

LES MÉTAMORPHOSES

DE LIÈGE-GUILLEMINS

||| ||| ||| Roland Marganne

Le lundi 4 juin dernier, un événement a modifié le quotidien de nombreux Liégeois, et notamment des cheminots: le bâtiment de la gare de Liège-Guillemins a été désaffecté au profit d'installations provisoires. Situées quelque trois-cent-cinquante mètres plus loin côté Meuse, elles permettent l'accès à une partie de la nouvelle construction issue de l'imagination de l'architecte catalan, Santiago Calatrava. Saisissons cette occasion pour évoquer les quatre bâtiments à voyageurs successifs dont Liège-Guillemins a été dotée en moins de deux siècles, autant de témoins de l'évolution du rôle joué par le rail dans la Cité Ardente.

gare. Comme bien d'autres, cette congrégation fut supprimée à la Révolution française et ses biens mis sous séquestre... mais le souvenir de sa présence avait été perpétué dans la toponymie...

LIÈGE-GUILLEMINS ET LA PREMIÈRE LIGNE DE CHEMIN DE FER TRANS-EUROPEENNE

Faut-il le rappeler? La construction des premières lignes de chemin de fer en Belgique répond avant tout à des préoccupations économiques: le transport rapide de marchandises, surtout pondéreuses, dans des régions non accessibles par la voie d'eau. C'est dans cette perspective que le liégeois d'adoption Charles Rogier déposa en



© Roland Marganne

▲ Anciens quais de Liège-Guillemins

LIÈGE-GUILLEMINS, VOUS AVEZ DIT «LIÈGE-GUILLEMINS»?

«Liège-Guillemins», un patronyme bien singulier... Alors que dans d'autres grandes villes belges, les différentes gares sont distinguées par un point cardinal (comme Bruxelles-Nord... ou Midi), Liège-Guillemins porte en fait le nom du quartier dans lequel la gare a été érigée, à l'instar de Paris-Montparnasse, Lyon-Part-Dieu, Toulouse-Matabiau ou Genève-Cornavin.

De fait, la gare de Liège a été construite, en 1842 précisément, au lieu-dit «clos des Guillemins». Si, à l'époque, cet endroit assez marécageux, situé au pied de la colline de Cointe, était voué à la culture maraîchère, il avait jadis appartenu à l'ordre des «Guillemites», des disciples de Saint-Guillaume, un gentilhomme français du XII^e siècle devenu ermite. Ces religieux s'étaient installés, dès le XIII^e siècle, dans l'ancien château d'Avroy et avaient acquis les terrains de la future

1833 au jeune parlement belge le projet de loi de création d'un réseau de chemin de fer en Belgique, financé par l'État.

Avec comme point central Malines, ce tout nouveau mode de transport, inventé en Angleterre, avait d'abord pour but de désenclaver le port d'Anvers (dont la prospérité était menacée par les Pays-Bas, encore en guerre à l'époque avec la Belgique): il comprenait notamment la construction d'une ligne dite «de l'Est» qui devait rejoindre le Rhin (Cologne) et les industries de la Ruhr – clientes du port d'Anvers – à travers la Prusse. Ce sera la future ligne Malines - Louvain – Tirlemont – Waremme – Liège – Verviers – Aix-la-Chapelle, qui constitue un premier chaînon de chemin de fer trans-européen de l'histoire. En exécution de ce plan, les premiers trains originaires du centre du pays arrivèrent à Ans le 2 avril 1838, où la gare fut baptisée «Liège-Supérieur». Pendant quatre ans, ils y firent terminus, le temps de trouver le moyen de racheter une différence de niveau de



cent-dix mètres en moins de cinq kilomètres pour atteindre la ville de Liège, en fond de vallée de la Meuse. Ce n'était pas une mince affaire: les locomotives de l'époque n'avaient pas assez d'adhérence et de puissance pour s'en affranchir. En attendant, une liaison par diligences (appelées «omnibus du pavé») fut assurée entre la rue Hors-Château à Liège, où se trouvaient les écuries du concessionnaire, jusqu'à Ans (gare). Il fallait compter environ deux heures de trajet...

