

VOYAGE A LIVERPOOL & MANCHESTER

du mercredi 16 au samedi 19 mai 2012

programme
établi par Martin Meade

Introduction

Défis, réussites et rivalités de la régénération urbaine durable à Liverpool et Manchester, pôles industriels et portuaires historiques du nord ouest de l'Angleterre, à seulement 55 km de distance.

Depuis la révolution industrielle anglaise au milieu du XIII^e siècle, dont Manchester fut le creuset et la locomotive nord-ouest (le pendant de Birmingham au centre) et la déjà florissante ville portuaire de Liverpool sur l'estuaire de la Mersey, le débouché maritime, ces deux grandes villes – Liverpool : 440 000 habitants, près d'un million dans l'agglomération, Manchester : 450 000 habitants, plus de 2 millions dans Greater Manchester – entretiennent des rapports à la fois complémentaires et concurrentiels.

Liverpool



Si les origines de Liverpool remontent au début du XIII^e siècle, son évolution en cité portuaire majeure s'associe à l'essor général du commerce britannique vers la fin du XVII^e siècle. Bien située à côté de l'embouchure de l'estuaire sur la mer d'Irlande, donnant donc vers l'Atlantique et les voies maritimes mondiales, elle sera d'autant favorisée qu'en temps de guerres contre les Pays-Bas, puis contre la France ou l'Espagne, sa rade s'avère plus sûre que celle de Londres sur la Tamise, ou les portes de la Manche.

La prospérité de Liverpool se fonde d'abord sur le « commerce triangulaire » (traite des noirs, tabac, sucre des colonies antillaises et américaines) et sur le commerce des Indes avant de devenir plaque tournante de la production industrielle du Lancashire, les cotonnades de Manchester et son agglomération en tête. Le premier bassin à flot y fut ouvert en 1709. A partir des années 1770-80 et jusqu'au début du XX^e siècle, 12 km de gigantesques docks et magasins-entrepôts vont être enchaînés sur le rivage (incorporant ceux de Birkenhead en face au XIX^e) pour faire de Liverpool le 2^{ème} port du pays, après Londres.

En 1830, la première grande ligne de chemin de fer au monde relie Liverpool à Manchester (jusqu'à Londres en 1845), alors que Liverpool devient le port d'attache et siège social des grandes compagnies de paquebots transatlantiques (Cunard, White Star...) et que sa bourse et place financière rivalise avec celle de Manchester, voire Londres.

A la fin du XIII^e siècle, la ville a déjà gagné le plateau au-dessus du rivage portuaire. Là s'étalent les beaux quartiers néoclassiques rapidement prolongés par une succession de banlieues-jardins et parcs pittoresques « rus in urbe » polycentriques et proliférantes, typiques de l'urbanisme anglais milieu – fin du XIX^e siècle, et qui se poursuit en plus dense jusqu'au milieu du XX^e siècle avec les remarquables programmes de logements sociaux de la ville, desservis par un réseau de boulevards plantés.

Entretiens, le centre ville se verra transformé en « downtown » à l'américaine – brassage dense de commerces d'affaires et industries portuaires, paré de sièges sociaux grandioses, de magnifiques équipements civiques et culturels, où s'imbriquent usines, entrepôts, bureaux innovants, côtoyant les restes de l'habitat XVIII^e siècle, surpeuplé et « taudifié », à flanc de coteau, adossé à l'alignement monumental des docks.

Manchester



Manchester, au pied des Pennines du Lancashire, sur les rives de l'Irwell, affluent de la Mersey, fut en premier lieu un camp romain et une colonie, sur la route de York à Chester.

En tant que ville, sa première phase de développement date du XIII^{ème}, lorsqu'elle devient un centre de lainage dont l'importance s'accroît avec l'arrivée de tisserands flamands au cours du siècle suivant.

Déjà au XVII^{ème}, Manchester avec son chapelet de bourgs satellites, commence à se faire une réputation pour la manufacture de cotonnades, aidée par une hydrométrie élevée et les nombreux cours d'eau de la région des Pennines.

