



Façade vers la place. A gauche, la loggia du restaurant.

*Le Heisim, no 11, novembre 1962.*

Photo Francis-Niffle.

## LA GARE DES GUILLEMINS, A LIÈGE

ARCHITECTES : C. CARLIER - H. LHOEST - J. MOZIN (GROUPE EGAU)  
ET R. KANGIESTER ★ ING. BÉTON : GILBERT LESAGE

La gare est l'un des programmes très actuels de l'équipement urbain. Elle intéresse au premier chef la masse des laborieux auxquels leurs occupations, manuelles ou intellectuelles, imposent des déplacements quotidiens. Et, périodiquement, les foules tentées par des bonheurs lointains que les congés payés rendent plus accessibles.

Le mouvement d'une gare moderne est nettement différent de celui des stations de jadis. L'accroissement des fonctions, la multiplication des services, les exigences du confort pour les employés comme pour les usagers suppose des solutions nouvelles en plans comme en élévation. De plus l'évolution des modes de construction et l'emploi de matériaux nouveaux transforment également les aspects architecturaux.

Le programme d'une gare moderne exige la satisfaction de besoins toujours plus complexes. En conséquence de ses besoins, la recherche d'un parti de plan vraiment rationnel, la définition du rythme des volumes intérieurs et extérieurs sont à proprement parler la tâche créatrice de l'architecte, celle qui manifeste sa personnalité, son génie créateur.

Quel sujet renouvelé d'étonnement de voir, dans un espace limité soumis à un programme aux commandements parfois excessifs, surgir de l'étude raisonnée des compositions très différentes et pourtant diversement valables. Ainsi se prépare une solution élaborée donnant satisfaction au programme tout en sauvant *la part de l'architecture*. Mais que de recherches encore et que de peines pour que toutes les choses utiles soient disposées logiquement, agréablement proportionnées et que ne soient pas détruit par des exigences de dernière minute un *équilibre* laborieusement acquis et si précieux.

Quels que soient la complexité des programmes, le type de plan, le mode de construction et les obligations économiques auxquels ils sont liés et dont ils dépendent, il faut

que *l'architecture demeure...* aussi bien, l'architecture, en tant qu'esprit et que forme, est le signe de la valeur d'une civilisation. Quelle que soit sa destination pratique *elle porte témoignage*. Le mot fameux de Le Corbusier : « une maison, un palais » était un slogan de combat de valeur psychologique, mais la vérité est plus impérative : *une construction exprime une civilisation digne d'estime dans la mesure où elle porte le signe puissant et fier de l'architecture*. Et cela à travers les techniques comme à travers les temps.

Chaque renouvellement de la technique constructive pose le problème de l'adaptation architecturale. La technique la plus récente, celle du *mur-rideau*, offre aux bons architectes des ressources très intéressantes. Des réalisations d'un haut caractère ont vu le jour en Europe comme outre-mer. Il se fait aussi qu'en cas d'échec une bâtisse d'un grand volume peut avoir un aspect sec, terne et morne. Un grand architecte français a dit : « *stupide et dangereux* ». Stupide, lorsqu'on considère ces bâtisses uniformément plates du point de vue esthétique — dangereux, parce qu'elles sont la matérialisation de l'ennui et des complications psychiques qu'il engendre.

Faire vivre ces grandes surfaces vitrées n'est pas chose aussi simple que le prétendent industriels et ingénieurs. Il faut les animer par le rythme, élément essentiel de l'expression, de l'harmonie, de la durée. On ne peut imaginer un quartier où de vastes constructions, plates et nues, se succéderaient sans interruption, en se faisant face selon l'ancien tracé des voiries urbaines. L'usage habile de panneaux colorés amuserait l'œil sans satisfaire l'esprit, qui ne peut se contenter de fantaisies aussi artificielles. Ce qu'il faut, coûte que coûte, c'est réaliser avec l'aide de la technique nouvelle un vrai rythme architectural. Ce qui suppose la mise en



*Le grand auvent, large de cinquante mètres, est en béton blanc bouchardé.*

*Photo Francis-Niffle.*



*L'ancienne Gare des Guillemins.*

blème dans la réalisation de l'ensemble *gare et complexe postal* des Guillemins, à Liège. La longue façade de la gare, rythmée avec autant de fermeté que d'élégance, s'articule aisément à la bâtisse du Tri-postal. Celle-ci introduit un élément de variété sans créer d'opposition violente ni de solution de continuité. Le résultat est excellent.

