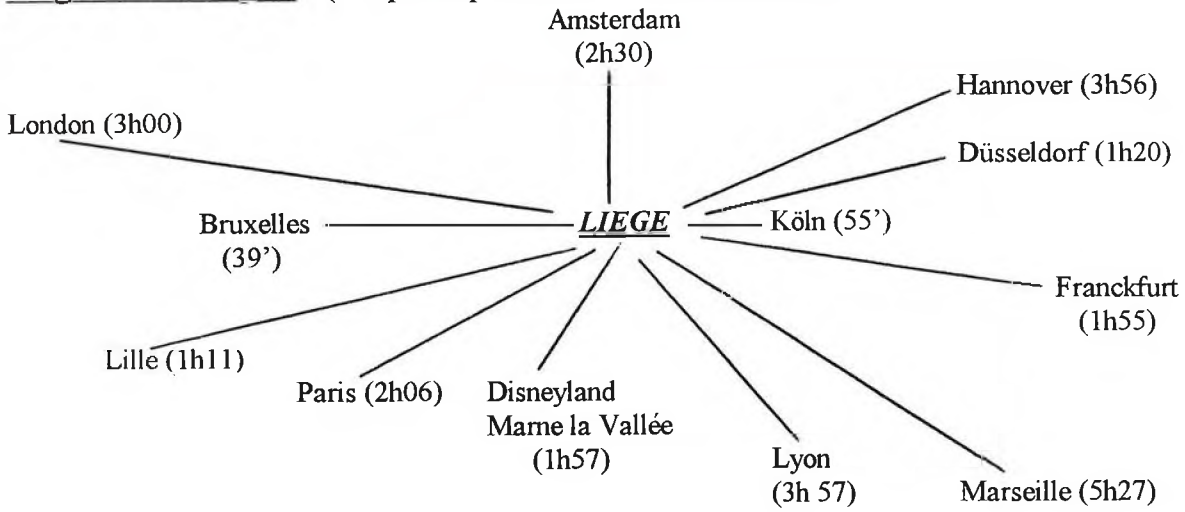
Une nouvelle gare à Liège

« Nous n'aimons pas assez la joie
De voir les belles choses neuves
O mon amie hâte-toi
Crains qu'un jour un train ne t'émeuve
Plus »

Apollinaire

Conférence de presse du 11 juin 1997

En guise d'exemples : (temps de parcours à l'horizon 2005)



2. Liège : un centre de trafic et une zone d'attraction importants

La gare de Liège-Guillemins a un trafic de quelque 15.000 voyageurs/jour ouvrable. Il s'agit de « voyageurs montés » qui transitent donc généralement deux fois par jour dans la gare. Trente mille passages quotidiens sont ainsi enregistrés.

Plus de 50 % de ce trafic concerne l'axe Aix-Verviers-Liège-Bruxelles-Ostende, soit la branche Est du réseau TGV.

Par ailleurs, la ligne à grande vitesse Bruxelles-Liège supportera tant le trafic international TGV que le trafic intérieur à destination de Bruxelles et Ostende (train IC- 200 km/h)

Le trafic de Liège-Guillemins se répartit comme suit :

- ligne 36-37 : Bruxelles-Liège-Verviers-Köln :	51,5%
- ligne 40 : Maastricht :	4,5%
- ligne 34 : Palais-Herstal-Anvers :	8,5%
- ligne 42 : Vallée Amblève-Luxembourg :	7,5%
- ligne 43 : Vallée Ourthe :	5,5%
- ligne 125 : Dorsale wallonne (Mons) :	22,5%

Liège-Guillemins est donc une gare très active dans le cadre du service intérieur de la SNCB en plus de son rôle international. Ces deux activités vont se développer grâce à la modernisation du réseau intérieur de la SNCB et à la construction de la ligne à grande vitesse à utilisation mixte (TGV et TVE[1])

[1] TVE : trains à vitesse élevée (IC)

Communiqué de presse

Quand la gare devient une plate-forme de communication

Conférence de presse du 11 juin 1997

Quand la gare devient une plate-forme de communication

Euro Liège TGV présente aujourd'hui le projet architectural de la nouvelle gare de Liège Guillemins.

La journée est présidée par Michel DAERDEN, Ministre des Transports. Jean-Maurice DEHOUSSE, Bourgmestre de Liège,accueille la conférence de presse à l'Hôtel de Ville de Liège. Euro Liège TGV est représentée par Etienne SCHOUPPE, Président, et Vincent BOURLARD, Directeur Général.

La nouvelle gare de Liège-Guillemins modifiera le visage et redynamisera la vie d'un quartier excentré mais très fréquenté et animé de la cité.

Une signature internationale

Pour concevoir la volumétrie et l'esthétique générale, Euro Liège TGV a désigné à la suite d'un appel européen l'architecte espagnol Santiago CALATRAVA.

Cet architecte international, dont la renommée n'est pas à faire, est connu pour sa grande créativité dans la conception de ponts, de gares et d'ouvrages d'art. Cette grande expérience d'architecte et d'ingénieur se complète par une vision d'urbaniste. Sculpteur, amoureux des formes, Santiago CALATRAVA se révèle dans le projet liégeois comme un artiste soucieux tout d'abord de l'harmonie.

Créer le dialogue et la transparence

C'est ainsi que, dès le premier coup d'oeil sur le site de Liège Guillemins le 4 décembre dernier, Santiago CALATRAVA a souligné la nécessaire transparence de la gare qui lie deux quartiers.

Son architecture crée le dialogue entre la Ville et la colline, précédemment en rupture.

Le bâtiment de gare, conçu comme une voûte monumentale de verre et d'acier, forme une fenêtre ouverte sur la colline boisée et devient un trait d'union entre deux quartiers.

La transparence de la « cinquième façade » se prolonge dans les abris de quais et dans l'auvent qui dépose son ombrage sur la place comme pour mieux s'unir à elle.

Côté place, le piéton trouvera les services de la SNCB, divers services publics et des commerces de proximité liés au centre de voyage qu'est la gare.
Depuis cette place, des escaliers mécaniques feront accéder le voyageur à deux passerelles transversales desservant l'ensemble des quais.

Conçue dans la transparence et l'esprit de dialogue, la nouvelle gare valorise l'axe important que constitue la rue des Guillemins. Désormais ouverte sur la colline, cette vaste artère amplifie sa fonction de liaison entre le centre et la gare multimodale, où l'arrêt des transports en commun est maintenu Place des Guillemins.

Côté colline, un parking en liaison directe avec l'autoroute facilite l'accès à la gare et réduit les flux de circulation aujourd'hui anarchiques à front de ville. Les passerelles de la gare serviront aussi de liaison piétonne entre la colline de Cointe et le quartier des Guillemins.

Au service de toute la clientèle

La gare, c'est le point de rencontre commercial entre le chemin de fer et sa clientèle.

Euro Liège TGV, fidèle à la mission que lui a confiée la SNCB, développe avec l'architecte Santiago CALATRAVA un centre de voyage moderne, en dialogue avec son environnement urbain.

Cette gare de demain est une gare mixte (TGV et service intérieur) au coeur de la cité, où toute la clientèle profite le mieux de la complémentarité entre les services ferroviaires et urbains.

Plus qu'un outil de transport moderne et performant, la nouvelle gare de Liège Guillemins doit être le symbole du passage de la Ville de Liège vers le 21ème siècle.

****

Avant-projet sommaire de la nouvelle gare de Liège-Guillemins

****

Descriptif fonctionnel du bâtiment des voyageurs

Conférence de presse du 11 juin 1997

I. PARTI ARCHITECTURAL - OCCUPATION DES LIEUX

La nouvelle gare sera constituée d'un bâtiment voyageurs de 220 m de longueur situé au-dessus des voies et le long de l'actuelle rue Varin entre les rues Paradis et Bovy.

Le bâtiment voyageurs est conçu comme une voûte monumentale de verre et d'acier prolongée par des abris de quais et formant une fenêtre ouverte sur la colline boisée.

La gare d'une conception entièrement nouvelle enjambe le faisceau de voies pour relier le quartier de la colline au quartier des Guillemins. L'accès à la gare se fera à la fois depuis la nouvelle place pour les piétons et les autobus et depuis la liaison avec l'autoroute à l'extrémité de la rue Mandeville pour les voitures particulières avec un parking semi-ouvert.

Verticalement, la gare s'organise sur 4 niveaux:
- le niveau Place (niveau 0)
- le niveau Quais (niveau 1)
- le niveau Passerelle (niveau 2)
- le niveau rue Mandeville (niveau intermédiaire entre 1 et 2).

