

Projet pour la nouvelle gare TGV des Guillemins à Liège

Pierre Loze

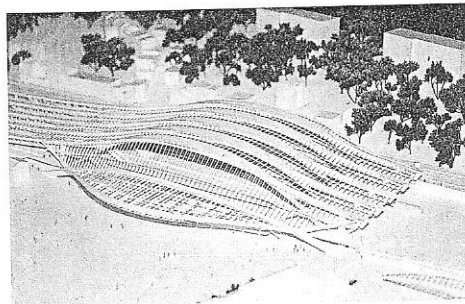


La SNCB a sans doute été bien inspirée en confiant, à l'issue d'un appel européen, la conception de la nouvelle gare des Guillemins à un spécialiste dans ce genre de constructions: auteur de la gare de Stadelhofen à Zürich (1983-1990), du Hall de la Gare de Lucerne (1984-1989), de la Gare TGV de Lyon-Satolas (1989-1994), de la Station de métro Alameda-Valencia (1991-1995), de la Gare de l'Orient-Lisbonne (en cours d'exécution), Santiago Calatrava est le seul architecte actuel à s'être illustré dans autant de réalisations ferroviaires en Europe.

Un coup d'œil au parcours de cet architecte, né à Valence en 1951, nous éclaire sur ses talents et ses capacités: en 1968-69, il fréquente une année l'école des Beaux-Arts à Valence; de 1969 à 74, il mène ensuite à bien des études d'architecture à l'Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valence et l'année suivante obtient un diplôme d'urbanisme. Et puis, il entreprend à nouveau, de 1979 à 1981, des études complètes d'ingénierie civile, à l'ETH de Zürich cette fois, suivies de deux ans de doctorat, de 1979 à 81. Total: douze années d'études qui ont sans doute apporté à ce créateur, dont le dessin organique d'un lysisme spontané est évidemment inspiré par la leçon de Gaudi, les moyens intellectuels pour réaliser ses ambitions de créateur. En 1981, il ouvre un bureau d'Architecture et d'Ingénierie civile à Zürich et conçoit d'abord des projets pour la Suisse et l'Allemagne jusqu'en 1984, puis pour l'Espagne dès 1984, et à partir de 1986 un peu partout dans le monde: en Autriche, au Canada, en France (où il ouvre un bureau en 89), en Italie, en Angleterre, aux USA, au Danemark, au Portugal, en Malaisie, en Suède, et même, pourquoi pas, dans notre beau pays, avec le projet qui nous concerne. En tout cent vingt cinq projets, conçus entre 1979 et 1996, dont vingt neuf sont à présent réalisés, une trentaine ne le sont pas encore et/ou en cours de décision, et le reste qui demeureront à l'état de projet.

Un petit événement nous frappe dans ce parcours voué au travail le plus assidu: en 1985, Calatrava fait une exposition de ses sculptures à la Galerie Jamileh Weber à Zürich. Il la cite volontiers. Elle sera suivie par bien d'autres expositions sur ses travaux d'architecture et de génie civil qui ont conquis l'estime et fait sa réputation. Dans toutes ces réalisations, les préoccupations sculpturales et plastiques demeurent très présentes, sous-jacentes aux solutions techniques et à l'approche fonctionnelle qu'elles semblent même inspirer et gouverner. On pourrait reprocher à Calatrava de mettre parfois en œuvre des moyens de franchissement disproportionnés aux besoins réels et s'offrir ainsi de grands gestes de constructeur, faisant vibrer sa lyre autant que sa règle à calcul. Il agace certains de ses confrères, soucieux d'économie et de concision, auxquels n'échappe pas la théâtralité de ses projets et qui lui réserveraient volontiers le sort du barde dans Astérix. Mais le grand public peu familier des réalités du génie civil applaudit à tout rompre et l'image se donnant avec force et conviction, il en redemande même pour nourrir son appétit insatiable: cette conception du génie civil est formidablement médiatique.

