

Liège-Guillemins

Une nouvelle génération de gares

Vincent Bourlard,
Administrateur-Directeur de la SNCB, Administrateur Délégué d'Euro Liège TGV.

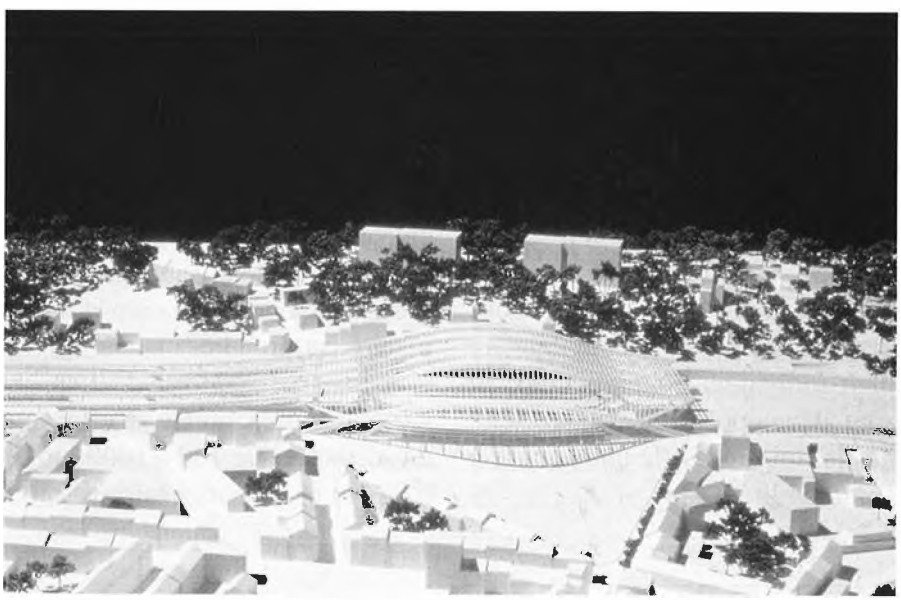
Dans les mois qui viennent, Liège va vivre au rythme de l'un des plus grands chantiers de son histoire. L'un des plus enthousiasmants aussi, parce qu'il porte la griffe d'un grand architecte, Santiago Calatrava, qui signe avec la nouvelle gare de Liège - Guillemins une de ses oeuvres majeures. En effet, tout en s'imprégnant des particularités locales et en intégrant leurs contraintes, il a enrichi le projet de toutes ses expériences antérieures en matière ferroviaire : Zurich, Lyon-Satolas, Lisbonne ... La future gare de Liège - Guillemins témoigne de la maturité du créateur. Il y propose une approche totalement renouvelée de la relation ville / gare et ancre celle-ci sans équivoque dans le XXIème siècle.

Ce projet a bien sûr une histoire qui est aussi celle d'Euro Liège TGV, filiale de la SNCB qui l'a initié et est chargée de le mener à bien. Une histoire étroitement liée à celle de l'une des dernières batailles du rail qu'il a fallu mener en Belgique : le combat pour la grande vitesse au service du pays, mais aussi des régions.

Avec cette nouvelle gare et ses infrastructures ferroviaires modernisées, Liège ajoute à ses atouts déjà nombreux en termes de communication et doit dès à présent se préparer à tirer parti des effets multiplicateurs qu'une telle réalisation ne manquera pas de générer. La SNCB quant à elle, du fait des liaisons rapides assurées avec de grandes métropoles européennes, de la diversité et de la qualité des services offerts, escompte en gare de Liège un net accroissement de la clientèle.

Le pari de la grande vitesse

Si la grande vitesse ferroviaire est aujourd'hui une réalité bien tangible en Belgique et apparaît comme une évidence, elle faisait hier encore l'objet de bien des débats et controverses. Dès 1981, nos voisins français qui, dans ce domaine, ont été précurseurs, lançaient leur premier TGV. Quinze ans s'écouleront encore



© Euro Liège TGV - SNCB

Fig. 1 : Maquette de la nouvelle gare de Liège-Guillemins. Maître d'oeuvre : SNCB ; entrepreneur : Euro Liège TGV, architecte: Santiago Calatrava.

avant de voir circuler Thalys [1] sur un tronçon à grande vitesse en Belgique.

