

## Les quartiers mixtes : spécificité et aménagement.

### Exemples comparés du quartier Nord de Liège et du Canal Saint-Martin à Paris

par A. BROWET

Licenciée en Sciences géographiques

**MOTS CLES.** - *Quartiers mixtes, aménagement, quartier Nord de Liège, canal Saint-Martin à Paris.*

**RESUME.** - *Cet article tente de mettre en évidence, par l'étude comparée de deux quartiers, les principaux caractères des quartiers urbains mixtes. Il en examine l'organisation spatiale, le contenu fonctionnel, il en dégage les potentialités. Il propose enfin quelques réflexions de synthèse concernant leur aménagement.*

Après une tendance à la différenciation fonctionnelle des quartiers urbains, à l'honneur dans les années 60, et après un courant ultérieur qui privilégia la revitalisation des centres des villes, se dessine aujourd'hui une volonté de rencontrer les problèmes des quartiers mixtes.

Leurs difficultés sont nombreuses. En effet, les quartiers péricentraux de beaucoup de nos villes se sont adaptés, avec plus ou moins de succès, à des mutations économiques qui les touchèrent de plein fouet, au fil des dernières décennies.

Le déclin de l'industrie, en conséquence, de l'animation commerciale qui s'y greffait, les a souvent profondément marqués. L'héritage d'une importante tradition résidentielle et, surtout, le relais permanent des diverses fonctions qui s'y sont maintenues ou créées, leur ont permis de rester vivants.

Il nous a paru intéressant d'examiner parallèlement deux de ces quartiers, afin d'en cerner les principaux caractères, d'en examiner l'organisation spatiale et d'en dégager les potentialités.

#### I. - LE QUARTIER NORD DE LIEGE : SITUATION, GENESE, PLAN GENERAL

##### A.- SITUATION

Ce quartier populaire et connu des Liégeois a fait souvent parler de lui. Il est fréquemment au centre de l'actualité de la ville dont il représente une part importante, par sa dimension (133 ha), sa population (13 711 habitants en 1981), sa localisation, puisqu'il joint le centre liégeois à la commune de Herstal en épousant la forme de la vallée de la Meuse, en rive gauche.

Le relevé des caractéristiques fonctionnelles et paysagères dont il fut l'objet fut motivé, en ce qui nous concerne, par une volonté d'effectuer un maximum d'observations sur le terrain, capables de mettre à l'épreuve une image de marque défavorable à l'extérieur du quartier. Cette image est en effet indissociable d'un certain nombre de préjugés.

Il faut savoir que, par contre, sa population s'y montre généralement attachée.

#### B.- GENESE DU QUARTIER

L'épine dorsale sur laquelle s'articule le quartier Nord, la rue Saint-Léonard, est le résultat de la fixation progressive par le bâti d'un chemin reliant au 8ème siècle, déjà, le bourg de Liège à Herstal et Maastricht. Tous les axes longitudinaux du quartier trouvent dans la fonction de transit une origine commune.

Durant plusieurs siècles, ces terres "hors les murs" appartiennent à différentes églises et sont mises en culture. Quelques habitants s'installent alors à proximité des axes de circulation.

Au 11ème siècle, la fondation d'une chapelle Saint-Léonard (site de l'actuel Athénée royal de Liège II) affirme la fonction religieuse du faubourg où l'on voit se développer hospices et maisons pour mendiants. Plus tard (à partir du 15ème siècle) d'autres couvents s'y implanteront, comme, p. ex., ceux des Carmélites et des Récollectines.

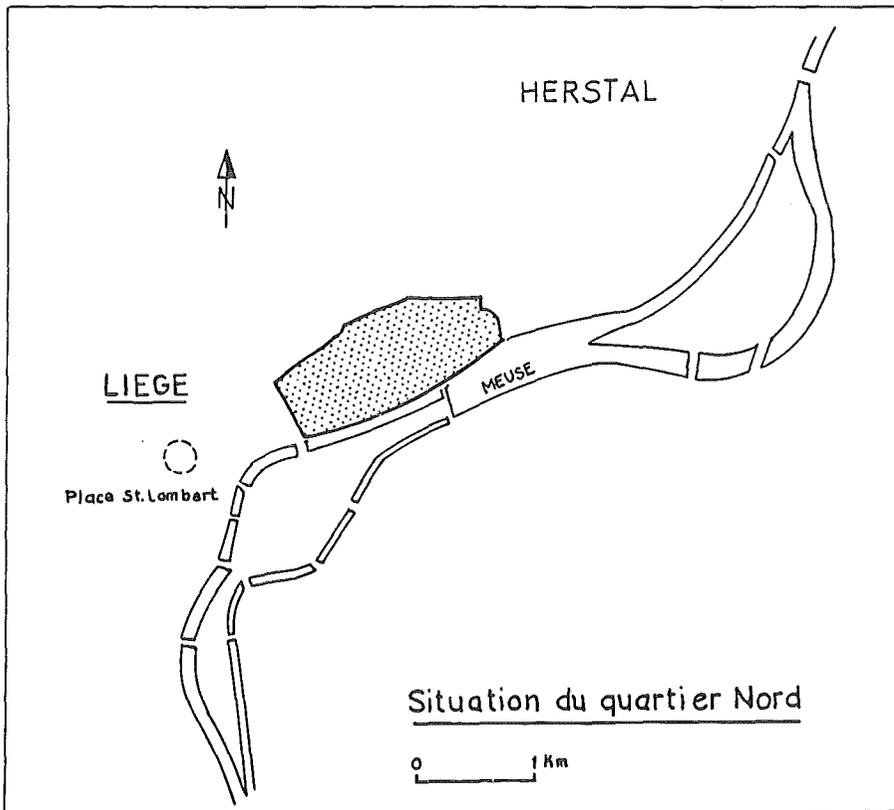


FIG. 1. - Situation du quartier Nord de Liège.

