



*A+, no 175, avril mai 2/2002*

088 SANTIAGO CALATRAVA  
**LA SYMÉTRIE  
OU LA TANGENTE?  
GARE DES  
GUILLEMINS // LIÈGE**

"La seule façade importante de cette gare, c'est la cinquième façade, celle que l'on voit du haut de la colline de Cointe. Tout le reste ne doit être que transparence", affirmait Santiago Calatrava en 1996.<sup>1</sup> La voile ondulée de son grand 'deltaplane' apparaît en effet dès la première esquisse et restera l'élément fort du projet – qui a séduit les Liégeois.<sup>2</sup> L'implantation de la nouvelle gare des Guillemins s'est imposée d'elle-même. Pour abriter les voies TGV, longues de 450 mètres, la gare a été déplacée de quelque 150 mètres vers la Meuse, dans la partie rectiligne et horizontale des voies, ce qui facilite l'entrée en gare et l'embarquement des voyageurs.

Accessible côté ville et côté colline, la nouvelle gare devient un véritable nœud d'échange. Des treize voies actuelles, il n'en reste que neuf. Trois d'entre elles accueillent les double rames TGV. Un train sur deux s'arrête à Liège, l'autre à Aix-la-Chapelle – compte tenu de la faible distance entre les deux villes. Sur le plan local, la gare sert de trait d'union entre le quartier résidentiel de la colline de Cointe et ceux des Guillemins et de Fragnée, mixte de résidentiel et de commerçant. Sur le plan régional, la liaison à l'autoroute E 25 et E 40 permet d'accéder directement à la partie nord-ouest du côté colline, via le viaduc et un nouveau pont, également conçu par Calatrava. Les automobilistes peuvent rejoindre directement la plate-forme routière, la zone de dépose-minute et le parking sur trois niveaux. Une telle proximité entre l'autoroute et la gare est pratiquement unique en Europe.

**PASSAGE À TROIS NIVEAUX** // Largement ouverte sur la ville, la gare exprime sa vocation de lieu d'échange et de communication. Les façades, entièrement vitrées, confèrent à l'édifice une très grande fluidité, rythmée par la structure d'acier. La structure en béton du parking, encastré dans la colline, équilibre la stabilité de l'ensemble. La gare est organisée sur trois niveaux: le centre de voyage et le couloir sous voies au niveau de la place de la Gare, les quais, et enfin les deux passerelles qui enjambent les voies et permettent de rejoindre directement les niveaux supérieurs du parking de 800 places. Au départ du couloir sous-voies comme au départ des passerelles, les quais sont accessibles via des escaliers fixes et mécaniques et des ascenseurs panoramiques. Des tapis roulants, situés du côté Meuse, permettent de ramener sans effort les voyageurs des quais vers les passerelles. À gauche de l'entrée, côté ville, on trouvera le centre de voyage et ses guichets, à droite le bar et le restaurant, dans le couloir sous voies, les salles d'attente, les commerces et services. Au départ de la plate-forme routière, côté colline, les voyageurs pourront rejoindre leur quai en passant par un petit centre de voyage pour se procurer leur titre de transport ou rechercher l'information.

**PRUDENCE DE LA VILLE** // Contrairement à d'autres villes qui ont mis sur le TGV pour projeter des centres d'affaires – on pense à Lille –, la Ville de Liège a opté pour une approche défensive et protectrice. Seule 'création', une place devant la future gare. Un schéma directeur confirme ce choix. Le plan communal d'aménagement – qui vient tout juste d'être adopté – se limite à la cicatrization des environs immédiats.