Les visionnaires, ceux qui avaient mesuré les enjeux et anticipé les potentialités de cette nouvelle technologie, ont finalement eu gain de cause à force de ténacité et de persuasion, mais le pari était loin d'être gagné d'avance. Le succès croissant de Thalys démontre tous les jours la pertinence d'une telle intuition ; il a fallu néanmoins convaincre que grande vitesse et petit pays n'étaient pas antinomiques et que la Wallonie en particulier pouvait être plus qu'une zone de transit.

Aujourd'hui, c'est heureusement chose faite : au plan économique, il aurait été en effet particulièrement dommageable pour les régions de rester au balcon et de voir se tisser un vaste réseau de lignes à grande vitesse qui les aurait inévitablement enclavées.

Car, au début du siècle prochain - demain ! - ce sont quelque 35.000 km de lignes nouvelles ou modernisées qui relieront entre elles toutes les régions du continent européen.

La mobilité : un des défis du 21ème siècle

Etrange paradoxe : les moyens que l'homme s'est donné pour devenir de plus en plus mobile, au plan individuel en particulier, se sont développés de manière telle qu'ils finiront par le condamner à l'immobilité !

Si les besoins en déplacements ont explosé au cours des 20 dernières années, ils vont continuer de s'intensifier parce que les frontières tombent en Europe, mais aussi parce que la voie est désormais ouverte vers l'Est.
La réponse à apporter au défi de la mobilité est certainement dans la diversification des modes de transport et dans le recours à des solutions collectives si l'on veut éviter l'asphyxie de l'économie et les coûts de congestion, si l'on veut maîtriser la pollution.

En Belgique, les habitués des navettes vivent quotidiennement le stress d'un exercice contre-productif par excellence s'ils se rendent en voiture à Bruxelles par exemple. A politique inchangée, la situation ne peut que s'aggraver : la croissance de la mobilité pour les 10 années à venir est estimée à +/- 2,5% par an pour les personnes et +/- 3% par an pour les marchandises.

Même si chaque pays présente des singularités, cette tendance est générale en Europe et c'est donc un gigantesque embouteillage qui nous guette. A moins bien sûr d'une modification profonde des habitudes de déplacements qui passe notamment par le recours à des mesures fiscales susceptibles de ramener les usagers vers les transports en commun et le train en particulier. A côté de la route et de l'aérien déjà saturés, le rail offre donc une alternative et a une place à (re)prendre.

Avec la grande vitesse en effet, sur des distances de 100 à 1000 km, il a de fameux atouts à faire valoir : un service de centre-ville à centre-ville, des temps de parcours réduits et par conséquent très concurrentiels, un niveau de confort élevé et un degré de sécurité optimal.
Le train à grande vitesse, capable de circuler à 350 km/h, est le train le plus rapide en vitesse commerciale. Il pollue peu, consomme très peu d'énergie et nécessite peu d'espace. A l'heure où l'environnement et le développement durable préoccupent à juste titre le citoyen, la grande vitesse ferroviaire apparaît donc bien comme la voie la mieux adaptée aux besoins futurs.

Aujourd'hui en Belgique, la reconquête du marché est déjà bien engagée : la part du chemin de fer dans l'ensemble du transport de personnes entre Paris et Bruxelles est passée de 24% en 1994 à 48% fin 1997 et il n'est pas irréaliste de viser une part de marché de l'ordre de 60%.

L'engouement des voyageurs pour Thalys témoigne de ce regain d'intérêt pour le train ; son succès dépasse les prévisions initiales. Depuis juin 1996, plus de 10 millions de voyageurs l'ont utilisé. Pourtant, il n'est aujourd'hui en mesure d'exploiter qu'une part de ses potentialités puisque nombre de lignes doivent encore être construites ou modernisées et que le réseau à grande vitesse Paris - Bruxelles - Cologne - Amsterdam ne sera pleinement opérationnel qu'en 2005. Les succès d'aujourd'hui, qui dépassent donc les prévisions les plus optimistes, laissent présager des réussites de demain.

