

ZIP-QI Nord/Saint-Léonard Revitalisation urbaine Vivegnis



**Passerelle cyclo-piétonne reliant la place Vivegnis
aux Coteaux de la Citadelle**

ancrage, mémoire, implication

projet : avril 2014

Association Momentanée CORNET - RICHARD
Place Coronmeuse 14
4040 Herstal
en collaboration avec
NEY & Partners
Bureau d'études pour la stabilité

Objet du présent document
Présentation des intentions de l'auteur de projet, enjeux et intérêts

Objectifs poursuivis

IMPLICATION DES HABITANTS

Information – Communication large sur le projet en cours de chantier

Possibilité offerte à des groupes structurés d'accéder au chantier, le visiter, obtenir des informations

Evènement festif ponctuel

Evènement festif autour du placement de la passerelle de franchissement

LAISSER UNE TRACE

Identité et mémoire du lieu

La réalisation du mur en fond de place devrait être le support d'une large implication sur le lieu, l'appartenance, l'histoire, la mémoire, le devenir, le partage

Partenariat

Maître de l'ouvrage

Ville de Liège

Représentée par

L'Echevinat des Travaux

Le Service de l'Aménagement des Espaces publics

Auteur du projet – Initiateur responsable

Association momentanée

Maximilien Cornet

Atelier d'architecture Alain Richard

Interface – Acteur opérationnel

ULg – Faculté d'architecture

Master – STUDIO 1/1

atelier d'expérimentation « béton »

Habitants – Utilisateurs – Acteurs culturels

Comité de Quartier St-léonard

Coordination Générale Saint-Léonard - CGSL

Groupe scolaire communal Vieille-Montagne

Morinval - Bonne Nouvelle

Institut d'Histoire ouvrière, économique et sociale - IHOES

Historique de la place Vivegnis et du pré du Bâneux

Le site d'implantation de la passerelle est encore aujourd'hui marqué par la présence de l'ancien **charbonnage du Bâneux**. Ce charbonnage est, avec celui de la Plomterie, une des mines les plus anciennes de Liège. La Plomterie est en effet déjà mentionnée en 1585. Le charbonnage de Bâneux quant à lui, a été fermé en 1942.

L'autre élément déterminant reste l'ancienne **gare de Vivegnis**. Aujourd'hui démolie, elle sera exploitée jusqu'au 29 janvier 1972. Les seuls témoins de son existence passée sont les escaliers d'accès au passage souterrain menant au quai central.

A son heure de gloire, la gare desservait le charbonnage du Bâneux, le raccordement de la ville de Liège (Immondices) ainsi que la célèbre société de construction de locomotives à vapeur «Saint Léonard». Le faisceau de garage de Vivegnis fut abandonné et réimplanté à Liers, en site neuf, où la SNCB disposait d'un espace suffisant pour y implanter un poste d'entretien du matériel voyageur «moderne».

Mais le rôle qu'elle a joué dans l'histoire des migrations économiques en fait un lieu à part. En juin 1946 l'Italie s'engage à fournir 50 000 travailleurs italiens à la Belgique. En échange la Belgique fournira annuellement 2 à 3 millions de tonnes de charbon à l'Italie. Vendus pour quelques sacs de charbon, ces hommes et leurs familles débarquèrent en ce lieu à partir de 1946.

Des hommes contre du charbon

« A partir de Namur, les trains les emmènent vers les charbonnages. Leur ignorance de la langue française ne leur permet pas toujours de comprendre où ils doivent s'arrêter et Noemi De Tomi, témoin des premières arrivées, assure qu'ils sont parfois l'objet d'injures et brutalités pour les faire descendre du wagon lorsqu'ils ne comprennent pas immédiatement qui ils doivent suivre. Les trains ne les débarquent pas sur les quais, réservés aux voyageurs, mais dans les zones prévues pour le déchargement des marchandises (à Vivegnis pour la région de Liège), où ils sont rangés par numéro de puits. »¹

