

UNE ARCHITECTURE NOMADE

Les gares belges en métal à travers le monde



sous la direction de
Karima HAUDY et Isabelle SIRJACOBS

LES ÉDITIONS DE LA PROVINCE DE LIÈGE

PAYSAGE ARCHITECTURAL CONTEMPORAIN LES GARES, ENJEUX D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

DENIS ZASTAVNI

Qu'est-ce qu'une gare ?

La gare est-elle un simple arrêt le long d'une voie, abrité, parfois, d'une modeste structure en auvent ? La gare est-elle une cathédrale de verre et de fer, célébrant le projet de la modernité autour du terminus urbain de voies de chemin de fer ? Est-elle un geste formel et structural qui accompagne la halte provisoire d'une ligne à grande vitesse ? Ou est-elle le plateau réservé aux trains entre ceux dédiés au métro, aux bus, aux voitures, aux piétons, vaste nœud interconnecté entre modes et moyens de déplacements urbains ?

La gare est-elle un enjeu urbain, une manière de structurer une partie du tissu de la ville ? Est-elle le moyen de l'adossement d'une partie de ville ? Le quartier des voyageurs ?

La gare est-elle un enjeu paysager ?

L'ouvrage que vous tenez entre les mains présente quelques visages de l'édifice particulier qu'est une gare et des rôles qu'elle a pu tenir au cours du temps, en rapport avec la ville, et au projet politique et sociétal associé au projet urbain. Chacun de ces rôles semble avoir son propre temps, son époque à lui, sa raison d'être. Hier il était de bon ton d'habiter à un jet de pierre de la gare fraîchement édifiée. Aujourd'hui, le train en ville est plutôt signe de nuisance, de bruit, de rupture. À moins que des infrastructures ferroviaires ne deviennent autres ou reconverties, comme la High Line Park (2009) à New-York.

Que devrait être une gare ?

La gare est associée à des imaginaires. Elle porte en elle-même son propre archétype. À quoi une gare devait-elle ressembler quand la question de son édification était à l'ordre du jour ? Son avant-corps s'adresse à la ville. L'abri des quais s'adresse aux trains, dont les voies partent rejoindre la future destination, les infrastructures desquels étant à l'échelle du paysage et de la contrée.



Waterloo Station à Londres, © Denis Zastavni.

Pour l'étudiant architecte ou ingénieur, la gare sera probablement le prétexte à retrouver un geste structural, tant l'échelle d'un train diffère de celui du piéton. Distances, vitesses, gabarits sont autres et convoquent une échelle bâtie d'un ordre tout différent.

Hier le rôle supposé d'une gare procédait d'une certaine évidence. Trains et citadins s'y rencontrent, chacun après avoir traversé sa propre antichambre.

Aujourd'hui la gare est devenue la marque de la complexité de notre rapport au monde, aux distances et au temps. Les échelles de distances se parcourent autrement. Par le simple fait de la modification de nos rapports aux distances due à l'évolution des moyens de transport et de communication, le rapport aux lieux qui les symbolisent change inévitablement. La question n'est donc pas simple tant elle convoque des dimensions multiples, variées et mouvantes.

La gare doit-elle être la marque du progrès, celle de la maîtrise de l'Homme sur la matière, par le biais de la technologie, tant constructive que liée aux moyens de transport ? Les grandes gares métalliques arrivent avec la mise en place des chemins de fer sur le continent européen, la conquête de nouveaux territoires par le commerce et la colonisation, mais aussi avec l'industrialisation de la construction métallique. Ces gares métalliques permettent, comme on a pu le voir dans les contributions de cet ouvrage, d'exporter des visions architecturales, des modèles de construction, qui ont été un vecteur et une expression de la modernité. La gare métallique était aussi la démonstration formelle de la maîtrise

