

Gare de Liège-Guillemins

Première gare : 1842 -1863

Gare provisoire en bois

Deuxième gare : 1863 - 1958

Architecte : A. Lambeau
Éclectique

Troisième gare : 1958 - 2009

Architecte : groupe EGAU, abréviation d'Études en Groupe d'Architecture et d'Urbanisme ; un bureau regroupant Charles Carlier (1916-1993), Hyacinthe Lhoest (1913-1983) et Jules Mozin (1914-1995).

Moderniste

Quatrième gare : 2009 -

Architecte : Santiago Calatrava

Code télégraphique : FL

Lignes : 31, 34, 36, 37, 40, 43, 125



Entrée de l'actuelle gare de Liège-Guillemins
(Ref. D3487-61)

D'où vient le nom 'Guillemins'

En 1838, la ligne ferroviaire reliant Bruxelles à la Cité Ardente s'arrête à l'actuelle gare d'Ans, baptisée Liège-Supérieure par opportunisme. À l'époque, les locomotives ne sont pas assez puissantes pour affronter la pente depuis Liège. Cette station est à ce moment accessible depuis la ville par diligence.

L'État ne peut se résoudre à laisser cette liaison ferroviaire inachevée. Après une multitude de projets, il est finalement décidé de construire les plans inclinés d'Ans, conçus par l'ingénieur Henri

Maus : le premier relie Ans à Liège-Haut-Pré (à l'époque appelé Liège-Inférieure), le deuxième rejoint Liège-Extérieure, mais cette nouvelle gare est rapidement baptisée Liège-Guillemins. Les bâtiments érigés en 1842 sont situés en effet sur l'emplacement de l'ancien couvent Saint-Guillaume, également appelé les 'Guillemins'.

Première gare (1842-1863)

Dès le début du projet de gare, des voix s'élèvent contre le choix du quartier Guillemins trop éloigné du centre-ville. Les autorités liégeoises elles-mêmes n'apprécient pas particulièrement cet emplacement et souhaitent une gare dans une zone plus centrale, en d'autres termes à proximité de la Place Saint-Lambert et de l'ancien Palais des princes-évêques. En raison de ce statut provisoire, la gare des Guillemins est un modeste bâtiment en bois qui longe quatre voies.

Deuxième gare (1863-1958) : une gare 'Belle Époque'

En 1863, les autorités liégeoises décident malgré tout de maintenir une gare dans le quartier des Guillemins. L'architecte des chemins de fer A. Lambeau signe un bâtiment monumental pour



La deuxième gare de Liège-Guillemins côté rue
(Réf. Z00298)

remplacer l'ancienne gare provisoire en bois. Se basant sur le modèle des gares parisiennes éclectiques avec leurs verrières en éventail qui assurent un apport de lumière généreux dans le hall de gare, l'architecte puise essentiellement son inspiration dans la gare de l'Est à Paris. Les ressemblances sont frappantes. Les dimensions de la gare de Liège sont plus modestes, mais la décoration du bâtiment est beaucoup plus exubérante, une évolution des goûts dans le courant du XIX siècle. Une statue monumentale, symbole de l'industrie, trône par exemple au-dessus de l'ouverture de la façade centrale.

La gare est soumise régulièrement à des aménagements et adaptations et atteint sa superficie maximale lors de l'Exposition universelle de Liège en 1905 où l'on s'attend à un afflux de visiteurs et de marchandises. La ligne de tram urbaine aménagée pour l'événement complète le réseau ferroviaire très dense.

La gare est utilisée par les Allemands pendant la Première Guerre mondiale et ne subira pas de dommages durant le conflit.

A l'occasion de l'Exposition internationale de Liège en 1930, la gare subit une cure de rajeunissement. La salle des guichets et le restaurant sont réaménagés en style Art déco. Malgré ces aménagements, l'idée d'une démolition du bâtiment mûrit progressivement, car il est considéré comme vieillot et non fonctionnel.

Troisième gare (1958-2009) : une gare moderniste

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, de nombreuses gares sont touchées par des bombardements ennemis et alliés. Les dommages de guerre subis par la gare de Liège ne sont pas trop importants. Il est pourtant décidé de construire une nouvelle gare.



Dessin de conception de la troisième gare de Liège-Guillemins (Réf. 7000)

La première phase consiste à électrifier l'ensemble du faisceau. Liège-Guillemins est désormais uniquement destiné au trafic de voyageurs.

La gare, inspirée de la *Stazione Termini* à Rome, est conçue par le groupe EGAU. Les architectes modernistes optent pour une ossature en béton armé. Le bâtiment abrite 24 guichets ouverts sur le grand hall de gare. Un couloir central menant aux quais est surmonté par le tout premier tableau horaire automatique en Belgique.



Annonceur de train automatique dans la salle des guichets de la troisième gare de Liège-Guillemins (Réf. Z03483B)

Études en préambule de la construction d'une nouvelle gare intermodale

L'idée d'intégrer Liège et Anvers dans le réseau grande vitesse entre Cologne, Londres, Bruxelles, Paris et Amsterdam naît en 1987. À Liège, l'emplacement de la nouvelle gare crée beaucoup d'agitation. Une décision est finalement prise. Vu la proximité de la ville et de l'autoroute, et dans une volonté de ne pas séparer le trafic ferroviaire intérieur du réseau à grande vitesse, la gare reste implantée dans le quartier des Guillemins. Toutefois, l'infrastructure existante ne répond plus aux exigences de confort, de sécurité, d'intermodalité, de vitesse et de multifonctionnalité.