À partir du milieu du XVIII^{ème}, alors que Liverpool est devenue son port de transit, plaque tournante du coton et des productions manufacturières, c'est la révolution industrielle précoce de Manchester qui déclenchera la croissance fulgurante de l'industrie cotonnière et de l'ensemble de la conurbation. Les conditions locales propices, une main d'œuvre abondante, l'exploitation des charbonnages à proximité, la création d'un noyau de canaux – relié à Liverpool en 1776 – et de routes, le regroupement en grandes filatures de métiers mécaniques, puis les perfectionnements de la machine à vapeur, sont autant de facteurs qui sous tendent cet essor.

Du XIX^{ème} jusqu'au milieu du XX^{ème} siècle, le « Roi Coton » règne sur Manchester. Sa prolifération urbaine sera encore plus spectaculaire que celle de son ancienne rivale Liverpool. Avec l'amélioration et l'extension des réseaux de transport, l'activité manufacturière et industrielle se déplacera dans les villes de la conurbation, et la bourgeoisie s'appropriera les villages et campagnes alentours, dans un essaimage de banlieues pittoresques et huppées.

Le cœur de Manchester se reconstruit sur ses fondations, devenant un grand centre commercial et administratif, espace d'affaires, de banques et de bourse d'importance mondiale. Cette expansion sera complétée en 1894, par l'ouverture du canal maritime et les docks attenants le centre ville à Salford. Désormais le grand Manchester talonnera Birmingham au titre de deuxième plus grande cité du pays, après la capitale Londres.

Le riche patrimoine bâti de Liverpool et Manchester reflète précisément les étapes brûlées de leur croissance et mutation fin XVIII^{ème} – XX^{ème} siècle. Des usines aux banques et entrepôts-bureaux, aussi grandioses que leurs hôtels de villes ou équipements, leurs églises et institutions culturelles et universitaires ou encore leurs banlieues cossues... les cités jardins et logement sociaux novateurs... les grandes rénovations des années 1930-70.

Du néoclassicisme fonctionnel aux vigoureux renouveaux gothique et renaissance, aux mouvements modernes et à la création contemporaine, le patrimoine est essentiellement l'œuvre d'architectes de souche.

Si Manchester et notamment Liverpool ont souffert des bombardements de la deuxième guerre mondiale, les deux villes ont subi de plein fouet la crise de la désindustrialisation et de la rationalisation des ports, avec l'introduction des containers, laissant des pans entiers de leurs industries et infrastructures en friche. Elles ont néanmoins mieux résisté que d'autres grâce à l'importance de leurs pôles commercial, tertiaire et financier, professionnel et culturel, à la diversité même de leurs activités et services.

Un début de reprise s'annonce dans les années 1980, aidée par les fonds européens et plus particulièrement par l'effet de levier des « Urban Development Corporations » testés d'abord par le gouvernement Thatcher aux docklands de Liverpool (comme à Londres), puis au centre de Manchester.

C'est une première étape, bien que la proximité de Manchester sur le grand axe des autoroutes nord-sud, et son aéroport international continue de peser sur Liverpool, dans la rude concurrence à l'investissement et à la régénération.

Aujourd'hui, quoi que confrontées à la crise financière, les deux grandes villes se signalent par une nouvelle vague de développement et régénération, notamment par la transformation d'image et le réinvestissement de leur centre ville. Et d'afficher leur volonté et capacité à se réinventer, fortes de leurs propres dynamismes et ressources professionnelles.

8h00 : Rendez-vous Aéroport Marseille Terminal 4 – Niveau des départs / comptoir Air France
Vol Marseille / Paris / Manchester : 9H35/11H05 (vol AF7669) – 13H10/13H40 (vol AF2268)

13h40 : Arrivée Aéroport Manchester. Départ en bus pour Liverpool.

15h00 : Arrivée à **Liverpool**

Circuit d'introduction à la ville suivi par la visite de la grande zone de régénération et réhabilitation du **Albert Dock** et le **front maritime**, classé patrimoine mondial par l'UNESCO – La **reconversion de magnifiques entrepôts**, 1830-50, en lofts résidentiels, quartier de commerces et loisirs, de musées avec la **Galerie d'Art Contemporain**, antenne du **Tate Modern** aménagée par l'architecte **James Sterling** ; les sièges sociaux grandioses de la **Cunard**, du **Port Autonome** et de la compagnie d'assurance le **Liver Building** du début XX^e siècle appelés les « Trois Grâces » du **Pier Head**, rejoint par le **nouveau Musée de la Ville** des architectes danois **3 x Nielsen**.



