C.H.C.) qui n'en compte «que» 1750 dédiées aux voitures. A celles-ci s'ajoutent celles du parking vélos et motos prévu à proximité du Ravel qui dessert l'hôpital. Certes, on dénombre, au Mont-Légia, 300 lits de moins qu'au C.H.U., mais est-ce une raison pour passer du simple au double le nombre de places de parking?



P12
1 110 places

P1
1 105 places



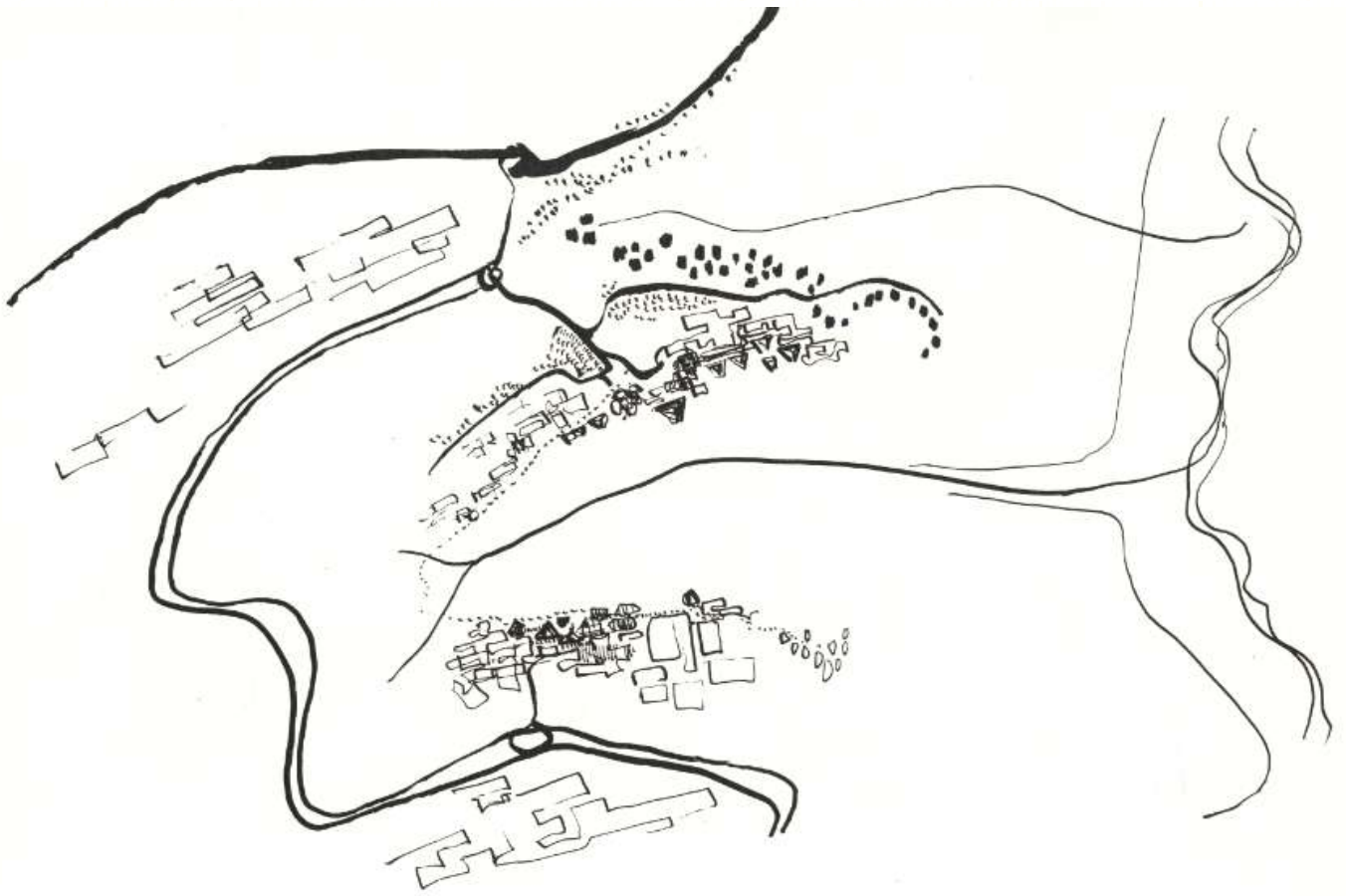
P9
494 places



FIGURE 46: *Modelisation du futur parking «P1»*



6. I M P L A N T A T I O N S



6.1 INTENTIONS

Comme pour le chapitre précédent, je vous propose de débiter celui-ci avec les raisons et intentions qui ont conduit aux choix d'implantations des différents bâtiments du domaine universitaire

L'idée, donc, était de faire habiter l'homme dans la nature, de venir s'implanter sur le site en dialoguant avec avec celui-ci.

Le Recteur Dubuisson disait d'ailleurs en 1959 que «*si quelqu'un peut sauver le Sart Tilman (de la convoitise des uns et des autres voulant y bâtir des lotissements), c'est peut-être l'Université*».

C'est ainsi que, préalablement à tout dessin, furent réalisées des études géologiques, géomorphologiques, climatiques mais également botaniques pour déterminer où pourraient s'implanter les différents bâtiments universitaires en minimisant les atteintes au site, et dont ressortent la présence d'espaces de part et d'autre du ruisseau du Blanc Gravier, aux sols pauvres et à la végétation dégradée. De plus, ces terrains se révèlent également disposer d'une faible déclivité et de plateaux.

Enfin, ces études ont permis de déterminer les espaces qui conviendraient à l'implantation du nouveau jardin botanique, mais également d'attirer l'attention sur la présence, en dehors des zones protégées, d'arbres remarquables, aussi bien indigènes que exotiques et qu'il conviendra dès lors de sauvegarder.



FIGURE 48

On savait à présent où s'implanter, encore fallait il savoir comment.

On crée alors plusieurs groupes;

- La Faculté des sciences, comprenant les Facultés de Mathématiques, Physique, Chimie, Sciences minérales et géographie, zoologie et, enfin, la Botanique, elle-même accompagnée de son jardin. Cette Faculté des Sciences, se dit-on, occupera une place centrale au sein du domaine en s'implantant aussi bien au nord qu'au sud du vallon du Blanc Gravier car elle dispose d'une grande diversité d'enseignements et sera amenée à accueillir des étudiants d'autres Facultés avec qui elle pourra facilement entretenir des relations interdisciplinaires, telles que celles de Médecine ou encore de Sciences appliquées.
- Cette Faculté des Sciences appliquées comprendrait justement la Métallurgie, le Génie civil, la Mécanique, l'Electromécanique et la Physique nucléaire. Contrairement aux Facultés des Sciences, les Sciences appliquées seront rassemblées au même endroit, dans des bâtiments suffisamment éloignés les uns des autres pour permettre leurs extensions.
- La Médecine, enfin, où l'on trouve les Sciences précliniques, l'Education physique et la Médecine et la Pharmacie qui seront intégrées au futur hôpital.
- A ces trois groupes, on ajoutera les Facultés de Droit et de Philosophie et Lettres qui, ayant peu de rapports avec les Sciences, seront plus isolées des autres.
- Enfin, d'autres infrastructures sont prévues, telles que le Rectorat, la Bibliothèque centrale, des terrains de sport, un stade et l'observatoire d'Astrophysique qui devra, lui, être isolé pour des raisons évidentes.

Regrouper ainsi certaines Facultés qui pourraient facilement entretenir des liens permettraient également de mettre en commun certaines infrastructures telles qu'une bibliothèque ou un restaurant.

Cependant, cette division facultaire n'est pas toujours celle qu'il faudra favoriser, des relations entre Facultés de groupes différents étant parfois plus légitimes.

C'est par exemple le cas de la Faculté de Zoologie qui entretient des liens plus évidents avec celle des Sciences précliniques qu'avec celle de Mathématiques.

Il allait donc falloir en tenir compte lors de la constitution du plan d'implantation. En plus de cela, la disposition devait se faire en tenant compte des extensions futures que l'Université serait probablement amenée à réaliser au fil du temps pour répondre aux évolutions des enseignements, à l'accroissement du nombre d'étudiants, ainsi que la probable naissance de nouvelles disciplines.

6.1.1 Les plans d'implantation

Comme expliqué précédemment, reconstruire l'Université au Sart Tilman était un projet colossal et les intentions nombreuses.

- 0 Rectorat
- 1 Bibliothèque centrale
- 2 Faculté de Droit
- 3 Faculté de Philosophie et Lettres
- 4 Faculté des Sciences
 - 4.1 Mathématiques
 - 4.2 Physique
 - 4.3 Chimie
 - 4.4 Sciences minérales - Géographie
 - 4.5 Zoologie
 - 4.6 Botanique
 - 4.7 Jardin botanique

C'est sur base de celles-ci et des résultats des différentes études du sites que l'Architecte-Coordonateur, Claude Strebelle, allait élaborer plusieurs propositions, et c'est finalement la 6eme qui sera acceptée à l'unanimité par le conseil d'Administration le 12 juillet 1961.

- 5 Faculté des Sciences appliquées
 - 5.1 Métallurgie
 - 5.2 Génie civil
 - 5.3 Mécanique
 - 5.4 Electrotechnique
 - 5.5 Physique nucléaire
- 6 Faculté de Médecine
 - 6.1 Sciences précliniques
 - 6.2 Hôpital - Médecine - Pharmacie
 - 6.3 Education physique
- 7 Sports
- 8 Homes
- 9 Stade

- ★ Observatoire d'Astrophysique
- Circulation interne
- Circulation externe
- — de 5 Ha
- 5 à 10 Ha
- 10 à 20 Ha
- + de 20 Ha

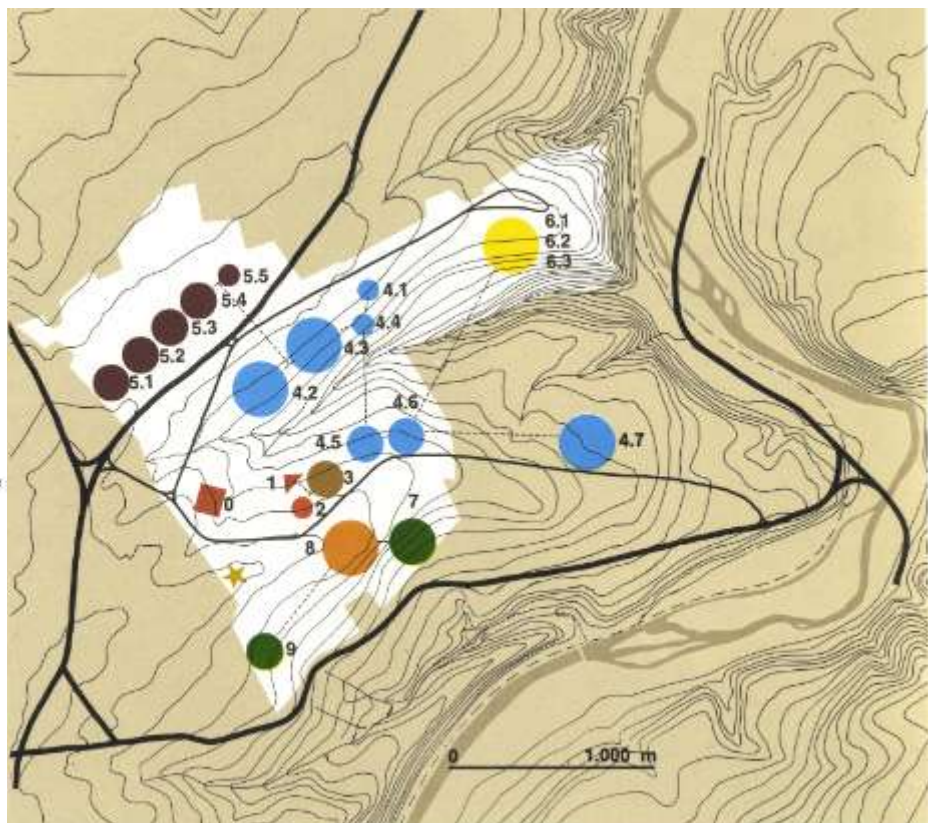


FIGURE 49: Proposition d'implantation n.1

Dans cette première proposition déjà, on retrouve cette forme de fer à cheval autour du Blanc Gravier dans l'implantation des bâtiments le long d'un cheminement interne. Comme annoncé, on retrouve les Sciences appliquées groupées ensemble, séparées du reste des bâtiments universitaires par la route du Condroz.

Chose étonnante par rapport à ce que l'on connaît, on remarque que l'hôpital et les homes sont inversés, ce qui sera changé par la suite, ces derniers étant jugés trop isolés par rapport au village du Sart Tilman.

On peut également voir qu'à l'origine, toutes les Facultés du groupe Médecine étaient rassemblées à l'hôpital.

Cela amenait à la bizarrerie que les terrains de sport, alors proches des homes, se retrouvaient à l'autre bout du campus par rapport à la Faculté d'Education physique.

Quelques changements seront déjà apportés dans la 2ème solution où, bien qu'assez semblable à la première, on remarque l'éclatement du groupe Médecine et la prise de distance avec la Faculté de Philosophie et Lettres de celles de Zoologie et de Botanique, ainsi plus proche de son jardin.

Les terrains de sport se seront rapprochés du stade (Qui deviendra le Country Hall) et le Rectorat, des homes.

Enfin, on peut voir que la Faculté de Physique nucléaire a traversé la route du Condroz pour se rapprocher des Facultés de physique et de Chimie.

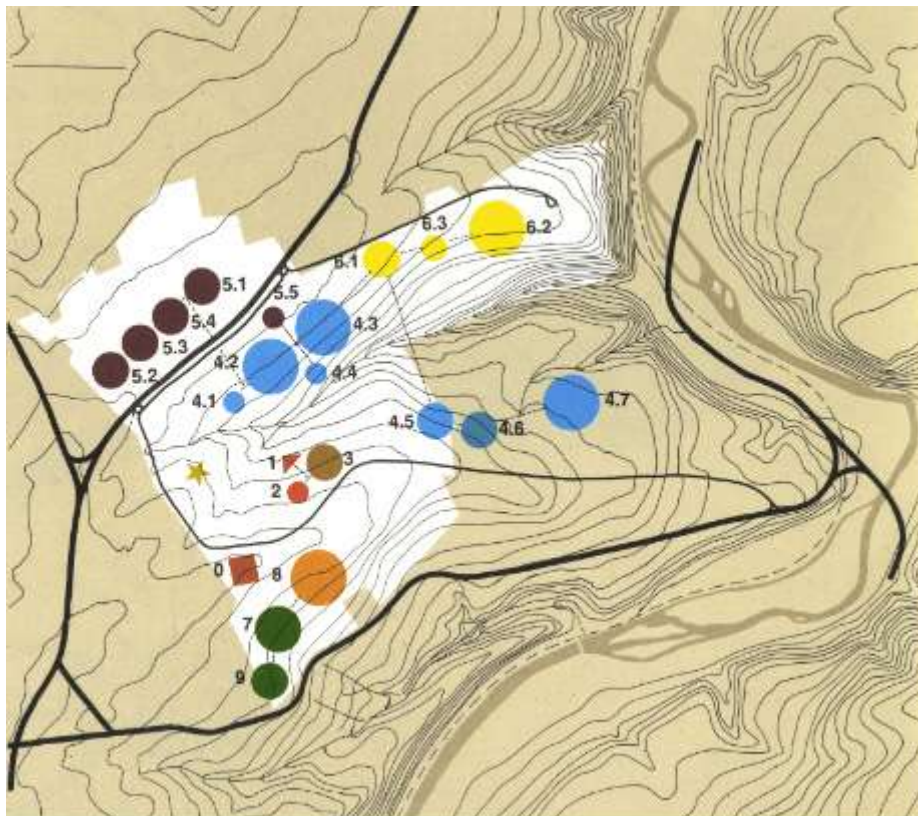


FIGURE 50: Proposition d'implantation n.2

Dans la 3ème solution, la Physique nucléaire est retournée du même côté de la route du Condroz que le reste des Facultés de Sciences appliquées. Le Rectorat, accompagné du Droit, de la philosophie et Lettres et de la Bibliothèque centrale, semble peu à peu trouver la place qu'on aurait pu lui connaître dans la zone nord à proximité des Sciences. Autre élément important, l'hôpital et le groupement Médecine ont également changé de zone en prenant la place des homes qui, eux, seront décalés un peu plus loin le long de la circulation interne. Enfin, les terrains de sport sont maintenant à proximité de la Faculté d'Éducation physique. Le stade, lui, est isolé, en contrebas des autres bâtiments.