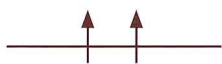
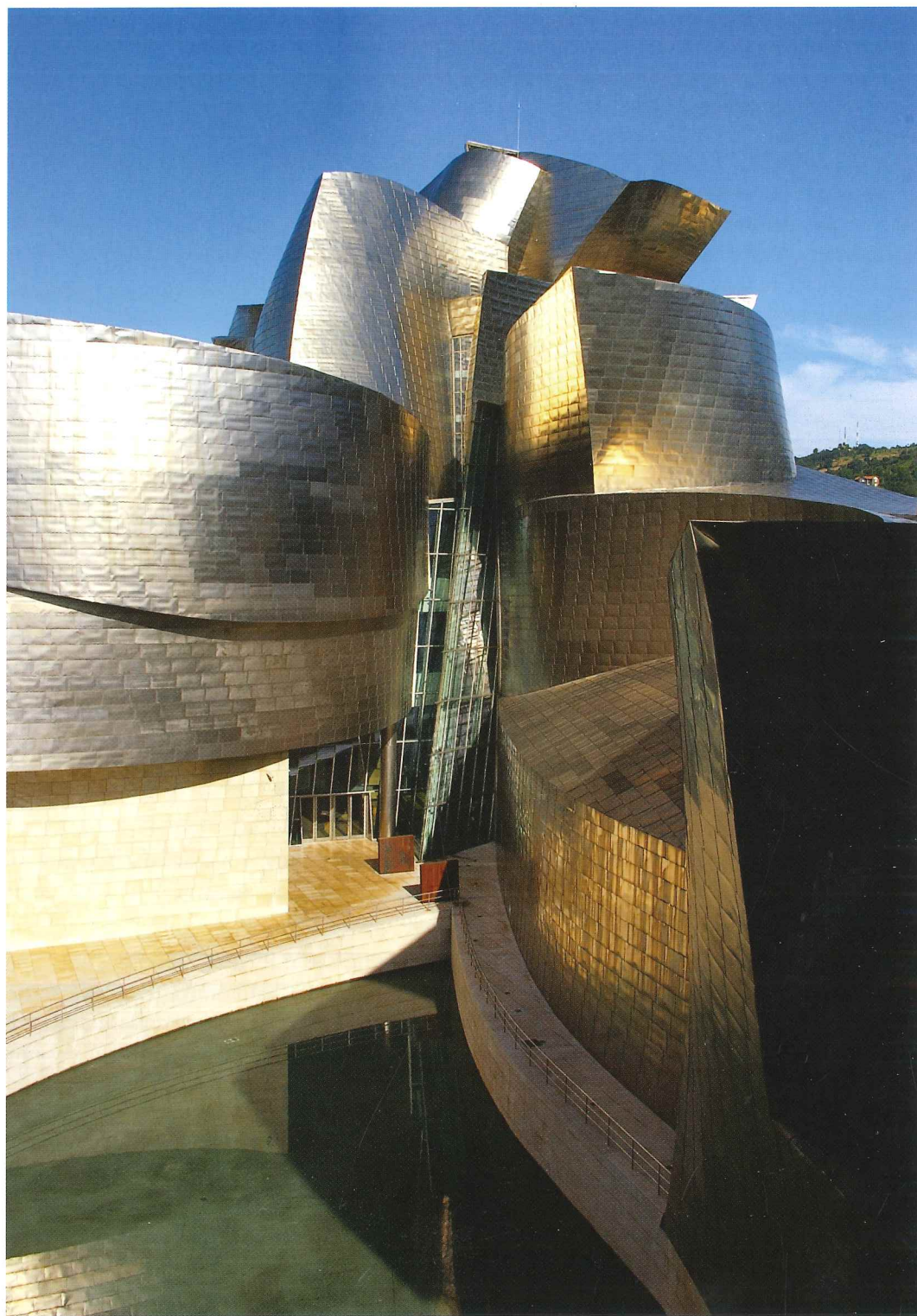
de l'Homme sur son environnement, tant en termes d'amenuisement des distances que sur les forces qui accompagnent l'exploit du grand franchissement. La grande gare métallique est aussi la marque des sciences de l'ingénieur comme l'a montré Bertrand Lemoine. C'est l'époque où apparaissent ou se développent les écoles d'ingénieur et les métiers de l'ingénierie. La science autorise désormais, avec les matériaux dérivés du fer, des ouvrages inédits pour l'époque. La Galerie des Machines (1889, Paris), la Tour Eiffel, participent de ce même mouvement vers la modernité d'alors. Malgré toute leur complexité, ces structures ne sont pas démonstratives : elles sont la réponse juste à un problème simple, bien posé. Il s'agissait en effet de couvrir l'espace correspondant au point d'arrivée des trains. Fait remarquable, malgré l'évolution rencontrée dans l'usage des espaces de gare, nombre de ces édifices sont toujours employés, comme la Gare du Nord à Paris (1846). Égard que nous n'avons peut-être pas eu avec la Gare de Nord à Bruxelles (1846-1955) et la Gare du Midi (1869-ca. 1949) lorsque leur statut, de gares-terminus, est devenu celui de gares de passage lors de la création de la jonction Nord-Midi. La Gare du Midi est cependant restée – ou redevenue – une gare de terminal aux trains internationaux à grande vitesse.