Pourquoi la ville ne croit-elle pas en la possibilité de développer un nouveau centre urbain d'affaires, commercial ou de grands équipements à cet endroit? D'une part, la concurrence avec les autres fonctions urbaines ne serait pas favorable à l'équilibre de la ville. D'autre part, la situation économique de la ville ne pourrait pas supporter l'échec d'une politique qui s'avérerait trop ambitieuse, dans un contexte incertain. Par ailleurs, le quartier des Guillemins formerait un tissu urbain cohérent, n'appelant aucun bouleversement. La fonction résidentielle, fortement représentée, constitue en effet l'une des composantes que la Ville souhaite favoriser pour lutter contre l'hémorragie d'habitants.

De plus, la gare étant un lieu d'échange vers les transports urbains, les activités s'y distribuent vers la ville entière. Il s'agirait donc d'améliorer en priorité les systèmes de mobilité urbaine en relation avec la gare. Enfin, comme la fonction principale de la nouvelle gare sera le transit à l'échelle régionale – dont profiteront les voyageurs des grandes villes proches comme Hasselt, Maastricht et Namur, l'augmentation du transit ne devrait pas entraîner de retombées significatives sur le quartier.

**LE TRACÉ DES ESPACES PUBLICS** // L'aménagement des espaces publics devant la future gare a été confié à Claude Strebelle. S'inspirant de l'esquisse de Calatrava, il a dessiné une place symétrique en forme de triangle isocèle, qui fait front à la gare. Cette géométrie 'récupère' le front de la rue du Paradis, tout en s'ouvrant vers la façade de la gare, ainsi mise en valeur. Or, ce nouvel espace public, défini dans le PCA (plan communal d'aménagement), ignore la réalité de l'accès principal au centre-ville, qui reste la rue des Guillemins – et non la rue du Paradis.

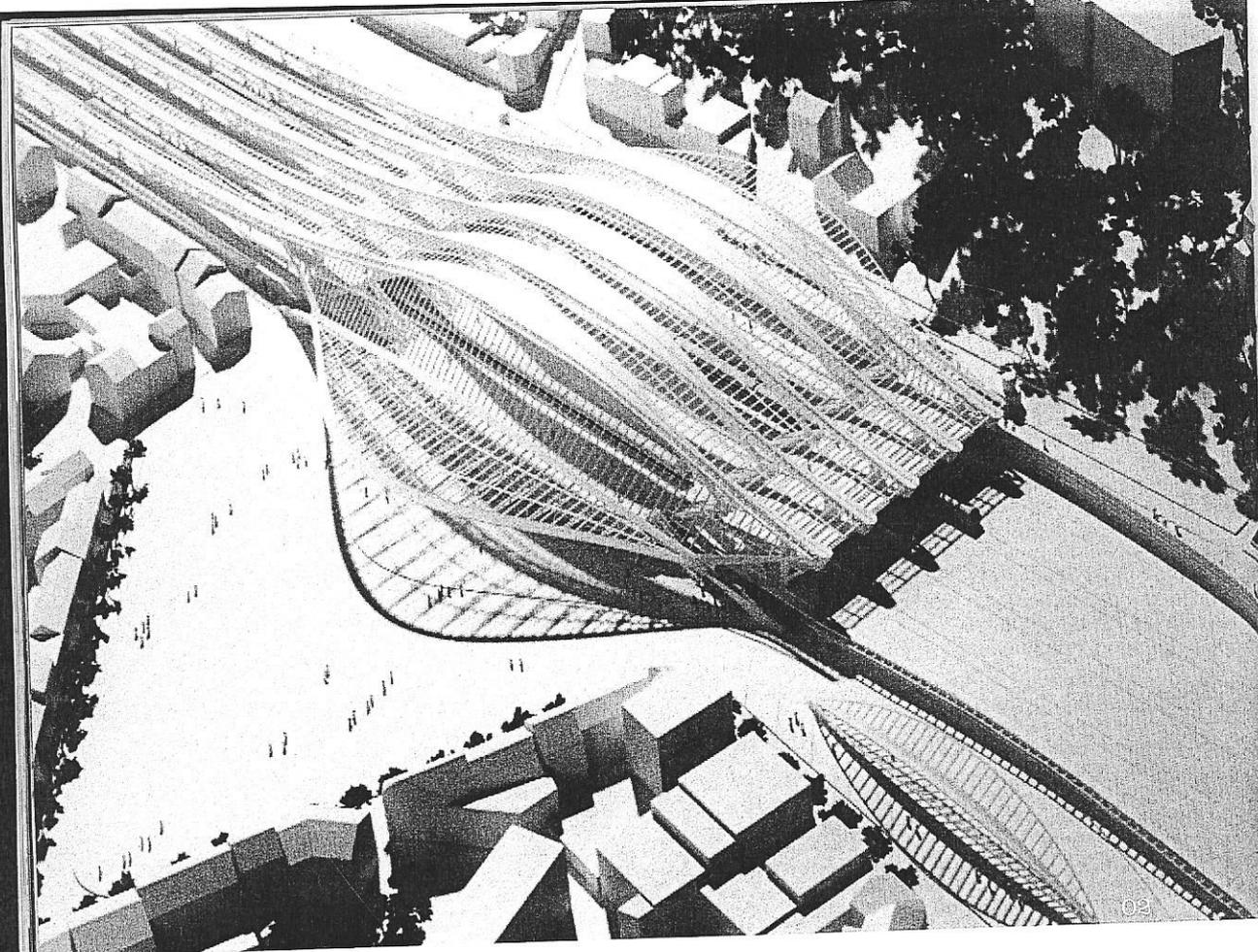
En fait, par rapport à la ville, la nouvelle gare s'organise 'transversalement'. L'accès routier est efficacement réalisé par la façade ouest où il profite d'une connexion directe avec l'autoroute, via la passerelle déjà réalisée. Le côté ville est libéré de la pression de l'automobile, il accueille les terminaux des bus liégeois et interurbains ainsi que le 'dépose-minute taxis'. Malheureusement, ces terminaux s'intègrent mal dans l'espace public et ne reçoivent pas un traitement digne de leur importance.

