

Une nouvelle génération de gares



Euro Liège **TGV**

Une filiale de la SNCB

UNE NOUVELLE GENERATION DE GARES

Indispensable maillon entre Londres, Paris, Bruxelles, Amsterdam et l'Allemagne, Liège figure désormais sur la carte de la grande vitesse ferroviaire. Sa gare devait donc être entièrement repensée pour s'adapter à cette situation nouvelle et pour offrir à la clientèle une gamme de services dignes d'un centre de voyage moderne.

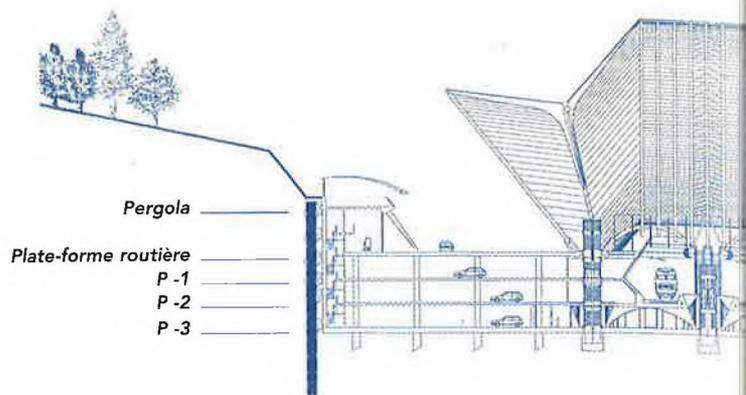
La volumétrie et l'esthétique générale du nouveau bâtiment des voyageurs ont été confiées par Euro Liège TGV à Santiago Calatrava au terme d'un concours européen.

Ingénieur et architecte d'origine espagnole, soucieux d'inscrire le plus adéquatement la nouvelle gare dans son contexte urbain, il s'est imprégné des lieux et a placé son projet sous le signe de la transparence et du lien nécessaire, du dialogue entre deux quartiers jusque-là séparés : celui, résidentiel, paisible, de la Colline de Cointe et celui, commerçant, animé, du quartier des Guillemins.

Ce projet, où l'horizontale domine, favorisant une relation étroite, comme allant de soi entre la ville et la gare, inaugure une nouvelle génération de gares.

Côté colline, la gare bénéficie d'une liaison directe avec le réseau autoroutier, un atout pratiquement unique en Europe. En effet, au départ de l'autoroute, il sera possible d'accéder à la zone de dépose-minute et au parking situés à l'arrière de la gare via un pont qui a également été dessiné par Santiago Calatrava, ce qui assurera une remarquable cohérence architecturale à l'ensemble du site.





Les grandes options

Place
des Guillemins.



Colline
de Cointe

Future place
de la gare

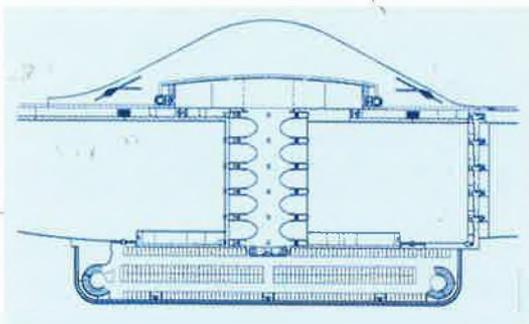
Par rapport au bâtiment actuel, la nouvelle gare a été légèrement déplacée, notamment pour permettre la construction de quais rectilignes. Le positionnement définitif de la gare a été arrêté avec un double souci : la symétrie par rapport à l'axe de la future place et la recherche de l'articulation optimale entre cette nouvelle place et la place des Guillemins.