On doit la solution au problème de la dénivellation au jeune ingénieur Henri Maus: la ligne de chemin de fer Ans – Liège-Guillemins serait partagée en deux plans inclinés, où les trains seraient tirés par un câble, à la manière d'un funiculaire, à l'aide de machines fixes à vapeur, de fabrication Cockerill, installées en gare de Liège-Haut-Pré. Grâce à ce système, les trains finirent par atteindre Liège-Guillemins dès le 1^{er} mai 1842. Le système fonctionna jusqu'au début des années 1870, lorsque la puissance des locomotives à vapeur de l'époque et les améliorations au système de freinage permirent d'abandonner le système, à condition que les trains soient systématiquement poussés de Liège à Montegnée.

La gare de Liège-Guillemins, comme on la nomma après l'érection de la deuxième gare de Liège au lieu-dit Longdoz, fut dotée d'un modeste bâtiment en bois, sans style, type «bâtisse industrielle». En fait, le chemin de fer en était encore à ses premiers balbutiements: qui aurait pu prédire l'ampleur que ce nouveau mode de transport prendrait moins de vingt ans plus tard? Bref, Liège-Guillemins était dotée de quatre voies de circulation pour les trains, car le trafic originel était encore modeste. Ainsi, les voyageurs pour Bruxelles avaient-ils le choix entre trois trains journaliers, à 8h15, 12h45 et 16h30, qui couvraient les cent kilomètres en quatre bonnes heures: au moins étaient-ils dispensés des aléas des diligences et autres chars à banc qui sillonnaient la route Liège – Bruxelles, jugée peu sûre et en mauvais état...

LES LIÉGEOIS ET LA STATION CENTRALE DE LIÈGE

Mais l'installation d'une gare dans le quartier des Guillemins, à deux bons kilomètres du centre, ne fit pas que des heureux dans la Cité Ardente. Celle-ci revendiquait haut et fort la création d'une gare centrale, plus proche du cœur de la ville. Les protestations étaient d'autant plus vives que d'autres projets ferroviaires se concrétisaient sur la rive droite de la Meuse: la compagnie privée des chemins de fer du Nord Belge y érigeait sa gare terminale, baptisée «Liège-Longdoz». Ouverte dès 1851, elle servit de tête de ligne pour Namur, puis Visé et les Pays-Bas. Elle était aussi le point d'arrivée des ouvriers des nombreux établissements industriels du quartier, notamment les usines Espérance-Longdoz (métallurgie) et Englebert (pneumatiques), qu'elle desservait par ailleurs par de multiples raccordements industriels. Liège-Longdoz, rivale de Liège-Guillemins, et dotée en 1876 d'un bâtiment monumental copié sur celui de Paris-Nord, resta en service jusqu'en 1960, lorsque son trafic des voyageurs fut reporté sur Liège-Guillemins.

Toujours est-il que la ville fit valoir auprès de l'État belge son droit à l'aménagement d'une station centrale et fit étudier plusieurs projets par l'ingénieur Blonden. Le plus abouti prévoyait la création d'une liaison ferroviaire entre les deux gares, Liège-Guillemins et Liège-Longdoz, par l'île du Commerce: ainsi appelait-on un endroit situé entre l'actuelle avenue Blonden et le boulevard d'Avroy, à l'époque où celui-ci constituait encore un bras de Meuse. Finalement, l'État refusa le projet et maintint l'implantation de «sa» gare à Liège-Guillemins, dans l'axe de la vallée de la Vesdre, voie toute naturelle pour rejoindre l'Allemagne. Liège n'eut finalement sa gare centrale qu'avec l'ouverture de «Liège-Palais», à deux pas de la place Saint-Lambert... et du palais des Princes-Évêques, à l'occasion du percement, entre 1869 et 1877, des tunnels de jonction entre Liège-Guillemins et Liège-Vivegnis. Dans cette dernière gare aboutissaient les voies de la compagnie de chemin de fer privée «Liégeois-Limbourgeois», qui ▶



▲ Liège-Guillemins en chantier selon les plans de Calatrava, juin 2007

© Roland Marganne

avait pour vocation d'évacuer la production de charbon local vers le Limbourg et les Pays-Bas. Mais cette station centrale a toujours souffert d'un handicap majeur: les trains de la relation avec Bruxelles, les plus chargés, n'y passent pas...

1864: LE DEUXIÈME BÂTIMENT DE LIÈGE-GUILLEMINS

Une fois les polémiques sur l'emplacement d'une gare centrale à Liège tranchées, l'État belge décida de doter Liège-Guillemins d'un bâtiment de prestige, comme dans les huit autres chefs-lieux de province de l'époque d'ailleurs, afin de manifester sa puissance – en pleine révolution industrielle - et sa volonté d'organiser des services publics de qualité: ainsi, rassembla-t-on dans le même complexe non seulement les différents services du chemin de fer, mais aussi ceux de la poste, du télégraphe... puis du téléphone dès que cette invention apparut en Belgique.