Par ailleurs, ni le gabarit des rues aboutissant à la nouvelle place, ni les flux de circulation des bus n'ont été revus à l'occasion du plan communal d'aménagement. La rue Varin, pourtant bordée par les nouveaux quais de la gare, est laissée pour compte. Et ce n'est que timidement que le PCA cherche à établir une relation entre la nouvelle gare et la Meuse, via la rue du Paradis. La liaison avec la Meuse est contrainte par la présence de la cité administrative dont, par ailleurs, l'architecture et la volumétrie sont désastreuses. Au lieu d'offrir la magnificence de la gare à la ville, la place triangulaire culmine sur des corrections pathétiques de gabarits.

Conscient de cette difficulté, Calatrava, sur une idée du maître d'ouvrage, a récemment proposé une franche percée entre la gare et la Meuse, face au parc de la Boverie. Son esquisse, d'un souffle incontestable, fait le sacrifice de la cité administrative, pour créer jusqu'au pied de la nouvelle gare, un bras de Meuse monumental bordé symétriquement de nouveaux immeubles. Cette solution semble peu adaptée à la réalité de la morosité économique liégeoise, mais elle a le mérite d'alimenter le débat sur la question de l'accès correct à la gare et de son inscription dans la ville à une échelle répondant à la nouvelle fonction. Est-il impensable de relocaliser la cité administrative, par exemple au Val Benoît tout proche, qui achève de se vider par le déménagement de l'université vers le Sart Tilman et dont la réaffectation ne tardera pas à s'imposer?