C'est à l'issue d'un appel européen, auquel bien peu de candidats pouvaient répondre à part lui, que Calatrava a été sélectionné par la SNCB. Celle-ci, après avoir tenté un moment de bricoler elle-même ses projets de nouvelles gares, notamment à Bruxelles, et de gérer à son profit toutes les retombées du TGV, est à présent plus consciente de ses limites. Elle semble gagnée à la conception française qui, parallèlement à la revalorisation du rail, prône aussi celle des gares, et, bien au-delà des adaptations techniques indispensables, la nécessité de les concevoir à travers une véritable approche architecturale. Il s'agit d'en faire à nouveau des lieux qui accueillent le voyageur et qui occupent une place représentative dans la ville, à l'instar des grandes gares du siècle passé. L'appel à de brillants auteurs de projet n'est plus un luxe inutile, il fait désormais partie d'une politique d'image du TGV. Dans l'état actuel de la culture



architecturale parmi nos élites, cette excellence ne pouvait cependant que venir d'ailleurs.

Le choix de la SNCB de faire appel à cet auteur de projet pour rénover complètement la gare des Guillemins et l'adapter au TGV plutôt que créer ailleurs une autre gare réservée au seul trafic international s'inscrit à la fois dans cette optique médiatique et dans des objectifs fonctionnels. Il s'agit de créer les meilleures correspondances possibles entre le réseau SNCB IC-IR et le réseau international Thalys. L'expérience a montré en effet que le succès du TGV auprès du grand public est lié à une relation à la ville, à des liaisons de centre à centre et donc à une revalorisation de situation traditionnelle plutôt qu'à la création de nouvelles stations comme Vendôme ou Satolas. Par rapport au réseau autoroutier urbain et-interurbain, la gare des Guillemins offre en outre une situation exceptionnellement favorable que quelques améliorations pouvaient rendre optimales. Enfin, la gare des Guillemins et surtout ses équipements ferroviaires, ses aiguillages et sa signalisation sont très vieillissés et nécessitent une rénovation qui devait survenir tôt ou tard.

Le programme prévoit cinq nouveaux quais rectifiés, desservant neuf voies et permettant une plus grande rapidité des opérations au cours de l'arrêt. Trois d'entre eux seront portés à une longueur de 450 m permettant l'accueil des doubles rames de TGV, les deux autres étant portés à 350 m, et tous seront élargis à 8 m de façon à créer une plus grande fluidité et un confort accru des voyageurs. Les nombreux cisaillements, dus à la présence d'un pont-tube côté Meuse qui ralen-

tissent les trains, seront rationalisés et la création d'un nouveau tunnel ainsi que des ouvrages de soutènement au pied des plans inclinés permettront un meilleur croisement des voies vers Bruxelles et Liège-Palais, l'arrivée des trains en gare à plus grande vitesse (100 km/h) et la réception des lignes internationales à front de ville sur les quais 1 et 2 et non plus 13 et 14 comme cela se fait actuellement. L'ensemble de ces modifications et modernisations conduit à reculer la gare d'environ 200 m vers la Meuse en direction d'Angleur. Les anciens bâtiments de la gare disparaîtront au profit d'une nouvelle construction conçue par Calatrava. Pour mieux insérer la gare dans la ville, l'architecte propose de dégager complètement l'îlot compris entre la rue Paradis et la rue Jonckeu, actuellement démolie au tiers et voué au parking, et d'en faire une vaste place triangulaire, lui servant de parvis.

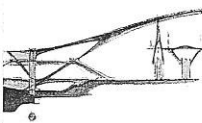
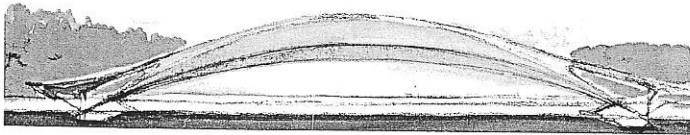
Cette place de la gare sera légèrement en pente de 2 ou 3 %, le niveau actuel de la rue Varin étant légèrement redescendu, afin d'augmenter la hauteur sous le quai 1 au niveau 0, pour pouvoir y loger tous les services de la SNCB mais aussi des commerces et services publics formant un cordon continu et animé au pied de la gare. (L'architecte suggère en outre que cette légère pente accentuera le caractère architectural du parvis). Cette modification du niveau concerne aussi les accès aux passages transversaux sous les voies situées à chaque extrémité de la gare qui seront dès lors plus aisés et agréables. Des escaliers, des ascenseurs et des rampes d'accès permettront à partir de ces

(Suite page 18)

At, n° 147, août-sept. 1997, p. 16 et p. 18.