Dès 1862 donc, la décision fut prise de construire à Liège-Guillemins un bâtiment de grande allure, dédié au chemin de fer triomphant.

L'architecte A. Lambeau dessina une bâtisse de style éclectique d'influence française, comme à Namur ou Charleroi-Sud. Il s'inspira tout particulièrement des bâtiments des gares de Paris-Est et Paris-Nord alors en construction, notamment pour la création d'un tympan vitré au beau milieu de la façade côté ville, dont la fonction était d'éclairer la salle des pas perdus.

Autre particularité du bâtiment construit en 1863: sur le faîte du corps central, trônait une pittoresque Renommée, une statue allégorique représentant une jeune femme, pudiquement drapée, qui semblait porter son regard vers la ville. Elle constituait en quelque sorte un point de repère sur le chemin de la gare. Comme le petit peuple ne savait pas que c'était un simple ornement architectural, il l'avait baptisée Guillemins. Pour la petite histoire, cette statue, affublée d'un paratonnerre, s'écrasa en mille morceaux, place des Guillemins, lors de la démolition du bâtiment en 1955: personne ne pensa à la préserver de la destruction...

La construction de ce bâtiment décida la ville de Liège à créer la «rue des Guillemins», à l'époque dénommée «avenue» et plantée d'arbres. En 1871, on y installa un chemin de fer américain (un tramway tiré par des chevaux) pour relier la gare au centre de la ville. C'est l'origine de la ligne n°1 des TEC. Fin du XIX^e siècle, la ligne fut électrifiée. Les tramways qui la sillonnaient ont fait place aux autobus en 1961.

Ce bâtiment restera en service pendant près d'un siècle, tout en subissant divers remaniements et améliorations. Ainsi, dès 1870, le flanqua-t-on d'une gare latérale de cinq voies, pour recevoir les trains du Nord-Belge, des lignes de l'Ourthe, de l'Amblève et du plateau de Herve. En 1881-1882, le bâtiment fut agrandi par une aile droite, vouée aux bureaux de la poste, du chef de station et des petits colis ainsi que d'une galerie couverte de deux-cent-vingt mètres devant la gare proprement dite.

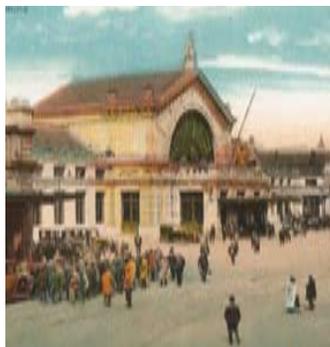
Le dispositif d'éclairage, à l'origine assuré par des lampes fonctionnant au gaz de ville, fut modernisé à la fin du XIX^e siècle, lorsque la technologie fut suffisamment au point. La gare fut dotée d'une usine à vapeur génératrice d'électricité: le courant continu produit servit à alimenter des lampes à arc d'éclairage, tandis que la vapeur résiduelle permit même de préchauffer les trains de voyageurs. Pour l'anecdote, les Liégeois de l'époque fulminèrent contre l'administration des chemins de fer qui, de leur point de



Sur le faîte du corps central, se trou-
vait une jeune femme qui semblait
regarder vers la ville. On l'avait

vue, avait brillamment éclairé la gare, au détriment de la place des Guillemins, un lieu public laissé dans une inquiétante pénombre.

Bien sûr, la gare de Liège-Guillemins disposait-elle d'autres bâtisses, réservées à l'exploitation: deux cabines de signalisation surélevées (les célèbres «block 44» - au pied des plans - et «block 45» le long de la rue Mandeville côté Meuse), pour la manœuvre des aiguillages et signaux mécaniques à l'aide de leviers et de tringles, une remise à locomotives, située à l'époque à Fragnée, non loin du pont du Val-Benoît, un atelier de réparation de locomotives, rue Varin, où les chaudronniers régnaient en maître au temps des locomotives à



◀ Liège-Guillemins avant et après 1958 ▶



vapeur qui étaient au fond de «grosses bouilloires», et une vaste cour à marchandises, en plein air, rue du Plan Incliné, à l'emplacement du futur centre routier. On y expédiait et recevait des marchandises de toutes sortes, destinées au marché liégeois. Les plus singulières étaient sans doute les attractions de la célèbre foire d'octobre qui arrivaient par trains entiers. Les métiers forains étaient déchargés rue du Plan Incliné, mais aussi les animaux de cirque, conduits à pied jusqu'au boulevard d'Avroy tout proche.

