

D'ici une petite dizaine d'années, l'actuelle gare des Guillemins sera définitivement remplacée par le très médiatique bâtiment de Santiago Calatrava Valls, architecte d'origine catalane à la tête d'un bureau international. Aujourd'hui, la gare continue à accueillir le trafic ferroviaire et les voyageurs tandis qu'un chantier gigantesque bat son plein à l'extrémité sud des quais d'embarquement.

## Liège-Guillemins, les quatre gares-et-demie

Avant que les premiers tubes d'acier se ploient au-dessus de leurs supports de béton, il reste quelques instants pour faire le point sur le passé des Guillemins et envisager les attentes suscitées par la future station TGV.

Par quel concours de circonstances la gare principale de Liège s'est-elle retrouvée en un lieu aussi excentré, dont l'urbanisation commence précisément avec l'installation du chemin de fer?

Lorsque, au-delà des essais réussis entre Malines et Bruxelles (1835), on prétend établir des liaisons ferroviaires avec d'autres villes de la jeune Belgique, le relief du pays de Liège oppose

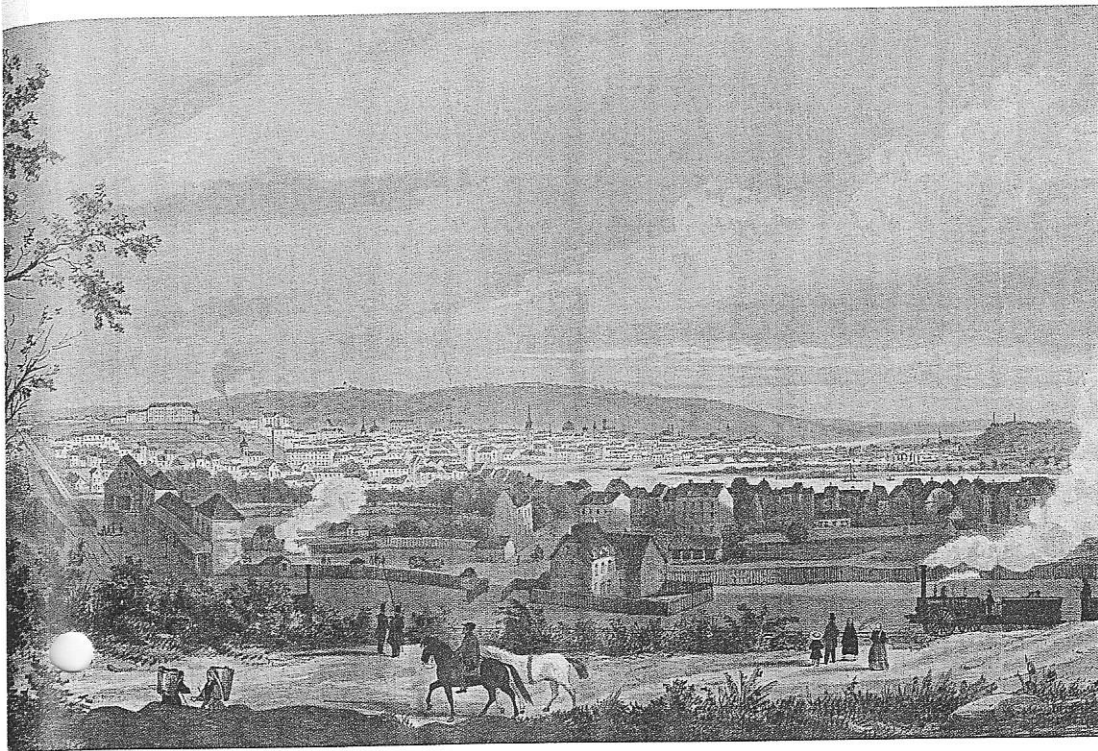
son veto. La ligne s'arrête donc au bord du plateau et la station d'Ans entre en service dès 1837. Quant aux gens de Liège, ils grimpent la côte à pied pour admirer les manœuvres des convois, plus rarement pour se faire transporter jusqu'à Bruxelles.

L'objectif de l'administration du chemin de fer étant de gagner la Prusse, d'ingénieux expédients sont conçus pour vaincre la pente irrégulière. Un treuil actionné par une machine à vapeur fixe est installé en 1842 au Haut-Pré, "station supérieure" selon la terminologie tâtonnante de l'administration. Ce treuil permet aux trains de descendre, en glissant sur la levée de terre du "plan incliné",

Les trams, comme celui sur la gauche de l'image, ont eu leur part dans le développement du quartier de la gare. La ligne 1, significativement, était affectée au trajet reliant le nord de la ville à la station en passant par le centre. Les autobus ont conservé cette numérotation.