1) La Place de la Gare

La Place de la Gare sera en pente de 2 ou 3 % en direction des quais. Le niveau Place (niveau 0) sera par conséquent légèrement plus bas que la rue Varin actuelle.

Cette pente accentuera le caractère architectural du Parvis et permettra d'augmenter la hauteur sous le quai 1 au droit du bâtiment voyageur pour permettre l'implantation des services SNCB, commerces et services publics avec une hauteur sous plafond suffisante.

Ce niveau concerne également les deux passages sous-voies transversaux à chaque extrémité du bâtiment voyageurs. Ces passages inférieurs sont reliés aux autres niveaux par des ascenseurs, des escaliers et des rampes pour rejoindre les quais. Ils seront affectés totalement ou en partie aux circulations des voyageurs ou des services techniques de la SNCB.

2) Les quais

D'une longueur suffisante pour accueillir les convois les plus longs (3 quais de 450 m permettant l'accueil des doubles rames TGV de 400 m), d'une largeur de 8 m permettant une fluidité optimale pour la clientèle, les cinq quais de la nouvelle gare seront situés à environ 5,5 m au-dessus du niveau de la Place.

Les trains à grande vitesse et les trains rapides Ostende-Est de la Belgique s'arrêteront le long des quais 1 et 2, côté Ville.

3) Les passerelles

Deux passerelles perpendiculaires aux quais seront érigées de part et d'autre de la voûte.

Le niveau des passerelles est situé à 6 m au-dessus des quais, hauteur minimum pour surplomber les caténaires. Elles sont reliées entre elles en fond de gare par une plate-forme. Elles donnent accès aux quais par des escaliers mécaniques, des ascenseurs et à l'Est par des rampes fixes.

4) La rue Mandeville

Sous la rue Mandeville, le long du dernier quai, sera implanté un parc de stationnement sur 4 niveaux pouvant accueillir environ 600 voitures.

Le premier niveau bénéficiera d'ouvertures vers le dernier quai.

La rue Mandeville sera reprofilée pour assurer à la fois l'accès aux maisons particulières existantes et l'implantation de la zone de dépose minute.

5) Les services de la SNCB

Les services SNCB (+/- 5.000 m²) seront répartis sur le site TGV en fonction de leurs spécificités : fonctions administratives, techniques, commerciales et de gestion.

II. ACCESSIBILITE ET ORGANISATION DES FLUX

La nouvelle gare de Liège Guillemins, construite au-dessus des voies, sera accessible dans le sens nord - sud:
- au nord, coté ville par la Place de la Gare
- au sud, coté colline de Cointe depuis l'autoroute A 602 par le biais de l'avenue de l'Observatoire et d'un ouvrage d'art enjambant les têtes du tunnel de Cointe.

Les trains à quais seront accessibles :
- par les deux passerelles au-dessus des voies.
- par un ou deux passage(s), à l'aplomb des passerelles.

1) Côté Ville

L'accès Ouest concernera essentiellement les « navetteurs », qui utilisent tous les jours la correspondance trains/bus; la place des Guillemins actuelle gardera sa fonctionnalité en tant que gare autobus.

Cette entrée de la gare servira également aux usagers venant du centre ville à pied, en taxi avec dépose devant le parvis, ou en voitures particulières en laissant celles-ci dans le parc de stationnement de la rue du Plan Incliné.

L'accès Est concernera les voyageurs au départ venant à pied depuis la rue Varin ou la rue Bovy , et surtout pour les voyageurs à l'arrivée. En effet, cette sortie est placée au milieu des trains longs (double rames T.G.V. et I.C.), et comporte en plus des escaliers mécaniques et des rampes fixes pour les voyageurs lourdement chargés ou situés en queue de train.

Enfin, bien que ne faisant pas explicitement partie du programme, la nouvelle place de la gare est un élément essentiel au bon fonctionnement de la gare.

Les expropriations seront limitées à l'îlot Varin/Jonckeu, cette dernière rue étant partiellement reconstruite. Le parvis en pente douce, délimité par la projection verticale de l'auvent vitré monumental sera réservé à la circulation des piétons.

La voie matérialisant cette limite sera réservée à la dépose taxis, pour éviter le stationnement de véhicules devant la gare. Les prises en charge s'effectueront devant la sortie Est, coté rue Varin.

2) Côté Colline de Cointe

L'accès à la gare depuis le secteur Mandeville est conçu pour répondre à l 'attente des voyageurs se rendant à la gare en voiture.

Le flux venant du bas de la rue Mandeville est marginal à l'Est tandis qu'à l'Ouest la grande majorité des automobilistes arrive depuis le centre-ville et surtout depuis l'autoroute par le raccordement à l'avenue de l'Observatoire.

Depuis cette bretelle d'accès, les automobilistes ont le choix entre l'entrée du parc de stationnement enterré le long des voies ferrées, et l'aire de dépose/ minute aménagée devant la plate-forme reliant les deux passerelles. Une partie de cette zone de circulation sera également aménagée en dépose/prise en charge taxis et location de voitures.

Cette conception réduit au minimum la distance trains/voitures, diminuant d'autant la fatigue et le stress des usagers.

En outre, l'architecture de la gare rend très lisible l'organisation des circulations piétonnes, facilite l'orientation et renforce le sentiment de sécurité, essentiels au confort des voyageurs.

Les passerelles serviront aussi de **liaison piétonne entre la colline de Cointe et le quartier des Guillemins** pendant les heures d'ouverture de la gare.

****

Communiqué de presse

Hemricourt maintenu !

Conférence de presse du 11 juin 1997

Hemricourt maintenu !

Euro Liège TGV a choisi la journée de présentation de la nouvelle gare de Liège Guillemins pour rendre publique une nouvelle qui rassurera plus d'un liégeois : le viaduc Hemricourt sera maintenu.

Les premiers rassurés seront les divers Comités de quartier qui s'étaient inquiétés des perturbations de circulation qu'aurait provoquées la suppression du passage des voitures en-dessous du Viaduc Hemricourt.

D'où venait ce « problème Hemricourt » ?

Pour rappel, le dit « problème Hemricourt » prend son origine dans l'arrivée du TGV à Liège et la modernisation approfondie de l'infrastructure ferroviaire au bénéfice du TGV, mais aussi de tout le service intérieur de la SNCB.

L'actuelle gare de Liège Guillemins est vétuste et a, notamment, des voies fortement en courbe et avec de multiples cisaillements. Il en résulte d'importants handicaps en termes de freinage et de vitesse des trains à l'entrée et à la sortie de la gare (40 et 60 km/h !). Ces difficultés sont aggravées par les plans inclinés, certes, mais aussi par une cassure de la voie principale : la ligne Bruxelles-Cologne passe par un pont-tube en aval de la gare côté Meuse (Angleur).

Déplacement de la gare

Euro Liège TGV a souhaité solutionner tous ces problèmes en reculant la gare de 200 m vers la Meuse (Angleur). Il en résulte des quais rectilignes plus longs et plus larges, une vitesse en gare de 100 km/h, une meilleure descente des plans inclinés et une zone de freinage suffisante. Ces éléments justifient l'implantation de l'axe Bruxelles-Aix côté place des Guillemins.

Par ailleurs, la cassure de la voie principale (le pont-tube) est supprimée. La ligne principale se trouve ainsi en trace directe avec les plans inclinés permettant une circulation fluide des trains I.C. comme des Thalys. Le gain de temps est de 3,5 minutes sur le parcours entre Ans et la Meuse.

Néanmoins, la suppression du pont-tube oblige à croiser ailleurs les lignes 36 (Köln-Bruxelles-Paris) et 34 (Palais-Herstal...) . Ce cisaillement alternatif doit se faire dans la zone Hemricourt, où le site SNCB est prisonnier sous l'autoroute.
D'où la solution initiale, impliquant l'abaissement du viaduc Hemricourt.

Une solution satisfaisant toutes les parties

Consciente de la perturbation de la circulation dense en cet endroit et soucieuse face aux inquiétudes des riverains, Euro Liège TGV a poursuivi la recherche et l'examen approfondi des meilleures solutions possibles.

Elles restent aujourd'hui à l'étude, à la suite de la signature d'une convention liant la Ville de Liège, le Ministère Wallon de l'Equipement et des Transports et Euro Liège TGV.

