

Une gare de rêve, et après ?

L'an prochain, Liège aura enfin sa gare TGV, signée Santiago Calatrava. La star mondiale de l'architecture conçoit ce bâtiment futuriste comme un levier pour régénérer la ville. Mais la Cité ardente boude ses projets, jugés démesurés. Passe-t-elle à côté d'une occasion historique? Reportage.

Pas besoin d'explorer longtemps le ventre de la baleine pour reconnaître le style du maître : courbes voluptueuses de béton blanc, formes épurées, arches élancées pour rythmer des voûtes de cathédrale... Dessinée par Santiago Calatrava, la nouvelle gare TGV de Liège reflète avec éclat l'univers fantasmagorique du Valencien, l'un des architectes contemporains les plus inventifs.

Critiqué ou jaloué par ses pairs, adulé par le grand public, Calatrava est, depuis près de dix ans, la coqueluche des pouvoirs publics avides d'emblèmes urbains futuristes. Ne lui demandez pas de faire sortir de terre des ensembles résidentiels. Ce n'est pas son rayon. Spécialiste des ouvrages de génie civil, l'ingénieur-architecte, né en 1951, doit sa notoriété à ses ponts et à ses gares, considérés à la fois comme des chefs-d'œuvre esthétiques et des prouesses techniques. « On ne compte plus les grandes villes disposées à casser leur tirelire pour se payer un ouvrage griffé par la star, constate l'architecte belge José Vandevorde. Ce qui ne diminue en rien la qualité architecturale des projets, qui deviennent souvent des pôles d'attraction. »

Après Liège, c'est un autre fief du PS qui va bénéficier des services de l'Espagnol : Mons a retenu son plan d'aménagement du site de la gare, qui prévoit l'édification d'un pont-passerelle

en forme de grande voile et le couvrement high-tech des quais. Les études préalables sont en cours. Mais les travaux prévus dans la cité d'Elio Di Rupo (35 millions d'euros) sont loin d'avoir l'ampleur de ceux qui s'achèvent à Liège. Le coût total du chantier de la gare des Guillemins, qui n'a cessé de grimper au cours des huit années de travaux, s'élèverait, selon les derniers chiffres de la SNCB, maître d'œuvre, à plus de 400 millions d'euros.

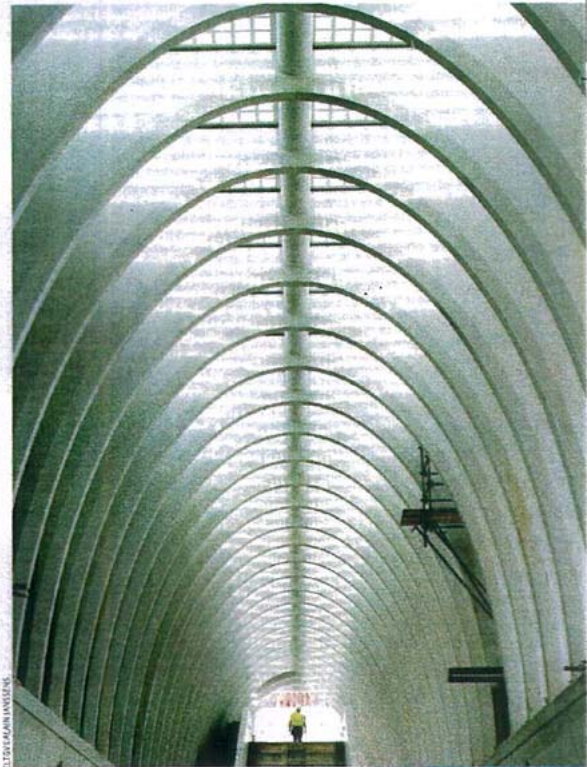
Inspiré, comme Antoni Gaudí, le génial architecte catalan, par la nature et par la veine néo-gothique, Calatrava a déjà laissé sa marque élégante des deux côtés de l'Atlantique : à Bilbao, Séville, Orléans, Buenos Aires, un pont ; à Lyon et Lisbonne, une gare ; à Milwaukee, le musée d'art ; à Malmö et Chicago, un gratte-ciel en spirale ; à Barcelone, la tour de Montjuïc ; à Valence, l'Opéra et une station de métro, à Athènes, le stade olympique ; à Bilbao encore, l'aéroport...