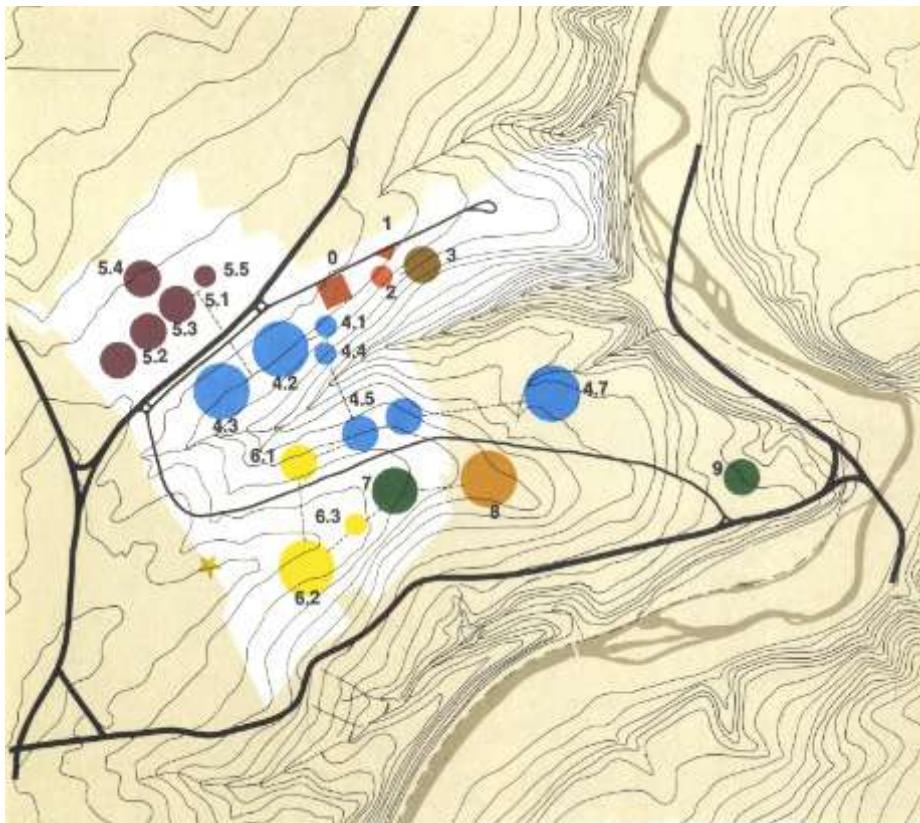


FIGURE 51: Proposition d'implantation n.3

La situation dans les solutions 4 et 5 ne change pas beaucoup au niveau de la disposition des bâtiments, contrairement à celle des routes. En effet, à partir de la proposition 4, on peut voir que la route du Condroz a été déplacée plus au nord afin de ne plus isoler les Facultés de Sciences appliquées. A nouveau, la Physique nucléaire se rapproche des Facultés de Physique et Chimie avant de retrouver sa place auprès des Sciences appliqués dans la solution 5, où on assiste surtout à un assouplissement du tracé des cheminements et au rapprochement avec le Rectorat de l'entrée du Domaine

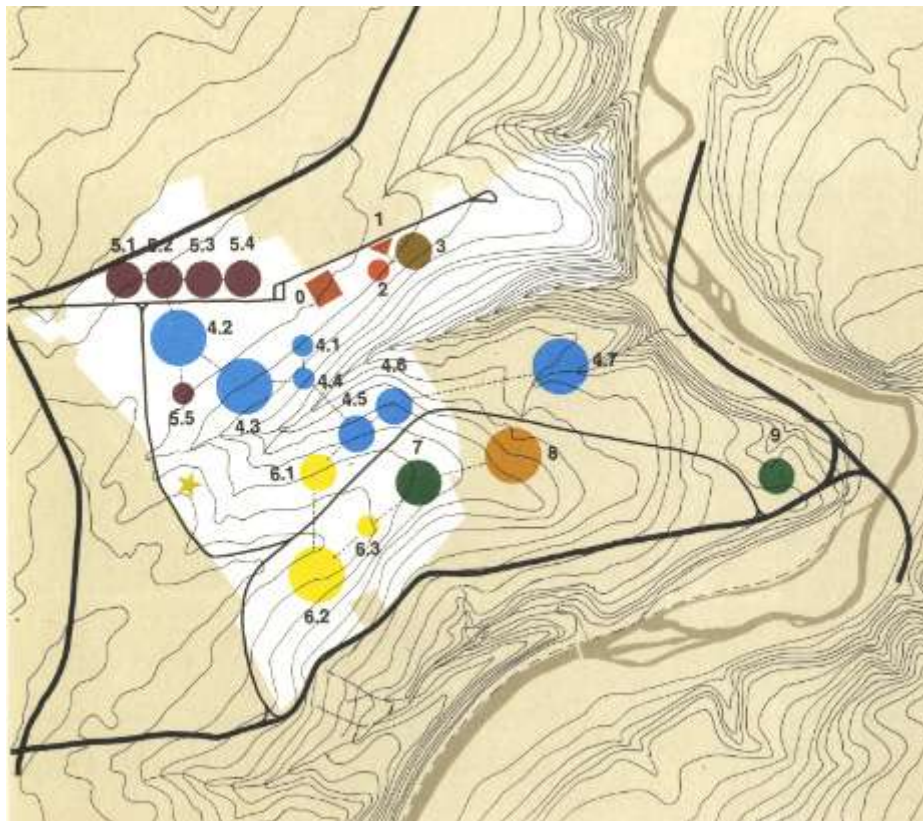


FIGURE 52: Proposition d'implantation n.4

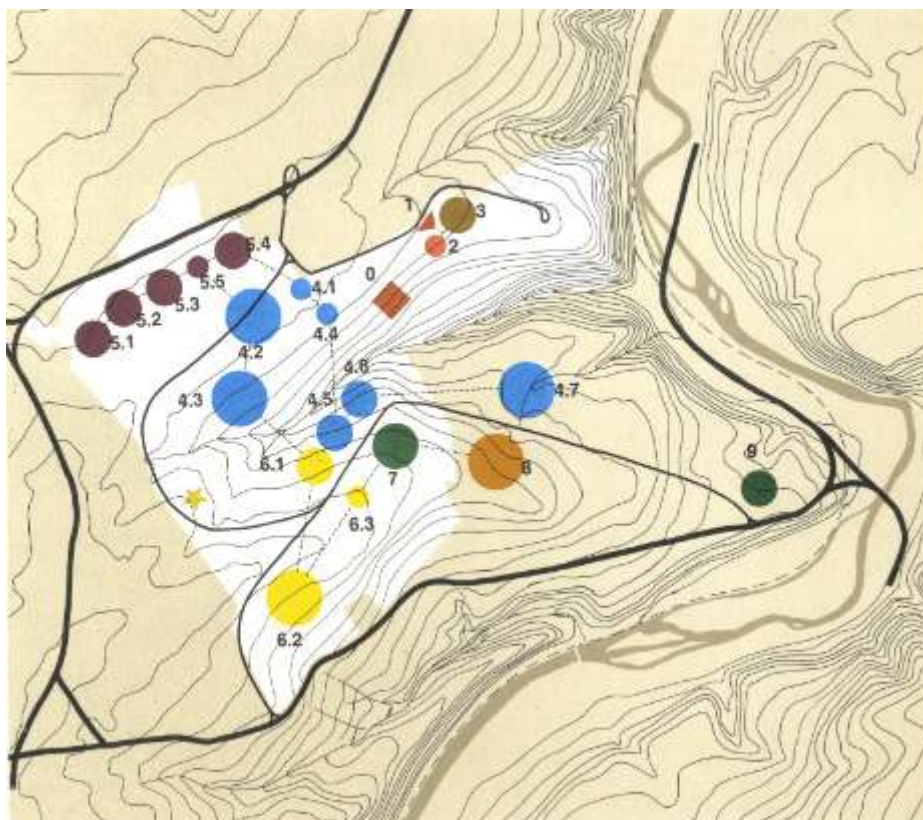


FIGURE 53: Proposition d'implantation n.5

Enfin, la 6^{ème} solution, celle qui sera adoptée en 1961, où l'on remarque premièrement le dédoublement du cheminement intérieur, ce sont les boulevards du Rectorat et de Colonster.

Ensuite, les homes, que l'on trouvait trop isolés dans les autres solutions, sont maintenant dans la zone nord, à proximité du village du Sart Tilman. L'hôpital, avec les Facultés de Médecine et de Pharmacie, se retrouvent isolés par les boulevards. Le stade, lui, remonte également au niveau des autres bâtiments du domaine.

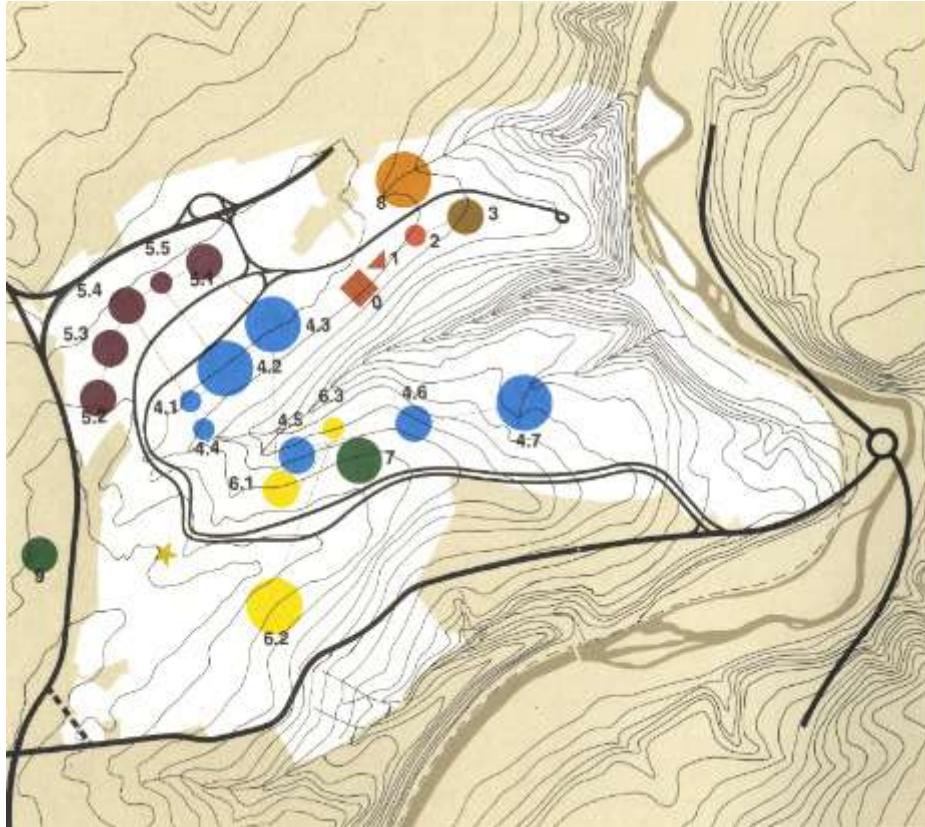
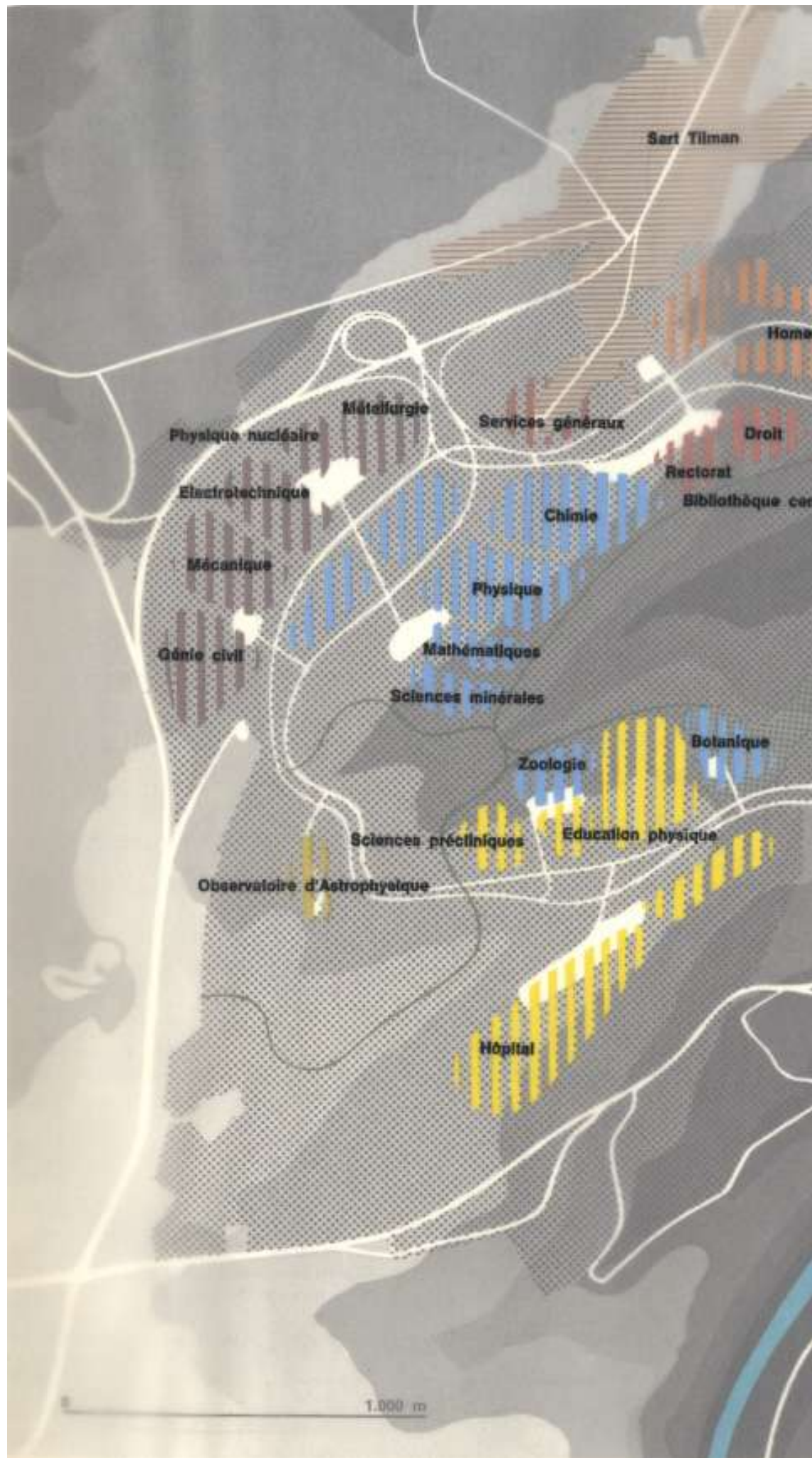