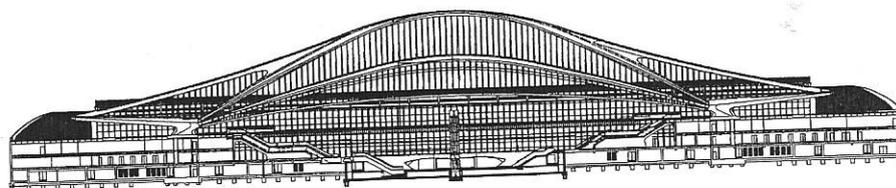
PIERRE VAN ASSCHE

<sup>1</sup> La conception de la nouvelle gare des Guillemins a été confiée en 1995 à Santiago Calatrava, suite à un appel d'offres européen l'opposant à Greenshaw et Aldo Rossi. Voir A+147 p.16. <sup>2</sup> Les travaux de la nouvelle gare et la modernisation des infrastructures ferroviaires sont réalisés par la Euro Liège TGV, filiale de la SNCB créée en 1993. Meusinvest, Services promotion initiatives (SPI+), Société Régionale Wallonne de Transport (SRWT), Société de Leasing et de Financement (SLF) et le Crédit Communal sont regroupés au sein de la Société de développement de Liège-Guillemins.

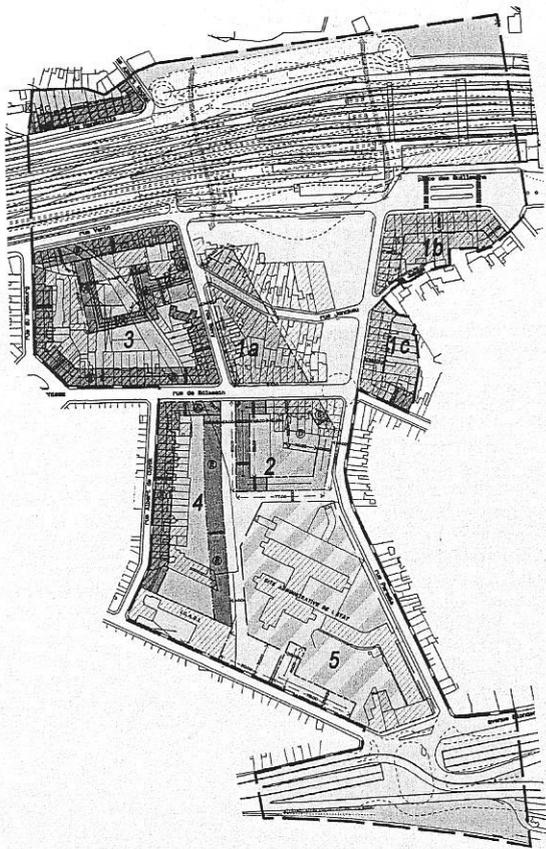


090

01/02 Maquette de la nouvelle gare des Guillemins, février 2000.  
Photos: 01: © L. Goossenaerts, D. Moïnil - SNCB ELTGV; 02: © Euro Liège TGV.