Il a gagné son premier concours en 1983 pour la construction de la gare de Zurich, ville où il a suivi des études de génie civil, où il a rencontré sa femme et où il a installé ses bureaux. « On retrouve chez lui, à la fois, toute l'expressivité poétique espagnole et toute la rigueur mathématique suisse, estime Joël Coupez, un aficionado belge, lui-même ingénieur-architecte. Ses projets, complexes et forcément coûteux, donnent de la vie à une matière aussi inerte que le béton. »

Ibérique ou helvète, Calatrava passe désormais plus de la moitié de son

temps à New York. Il y construit, depuis l'automne 2005, une gare « multimodale » sur Ground Zero, là où les tours jumelles du World Trade Center se sont effondrées. Avec ses deux ailes immenses, l'édifice aura la forme d'une colombe. Pour la gare de Liège, il avait esquissé les courbes d'une femme nue.

Dans le paysage de la Cité ardente, les ondulations blanches de la gare sont devenues un point de repère majeur. On les aperçoit de l'autoroute, de la Citadelle, de Pierreuse ou d'Angleur. « C'est la nouvelle carte de visite de la ville, proclame Martine Doutreleau, responsable des relations publiques d'Euro Liège TGV (filiale à 75 %, de la SNCB). Le bâtiment est un outil ●●●



ELIUDIANA WANDERER



ELIUDIANA WANDERER

**Calatrava donne
de la vie à une
matière aussi
inerte que
le béton**



Une vue virtuelle de la future grande esplanade, entre la gare et la Meuse, prolongée par une passerelle sur le fleuve. Un projet conçu par l'architecte liégeois Daniel Dethier, avec ses associés. Ci-contre, le projet concurrent signé Calatrava, avec la succession de plans d'eau au centre de l'esplanade.

••• de communication dans tous les sens du terme. Dépourvu de façade, il est ouvert sur la ville. La grande majorité des Liégeois sont fiers de ce symbole du renouveau de leur cité, comme en témoignent les messages récoltés sur notre site » (www-euro-liège-tgv.be).

Tous aux anges ? Non. Des réfractaires, sur d'autres sites ou blogs, résistent encore et toujours à l'« envahisseur ». Et disent tout le mal qu'ils pensent du temple pharaonique offert, clés sur portes, par la SNCB. Morceaux choisis : « Image de marque de la ville ? Liège est une cité ouvrière, pas Versailles ! » remarque l'un des blogueurs. « Paquebot prétentieux échoué au pied de la colline de Cointe, le bâtiment est aussi somptueux qu'inadapté, déplore un autre Liégeois. C'est un mal chronique chez Calatrava. » Selon lui, les édiles auraient dû choisir un projet plus modeste, écologique, et réalisé par des architectes locaux, après consultation de la population.

Une certitude : le chantier, commencé en l'an 2000, a pris beaucoup de retard. A tel point que ses responsables ont pour consigne de ne plus divul-



guer des échéances précises. Le nouveau site serait inauguré, en grande pompe, vers la fin 2008. Reste, notamment, à finir l'installation des auvents,

Sauf nouveau report, l'inauguration de la gare est prévue pour la fin de 2008

à placer escalators, ascenseurs, chauffage et autres équipements, puis à couvrir de verre la voûte et les auvents et à aménager les abords. Entre-temps, il faudra aussi démolir la gare des

Guillemins actuelle, construite en 1958 et qui a mal vieilli.

« Nous avons été confrontés à des défis hors du commun, explique Euro Liège TGV pour se justifier. D'une part, la gare est restée en service pendant toute la durée des travaux, alors qu'à Lisbonne, par exemple, Calatrava a travaillé sur un

espace vierge. D'autre part, des sociétés belges ont dû apprendre à maîtriser des techniques particulières de coulage du béton dignes de l'ébénisterie. Afin de préserver la fluidité des courbes, l'éclairage, les gaines et les décharges pluviales sont intégrés dans la structure. » Pour la SNCB, qui fait habituellement appel à ses propres architectes, l'expérience est inédite. Déjà, la nouvelle gare attire du monde. On accourt des Etats-Unis, du Canada, d'Australie pour l'admirer. Des responsables ferroviaires suédois, autrichiens et britanniques et des écoles d'ingénieurs font la visite guidée sous les voûtes.

