

Le 11 juin dernier, le ministre des Transports, Michel Daerden, présentait la maquette de la nouvelle gare de Liège-Guillemins à la presse, rassemblée dans une salle de l'hôtel de ville. Tandis qu'au-dehors grondait l'orage, l'architecte Santiago Calatrava dévoilait son projet. À l'aube du nouveau millénaire et de l'arrivée de la grande vitesse, la ville de Liège et sa région sont l'objet d'importants investissements. La nouvelle gare ne sera pas seulement un chaînon majeur dans le trafic TGV mais aussi un maillon essentiel du trafic intérieur en direction de Bruxelles et d'Ostende où les trains pourront circuler à 200 km/h.

Un nouveau pôle d'attraction?
Avec l'arrivée du Thalys, Liège bénéficiera d'une liaison rapide avec quelques capitales

européennes, ce qui offre de nombreuses perspectives à la ville et à son hinterland. La gare actuelle, érigée dans les années 50, ne pourra pas, à long terme, satisfaire les nouvelles exigences induites par ce trafic supplémentaire. La SNCB a donc opté résolument pour une nouvelle gare, laquelle concilie impératifs commerciaux et valeur architecturale. En regroupant les différents services ferroviaires (intérieur et à grande vitesse), en facilitant les correspondances avec les lignes IC/IR et

en renforçant le trafic vers le centre et la périphérie, la nouvelle infrastructure permettra au voyageur de passer aisément d'un moyen de transport à l'autre. Tous les projets relatifs à l'exploitation ferroviaire dans la région liégeoise ainsi que l'étude, le développement, le transport et l'exploitation du concept TGV ont été confiés à un bureau créé à cet effet en 1993 : Euro Liège TGV.

LIÈGE

UNE NOUVELLE GARE POUR UN NOUVEAU MILLÉNAIRE

C'est ce bureau qui choisit l'ingénieur architecte Santiago Calatrava via une adjudication européenne. Calatrava bénéficie d'une renommée internationale, notamment en matière ferroviaire. Liège est son sixième projet après Lyon-Satolas, Zürich, Lucerne, Valence

et Lisbonne. Euro Liège TGV n'agit naturellement pas à la légère : tous les critères et exigences auxquels doit satisfaire une gare moderne furent passés au crible. La mission de S. Calatrava consista à concevoir la volumétrie et l'esthétique générale. Le résultat, à l'échelle de la maquette évidemment, est brillant et traduit bien l'esprit de transition entre les deux siècles. C'était d'ailleurs le but de l'architecte. De plus, le projet ouvre un dialogue entre colline et ville ainsi qu'entre les deux quartiers que la gare sépare. Une nécessité. Calatrava a joué sur la transparence. Il a dessiné une gare comme une gigantesque vague faite de verre et d'acier. Elle sera le soir une balise lumineuse. Même les toitures de quais et les auvents sont transparents.

Quatre niveaux
La gare comptera quatre niveaux : la place (niveau 0), les quais (niveau 1), les passerelles (niveau 2) et la rue Mandeville