Anonyme, photographie de la gare des Guillemins, carte postale illustrée, s.d. Collection privée.





◀ La première gare des Guillemins. Une halte ferroviaire à l'écart de la ville. Le train n'a pas encore détrôné les courageuses botrèsses pour le transport des marchandises. A gauche, le tracé rectiligne du plan incliné.

J.-B. GRATRY, "Vue de Liège, prise du côté de la Station de Chemin de Fer", lithographie gouachée, Cremetti, éditeur à Bruxelles. Collections artistiques de l'Université de Liège, inv. 1850.

jusqu'au fond de la cuvette. Là, une locomotive prend le relais du câble de traction et l'itinéraire continue vers Cologne en franchissant la Meuse au pont du Val-Benoît, construit la même année. Le lieu d'échange (fig.1), dénommé "station extérieure", occupe une ancienne terre de maraîchage<sup>1</sup> au pied de la colline de Cointe, à proximité d'Avroy et de l'Île de Commerce, quartiers encore peu urbanisés. La station n'est qu'une construction de bois dans un paysage mi-bucolique, mi-industriel, mais elle va supplanter le Haut-Pré dans les préoccupations des administrateurs. Ils lui désignent en 1843 un directeur, Michel Thiry, excellent auteur wallon à ses heures<sup>2</sup>. L'hôtellerie et le commerce parient sur cette localisation fort éloignée du cœur de la cité et de ses institutions<sup>3</sup>. Les édiles communaux ne l'entendent cependant pas de la même oreille et réclament une "station intérieure" près des quartiers centraux. L'un des plus fameux directeurs administratifs du XIX<sup>e</sup> siècle, l'ingénieur Blondin, s'escrime à défendre l'Île de Commerce comme localisation<sup>4</sup>. L'Etat, après avoir dès 1851 adhéré à ce projet soutenu par le Conseil provincial et par la Ville, s'y oppose en 1861, pour des motifs budgétaires. Le département des Travaux publics de l'Etat propose d'établir deux stations intérieures, l'une sur la rive gauche, l'autre au Longdoz et de les relier à celle Guillemins qui sera, pour l'occasion, agrandie.

La gare est reconstruite en pierre et inaugurée en 1863. Son allure (fig. 2) et son aplomb confirment le choix des premiers hôteliers et cabaretiers. Tout un quartier résidentiel et commercial se bâtit entre la gare et la Meuse. Cointe et le Laveu, isolés par la voie ferrée, tardent à entrer dans ce mouvement qui donne du travail à des centaines de tailleurs de pierre, d'ardoisiers, de charretiers... et à une bonne dizaine d'architectes.

En 1881-82, une aile complémentaire, au Nord, reçoit les bureaux de la poste; l'allée couverte, si utile aux voyageurs et aux passants parce qu'elle compense l'exiguïté du hall<sup>5</sup>, se prolonge devant le nouveau bâtiment et atteint quelques deux cent vingt mètres de long.

Il faut patienter jusqu'à l'exposition universelle de 1905 pour que l'afflux attendu de voyageurs et de marchandises justifie un agrandissement des espaces réservés au public. Des voies supplémentaires sont également posées, qui entament un peu plus la colline et nécessitent qu'un mur de soutènement soit construit afin de garantir l'assise de la rue Mandeville. Des passages souterrains de plain-pied avec la place des Guillemins permettent de gagner les quais sans plus traverser les voies. Ils canalisent du même coup les flux d'usagers.

Cet aménagement sera maintenu lors de la construction de la nouvelle gare, en 1958. Loin de la monumentalité ornée de la gare précédente, le bâtiment du bureau d'architectes EGAU met en avant un caractère sobre et rationnel qu'il s'agit de lire comme une évocation des qualités du chemin de fer moderne : efficacité, régularité, bon rapport qualité-prix. La grille sévère des châssis métalliques du mur-rideau s'inscrit dans un impeccable rectangle formé par le rebord du toit plat prolongé sur toute la hauteur des murs latéraux. Une gare en rupture avec le paysage bâti et naturel qui l'héberge. Outre les tunnels d'accès aux quais, les architectes réinventent la galerie couverte sous la forme d'un voile de béton sur consoles. Refuge de plein air et point de repère, cette marquise désigne en même temps qu'elle ombrage la vaste salle des guichets établie parallèlement aux voies. Elle se positionne - comme l'entrée de la gare précédente - dans l'axe de la rue des Guillemins, principale artère commerciale du quartier.