Tout un spectacle pour les badauds... C'était l'époque des petits métiers du rail: le plus pittoresque était sans doute le garde-salle, qui régnait en maître sur la salle des pas perdus de la gare, où chacun pouvait attendre son train sur d'interminables banquettes en bois verni, autour d'un énorme poêle en fonte typique. Il devait, d'une voix forte, mais toujours en français – alors que le petit peuple liégeois s'exprimait encore en wallon... – annoncer tous les trains qui se présentaient à la gare, en indiquant le numéro du quai, l'heure de départ, la destination et les arrêts

avait une statue allégorique représentant
porter son regard
baptisée "Guillemins."

intermédiaires, car il n'y avait aucune installation de sonorisation. Il mettait aussi à jour le «buffet», tableau de départ des trains, composé de plaques mobiles, émaillées de couleur bleue pour les trains du service intérieur, rouge pour les trains internationaux. Il devait bien sûr poinçonner le ticket de chaque voyageur qui accédait aux quais...

L'organisation de l'Exposition universelle de Liège en 1905 représenta en quelque sorte l'apothéose pour les installations de Liège-Guillemins: en prévision de l'affluence des voyageurs, on décida d'élargir au maximum le plateau des voies en construisant un mur de soutènement rue Mandeville, au pied de la colline de Cointe, pour arriver à un développement maximal de dix voies, dont cinq réservées au trafic des voyageurs – avec passage souterrain – et cinq autres aux marchandises. Les voyageurs étaient abrités par une marquise (verrière), typique des gares à l'époque (il n'en reste plus qu'une seule en Belgique – à Anvers-Central). Cette verrière disparaîtra peu avant la Seconde Guerre mondiale pour être remplacée par des plus classiques «quais-parapluie».

LES ANNÉES CINQUANTE ET LE CHEMIN DE FER MODERNE: LE BÂTIMENT DE 1958

Après la Seconde Guerre mondiale, le nœud ferroviaire de Liège fut profondément bouleversé. Tandis que le trafic des marchandises disparaissait de Liège-Guillemins, grâce notamment à la dynami-

sation de la gare de formation de Kinkempois et à l'ouverture de la ligne «marchandises» Kinkempois – Voroux-Goreux, les trains de voyageurs furent concentrés à Liège-Guillemins vu la désaffectation progressive de la gare de Liège-Longdoz, finalement fermée en 1960. L'électrification de la ligne Liège – Bruxelles fin 1955 et la perspective de l'organisation, à Bruxelles, de la fameuse Exposition universelle de 1958, génératrice d'un trafic intérieur et international de voyageurs intense, amenèrent la SNCB à remplacer la construction du siècle précédent.

Le bâtiment de 1958, que l'on vient de désaffecter, a été dessiné par «EGAU», un groupe d'architectes de talent animé par Charles Carlier, Hyacinthe Lhoest et Jules Mozin. Bien de son temps par son caractère résolument fonctionnel, il est d'un style proche des pavillons érigés à l'époque sur le site de l'Expo 58 au Heysel: une combinaison de béton apparent et de murs-rideaux, avec large utilisation du verre. La gare de 1958 est un volume simple, cubique, à quatre niveaux, avec façade type «mur-rideau» presque entièrement vitrée, compartimentée par des profilés en aluminium et encadrée par un mince cordon de pierre calcaire. Un large auvent souligne l'emplacement de la salle des guichets d'un bâtiment assez spacieux pour abriter non seulement les services de la gare, mais aussi ceux du groupe de Liège de la SNCB, puis du district Sud-Est. Le bâtiment de gare est flanqué d'un autre, plus trapu, destiné en 1958 à abriter le centre de tri postal de Liège X et les services de la régie des Télégraphes et Téléphones.

Inspiré de la gare italienne de «Roma-Termini», Liège-Guillemins, version 1958, était finalement un ouvrage très soigné, au point d'abriter plusieurs œuvres d'art: un vitrail de l'artiste Jean Retz, situé à proximité des butoirs des voies de la gare latérale (préservé, il sera réinstallé dans la future gare), un mobile de Paul Bury, suspendu dans la salle des pas perdus... et dont on a perdu la trace, une peinture de Collignon, actuellement en dépôt au Musée d'Art moderne et contemporain de Liège (MAMAC) et... sur le mur du bâtiment de la Poste, un haut-relief de Randaxhe, dont la conservation est, à l'heure actuelle, problématique... Et pourtant... le bâtiment de 1958 a été jugé sans âme par les Liégeois. Peut-être ne ressemblait-il plus à une gare dans l'univers mental des gens. Est-ce pour cette raison que ce bâtiment, à peine inauguré, fut saccagé lors des grèves insurrectionnelles de l'hiver 1960-1961... à moins que les travailleurs en colère n'aient voulu s'en prendre à un symbole du pouvoir de l'État?

