

UN NOUVEAU VISAGE POUR LIÈGE-PALAIS

● R. Marganne

La ville de Liège a la chance d'être dotée, depuis quelque 130 ans, d'une gare centrale, à deux pas de la place Saint-Lambert. On l'a dénommée « Liège-Palais » à cause de sa proximité avec le célèbre « palais des princes-évêques ». Elle ne recueille cependant plus le succès de fréquentation qu'elle mérite des points de vue de sa situation et de sa desserte. Un projet de réaménagement, présenté il y a quelque temps par la SNCB, devrait lui donner « un nouveau visage »... et un second souffle.

La gare de Liège-Palais naquit de la nécessité d'offrir aux voyageurs un accès direct au cœur de la ville, le Pont d'Avroy.



COLLECTION R. MARGANNE

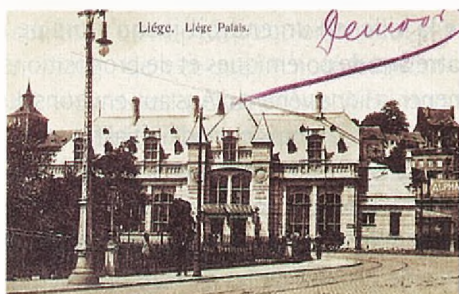
PALABRES LIÉGEOISES SUR L'IMPLANTATION D'UNE GARE CENTRALE

Lorsque parut, en 1833, le projet de tracé de la ligne ferroviaire « de l'Est » qui devait joindre Malines à l'Allemagne par Liège, il suscita bien des polémiques dans la Cité ardente. La gare principale de Liège y était fixée dans une plaine marécageuse au pied de la colline de Cointe, le « clos des Guillemins ». Les autorités communales ne cessèrent de faire campagne contre une localisation qu'elles jugeaient peu favorable, à plus de deux kilomètres du centre de la ville, en un endroit jusqu'alors peu urbanisé. Malgré quatre ans de polémiques et de propositions alternatives afin d'amener la ligne venant d'Ans aux environs du Pont d'Avroy – le cœur de Liège –, l'emplacement initial fut maintenu et la section Ans – Liège, avec ses célèbres « plans inclinés », où les trains étaient tractés par câble, finalement ouverte au trafic le 1er mai 1842. Liège joua à nouveau de malchance lorsque la « Compagnie de chemin de fer de Namur à Liège », ancêtre du « Nord Belge », fixa, en 1851, son point de chute principal sur la rive droite de la Meuse, dans le quartier du Longdoz précisément, toujours aussi loin du centre de la ville au gré des Liégeois. Aussi, une fois les deux grandes gares de Liège établies, l'une aux Guillemins, l'autre au Longdoz, les Liégeois n'eurent de cesse de trouver une solution pour amener le rail à proximité du Pont d'Avroy. Le projet le plus cohérent fut déposé en 1859 par M. Blonden, ingénieur-directeur des travaux de la ville de Liège. Profitant de l'assèchement et du comblement récent du bras de Meuse situé à l'emplacement actuel du boulevard de la Sauvenière, il proposa la création d'une halte centrale dans ce qui est actuellement le parc d'Avroy, à mi-chemin entre les gares des Guillemins et du Longdoz.

LIÈGE-PALAIS

Cette solution ne fut cependant pas retenue, au profit d'une autre, non moins tentante. Elle entendait profiter de l'implantation d'une ligne privée de chemin de fer de la Compagnie « Liégeois – Limbourgeois » entre Liers et le quartier de Vivegnis, au nord-est de Liège, ouverte au trafic le 1^{er} mai 1865, afin de desservir les nombreuses entreprises houillères et de fabrications métalliques de ce coin déshérité de la région liégeoise. Le projet consistait à établir une jonction partiellement souterraine entre la station des Guillemins et Vivegnis : après une première esquisse essentiellement à l'air libre qui fixait la gare centrale de Liège « Derrière les Mineurs », au pied de la Montagne de Bue- ...

▼ Vue du tunnel de Pierreuse



▲ L'édifice néogothique

Au début des années septante, dans le cadre de deux vastes projets, la gare de Liège-Palais fut entièrement rénovée.