À présent, jusqu'où la gare doit-elle être un exploit structural ? Un ouvrage démonstratif, prétexte à tentative de restructuration du quartier de la gare, quartier souvent problématique ? Un grand espace couvert célébrant la connexion urbaine au réseau des infrastructures ferroviaires, etc. ou célébrant la rencontre autour du départ ou d'un retour du voyageur ?

L'ouvrage que vous tenez entre les mains a montré à foison comment des acteurs belges sont intervenus – à des titres différents et variés : bureaux d'architecture, d'ingénierie, entreprises de construction métallique, etc. – sur la fabrication du paysage vaste et varié des gares. Ces exemples se sont tous révélés être, à des degrés divers, représentatifs du contexte général de l'architecture et de l'ingénierie contemporaine. Les fiches qui émaillent cet ouvrage vous permettent de retourner aisément aux exemples qui y sont traités.

Le paysage construit et structural est riche de gares qui sont des ouvrages de structure remarquables. L'ancien terminal Eurostar de la Waterloo Station à Londres (Grimshaw Architects, 1993) est une structure majeure, une référence de l'art structural. Compte-tenu du déploiement des voies et de la volonté de les couvrir, la solution structurale est rationnelle et élégante.

Ce pouvoir qu'a l'architecture de remodeler l'espace urbain a été employé à de nombreuses reprises ces dernières années et au cours de l'histoire. L'exemple du Musée Guggenheim Bilbao (Frank Gehry, 1997) est certainement emblématique : édifié dans une région dévastée par les ravages économiques, il attire à présent plus d'un million de visiteurs par an. À milles lieues de la belle rationalité du Musée Guggenheim de New York (Frank Lloyd Wright, 1959), le Musée de Bilbao n'hésite pas à verser dans des dispositions architecturales démonstratives qui plaisent par l'expérience spatiale inédite qu'elle offre au visiteur. Non-sens constructif et structural, le coût du projet est à la mesure de la volonté de se départir de toute contrainte constructive. C'est une opération de communication, la marque de l'art contemporain qui se veut spectacle plutôt qu'œuvre définitive.



Musée Guggenheim à Bilbao, 2012, © Isabelle Sirjacobs.

La tentation d'user de l'architecture à des fins économiques ou politiques est grande. On connaît les *Grands Travaux* de François Mitterrand, comptant près d'une dizaine de grandes opérations architecturales, qui ont contribué à donner à Paris un nouveau visage en matière d'architecture contemporaine.