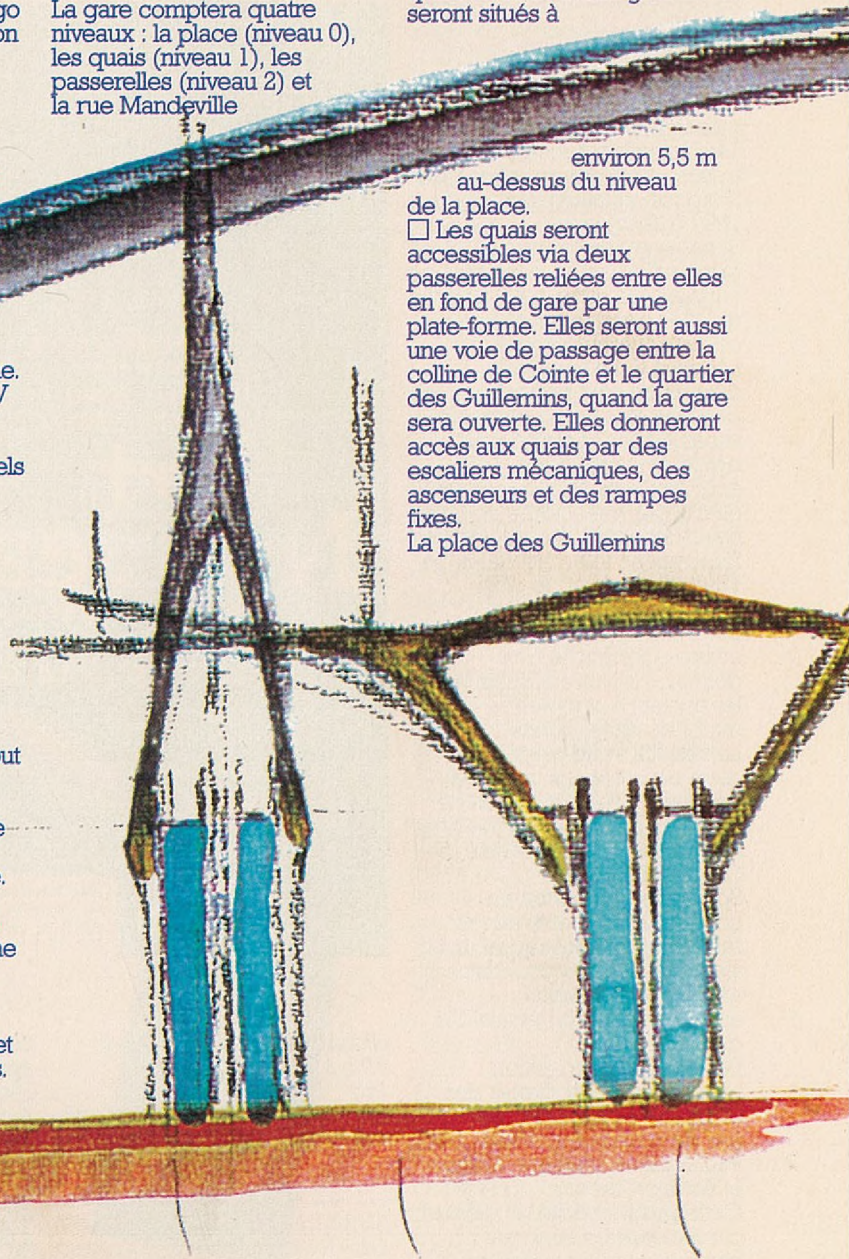
hauteur sous le quai 1, rendant possible l'implantation des services SNCB, commerces et services publics avec une hauteur sous plafond suffisante.

□ Les quais seront d'une longueur permettant d'accueillir les trains les plus longs (3 quais de 450 m) et d'une largeur de 8 m favorisant une circulation fluide pour les voyageurs. Les cinq quais de la nouvelle gare seront situés à

environ 5,5 m au-dessus du niveau de la place.

□ Les quais seront accessibles via deux passerelles reliées entre elles en fond de gare par une plate-forme. Elles seront aussi une voie de passage entre la colline de Cointe et le quartier des Guillemins, quand la gare sera ouverte. Elles donneront accès aux quais par des escaliers mécaniques, des ascenseurs et des rampes fixes.

La place des Guillemins



Deux entrées
Le nouveau bâtiment occupera un espace de 220 m de long au-dessus des voies, formant ainsi une liaison entre la colline et le quartier des Guillemins. Il y aura deux entrées : l'une, côté ville, via la nouvelle place de la Gare, sera accessible aux piétons et aux autobus; l'autre, du côté de la colline de Cointe, offrira aux automobilistes un accès direct à l'autoroute A602, via la rue Mandeville.

(niveau intermédiaire entre 1 et 2). Les services administratifs, commerciaux, techniques et de gestion de la SNCB (± 5 000 m²) seront répartis sur le site TGV en fonction de leurs spécificités. □ La place de la Gare sera en pente de 2 ou 3% en direction des quais, soit légèrement en contrebas de la rue Varin actuelle. Cette pente accentuera le caractère architectural du parvis et permettra d'augmenter la

actuelle gardera sa fonction de desserte par autobus. □ Sous la rue Mandeville, le long du dernier quai, sera implantée une zone de parage sur quatre niveaux pouvant accueillir quelque 600 voitures. Le premier niveau bénéficiera d'ouvertures vers le dernier quai. Bon à savoir : les travaux commenceront au printemps prochain. □