PHOTOS COLLECTION R. MANGONNE

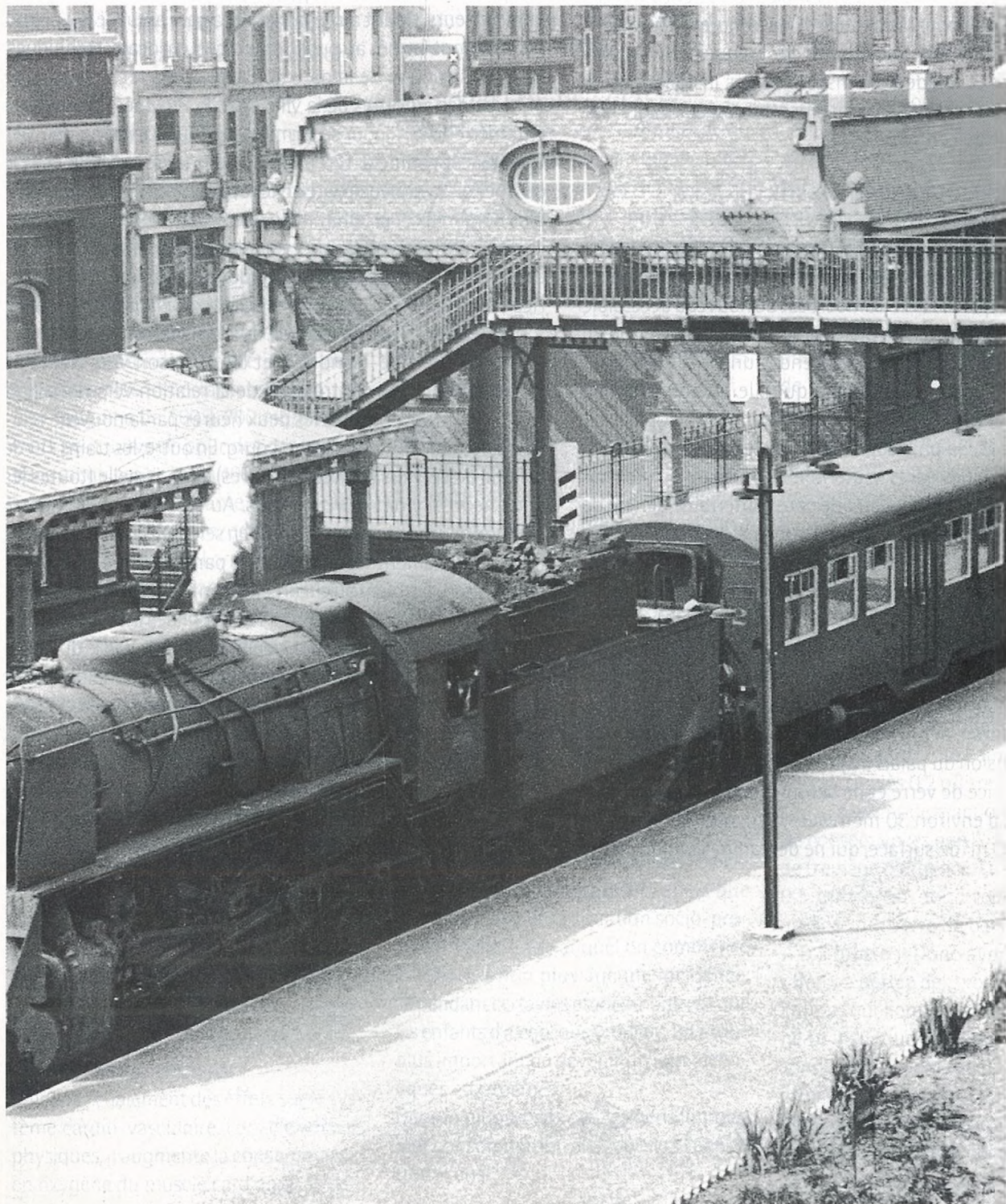
••• ren, dans le quartier Hors-Château, les responsables optèrent pour le tracé actuel de la ligne 34, essentiellement souterrain, avec quatre tunnels – Saint-Gilles (645 mètres), Saint-Martin (735 mètres), de Pierreuse (847 mètres) et le petit souterrain du Baneux (57 mètres) – ainsi qu'une gare centrale entre les tunnels Saint-Martin et de Pierreuse, à proximité du palais des princes-évêques et de la place Saint-Lambert.