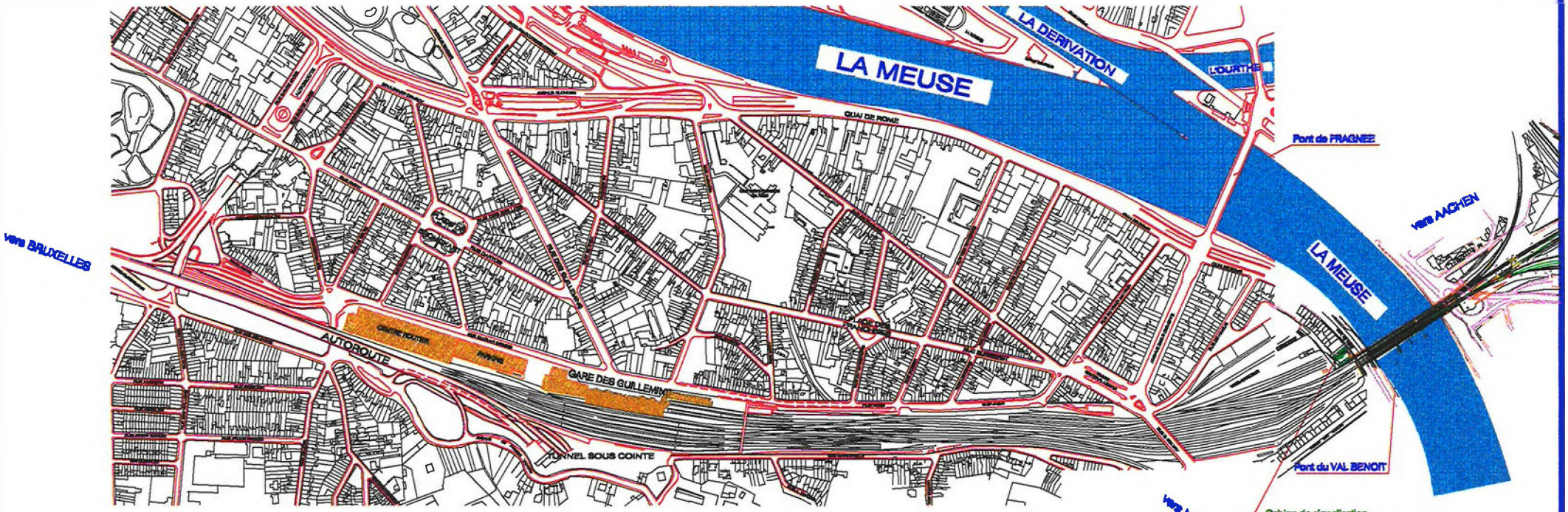
L'état d'avancement des études par Euro Liège TGV, permet aujourd'hui d'annoncer que le viaduc Hemricourt sera maintenu.

Le croisement indispensable des voies 36 et 34 se fera légèrement en amont, sous l'autoroute E40 qui surplombe le site SNCB.

Une solution qui satisfait toutes les parties : Euro Liège TGV et la SNCB, qui pourront poursuivre la modernisation indispensable de l'infrastructure ferroviaire, les riverains et leurs Comités de quartier, qui ne verront pas la circulation perturbée à cet endroit.

****

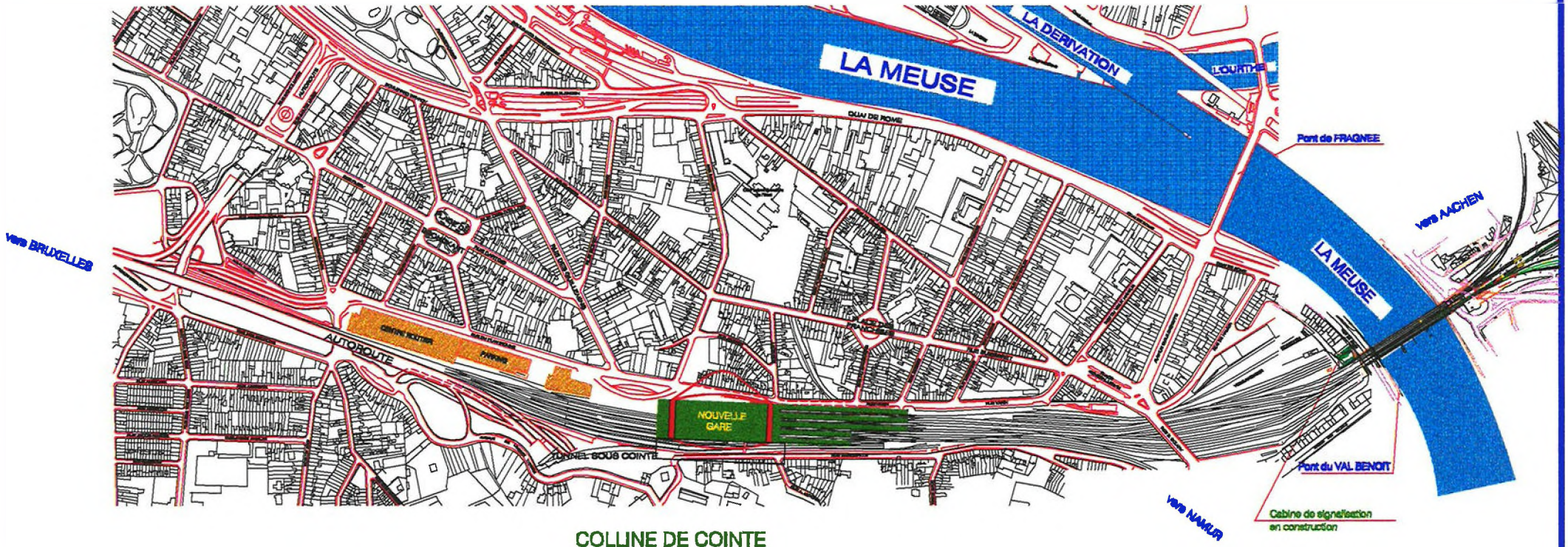
Situation existante - Huidige situatie - Present situation - Gegenwärtige Lage