[1] *Thalys est un service offert conjointement par les chemins de fer belges, français, néerlandais et allemands. Il circule entre Paris-Bruxelles-Liège-Cologne-Düsseldorf et Paris-Bruxelles-Anvers- Amsterdam.*

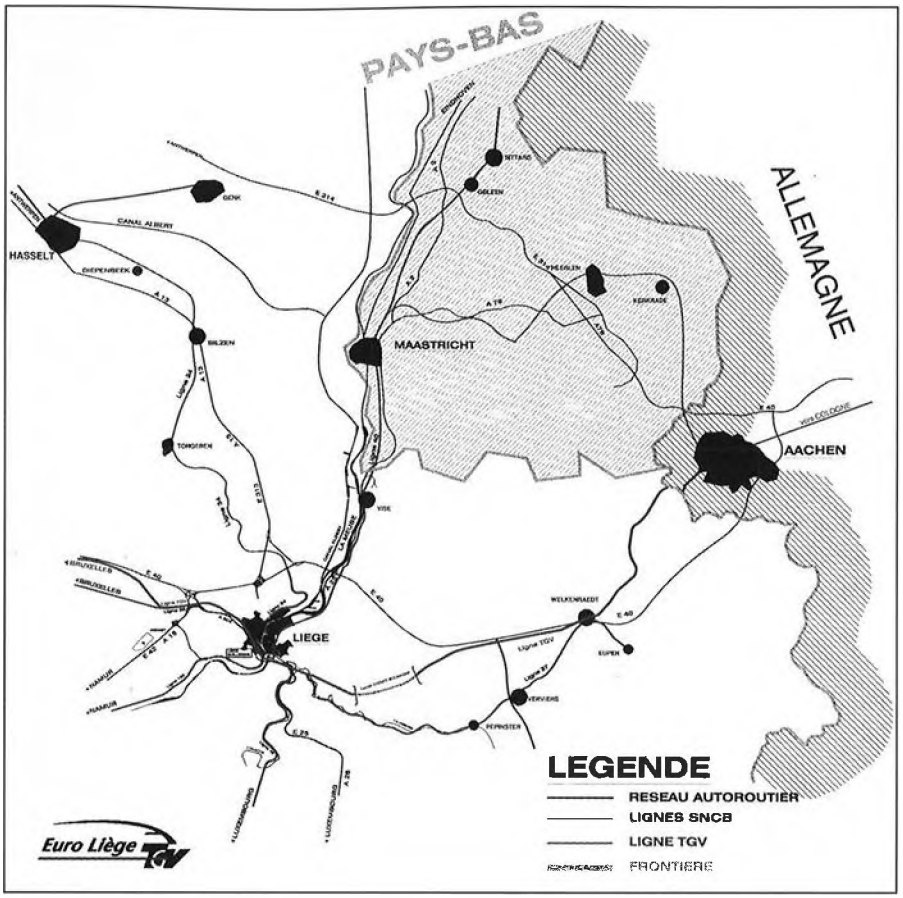


Fig. 2 : Liège au coeur de l'Euregio Meuse - Rhin

Liège : une situation stratégique

En Belgique, le réseau à grande vitesse dessert trois gares : Bruxelles, Anvers et Liège-Guillemins. En raison de sa situation géographique, Liège occupe une position stratégique et constitue un véritable carrefour d'axes importants de communication : autoroutes, voies navigables, aéroport, noeud ferroviaire international. Le passage et l'arrêt du TGV à Liège renforcent encore cette position et celle de son hinterland. C'est ainsi par exemple que la ville hollandaise de Maastricht, à 30 km de Liège, est actuellement occupée à étudier les connexions optimales à établir avec la gare des Guillemins pour profiter du réseau à grande vitesse vers la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni.

Vers l'Allemagne, le réseau à grande vitesse devrait être opérationnel en 2005. Il mettra Cologne à 1 heure de Liège, et Francfort à 2 heures. Vers la France, c'est en 2002 que la ligne à grande vitesse entre Liège et Louvain sera achevée et 2 heures suffiront pour rejoindre la Ville lumière. C'est en 2007 - puisqu'il semble que la ligne à grande vitesse jusqu'à London St Pancras soit reportée - que 3 heures suffiront pour rallier Londres au départ de Liège. Actuellement, avec Thalys et Eurostar, ce temps de parcours est de ± 4 heures. En jetfoil et sans grande vitesse, c'est plus de 6 heures qui sont nécessaires !

Liège au cœur de l'Euregio Meuse-Rhin[2], Liège dont le cœur a toujours battu pour la France, jette donc un pont entre les cultures. L'atout complémentaire et essentiel que lui offre la grande vitesse au moment où elle se ressaisit après avoir difficilement digéré la saignée économique et sociale due aux restructurations de son industrie lourde, doit permettre à Liège de restaurer sa position et de s'imposer, forte de ses savoir-faire comme pôle d'attraction et de développement.