★

Nos lecteurs se souviennent des manifestations politiques qui mirent en rumeur la « Cité Ardente » durant les journées de décembre 1960. Quelques exaltés lapidèrent un certain nombre d'établissements publics et privés. La nouvelle Gare des Guillemins, fierté des liégeois, ne fut pas épargnée. Les projectiles détruisirent une partie des vitrages, particulièrement ceux de la salle des guichets. Il fallut un certain temps pour qu'ils soient remplacés. A grands frais.

★

Les architectes avaient à tenir compte du programme et de la situation. Etant donné l'important trafic de la Gare des Guillemins, il eut été souhaitable de donner plus d'espace

action d'éléments variés, proportions diverses, des jeux de volumes et de surfaces propres à animer une construction avant même qu'intervienne l'idée de couleur.

Il est clair que les architectes du *Groupe Egau*, Messieurs Carlier, Lhoest et Mozin, ont parfaitement dominé le pro-

*Au premier plan, à droite, le bâtiment des Postes, Télégraphe et Téléphone.*





Hall des guichets : nervures et voile en béton de silex blanc bouchardé revêtus d'un vernis vinylique transparent. Dans le fond, la brasserie et le restaurant.

au bâtiment des recettes, dans lequel sont aussi groupés les services administratifs. Au contraire, pour permettre une circulation plus aisée sur la place, il était demandé de réduire le plus possible la profondeur du bâtiment. Situation exceptionnelle et qui réduisait à un très petit nombre les solutions possibles. Il semble que celle qui fut préférée était la meilleure. Ayant été choisie au concours, elle ne subit que peu de changements.

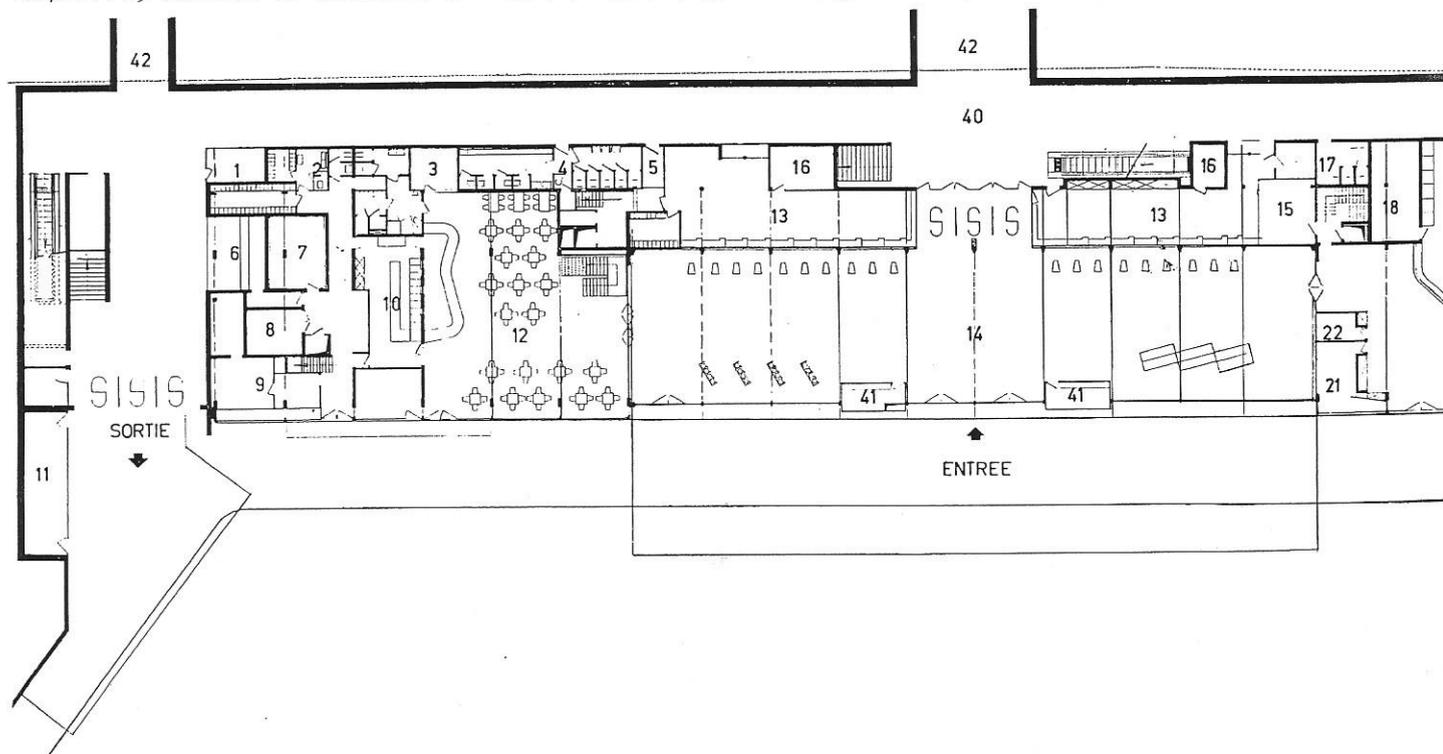
Afin de permettre l'accès aux voies par des couloirs transversaux souterrains, situés au même niveau que la salle des guichets, il fallut cependant abaisser le niveau de la voirie de deux mètres environ. La solution du relèvement n'était pas possible parce qu'elle eut entraîné l'exécution de travaux importants jusqu'à des distances considérables de la gare.