COLLINE DE COINTE

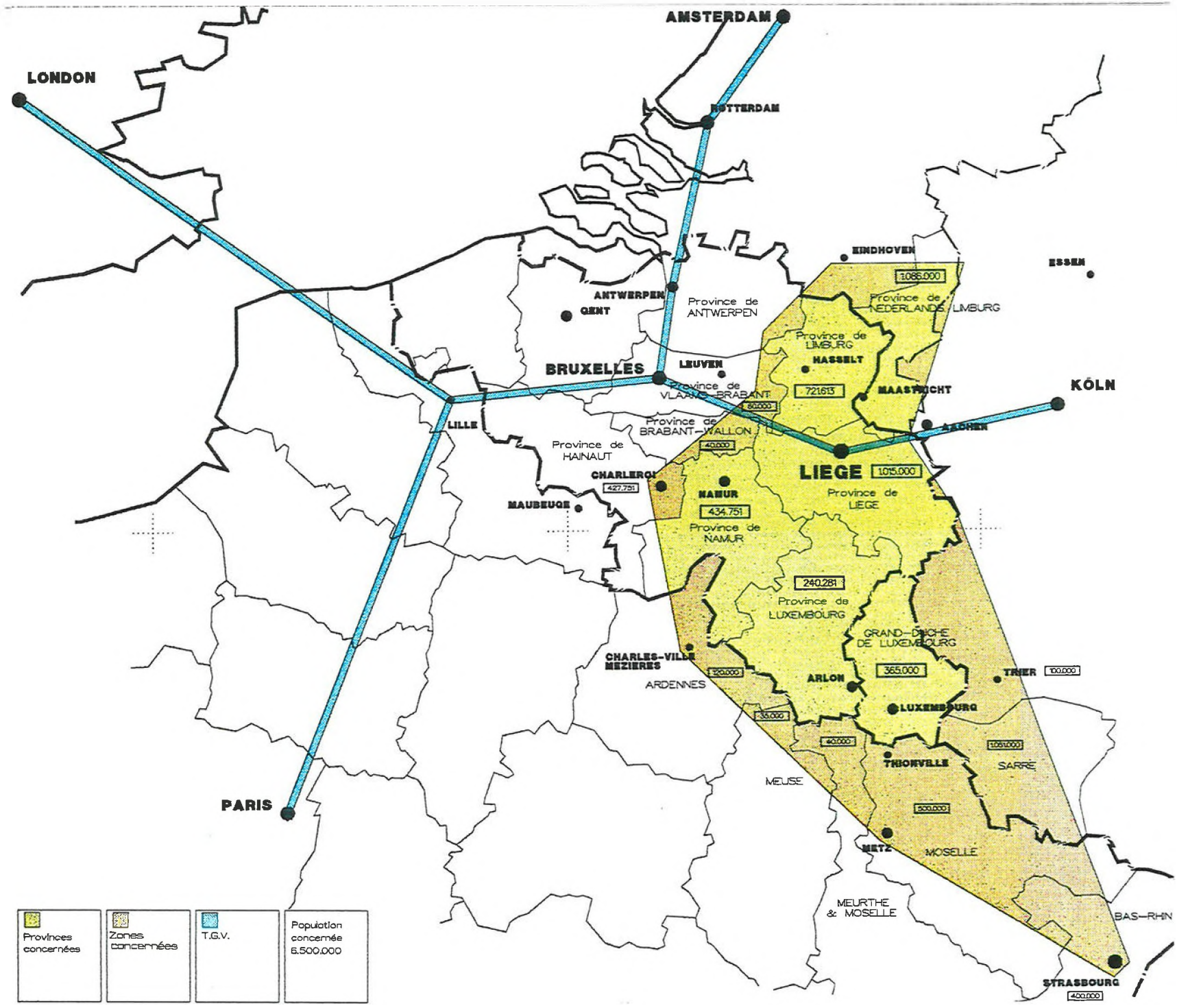
Euro Liège TGV

Situation projetée - Geplande situatie - Planned situation - Entworfen Lage



COLLINE DE COINTE

Euro Liège TGV



ZONE D'INFLUENCE TGV TOUTES DIRECTIONS

INVLOEDSZONE TGV ALLE RICHTINGEN

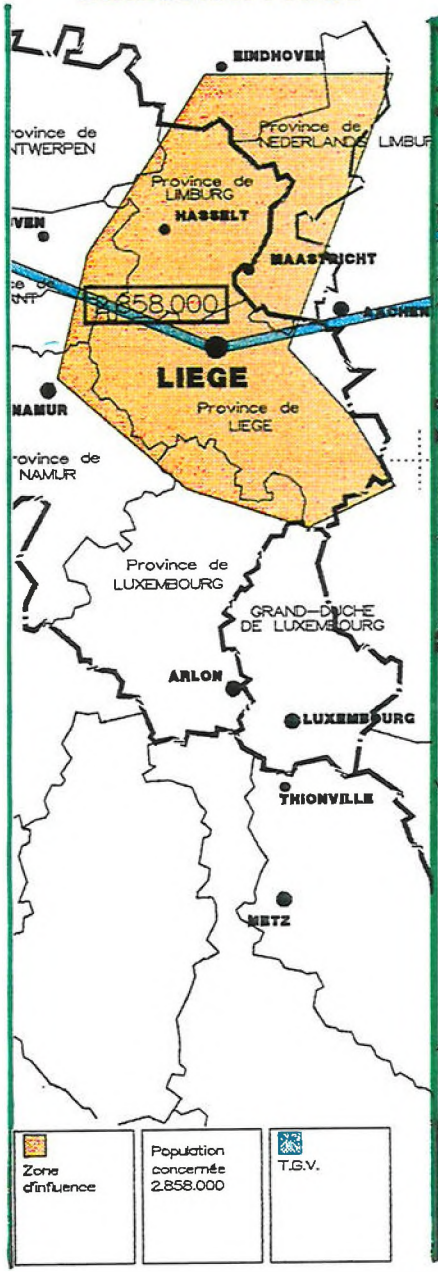
ZONE OF INFLUENCE TGV ALL DIRECTIONS