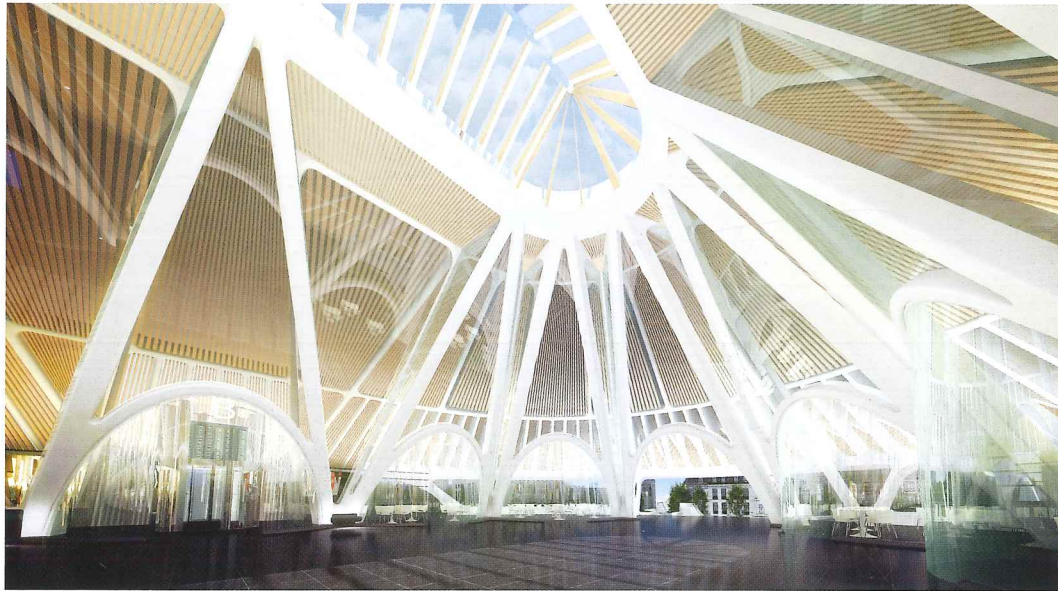


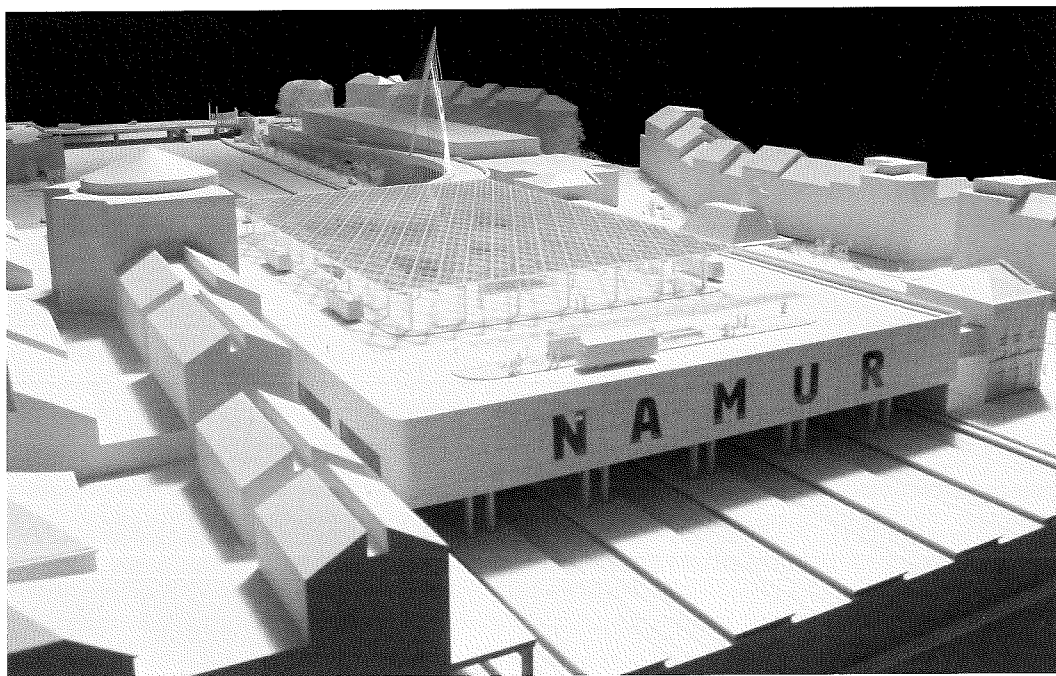
Image 3D de l'intérieur de la gare de Mons, Eurogare, © Santiago Calatrava.