Il est d'opinion courante que l'aspect général de la place y a gagné. La dénivellation actuelle, en pente légère vers le bâtiment, est visuellement moins sensible que celle qui existait, en sens contraire, avant la transformation du profil du sol. D'autre part, la démolition des anciens bâtiments des postes et des bagages, le long des rues Varin et du Plan Incliné permet l'élargissement de ces artères à vingt mètres. Ce qui se prètera à un remodellement du système circulatoire.

En ce qui concerne le caractère architectural de la gare, les architectes ont cherché un volume simple dont l'aspect extérieur accuse franchement les fonctions des divers locaux distribués sur les quatre niveaux que comportent les bâtiments à front de la place.

Le plan est établi sur un module de 1,22 m, lequel permet

Plan de la nouvelle Gare des Guillemins, au niveau du sol. — 1 - Journaux ; 2 - Lavatory du personnel (brasserie) ; 3 - Gérant de la brasserie ; 4 - Lavatory pu recettes ; 14 - Hall des pas perdus ; 15 - Chef de bureau ; 16 - Réserve coupons ; 16' - Chambre forte ; 17 - Lavatory personnel ; 18 - Factage ; 19 - Bagages ; Téléphone ; 29 - Electricité ; 30 - Combustible ; 31 - Atelier ; 32 - Séchoir ; 33 - Douches ; 34 - Vestiaires personnel ; 35 - Remise à sacs ; 36 - Dépoussiérage ;



l'utilisation de nombreux matériaux fabriqués à cette dimension ou demi-dimension : panneaux préfabriqués, plaques phoniques pour les plafonds, carreaux de pavement, etc. De plus, il détermine des largeurs permettant d'adopter pour la division des bureaux des cloisonnements amovibles suffisamment souples et correspondant à des largeurs rationnelles de baies et locaux.

Le module de 1,22 m détermina l'adoption de travées de quatre modules (4,88 m), dimensions jugées relativement économiques. La modulation adoptée est marquée aux niveaux supérieurs par le compartimentage de façade en profilés Wallspan d'aluminium. Ces deux niveaux sont entièrement occupés par les bureaux administratifs régionaux de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

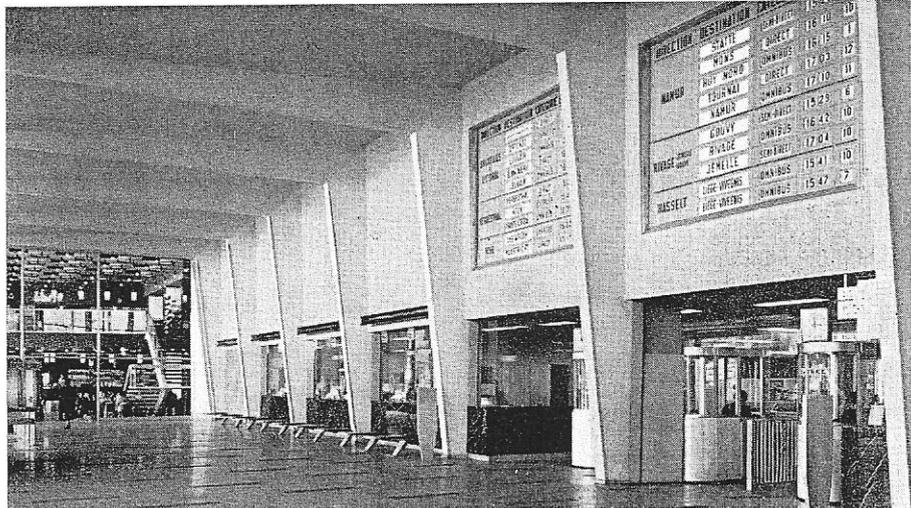
Les deux niveaux inférieurs abritent les services publics et leurs dépendances directes : grand hall des guichets, bagages, brasserie, restaurant et services annexes, mess du personnel, etc. Le multiple de modulation plus ou moins grand utilisé pour ces niveaux exprime leurs fonctions différentes.