FIGURE 54: Proposition d'implantation n.6



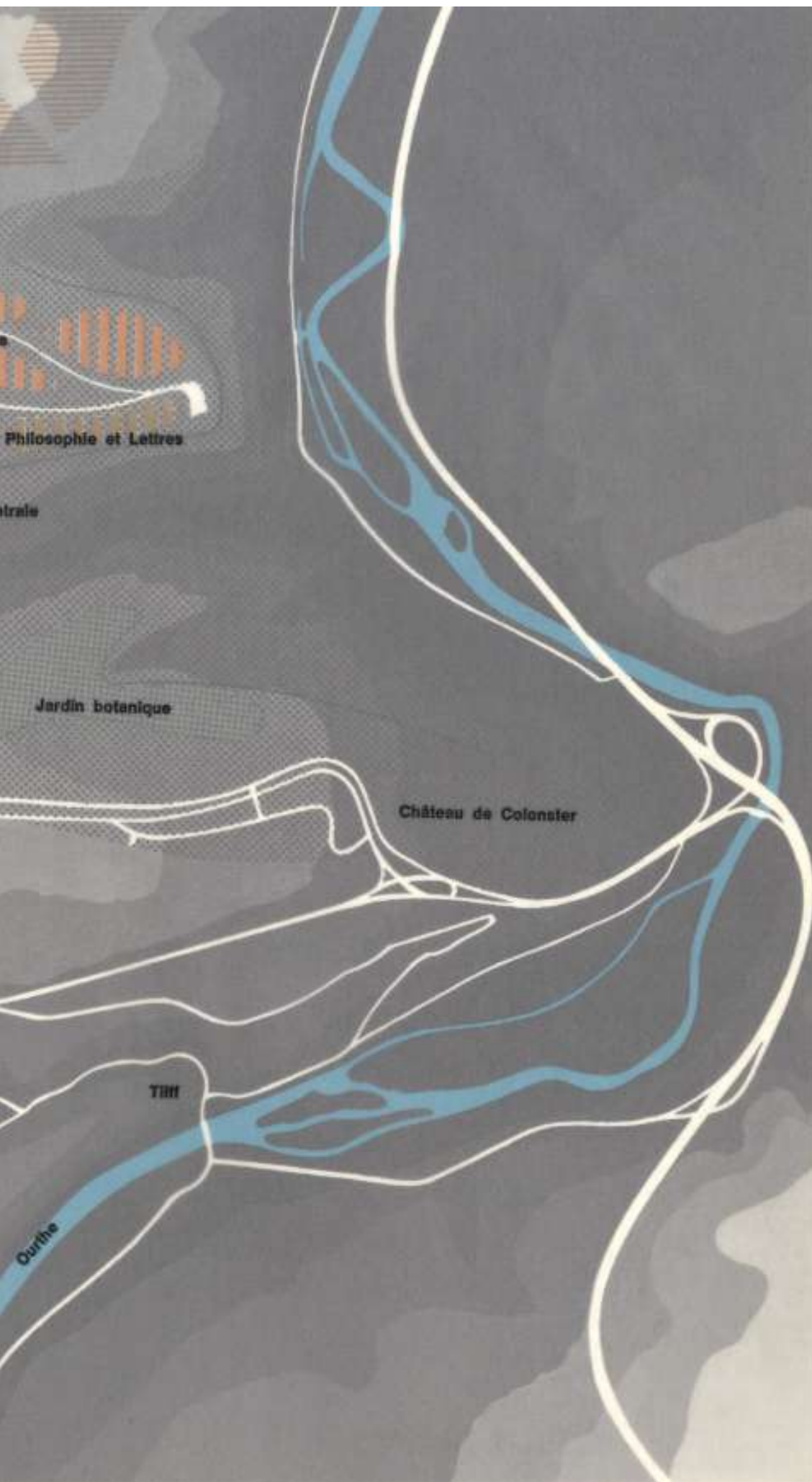


FIGURE 55: *Plan d'implantation initial du Sart Tilman.*

6.1.2 Les possibilités d'extension

Comme dit précédemment, il fallait, en plus de savoir comment prendraient place les différents bâtiments, se poser la question de la manière dont ceux-ci allaient se développer à l'avenir, ce qui amena à la création d'un plan d'extensions. Sur celui-ci, on remarque que les Sciences appliquées, dont les bâtiments sont distants les uns des autres, pourraient s'agrandir de façon à se rapprocher. Les Sciences, elles, sont construites plus proches du vallon du Blanc Gravier et ne peuvent s'en approcher davantage afin de préserver ce qui est alors qualifié de "coeur du Domaine". Elles, en zone nord, s'étendront donc en direction des Facultés de Sciences appliquée avec qui on prévoit de toute façon que les liens se multiplieront avec le temps et, en zone sud, vers celles de Médecine. A terme, avec leurs rapprochements physiques et d'organisations académiques, on imagine voir disparaître peu à peu les limites définissant à la base les différents groupements facultaires. Cette disparition de limites s'observerait également entre les homes et le village du Sart Tilman.

Pour l'hôpital, par-contre, le développement est plus difficile à prévoir, notamment en raison de l'évolution rapide de la Médecine. on se contentera de lui réserver les espaces nécessaires à son extension

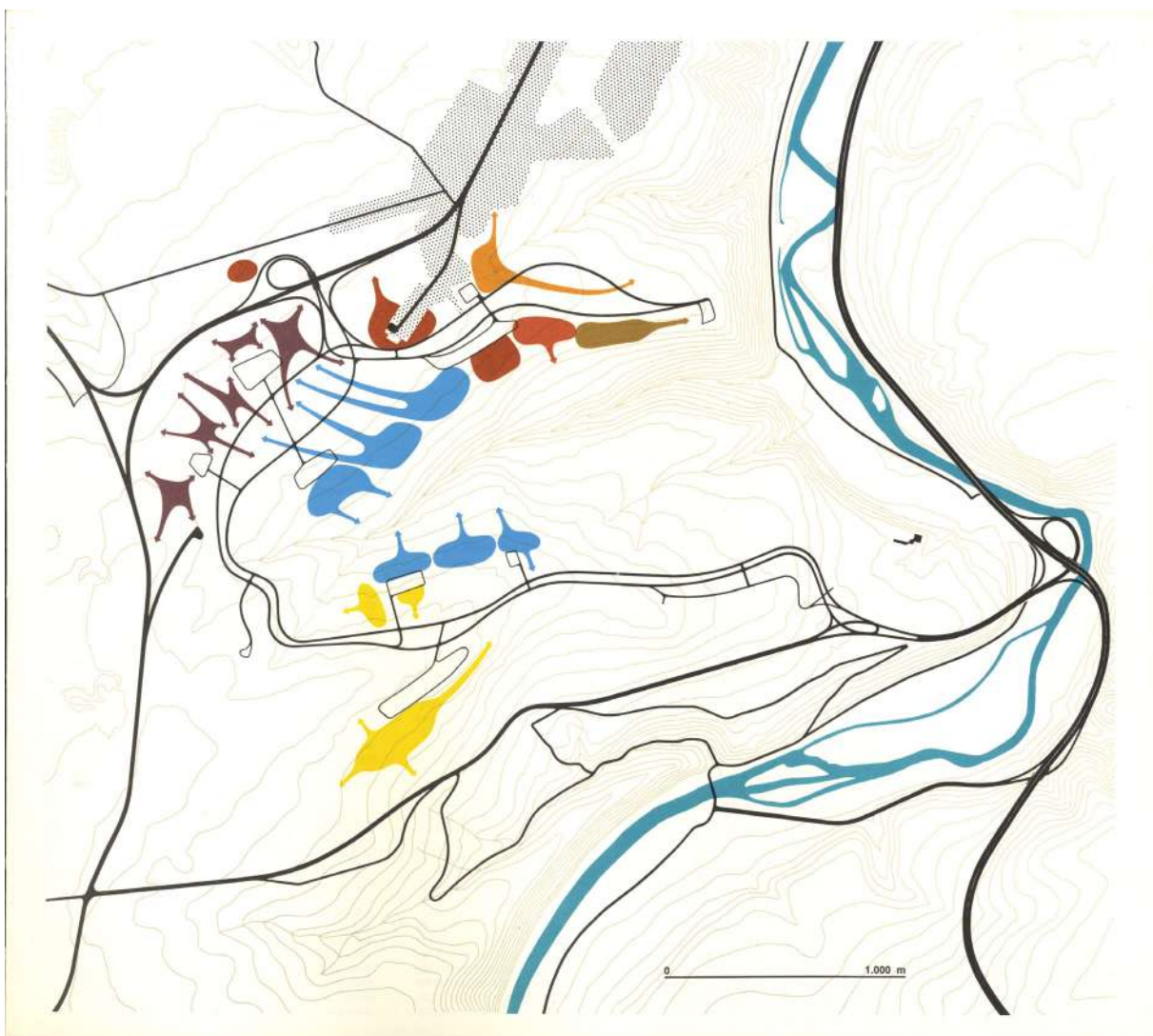


FIGURE 56

...Remarquons d'ailleurs que la direction proposée pour l'extension de l'hôpital correspond aujourd'hui à l'espace majoritairement occupé par les parkings.

6.2 REALISATIONS

C'est donc sur base de ce plan de 1961 et de toutes les considérations qui l'accompagnent (Et de la programmation des bâtiments, évidemment) que l'équipe d'architectes va commencer à donner corps au projet de l'Université. Comme dit précédemment, le Recteur Dubuisson dressait en 1960 un plan sur 10 ans au terme desquels il faudra avoir achevé le transfert des Facultés les plus nécessiteuses. Cela comprend alors la Physique, la Chimie, les Sciences minérales et la Géographie, la Physique nucléaire, la Botanique accompagnée de son jardin éponyme. En somme, la majorité du groupement "Faculté des Sciences" présenté dans les plans d'implantation. Aux Facultés, il faudra en plus ajouter les infrastructures indispensables à leur bon fonctionnement et à la vie du campus, à savoir le réseau routier, électrique, les égouts et le chauffage, la constructions de homes pour les étudiants, les restaurants ou encore la Bibliothèque. Nous ne parlerons pas ici, ou alors très peu, de l'aspect esthétique des bâtiments pour nous concentrer plutôt sur leur implantation et la manière dont ils s'intègrent au site.

6.2.1 La première phase (1960-1971)

Pourtant, les premiers bâtiments à sortir de terre ne sont pas ceux de grandes envergures repris dans la liste sus-citée, mais bien des bâtiments aux dimensions beaucoup plus modestes: les pavillons des architectes, huit cellules dispersées dans le domaine et abritant notamment des espaces de travail et de réunion. Ces pavillons, voulus par Dubuisson et inaugurés le 13 mai 1962, devaient permettre aux architectes de loger et travailler sur le site, au coeur d'une nature pouvant les inspirer et les aider à se mettre à la place des futurs utilisateurs du domaine.

L'autre petite réalisation est le magasin à livres, réalisé par Charles Vandenhove et destiné à accueillir des ouvrages relativement précieux, ce qui est la raison pour laquelle le bâtiment se veut discret. Il est implanté en périphérie du domaine de manière à ne pas contrarier l'implantation de bâtiments prévus, eux, dans le plan d'implantation. Il sera quant à lui inauguré en 1965, tout comme le bâtiment du Service d'Etudes techniques de l'Université conçu par le groupe EGAU, localisé à l'entrée du domaine car le SETU devait pouvoir entretenir des relations avec l'extérieur en continu. Par la suite, ce bâtiment sera affecté à la Faculté de Géographie, qui l'occupe depuis l'an 2000.

Les premiers complexes facultaires créés sont ceux de la Physique et de la Chimie, respectivement réalisés par Pierre Humblet et Jean Maquet.

Ces deux complexes sont soumis à la rigueur induite par leur programmation et sont chacun constitués de trois bâtiments:

- Le bâtiment de licences et recherches,
- Celui des travaux pratiques et des candidatures,
- Et, pour la Chimie, celui de Radiochimie et celui de Physique nucléaire pour la Physique à laquelle il sera finalement intégré

(...Rappelons nous, dans les plans d'implantation, la Physique nucléaire, appartenant au groupe des sciences appliquées, s'était à plusieurs reprises rapproché du complexe Physique-Chimie, avant d'être placé à proximité des autres Sciences appliquées dans la solution finale.)

Pour accompagner ces bâtiments, Pierre Humblet conçoit de grands amphithéâtres qui tirent profit de la forte pente du terrain et jouent ici un rôle de transition, entre la forêt sur laquelle donne la toiture en terrasses du bâtiment, et la zone bâtable.



FIGURE 57: Le Sart Tilman à la fin des années 1960'

En plus de ceux d'enseignement, d'autres bâtiments pouvant être qualifiés de plus expressionnistes (car non tenus par une programmation nécessitant une certaine rigueur) sont réalisés par André Jacquain; il s'agit du restaurant et des homes.

Le premier aura un rôle particulier car, de part sa fonction et son implantation, il peut être considéré comme un bâtiment de rencontres, un pivot faisant le lien entre les Sciences et les futures installations des Sciences humaines. Les homes, dessinés dans un style proche de celui du restaurant, seront quant à eux situés un peu en retrait des autres bâtiments universitaires, à proximité du village du Sart Tilman tel que prévu. Conformément à la volonté de garder des liens forts avec le centre ville et de ne pas vider Liège de ses étudiants, seulement 630 places y sont créées. En effet, il n'est pas question pour l'Université de créer une ville nouvelle retranchée sur les hauteurs du Sart Tilman. On parlera plutôt de quartier complémentaire.



FIGURE 58: *Le Restaurant de André Jacquain*

Enfin, Strebelle viendra ajouter à cet ensemble le Poste Central de Commande et la Centrale de chauffe.

Tels sont les bâtiments qui seront présents sur le site lors de son inauguration le 6 novembre 1967, à l'occasion des 150 ans de l'Université, avant une mise en service en janvier de l'année suivante.

Les premiers étudiants entrent donc pour la première fois dans leurs nouveaux locaux en 1968, mais cela n'empêche pas les travaux de continuer en parallèle.

Dans la zone sud, Roger Bastin achève l'Institut de Botanique en 1970, après 5 ans de travaux. Le nouveau jardin botanique, par contre, n'existe pas encore mais ses routes sont presque achevées .

Un peu plus loin, c'est l'hôpital conçu par Vandenhove qui voit sa première tour, dédiée au service de pathologie, se terminer.

La construction du C.H.U. se fera par blocs compte tenu de la situation budgétaire et de la nécessité de pouvoir permettre facilement la création d'extensions au fil du temps.

Dans la zone nord cette fois, le premier bâtiment du groupe des Sciences appliquées est créé par Strebelle, il s'agit du Hall de Métallurgie.

Enfin, l'année suivante, c'est l'Institut d'Education physique qui est achevé, accompagné de deux premiers terrains de sport extérieurs.

Cet ensemble de bâtiments, signé Vandenhove, tire profit de la pente du terrain pour venir s'y encastrent.

La fin de cette première phase est, comme nous l'avons dit au début de ce travail, marquée par deux événements importants; Le début de la diminution des moyens financiers, pourtant nécessaires à la bonne conduite des chantiers et qui provoquera un ralentissement des transferts, et la démission du Recteur Dubuisson pour protester contre les nouvelles lois de 1971 qui réforment les Conseils d'Administrations des Universités et modifient le financement de celles-ci, calculé dorénavant sur base de leur nombre d'étudiants.



FIGURE 59: *L'institut d'Education physique*

6.2.2 La deuxième phase (1971-1984)

L'un des éléments importants de cette seconde phase est la création en 1977 du Musée en plein air du Sart Tilman, dans lequel Claude Strebelle sera assez investit. Selon lui, cela participera quelques années plus tard à son éviction du projet du campus du Sart Tilman.

Peu à peu, les oeuvres de ce Musée s'intègrent aux constructions, le cas le plus parlant étant sans doute celui des petits amphithéâtres et de la galerie des Arts (Strebelle, Boden et Dumont 1977), extension de la Faculté des Sciences, légèrement en contrebas du bâtiment de Licence et Recherche du complexe de Chimie et dont l'architecture, beaucoup plus organique, sert de support à l'oeuvre de Strebelle: "Les Yeux".



FIGURE 60: «Les yeux», Claude Strebelle

C'est plus ou moins au même moment que sera créée la place du Rectorat, vaste place triangulaire descendant vers le vallon du Blanc Gravier et au sommet de laquelle on compte installer le Rectorat. L'idée est que cette place sera un lieu vivant pouvant accueillir de grandes populations d'étudiants, où l'on pourra rencontrer des gens de différentes Facultés.

Ouverte à un passage vers le village, elle servirait d'accueil de l'extérieur et de point de départ de toute l'organisation universitaire. De part et d'autre de cette place, on construit premièrement la Faculté de Droit, Economie et Sciences Sociales en 1981 et l'Institut de Psychologie et Sciences de l'éducation suivra l'année suivante.



FIGURE 61: *La Faculté de Droit*

Le bâtiment de Droit, Economie et Sciences Sociales, oeuvre de Strebelle, Jacqmain et Boden, est un assemblage complexe de volumes qui viennent épouser la pente du terrain et prennent place parmi les arbres entre lesquels il disparaît peu à peu.

La Faculté de Psychologie et Sciences de l'éducation, également conçu par Strebelle mais qui était cette fois-ci uniquement accompagné de Charles Dumont, reprend ce même principe mais dans un assemblage plus simple.



FIGURE 62: Les Centres sportifs et d'hébergement du Blanc Gravier

Dans la zone sud, Bruno Albert vient de terminer en 1982 les Centres sportifs et d'hébergement du Blanc Gravier, situés juste à côté de l'Education physique de Vandenhove dont l'hôpital vient de voir s'achever la verrière prenant place sur le bloc central, terminé quant à lui quelques années plus tôt, en 1979.