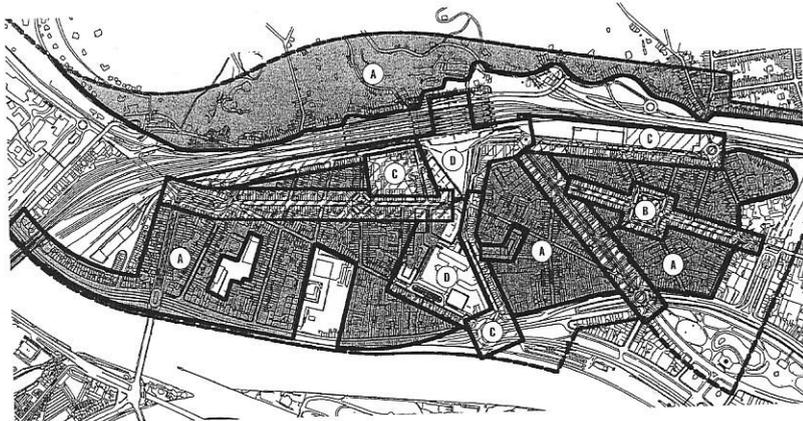


COUPE TRANSVERSALE



PCA (PLAN COMMUNAL D'AMÉNAGEMENT) - VILLE DE LIÈGE

- Zone de chemin de fer
- Zone à destination d'habitat
- Zone d'implantation max. de l'espace commun
- Zone à destination mixte
- Zone de services publics et équipements communautaires
- Zone de cours et jardins
- Zone de parcage arboré
- Zone de voirie
- Zone de parc
- Aire de retrait maximal du front de bâtisse
- Zone d'espace vert
- Zone à destination mixte et de cours et jardins
- Sens du faite
- Limite de zone
- Front de bâtisse obligatoire sur l'alignement
- Front de bâtisse obligatoire
- Limite de construction principale
- Limite de construction annexe
- Limite de PCA
- Alignement
- Projets en cours
- Liaisons piétonnes à mettre en valeur