Vue de la place, la façade de la gare présente une vaste surface plane presque entièrement vitrée de 110 m de long sur 17 m de haut, compartimentée de profilés d'aluminium et encadrée par un mince cordon de pierre calcaire et de béton largement débordant. La même pierre recouvre les pignons.

Dans l'axe du bâtiment correspondant à l'axe prolongé de la rue des Guilemins, un auvent en béton de 50 m de long, en saillie de 10 m, marque l'emplacement du hall des guichets. Il couvre le trottoir et une partie de la voirie, mettant ainsi à l'abri les voyageurs stationnant ou circulant devant la gare.

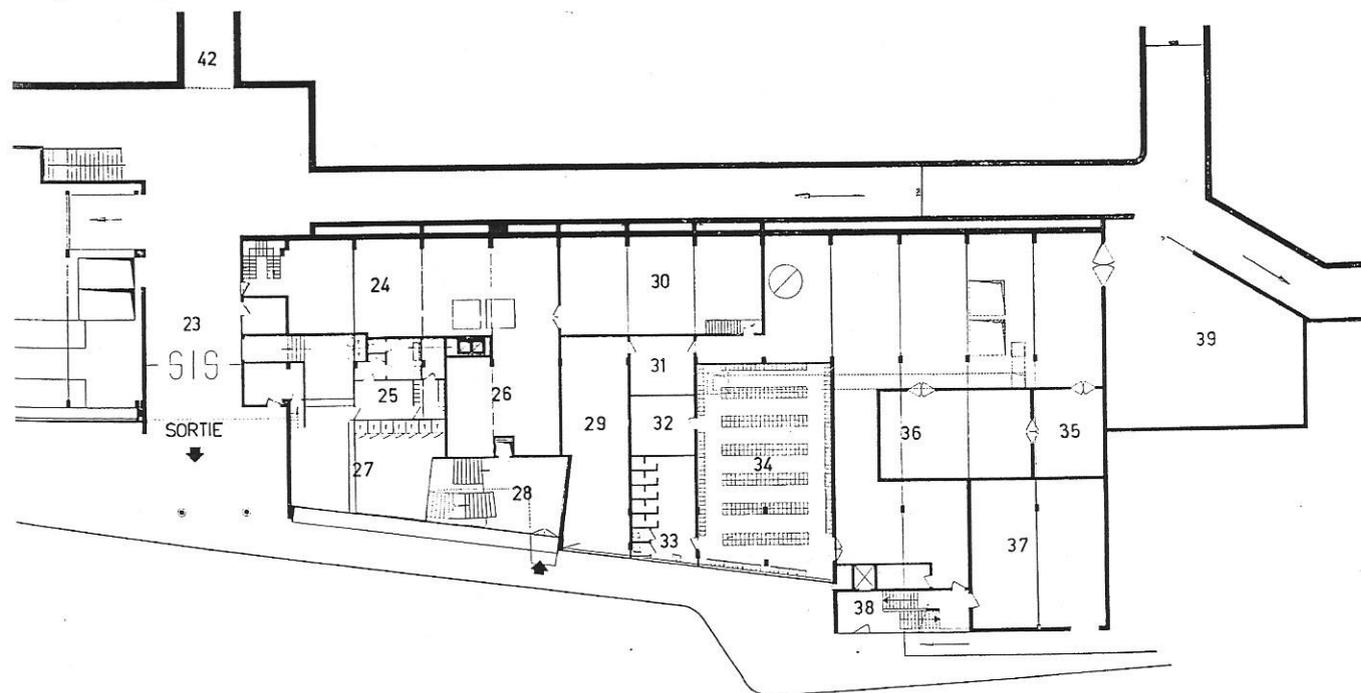
Le dit auvent est fait d'un voile de béton blanc (1) bouchardé mécaniquement, porté par des poutres et des consoles de section triangulaire, apparentes ou non suivant leur position dans la structure. Constatons d'ailleurs que cet

(1) Béton de silix des Carrières de l'Arbre Saint-Michel.



En haut : Les tableaux horaires à télécommandes dans le hall des guichets.  
En bas : Le restaurant. Vue d'ensemble.