Cette seconde phase s'achève en 1984, année durant laquelle l'Université, victime de problèmes financiers, prend la décision de se séparer de Claude Strebelle et stopper un certain nombre de chantiers, dont certains ne seront jamais relancés. C'est par exemple le cas du Jardin botanique qui ne sera pas terminé et dont il ne reste aujourd'hui que les chemins et quelques bordures de parterres peu à peu recouverts par la végétation.

6.2.3 La troisième phase (1955-1994)

En 1985, Jean Englebert est choisi pour remplacer Claude Strebelle en tant qu'Architecte-coordonateur. Assisté de Christine Bellière, il devra tenter de solutionner toute une série de problèmes présent sur le site principalement liés à la mobilité avec le peu de moyen dont il dispose. Cette troisième phase connaîtra par ailleurs un certain nombres d'événements de grande importance pour le Sart Tilman, à commencer par l'inauguration, en 1985, de l'hôpital de Vandenhove, dont on mettra fin au contrat l'année suivante, alors même que certaines infrastructures ne sont pas encore terminées, telles que les amphithéâtre qui ne seront achevés qu'en 1989.

Il faut dire que les relations entre l'Université et l'architecte sont de plus en plus tendues. Vandenhove défendant son oeuvre et ne faisant aucune concession et l'Université devant absolument faire des économies.

Un autre chantier de longue date se termine également en 1985, celui de l'Institut d'Électricité Montefiore dans la zone des Sciences appliquée, par Jean Maquet et dont le chantier avait débuté 10 ans plus tôt.

Une autre décision importante est prise en 1989, lorsqu'on décide que le Rectorat, les services administratifs et la Faculté de Philosophie et Lettres ne quitteront finalement pas la place du XX-Août, laissant la place du Rectorat surmontée d'un grand vide. La situation était alors des plus compliquées. Heureusement, avec l'obtention de son autonomie complète en matière de construction et d'entretien de son patrimoine immobilier en 1991, l'Université reçoit une dernière dotation de la Communauté française qui est accueillie comme une réelle bouffée d'oxygène. On allait pouvoir relancer bon nombre de chantiers qui ne seraient cependant pas terminés avant le départ de Jean Englebert, en 1994, après l'achèvement de la Faculté de Médecine vétérinaire (Englebert, Cornesse, Hadjidimoff et Maréchal), vaste complexe situé dans la zone sud, le long du boulevard de Colonster au niveau de l'Institut de Botanique.



FIGURE 63: La Faculté de Médecine vétérinaire



FIGURE 64: *La verrière du C.H.U.*

6.2.4 L'après 1994

En 1995, l'installation du bâtiment "trifacultaire" au sommet de la place du Rectorat crée la polémique. Comme nous l'avons dit, avec le maintien en ville du Rectorat, la place du même nom présente au Sart Tilman, se retrouve surmontée d'un grand vide, alors même que les trois Facultés présentes le long de cette même place, à savoir le Droit, la Psychologie et l'Economie, font savoir qu'elles manquent d'espace. Jean Englebert propose alors d'installer à cet endroit un ensemble de cabines mobiles comptant une centaine de bureaux, l'idée étant de pouvoir démonter cet ensemble si le Rectorat venait à finalement monter au Sart Tilman et de, en attendant, offrir aux Facultés demandeuses des espaces de travail rapidement et à moindre coût, surtout compte tenu des conditions budgétaires de l'époque qui restent difficiles malgré la récente dotation. Mais ce bâtiment du Trifacultaire, finalement réalisé par René Greisch, le sera en dur, ne tenant pas compte de la réflexion de l'architecte-



FIGURE 65: Le Trifacultaire

coordonateur, qui lui ne parviendra pas à s'y opposer, et n'en conservant que l'aspect général.

Dans «*L'optimisme vigilant de Jean Englebert*» (Durant, 1995), ce dernier dira à ce sujet:

«En fait, au moment des soumissions, le lobby de la construction a vu dans mon projet un danger inimaginable; On allait, pour la première fois, édifier un bâtiment de grande envergure avec des éléments non traditionnels et donc rogner son marché.»

Les équipes des architectes-entrepreneurs ont dès lors, par réaction, proposé des prix tellement comprimés pour réaliser le Trifacultaire en dur que ma solution devenait caduque. [...] La forme a été globalement conservée mais pas le matériau: ce n'est plus démontable. [...] Une fois de plus, le béton m'a eu au tournant.»

Mais plus que le caractère "non-démontable" du bâtiment, on lui reprochera surtout son implantation décollée de la place, une solution trouvée afin de permettre l'aération naturelle des parkings en dessous de celle-ci, et le fait qu'en refermant ainsi la place avec un bâtiment abritant une population assez faible, aucune vie, aucune animation ne pourra jamais se développer à cet endroit.

Un an plus tard, en 1996, s'achève un autre de ces nouveaux bâtiments et qui deviendra l'un des symboles de l'Université; le bâtiment des amphithéâtres de l'Europe, de Daniel Dethier. Etant situé à proximité du grand rond-point, il est vu comme un bâtiment carrefour, un signe marquant à l'entrée du domaine universitaire.



FIGURE 66: Les Amphithéâtres de l'Europe

La même année, on achève, dans la zone sud, l'Observatoire du Monde des plantes, juste à côté du B39, la Station ferme expérimentale, et de la ferme de Colonster. Ce bâtiment, né de la nécessité de reloger les plantes du Jardin botanique jamais achevé, sera réalisé par Englebert et son assistant, Jean-Marc Huygen, à l'aide de serres standardisées trouvables dans le commerce.

...Bien que n'ayant pas eu d'informations quant à ce choix d'implantation, il me semble étrange d'avoir choisi cet emplacement. En effet, même si le Jardin botanique initial n'a pas été réalisé, pourquoi ne pas en avoir conservé l'emplacement pour l'Observatoire du Monde des plantes?

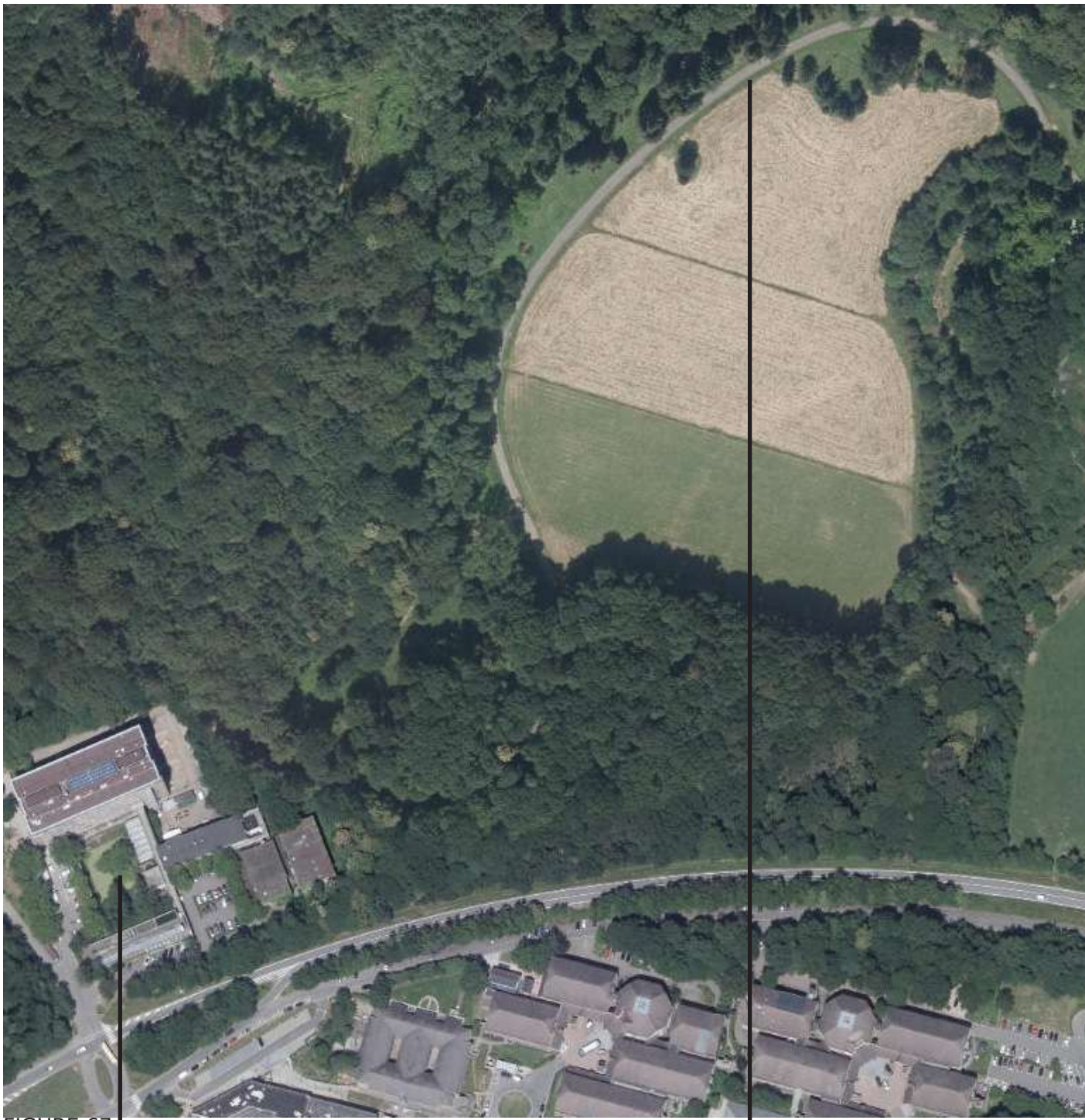
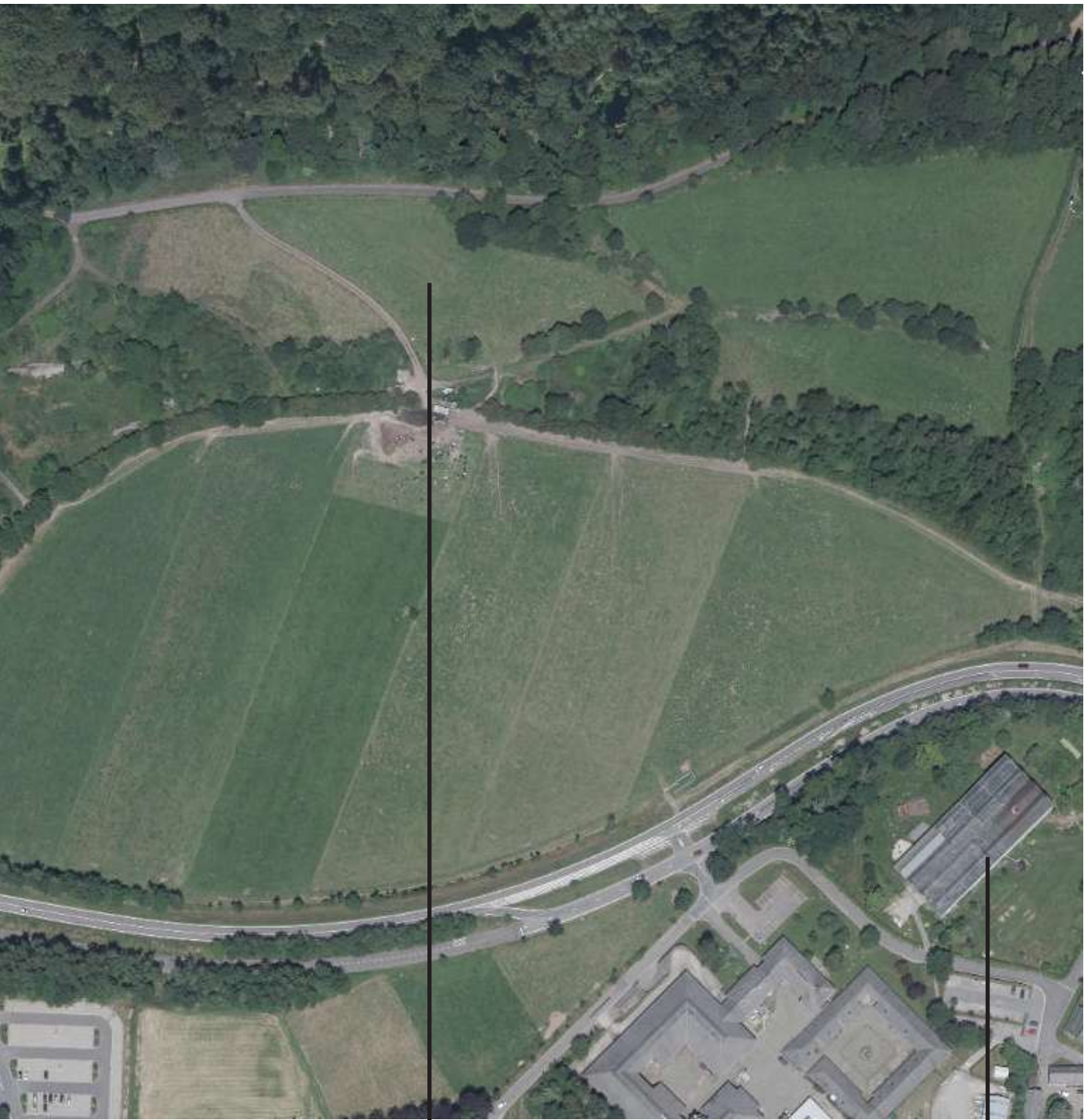


FIGURE 67

Faculté de Botanique

Chemin de la botanique



Emplacement abandonné
du Jardin botanique

Observatoire du Monde
des Plantes

Dans la zone nord, Jean Maquet termine le bâtiment de la Faculté de Mathématiques en 1997. Contrairement à ce qui était prévu à l'origine cet institut n'a finalement pas pris place dans la continuité des bâtiments de la Faculté des Sciences mais bien juste à côté de l'Institut Montefiore, au sein des Sciences appliquées. C'est également du côté des sciences appliquées que l'on inaugurerà, en 2000, l'Institut du Génie civil et Mécanique de René Greisch, bâtiment qui ne fut cependant pas réalisé dans son entièreté suite à des changements de directions que l'on imagine dus à des raisons budgétaires.

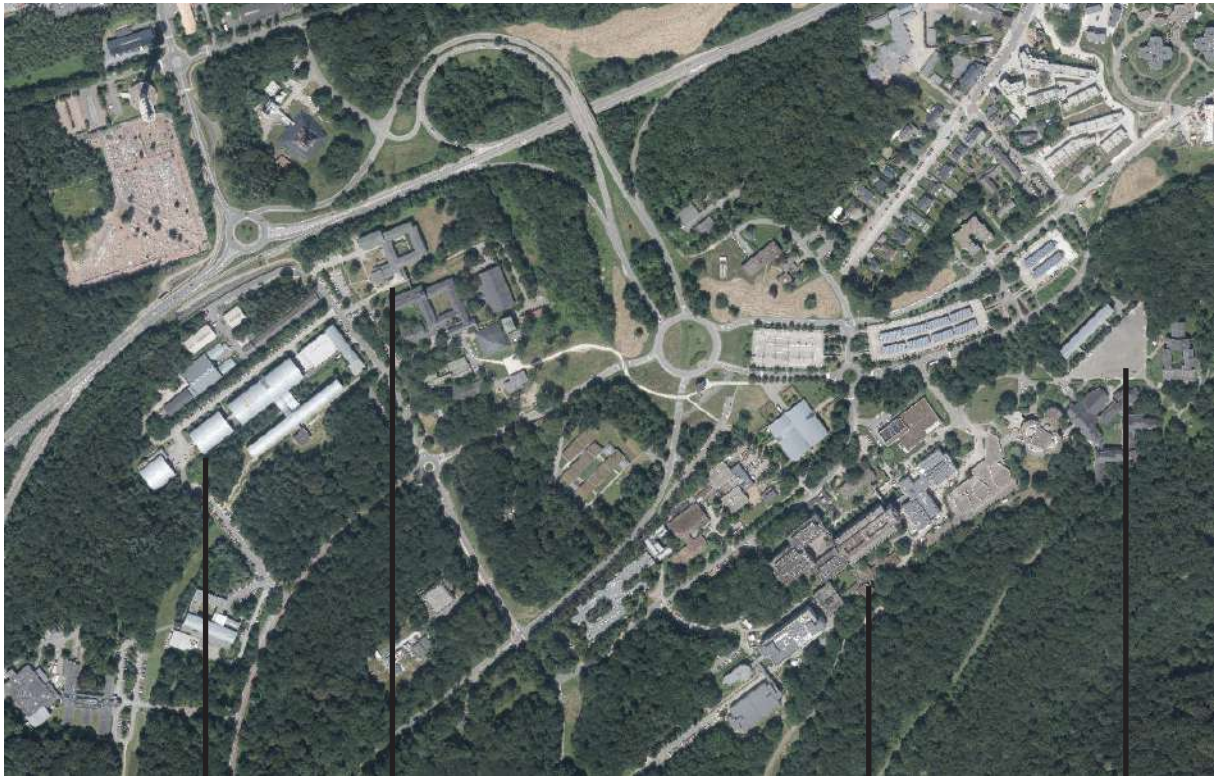


FIGURE 68

Institut du Génie civil

Institut de
Mathématiques

Facultés des Sciences

Place du
Rectorat

10 ans plus tard, suite à la prochaine obsolescence de son restaurant vis à vis des normes de l'AFSCA, l'Université décide d'en faire construire un nouveau. Mais cette construction n'est que l'une des étapes du projet de l'ULG visant à réaménager la zone nord du Sart Tilman afin d'y développer "l'animation, la convivialité et la circulation douce" (Université de Liège, 2010).