Dès le 14ème siècle, le quartier se bâtit de plus en plus, attirant maraîchers et négociants, malgré un terrain peu attractif, sujet aux crues fréquentes de la Meuse.

D'autre part, une première industrie de canons est en plein essor, suivie d'une fabrique de faïences. Elles déclineront par la suite.

C'est sous Bonaparte qu'apparaît la très grosse industrie du 19ème siècle : la fonderie de canons, que suivront, réaffectant déjà d'anciens locaux et terrains religieux, la Société linière, la Société Saint-Léonard (fabriquant des locomotives), la Société Vieille Montagne, la Manufacture d'Armes, puis les charbonnages.

Le plan cadastral de 1827 révèle un quartier encore peu bâti. Le parcellaire, en fines lanières très étirées, est le même partout.

L'extension de l'habitat, puis de l'industrie, s'étant naturellement manifestée à partir de l'ouest du quartier, à proximité des portes de la ville, l'industrie postérieure à 1938 (époque à laquelle le quartier est entièrement construit) s'est installée à l'est de la rue des Bayards, conférant ainsi à cette partie du quartier, encore non bâtie, ou très peu, au 19ème siècle, un parcellaire désormais distinct, aux mailles grandes et massives.

L'articulation sur un même axe principal, une même organisation en plan, l'affectation à un même type de fonction pour chaque époque donnée (le processus d'industrialisation s'amorce à l'ouest mais affecte l'ensemble du quartier après l'explosion industrielle du début du siècle) s'associent à une unité dans la construction et dans les caractères de la population qui sont autant de critères de définition d'un ensemble urbain globalement homogène.

C.- PLAN GENERAL

Le plan actuel du quartier (fig. 2) rappelle très bien sa formation : le tracé onduleux des axes longitudinaux résulte de la fi-

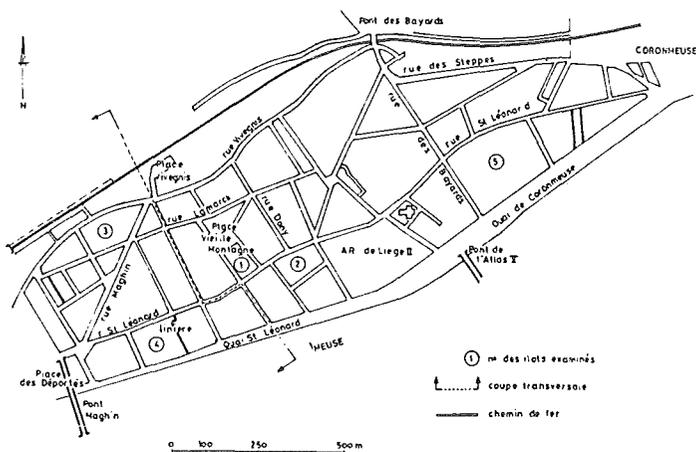


FIG. 2. - Plan général du quartier Nord de Liège.

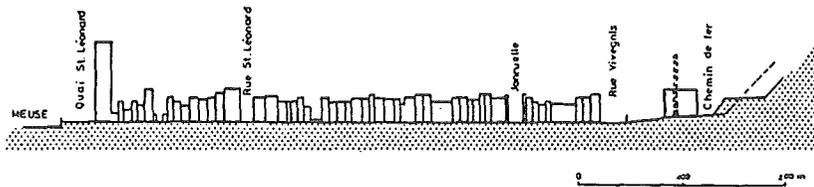


FIG. 3. - Coupe transversale schématique.

xation par le bâti d'anciens chemins comme nous l'avons rappelé. Par la suite, le développement dans l'espace, contraint par les limites naturelles, s'est nécessairement opéré par l'ajout de transversales. La majorité des perpendiculaires à la Meuse sont à peine plus âgées qu'un siècle à un siècle et demi.

## II. - LA MIXITE DES FONCTIONS

### A. - ETUDE D'ÎLOTS REPRESENTATIFS

La carte des fonctions relevées dans le quartier en 1981 révèle une mixité, que l'on retrouve à l'échelle même de l'îlot. Seuls, deux d'entre ces îlots, pour 49 au total, n'ont d'autre fonction que la résidence.

Afin de rendre compte de l'organisation spatiale des différentes localisations, nous examinerons cinq îlots représentatifs des spécificités du quartier. Nous présenterons ensuite, pour les fonctions dominantes, des synthèses permettant la généralisation.

La fonction résidentielle ne fera toutefois pas l'objet d'une analyse précise car cette étude existe déjà (Voir Bibliographie : Ville de Liège).

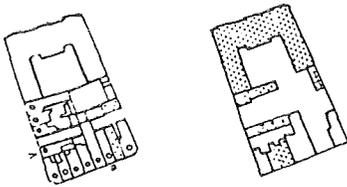
Le constat fondamental d'une grande diversité fonctionnelle (fig. 4 et 5, et d'une manière exemplaire îlot n° 1) n'est pas la seule observation découlant des exemples choisis. D'autres caractères propres au quartier sont à épinglez. Ils concernent des localisations préférentielles, la présence de vestiges d'une ancienne grande activité commerciale et la mise en évidence d'un contraste interne.

Ce dernier correspond en effet tout naturellement au contraste déjà évoqué apparaissant dans le parcellaire. Les mailles plus grandes propres à l'est du quartier ont vu apparaître progressivement, à côté de l'industrie, de vastes emprises du tertiaire lourd, cotoyant désormais les entreprises de production toujours présentes (îlot n°5, fig. 5). Si cette zone, située le plus typiquement entre la rue des Bayards et Coronmeuse, présente tout de même un niveau de mixité en harmonie avec l'ensemble du quartier, l'importance de certaines fonctions y est réduite par rapport au centre et à l'ouest : le commerce, les services, les professions libérales y sont moins nombreuses et aucun service public à caractère administratif et technique ne s'y trouve.