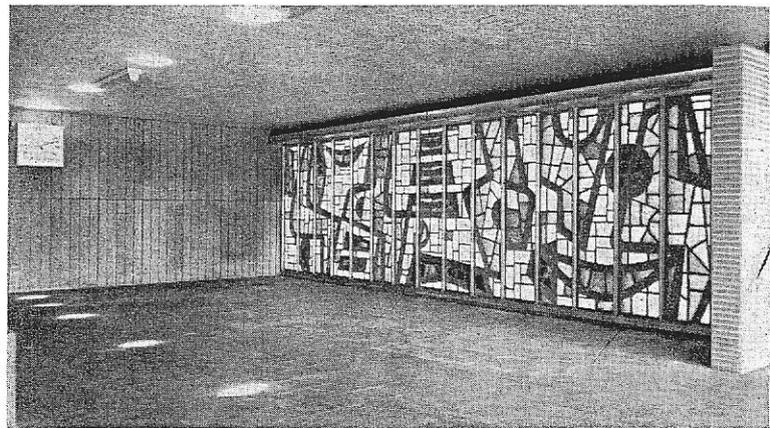
vers bureaux ; 6 - Quick-bar ; 7 - Chambre froide ; 8 - Réserve bière ; 9 - Economat ; 10 - Office brasserie ; 11 - Tourisme ville ; 12 - Brasserie ; 15 - Bureaux de  
- Remise ; 22 - Magasins ; 23 - Sortie ; 24 - Chaufferie ; 25 - Réfectoire ; 26 - Réserve ; 27 - Téléphone-Télégraphe ; 28 - Hall entrée vers Postes-Télégraphe-  
los ; 30 - Entrée personnel vers bureaux ; 39 - Garage des tricycles ; 40 - Couloir relation ; 41 - Photoser et journaux ; 42 - Couloirs accès aux quais.





Photos Francis-Niffle, Liège.

L'escalier reliant le Café au Restaurant du premier étage.



En haut : Le comptoir de la Brasserie, au niveau du Hall des guichets.  
Photo Francis-Niffle.

En bas : Le vitrail de Jean Retz. — Photo Studio 9.

auvent est, en fait, la continuation à l'extérieur de la gare du plafond du hall des guichets.

Une telle disposition élargit *visuellement* le hall auquel par suite du peu de largeur dévolue à l'ensemble du bâtiment, il ne fut pas possible de donner une profondeur de plus de onze mètres. Ce qui paraissait une gageure !

On voit distinctement sur les photos que les larges baies vitrées laissent apparaître aussi bien la surface intérieure que le prolongement extérieur du plafond. On voit aussi qu'en son milieu et à chaque travée, l'ensemble *plafond-auvent* est supporté par de minces colonnes en acier. Chacune d'elle supporte un poids de 165 tonnes.

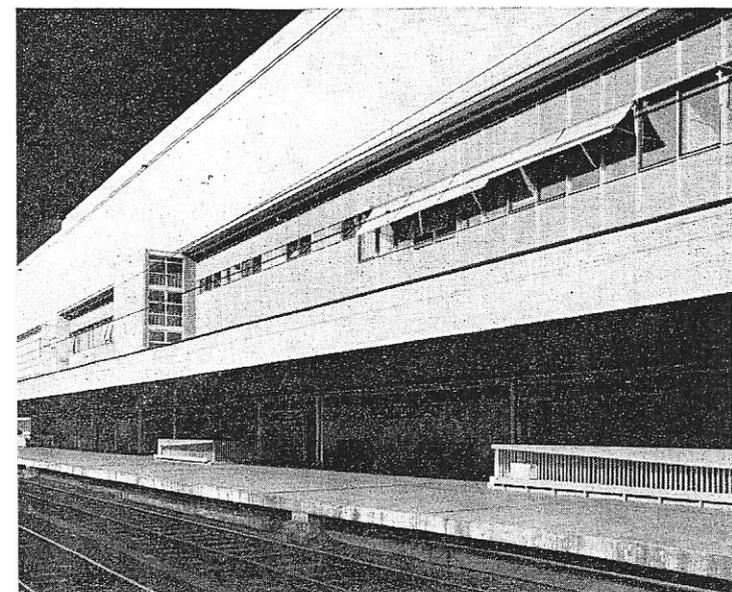
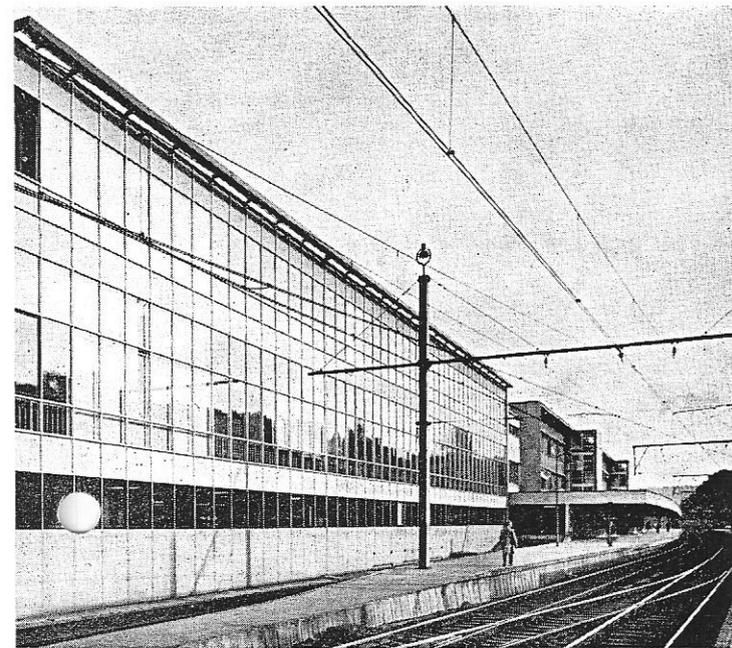
Par un volume plein, le bâtiment des recettes est relié à celui de la Poste et de la Régie des Télégraphes et Téléphones, traité dans le même esprit architectural et avec les mêmes matériaux, et construit en face du débouché sur la place de la rue du Plan Incliné.