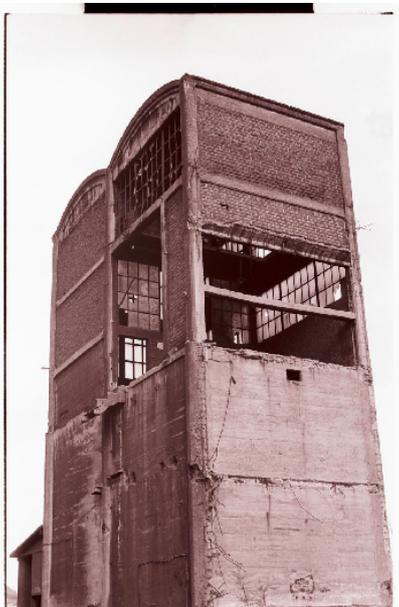
«Les patrons des charbonnages nous attendaient. Il n'y avait pas d'interprète, tout le monde criait les noms des charbonnages: 'Bacnure, Wérister, Herstal, Espérance...' J'ai levé la main en entendant le mot 'espérance'²

Alice Bernard
14-06-2006

«Espérance, cela voulait dire 'espoir' en Italien. C'est vers ce charbonnage-là que je suis parti», raconte un ancien mineur italien. Après la guerre, la Belgique a besoin de pouvoir extraire beaucoup de charbon, principale source d'énergie à l'époque. Le 23 juin 1946, elle signe avec l'Italie l'accord «minatori-carbone»: des hommes contre du charbon. Cet accord marque le début d'une immigration massive. Cinquante mille travailleurs italiens seront «importés» en Belgique, en échange de sacs de charbon, dont le tonnage varie en fonction des résultats de la production.

¹ A. MORELLI - L'APPEL A LA MAIN D'OEUVRE ITALIENNE POUR LES CHARBONNAGES ET SA PRISE EN CHARGE A SON ARRIVEE EN BELGIQUE DANS L'IMMEDIAT APRES-GUERRE *BTNG-RBHC, XIX, 1988,1-2, pp. 83-130*

² Témoignage recueilli par Giovanni Lentini et cité dans Siamo tutti neri!, (Nous sommes tous noirs) un dossier réalisé par l'Institut d'Histoire ouvrière, économique et sociale, de Seraing www.ihoes.be



Historique du projet de la passerelle

1997

Depuis les premières enquêtes menées en 1997 auprès des habitants lors de l'élaboration du « *schéma directeur de la ZIP/QI Nord - Saint-Léonard* » par le bureau AURAL, la connexion vers les coteaux est une demande prioritaire de tous ceux qui vivent douloureusement l'absence d'espaces verts dans le quartier.

2003

En 2003, l'étude menée par le bureau PLURIS, intitulée « *Projet de réhabilitation du site dit « Vivegnis » dans la ZIP/QI Quartier Nord / Saint-Léonard* » a donné suite à cette demande.

« Selon le plan topographique levé par le MET, la différence de niveau entre la partie ouest de la place Vivegnis (niveau +/- 64,00 m) et le sommet du soutènement (niveau +/- 73,00 m). En appliquant la pente requise de 5 %, ceci conduit donc à un développement de la pente de cette passerelle sur 180 m, sans compter les paliers intermédiaires de repos ... »

Le comité d'accompagnement a alors proposé l'organisation d'un concours d'architecture incluant la création d'une passerelle franchissant les rails de chemin de fer. Organisé fin 2003, le concours d'idée demandait une réflexion sur les espaces publics du site de Vivegnis. Associée à celle-ci, une proposition de passerelle, accessible aux piétons, aux personnes à mobilité réduite et aux deux roues, reliant la place Vivegnis avec le coteau était demandée aux équipes participantes. Toute solution mécanique était exclue, et le budget restait à trouver.