La localisation des activités de production, quant à elle, présente une parfaite dispersion dans l'ensemble du quartier.

Les cinq îlots choisis comptent un certain nombre de rez-de-chaussée commerciaux réaffectés en résidence. Ces vestiges d'une activité commerciale qui fut intense sont en effet nombreux (127) et concernent tout le quartier. Des îlots, comme l'îlot n° 3 (fig. 4), localisés à proximité de pôles d'intense activité (ancienne gare Vivignis, réduite aujourd'hui à un simple point d'arrêt, charbonnages) ont subi un déclin commercial considérable. La localisation résiduelle des petits commerces aux coins des rues est remarquable dans tout le quartier (îlots n° 3 et 5).

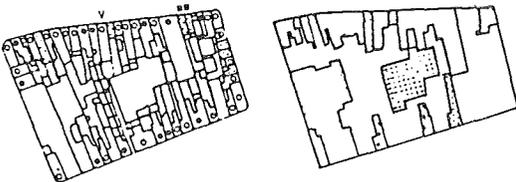
1



LEGENDE

- ☐ COMMERCE DE DETAIL
- ▨ SERVICES - BUREAUX
- ▩ SERVICE PUBLIC A CARACTERE SOCIAL ADMINISTRATIF TECHNIQUE
- ▧ PROFESSIONS LIBERALES
- ▤ TERTIAIRE LOURD (PRIVE + PUBLIC)
- ▥ PRODUCTION INDUSTRIELLE
- ▦ GARAGES INDIV. EN SERIE

2



LEGENDE

- RESIDENCE UNFAMILIALE
- ◐ RESIDENCE PLURIFAMILIALE
- ▨ RESIDENCE LIBRE D OCCUPATION
- ◑ REZ COMMERCIAL REAFFECTE EN RESIDENCE
- > REMIS EN VALEUR

0 10 50 100 m.

3

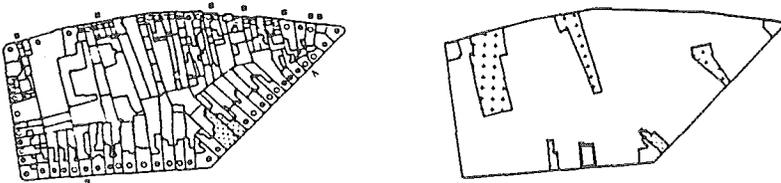
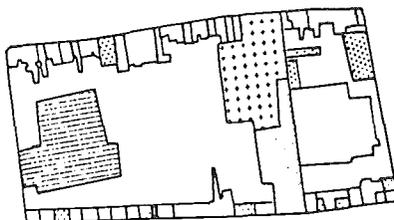
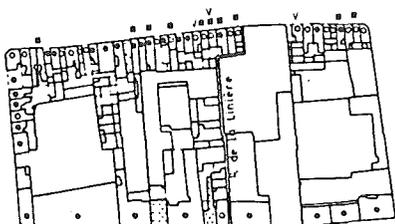
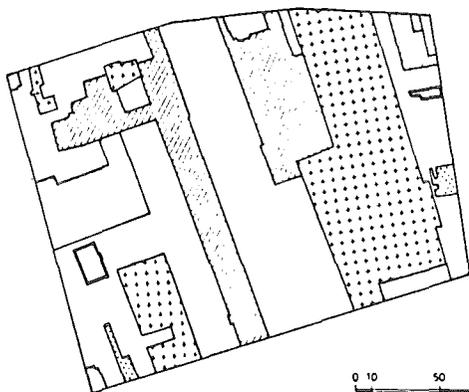


FIG. 4. - Parcellaire et fonctions des îlots.  
1. Vieille Montagne; 2. Bosquet; 3. Jonruelle.

4



5



LEGENDE

- ◻ COMMERCE DE DETAIL
- ▨ SERVICES - BUREAUX
- ▩ SERVICE PUBLIC SOCIAL ADMINISTRATIF TECHNIQUE
- ▧ PROFESSIONS LIBERALES
- ▤ TERTIAIRE LOURD (PRIVE + PUBLIC)
- ▥ PRODUCTION INDUSTRIELLE
- ▦ GARAGES INDIV. EN SERIE

LEGENDE

- RESIDENCE UNIFAMILIALE
- RESIDENCE PLURIFAMILIALE
- ▨ RESIDENCE LIBRE D'OCCUPATION
- REZ COMMERCIAL REAFFECTE EN RESIDENCE
- > REMIS EN VALEUR

0 10 50 100 m

FIG. 5. - Parcelleire et fonctions des îlots  
4. Linière; 5. Bayards.

L'examen des flots n° 1, 2 et 4 (fig. 4 et 5) nous permet de noter le groupement massif des commerces de détail en activité le long de la rue Saint-Léonard.

S'il en va de même des services, c'est pourtant le long du quai Saint-Léonard qu'ils se trouvent nombreux.

Les alignements de garages individuels représentent une grande part de l'espace du quartier. Comme le montre les figures (flots 2 et 4), ils occupent souvent de vastes parcelles à l'intérieur des flots. Cette observation pose le double problème de l'emprise de la voiture et de l'utilisation possible des coeurs d'flots à de multiples fins répondant aux besoins d'une amélioration de la qualité de la vie urbaine.