Albert Dock



« Les Trois Grâces »

Attendant en amont, sur le site de bassins remblayés, le **nouveau Arena** – palais des congrès et centre d'expositions et événements – élégant vaisseau en verre et métal conçu par **Wilkinson-Eyre Architects**. Comme le Musée de la Ville ouvert dans le cadre du titre de Capitale Culturelle remporté par Liverpool en 2008, derrière l'Arena, s'est développé un ensemble de bureaux, lofts résidentiels et hôtels, suivant le **masterplan** de l'agence **Allies and Morrison Architects**.

En suivant, **première découverte** du nouveau « morceau de ville » de **Liverpool One**, rejoignant le cœur de la ville au front portuaire : la plus importante opération mixte de régénération urbaine (logements, bureaux, commerces, jardins et espaces publics), financées à 100 % par l'investisseur privé **Grosvenor Estates** qui œuvre depuis 3 siècles dans la région et notamment à Mayfair à Londres, dont le propriétaire n'est autre que le Duc de Westminster. Le nouveau quartier commerçant remplace les restes délabrés de friches et anciens terrains vagues bombardés, suivant un **masterplan** des **agences BDP et Allies et Morrison**, associant toute une équipe d'architectes et retissant les lieux avec le tissu historique environnant ; notamment le **Rape Walks District** lui même l'objet d'une importante réhabilitation.



Liverpool One



Echo Arena

17h30 : **Traversée en ferry** de la **rivière Mersey** à Birkenhead pour apprécier la silhouette urbaine et maritime de Liverpool.

18h45 : Retour au Pier Head et départ pour l'**hôtel Radisson**

20h00 : Dîner au restaurant de l'hôtel



Jeudi 17 mai

8h30 : Départ de l'hôtel en bus pour l'Hôtel de Ville

9h00 : Arrivée à l'**Hôtel de Ville** – magnifique édifice néoclassique du XVIII^e/début XIX^e siècle – pour une **réunion présentation** sur l'actualité de la rénovation et régénération de Liverpool avec **Rob Burns**, directeur de l'Urbanisme, et **Niel Paterson**, représentant le Liverpool Culture Company, montée par la ville pour gérer les manifestations de 2008 et en coordination avec celles de la Biennale de Liverpool, qui en 2012 marquera son dixième anniversaire avec succès – Liverpool mise beaucoup sur ses programmes culturels et pas seulement sur la célébrité des Beatles, forte de sa philharmonie, ses théâtres et les richesses de ses musées sous tendus par la réputation de ses universités, de ses écoles d'architecture, des beaux arts et de design.



10h30 Visites avec les intervenants dans **Liverpool One** et la **Rope Walks District**, avec la restauration et rénovation du **Blue Coat School**, XVIII^e, en centre de création contemporaine par **Big Architekten** de Rotterdam (ouvert en 2008-09).



13h00 : Déjeuner au **Restaurant The Side Door**

14h30 : Poursuite des **visites** en bus et à pied, dans le quartier des cathédrales anglicanes et catholiques, l'ancienne ville néoclassique investie par les universités avec la **nouvelle Académie d'Art et Design** de **Rick Mather Architects**, puis la régénération du quartier de la gare principale avec la restauration du chef d'œuvre gréco-romain de **St George's Hall**, 1838-47 par H.LL Elmes, et l'ensemble monumental de la **Walker Art Gallery** et **Picton Library**.



Enfin, en bus dans la ville, fin XIX^e milieu XX^e, et ses quartiers de parcs et villas pittoresques, alternant avec des emprises industrielles, où il reste encore beaucoup à faire.

18h30 : Retour à l'hôtel

20h30 : Dîner au **Restaurant Panoramic**

Vendredi 18 mai

8h00 : Départ de l'hôtel en bus, avec les bagages, pour Manchester.