Pour la SNCB, les impacts économiques du projet seront également non négligeables et ne pourront que renforcer l'entreprise. Liège sera la seule ville wallonne a être reliée par 4 voies à Bruxelles et de surcroît, la ligne TGV supportera également le trafic intérieur à vitesse élevée (200km/h). Actuellement, 30.000 voyageurs passent en gare de Liège chaque jour et 400 trains s'y succèdent. Les futures conditions d'accueil de la grande vitesse dans la nouvelle gare devraient engendrer un accroissement de fréquentation de l'ordre de 30%.

La genèse du projet

Le combat pour la grande vitesse gagné, il fallait pour Liège-Guillemins en tirer les conséquences. La gare, vieillie, ses infrastructures ferroviaires obsolètes auraient pu ne faire l'objet que d'un lifting, d'une remise à neuf ; c'est une autre option, plus radicale, qui a été adoptée et qui en fera une gare de référence.

[2] *L'Euregio Meuse-Rhin est formée de cinq régions issues de trois pays (Allemagne, Belgique et Pays-Bas) et rassemble 3,7 millions d'habitants. Cette structure eurégionale située au centre de l'Europe du Nord-Est met en pratique une intensive coopération transfrontalière depuis une vingtaine d'années.*

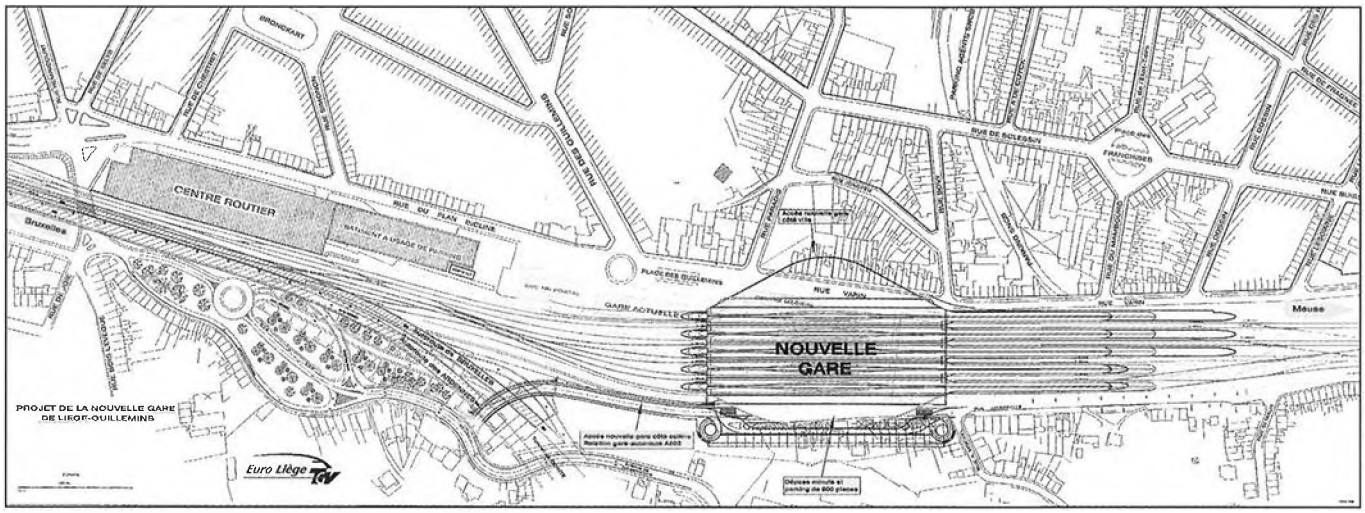


Fig. 3 : Plan général de la nouvelle gare de Liège-Guillemins

Le projet est né d'une double nécessité : accueillir la grande vitesse dans les meilleures conditions qui soient pour en optimaliser les performances et offrir à la clientèle une gamme de services dignes d'un centre de voyage moderne. Ses concepteurs ont aussi saisi une opportunité sans doute unique en Europe en ouvrant un second accès à la gare qui la relie immédiatement à l'autoroute A602 toute proche[3]. Une connexion qui fait du site un exemple d'intermodalité.