Partant de l'Agora, qui deviendrait par l'implantation du nouveau restaurant et la proximité des Grands Amphithéâtres l'épicentre de la vie étudiante, un cheminement piéton et cycliste sera créé en direction des Facultés de Sciences appliquées, en longeant le rond point et proposant plusieurs points d'intérêts.



FIGURE 69: La proximité du rond-point de la zone nord en 2012

Cafétéria «Polytech»

Pavillon d'Accueil

Amphithéâtres
de l'Europe



FIGURE 70: La proximité du rond-point de la zone nord en 2018. En plus de celle de la liaison, on remarque l'apparition de la cafétéria «Polytech» et du Pavillon d'accueil.

Premièrement le nouveau restaurant, premier bâtiment de ce projet à être construit, il est l'oeuvre des bureaux d'architecture Malherbe et Art&Build et vient s'implanter entre le bâtiment de travaux pratiques de la Faculté de Chimie et les arrêts de bus, tirant parti de la pente du terrain pour venir s'y encastrer et se développer sur deux niveaux.



Accueil de l'ULg

Le parti est de conjuguer ouverture, relation à l'extérieur, dialogue, et signal fort. La zone accueil-information est accessible au rez. La salle est délibérément placée à l'étage, de manière à créer un volume suffisamment haut pour qu'il soit significatif. Son gabarit lui permet d'être clairement visible de tous les points d'accès au rond-point. Il est fermé et compact du côté du rond-point, ouvert vers la promenade, les arbres et le soleil. Il a la volonté de signifier à la fois pour les piétons et pour les véhicules, l'ouverture et la transparence. L'absence de façade principale renforce sa visibilité en tant qu'objet.

Le bâtiment propose également des moyens innovants en matière d'accès à l'information et à Internet. La technologie « touchscreen » ou « through glass » actuellement à l'étude devra permettre à la façade de devenir interactive depuis l'extérieur.

Le bâtiment d'accueil devient une « lanterne » la nuit. Un système d'éclairage illumine la façade dès la fin de la journée. Sur ce point, le matériau de façade en céramique joue un rôle important pour la perception. Il exprime la vision d'une architecture à la fois éminemment contemporaine et respectueuse de l'environnement.

La circulation piétonne est privilégiée et s'insère dans le circuit existant, venant des parkings ou des amphithéâtres de l'Europe, et le tracé projeté par le CEMUL. La promenade longe le bâtiment qui par son implantation laisse percevoir les affichages et les informations.

La circulation des véhicules s'organise suivant une boucle giratoire, s'insérant dans le sens de circulation général. Elle longe le bois, et permet le stationnement aisé des voitures et/ou autocars, minimisant ainsi les interférences avec le trafic existant. Une zone plantée et fleurie devant le bâtiment lui permet de prendre ses distances par rapport au rond-point, et oriente les circulations piétonnes et automobiles.

Le matériau de façade en céramique se décline sous forme de grands panneaux et de lamelles ajourées.

FIGURE 71: Présentation du bâtiment sur le site de l'Atelier Chora

Il faudra ensuite attendre 2016 pour voir apparaître la liaison piétonne vers les bâtiments de Sciences appliquées sur laquelle on croisera, au niveau du rond-point, le bâtiment d'accueil, livré par l'Atelier Chora, qui se veut être un signal fort, objet visible de tous, aussi bien en journée que la nuit où il devient une "lanterne" dans le paysage. Selon ses concepteurs, " Il exprime la vision d'une architecture à la fois éminemment contemporaine et respectueuse de l'environnement" (Atelier Chora, 2016)

Un peu plus loin, dans la zone des sciences appliquées, on trouvera deux bâtiments créés par l'atelier d'architecture Daniel Delgoffe: la cafétéria "Polytech" et l'extension du bâtiment de Génie civil.

La première, composée de deux volumes, s'implante juste à côté de l'Institut Montéfiore et pour laquelle on met en avant son intégration parmi les arbres existants, malgré l'abattage de la majorité d'entre eux pour la réalisation du chantier, avant d'en replanter de nouveaux de manière plus maîtrisée (...Voir FIGURE 70)

«Le projet de la cafétéria s'implante à mi-chemin des sentiers réservés à la mobilité douce, délicatement inséré parmi les arbres préexistants.»
(Sylvie Reversez, pour architectura.be, 2016)

Enfin, l'extension du bâtiment du Génie civil sert de nouvelle entrée au complexe B52, dont il espère faciliter la lecture et devenir un bâtiment "rotule" entre les éléments existants et les possibles futures extensions. Ce bâtiment contient également des salles dédiées aux travaux pratiques.



FIGURE 72

7. CONCLUSIONS

7.1 UN DEVELOPPEMENT CONTRADICTOIRE

Nous l'avons vu, le développement du domaine universitaire ne fut pas sans encombre. La situation économique favorable de l'Université au début des années 60 lui permit de rêver et de concrétiser sa reconstruction dans un cadre où elle pourrait grandir sans être limitée par la ville qui l'entoure. Mais cette situation confortable se transformera bientôt en une longue période de difficultés financières durant laquelle il faudra revoir à la baisse les ambitions du projet. On devra donc faire au mieux avec le peu de moyens dont on dispose, moyens qui n'arrivent d'ailleurs qu'au coup par coup, rendant toute planification difficile. Les chantiers tournent au ralenti, certains ne seront que partiellement réalisés tandis que d'autres seront simplement abandonnés en l'état.

Les relations s'enveniment entre des architectes voulant défendre leur oeuvre coûte que coûte et une institution qui a plus que jamais besoin de réaliser des économies et qui ne voit en certaines réalisations, pourtant plébiscitées, qu'un gaspillage de l'argent qui lui fait alors tant défaut.

Ainsi, Strebelle, premier Architecte-coordonnateur et auteur du plan de 1961 selon lequel le Sart Tilman prit forme, sera remercié par l'Université qui nommera à sa suite Jean Englebert, l'un de ses professeurs, non sans avoir demandé à Strebelle de laisser derrière lui ses mémoires. Englebert, qui ne disposera que de peu de moyens, tentera néanmoins de mener à bien sa mission dans le respect des indications laissées par Strebelle et des volontés du projet:

- La création de l'Université se fera dans le respect de la nature; loin de la dégrader, elle la protégera et tentera de rétablir la richesse végétale du domaine.
- L'Université ne se refermera pas sur elle-même. Son domaine embelli sera largement ouvert au public comme parc de délasserment.
- Elle restera en connexion étroite avec la ville qui l'a vu naître et gardera avec elle ses liens séculaires et les renforcera. Ainsi, les étudiants ne vivront pas retranchés dans un campus mais continueront à partager les activités urbaines.

Certes, pour les raisons sus-citées ainsi qu'en raison de l'évolution des enseignements et des besoins de l'Université, des modifications furent apportées au plan d'implantation de 1961, mais ces modifications, rencontrent-elles toujours les aspirations du lieu?

Il a déjà été abordé, au cours de l'histoire du site, un certain nombre d'éléments qui entrent en contradiction avec ces grandes idées. Vous les retrouverez ici rassemblés afin d'y voir plus clair et d'essayer d'établir des liens entre ces contradictions d'intentions.

« Sur base de la confrontation des différents discours portés par le domaine universitaire du Sart Tilman ainsi que sur celui-ci, quelles contradictions peut-on révéler entre les intentions portées par le projet d'origine et sa réalisation? »

Lorsque j'ai commencé à travailler sur le Sart Tilman, la première question que je me suis posé était donc de savoir comment l'Université de la fin des années 1950', par l'intermédiaire de Marcel Dubuisson, son Recteur de l'époque, pouvait prétendre que *«Si quelqu'un peut sauver le Sart Tilman, ce sera peut-être l'Université»*, alors que cette décision de transfert était justement motivée par l'intention de trouver là-bas l'espace nécessaire pour réaliser ses futures extensions qui grignoteraient inévitablement peu à peu les espaces boisés de la colline.

Nous l'avons vu, avant d'installer le moindre bâtiment au Sart Tilman, l'Université entreprit d'abord de nombreuses études du terrain; géologiques, géomorphologiques, climatiques mais également botaniques pour déterminer où pourraient s'implanter les différents bâtiments universitaires en minimisant leur impact sur le site. C'est d'ailleurs à ces études que l'on doit la disposition en «fer à cheval» du domaine, car elles ont permis de révéler des zones aux sols plus pauvres et à la végétation dégradée, avec l'avantage de correspondre également aux endroits où la pente du terrain était relativement réduite. C'est donc dans ces zones que prendraient places les différents Instituts dont les bâtiments, dans une *“nature conservée et améliorée”*, seraient *“aussi discrets que possible.”* (Dubuisson, 1959). Strebelle a ensuite réalisé un plan d'implantation en 1961 qui fit l'unanimité auprès du Conseil d'Administration. Ce plan, en plus de définir l'implantation des différents groupes facultaires, précisait également la manière dont ils pourraient s'étendre lorsque le besoin s'en ferait ressentir. Evidemment, le fait de faire venir une population d'étudiants et de membres du personnel destinée à croître sur un site distant du centre-ville et peu desservi par le transport public, pousse les autorités à se pencher sur la question de la mobilité dans et à destination du domaine. On tente, dans les études d'implantations, d'écarter les parkings le plus possible des bâtiments facultaires. On se dit alors qu'il faudra, dès le début de la mise en fonction du site, encourager les étudiants et les membres du personnel à utiliser les transports en commun ou, du moins, à user de leur véhicule personnel de manière rationnelle et responsable, en pratiquant le covoiturage par exemple. La crainte est alors de voir une multiplication inutile des voitures sur le site.

“Il ne peut être question en effet que les grandes perspectives qui visent à mettre en valeur les bâtiments, la végétation ou le paysage soient gâchées par l'écran que constituerait une mer bigarrée de voitures.”(de *Les Cahiers du Sart Tilman*, volume 3)

Les parkings, eux, devront *“répondre à des exigences esthétiques, sans imposer d'irréparables sacrifices d'espaces arborés”* (de *Les Cahiers du Sart Tilman*, volume 3), ce qui mènera à les concevoir de manière à ce qu'ils s'intègrent discrètement dans le cadre végétal ou, pour ceux de plus grande capacité, encastrés dans la pente du terrain pour s'y développer sur plusieurs niveaux et créer ainsi des «réservoirs».

Enfin, tout devra être fait afin de favoriser les déplacements à pieds et inciter à la promenade qui est perçue comme un élément fondamental de la vie du domaine. Les oeuvres d'art et les espaces qui la ponctuent seront l'occasion pour l'étudiant de *“se retremper dans une nature admirable et d'y méditer à loisir.”* (de *Les Cahiers du Sart Tilman*, volume 3)

Cet esprit semble plutôt bien respecté durant la première phase, sans doute grâce aux moyens financiers à disposition et, si le plan d'implantation de Strebelle ne sera pas toujours respecté, cela se fera néanmoins selon des relations prévues et des antécédents. Un exemple de cela sera le cas des Sciences nucléaires qui, après avoir oscillé dans les plans d'implantation successifs entre la zone des Sciences et celle des Sciences appliquées avant de se fixer dans le plan final parmi ces dernières, seront finalement assimilées à la Physique lors de la réalisation.

Tout deviendra plus compliqué lorsque l'argent viendra à manquer à la fin de cette première phase, et le départ du Recteur Dubuisson en 1971 n'a sans doute rien arrangé à cette situation. En 1977, on crée le Musée en plein air du Sart Tilman dont les oeuvres prendront place le long des chemins du domaine, mais également à proximité et sur les bâtiments facultaires. Strebelle, très impliqué dans le développement de ce Musée voulu par l'Université sera pourtant, selon ses dires, vivement critiqué par des membres de celle-ci pour qui il y a d'autres priorités en ces temps de crise économique. *« Qu'est ce qu'on a reçu comme coups de pied au cul avec ce Musée là. C'est une des raisons pour lesquelles l'université m'a demandé de quitter (...) Parce qu'ils disaient toujours : qu'est ce que c'est ces conneries, vous avez de l'argent, mais pour acheter des éviers pour nous, on a rien du tout ! »* (Strebelle, 1996).

L'Architecte-Coordonnateur sera remercié en 1984

En 1985 on inaugure une création de l'architecte Charles Vandenhove: le nouvel hôpital. Ce type d'installation allant inévitablement amener un grand nombre de personnes sur le site, on se serait attendu à y voir construit des parkings sur plusieurs niveaux tout en profitant de la pente du terrain pour s'y encastrer. Or, ce sera finalement un vaste parking sur dalle qui sera réalisé, solution pourtant bien plus gourmande en terme de place et nécessitant donc l'abattage d'une plus grande portion de forêt. De plus, tout cet espace alloué au parking empêche non seulement la création d'abord travaillés autour de l'hôpital, mais coince également celui-ci, car prenant place sur la majorité de l'espace qui était réservé à son extension future dans le plan d'extension dressé parallèlement à celui d'implantation. Pire encore, c'est l'intégration dans le paysage de l'hôpital lui-même qui sera pratiquement réduite à néant quelques années plus tard lorsqu'on construira le parking P61 au début des années 2000. En effet, l'hôpital avait été implanté légèrement en contrebas de la crête végétale, de manière à ce que celle-ci passe au dessus de celui-ci et participe ainsi à son intégration dans le site. Mais ce nouvel espace de parcage prend justement place sur cette crête végétale, urbanisant de plus une surface boisée. Enfin, on peut également ajouter que la création de ces parkings tout autour de l'hôpital, ainsi que de l'Avenue de l'Hôpital, entre en contradiction avec la volonté d'entourer le bâtiment d'une vaste zone de silence, raison pour laquelle cette avenue, présente dans la 5ème proposition d'implantation du projet n'avait pas été conservée dans la 6ème et définitive proposition

Le début de la troisième grande phase d'édification du Sart Tilman est sans doute le plus difficile de tous. Sans l'argent nécessaire, les transferts sont à l'arrêt, ce qui n'empêche pas Jean Englebert, successeur de Strebelle au poste d'Architecte-coordonateur, d'essayer d'oeuvrer en faveur du domaine. En 1989, lorsque la décision est prise de laisser le Rectorat au centre-ville, on se pose la question de ce qu'il adviendra de l'espace qui lui était prévu au Sart Tilman, au sommet de la place qui porte son nom. C'est là qu'on construira, quelques années plus tard, le Trifacultaire: un bâtiment qui sera vivement critiqué, notamment par Strebelle qui y voit un «*scandale philosophique*» (Strebelle, 1996). En effet, il était prévu à l'origine que la place du Rectorat serait un lieu animé, l'entrée du domaine universitaire où l'on trouverait une grande population d'étudiants de diverses Facultés. Mais le bâtiment construit, en plus de refermer la place vis à vis de l'extérieur, n'est au final occupé que par une population assez faible originaire des Facultés déjà présentes le long de la place, condamnant celle-ci à une activité presque inexistante (...*Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si, dans le projet de réaménagement de la zone nord réalisé en 2010, ce n'est pas elle, pourtant unique grande place du campus, qui sera considérée comme le coeur de l'animation du site d'où faire partir les nouveaux cheminements*). Construits au même moment, peut-être aurait-il été plus juste de placer les Amphithéâtres de l'Europe à cet emplacement. En effet, la place et ce bâtiment avaient tous deux des objectifs qui se rencontraient: destinés à de grandes populations d'étudiants de diverses Facultés, ils se veulent être un lieu de rencontre et de dialogue, un symbole à l'entrée du domaine universitaire.