LES ANNÉES NONANTE: SANTIAGO CALATRAVA ET LA GRANDE VITESSE

Ce bâtiment de 1958 n'aura pas duré cinquante ans, tant il a été bousculé par la création de l'axe ferroviaire à grande vitesse Bruxelles – Cologne. Après bien des palabres, et sous l'impulsion du regretté comte Pierre Clerdent, Liège a obtenu le passage de la ligne à grande vitesse «Est» par la gare des Guillemins. Dès 1995, un nouveau projet ferroviaire dut être imaginé aux Guillemins, pour y créer un centre de voyage moderne, intégré, multifonctionnel, accessible à tous les types de trafic ferroviaire. ▶



© Roland Marganne

La gare s'exposera aux regards, soulignant ainsi sa vocation de lieu d'échanges et de communication.

Dans ce cadre, la gare devait répondre à de nouveaux critères en termes d'accessibilité, de confort des voyageurs, de fluidité des déplacements, d'intermodalité et de sécurité.

Le bâtiment de voyageurs de 1958 et ses infrastructures ferroviaires cumulaient les handicaps: côté Ans, la vitesse des trains à l'entrée et à la sortie de la gare était limitée à 40 km/h, côté Angleur, à 60, les cisaillements à l'entrée et à la sortie de la gare étaient nombreux; le trafic le plus important (axe Bruxelles - Allemagne) était concentré sur les dernières voies de la gare (11 à 14) côté colline de Cointe; la cabine de signalisation (block 45) était obsolète; quatre voies en cul-de-sac (voies 2 à 5) étaient inutilisées.

L'étude de faisabilité conclut à la nécessité de déplacer la gare de trois-cent-cinquante mètres en direction de la Meuse et d'amener l'axe Bruxelles - Liège - Allemagne à front de ville.

Les impératifs ferroviaires, environnementaux et d'accessibilité furent définis: relèvement de la vitesse en gare à 100 km/h et dans les plans inclinés à 120, construction de quais rectilignes d'une largeur de huit mètres et d'une longueur suffisante pour accueillir les doubles rames TGV, rationalisation des cisaillements, suppression des voies en cul-de-sac, construction d'une nouvelle cabine de signalisation, connexion directe avec le réseau autoroutier (dans la perspective de l'achèvement de la liaison E25/E40), limitation des emprises sur le bâti existant. Le schéma ferroviaire en cours de réalisation aux Guillemins – avec ses neuf voies à quai – permettra un gain de trois minutes trente entre Ans et la Meuse.

À la suite d'un concours international, la conception du nouveau bâtiment de gare a été confiée à l'architecte catalan Santiago Calatrava, aux références internationales prestigieuses. Liège-Guillemins sera donc dotée d'une cathédrale de verre et d'acier, superbe, ambitieuse, démesurée peut-être...

Vaste espace ouvert sur la ville, la gare s'exposera aux regards, soulignant ainsi sa vocation de lieu d'échanges et de communication. Il n'y aura pas de façades au sens classique du terme, pas de murs, pas d'obstacles, mais une structure rythmée, transparente qui confèrera à l'édifice une singulière fluidité. Quant aux matériaux utilisés – béton blanc, acier, verre et pierre naturelle... - ils devraient encore renforcer une architecture de caractère... Un nouveau défi pour une ville qui peine à sortir de la crise économique! Alors que le bâtiment de gare de 1958 est en cours de démolition, afin de faire place à l'assiette des voies 1 et 2, l'ouverture complète de la nouvelle station est prévue pour la fin 2008. Sous quel nom...? Ici la polémique fait rage: «Liège-Charlemagne»... ou même «Liège-Limburg» (sic)...

Les idées ne manquent pas... Et si l'on gardait plutôt l'ancestral «Liège-Guillemins», que tous les cheminots connaissent mieux par son abréviation «FL», vestige d'une époque où le télégraphe était le principal mode de communication ferroviaire? ■■■■