EINFLUßZONE TGV ALLE RICHTUNGEN

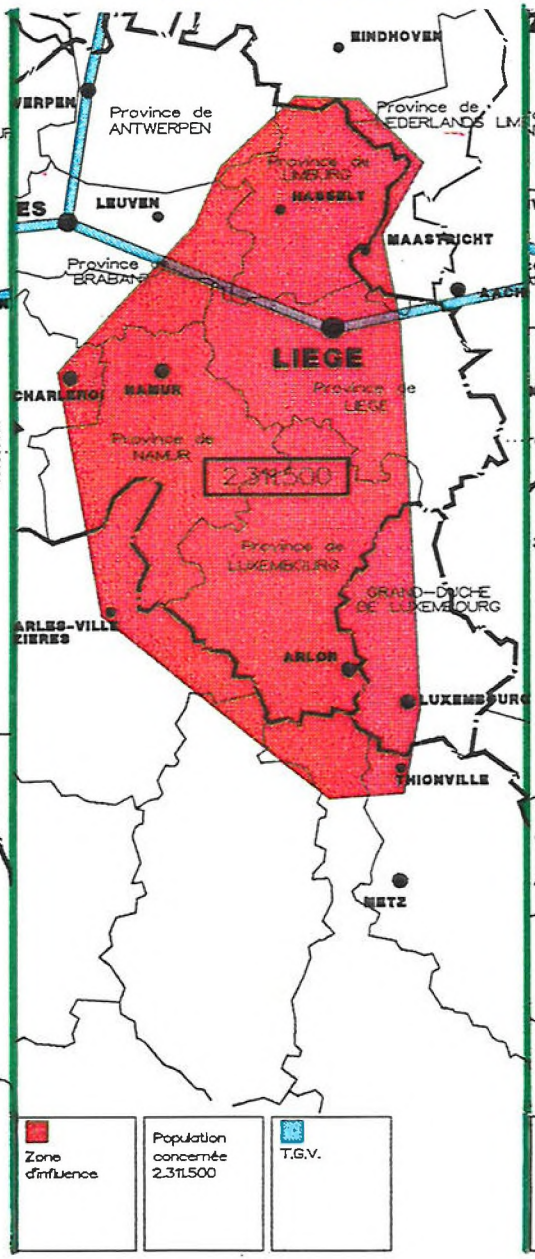
Euro Liège TGV

ZONES D'INFLUENCE TGV

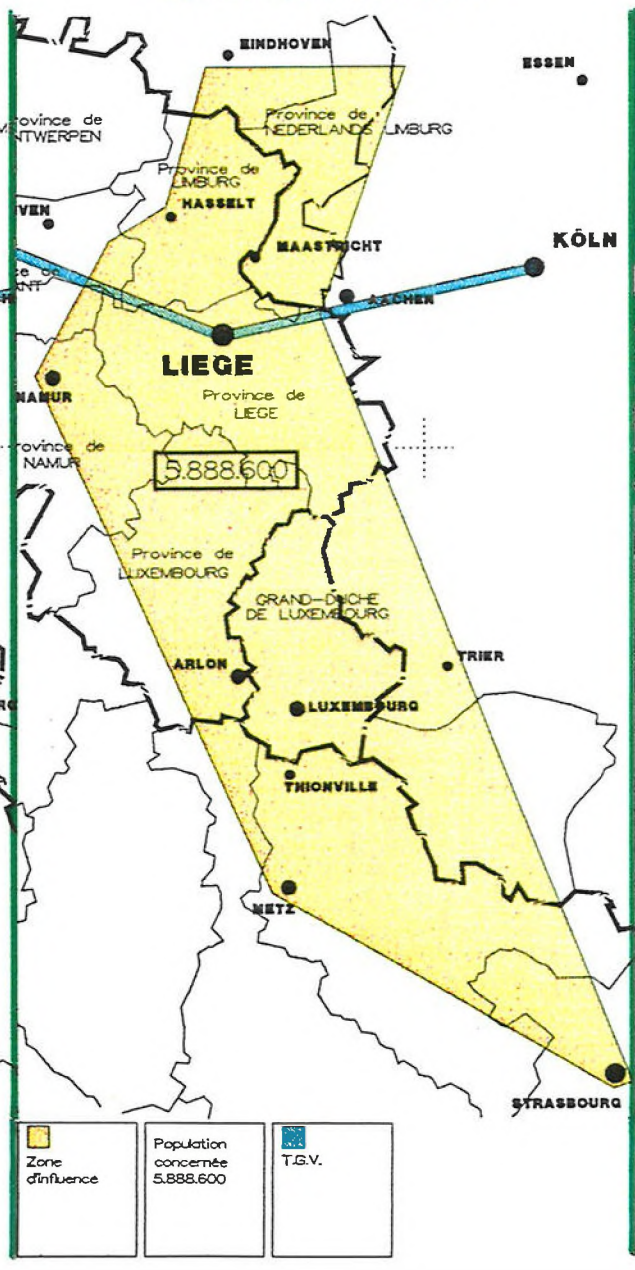
DIRECTION PARIS



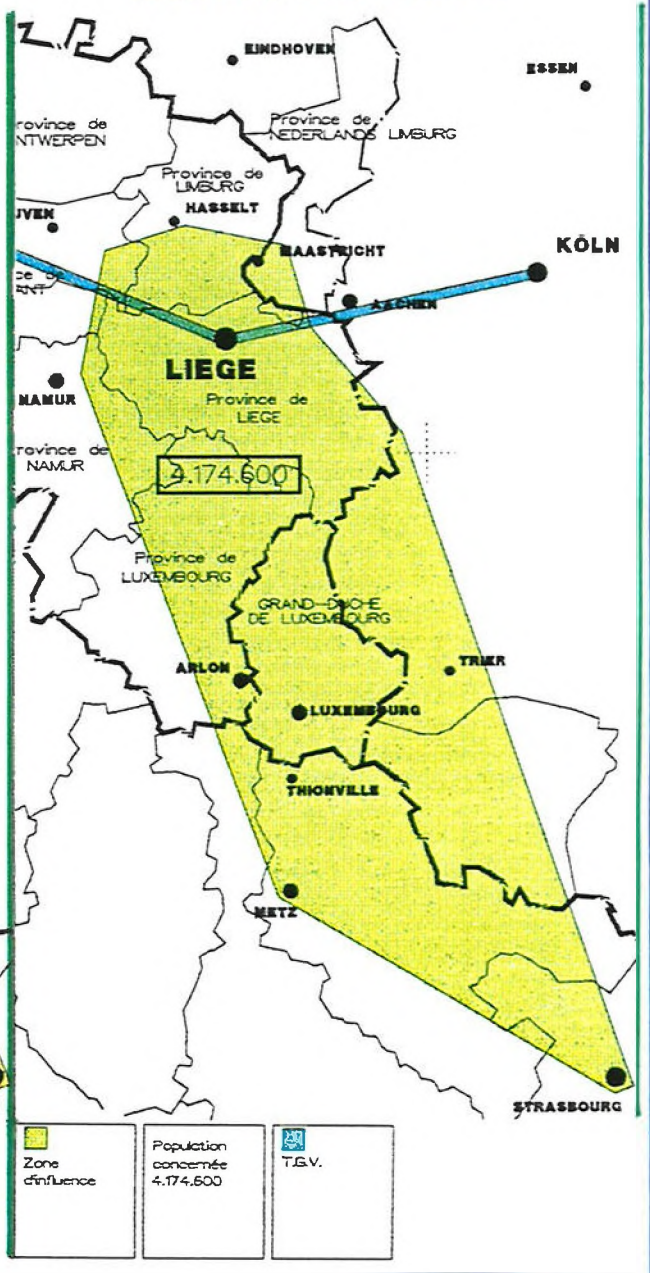
RICHTUNG KÖLN



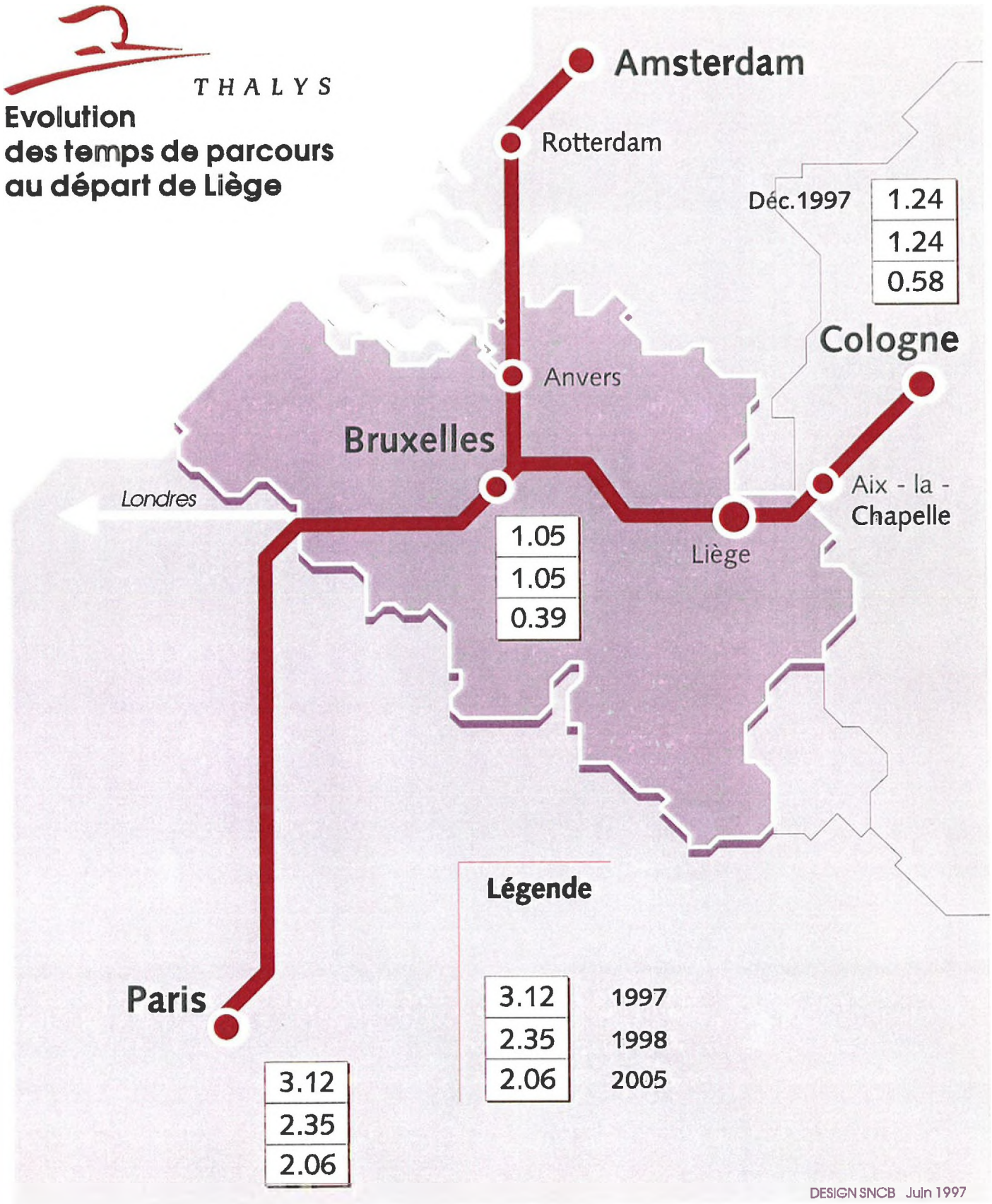
DIRECTION LONDON

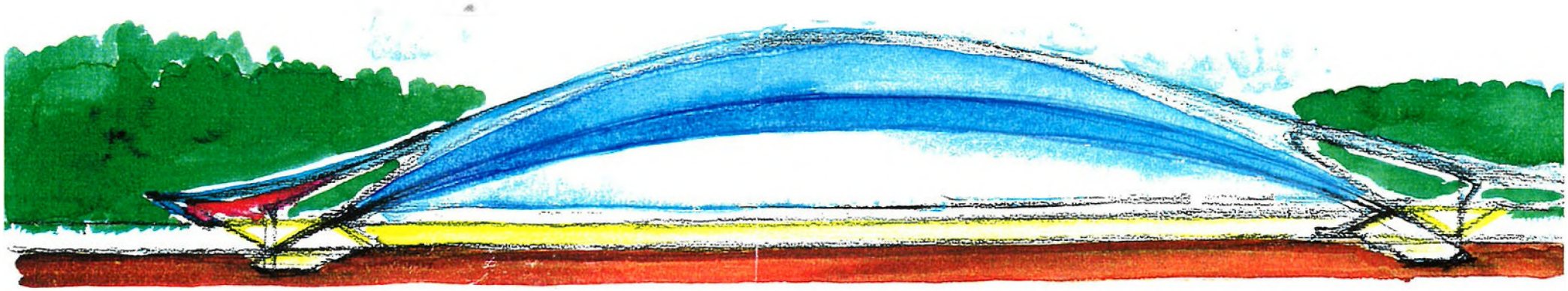