L'ensemble des bâtiments développe une largeur totale de 180 m à front de la place. Son volume est de 62.000 m<sup>3</sup> bâtis.

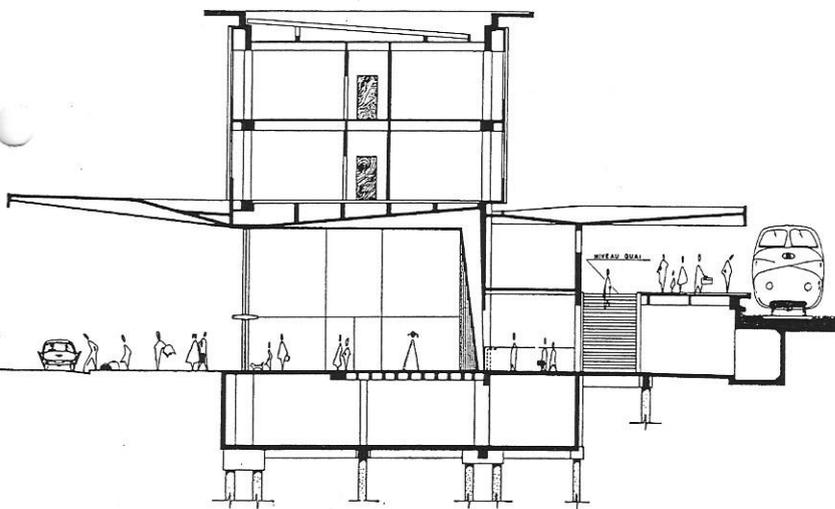
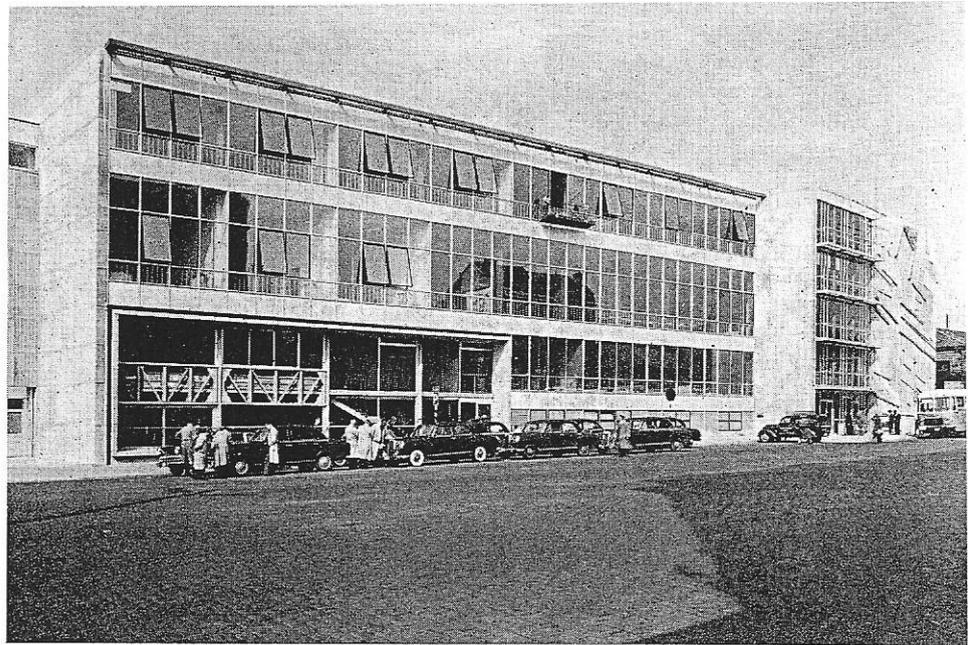


