



La nouvelle gare de Liège-Guillemins, Santiago Calatrava, 2009. Photos : Sandra Caltagirone.

UN ESPACE AUX AILES DÉPLOYÉES

Majestueuse comme un oiseau planant sur les mers, la nouvelle gare de Liège-Guillemins s'est posée sur une colline de Liège, s'inscrivant désormais avec autorité dans son paysage. L'oeuvre de Santiago Calatrava fait aussi la part belle à la ville en lui organisant un panoramique depuis les quais. Évoquant une certaine parenté avec l'oeuvre de Gaudi, ce vaste bâtiment joue des contrastes : immense coupole et ouvertures d'inspiration troglodyte, bain de lumière et douce obscurité. En tous les cas, si l'architecture de l'artiste espagnol suscite les controverses, elle témoigne d'une présence extrêmement stimulante de l'art actuel en pleine cité ardente. Parcours rétrospectif... à vol d'oiseau.

COUP DE Foudre

Arpenter la gare de Liège-Guillemins ne peut laisser indifférent : en arrivant soit par le rail, soit par la route ou encore à pieds depuis la ville, l'espace saisit le visiteur, l'entraîne dans une marche respiratoire, d'une dilatation à une contraction, à une nouvelle dilatation. Même si la forme de la coupole s'inscrit bien dans le vocabulaire de Calatrava, la gare de Liège-Guillemins ne ressemble à aucune autre

gare sauf à elle-même, grâce à cette gestion de l'espace qui conduit le voyageur avec une incroyable fluidité et un temps minimum, de l'extérieur vers son train ou de son train vers la voiture ou vers tout autre moyen de communication. Pour susciter de telles émotions, point d'effets spéciaux, mais la prise en charge rigoureuse d'une circulation dont on a évacué nombre d'entraves, comme les murs ou les piliers internes. Extrêmement audacieuse, la coupole semble aérienne et tire ainsi le regard vers le ciel. Et puis, il faut ajouter à cela la forme particulière, organique, donnée aux façades des commerces intérieurs bordant la grande galerie située au niveau de la ville, soit au rez-de-chaussée : ici, les courbes atypiques d'un Gaudi (on songe particulièrement à la casa Mila) semblent avoir fourni une source d'inspiration.

C'est donc une coupole, une formidable voûte de verre (200 x 73 mètres, culmine à 40 mètres de hauteur) qui s'impose comme carte d'identité du bâtiment et non pas une façade, ce dont elle est d'ailleurs dépourvue. Cette énorme structure relève d'une véritable prouesse technique puisqu'elle ne repose que sur dix pieds situés aux extrémités¹. Et pourtant, elle chapeaute la gare désormais la plus vaste d'Europe (32.000 m²) et qui comporte trois niveaux.

1. Sophie Lebrun, «Un OVNI de verre et d'acier» in *Supplément à La Libre Belgique* du vendredi 18 septembre 2009, page 4 et 5.

pp 44 - 55

Les quais, s'étalent en haut de la structure, à flanc de colline, juste surplombés par un parking extérieur auquel aboutissent les connexions routières et offrent cette fameuse vue panoramique sur la ville. Sous les quais, le grand hall avec la salle des guichets, les cafés, restaurants et autres boutiques qui s'installent forcément dans un tel lieu. Reliant ces espaces superposés, un grand escalier, couvert d'arcades qui réfèrent également à Gaudi par leur forme de «collier à l'envers». Et le long de cet axe majestueux et mystérieux à la fois, les parkings couverts, proposant quelque 800 places. Fortement suggestive, tout en courbes, la façade apparaît pour certains comme un oiseau, pour d'autres une vague ou encore, un poisson... mais Santiago Calatrava a d'abord dessiné un corps de femme, courbé sur le dos... et de là, a imaginé cette forme spectaculaire qui fait désormais partie intégrante du paysage liégeois.

GENÈSE

L'histoire commence il y a plus de vingt ans: en 1988, le gouvernement belge s'accorde sur le tracé du TGV à travers la Belgique. Deux ans plus tard, la Cité ardente est choisie pour accueillir la «Halte wallonne»². En 1996, un appel d'offre européen, soit un concours international d'architecture, est lancé pour construire le bâtiment destiné à recevoir les nouvelles infrastructures. Le projet s'affine encore au fil des années: la nouvelle gare sera déplacée de 150 mètres vers la Meuse, disposera de quais plus vastes et d'une liaison aisée avec l'autoroute. L'ancienne gare datant de 1958 est vouée à la démolition (effectuée en 2007)