Avant d'aborder l'examen plus complet de quelques fonctions dominantes, il faut encore signaler un caractère déterminant du quartier Nord aisément observable à l'étude de ces cinq exemples représentatifs : la faiblesse impressionnante des équipements socio-culturels. On n'y compte, en effet, d'une part, que trois établissements religieux ou assimilés, et, d'autre part, un tennis couvert, une galerie d'exposition, une maison de jeunes et une ludothèque, ce qui semble nettement insuffisant dans un quartier de plus de 13 000 habitants.

L'animation culturelle s'exerce tout de même dans les cafés et leurs salles. Les habitants revendiquent depuis longtemps l'installation d'espaces verts et de coins de jeu pour les enfants.

## B.- LES FONCTIONS DOMINANTES

1.- *Le commerce de détail.* - L'important axe commercial qu'est la rue Saint-Léonard compte surtout deux principaux noyaux : l'un à proximité de la place des Déportés (où l'alimentation et HO.RE.CA. dominant), l'autre près du croisement avec la rue Dony. C'est dans ce dernier que l'on trouve les quelques commerces atteignant, dans le quartier, une cote de standing égale ou supérieure à 3 suivant la méthodologie de l'étude qualitative des commerces de détail dont on trouvera l'exposé dans J.A. Sporck (pp. 61-65).

Sur les 123 unités recensées rue Saint-Léonard, douze seulement se localisent à l'est de la rue des Bayards (Tabl. II).

2.- *Les services.* - Ils présentent dans l'ensemble une dispersion plus grande que le commerce de détail.

Sur 116 unités recensées, les services courants dominent certainement (salons de coiffure, dont la localisation rappelle celle du commerce, teintureries, branches du bâtiment, divers services techniques,...).

Seule particularité, sur 35 appartenant au domaine des finances, seize unités, localisées sur le quai Saint-Léonard et au début du quai de Coronmeuse, se rapportent à l'activité fluviale (assurances, affrètement). Cette concentration contraste avec la répartition spatiale des succursales bancaires, recherchant la proximité du noyau des commerces du niveau le plus élevé ou de la plus grande surface du quartier.

TABLEAU I. - Comparaison des compositions fonctionnelles des cinq îlots

FONCTIONS Nombre de parcelles affectées à ces fonctions	Com. de dét. (1)	Serv.- bu. (2)	Serv. pu. (3)	Prof. lib. (4)	Tert. lourd (5)	Prod. (6)	Gar. sér. (7)	Résidence				Rez. com. en rés. (12)
								seule (8)	comb. (9)	unif. (10)	plur. (11)	
<u>ILOT N° 1</u> 4 752 m <sup>2</sup> 18 parcelles	4	2	2		1		1	4	7	3	8	1
<u>ILOT N° 2</u> 9 375 m <sup>2</sup> 57 parcelles	17	3			2	2	1	19	20	27	12	2
<u>ILOT N° 3</u> 13 867 m <sup>2</sup> 84 parcelles	3	1		1	3	1		59	8	39	28	8
<u>ILOT N° 4</u> 25 557 m <sup>2</sup> 79 parcelles	24	12	1	1	1	2	1	24	25	22	27	10
<u>ILOT N° 5</u> 44 844 m <sup>2</sup> 63 parcelles	4	3		2	4	3		32	7	22	17	2

(1) Commerce de détail; (2) services-bureaux; (3) services publics; (4) professions libérales; (5) tertiaire lourd; (6) production; (7) garages individuels en séries; (8) résidence seule; (9) résidence combinée à une autre fonction; (10) résidence unifamiliale; (11) résidence plurifamiliale; (12) rez-de-chaussée commerciaux réaffectés en résidence.

TABLEAU II. - Structure et localisation du commerce de détail.

Equipement de la profession R.St.Léo. Qu.St.L. Q.d.Co. Co.rue Reste Totaux

Grandes catégories	Nombre de commerces					
	R.St.Léo. (1)	Qu.St.L. (2)	Q.d.Co. (3)	Co.rue (4)	Reste (5)	Totaux (6)
Alimentation	28			6	8	42
Cafés	22	1	11	13		47
Restaurants-glaciers	7			3	1	11
Pharmacies	8	1		4	1	14
Textile-vêtements	14				2	16
Equipement de la personne	5					5
Equipement de la maison	16	1	2	5		24
Librairies-tabac	5			1	2	8
Drogueries-graineteries	5					5
Décoration-"luxe"	9				1	10
Sports-loisirs	4		1		1	6
Equipement de la profession		9				9
	123	12	14	33	15	197

(1) rue Saint-Léonard; (2) quai Saint-Léonard; (3) quai de Coronmeuse;  
(4) Coins de rues.

3.- *Le tertiaire lourd.* - Nous inspirant de la définition donnée dans B. Mérenne-Schoumaker (p. 269), nous avons repris sous cette rubrique toutes les activités impliquant un service (commerce, dépôt, entretien, réparation,...) concernant soit de grosses quantités de produits (p. ex. commerce de gros), soit des produits pondéreux nécessitant de l'espace (matériel de transport et ses annexes, de manière à conserver entière une branche très représentative ici). Il s'agit certainement de fonctions spatialement dominantes, en relation avec la combinaison voies d'accès-grandes parcelles laissées vacantes par le départ de l'industrie. Le tertiaire lourd est présent dans tout le quartier, augmentant de taille d'ouest en est.

Il faut cependant y distinguer plusieurs branches d'activités qui présentent des localisations préférentiellement différenciées.

La branche dominante est incontestablement celle des transports, qui représente 54 unités sur un total de 105. La cartographie des parcelles qu'elle occupe souligne les axes longitudinaux de transit Liège-Herstal. Sur le quai Saint-Léonard se groupe le négoce (pièces et matériel pour garagistes, vente au détail de véhicules). Les nombreuses activités de réparation et d'entretien (35 unités) définissent également des axes internes au quartier (Pont des Bayards-rue de Steppes-Coronmeuse, et axe empruntant la rue Lamarek).