2004

Le projet retenu par le jury du concours consistait en une structure prismatique en bois contenant des rampes obliques et les paliers issus de la norme sur l'accessibilité aux espaces publics.

Au départ du sol de la place, des surfaces s'élèvent et se glissent sous la structure pour créer un plateau départ (ou arrivée) du parcours de la rampe. A l'autre extrémité (au sommet) une aire de dégagement constitue un point de vue privilégié sur la place et le quartier. Elle constitue l'un des appuis de la passerelle horizontale qui s'élance par dessus les rails pour atteindre le premier plateau herbeux des Coteaux, au dessus du mur de soutènement. Des escaliers constituent des by-pass qui permettent une variété de parcours en fonction des humeurs.

« Le jury () trouve le positionnement de la passerelle très judicieux car elle est dans l'intersection de différentes vues transversales et elle ferme l'espace public. Elle rappelle également le volume de l'ancienne gare. L'importance de la volumétrie générale doit cependant être validée par un complément d'étude (impact sur l'aspect paysager du lieu, apport artistique). Le projet offre dans son ensemble de grandes possibilités d'adaptation pour répondre au mieux aux besoins du site. »

2006

Le projet à dès lors fait l'objet d'une recherche de financement qui s'est concrétisé par l'obtention de fond Régionaux en revitalisation urbaine, en lien avec le projet de logements groupés du collectif des « Zurbains ».

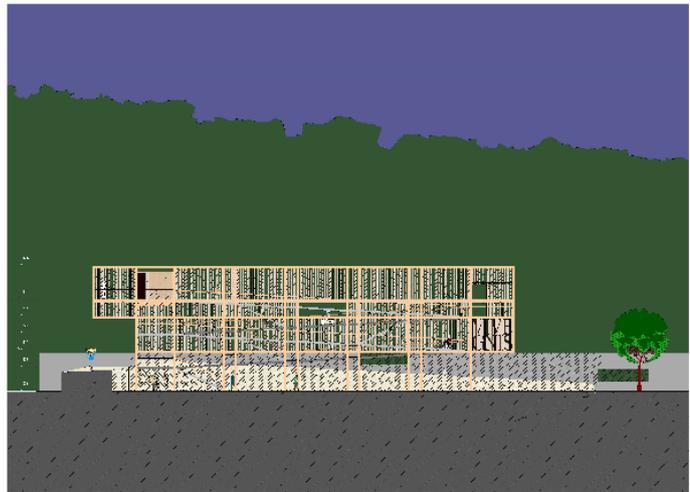
2010

Suite à l'obtention d'un premier permis d'urbanisme et une étude technique complète menant à une estimation du coût des travaux jugés trop élevée, les autorités de la Ville ont souhaité relancer le projet en modifiant sensiblement certains paramètres de la question. Notamment en postposant la connexion au passage sous voie et en modifiant la stratégie d'accès des PMR au plateau du Bâneux.

2013

Cette modification des données a permis de réduire la dimension du projet et de remettre l'estimation des travaux dans l'enveloppe financière fixée pas le maître d'ouvrage. Un nouveau permis d'urbanisme sera prochainement déposé et le chantier se profile pour la fin de l'année 2014.

Dès lors, Il nous semble indispensable, au moment de concrétiser ce projet, de convoquer la mémoire du lieu et celles des habitants, comme pour boucler la boucle. Pas pour s'appesantir sur cette histoire dont la gare fut le théâtre entre espoir, désillusion et souffrance, mais plutôt pour inscrire dans les mémoires les liens qui lient les communautés, qui ont forgés pour longtemps une part de l'identité liégeoise.