9h15 : Arrivée à **Manchester**, traversant de nombreux quartiers encore délabrés et leurs friches industrielles en projet de rénovation. Le centre ville dense a par contre déjà bénéficié d'un remarquable programme de rénovation et réhabilitation, transformant son patrimoine d'entrepôts et sièges sociaux grandioses du XIX^e, en lofts, bureaux, restaurants et commerces. L'ensemble est desservi dès la fin des années 1980, par le nouveau tramway.

10h00 : Réunion au somptueux **Hôtel de Ville**, renouveau gothique (1867, Alfred Waterhouse architecte).

Présentation de l'avancement des programmes de régénération de la ville qui jouent autant sur la carte de la « révolution verte » que sur ses atouts culturels et sportifs (les clubs de Manchester United et Manchester City) et la reconquête du centre historique. Avec la participation de **Peter Bable**, directeur de l'Urbanisme, **Wayne Stand**, directeur du développement urbain et économique et **Warren Wandell**, responsable du design urbain.



11h30 : **Visites** avec un représentant de la ville en bus et à pied des opérations témoins de rénovations dans le centre – notamment **Manchester City Park**, quartier des grands magasins soufflé par l'attentat à la bombe de l'IRA en 1996, suivant le masterplan de **Ian Simpson Architects**, le **centre URBIS** des mêmes architectes (2003), à proximité de la cathédrale médiévale, ainsi que l'échangeur de transport et la **tour de 22 étages de logements privés** (2008 et 2004). Par la même agence : les 48 étages du **Beetham Tower** qui regroupe un hôtel Hilton et 200 appartements privés, livré en 2009.



Tour Urbis



Hilton Tower

13h00 : Déjeuner au **restaurant Room**

15h00 : Rencontre à l'agence **Ian Simpson Architects** et visite d'une opération en chantier

16h30 : Rencontre avec **Roger Stephenson** de l'**agence Stephenson-Bell Architects** pour visiter leurs nombreux **programmes de réhabilitation-rénovation** dans le **secteur de Castlefield**, bassin historique du réseau de canaux et terminus du Manchester et Liverpool Railway de 1830, dont la gare restaurée est intégrée au Musée des Sciences et de l'Industrie. Remarquable remise en valeur de l'ensemble du **site de Castlefield** avec son spectaculaire enchevêtrement de viaducs, de chemins de fer XIX°, et reconversion en lofts du patrimoine d'entrepôts sur canal, nouveaux logements, hôtels, restaurants, etc. A côté et longeant le canal, le **nouveau quartier de logements** du **promoteur Urban Splash** (aussi actif à Liverpool qu'à Manchester) par **Arkheion Architects**.

Visite du chantier de **Cheatham's Shool** (prestigieuse école de musique) en présence de **Roger Stephenson** et **Justin Risley**, architecte du projet, **agence Stephenson-Bell Architects**.



Le nouveau **Civil Justice Centre**, palais de justice réalisé en 2009, modèle de construction durable (lauréat du prix Top Sustainability) proche de Piccadilly Gardens et le réaménagement de sa place-jardin en espace d'interconnexion multimodale aux exigences environnementales élevées. Le nouveau **siège de l'agence BDP** au bilan carbone neutre vient d'y être installé.



19h30 : Arrivée à l'hôtel Park Inn en centre ville

21h00 : Dîner au restaurant de l'hôtel

Samedi 19 mai

8h00 : Départ de l'hôtel avec bagages.

Visite du **secteur de New East Manchester**, en cours de rénovation, au delà des gares de Piccadilly et Victoria ; masterplan de **Will Alsop Architects** avec les **promoteurs Urban Splash** et **Argent Group**, coordonné par la Urban Regeneration Company de la ville, avec le quartier durable mixte de **New Islington** et des maisons de ville et immeubles réalisés par **FAT Architects**, **Foster Associates** et d'autres architectes. Ici se trouve aussi le **Stade de Manchester City** réalisé par **Arup Associates Architects et Arup Engineering** ouvert pour les jeux du Commonwealth en 2003, l'un des plus écologiques en Europe.



New East Manchester



New Islington

11h00 : Transfert à l'aéroport pour enregistrement à 11h30 et déjeuner à l'aéroport à 12h00 (après contrôle douane) au restaurant Trattoria Milano.

13h25 : Vol Manchester / Amsterdam / Marseille : 13H35/15H55 (vol KL1084) – 17H05/19H00 (vol KL1409)