Les activités du bâtiment (négoce, dépôt, réparation-entretien) se dispersent dans le tissu urbain, tandis que le commerce et le dépôt de produits touchant aux métaux et à la chimie se concentrent à l'est.

Les autres unités relèvent notamment de l'alimentation, du textile, de la quincaillerie, du dépôt de meubles ou de journaux.

Il faut noter enfin les emprises parfois très vastes d'activités tertiaires lourdes relevant d'administrations publiques (ville de Liège, surtout; Ministère de la Défense Nationale;...) et les nombreux terrains d'ancienne activité achetés par les pouvoirs publics et attendant une réaffectation.

4.- *La production.* - En ne prenant en compte que l'industrie au sens traditionnel du terme, nous ne pouvions aboutir qu'au constat d'un effondrement.

Nous ne voulions pas enregistrer cet échec comme un caractère propre au quartier puisque évidemment, le déclin de notre économie, ou, d'autre part, la prise en compte de phénomènes d'exurbanisation, dépassent largement cette échelle d'analyse.

La perte pour le tissu urbain d'emprises industrielles (il y a peu, on comptait encore dans le quartier une entreprise comme *Métal Profil*) peut également avoir présenté a posteriori un certain nombre d'avantages, puisqu'il ne faut pas négliger le problème des nuisances, dans un quartier densément peuplé.

Nos conceptions actuelles de la réinsertion d'activités multiples dans la ville nous permettent, enfin, de ne plus négliger les activités légères comme l'imprimerie, la petite confection, l'artisanat, certaines activités du bois, etc...

En conséquence, dans le but de mettre en rapport un inventaire des fonctions existantes, et l'image d'un quartier économiquement déserté, nous avons repris ici toute activité impliquant une production quelle qu'elle soit (à l'exclusion cependant de certaines entreprises combinant la production et le tertiaire lourd, p. ex., et se réclamant de cette dernière activité).

Trente et une unités de production ont été dénombrées. Elles présentent une dispersion géographique parfaite. On peut noter également que les entreprises restantes présentent encore une structure où dominant, comme par le passé, la mécanique et les métaux (douze entreprises).

Si cette activité, pourtant non négligeable, passe inaperçu, c'est qu'elle concerne très peu d'emplois.

A côté de cette question essentielle, ayant destabilisé gravement le commerce et l'animation du quartier, il faut aujourd'hui prendre en compte le problème de la réaffectation des terrains et bâtiments industriels en proposant d'autres voies que la généralisation de l'emprise du tertiaire lourd.

### III. - ESSAI DE COMPARAISON DU QUARTIER NORD DE LIEGE ET DU CANAL SAINT-MARTIN A PARIS

Les quartiers traversés par le canal Saint-Martin à Paris rappellent à bien des points de vue les caractères du quartier liégeois que nous avons étudié.

Un périmètre de 180 hectares autour du canal a fait l'objet d'une étude approfondie qui a débouché sur la mise au point d'un plan d'occupation du sol approuvé par la ville de Paris en 1976.

Ces travaux, intégrés au projet global du schéma directeur de Paris pour la mise en valeur du site de la capitale, nous ont semblé porteurs d'enrichissements dans la réflexion que nous pouvons porter vis-à-vis de l'aménagement d'un quartier comme le quartier Nord.

Situé dans le nord-est parisien, le canal Saint-Martin est long de 4550 mètres et de direction nord-sud. Il traverse les 10<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> arrondissements, joignant la Villette à la Bastille avant de rejoindre la Seine dont il recoupe ainsi un ample méandre. Inauguré dans ce but en 1825, creusé, pour des motifs fonciers et financiers dans un site à problèmes (marécages, fortes dénivellations sur faibles distances, ce qui explique la présence de seize écluses), il capte les eaux de l'Ourcq. Il fut partiellement couvert à l'époque haussmanienne, puis fut l'objet de travaux ultérieurs en relation avec les emprises portuaires et industrielles.

Le canal n'est plus utilisé aujourd'hui que par trois ou quatre péniches par jour, embarcations nécessairement de petites dimensions (40,70 m ; 7,70 m ; 1,90 d'enfoncement).

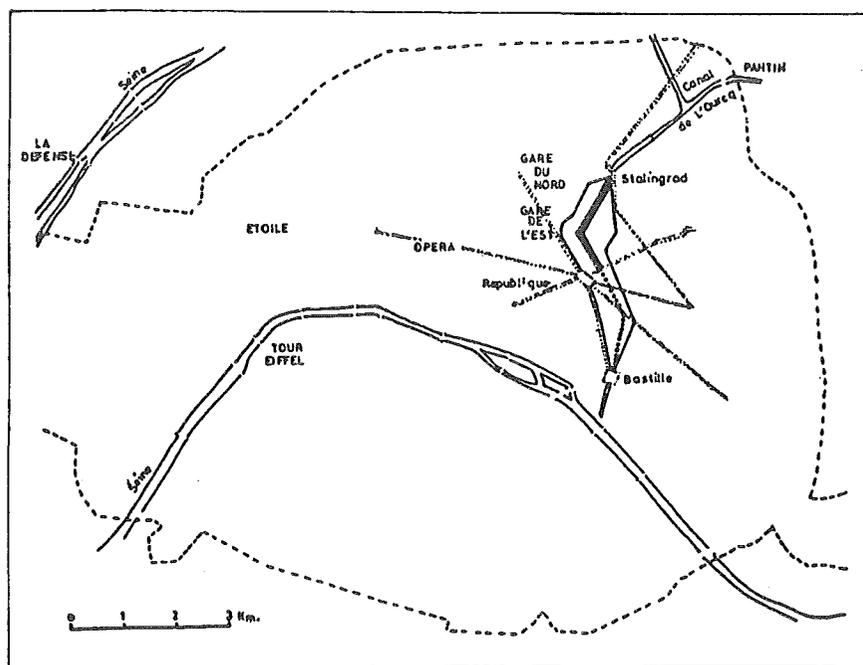


FIG. 6. - Localisation du quartier du canal Saint-Martin dans Paris.