La circulation est facile. Les voyageurs pénètrent de plain pied dans le hall des guichets, très largement éclairé.

En bas : Vue sur le quai, vers la façade postérieure du bâtiment des recettes.



Vue d'ensemble du bâtiment des P.T.T. et du Tri-Postal.



COUPE TRANSVERSALE DANS LE HALL DES PAS PERDUS.

Les guichets, au nombre de 24, sont disposés face aux entrées. Celles-ci sont encadrées, à droite, par le local à journaux et à gauche par le magasin Photofer.

Aux extrémités du hall se trouvent, à gauche, les restaurant et la brasserie, à droite, le service de bagages, la conciergerie, le service de renseignements, le bureau de change, etc. Parmi l'équipement du hall on remarque les horaires complets des trains exposés sur des tambours rotatifs lumi-

neux, d'une lecture très facile, d'autre part deux tableaux horaires automatiques — renseignant les heures de départ et les numéros des quais pour toutes les directions au départ de Liège, y compris les trains internationaux. Ces tableaux placés au-dessus des couloirs d'accès aux quais fonctionnent par commandes électroniques.

Au centre du hall des guichets, une série de portes ouvrent sur le couloir donnant accès aux trois passages publics sous voies.

Des escalators desservant chaque quai permettent aux voyageurs d'arriver à la proximité même des trains.

Le large couloir médian sous les voies est uniquement destiné aux voyageurs se dirigeant vers les quais de départ, les voyageurs arrivant en gare de Liège étant dirigés vers les sorties par des couloirs extérieurs.

Les bagages sont acheminés depuis leur dépôt jusqu'au wagon par des élévateurs à fourches de trois tonnes et des Fenwick à commandes électriques. Les liaisons entre les niveaux des quais et de la place sont assurées par des monte charges.

(Suite à la page 377)

Le bâtiment de la régie des Postes, Télégraphe et Téléphones. En bas, un coin du hall public.  
Photo Francis-Niffle.



# LA NOUVELLE GARE DES GUILLEMINS A LIÈGE

(Suite de la page 564)

L'aspect intérieur de la gare est avenant. Le sol du hall des guichets et celui de la brasserie, au même niveau, est revêtu de dalles de granit rose de Baveno, matériau extrêmement dur, de bel aspect, dont la surface polie contraste avec la rudesse relative du béton des colonnes, poutres et plafonds. Les comptoirs et soubassements des guichets sont de marbre bleu belge.

Le même marbre, utilisé en plaques sélectionnées de grand format, posées à « livre ouvert » revêt la paroi de 7,50 m de haut devant laquelle est implanté l'escalier du restaurant, lequel est porté par un limon tubulaire en acier et possède un garde-corps en glace Sécurité.

Du restaurant les dîneurs ont vue sur la brasserie et la perspective du hall des guichets. Ceux qui préfèrent le spectacle de la rue peuvent s'installer devant la loggia en encorbellement sur la façade, au-dessus du petit magasin de la fleuriste.

Au rez-de-chaussée du bâtiment des postes, le public pénètre dans un hall spacieux dont les murs sont revêtus de tôle protégée par un revêtement plastique Skinplate. Des dalles de marbre gris Sainte-Anne recouvrent le sol.

Un escalier montant permet d'accéder au bureau de postes, tandis qu'en descendant quelques marches on pénètre dans le hall de la Régie des Télégraphes et Téléphones, pourvu de huit cabines téléphoniques publiques et de deux cabines intérieures.

La plus grande partie de l'immeuble est réservé aux services d'exploitation. On y trouve une installation complète de triage automatique des correspondances : lettres et imprimés de types divers.

Le Tri-postal, comme le bâtiment des Recettes, est pourvu de vestiaires, douches, séchoirs etc., assurant un maximum de confort et de facilités au personnel d'exploitation. Le public dispose également d'installations sanitaires correctes.

## PARTI CONSTRUCTIF.

L'ossature est en béton armé : poutres, colonnes et hourdis nervurés totalisant 7.000 m<sup>3</sup>.