RICHTING AMSTERDAM

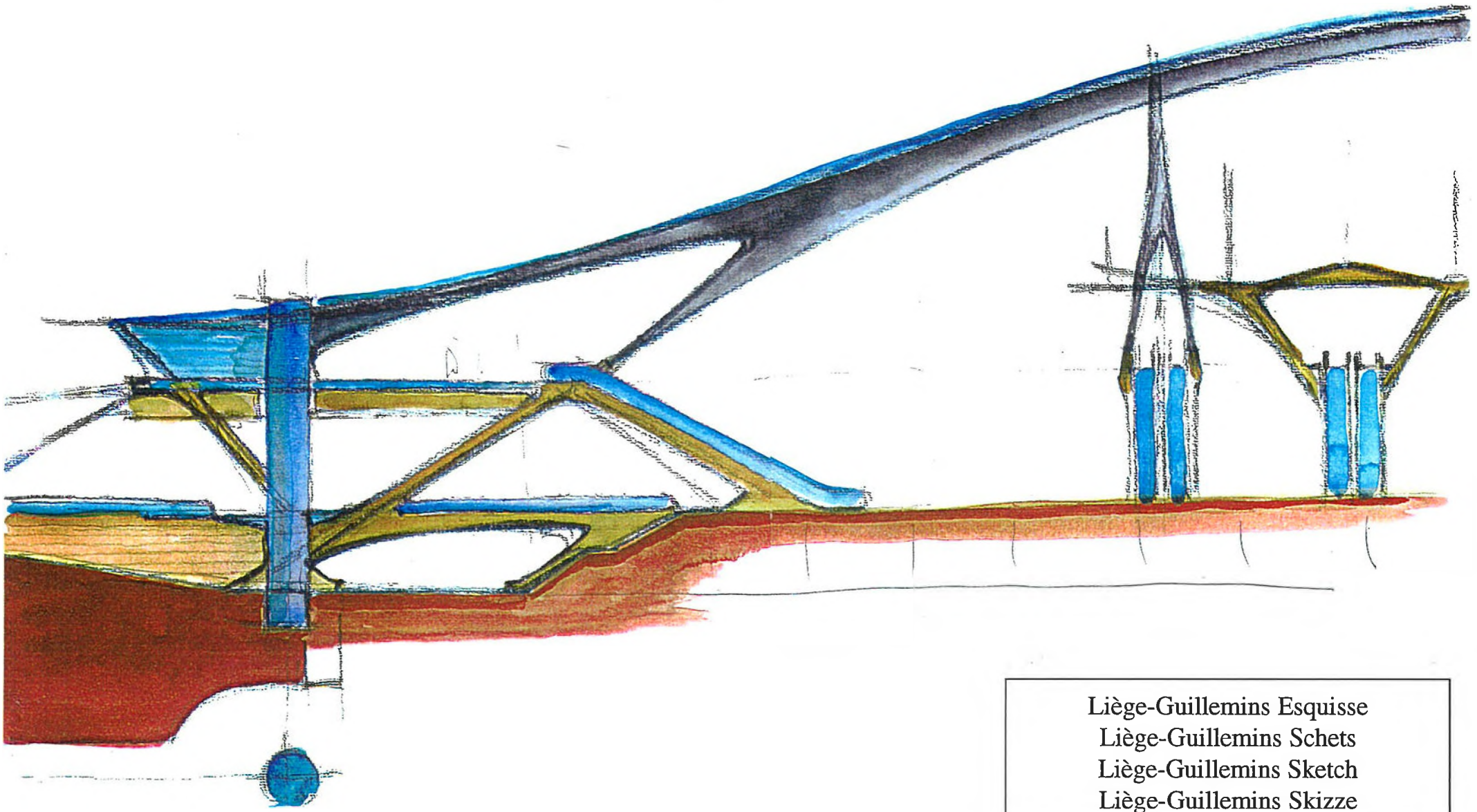


Euro Liège TGV


THALYS
Evolution
des temps de parcours
au départ de Liège
Amsterdam
Rotterdam
Déc.1997
1.24
1.24
0.58
Cologne
Anvers
Bruxelles
Londres
Aix - la -
Chapelle
1.05
1.05
0.39
Liège
Légende
Paris
3.12
2.35
2.06
3.12 1997
2.35 1998
2.06 2005
DESIGN SNCB Juin 1997