La conception de la gare et des infrastructures ferroviaires a donc été entièrement repensée pour assurer aux voyageurs un service optimal, mais aussi pour répondre à toute une série de problèmes d'exploitation ferroviaire. Les handicaps étaient en effet nombreux : de faibles vitesses en entrant et en sortant de la gare ; des vitesses réduites également, tant en montée qu'en descente, dues à une forte déclivité au sortir de la gare vers Bruxelles ; des quais étroits et en courbes ; des cisaillements nombreux ; un mauvais positionnement de l'axe Bruxelles - Allemagne qui supporte plus de 50% du trafic ; une cabine de signalisation dépassée ; des voies en cul-de-sac inutilisées ...

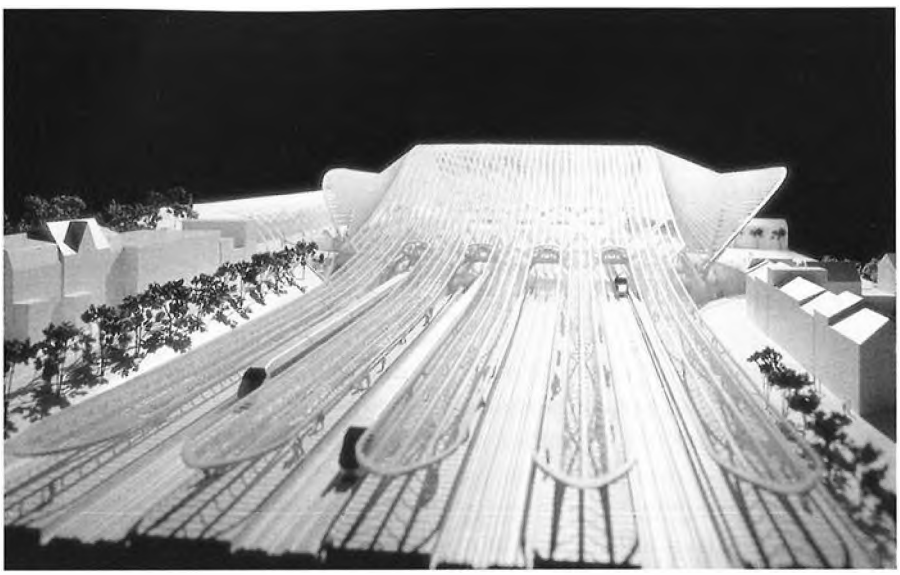
Il s'agissait d'y apporter les remèdes adéquats. La tâche a été confiée à Euro Liège TGV, filiale à 75% de la SNCB et à 25% de la Société de Développement de Liège - Guillemins (la SDLG) qui regroupe des acteurs publics locaux ou régionaux et une banque[4]. Euro Liège TGV, en tant que bureau d'études, a en fait une double mission : réaliser la nouvelle gare et jouer un rôle d'opérateur dans l'accompagnement, voire l'encadrement de la dynamique enclenchée par la réalisation du projet ferroviaire et ses retombées sur le quartier. Ce qui explique la présence dans son capital des partenaires regroupés au sein de la SDLG qui, du fait de leur implication directe, sont aussi les garants d'une concertation de qualité.

Pour mener à bien sa première mission, Euro Liège TGV a réalisé une étude de faisabilité qui a conclu à la nécessité de déplacer la gare de ± 150 mètres vers la Meuse et d'amener l'axe Bruxelles - Liège - Allemagne (donc la grande vitesse) à front de ville. Ces choix permettent de rencontrer divers impératifs ferroviaires, environnementaux et d'accessibilité, à savoir notamment : le relèvement de la vitesse en gare et dans les plans inclinés côté Bruxelles ; la construction de quais rectilignes, plus larges et suffisamment longs pour certains d'entre eux afin d'accueillir des doubles rames Thalys ; la priorité en tracé et en

Les investissements consentis pour la construction de la nouvelle gare et la modernisation des infrastructures ferroviaires sont de l'ordre de 6.5 milliards de BEF (± 162 millions d'euros). Les travaux de préparation du site (démolitions) ont débuté en juin 1999 ; les travaux de construction commenceront dans le courant de l'automne 1999 pour s'achever au printemps 2003.

[3] *Le chaînon manquant de l'A602 assurant une liaison entre l'E40 (Bruxellles) et l'E25 (Luxembourg) est en cours de construction. La mise en service est prévue au printemps 2000.*

[4] *Il s'agit de la Société Régionale Wallonne des Transports (SRWT), de Meusinvest, de la Société de Leasing et de Financement (SLF), de la Services Promotion Initiatives (SPI+) et du Crédit Communal.*



© Euro Liège TGV - SNCB

Fig. 4 : Maquette de la nouvelle gare de Liège-Guillemins

vitesse à l'axe principal Bruxelles - Liège - Allemagne ; la rationalisation des cisaillements ; le double accès à la gare ...