Les nervures orientées transversalement ont une portée de 10 mètres entre colonnes, celles-ci étant implantées en recul de 75 cm sur le plan des façades.

Cette disposition a permis de dégager au maximum les surfaces de plancher et de faciliter l'utilisation des cloisonnements amovibles.

Toute la menuiserie intérieure et extérieure est en aluminium anodisé. Elle est garnie de vitrage double isolant.

Des curseurs accrochés à des rails crémaillères ou des nacelles suspendues coulissant le long des façades permettent l'entretien facile des vitrages, panneaux d'allèges et châssis d'aluminium par l'extérieur, sans déranger le personnel occupé dans les bureaux.

L'ossature repose sur des fondations en Pieux Franki.

Des caves constituées en cuvelage étanche abritent les diverses centrales de chauffage ainsi que les réserves des wagons lits et une partie des installations frigorifiques de la brasserie et du restaurant.

Un point délicat devait être résolu :

De part son profil et sa conformation en cuvette, la place constitue un vaste plan de collecte des eaux de pluie. Ces eaux ajoutées à celles des toitures des bâtiments, d'auvents de quais et de voies, récoltées sur une surface de plusieurs hectares pourraient à l'occasion d'un orage violent occasionner un afflux d'eau tel que l'égout collecteur principal saturé pourrait être inefficace. On a, dès lors, prévu, un système de pompage automatique de manière à assurer la protection constante des installations situées au sous-sol.

La couverture de la toiture est réalisée en bacs autoportants nervurés en aluminium d'une seule pièce sur leur longueur et de 75 cm de largeur.

Dans tous les bureaux, les plafonds sont réalisés en plaques d'aluminium revêtus d'un fil plastique perforées et pourvues d'un matelas de laine de verre assurant la correction acoustique des locaux.

Les bureaux étant sujet à modifications différentes d'affectation ou de surface, sont cloisonnés par des parois amovibles comportant une isolation acoustique.

Des dalles flottantes sur matelas de soie de verre sont prévues à ces niveaux et un réseau téléphonique complet desservant l'ensemble du bâtiment y est incorporé.

## ECLAIRAGE.

En ce qui concerne l'éclairage, un point particulier est à signaler :

Pour éclairer le grand hall des pas-perdus et le parvis de la gare, une quadruple rampe de projecteurs placés dans des gorges lumineuses de part et d'autre de la paroi vitrée, éclairent le plafond du hall d'une part et l'auvent de l'autre. Leur teinte blanche réfléchit la lumière. Une rampe supplémentaire, prévue le long de la retombée du voile en béton éclaire celui-ci ainsi que les comptoirs des guichets.

## CHAUFFAGE.

Le problème posé par l'adoption de modes de chauffages différents suivant les locaux d'affectation distincte et qui devaient s'intégrer dans une architecture très ouverte à fait l'objet de nos prescriptions.

Le grand hall des guichets, celui des bagages, de la brasserie et du mess du personnel sont pourvus d'un chauffage par rayonnement au sol, renforcé par des pulsions d'air chaud réparties sur le pourtour des locaux et principalement aux accès afin de créer une légère suppression d'air chaud à l'intérieur des locaux et d'éviter ainsi leur refroidissement consécutif à l'ouverture répétée des portes.

Des thermostats commandant la ventilation des gaines d'extraction des cuisines peuvent interrompre automatiquement leur fonctionnement en cas d'incendie des graisses qui s'accumulent dans les conduits.

Un réseau incendie de premier secours est réparti dans toute la gare.

De l'air chaud pulsé est encore prévu pour le chauffage du Dispatching et du répartiteur qui fonctionnent jour et nuit.

## TRI POSTAL.

Dans les locaux d'exploitation du tri-postal, il fallait prévoir le conditionnement complet de l'air afin d'en assurer notamment l'équilibre hygrométrique dans les locaux d'exploitation et des mouvements d'air aussi réduits que possible.

L'air conditionné est pulsé par une gaine centrale traversant longitudinalement tout le local, l'extraction est assurée par des gaines latérales dissimulées derrière les allèges des fenêtres sur l'épaisseur des hourdis nervurés de part et d'autre le local.

Pour assurer l'alimentation de ces divers réseaux de chauffage, une centrale principale d'une puissance de 2.000.000 calories est installée en sous-sol du bâtiment des postes, comportant 4 chaudières de 500.000 calories chacune. 4 centrales secondaires de soufflerie et de transformation de fluide sont réparties dans le bâtiment des Recettes et de la Poste.