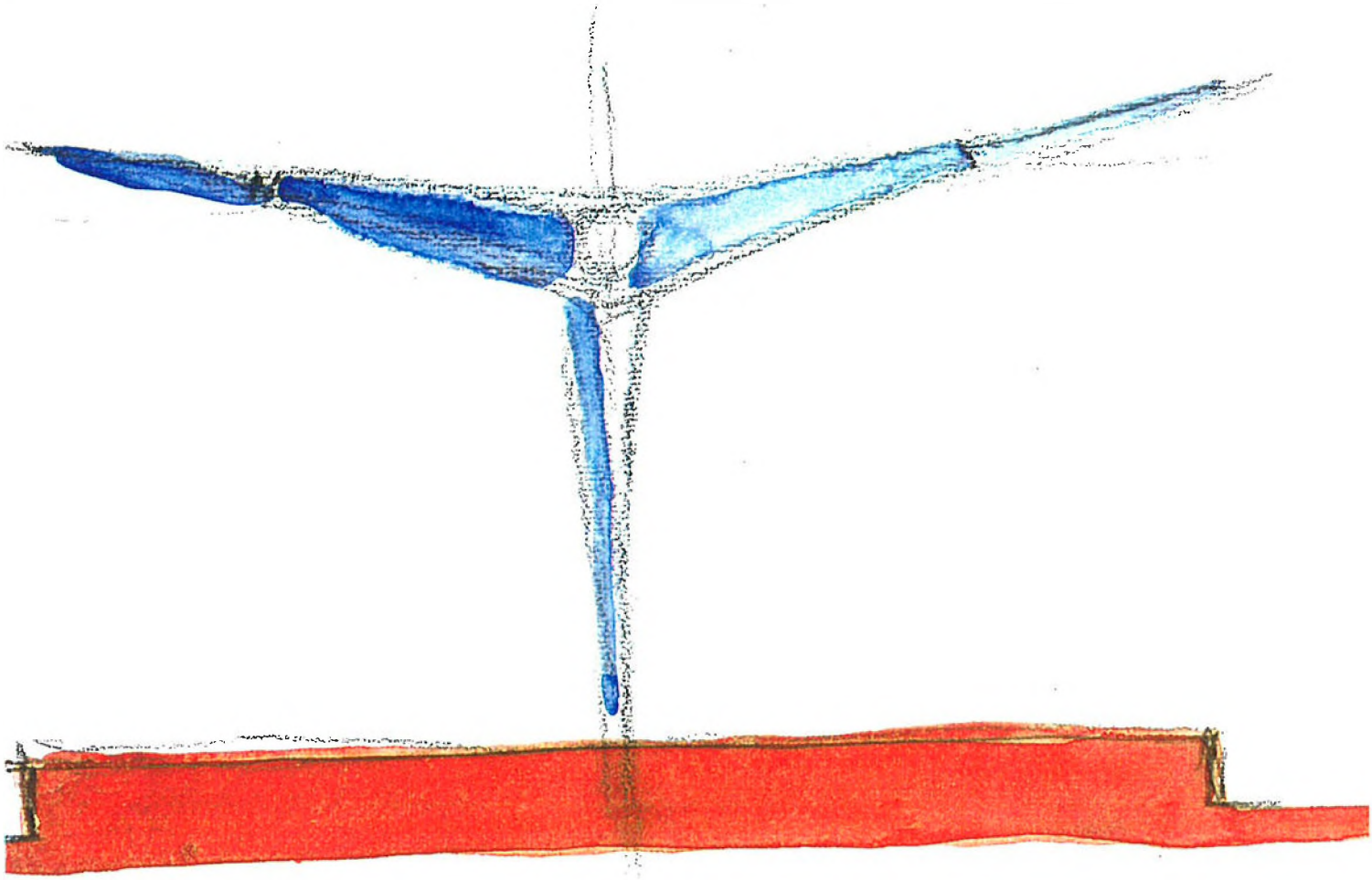


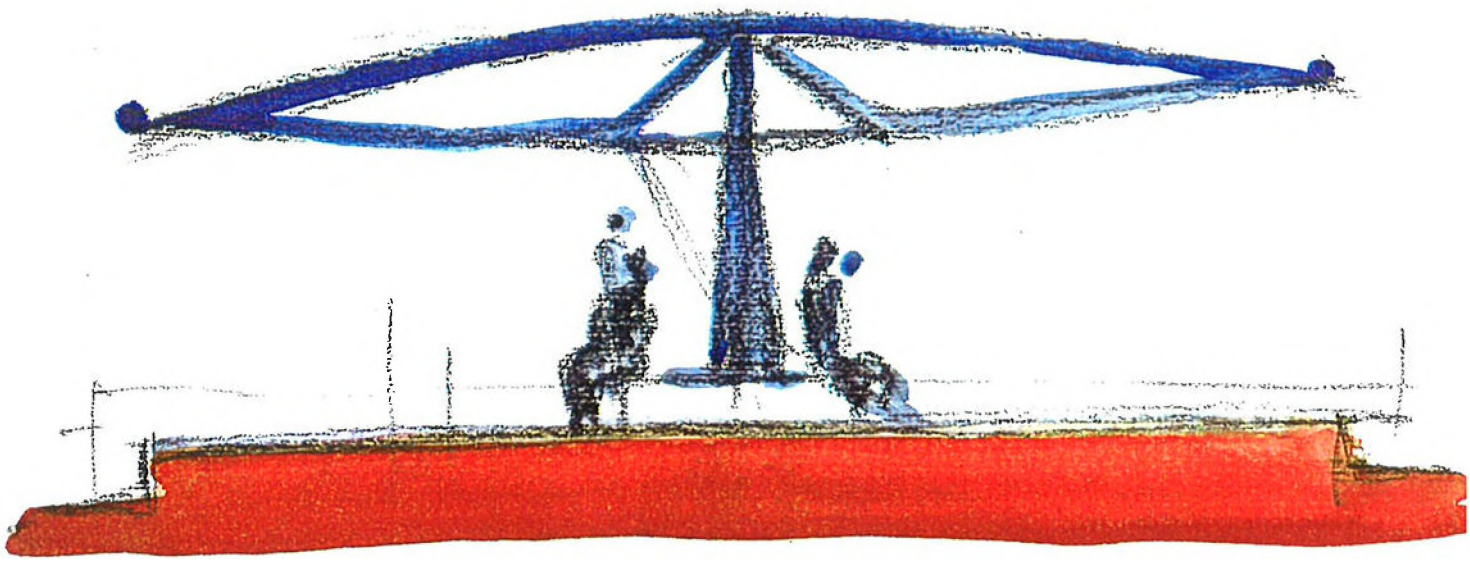
Liège-Guillemins Esquisse
Liège-Guillemins Schets
Liège-Guillemins Sketch
Liège-Guillemins Skizze

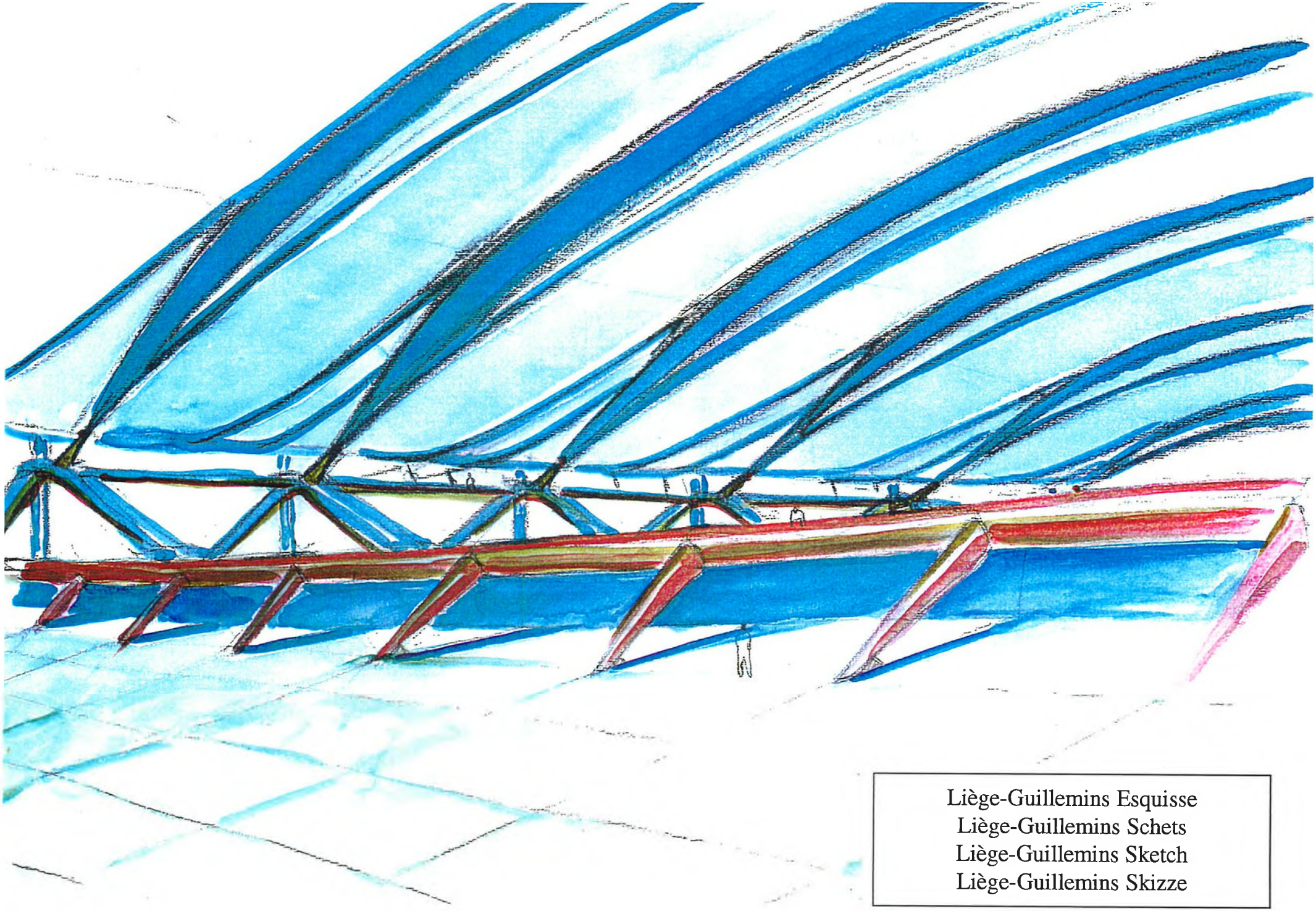


Liège-Guillemins Esquisse
Liège-Guillemins Schets
Liège-Guillemins Sketch
Liège-Guillemins Skizze

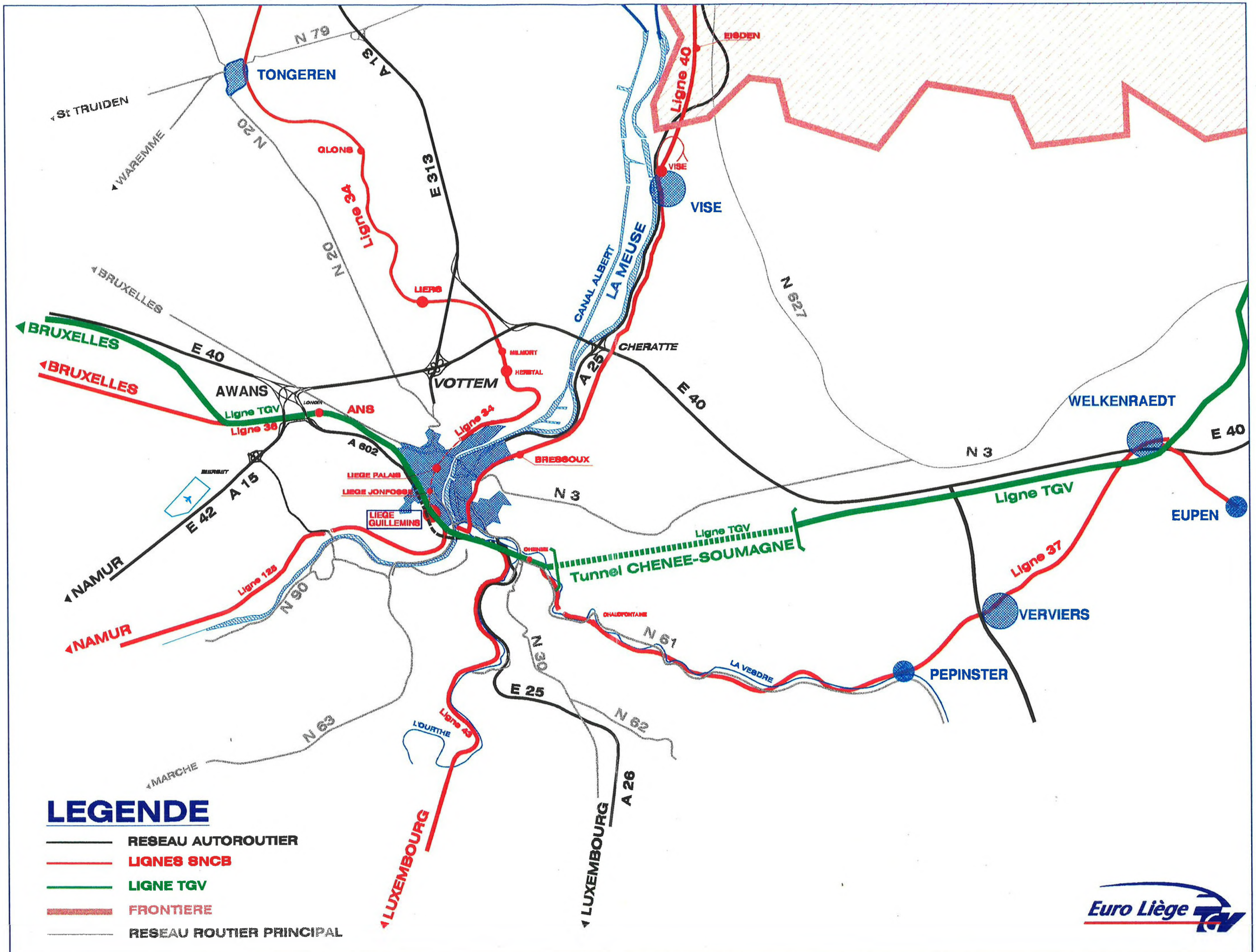
Liège-Guillemins Esquisse
Liège-Guillemins Schets
Liège-Guillemins Sketch
Liège-Guillemins Skizze