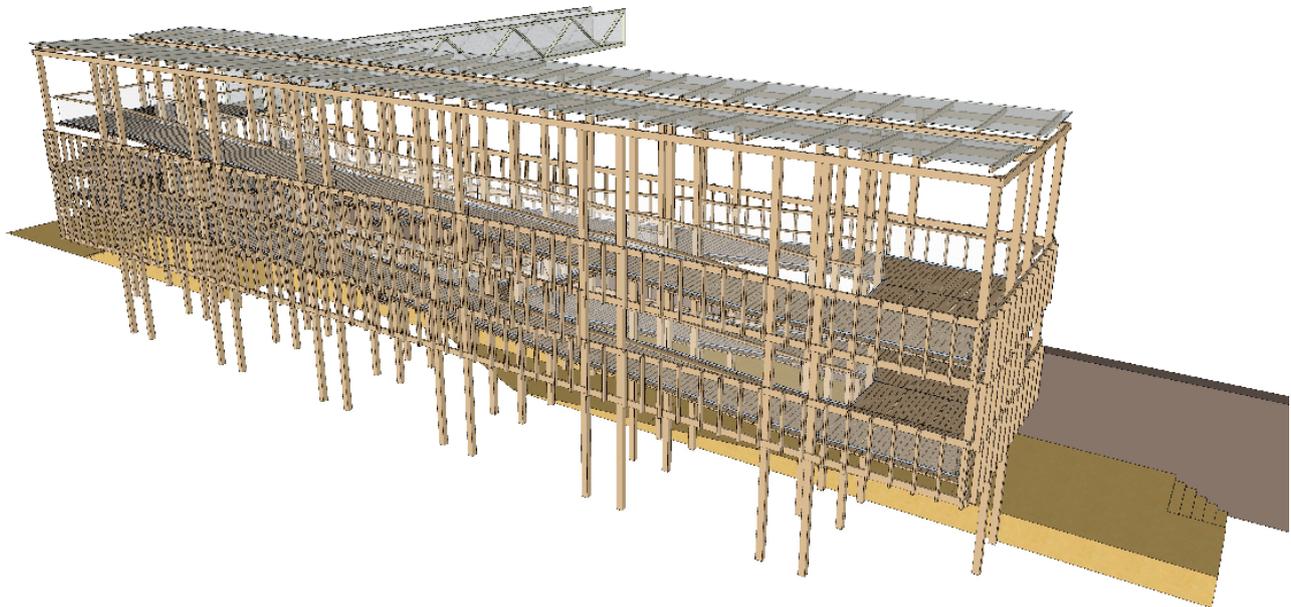
Façades concours



Chapiteau d'information pendant la phase projet



Perspective Permis d'urbanisme 1



Ancrage, mémoire, implication

Nous souhaiterions voir se développer deux axes durant la période qui nous sépare de l'inauguration de cette passerelle. L'un concerne la construction du lien entre le projet et les habitants du quartier et pour lequel le moment du chantier est le moment le plus fertile. L'autre concerne la transcription «non littérale», l'évocation du passé de ce lieu, au travers d'une production intégrée à l'architecture du projet.

IMPLICATION DES HABITANTS

Nous avons évoqué lors d'une présentation à la CRU il y a bien longtemps, la possibilité d'intégrer au projet une action « participative », comme un retour vers l'habitant presque 20 ans après les enquêtes menées lors de l'élaboration du schéma directeur.

Un chantier est un acte lourd, techniquement, économiquement. Les enjeux sont importants en termes de qualité de mise en œuvre, d'équilibre financier, de sécurité... Mais c'est aussi le lieu où des hommes mettent en œuvre pour d'autres hommes, un ouvrage qui va transformer leur quotidien. Ces hommes vont faire tout leur possible pour traduire dans la matière les volontés, valeurs, souhaits d'une cascade d'acteurs dont les premiers ont été les habitants du quartier.

Nous voulons que cette dimension ne soit pas oubliée. C'est pourquoi nous souhaiterions proposer une série de rencontres et animations durant la période qui précède le chantier, et durant celui-ci.