De l'autre côté du domaine, on crée, en 1996, l'Observatoire du Monde des Plantes suite à la mission confiée à Jean Englebert de reloger les plantes du Jardin botanique, projet commencé puis abandonné lors de l'arrêt des chantiers à la fin de la seconde phase d'édification. Cependant, pour une raison qui m'est inconnue, ce bâtiment, composé de serres standardisées, prend place le long du boulevard de Colonster, à proximité de la ferme expérimentale, et donc de l'autre côté des boulevards par rapport à la Faculté de botanique. Si on suit les volontés poursuivies à l'origine par le projet du Sart Tilman de faire vivre l'homme dans la nature et de favoriser les déplacements à pieds pour limiter l'utilisation de la voiture, n'aurait-il pas été plus logique d'implanter ces serres sur le site du Jardin botanique? Car même si celui-ci n'a jamais été terminé, ses chemins, eux, ont été réalisés et offrent d'ailleurs une promenade à travers le domaine qui passe à proximité d'un certain nombre d'arbres remarquables. Rappelons que la promenade était vue à l'origine comme un élément fondamental de la vie du domaine. Outre les personnes extérieures à l'Université, les étudiants en Botanique auraient facilement pu s'y rendre à pieds depuis leur Faculté, contrairement à ce qui est possible avec l'implantation actuelle, plus lointaine, où l'absence de réels cheminements piétons rend l'utilisation de la voiture presque indispensable pour y accéder.

Retournons à présent dans la zone nord où un autre choix d'implantation peut poser question, celui de la Faculté de Mathématiques. En effet, celle-ci était à l'origine prévue dans la zone des Sciences, dans le prolongement des Instituts de Chimie et de Physique, de manière à pouvoir partager leurs infrastructures, telle que la bibliothèque des Sciences. Pourtant, elle prendra finalement place parmi les Sciences appliquées, à côté de l'Institut d'Electricité.

Concernant le cas de l'hôpital et de la construction de ses nouveaux parkings suite au rapport de la STRATEC, s'il semble «heureux» que ce projet ait été revu à la baisse pour essayer de mieux rencontrer l'objectif de préservation du site inhérent au projet du Sart Tilman depuis ses débuts, on peut néanmoins trouver inquiétant que la majorité des actions entreprises pour améliorer l'accessibilité du domaine consiste en la création de places de parking supplémentaires. Parkings dont l'implantation conseillée, dans la première version du projet, était le plus souvent celle prenant place sur des espaces boisés, malgré qu'il soit déclaré dans les objectifs de l'étude que les propositions faites, le sont de manière à «Valoriser le patrimoine écologique du site et viser une intégration paysagère des infrastructures» (STRATEC, 2014). L'un de ces parkings, d'ailleurs, a déjà été réalisé le long de l'Allée des Sports et a nécessité l'abattage de 3 hectares de surface boisée. Dans un contexte où la population fréquentant quotidiennement le site ne cesse d'augmenter et où les projets d'amélioration du transport public et de la mobilité douce sont assez marginaux et «prévus inefficaces» (...ce qui est d'autant plus dommage quand on sait qu'on espérait, à l'origine, limiter la prolifération des voitures individuelles avec un transport public performant) , ne risque-t-on pas de voir, vu les nouvelles possibilités de parking, augmenter le nombre de personnes optant pour la voiture pour se rendre sur le site ?

N'est-ce pas là, alors que l'Université prétend vouloir développer une mobilité durable «dans un souci général de prise de conscience des problèmes sociétaux» (ULiège), une solution à court terme et un retour à une vision « Tout-à-la-voiture » qui est, pourtant, sans doute l'une des principales causes de ses problèmes actuels de mobilité et, par extension, de préservation de la forêt ? Pour en revenir à ma première question et aux déclarations de Dubuisson en 1959, ne peut-on pas se questionner pour savoir si, si quelqu'un peut sauver le Sart Tilman, si c'est encore l'Université?

Je terminerai en reparlant du projet de réaménagement de la zone nord du domaine de 2010, dans l'objectif d'y favoriser la mobilité douce et la convivialité mais d'également augmenter son animation.

Outre la création du nouveau restaurant, on signalera la création d'un nouveau rond-point sur le boulevard de Colonster à proximité des Sciences appliquées, ainsi que la mise en place de lampadaires sur une partie de celui-ci. Bien que sans doute pensée pour des raisons de sécurité, l'installation de dispositifs lumineux semble préjudiciable pour le cadre forestier du site. C'est d'ailleurs pour cette même raison que l'Université avait demandé à la région Wallonne de ne pas éclairer ses routes lorsqu'elle avait dû lui céder la gestion de son réseau routier en 1993.

Seuls les 2 grands ronds-point (*Marcel Florkin* et *Simone David Constant*) et leur proximité directe avaient alors été mis en lumière (...Notons qu'en 2014, la Stratec proposait également de mettre en lumière certaines voies du domaine). Ce projet comprenait également la création d'une liaison piétonne entre les Amphithéâtres de l'Europe et les bâtiments des Sciences appliquées le long de laquelle allaient être créés plusieurs «points d'intérêts», notamment la cafétéria «Polytech» qui, malgré qu'elle soit présentée sur des sites dédiés à l'architecture, comme un bâtiment s'implantant dans le respect des arbres existants et les utilisant pour s'intégrer de manière discrète sur le site, a mené à l'abattage de tous les arbres de la parcelle pour en planter de nouveaux de façon maîtrisée.

Enfin, le nouveau bâtiment d'accueil de l'ULG. Voulu comme un objet, ce bâtiment a pour vocation de devenir un signal fort dans le paysage, raison pour laquelle il est agencé de manière à être le plus haut possible et se rendre ainsi visible depuis tous les points d'accès du rond-point le long duquel il s'implante. La nuit, ce pavillon devient une «lanterne» grâce à son système d'éclairage qui en illumine la façade dès la tombée du jour. Selon le site du bureau d'architecture dont il est la création, le bâtiment « *exprime la vision d'une architecture à la fois éminemment contemporaine et respectueuse de l'environnement.* »

On peut se questionner quant à la pertinence de créer un bâtiment à la vocation de «signal fort», quand la volonté originelle était d'avoir des bâtiments «*aussi discrets que possible*» (Dubuisson, 1959).

Enfin, le bâtiment vient se placer le long de la nouvelle liaison tel un «objet», se définissant d'ailleurs comme tel.

Ce pavillon est, selon moi, l'élément le plus symptomatique du mal qui touche le Sart Tilman depuis plusieurs années et dont résultent bon nombre des contradictions que j'ai tenté de mettre en lumière dans ce travail: un manque cruel de vision.

L'Université d'aujourd'hui, à cause des difficultés par lesquelles elle est passée, semble avoir perdu cet esprit qui faisait l'identité du lieu, utilisant dorénavant le domaine comme une simple réserve foncière sur laquelle bâtir lorsqu'elle en a besoin, sans réelle planification. Le danger étant qu'à terme, les Facultés ne trouvent plus la place nécessaire à leur extension lorsqu'elles en auront réellement besoin. Nombre des derniers bâtiments construits sur le site disent, individuellement, intégrer des principes de développement durable car l'Université est soucieuse de réduire son impact sur l'environnement. Ne serait-il pas temps pour l'Université, d'envisager cette fois un développement durable à l'échelle de l'ensemble pour limiter son impact sur le domaine?

Comme je le disais en introduction de ce Mémoire, je ne suis en rien un spécialiste de la mobilité ou de l'urbanisme, et l'histoire du Sart Tilman est bien plus complexe que ce que reflète ce travail, mais en dépit des difficultés rencontrées tout au long du projet, n'y avait-il pas moyen limiter ces contradictions pour un tout plus cohérent?

Un autre possible, un autre 2067 qui, sans être parfait, aurait le mérite d'être plus fidèle à ses idées?

« Il n'y a plus de coordinateur au niveau de l'urbanisme, et ça se ressent très fort.

Le « Trifac » à cet égard est une vraie catastrophe : non pas par son architecture, mais par son implantation par rapport à la place.

Et la place qui était la seule grande place au Sart Tilman ne fonctionnera jamais parce qu'il y a un trou entre la place et le bâtiment.

[...]

Et ça, c'est la preuve qu'il manque une politique, et que disons que ce qui a présidé à la construction de l'université: cet esprit de Dubuisson etc., on l'a complètement perdu. Pour en revenir à la question de l'évolution des bâtiments, c'est vrai que c'est curieux de voir la manière dont ça a évolué[...] on est maintenant tout à fait dans un mouvement opposé où ce n'est que l'argent à très court terme. Donc on ne fait plus appel à des architectes nécessairement pour leurs compétences etc. ; on fait appel à des extérieurs qui sont des « projets managers », on fait confiance plutôt aux entrepreneurs...

C'est pour ça que pour le « Trifac » on a perdu l'esprit de l'Université, et que c'est une catastrophe ; [...] Et il n'y a plus de cellule de coordination à proprement parler. Et on n'a plus mis des gens à la tête de ça pour y réfléchir et pour faire avancer les choses. Alors c'est grave.»

(Dethier, 1997)

7.2 Utopie

2067

Cette année, c'est un double anniversaire que fête l'Université de Liège qui célèbre non seulement ses 250 ans d'existence, mais également les 100 ans de son domaine du Sart Tilman. L'heure, donc, est à la fête. Lors de son discours, le Recteur ne manque pas de retracer le parcours de notre université ; ses âges d'or, ses réussites mais également ses périodes de crise, plus ou moins grandes où il fallut faire face ensemble et faire preuve d'ingéniosité, se réinventer pour trouver des solutions adaptées et ainsi sortir plus forts, grandi de ces expériences. La plus belle preuve de cette réussite étant d'ailleurs que, chaque année, un nombre croissant d'étudiants d'un peu partout en Europe choisissent de venir étudier à Liège, non seulement pour la qualité des enseignements de son Université, mais également pour voir et expérimenter son campus, à présent considéré comme l'un des plus réussi d'Europe. Il fait d'ailleurs de plus en plus souvent l'objet de voyages d'études pour les étudiants français en architecture et urbanisme.

Il faut dire que l'Université, étant consciente de la valeur du site dans lequel elle s'est implantée voilà déjà un siècle, a toujours œuvré pour continuer à s'y intégrer de la manière la plus discrète possible, même après la mort de ses fondateurs, conservant ainsi l'esprit de ceux-ci. Allant de paire avec son patrimoine naturel, son patrimoine architectural est lui aussi souvent mis en avant, de même que la gestion qu'en a l'ULiège. Cette dernière tentant de garder, malgré ses difficultés budgétaires, une certaine audace en terme de maîtrise d'ouvrage et sertit d'ailleurs, tout au long de son histoire, de tremplin pour un certain nombre de jeunes architectes de la région, les préférant aux "starchitectes", qui auraient sans doute fait venir plus de monde sur le site et ainsi augmenter son animation, comme ce fut le cas en ville, mais ce n'était pas le propos du lieu.

"Evidemment, nous avons conscience du site dans lequel nous prenons place et je pense pouvoir dire que le préserver et le valoriser —car telle est notre intention depuis toujours— est un combat de tous les jours. Il fallut, au cours de notre histoire déjà bien longue, revoir nos ambitions à la baisse un certain nombre de fois et plaider notre cause auprès d'organismes plus grands que nous afin de rester un tout cohérent. Cela ne fut pas toujours simple, ni même une réussite mais je crois pouvoir dire sans me tromper que notre capacité à rebondir, à garder la tête froide et le regard tourné vers l'avenir en dépit des difficultés du présent, c'est ce qui nous a sauvé, nous et ce magnifique domaine. Certes, nous n'avons pas toujours su répondre à toutes les urgences dans les délais les plus brefs et avons été vivement critiqués dans ces moments là, mais le fait est qu'aujourd'hui, tous nous nous félicitons d'avoir pris le temps nécessaire à notre réflexion."

Il est vrai que l'Université traversa de nombreuses crises durant ce dernier siècle. Les problèmes de mobilité par exemple, avec le ras-le-bol des étudiants qui se retrouvaient de plus en plus souvent contraints de recourir au parking sauvage, ce qui causait évidemment d'énormes problèmes de sécurité.

Si beaucoup réclamaient de nouveaux parkings, c'est dans le transport public qu'investit l'ULiège et, après de longues phases d'études et de réunions difficiles, la desserte du domaine par les transports en commun fut améliorée au point qu'il était aussi rapide de prendre le bus que sa voiture pour rallier l'Université depuis le centre-ville, ou cette amélioration fut le point de départ d'une complète réorganisation du réseau du transport public.

On peut également parler de la crise du logement étudiant en ville qui fit naître, vers 2030, de vives tensions entre les autorités universitaires et communales, ces dernières reprochant aux premières la surpopulation estudiantine qui vidait progressivement la ville de ses habitants, au point d'en faire souffrir le commerce en période estivale. Une solution fut trouvée de créer de nouvelles résidences étudiantes dans le centre-ville, ainsi que la création de nouveaux homes au Sart Tilman, élevant à 1000 le nombre d'étudiants résidant sur le site, nombre que l'Université n'entend pas augmenter davantage avant un moment. Ces nouveaux homes furent également l'occasion de créer un réel cheminement partant de la place du Rectorat et rejoignant le village du Sart Tilman, en passant par les homes où des lieux d'activités complémentaires à ceux du village permettent d'animer un peu plus le domaine et améliorant encore son ouverture à l'extérieur.

Enfin, afin de garder une certaine cohérence au niveau de ses bâtiments lorsque ceux-ci nécessitent un agrandissement pour faire face à l'évolution des enseignements et à l'accroissement de la population étudiante, chaque architecte oeuvrant sur le site doit également prévoir, lors de la conception, comment le bâtiment pourra s'étendre. C'est par exemple le cas du B52 qui, de cette façon, put facilement être agrandi deux fois depuis sa création.