A Liège, si la gare TGV elle-même ne suscite plus de réelle opposition, les projets pour la mettre en valeur ont soulevé une vive polémique. « Les soubresauts préélectoraux lors des dernières communales ont pourri le dossier et terni l'image de la ville », déplore Michel Firket, échevin CDH de l'Urbanisme. En clair, deux conceptions urbanistiques s'opposent pour l'aménagement du quartier des Guillemins et la percée pédestre à tracer vers la Meuse : celle de Calatrava, ambitieuse, appréciée par le ministre des Finances MR Didier Reynders, et défendue par Euro Liège TGV ; et celle de l'architecte liégeois Daniel Dethier, moins radicale, mais qui a désormais le vent en poupe. Ce dernier projet, cher au ministre wallon Michel Daerden, a reçu l'appui de la Région et de la majorité PS-CDH au pouvoir à Liège.

L'esplanade dans la tourmente

Flash-back. Les édiles se sont progressivement ralliés à l'idée, avancée dès 2000, d'établir un axe d'un kilomètre et demi reliant la gare TGV à la future Médiacité, au Longdoz, autre pôle de développement. D'où le projet de créer une vaste esplanade vers la Meuse, prolongée par une passerelle sur le fleuve, pour mener piétons et cyclistes au parc de la Boverie et au complexe Médiacité. Entre la gare et la Meuse, Santiago Calatrava a d'abord imaginé un canal. Puis, face à la levée de boucliers liégeois, le canal a été remplacé par une succession de plans d'eau. « Visuellement, c'est très réussi, reconnaît Firket, mais cela » (Suite p.61)

► (Suite de la p.56) couperait en deux le quartier. »

L'échevin juge le concept de Calatrava démesuré et trop coûteux. Pour ne pas s'aliéner les riverains, le projet Dethier-Firket ne fait pas table rase de toutes les constructions existantes. Il conserve notamment le coude du front bâti rue Paradis. « Il casse ainsi la perspective vers la Meuse », déplore-t-on à Euro Liège TGV. Le plan de la Ville prévoit 500 nouveaux logements et 45000 mètres carrés de bureaux supplémentaires. Il suppose, comme celui de l'architecte

espagnol, le rachat et la destruction de la cité des Finances, récemment cédée par l'Etat à la société immobilière Fedimmo. Cette zone à rénover, face à la gare, offre actuellement un aspect

déprimant: habitations en partie dégradées, entrepôts, friches à l'intérieur des îlots, sinistres bâtiments des Finances... Quelque 17,3 millions d'euros seraient affectés aux expropriations. Le projet qui tient la corde nécessite-

rait 66 démolitions, contre 336 pour la vision de Calatrava.

Un compromis possible

La fin des travaux est prévue à l'horizon 2020. Coût de l'opération : 40 millions d'euros pour le seul espace public. D'ici à trois ans devrait être achevée la place triangulaire, face à la gare. Reste à trouver rapidement un terrain d'entente entre les autorités liégeoises et le camp Calatrava. Objectif : décrocher,

outre les subsides de la Région wallonne, ceux du Fonds européen de développement régional (Feder, programme 2007-2013). « Pour la ville, qui sort lentement la tête de l'eau

après la faillite des années 1980, la nouvelle gare est une chance à saisir, estime un responsable d'Euro Liège TGV. Mais la présence d'un grand urbaniste étranger a tétanisé les autorités. La notoriété de Calatrava permettrait pour-

Le projet Dethier, moins ambitieux, casse la perspective vers la Meuse

tant d'attirer les investisseurs. »

L'échevin Firket, lui, martèle que la gare est un cadeau de la SNCB : « Liège ne l'a pas choisie, mais on doit créer le quartier qui l'accompagne. » Selon lui, un geste architectural ne peut ignorer le quartier préexistant : « Il faut créer la vie, pas seulement la vue. Ne reproduisons pas les erreurs du passé, celles commises place Saint-Lambert, victime d'un urbanisme au napalm. » Le dialogue entre les deux camps a fini par être relancé la semaine dernière. Il devrait permettre de rapprocher les points de vue. Pour que les images en 3D deviennent un jour réalité ! ●

O. R.



Les éditions Taschen publient, ces jours-ci, un luxueux ouvrage consacré au concepteur de la gare TGV de Liège (Santiago Calatrava, *Complete Works, 1979-2007*, par Philip Jodidio).

Cette monographie de taille XXL retrace la carrière d'un homme à la fois architecte, ingénieur, peintre et sculpteur. Les projets récents, comme le complexe sportif des J.O. d'Athènes, l'Opéra de Valence et la nouvelle gare de Liège, y sont largement évoqués, photos superbes à l'appui.