Le déplacement de la gare et ses conséquences sur le grill ferroviaire permettent de gagner 3 minutes 30 entre Ans et la Meuse, soit sur ± 2 km.

Aujourd'hui, certains travaux sont déjà achevés - c'est le cas de la nouvelle cabine de signalisation - ou sont en passe de l'être. C'est le cas des travaux de croisement à niveaux différents de deux lignes en amont de la gare (site de Hemricourt) permettant d'amener les lignes destinées à la grande vitesse à front de ville. Ces travaux doivent être achevés fin mai 2000.

Une architecture audacieuse

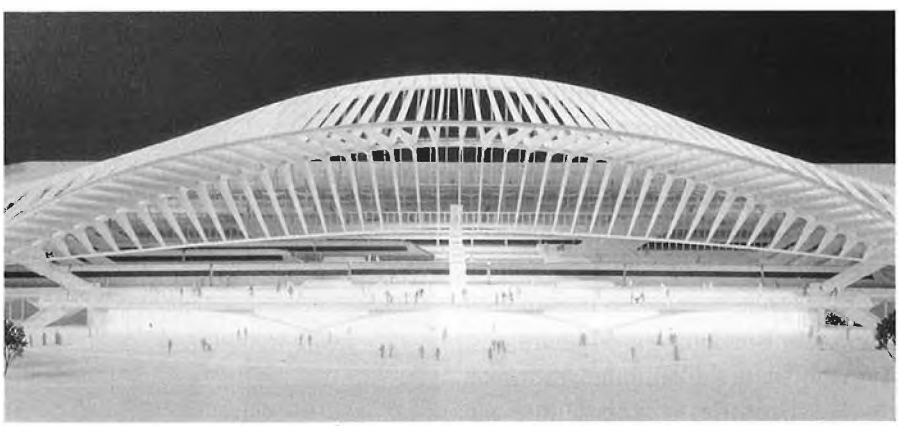
A côté de l'indispensable modernisation des infrastructures ferroviaires, il était tout aussi nécessaire de concevoir un bâtiment des voyageurs anticipant par sa fonctionnalité sur les développements futurs du rail. Pour porter un tel projet, il fallait une approche hardie et une capacité prospective s'appuyant sur une solide expérience, en matière ferroviaire notamment. Euro Liège TGV a donc lancé un appel d'offre européen pour concevoir la volumétrie et l'esthétique générale du nouveau bâtiment. Cette méthode de travail était une première au sein des chemins de fer belges.

Le projet qui en résulte et que l'on doit à Santiago Calatrava, vainqueur du concours, est audacieux et résolument contemporain. C'est une architecture aux lignes épurées, légères qu'il développe, dont la transparence met en valeur la structure.

La nouvelle gare n'a pas de façades au sens classique du terme. La véritable façade est la voûte monumentale de verre et d'acier qui prend appui sur des arbres de béton et s'ouvre sur la ville et sur la colline. Au-delà de son esthétique raffinée, ce bâtiment témoigne également de nombre de prouesses techniques que les connaisseurs pourront apprécier.

Avec la réalisation de ce projet ferroviaire de grande envergure, Liège-Guillemins s'inscrira de manière forte dans cette nouvelle génération de gares où le voyageur avec ses besoins, ses attentes, est roi, parce qu'au-delà du voyage lui-même, c'est tout ce qui l'entoure pour le rendre plus confortable, plus sûr, plus attrayant qui lui est proposé. La gare, lieu de communications, de relations et d'échanges, devient ainsi plus que jamais un lieu de vie qu'Euro Liège TGV s'attelle maintenant à inscrire dans un environnement recomposé et réhabilité qui en soit digne, honorant ainsi le deuxième volet de sa mission. ■

Euro Liège TGV -
Place de Bronckart, 26 --
B.4000 LIEGE
Tel : 32 (4) 254 19 58 --
Fax : 32 (4) 254 16 62
Email : euroliege@skynet.be
http : //www.euro-liege-tgv.be



© Euro Liège TGV - SNCB

Fig. 5 : Maquette de la nouvelle gare de Liège-Guillemins