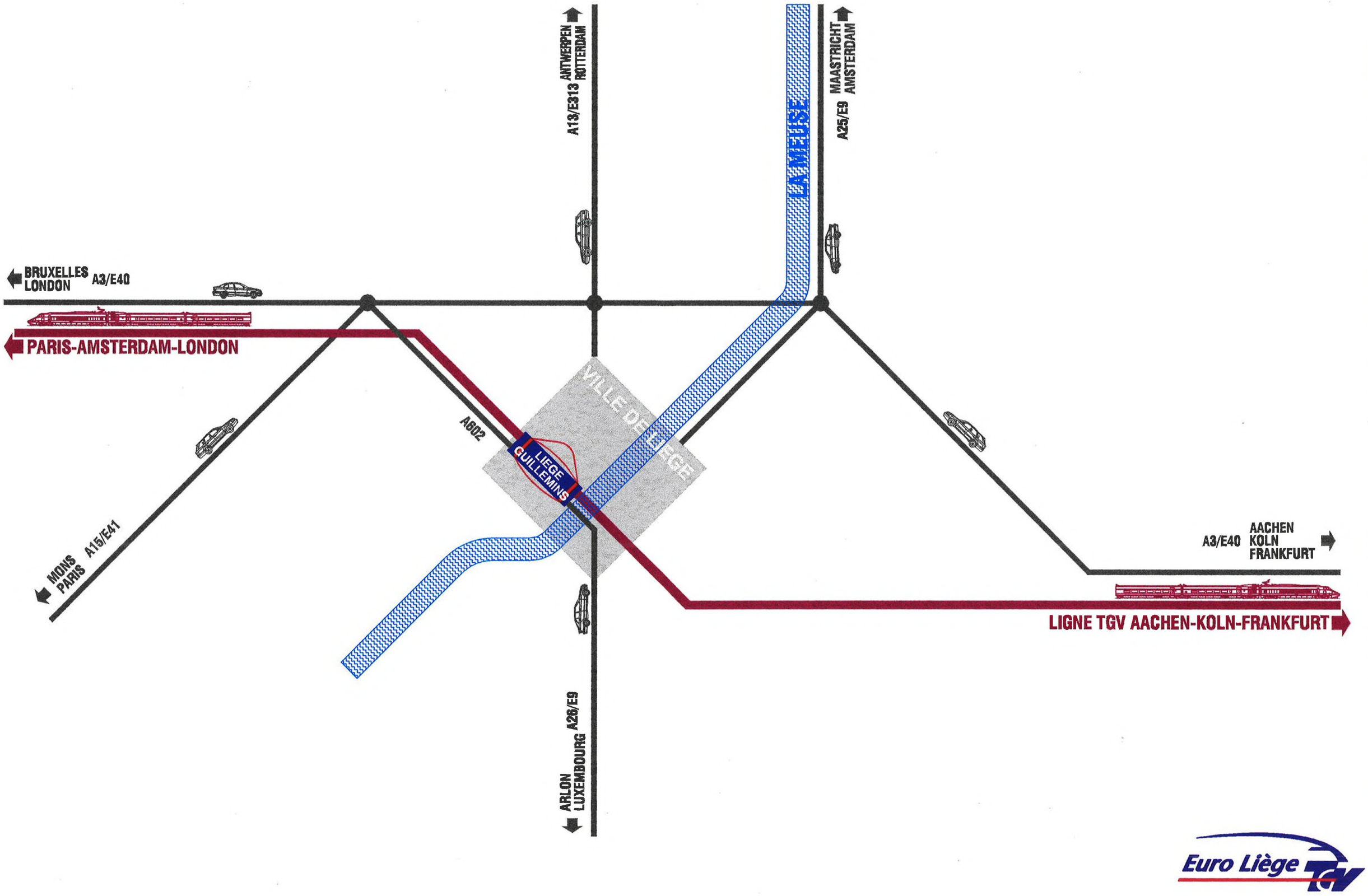


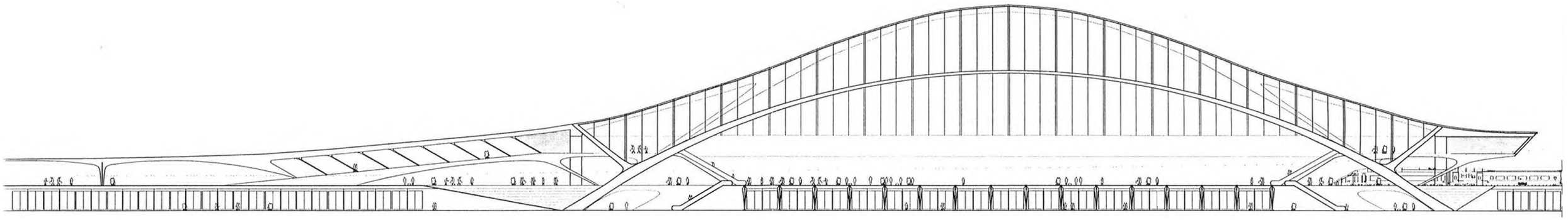




Liège-Guillemins Esquisse
Liège-Guillemins Schets
Liège-Guillemins Sketch
Liège-Guillemins Skizze


TONGEREN
St TRUIDEN
WAREMME
N 79
A 13
N 20
E 313
GLONS
Ligne 34
LIERS
BRUXELLES
BRUXELLES
BRUXELLES
E 40
AWANS
Ligne TGV
Ligne 36
ANS
LONDIN
A 602
VOTTEM
MILMORT
HERSTAL
Ligne 24
BRESSOUX
LIEGE PALAIS
LIEGE JONFOSSE
LIEGE GUILLEMINS
BIERSET
E 42
A 15
NAMUR
NAMUR
Ligne 125
N 90
N 63
MARCHE
LUXEMBOURG
Ligne 45
L'OURTHE
N 30
E 25
N 62
A 26
LUXEMBOURG
CANAL ALBERT
LA MEUSE
A 25
CHERATTE
E 40
EIGDEN
Ligne 40
VISE
VISE
N 627
N 3
N 3
WELKENRAEDT
E 40
EUPEN
Ligne TGV
Ligne TGV
Tunnel CHENEE-SOUMAGNE
CHENEE
CHAUDFONTAINE
N 61
LA VESDRE
Ligne 37
VERVIERS
PEPINSTER
LEGENDE
RESEAU AUTOROUTIER
LIGNES SNCB
LIGNE TGV
FRONTIERE
RESEAU ROUTIER PRINCIPAL
Euro Liège TGV


BRUXELLES
LONDON
A3/E40
PARIS-AMSTERDAM-LONDON
ANTWERPEN
ROTTERDAM
A13/E313
LA MEUSE
MAASTRICHT
AMSTERDAM
A25/E9
A602
LIEGE
GUILLEMINS
VILLE DE LIEGE
MONS
PARIS
A15/E41
AACHEN
KOLN
FRANKFURT
A3/E40
LIGNE TGV AACHEN-KOLN-FRANKFURT
ARLON
LUXEMBOURG
A26/E9
Euro Liège TGV



ELEVATION LONGITUDINALE NORD (PLACE DE LA GARE)

0 5 10 20 30m