Liège à propos de la Mégamusée: "Fédérer" les lieux ?

Pierre Loze



(Suite de la page 16)

passages de rejoindre les quais situés environ 5 m 50 au-dessus du niveau 0. Deux passerelles enjambant les voies doubleront cette circulation souterraine et, situées à 6 m au-dessus des quais, y donneront accès par des escaliers mécaniques, des ascenseurs et à l'est par des rampes. Ces passerelles seront reliées entre elles au sud du côté de la colline de Cointe. Les trains à grande vitesse et les trains Ostende-Est de la Belgique s'arrêteront le long des quais 1 et 2 côté ville, mais la gare, qui ne comporte actuellement qu'une entrée côté ville, bénéficiera aussi d'un autre accès rue Mandeville au pied de la colline de Cointe. Un parking souterrain de 600 places sera en outre aménagé sur quatre niveaux sous la rue de Mandeville et directement relié aux voies autoroutières par dessus l'entrée du tunnel de Cointe. Ce dispositif reliant de façon exceptionnelle la gare TGV au réseau autoroutier (A602, E5, E9) confère à la gare de Liège un potentiel régional important. La rue de Mandeville sera reprofilée pour assurer l'accès aux maisons existantes ainsi qu'une zone de dépose minute desservant aussi bien le trafic local que les lignes internationales à partir de la plate-forme reliant les deux passerelles. Une partie de cette zone sera aménagée en dépose / prise en charge pour les taxis ou la location de voitures, faisant pendant au même dispositif prévu sur le parvis de la gare côté ville.

A partir de cette conception fonctionnelle qui répartit le trafic sur ses deux côtés, la gare des Guillemins atteint un niveau de fonctionnement remarquable, sans grande perturbation du quartier. Ses passerelles pourront même servir de liaisons entre la colline de Cointe et le quartier de la gare des Guillemins pendant les heures d'ouverture de la gare, améliorant ainsi les communications piétonnières locales. Entre les deux passerelles situées aux extrémités de la gare, l'architecte a conçu une voûte monumentale d'acier et de verre prolongée par les abris ouvrant sur le parvis côté ville et sur la colline verte de Cointe de l'autre côté. Il a senti l'importance de cet environnement géographique qui donne aujourd'hui déjà son charme au site de la gare et l'a intégré à son projet comme un élément paysager qui donnera un

cadre visuel à cette immense voûte transparente. Calatrava suggère d'ailleurs l'amélioration des plantations et la création de circulations piétonnières sur les parties non habitées de cette colline, en contrebassant de la rue de l'observatoire pour créer une gare accessible à travers un véritable parc.

Les constructions de parking déjà réalisées à l'ouest de la gare seraient enveloppées, dirait-on d'une nouvelle façade dont le galbe rappelle les extrémités des proes de navire, le faisant ressembler à une vaste péniche. Espérons que les dieux qui veillent aux destinées de Liège et de la Wallonie n'en prennent pas prétexte pour repousser le navire de ce vaste projet vers des eaux lointaines. Il faudra aussi que les associations de protection du patrimoine architectural sachent se montrer raisonnable et se tournent vers les vraies causes qui ne manquent hélas pas à Liège, plutôt que vers la protection du triangle des rues Varin, Jonkeu et Paradis qui ne méritent pas une fixation patrimoniale.

Le projet de Calatrava force l'admiration par sa clarté et ses qualités urbanistiques. Un de ses atouts consiste à ne pas ériger de bâtiment mais de tout inclure dans une seule construction et ses soubassements, donnant ainsi à la gare l'allure d'un vaste ouvrage d'art. L'idée de créer une voûte longitudinalement, dans le sens des voies et non perpendiculairement est sans doute originale, mais n'est évidemment pas la manière la plus économique et la plus rationnelle pour abriter les trains et les voyageurs. Mais qu'importe, ce sera impressionnant! Par son lyrisme et son caractère un peu démonstratif, cette nouvelle gare représentera sans doute les valeurs de modernité, de dynamisme et de confort qu'entend faire prévaloir la SNCB pour "vendre" le TGV aux usagers. Les travaux ont déjà débuté par la création d'une nouvelle cabine de signalisation, les ouvrages de croisement des lignes ferroviaires et de soutènement au pied des plans inclinés débiteront au printemps 1998 et s'achèveront deux ans plus tard, la construction de la nouvelle gare et de ses équipements ferroviaires devraient être entamés en 1999 et s'achever trois ans plus tard; 3,9 milliards sont prévus pour les équipements ferroviaires et 2,5 milliards pour la gare elle-même.