Le talbeau III dresse un inventaire comparé des caractères rapprochant les deux quartiers. Nous nous attacherons à en développer quelques-uns.

TABLEAU III. - Essai de comparaison du quartier Nord de Liège et du canal Saint-Martin à Paris

	Quartier Nord	Canal Saint-Martin
<i>Situation</i>	Péricentralité	Péricentralité
<i>Site</i>	Vallée (rive gauche) Encaissement entre Meuse et versant  Forme lenticulaire	Vallée Ruban large de 600 m centré sur le canal Site enclavé
<i>Mise en place de la morphologie</i>	- Liée à l'évolution des fonctions de transit, agricole, religieuse, industrielle et artisanale - Jusqu'en 1938 : parcellaire lanieré partout Développement du bâti à partir de l'ouest A l'est : l'industrie précède l'habitat et définit des parcelles massives	- Liée à l'occupation du terrain par des voies d'accès, des marécages, des cultures, des congrégations religieuses, des hospices, l'industrie et l'activité portuaire - Sur fond parcellaire finement lanieré, parcelles massives surimposées (industries, dépôts); surimposition du canal puis des axes haussmaniens.
<i>Population</i>	13 711 habitants en 1981 36 % d'immigrés (grand Liège : 20 %)	55 000 habitants en 1975 Composition socio-professionnelle présentant un nombre d'ouvriers et d'employés supérieur à la moyenne parisienne.
<i>Perception</i>	Populaire et connu des Liégeois  Image de marque généralement défavorable Aimé de ses habitants	Généralement peu ou pas connu des Parisiens Si connu, difficilement localisé  Peu apprécié
<i>Paysages</i>		
-Aspects ingrats expliquant l'image de marque :	Usines désaffectées Ruptures dans le bâti dues à des terrains non construits Grands îlots parmi les plus petits Terrains "occupés" mais non "animés" (tertiaire lourd) Habitat fin 19ème siècle-début 20ème siècle peu différencié	Paysage urbain souvent déstructuré, hétérogène, aggravant l'appréhension d'un site déjà enclavé et d'accès difficile
1) déclin d'un paysage lié à l'activité industrielle;		
2) opérations immobilières en rupture avec les caractères du quartier;	Buildings du front de Meuse (quai Saint-Léonard) : - inconvénients physiques (ombres portées, courants d'air) - ajout d'une nombreuse population rompant avec la structure locale - encaissement, isolement du quartier	Grandes opérations immobilières le long des axes surimposés : - déstructuration du paysage - apport de résidents sans équilibre des équipements, modification de la structure de population.
3) emprise de la voiture.	a) Circulation importante le long des voies longitudinales : - rues intérieures : danger pour les riverains, paysages les plus hétérogènes pour les passants - quais : circulation rapide ignorant le quartier; déclin du commerce b) Stationnement, nombreux garages individuels en séries (intérieures d'îlots)	Les rives du canal sont accaparées par la voiture : a) circulation dense, continue, bruyante (poids lourds) - trafic de transit important aux heures de pointe - trafic de desserte : toute la journée (véhicules utilitaires) b) stationnement, arrondissement le plus déficitaire en emplacements de stationnement

<p>- Aspects méconnus à valoriser</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ancien quartier d'artisans, de commerçants, de petite bourgeoisie, et non spécifiquement ouvrier (effet sur la qualité du bâti)</li> <li>- Rues transversales plus homogènes (paysage construit plus harmonieux)</li> <li>- Ensembles architecturaux (conçus comme tels) de qualité</li> <li>- Hétérogénéité des axes longitudinaux pas nécessairement dévalorisante</li> <li>- Ambiance et animation quotidienne (rues, places, ruelles, cours) créant un charme perceptible pour le piéton</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Succession de plans d'eau et d'espaces plantés, au milieu d'un tissu urbain dense</li> <li>- Canal personnalisé par biefs d'écluses, squares, passerelles arquées; ponts tournants, perspectives</li> <li>- Ambiance liée à une population, décor d'une importante littérature populaire et poétique (Hôtel du Nord)</li> </ul>
<p>Fonctions</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mixité, diversité, dispersion spatiale (voir chapitre II)</li> <li>- Carence impressionnante de l'équipement socio-culturel dans un quartier où la résidence est importante</li> <li>- Fonctions typiques de quartiers "hors centre" : équipements sociaux (nourrissons, 3ème âge, etc.), équipement scolaire jusqu'au niveau secondaire</li> <li>- Atouts de localisation : proximité du centre, bonne desserte, espace disponible.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mixité des fonctions et diversité interne de chaque poste</li> <li>- Densité d'emplois supérieure à la moyenne parisienne (42 000 emplois salariés en 1975)</li> <li>- Un tiers des emplois dans l'industrie et l'artisanat</li> <li>- Ameublement, métaux, construction mécanique, confection, imprimerie, commerce de gros, service public</li> <li>- Equipement socio-culturel largement déficitaire.</li> </ul>

De tailles sensiblement différentes (le quartier Nord couvre 133 hectares), les deux quartiers présentent des similitudes de situation, de site, de mise en place. Outre les grands traits recensés, on peut noter la présence dans chacun d'eux, sous forme de réseaux d'impasses et de ruelles, des traces laissées par l'artisanat en fond de cour, celui, p. ex. à Liège, des cloutiers, des bronziers sur armes.