Un bâtiment de style similaire ne tarde pas à venir s'accoler au nord. Seul cas d'émulation architecturale dans l'environnement direct de la gare, il accentue son monolithisme et achève un peu plus de désorienter les nouveaux venus<sup>6</sup>. Le tableau se noircit encore si l'on considère l'offre de services dans les abords stricts de la gare. La rue des Guillemins sauve heureusement la mise; elle témoigne d'une perception plus large des besoins des voyageurs.

Aujourd'hui, le projet de gare TGV suscite l'expectative et, parfois, la crainte. Ainsi, tandis que le tourisme d'architecture en a déjà des fourmis dans les jambes, nombre de commerçants redoutent les conséquences du déplacement de la gare vers le sud, dans l'axe de la rue Paradis. La zone de chalandise des Guillemins a pourtant toujours dépassé les limites du quartier; le rajeunissement de l'image du chemin de fer devrait attirer de nouveaux entrepreneurs locaux qui conforteraient les établissements en place et assureraient la relève. Mais les enjeux de la spéculation, combinés à la piètre santé économique de Liège, laissent penser que cette dernière va une fois de plus se livrer à une danse de séduction réservée aux gros investisseurs et aux capitaux étrangers. Concernant le bouleversement paysager et la dissociation Gare - Rue des Guillemins, la rue ne doit pas partir perdante. Elle a en main beaucoup d'atouts pour passer en douceur d'une gare à l'autre. Sur le plan de la mobilité, elle est maintenue comme jonction interne à la ville; les flux de trafic intempestif lui sont donc épargnés. Sur le plan architectural, elle n'a vraiment rien à envier à la rue du Paradis, dont les façades pittoresques et disparates risquent de signer l'arrêt de mort<sup>7</sup>. Sur le plan de la composition urbaine, la rue des Guillemins permettra de découvrir le bâtiment de la gare de manière allusive: une invitation à la mesure de son gabarit, plutôt qu'une confrontation brutale et hors de proportion<sup>8</sup>.

D'après Calatrava, le paysage n'est pas statique et, précisément, l'intégration au contexte paysager prime dans chacun de ses projets. Le pont d'accès au parking, construit pour le MET en 1997-2000, donne un aperçu du vocabulaire plastique qui sera utilisé pour la gare. L'ouvrage d'art semble se jouer des points d'appui; il résout comme sans effort le problème à la fois visuel et fonctionnel de la rupture entre autoroute et desserte locale. Le site n'est pas dissimulé mais diffracté. La géométrie rejoint la structure dans une courbe blanche dynamique.

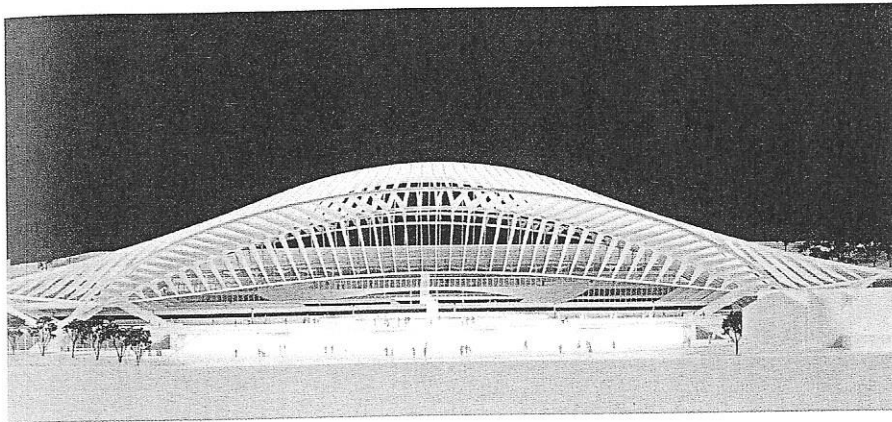
La future gare TGV des Guillemins s'annonce dans la lignée des travaux antérieurs et concomitants: une solution

## Une gare en rupture avec le paysage bâti et naturel qui l'héberge.

▼ Gare des Guillemins actuelle, réalisée en 1958 par le groupe EGAU. Volume simple à quatre niveaux, sa façade présente une vaste surface plane, de type "mur-rideau", presque entièrement vitrée. Dans l'axe du bâtiment, un auvent en béton marque l'emplacement du hall des guichets.