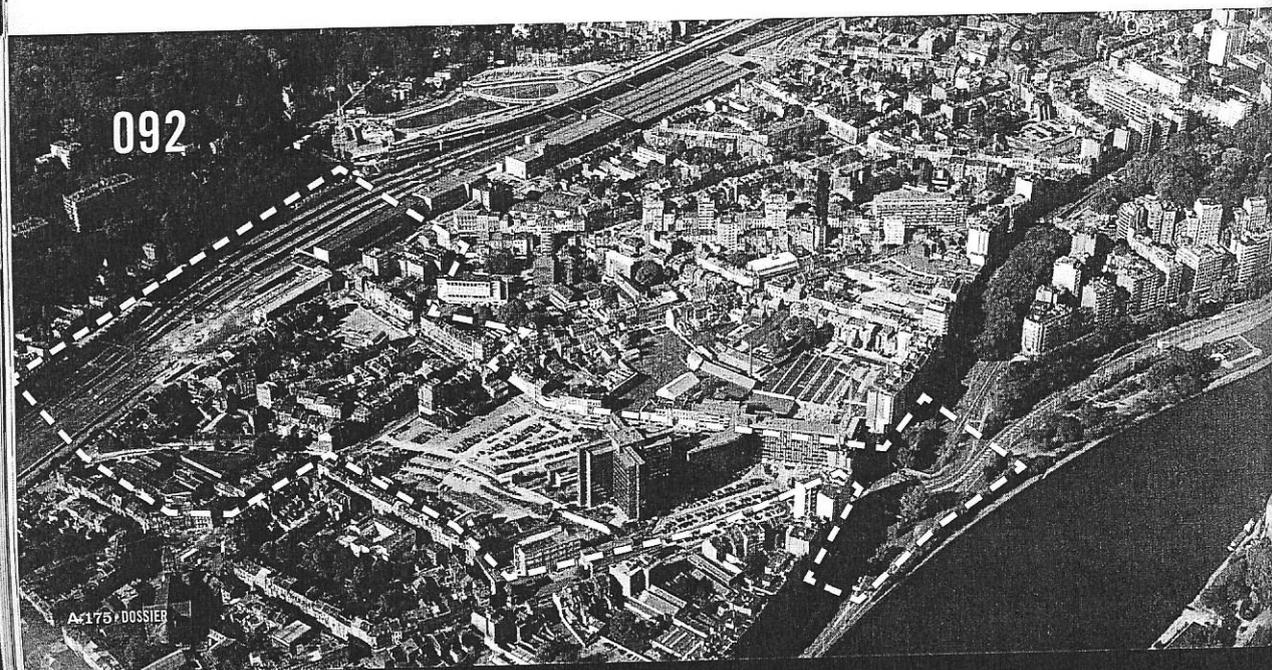


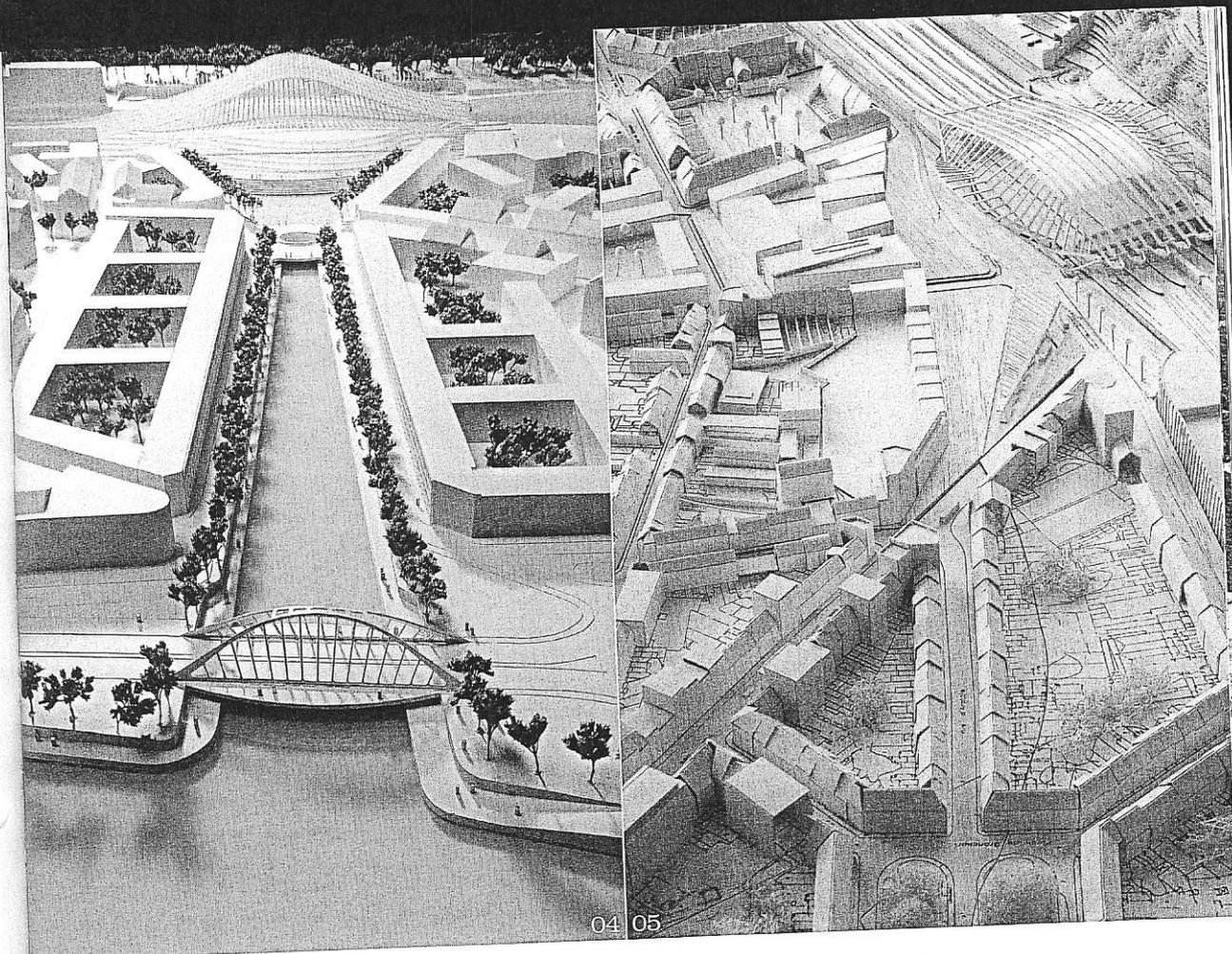
- A. Résidentiel
- B. Résidentiel + Mixte rez
- C. Résidentiel + Mixte rez et étage
- D. Non-résidentiel