En déplaçant la nouvelle gare de 200 mètres, les trains à grande vitesse peuvent aborder plus facilement la descente de 2,5 kilomètres entre Ans et la Meuse.

Et le gagnant est... Santiago Calatrava !

Le projet de la nouvelle gare fait l'objet d'un concours international en mai 1996. Les critères de sélection très stricts nécessitent un curriculum vitae dans lequel les candidats peuvent se prévaloir d'une expérience utile en termes d'intégration d'une gare ou d'un terminal de transport en milieu urbain.

Euro Liège TGV, maître d'ouvrage et filiale de l'ancienne SNCB-Holding, tranche et décide de confier le projet à l'ingénieur-architecte espagnol Santiago Calatrava. Ses réalisations prestigieuses précédentes, à la fois dans le monde ferroviaire et en matière de grands travaux de génie civil, sont prépondérantes dans la décision. Dès sa première prise de contact avec le site, l'architecte affiche sa volonté d'ériger une gare ouverte et transparente offrant une magnifique vue aérienne et directement connectée à l'autoroute. La première maquette est présentée en 1997 : une gare en surface impressionnante, dont la voûte recouvre les quais et les voies.

Quatrième gare (2009-) : entre architecture et sculpture, une gare sans façade

On dit que l'architecte s'est inspiré du corps d'une femme couchée sur le dos pour imaginer les courbes de la gare. L'absence de façade accentue le rôle de trait d'union du bâtiment. La gare est caractérisée par sa voûte monumentale et compte trois niveaux. Le caractère aérien de la voûte contraste nettement avec l'atmosphère intimiste de la zone située sous les voies. Les courbes en béton blanc créent une atmosphère feutrée qui rappelle l'intérieur d'une grotte abondamment baignée de lumière naturelle.

La nouvelle gare compte cinq quais accessibles via deux grandes plateformes. Du côté de la colline de



Photo aérienne de la quatrième gare de Liège-Guillemins
(Réf. D3194-01)

directement accessible depuis la place.

Cointe, ces plateformes commencent dans le prolongement d'une zone dépose-minute. De plus, les voyageurs qui se trouvent sur la place de la gare située de l'autre côté peuvent accéder aux quais en empruntant un large couloir sous-voies. Ce large couloir abrite le *Travel Center* de la SNCB, mais également différents espaces commerciaux ainsi que le point de vente du TEC.

L'utilisation de dalles en verre sur les quais au-dessus de ce couloir sous-voies crée une sensation d'espace et de lumière. En l'absence de façade du côté de la place de la gare, le quai 1 est

L'on avait également réfléchi à rebaptiser la nouvelle gare en Liège-Mandeville, voire en en Liège-Limburg, pour accentuer le lien entre les provinces. Le nom de Liège-Guillemins a finalement été conservé.



Vue intérieure de la quatrième gare de Liège-Guillemins
(Réf. B0059-10)

Paul Jacops
Décembre 2019

Bibliographie succincte

Articles :

La nouvelle gare de Liège-Guillemin. *Revue Belge des Transports*, 01-04-1958, p. 71-72, K37714

WARNY L. La gare de Liège-Guillemins. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-03-1959, p. 6-9, K18628

WARNY L. Het station Luik-Guillemins. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-03-1959, p. 6-9, K18627

Une nouvelle gare à Liège-Guillemins. *Trans-Fer*, nr. 100, 01-04-1996, p. 6-13, K14328

VAN USSEL M. "Liège-Guillemins - Calatrava". *Spoorweg Journaal*, nr. 172, 11-12-2009, p. 22-33, K327168

VAN USSEL M. "Liège-Guillemins - Calatrava". *Journal du Chemin de Fer*, n°172, 11-12-2009, p. 22-33, K327167

Livres :

DEGARD M.-S.; HANIQUE J.; HOUSEN J. ; VERHOEVEN I., *Het station Luik-Guillemins*, Luik : SNCB, 2010, 31 p., ill., A5471487

DE BOT Hugo, *Stationsarchitectuur in België. Deel 1. 1835-1914*. Turnhout : Brepols, 2002, 240 p., ill., A24859

DE BOT Hugo, *Stationsarchitectuur in België. Deel II. 1914-2003*. Turnhout : Brepols, 2003, 207 p., ill., AA24919

Le rail passe par Liège (du remorqueur au TGV). - Liège : Edition GTF, 1988, 164 p., ill., C3684

MARGANNE R. *Le chemin de fer de ceinture et la gare de Liège-Palais, gare centrale de la cité ardente* - Liège : Visitez liège, 2017, 12 p., A701036

LAMARCHE C. *Liège-Guillemins. La gare blanche* – Wavre liège : Eurogare, 2011, B475167

JOUR J. *Les Guillemins et les autres gares de Liège autrefois* - Liège : Noir Dessin production, 2008. - 144 p. : ill. ; B14172

DEGARD M.-S., HANIQUE J., HOUSEN J., VERHOEVEN I. *Liège-Guillemins Dossier pédagogique*. SNCB, Art&fact asbl, 2013, 48 p., ill., C621203

COHEN M. *Une gare moderne - La gare des Guillemins à Liège entre 1956 et 2008. Un récit*. Bruxelles : Université Libre de Bruxelles, 2017, 63-76 p., Z701642

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : gare de Liège-Guillemins

Collection musée : gare de Liège-Guillemins