La forme de ces rencontres et le public qu'elles peuvent concerner est encore à définir, tout ne sera probablement pas possible mais il nous semble qu'avec l'appui du comité de quartier et de quelques enseignants d'écoles, nous pouvons déjà faire beaucoup. Deux pistes se dégagent malgré tout :

- Organiser des visites de chantier pour différents acteurs : comités, écoles, groupements, associations... Ces visites seront sécurisées dans le cadre du chantier et organisées par l'auteur du projet en collaboration avec l'entrepreneur. Le cahier des charges prévoira des heures de mise à disposition du conducteur, et quelques heures de mise en ordre. Ce dispositif est valorisant pour chacun des partenaires du projet.
- Faire événement lors d'un moment clef du chantier, en l'occurrence le placement de la passerelle de franchissement qui se fera en soirée et durant la nuit, après le passage du dernier train. L'organisation sera prise en charge par l'auteur du projet en collaboration étroite avec les services du maître d'ouvrage qu'il aura lui-même contacté, en complète synergie. Là aussi, l'entrepreneur adjudicataire trouvera au cahier des charges, les dispositions qui lui permettront de s'impliquer (éclairage, sécurisation, mise en ordre...)

LAISSER UNE TRACE

Evoquer l'histoire de ce lieu, pour que chaque passant puisse être touché, n'est pas chose aisée.

Il faut définir la part de l'histoire dont on veut témoigner, réunir les sources et documents, penser une forme de traduction qui ne contamine aucun élément vital (structure, sécurité...), la mettre au point techniquement, la faire exécuter soigneusement sans surcoût important. Et en parler suffisamment pour que le résultat fasse sens.

En identifiant différents scénarios, nous nous sommes arrêtés sur celui qui nous semble le plus porteur, tant en terme de résultat qu'en terme de partenariat.

Le projet, outre le dispositif d'ascension en bois et l'élément de franchissement en acier, installe, entre la place Vivegnis et le chemin de fer, un mur. Ce mur a plusieurs fonctions, il cadre la place du côté des voies ferrées tout en laissant la vue s'échapper sur les collines, il forme un écran anti-bruit, il sécurise l'accès aux voies en offrant un garde corps à la première rampe de l'ascension.

Ce mur, constitué de blocs massifs préfabriqués en béton de 2m de long sur 50cm de haut, doit raconter quelque chose. Nous le savons bien, si nous ne racontons rien, d'autres s'en chargeront...

La question est belle, mais elle est également très technique est dès lors doit être encadrée par des « spécialistes », par des personnes professionnellement compétentes sur ces aspects.

Pour relever ce défi, nous proposons **une collaboration avec la faculté d'architecture de l'Ulg** au travers de l'atelier de Studio 1/1.

Au sein de cet atelier les étudiants sont amenés à imaginer des systèmes, motifs, matériaux qui permettent de donner au béton un aspect, une texture, une forme qui raconte. Ces expériences sont menées très concrètement par les étudiants qui sont ainsi confrontés avec les techniques de coffrage, la composition des bétons, la question du décoffrage, du vieillissement...

Cet exercice a déjà été mené avec succès durant les deux précédentes années scolaires.

Il nous semble évident que les deux axes évoqués ci dessus sont complémentaires et méritent de se lier à certains moments clef, les différents acteurs pouvant se rencontrer, échanger, expliquer, partager...



Bibliographie

DE BRUYN A. - Anciennes Houillères de la Région liégeoise
Editions Dricot, 1988

LEBOUTTE R.
Reconversions de la main-d'œuvre et transition démographique: les bassins industriels en aval de Liège,
XVIIe-XXe siècles Librairie Droz, 1988

I.H.O.E.S. - "Siamo tutti neri": des hommes contre du charbon : études et témoignages sur l'immigration
italienne en Wallonie. I.H.O.E.S., 1998

MORELLI A. – L'appel à la main d'œuvre italienne pour les charbonnages et sa prise en charge à son
arrivée en Belgique dans l'immédiat après-guerre - XIX, 1988, 1-2, pp. 83-130