Photo MRW. IPW.





La future gare TGV, un œil dont la paupière servira d'auvent protecteur et culminera à 42 mètres de haut.

Modèle réduit du projet, détail.  
Architecte Santiago Calatrava Valls.  
Cliché Euroliège-TGV.

esthétique à un ensemble de questions techniques<sup>9</sup>. L'architecte conçoit ses projets à partir des matériaux. Le béton est appelé, selon lui, à recevoir une forme sculpturale. Sa mise en œuvre demande autant de compétence technique que de sensibilité par rapport à son potentiel poétique et expressif. Le dissimuler sous un revêtement serait une ineptie. Depuis sa thèse de doctorat sur la pliability des structures (Zürich, 1979-81) jusqu'à la réalisation du Milwaukee Art Museum (Wisconsin, 2000), Calatrava tire de l'observation de la nature des métaphores architecturales, ainsi l'utilisation optimale des matériaux ou encore la capacité des

organismes à changer de forme, à grandir et à bouger. L'aspect de ses constructions, dérivé de l'arbre, de l'aile, du squelette, de l'œil, se justifie autant par des principes d'efficacité structurelle que par la recherche d'une forme appropriée, intégrant le mouvement. Il lui semble logique qu'un bâtiment s'adapte aux multiples déplacements – celui de la lumière, des nuages, des hommes, des machines.

Pour une ville qui a voulu le train au XIX<sup>e</sup> siècle, l'auto et l'avion au XX<sup>e</sup>, la tentation du TGV était trop forte. Quitte à partager l'honneur, une heure sur deux, avec Aachen, autant le faire en beauté. ■

## Notes

<sup>1</sup> Lieu relevant, de 1287 à la Révolution liégeoise, de l'ordre des Guillemites. Le nom compliqué de ces ermites observant la Règle de saint Benoît a donné lieu à maintes variations. Th. GOBERT, *Liège à travers les âges, Les rues de Liège*, Liège, 1972, t. p. 512-513.

<sup>2</sup> J.E. DEMARTEAU, Michel Thiry, sa vie et ses travaux, dans *Annuaire de la Société liégeoise de Littérature wallonne*, Liège, 1884, p. 67-101.

<sup>3</sup> Ainsi, l'hôtel de l'Univers, compagnon de la première heure et encore actif aujourd'hui à l'angle des rues du Plan Incliné et des Guillemins.

<sup>4</sup> S. RASCHEVITCH-GEORGES, H.G. BLONDEN, Ingénieur-Directeur des Travaux Publics de la ville de Liège, de 1857 à 1880, dans *Visages urbains de Liège depuis 1830, Catalogue de l'exposition*, Liège, 1984, p.125-151.

<sup>5</sup> En regard des gares-butoirs construites à Londres, Paris, Anvers et Ostende, où la halle protège d'un même élan machines, cheminots et usagers, la gare de Liège s'étire le long des voies et ne dispose que d'une faible profondeur couverte. Les Guillemins disposaient pourtant de butoirs : ceux des lignes de la Hollande (par Visé) et du Luxembourg (par Gouvy) d'une part,

d'Anvers via Liège-Palais et Herstal d'autre part, dos à dos aux deux extrémités des quais attendant à la gare. Cette configuration originale disparaîtra peu à peu, remplacée par des liaisons directes sur d'autres voies.

<sup>6</sup> L'adjonction de bâtiments oblongs et de murs aveugles à gauche et à droite de la gare, renforcée par le manque d'entretien, a transformé le moindre trajet en chemin de croix ; bien courageux celui qui revenait sur ses pas, ayant cru trouver le bureau de poste rue Varin ou, à l'inverse, un bar agréable rue du Plan Incliné.

<sup>7</sup> D'autant plus qu'une première phase de démolition y a déjà sévi dans les années '60 ; le PCA (plan communal d'aménagement) ne prévoit cependant pas de poursuivre les expropriations sur le côté pair.

<sup>8</sup> Une façon de renouer avec l'art du clin d'œil qu'illustrent par exemple l'unique colonne du Pont de Fragnée visible dans l'axe de la rue du Vieux-Mayeur, ou le portail Renaissance de la Cathédrale, une bonne surprise que réserve la place Saint-Paul.

<sup>9</sup> Avant Santiago Calatrava, un autre architecte catalan, Antoni Gaudí (1853-1926), s'était mesuré aux courbes mathématiques et à la résistance des supports obliques.