Même les congrégations religieuses y ayant élu domicile permettent de les rapprocher. Pour l'anecdote, on peut noter le couvent royal des Récollets du côté parisien, le quartier mosan ayant pour sa part accueilli le couvent des Récollectines à l'emplacement duquel la Société linière s'installa en 1828 (îlot n° 4, fig. 5).

Il nous faut insister sur l'importance de la population dans la spécificité des quartiers mixtes. A Liège, on y trouvera des raisons d'être optimiste quant à un effet dynamisant pour l'avenir. La population immigrée y produit un rajeunissement salutaire, lisible dans le paysage par la remise en valeur des résidences, l'amendement des façades, et perceptible dans les rencontres et les enquêtes auprès d'elle. Un désir de vivre dans l'avenir dans ce quartier existe malgré une population belge à structure vieillie, sacrifiant souvent à la seule nostalgie.

Les aménageurs du canal Saint-Martin quant à eux ont compris la nécessité d'intégrer aux projets futurs des programmes d'habitations à loyers modérés garantissant, malgré une remise à neuf du quartier, le maintien indispensable d'une composition socio-professionnelle respectant la forte proportion d'ouvriers et d'employés lui conférant toute son authenticité.

En matière de perception, il ne faut pas négliger, au-delà des constats enregistrés dans le tableau, la part déterminante des préjugés. En France comme en Belgique, les faits seuls n'expliquent pas le rejet d'un quartier. Aux côtés de l'observation pèsent lourdement les idées préconçues concernant la monotonie d'un quartier populaire, mais surtout sa population, en particulier si elle est immigrée. Il y a là pour le chercheur comme l'aménageur tout un travail de réhabilitation.

Le transit n'est pas étranger à l'alimentation des préjugés. Il ne permet qu'une approche biaisée des quartiers traversés. Souvent, dans le quartier Nord, il n'est même pas réellement question d'une traversée puisqu'en fait, la plus grande part du trafic de passage se fait sur le quai, le long d'un écran d'immeubles de douze étages dissimulant le quartier, depuis la place des Déportés jusqu'à hauteur de l'îlot n° 2 (fig. 2), et renforçant son encaissement défini au départ par des limites naturelles (fig. 3). L'augmentation des vitesses auxquelles s'opère cette circulation aggrave également les choses, et va même jusqu'à influencer directement les faits observables sur le terrain.

Il en est ainsi du déclin du commerce le long du quai Saint-Léonard. Les vitrines de magasins y sont devenues inutiles (déclin du nombre de piétons, vitesses trop élevées des automobilistes), les possibilités de stationnement sont insuffisantes. Il faut trouver un facteur de dissuasion dans l'obligation pour les clients comme pour les livreurs de se garer en double file.

La question du stationnement n'est guère plus favorable dans le quartier du canal Saint-Martin. L'après-midi, 40 % des véhicules garés sont en situation irrégulière, la nuit, 47 % des véhicules placés le long du canal sont dans le cas. A toute heure, il faut se garer en double et triple file. Comme à Liège, la vie locale, le commerce quotidien, tournent le dos à la voie d'eau et se retranchent à l'arrière du quartier.

Une dernière remarque concernera la valorisation de ces deux quartiers. La vocation du canal Saint-Martin s'impose quand on voit l'ampleur des perspectives offertes par la voie d'eau sur laquelle il s'articule. On ne retrouve pas dans le quartier Nord d'équivalent aussi percutant.

Puisque l'on sait l'importance de la perception d'un lieu à l'heure du choix d'une localisation d'activité ou d'aménagement, il faut cependant encourager sa redécouverte, sa "relecture", en dehors des seuls axes de passage. Sous l'apparente monotonie, on découvre une diversité interne des âges du bâti, mais aussi du standing des édifices d'une même époque, on trouve des traces du passé dont on sait que tant de villes s'attachent à les respecter. On relève enfin des ensembles de qualité, comme celui, p. ex., à Liège, de la place de la Vieille-Montagne et des rues qui s'y attachent.

Il existe encore des rues, des tronçons de rues du quartier dignes d'intérêt (rue R. Poncelet, rue des Armuriers, rue Bailleux, rue Brahy, et bien d'autres), d'autant plus que, loin d'une simple conservation, la vie y a évolué et s'y ancre toujours richement. Une

fois pris en compte les aspects positifs des paysages du quartier, à l'encontre du préjugé habituel, les filtres de la perception se modifient de sorte que même les paysages les plus déstructurés sont appréhendés différemment.

#### IV. - AMENAGEMENT DES QUARTIERS MIXTES : FAITS ET REFLEXIONS

##### A.- OBJECTIFS ET GRANDS TRAITS DU PROJET "CANAL SAINT-MARTIN"

1.- *Choix d'une vocation.* - Deux principaux motifs ont conduit à choisir une vocation de promenade et de détente pour le canal perdant peu à peu sa fonction portuaire. Tout d'abord, c'est le caractère exceptionnel de son site jusque là négligé qui a prévalu, à l'heure où les villes dépourvues de plans d'eau s'en créent de toutes pièces, ayant compris leur fonction apaisante et équilibrante dans les paysages urbains. La prise en compte de la nécessité de répondre à un manque cruel d'espaces de détente et d'équipements de loisirs pour 55 000 résidents a renforcé ce choix.

L'aménagement de l'axe du canal devrait déboucher sur la réalisation d'une liaison verte de 7 km à travers plusieurs quartiers, imposant la restriction de la part automobile, dans le respect cependant du transit nord-sud, indispensable pour Paris, et de la desserte des activités et des riverains. Le nouveau dispositif de circulation concernera une zone plus vaste que le strict quartier traité.

##### 2.- *Composition du site : les idées maîtresses de l'aménagement.*

Ces idées sont :

- aménager le cadre bâti en suivant l'évolution spontanée;
- assurer une continuité des rives, rechercher une animation du front bâti par l'agencement de divers espaces aux ambiances différentes en relation avec les points forts déjà existants;
- maintenir des tronçons à caractère industriel.