## L'ART DE LA TANGENTE

Au quartier des Guillemins, la réflexion sur le programme reste ouverte. Sans tomber dans la démesure, l'attractivité fonctionnelle et symbolique de la nouvelle gare n'appelle-t-elle pas une réponse significative en termes de projet urbain? L'influx de la nouvelle gare n'est-il pas une opportunité à saisir pour imaginer en ce lieu un programme valable tant au niveau local qu'à l'échelle régionale, sinon internationale? Une approche tangentielle de la nouvelle gare pourrait apporter une solution, au moyen d'une place de gare revalorisant la structure urbaine, tout en évitant les 'traumatismes' causés par une ouverture directe vers la Meuse.

La proposition d'un groupe d'étudiants en cinquième année de l'ISA Saint-Luc à Bruxelles (Olivier Cléda, Renaud Bonaventure, Thibaut Woitrin, Cédric Goedhuys) explore l'inscription de la nouvelle place dans la continuité de cette morphologie urbaine particulière. Leur solution réside dans le franc recul de l'alignement en face de l'actuelle gare jusqu'à le mettre dans le prolongement de la rue Dartois. Il en résulterait une place triangulaire oblique et allongée. Dans l'espace ainsi dégagé à l'extrémité de la rue des Guillemins, le terminal des bus urbains et inter-urbains trouverait place, sous un auvent vitré complétant celui de Calatrava sans le concurrencer. La rue des Guillemins resterait l'accès principal vers la gare. La structure longitudinale des voiries parallèles à la Meuse dans ce quartier serait respectée et renforcée dans le prolongement des rues Louvrex, Fabry et Dartois. Au passage, la place de Bronckart, vraiment superbe, serait valorisée, et la perspective sur la nouvelle gare serait des plus belles. La future gare et son auvent seraient incomparablement plus intéressants en étant découverts de profil, sur le fond de la colline de Cointe. Le nouvel îlot proposé devant la gare TGV ne formerait pas un obstacle étanche par rapport au quartier. Le cheminement depuis la colline de Cointe via les passerelles de la gare TGV pourrait se poursuivre vers la rue du Paradis et les berges de la Meuse. Par un phasage parfaitement maîtrisé, la démolition des immeubles de la place actuelle des Guillemins ne débiterait qu'après la fermeture de la nouvelle place sur l'espace actuellement dégagé devant la gare TGV. Les commerces, restaurants et hôtels pourraient tous être réaménagés en face de la nouvelle gare. Au demeurant, cette proposition n'est pas incompatible avec un début de réalisation de l'actuel PCA. P.V.A.





03 Périmètre d'expropriation.

04 Santiago Calatrava, projet d'aménagement du quartier de la gare proposé par Euro Liège TGV.

05 Maquette du projet de O. Cléda, R. Bonaventure, Th. Woitrin, C. Goedhuys (Saint-Luc Bruxelles).

Photos: 03: © Ville de Liège; 04: © Alain Janssens.

**GARE DES GUILLEMINS** // Maître d'ouvrage: SNCB; Maître d'œuvre: Euro Liège TGV; Architecte: Santiago Calatrava; Stabilité: BEC; Concours: 1996; Début des études: 1997; Fin des travaux gare: 2005-2006. **SCHEMA DIRECTEUR DES GUILLEMINS**: Ville de Liège; Echevinat de l'Urbanisme: W. Ancion, M. de Lamotte; Département de l'Urbanisme: M. Ote, J.-P. Gomez. **Auteur de projet**: Agua Louvain-la-Neuve, Y. Rahir et J. Geus; **Approbation**: juin 2000. **PLAN COMMUNAL D'AMENAGEMENT 43/3-1**: Ville de Liège; Echevinat de l'Urbanisme: W. Ancion, M. de Lamotte; **Auteur de projet**: Département de l'Urbanisme: J.-P. Gomez, E. Gérard; **Approbation**: Conseil communal: décembre 2001; Région wallonne: en cours.