Les travaux de ce « chemin de fer de ceinture », comme on l'appelait à l'époque, furent financés par les chemins de fer de l'État belge : ils commencèrent en 1869 pour une mise en exploitation le 1^{er} septembre 1877. La gare de Liège-Palais naquit ainsi. Elle fut dotée à l'origine d'un rustique baraquement trapu en bois, implanté le long des deux voies principales, avec deux voies de débord desservant une petite cour à marchandises coincée contre la colline. Le 1^{er} février 1892, apparut une desserte cadencée de ce métro urbain avant la lettre : à l'époque, l'État belge et le Nord Belge, les deux principales compagnies desservant Liège, se mirent d'accord pour la mise en ligne de « trains-tramways » entre Liège-Guillemins et Liège-Vivegnis. Ils étaient composés de matériel « Nord Belge » : une locomotive-tender et une voiture double ou deux voitures à voyageurs. En outre, la plupart des trains desservant les lignes de l'Ourthe et de la Meuse furent prolongés de Liège-Guillemins à Liège-Vivegnis. Il fallut néanmoins attendre 1905, année de l'apogée de la ville de Liège et de sa célèbre Exposition universelle, pour que la gare de Liège-Palais soit enfin gratifiée d'un bâtiment digne de ce nom. Œuvre de l'architecte Jamar, elle fut conçue en style néogothique, afin d'être en harmonie avec le palais des princes-évêques voisin. Les installations de la ligne joignant Liège-Guillemins à Liège-Vivegnis subirent bien peu de modifications entre le début du XX^e siècle et celui des années septante. La gare du Palais perdit ses voies de débord devenues inutiles à la suite de l'inexistence d'un trafic marchandises local, tandis que de nombreux Liégeois s'habituaient à prendre leur train « au Palais », lorsqu'ils se rendaient à Tongres, dans les vallées de l'Ourthe (vers Jemelle), de la Vesdre (Verviers), de l'Ambève (Trois-Ponts), ou sur la dorsale wallonne de l'époque, dont les trains reliaient en quatre heures Liège à Tournai par Huy-Nord, Namur, Charleroi-Sud, Piéton, Haine-Saint-Pierre, La Louvière-Bouvy et Mons. Quant à Liège-Vivegnis, elle était devenue tête de ligne, avec son faisceau d'une quinzaine de voies, pour délester Liège-Guillemins. Et les anciens de se souvenir des courants d'air de la salle des guichets du Palais, du fracas de la machine à billets « Schuster », des boiseries claires et monumentales du buffet de la gare, ainsi que de la vaste salle carrée des pas perdus, avec ses hautes fenêtres, son poêle à charbon typique, ses banquettes alignées le long des murs, et son garde-salle enfermé dans un cagibi en bois verni, recevant les annonces par téléphone et les répercutant au public d'une voix forte, teintée d'un inimitable accent local. Puis, une fois le ticket de carton violet dûment poinçonné, c'était le passage sur les quais empierrés, le franchissement de la passerelle pour ceux qui allaient à Tongres, et le guet du train attendu, dont le fanal de la locomotive à vapeur perçait finalement l'obscurité du tunnel de Pierreuse. C'était l'ambiance surannée de Liège-Palais, au temps de la vapeur et des voitures GCI, avant les grands travaux des trente dernières années...

LES ÉGAREMENTS URBANISTIQUES DES ANNÉES SEPTANTE

Au début des années septante, dans le cadre de deux vastes projets, la gare de Liège-Palais fut entièrement remodelée. Il y avait d'abord le dessein du ministère des Communications de l'époque de favoriser la mobilité (déjà...) dans les grandes villes : à Liège, la SNCB fut chargée de concevoir une nouvelle desserte voyageurs suburbaine en forme de « huit » au départ de l'infrastructure existante : les deux lignes parallèles Flémalle-Haute – Liège-Guillemins par Tilleur et Seraing (rives gauche et droite de la Meuse), la section Liège – Ans de la ligne de Bruxelles, l'ancienne ligne charbonnière Ans – Rocourt – Liers (réhabilitée pour l'occasion) et la section Liers – Liège-Palais – Liège-Guille-

mins de la ligne en provenance de Hasselt et de Tongres. Dans cette perspective, l'ensemble fut progressivement électrifié et une desserte cadencée par automotrices envisagée. On imagina en outre de porter la gare de Liège-Palais – jusque là simple point d'arrêt avec deux voies principales – à quatre voies à quai, afin de la doter d'une fonction d'évitement et de terminus intermédiaire. Quant au second projet, il consistait en l'intégration de la gare dans la pharaonique reconstruction de la place Saint-Lambert et du centre de la ville. Il fallait enterrer les transports publics (trains et autobus) place Saint-Lambert et créer un métro. Le plan fut en partie réalisé. On creusa de vastes installations souterraines en vue d'aménager une gare routière place Saint-Lambert, tandis que la SNCB réalisait sa part et « enterrait » sa gare : ●●●



◀ Liège-Palais
au temps
de la vapeur

... démolition du bâtiment de gare néogothique en 1975, reconfiguration des voies disposées en partie en tranchée et en partie sous le carrefour du Cadran, et création d'installations souterraines (salle des guichets, cafétéria, liaisons souterraines avec la place du Cadran et la future gare routière prévue place Saint-Lambert). Le 15 décembre 1977, les quatre nouvelles voies à quai étaient mises en service, tandis que les locaux proprement dits étaient inaugurés en 1978. Las, les grands projets de la place Saint-Lambert furent finalement abandonnés en cours de route : tandis qu'un trou béant occupait le centre de la place et devenait l'objet de sarcasmes et autres plaisanteries, les installations ferroviaires, en porte-à-faux complet, révélèrent vite leurs défauts : nécessité pour la clientèle de descendre d'abord dans la gare souterraine avant de monter sur les quais, environnement insalubre et rapidement insécurisé. Les installations de Liège-Palais perdirent petit à petit leur attractivité, malgré leur situation idéale au centre de la ville.