3.- *Respect des caractères de la vie locale.* - Plusieurs soucis relatifs à la vie du quartier doivent motiver les programmes entrepris :

- rendre vie aux rives du canal en animant un grand espace public pour les habitants du quartier ;
- améliorer l'équipement (commerces quotidiens, exceptionnels, activités de loisirs);
- défendre la diversité des habitants (projet de HLM) et des activités en proposant un aménagement reposant sur les départs spontanés des entrepôts et hangars (activités peu pourvoyeuses d'emplois) et sur le maintien d'une industrie, favorisé par des facilités en matière de permis de bâtir, l'intégration de cette activité dans les opérations immobilières, l'intervention foncière publique empêchant la spéculation privée.

##### B.- REFLEXIONS POUR UN AMENAGEMENT DU QUARTIER NORD DE LIEGE

La mise au point de projets d'aménagement nécessite au préalable la définition d'une ligne directrice, d'un parti d'aménagement. Il doit s'articuler sur une idée, expression d'une vocation du quartier, inscrite dans un projet global pour la ville.

Parfois, le choix de cette vocation s'impose (canal Saint-Martin). Dans le quartier Nord de Liège, plusieurs directions sont possibles; on peut ainsi privilégier une vocation artisanale et industrielle (espace disponible, accès, main-d'oeuvre, marché, fonctions complémentaires et tradition), ou une vocation résidentielle autour de laquelle des espaces communs peuvent être aménagés (coeurs d'îlots, versants, voiries). Des fonctions (le commerce, par exemple) peuvent être réhabilitées, avec les effets que l'on sait sur l'image du quartier.

On peut aussi vouloir conserver au quartier Nord son caractère multifonctionnel. Pour cela, il faut imposer un aménagement volontaire qui, à partir d'une situation due à une évolution naturelle, équilibrerait mieux les différentes fonctions urbaines. Pour éviter les actions spéculatives ponctuelles et les déséquilibres socio-économiques qui en découlent, l'A.P.U.R. (Atelier Parisien d'Urbanisme) met en lumière la nécessité pour la ville de Paris d'acquérir les terrains qu'elle aménage. Le droit au contrôle de l'aboutissement d'un projet passe par la question des propriétés foncières. On mesure gravement le handicap croissant des villes qui, comme Liège, parmi beaucoup d'autres, ne peuvent ou ne pourront plus revendiquer ce droit.

L'aménagement d'un quartier comme le quartier Nord concerne avant tout les 13 700 habitants qu'il compte. Il est clair d'autre part qu'en adaptant toujours mieux les aménagements aux besoins précis, on évite les dépenses superflues. Avant de pouvoir consulter des résidents ou des usagers d'un quartier dans la perspective d'une prise en compte réelle de leur apport (vécu, besoins, propositions,...), il faut favoriser une sensibilisation et une information sérieuse. Beaucoup d'idées et beaucoup d'énergie ne passent jamais les limites d'un quartier ou d'une ville. Certains quartiers se disent oubliés. Des contacts entre populations de quartiers différents, mais confrontés à des problèmes communs, auraient certainement quelques effets d'entraînement favorables à leur revitalisation. De tels jumelages peuvent donner lieu à des échanges d'idées et d'expériences, mais aussi à la mise sur pied de projets communs. L'établissement de relations entre le quartier Nord et un quartier parisien pourrait peut-être relancer une dynamique dans les quartiers, y insuffler de nouvelles perspectives, y créer une animation et revaloriser une image de marque déclinante.

## V. - CONCLUSION

La mixité des fonctions, une importante population résidente, la proximité du centre de la ville, la localisation sur des voies d'accès, la permanence, même réduite, d'une vie économique, malgré des déstabilisations graves, la disponibilité en terrains, sont autant d'atouts des deux quartiers étudiés.

La diversité des activités qui s'y maintient concerne d'une manière générale l'ensemble des deux espaces définis, même si une ségrégation existe pour quelques activités précises.

A quelques carences près (dans le domaine socio-culturel par exemple), on peut y voir une réplique de l'organisme urbain dans sa totalité.

L'expression dans le paysage des revers économiques a donné lieu dans les deux quartiers à une image de marque défavorable qui rend nécessaire aujourd'hui l'établissement de "cartes de visite" complètes, d'études complexes, susceptibles de redresser ce handicap avant d'envisager des interventions. Il s'impose que celles-ci soient volontaires pour mener à bien des programmes globaux, définis dans le cadre d'un projet pour la ville. Ces programmes doivent s'articuler sur le choix de vocations en harmonie avec le développement économique mais aussi la vie quotidienne des habitants et l'animation de l'espace urbain.

#### BIBLIOGRAPHIE

- ATELIER PARISIEN D'URBANISME, 1977. - L'aménagement du canal Saint-Martin, *Paris Projet*, n° 17, pp. 4-63.
- MERENNE-SCHOUMAKER B., 1981. - Analyse de la localisation des garages et des sociétés de transport dans la région liégeoise, *Wallonie 81*, n° 45-46, pp. 269-290.
- POIRIER Anne, 1981. - *Image du quartier Nord de Liège - Composantes fonctionnelle et paysagère*, Mémoire de licence en Sciences géographiques (inédit), Université de Liège.
- SPORCK J.A., 1975. - Le commerce de détail à Liège-ville. Evolution quantitative et qualitative (1964-1973), *Bull. Soc. géogr. de Liège*, n° 11, pp. 5-88.
- VILLE DE LIEGE, 1981. - *Quartier Nord, Recensement de l'état et de l'équipement des logements, étude du patrimoine immobilier*, Echevinat du logement.
-