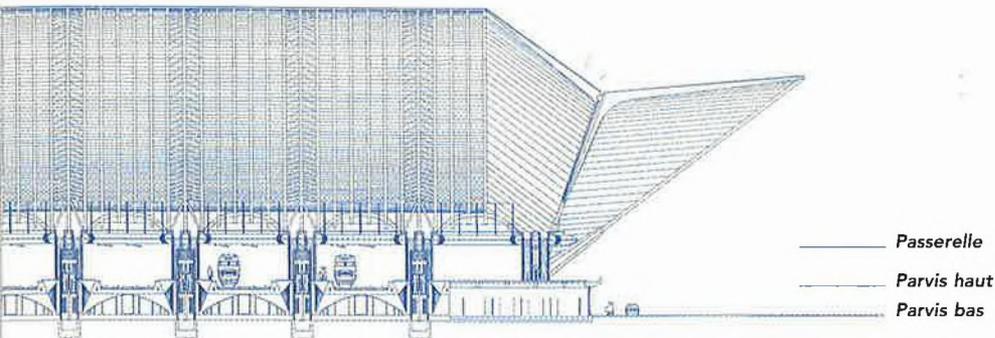
En abordant la gare côté ville, les voyageurs ont le choix entre deux types d'itinéraire : accéder en empruntant le parvis bas au cœur de la gare où se situent le hall, le centre de voyage avec les points de vente, l'accueil et l'information, les consignes, les espaces bar et restaurant ou rejoindre directement, en passant par le parvis haut, les passerelles d'accès aux quais qui enjambent les voies via les escaliers mécaniques et les ascenseurs situés de part et d'autre de la future place.

Dans le prolongement du hall, un large passage sous voies donne accès aux 5 quais. De part et d'autre de ce couloir, on trouve les salles d'attente, l'espace VIP, les kiosques à journaux, des commerces de proximité...

La largeur des quais, la diversité des moyens pour y accéder (escaliers fixes, mécaniques et ascenseurs) témoignant de l'attention réservée aux personnes à mobilité réduite, assurent aux déplacements en gare une grande fluidité.

Parvis bas - couloir sous voies - parking -3



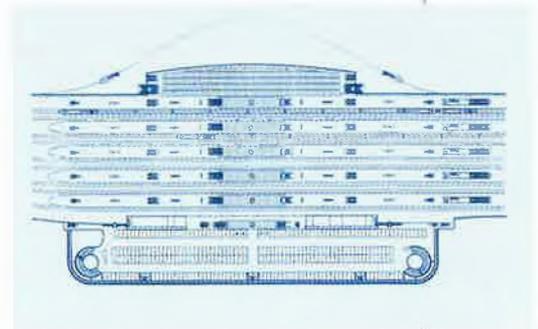


Euro Liège TGV est une filiale de la SNCB et de la Société de Développement de Liège-Guillemins qui regroupe des acteurs locaux.

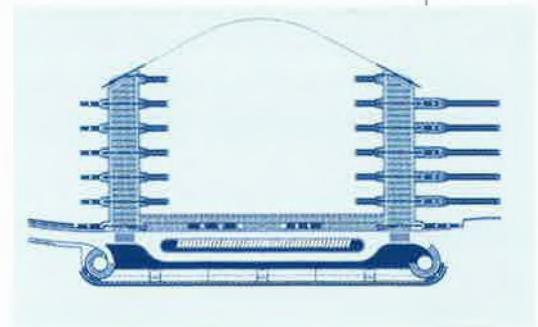
Ses missions : réaliser la nouvelle gare de Liège-Guillemins et participer au redéploiement du quartier.

Le parvis haut est constitué par l'élargissement du quai n° 1. Il dessert les deux passerelles d'accès aux autres quais. Celles-ci sont de plain-pied avec la plate-forme routière et la zone de dépose-minute situées à l'arrière de la gare. Un déambuloire à hauteur de la voie n° 9 relie les deux passerelles : on y trouvera des distributeurs automatiques de billets.

En accédant à la gare côté colline, les voyageurs rejoindront leur quai via l'une ou l'autre passerelles s'ils sont déposés, ou parqueront leur véhicule à l'un des trois niveaux de parking, le niveau -3 étant aussi celui du large couloir sous voies donnant accès aux quais.