Les Fonds Européens de Développement Economique et Régional devraient servir à créer la Mégamusée plus joliment appelé aussi E.M.A.H.L. (Ensemble Muséal d'Art et d'Histoire du pays de Liège), auquel A+ numéro 145 consacrait ses pages. Les architectes-muséographes du groupe Repérages (issus du bureau Nouvel) en sont les auteurs. Après avoir promptement neutralisé les deux architectes indigènes choisis à leur corps défendant comme simple fair-weather aux yeux des autorités locales, ils ont pondu un précipité dont ils nous expliquent eux-mêmes la méthode: "L'équipe s'efforce d'appliquer la démarche acquise chez Jean Nouvel. Le dessin n'apparaît que très tard dans un processus de conception qui réserve une place importante à la synthèse des différentes composantes du dossier. L'académisme formel est ainsi évité et chaque projet trouve une réponse inventive".

On ne peut être plus clair sur le mode d'élaboration qui consacre aux dernières heures précédant la remise le travail de conception formelle, ce qui explique ici son indigence. On comprend aussi pourquoi l'un des architectes belges, chargé de l'étude du tissu existant a été si vite écarté, ainsi que l'autre qui avait sans doute une vision plus élaborée de la question. Voilà proposé, au cœur d'un des rares tissus historiques patriciens que conserve la ville de Liège, un clin d'oeil d'architecture au second degré, revival de Modernisme français qui prétend fédérer les lieux. Les politiciens indigènes, peu enclins aux jeux d'esprit, n'y ont vu que du feu. Il est vrai qu'on est pressé et, qu'à part faire travailler les entreprises locales, on en a pas grand chose à cirer. Citations de Wim Wenders ou de Godard, enflure des comparaisons avec le grand Louvre, ont tenu lieu de réflexion et accouché ici, Oh! surprise, nouveauté exquise, d'une boîte de verre! Comme c'est original et

bien trouvé! Des eaux européennes, Liège, comme le Dauphin de la fable, n'a tiré qu'une pâle réplique du génie pris pour modèle. Mais qu'importe, il est parait-il trop tard pour changer: en verre, en brique, en acier ou en chocolat belge, dépêchez-vous, il s'agit de ne pas perdre le bénéfice des fonds FEDER. Les collections de la ville de Liège nous sont bien connues: leur richesse en témoignages gallo-romains et mérovingiens, et surtout en art religieux mosan, en orfèvrerie et en mobilier liégeois, en tapisseries, en art du verre, en céramiques et porcelaines mais aussi les collections d'armes, la présence d'un tableau de Ingres et de quelques beaux peintres classicisants de l'école liégeoise ne nous permettent toutefois pas de comparer ces collections à celles du Louvre. Le rapprochement est tout simplement risible. La présence d'un tissu bâti ancien reflétant les conditions d'existence des familles patriciennes de Liège constitue en revanche un complément très précieux à la visite de ces collections où les arts appliqués dominent et un atout qu'il serait vraiment dommage d'anéantir. Gardons-nous de vouloir attirer dans ces lieux un public international par une architecture qui le serait aussi, de vouloir mettre en scène de façon trop démonstrative des lieux et des objets qui gagnent à être perçus au contraire dans un contexte ambiant. Or ce contexte, cet ensemble d'architecture mosane si caractéristique et intéressante, et nullement aussi dégradé qu'on le dit, nous l'offre précisément. Chacun de ces hôtels présente une entrée coquette qu'on se plaît à emprunter pour découvrir un intérieur d'ilot, et goûter un rapport dedans-dehors, rue-passage carrossable-cour intérieure, où se révèle une spatialité authentique. Ensemble, ils forment une série de cortile nordiques tout à fait remarquables et qu'il y aurait moyen ici de liasonner habilement. L'éventrement de l'ilot et la création d'un accès très large à un bâtiment central priverait de sens toute cette spatialité, laissant tristement inemployés et condamnés, ces anciens accès et ces occasions de découvertes qui font en réalité le charme et l'attrait des musées installés dans des bâtiments historiques.

(Suite, page 20)