Au terme du concours, l'Espagnol Santiago Calatrava (né en 1951) est choisi. Le budget est alors estimé à 62,5 millions d'euros (estimation sans les infrastructures, le coût final global, englobant les infrastructures ferroviaires se monte finalement à 437 millions d'euros). Si l'architecte est choisi, les travaux ne démarrent pas encore tout de suite: ce n'est qu'en 1999 que commencent le dégagement du site et les premières fondations. Le gros œuvre n'est finalement entamé qu'en 2000. Il fallut trois ans pour monter et achever la charpente métallique et quatre années supplémentaires pour réaliser la couverture vitrée. Détail loin d'être insignifiant: le chantier s'est déroulé sans interruption du trafic ferroviaire.

UN SPÉCIALISTE DES GARES

Lorsqu'il gagne le concours pour la gare de Liège-Guillemins, Santiago Calatrava peut se targuer d'une certaine expérience: ce diplômé de l'école supérieure d'architecture de sa ville d'origine, Valence s'est aussi formé comme ingénieur à l'École polytechnique de Zürich où il établit son bureau en 1981. Il y édifie d'ailleurs la gare Stadelhofen qui témoigne d'emblée de son goût pour les formes elliptiques, vaguement zoomorphes dans ce cas. L'utilisation du béton qui autorise adéquatement ce type de forme anticipe aussi le choix de cette matière pour les Guillemins. Dans la gare de Zürich, l'architecte réussit à in-

troduire la lumière naturelle jusque dans hall d'accès en sous-sol, ce qui anticipe aussi la grande galerie de Liège où la lumière traverse des briques de verre servant de plafond pour l'espace du rez-de-chaussée et de sol pour les quais.

La seconde gare de Calatrava lui permet de s'abandonner à son goût pour les formes spectaculaires: la gare de TGV à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry apparaît comme un oiseau fabuleux, élégamment posé sur le sol. L'architecte espagnol révèle ici ses talents de plasticien, lui qui passe d'ailleurs plusieurs heures par jour à pratiquer l'aquarelle. Le verre et le métal règnent ici en maîtres, les poutrelles présentant des scansions parallèles telles celles qui se déploient sur la voûte à Liège.

L'architecte espagnol fut aussi sollicité pour construire la gare Oriente, à Lisbonne, pour le site de l'Exposition internationale de 1998. Calatrava y plaça les quais en hauteur, construisant un véritable pont pour les accueillir. Architecte des gares, Calatrava est aussi un spécialiste des ponts, mais son œuvre la plus admirée pour le moment reste le Palau de les Arts, l'opéra qu'il a construit pour sa ville natale Valence, un édifice impressionnant par sa forme sculpturale également.

BÉMOLS

Malheureusement la nouvelle gare de Liège-Guillemins essuie aussi son lot de critiques émises par les usagers eux-mêmes et les Liégeois. Elles concernent d'abord le peu d'accessibilité aux transports en commun, une remarque que contestent vivement les responsables du TEC³. Peut-être cette situation s'améliorera-t-elle lors de la réhabilitation du quartier? Car à part quelques rues adjacentes rapidement rénovées avant l'ouverture, rien n'a vraiment été entrepris par la ville et ceci constitue un défi pour l'immédiat et les années à venir car le quartier entier devrait subir une profonde refonte et une belle métamorphose.

Mais certaines remarques dépassent le contexte liégeois, comme celle de François Schreuer, président de l'Asbl UrbsAgora, qui soulève «l'absence complète de préoccupation écologique dans la construction du bâtiment». De béton, de verre et d'acier, il semble en effet que peu d'éléments ont été pensés en fonction d'une architecture verte. Pourtant, Calatrava ne pêche pas ici par méconnaissance: la Spirale de Chicago, la plus haute construction résidentielle au monde qui sera en principe inaugurée en 2011, disposera d'un système de collecte des eaux de pluie, un système de refroidissement géothermique et des vitres à haute performance destinées à protéger les oiseaux migrateurs.

Gageons dès lors, que l'écologie s'intégrera de manière satisfaisante au prochain projet qui ramène l'Espagnol en Belgique: la future gare de Mons. Les premiers plans laissent présager d'une forme à nouveau spectaculaire, une sorte de monstre à quatre pattes... Comme une allusion symbolique au Doudou?

Anne Hustache

2. Philippe Bodeux, Eric Renette, «La saga de la Gare de Liège 1996 - 2009», in *Le Soir*, 16/09/2009, pp 23 et 24.

3. Supplément de la Libre Belgique du 18 septembre 2009, p.19