Parvis haut - quais



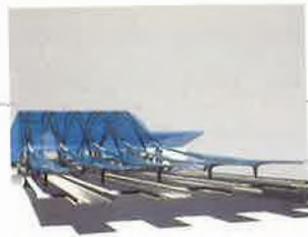
Passerelles - plate-forme routière



Sous l'aire de dépose-minute, à l'abri de l'auvent arrière, trois niveaux de locaux, correspondant aux trois niveaux de parking (au total, ± 800 places), sont destinés aux services du personnel de la SNCB, qui grâce aux façades vitrées, bénéficie d'une vision panoramique de la gare. Les services liés à l'administration du centre de voyage ainsi que d'autres locaux techniques sont situés sous le quai n° 1. Un dispositif de liaison de ces différents locaux entre eux et aux quais, indépendant de la circulation voyageurs, accroît la fluidité des déplacements.

Contre la colline, une partie de la plate-forme est occupée par des constructions légères en acier qui permettront d'abriter sur deux niveaux divers services (locations de voitures, ...).

La toiture, traitée en pergola, fera office de belvédère et assurera une liaison piétonne complémentaire vers la colline.



Réinventer la façade

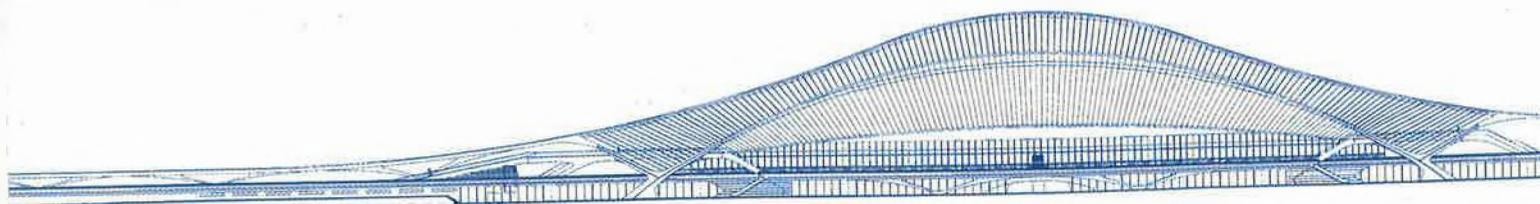
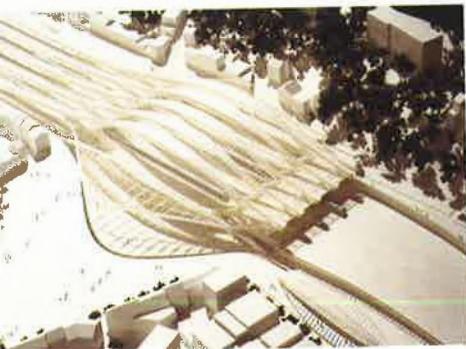
La nouvelle gare n'a pas de façades au sens classique du terme. C'est aux yeux de Santiago Calatrava une transgression fondamentale.

En effet, à la place de façades traditionnelles, ce sont de grandes baies signalées par les auvents vitrés à structures métalliques qui vont surplomber la place de la gare et le parvis arrière sur lesquels donne le bâtiment. Ainsi l'interpénétration extérieur / intérieur est totale, et en particulier l'interface gare / ville est optimal, ce qui renforce l'impression de perméabilité, de communication.

La véritable façade est en fait la voûte qui, à partir de la colline, permet de découvrir l'agencement de la gare. A l'intérieur de la gare, la voûte constitue à son tour un cadre dans lequel s'inscrit la colline. Quelle que soit la position de l'observateur, c'est par conséquent la sensation de transparence qui prévaut. Celle-ci met en évidence la structure d'une architecture où il n'y a pas place pour le décor et qui n'est cependant jamais austère.

La gamme des matériaux, volontairement réduite (béton, acier, verre, pierre naturelle), souligne encore le caractère architectural de l'édifice. Au-delà de sa rigueur fonctionnelle, il constitue indéniablement plus qu'un ouvrage d'art.

Pour la ville de Liège, tant pour son renouveau que pour son rayonnement, ce geste architectural majeur, résolument contemporain, est incontestablement un signal fort.





Une filiale de la SNCB

Pour plus d'informations :

Euro Liège TGV
Rue du Plan Incliné, 145
B-4000 Liège
Belgique

Tél : + 32.4.254.19.58
Fax : + 32.4.254.16.62
E-mail : euroliege@skynet.be

Contact : Martine Doutreleau