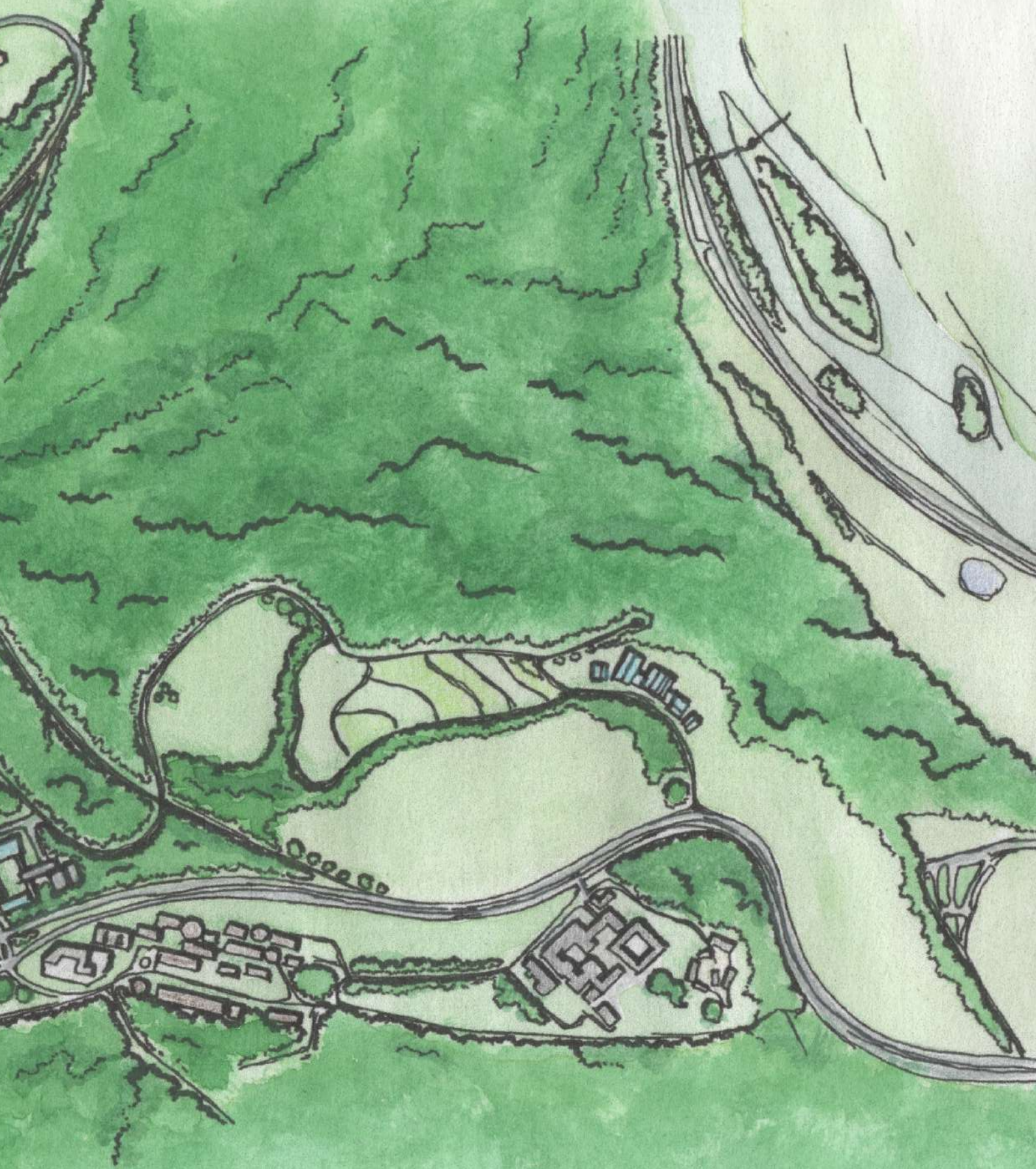
“Aujourd'hui, longtemps après la mort de ses concepteurs, le Sart Tilman tente de rester fidèle à lui-même, lieu de culture discret dans une nature paisible, dans une relation où chacun apporte à l'autre de quoi le magnifier.”

Je vous remercie de votre attention.”









7.3 ANNEXES

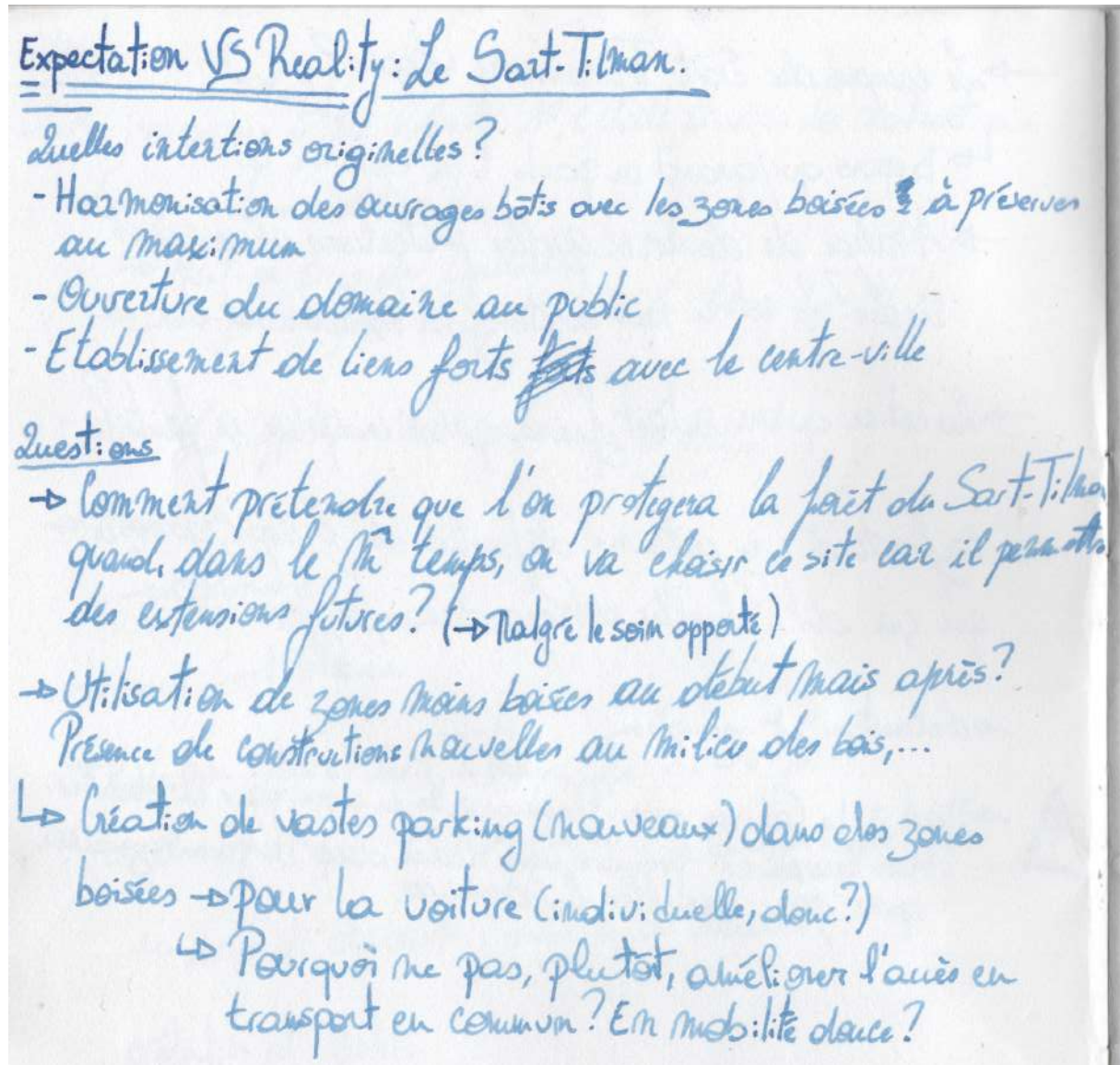


FIGURE 78: Notes personnelles.

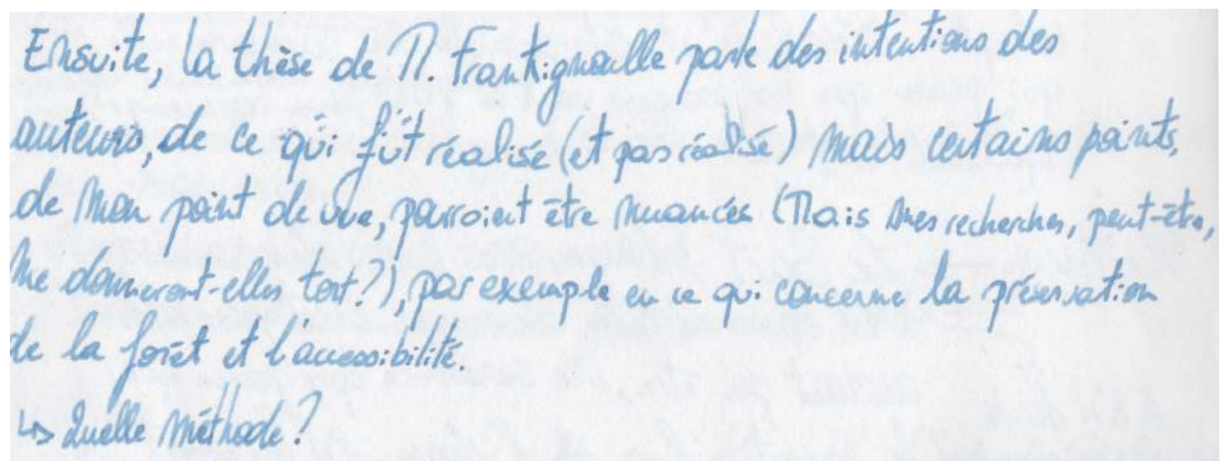


FIGURE 78: Notes personnelles.

TFE comme livre de "mes réflexions", contradiction entre les ≠ discours
des ≠ acteurs? → Pas juste écrire en disant ce qui a déjà été dit!*

↳ Travail de Françoise et Le Corbusier, les voir ensemble pour
en discuter est impératif!!!

* "Un tel a dit ça, ce à quoi un autre a répondu ceci."

FIGURE 79: Notes personnelles.

→ site choisi pour permettre l'intension cependant, quand, environ
10 ans après leur prise de fonction, certains bâtiments se révèlent inadaptés
à agrandir du fait de la complexité de leur plan et en parfaite
adéquation avec le contexte. → trisoultaire. → extensible

FIGURE 80: Notes personnelles.

- perte, au fil du temps, d'une vision d'ensemble, d'une figure de proue pour le projet, ce qui conduit à des non-sens, des interventions

→ Quelles incohérences?

- L'accessibilité: - les transports en communs, les projets (passés et futurs)
- les parkings, la mauvaise gestion (voir le projet pour l'hôpital par exemple, le rapport d'Urbogosa sur ceux de la Citadelle (quels liens?)
↳ Les voies de communication en général.

- Les implantations: - Les implantations des bâtiments étaient prévues par rassemblement des facultés devant se partager des connaissances Mais certaines, malgré que l'emplacement était prévu, furent mises ailleurs (Math. par exemple), ce qui ne serait pas amélioré par un potentiel transfert de certaines fac
↳ "Ouvrir les horizons"
D'autres furent amputées de services dédiés (jardin botanique), non réalisés/abandonnés. ↳ Tranche des plantes. Mais + loin, de l'autre côté de la route, p

→ l'Utopie est fixée figée, le projet du Sent Tilman a évolué au fil du temps, que reste-t-il des idées d'origine?

FIGURE 81: Notes personnelles.

Pre en 2000 près de l'hôpital avec le P61 qui ruine l'intégrité
 (et les parkings en général qui détruisent les arbres.
 2010, on éclaircit une partie des boulevards de l'ouest
 dans la zone Nord, 2014, on propose d'éclaircir route
 et chemins piétons dans la zone sud, dans Stratec
 ↳ Stratec qui, d'ailleurs propose plein de parkings dans
 des zones non bâties. ↳ Stratec encore intermodalité
 ↳ Amélioration du transport prévue avec l'intermodalité
 avec le tram etc. dans la reponse du réseau de TEL
 ↳ Stratec propose plein de parking et favorise les solutions
 avec urbanisation d'espaces boisés, quand dans ses intentions
 elle parle de valoriser le patrimoine écologique du site et
 viser une intégration paysagère des infrastructures.
 (P61 etc)
 + parking Blanc gravier de Elay (avec des arches mais non...)
 qui est énorme ↳ Agoin par les nouveaux
 ↳ reprendre la note déjà écrite ↳ prend place là où avait pu s'étendre l'étoc phy
 ↳ parkings, en plus de prendre une place considérable
 et de ruiner l'intégration, les arbres et la forêt, grand place
 sur l'espace laissé à l'hôpital par ses extensions
 En terme d'implantation des bâtiments, tout semble de
 dans les premières phases, le plan n'est pas toujours respecté
 (physique Nuke) mais ces changements se font selon des relations
 prévues et des antécédents (agoin)
 Seconde phase, on reproche à Strabell la mauvaise
 gestion de l'argent du PUSIA. l'est période de chute
 mais Anaxte

FIGURE 82: Notes personnelles.

1989: Pas de Rectorat, comment alors faire vivre la place?
 Trifac "scandale philosophique" (Sirebelle et d'autres)
 Il ferme la place, ^{Le parking si implantation, mais y en a} aucun passage quand celle-ci
 devrait être entrée et vivante. Avec Multifac meetings.
 Construits ± au même temps, pourquoi ne pas y ouvrir les les
 Amphis de Ev qui justement se veulent contre-fac?
 Les Maths changent complètement de côté, pourquoi?
 Change de zone alors que ses relations avec la phys. qu'on
 plus étendues et prouvées avec partage possible de
 bibliothèque etc.
 Idem pour le Nord des ~~sciences~~ plantes, I KNOW EVERYTHING
 happens for a Reason, but WTF??? → Recherche déjà exist +
 il fallait favoriser les déplacements préctons.

FIGURE 83: Notes personnelles.

Mettre au jour, expliciter les discours, notamment à preuves
 matérielles (photos, implantations, Post-

FIGURE 84: Notes personnelles.

7.4 RESSOURCES

—Articles—

BRECHET Marc, «*CHU de Liège : de 2 045 à 3 660 places de parking d'ici 2023 !*», 30 novembre 2019, Consulté sur <https://www.lalibre.be/regions/liege/chu-de-liege-de-2-045-a-3-660-places-de-parking-d-ici-2023-5de-17f099978e272f943f070>

CHARLIER Sébastien, MOOR Thomas, «*L'aube du Sart Tilman, émergence d'une nouvelle génération d'architectes*», *Dérivations*, mars 2016, Consulté sur https://derivations.be/archives/numero-2/nouvelle_generation.html

C.H.U. de Liège, «*Le patient: Le magazine de votre hôpital universitaire*», Mensuel n°39, décembre 2019, Consulté sur https://www.chuliege.be/upload/docs/application/pdf/2019-12/le_patient_decembre_2019_nouveau_parking_chu_2019-12-11_14-24-35_338.pdf, le 15 avril 2020

DEGARD Marie-Sophie, «*Charles Vandenhove, architecte du C.H.U., à l'honneur!*», 2016, Consulté sur http://culture.uliege.be/jcms/c_2512353/fr/charles-vandenhove-architecte-du-chu-a-l-honneur, le 18 avril 2020

DE SMET Fabienne, DURAND Pascal, WINKIN Yves, «*De l'utopie au non-lieu, Genèse d'un campus: Le «Domaine universitaire» du Sart Tilman*», Université de Liège, 1995

DURAND Pascal, «*L'optimisme vigilant de Jean Englebert*», Université de Liège, 1995

ELOY, «*5 nouveaux parkings au Sart Tilman*», 29 novembre 2019, Consulté sur <https://www.elay.be/groupe-eloy/actualites/5-nouveaux-parkings-au-chu/>, le 13 avril 2020

ENGLEBERT Jean, «*Mieux desservir le domaine du Sart Tilman*», dans *Les Cahiers de l'Urbanisme* n°54-55, p. 126, 2005

ENGLEBERT Jean, «*Retour sur une mission d'architecte-coordonateur*», *Dérivations*, 2 mars 2016, Consulté sur <https://derivations.be/archives/numero-2/englebert.html>

EVENS Christian, «*Le domaine du Sart Tilman, l'indispensable remise en question*», *Les cahiers de l'Urbanisme* N°73, 2009

FRANKIGNOULLE Pierre, «*Ville et Université, L'expérience Liégeoise*», *Dérivations*, 2016

FRANKIGNOULLE Pierre, «*Le contexte d'édification du Sart Tilman*», *Les cahiers de l'Urbanisme* N°54-54, 2005

FRANKIGNOULLE Pierre, «*Le Sart Tilman et les Universités à l'heure de la «métapolisation»*», *Dérivations*, 2016

FRANKIGNOULLE Pierre, « *Dix références incontournables pour comprendre l'histoire urbaine des Universités -En particulier celle de l'ULG* », Dérivations, 2016

GOIMARD Jacques, « *Bienvenue à Gattaca (A. Niccol)* », Encyclopædia Universalis France, 2018

GRETRY Michel, « *Une septième tour, à l'hôpital du Sart Tilman* », 19 mars 2018, Consulté sur https://www.rtbf.be/info/regions/liege/detail_une-septieme-tour-a-l-hopital-du-sart-tilman?id=9871010

HILDESHEIM Marc, « *Une nouvelle ligne de bus pour desservir le parc scientifique du Sart Tilman* », 29 janvier 2019, Consulté sur https://www.rtbf.be/info/regions/liege/detail_une-nouvelle-ligne-de-bus-pour-desservir-le-parc-scientifique-du-sart-tilman?id=10131202

JEUNIAUX Charles, « *La zone de «réserve naturelle» et la conservation de la nature au Sart Tilman* », Université de Liège, 1986

MICHA Edith, HOUSEN Jean, « *Carnets du Patrimoine - Le Sart Tilman* », Consulté sur https://www.ulg.ac.be/cms/c_186022/carnets-du-patrimoine-le-sart-tilman?portal=j_55&printView=true, le 6 janvier 2020