UNE GARE REMODELÉE ET ASSORTIE À LA NOUVELLE PLACE SAINT-LAMBERT POUR 2003

Aujourd'hui, un nouveau projet d'urbanisation de la place Saint-Lambert, valorisant les installations de surface, est en cours d'exécution : la place Saint-Lambert est de nouveau accessible en un espace partagé entre piétons, voitures et transports en commun. La SNCB se devait de prendre une initiative pour s'inscrire dans cette nouvelle optique : le 30 août dernier, Vincent Bourlard, administrateur-directeur de la SNCB la présentait au public. Sa philosophie est simple : « nous abandonnons la politique des gares souterraines. Une gare en plein air est source de sécurité, alors qu'une gare souterraine génère de l'insécurité et plus, pour ne pas dire de la saleté. » La SNCB a chargé l'architecte Claude Strebelle (Atelier du Sart Tilman), maître d'œuvre de la « nouvelle place Saint-Lambert » de dessiner une nouvelle gare du Palais, à l'emplacement exact des installations actuelles, mais cette fois au-dessus des voies de chemin de fer. Son but est de l'intégrer le plus harmonieusement possible parmi les bâtiments existants et plus tard, entre la place du Cadran, actuellement en cours d'aménagement et la future extension du palais de justice. L'architecte Strebelle a dessiné un édifice de verre et de béton « assorti à la place » sur un plan carré d'environ 30 mètres de côté, pour 6 mètres de hauteur et 900 m² de surface, qui ne devrait pas préjudicier la

vision des immeubles classés situés derrière la gare, rue Fond Saint-Servais. Pour renforcer le sentiment de sécurité, la gare sera surmontée d'une grande verrière, afin d'offrir un maximum de lumière naturelle. Son accès sera très étudié : il sera aménagé en surface exclusivement, à la fois vers la place du Cadran et sa gare d'autobus, vers la passerelle du nouveau quartier de l'îlot Saint-Michel et vers l'esplanade de la future extension du palais de justice : ces cheminements d'une pente maximale de 5 % seront bordés de plantations dissimulant les quatre voies à quai et à ciel ouvert, qui resteront au niveau - 1 actuel. Au rez-de-chaussée du nouveau bâtiment, le voyageur trouvera un garage pour bicyclettes, une billetterie, des toilettes, deux boutiques et une cafétéria dotée d'une terrasse en surplomb avec vue sur la place Saint-Lambert et l'îlot Saint-Michel. Les quais seront accessibles par escaliers simples ou mécaniques et ascenseurs. Quant aux espaces de la gare actuelle, au niveau - 2, ils seront fermés au public et recyclés en locaux techniques. La reconstruction de la gare du Palais, qui a reçu l'accord de principe des autorités de la ville et de la Province, devrait être entamée en 2001, pour se terminer en 2003. Le coût global des travaux est estimé à 120 millions de francs. La SNCB espère qu'une fois la nouvelle gare achevée, les Liégeois y reviendront plus nombreux et profiteront au mieux de ses nombreuses possibilités : le trafic voyageurs y est intense, même si une desserte cadencée n'est pas possible étant donné la variété des catégories de trains qui y passent : elle est actuellement desservie toutes les heures par les trains IC de la dorsale wallonne (Namur - Charleroi - Lille-Flandres), et de la liaison vers Namur - Bruxelles-Midi, par les trains IR de la relation vers Hasselt et Anvers-Central, et toutes les deux heures par la nouvelle relation électrique IR Liège - Luxembourg. En outre, les trains « L » de la ligne de Verviers (toutes les heures) et de Jemelle (toutes les deux heures) y ont leur terminus. Au total, l'offre comporte quelque deux cents trains par jour en semaine, alors que la gare n'est actuellement fréquentée que par quelque 2 500 voyageurs, essentiellement aux heures de pointe. La SNCB a enfin profité de l'occasion pour souligner l'ampleur des investissements qu'elle consentait dans la zone de Liège dans le cadre du projet STAR 21 : la nouvelle gare de Liège-Guillemins (grandiose projet de l'architecte Santiago Calatrava), les travaux liés à la création de la ligne à grande vitesse Bierbeek - Ans à Ans, et les travaux plus modestes engagés à Esneux, Haute-Flône, Huy, Pepinster, Poulseur, Rivage, Statte, Verviers, Vielsalm et Welkenraedt, avec partout, une même idée : valoriser la gare, lieu de rencontre privilégié entre les chemins de fer et leur clientèle. ■