MINON Caroline, SCHREUER François, « *Une ville nouvelle au Sart Tilman?* », Dérivations, mars 2016, Consulté sur https://derivations.be/archives/numero-2/une_ville_nouvelle_au_sart_tilman.html

REVERSEZ Sylvie, « *L'atelier d'architecture Daniel Delgoffe apporte au campus du Sart-Tilman convivialité et ouverture sur l'avenir* », 13 janvier 2016, Consulté sur <https://architectura.be/fr/actualite/13009/latelier-d-architecture-daniel-delgoffe-apporte-au-campus-du-sart-tilman-convivialite-et-ouverture-sur-lavenir>, le 16 avril 2020

STRATEC, « *Zone sud du Sart Tilman: Etude de mobilité et stationnement* », 2014, Consulté sur https://www.campus.uliege.be/upload/docs/application/pdf/2017-11/etude_mobilite_zone_sud_rapport.pdf

TodayInLiege, « *Parking du Blanc-Gravier: l'université met en avant une gestion réaliste et responsable de la mobilité* », 31 octobre 2018, Consulté sur <https://www.todayinliege.be/parking-du-blanc-gravier-luniversite-met-en-avant-une-gestion-realiste-et-responsable-de-la-mobilite/>

TodayInLiege, « *Décès de l'architecte Charles Vandenhove* », 24 janvier 2019, Consulté sur <https://www.todayinliege.be/deces-de-larchitecte-charles-vandenhove/>, le 10 avril 2020

Université de Liège, « *L'ULG construit son nouveau restaurant universitaire au Sart Tilman* », 6 mars 2009, Consulté sur https://www.uliege.be/cms/c_217090/fr/l-ulg-construit-son-nouveau-restaurant-universitaire-au-sart-tilman

Université de Liège, «*Améliorer le stationnement autour de l'hôpital*»,
17 septembre 2015,
Consulté sur https://www.uliege.be/cms/c_6429345/fr/ameliorer-le-stationnement-autour-de-l-hopital

Université de Liège - Architecture, «*Sart Tilman : nos enseignants auteurs de projet !*», 21 octobre 2019,
Consulté sur http://www.archi.uliege.be/cms/c_4105632/fr/sart-tilman-nos-enseignants-auteurs-de-projet

—Ouvrages—

CHOAY Françoise, «*L'urbanisme, utopies et réalités: Une anthologie*»,
Editions Points, 1965

GODIN Christian, Mühlerthaler Laure, «*Edifier: L'architecture et le lieu*»,
Editions Verdier, 2005

PAQUOT Thierry, «*Utopies et Utopistes*», Editions La Découverte, 2007

RAXHON Philippe, GRANATA Veronica, «*Mémoire et Prospective, Université de Liège (1817- 2017)*», Presses Universitaires de Liège, 2017

ZIMMER Alexis, «*Brouillards toxiques*», Editions Zones Sensibles, 2016

—Mémoires et Thèses—

ENGLEBERT Antoine, «*L'utopie urbaine, visions de la ville d'hier et de demain*», Université de Liège, 2013

FRANKIGNOULLE Pierre, «*L'Université de LIÈGE dans sa ville (1817-1989) Une étude d'histoire urbain*», 2005

ZIMMER Alexis, «*Brouillards mortels; Une histoire de la production de météores industriels, 19e/20e siècles. Le cas de la vallée de la Meuse.*», 2013

—Discours—

ENGLEBERT Jean, «*Quelques visions pour un avenir liégeois radieux*»,
Commission Historique et Culturelle des quartiers de Cointe, 2019

DUBUISSON Marcel, «*Faut-il créer en Belgique de nouvelles institutions universitaires?*», Université de Liège, 1962

SIBERTIN-BLANC Guillaume, «*Pratique de la ville et inconscient urbain, déplacement de l'utopie dans le discours critique de l'urbanisme*», tiré d'une communication prononcée lors des Ateliers francoroumains sur la condition urbaine : « Habiter en passant : La ville au défi de l'habitation et de la migration », 2008.

— Sites Internets —

Uliège, Accès et mobilité, Consulté sur https://www.campus.uliege.be/cms/c_9038331/fr/acces-et-mobilite

Infotec.be, Consulté sur <https://www.infotec.be/>

CHC.be, Consulté sur <http://www.chc.be/>

letram.be, Consulté sur <https://letram.be/>

Liege.be, Consulté sur <https://www.liege.be/>

UGo.be, Consulté sur <https://ugo.be/>

Atelier d'Architecture Daniel Delgoffe, Consulté sur <http://www.delgoffe-architecture.be/>

Atelier Chora, Consulté sur <http://www.atelier-chora.be/>

— Entretiens —

N'ayant pas eu l'occasion de réaliser moi-même des entretiens, les extraits présents dans ce travail sont tirés de la Thèse de M. Pierre Frankignoulle, *L'Université de LIÈGE dans sa ville (1817-1989) Une étude d'histoire urbain*», 2005

Entretien avec Daniel DETHIER, Liège, 22 janvier 1997.

Entretien avec Jean ENGLEBERT, Liège, 19 février 1997.

Entretien avec Claude STREBELLE, Tilff, 13 juin 1996.

Entretien avec Claude STREBELLE, Tilff, 4 février 1997

7.5 TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURE 1: Extrait de A Plus, n° 67, novembre décembre 1980, page 10

FIGURE 2: Extrait de «*Les Cahiers du Sart Tilman*», vol. 3

FIGURE 3: Extrait de «*Les Cahiers du Sart Tilman*», vol. 3

FIGURE 4: Extrait de «*Les Cahiers du Sart Tilman*», vol. 3

FIGURE 5: Extrait de «*Les Cahiers du Sart Tilman*», vol. 3

FIGURE 6: Photographie par ORBAN Arnaud

FIGURE 7: Extrait de «*Les Cahiers du Sart Tilman*», vol. 3

FIGURE 8: Extrait de «*Les Cahiers du Sart Tilman*», vol. 3

FIGURE 9: Extrait de «*citos.uliege.be*, Consulté sur http://www.citos.uliege.be/L48_fiche.pdf

FIGURE 10: Extrait de «*Bulletin du Grand Liège*», n° 68, mai 1968, page 28. 1968

Figure 11 : Extrait de « *Safege.org* », Consulté sur <http://www.safege.org/>

Figure 12 : Extrait de https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Dortmund,_der_H-Bahn_halte_Technologiezentrum_foto3_2015-09-12_15.31.jpg

Figure 13 : Extrait de Walonmap, Consulté sur <https://geoportail.wallonie.be/walonmap>

Figure 14 : Extrait de Walonmap, Consulté sur <https://geoportail.wallonie.be/walonmap>

Figure 15 : Extrait de A Plus, n° 67, novembre décembre 1980, page 10

Figure 16 : Extrait de «*Quelques visions pour un avenir liégeois radieux*», ENGLEBERT Jean, compte rendu d'un exposé le 9 janvier 2019 à Cointe.

Figure 17 : Extrait de Walonmap, Consulté sur <https://geoportail.wallonie.be/walonmap>

Figure 18 : Extrait de Walonmap, Consulté sur <https://geoportail.wallonie.be/walonmap>

Figure 19 : Extrait de «*Parkings: Les voitures passent au vert.*», dans *Le quinzième jour*, N°120, Janvier 2003

FIGURE 20 : Extrait de UGo.be, Consulté sur <https://ugo.be/>

FIGURE 21: Extrait de Uliège, A vélo, Consulté sur https://www.campus.uliege.be/cms/c_9110947/fr/velo

FIGURE 22: Extrait de Campus.uliege.be, Consulté sur https://www.campus.uliege.be/cms/c_9110947/fr/a-velo

FIGURE 23: Extrait de «*L'ULG construit son nouveau restaurant universitaire au Sart Tilman*», Consulté sur https://www.uliege.be/cms/c_217090/fr/l-ulg-construit-son-nouveau-restaurant-universitaire-au-sart-tilman

FIGURE 24: Extrait de Walonmap, Consulté sur <https://geoportail.wallonie.be/walonmap>

FIGURE 25: Extrait de Walonmap, Consulté sur <https://geoportail.wallonie.be/walonmap>

FIGURE 26: Extrait de Liege.be, consulté sur <https://www.liege.be/fr/vie-communale/services-communaux/mobilite/actualites/un-telepherique-a-liege>

FIGURE 27: Extrait de letram.be, Consulté sur <https://letram.be/>

FIGURE 28: Extrait de letram.be, Consulté sur <https://letram.be/>

FIGURE 29: Extrait de «Walonmap, Consulté sur <https://geoportail.wallonie.be/walonmap>

FIGURE 30: Extrait de Walonmap, Consulté sur <https://geoportail.wallonie.be/walonmap>

Figure 31 : STRATEC, «*Zone sud du Sart Tilman: Etude de mobilité et stationnement*», 2014, Consulté sur https://www.campus.uliege.be/upload/docs/application/pdf/2017-11/etude_mobilite_zone_sud_rapport.pdf

Figure 32 : STRATEC, «*Zone sud du Sart Tilman: Etude de mobilité et stationnement*», 2014, Consulté sur https://www.campus.uliege.be/upload/docs/application/pdf/2017-11/etude_mobilite_zone_sud_rapport.pdf

Figure 33 : STRATEC, «*Zone sud du Sart Tilman: Etude de mobilité et stationnement*», 2014, Consulté sur https://www.campus.uliege.be/upload/docs/application/pdf/2017-11/etude_mobilite_zone_sud_rapport.pdf

Figure 34 : STRATEC, «*Zone sud du Sart Tilman: Etude de mobilité et stationnement*», 2014, Consulté sur https://www.campus.uliege.be/upload/docs/application/pdf/2017-11/etude_mobilite_zone_sud_rapport.pdf

Figure 35 : STRATEC, «*Zone sud du Sart Tilman: Etude de mobilité et stationnement*», 2014, Consulté sur https://www.campus.uliege.be/upload/docs/application/pdf/2017-11/etude_mobilite_zone_sud_rapport.pdf

Figure 36 : Extrait de STRATEC, «*Zone sud du Sart Tilman: Etude de mobilité et stationnement*», 2014, Consulté sur https://www.campus.uliege.be/upload/docs/application/pdf/2017-11/etude_mobilite_zone_sud_rapport.pdf

FIGURE 37: Extrait de STRATEC, «*Zone sud du Sart Tilman: Etude de mobilité et stationnement*», 2014, Consulté sur https://www.campus.uliege.be/upload/docs/application/pdf/2017-11/etude_mobilite_zone_sud_rapport.pdf

FIGURE 38: Extrait de STRATEC, «*Zone sud du Sart Tilman: Etude de mobilité et stationnement*», 2014, Consulté sur https://www.campus.uliege.be/upload/docs/application/pdf/2017-11/etude_mobilite_zone_sud_rapport.pdf

FIGURE 39: Extrait de Walonmap, Consulté sur <https://geoportail.wallonie.be/walonmap>

FIGURE 40: Extrait de Walonmap, Consulté sur <https://geoportail.wallonie.be/walonmap>

FIGURE 41: Extrait de Walonmap, Consulté sur <https://geoportail.wallonie.be/walonmap>

FIGURE 42: Extrait de todayinliege (30 octobre 2018), «*Encore 3 hectares d'arbres abattus au Sart-Tilman, pour construire du parking*», Consulté sur <https://www.todayinliege.be/encore-3-hectares-darbres-abattus-au-sart-tilman-pour-construire-du-parking/>

FIGURE 43: Extrait de Uliège, «*Améliorer le stationnement autour de l'hôpital*», Consulté sur https://www.uliege.be/cms/c_6429345/fr/ameliorer-le-stationnement-autour-de-l-hopital

FIGURE 44: Extrait de «*Le patient: Le magazine de votre hôpital universitaire*», C.H.U. de Liège, Mensuel n°39, décembre 2019, Consulté sur https://www.chuliege.be/upload/docs/application/pdf/2019-12/le_patient_decembre_2019_nouveau_parking_chu_2019-12-11_14-24-35_338.pdf, le 15 avril 2020

FIGURE 45: Extrait de «*Sart Tilman: 3 ans de travaux!*», Consulté sur https://www.chuliege.be/jcms/c2_20008310/fr/sart-tilman-3-ans-de-travaux

FIGURE 46 Extrait de «*5 nouveaux parkings au CHU*», Consulté sur <https://www.elyo.be/groupe-elyo/actualites/5-nouveaux-parkings-au-chu/>

FIGURE 47: Extrait de «*Les Cahiers du Sart Tilman*», vol. 3

FIGURE 48: Extrait de «*Les Cahiers du Sart Tilman*», vol. 3

FIGURE 49: Extrait de «*Les Cahiers du Sart Tilman*», vol. 3

FIGURE 50: Extrait de «*Les Cahiers du Sart Tilman*», vol. 3

FIGURE 51: Extrait de «*Les Cahiers du Sart Tilman*», vol. 3

FIGURE 52: Extrait de «*Les Cahiers du Sart Tilman*», vol. 3

FIGURE 53: Extrait de «*Les Cahiers du Sart Tilman*», vol. 3

FIGURE 54: Extrait de «*Les Cahiers du Sart Tilman*», vol. 3

FIGURE 55: Extrait de «*Les Cahiers du Sart Tilman*», vol. 3

FIGURE 56: Extrait de «*Les Cahiers du Sart Tilman*», vol. 3

FIGURE 57: Extrait de DUBUISSON Marcel, «*Mémoires*»,
Vaillant-Carmanne, 1977

FIGURE 58: Extrait de calendrier anniversaire (1949-1999) de la Fédération de l'Industrie cimentière belge asbl, Avril. Bibliothèque information technique Université de Liège.

FIGURE 59: Extrait de charlesvandenbove.be, Consulté sur [http://www.charlesvandenbove.be/projet.asp?p=37#prettyPhoto\[pp_gal\]/2/](http://www.charlesvandenbove.be/projet.asp?p=37#prettyPhoto[pp_gal]/2/)

FIGURE 60: «*Les Yeux*», Photographie par Jean-Etienne Minh-Duy Poirrier, Consulté sur https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier: Eyes_Strebelle.jpg

FIGURE 61: Photographie par Globalview.be, Consulté sur https://www.ulg.ac.be/cms/c_186022/carnets-du-patrimoine-le-sart-tilman?portal=j_55&printView=true

FIGURE 62: Consulté sur <https://www.greisch.com/nl/projet/sportcentravansarttilmanenblancgravier/>

FIGURE 63: Consulté sur <http://www2.fmv.ulg.ac.be/>

FIGURE 64: Extrait de charlesvandenbove.be, Consulté sur [http://www.charlesvandenbove.be/projet.asp?p=11#prettyPhoto\[pp_gal\]/0/](http://www.charlesvandenbove.be/projet.asp?p=11#prettyPhoto[pp_gal]/0/)

FIGURE 65: Photographie par Globalview, Consulté sur https://www.campus.uliege.be/cms/c_1841204/fr/b33-trifacultaire

FIGURE 66: Extrait de Dethier.be, Consulté sur <http://www.dethier.be/fr/projets/amphith%C3%A9%C3%A2tres-de-leurope-pour-luniversit%C3%A9-de-li%C3%A8ge>

FIGURE 67: Extrait de Walonmap, Consulté sur <https://geoportail.wallonie.be/walonmap>

FIGURE 68: Extrait de Walonmap, Consulté sur <https://geoportail.wallonie.be/walonmap>

FIGURE 69: Extrait de Walonmap, Consulté sur <https://geoportail.wallonie.be/walonmap>

FIGURE 70: Extrait de Walonmap, Consulté sur <https://geoportail.wallonie.be/walonmap>

FIGURE 71: Extrait de Atelier-Chora.be , Consulté sur <https://www.atelier-chora.be/Chora/2018/11/15/ulgsarttilman/>

FIGURE 72: Photographie par Alain Janssens, Consulté sur <http://www.delgoffe-architecture.be/ULg-Salles-de-travaux-pratiques.html>

FIGURE 77: Notes personnelles prises tout au long de la recherche.

FIGURE 78: Notes personnelles prises tout au long de la recherche.

FIGURE 79: Notes personnelles prises tout au long de la recherche.

FIGURE 80: Notes personnelles prises tout au long de la recherche.

FIGURE 81: Notes personnelles prises tout au long de la recherche.

FIGURE 82: Notes personnelles prises tout au long de la recherche.

FIGURE 83: Notes personnelles prises tout au long de la recherche.

FIGURE 84: Notes personnelles prises tout au long de la recherche.