Les projets de gares n'échappent pas à cette logique. Les terminaux TGV des Gares de Mons (2013-en cours) et de Liège-Guillemins (2000-2009) sont des actes politiques. Œuvres de l'architecte et ingénieur Santiago Calatrava, elles sont destinées à marquer le paysage autant que l'imaginaire des voyageurs, à jouer le jeu de l'exploit et de la modernité. La Gare de Louvain (Philippe Samyn, Leuven, 2008) par ses dispositions tient un propos semblable quant à une certaine image de la prouesse technique : langage structural faisant la part belle à la légèreté et aux grandes portées, avec un grand espace unitaire par-dessus des voies.

Les projets de l'architecte Calatrava devraient nous porter à la réflexion. Sont-ils l'image du progrès ou une marque de notre temps ? Certes, le budget de leur édification est considérable : le triple d'une gare qui ne présente pas les mêmes ambitions. Le langage plastique est volontairement inspiré du langage structural et se revendique comme tel. Mais leur créateur aime jouer avec les règles. Tel mécanisme structural – telle pièce est tendue ou comprimée, ce qui mène respectivement à une pièce élancée ou épaisse – n'est pas celui qu'il paraît être, menant à déployer des artifices structuraux considérables, qui eux-mêmes impactent très négativement les coûts de construction.

C'est la marque de l'architecte qui entend plier la matière à son bon vouloir. Cela se voit si souvent. Un projet qui ignore son site, qui entend le remodeler entièrement autour de son propre projet. Ce qui mène à d'autres chantiers, à d'autres coûts.



Maquette de la gare de Namur, © Denis Zastavni.

Les projets des Gares de Mons et de Liège sont aussi des exigences sur les matériaux : les bétons blancs doivent être parfaits, pour matérialiser au mieux les dispositions rêvées de l'architecte, menant le secteur de la construction à se dépasser, à travailler aux limites du faisable. Moteur d'innovation, de perfectionnement. Objet de dépenses somptueuses aussi.

Le concepteur imagine aussi aller à l'encontre des règles usuelles en structure : est-il sage de mettre en place les systèmes porteurs parallèlement aux sens de passage des trains, alors que tous travaillent perpendiculairement pour correspondre à des systèmes efficaces, changer de sens menant à créer des problèmes structuraux là où il ne devrait pas y en avoir ?

Tout ceci mène à penser que les gares de Calatrava en Belgique sont des ouvrages qui veulent jouer la carte de l'architecture-événement. Cette approche-là est contemporaine. Peut-être pas progressiste, mais procède de cette logique d'art-événement et d'architecture-spectacle qui s'inscrivent en plein dans la tendance de notre siècle. Cette tendance se révèle en définitive comme « paradoxale » car elle associe à la concurrence que se livrent

les grandes métropoles un processus de standardisation des modèles d'urbanités et des gares. Usages, formes, acteurs et significations de ces espaces urbains, ou qui créent de l'« urbain », tendent alors vers une globalisation et une homogénéisation.

Pourtant le travail de Santiago Calatrava à la Gare de Zurich est d'une justesse étonnante de mesure et de raison. Une petite gare aux structures sombres, positionnées avec attention et en parfaite intégration avec son environnement.

Il est d'autres projets de gare contemporains qui, dans leur mesure et la justesse de leur ton, répondent à plusieurs contraintes et objectifs déjà évoqués dans ce chapitre. La gare Atocha à Madrid de Raphaël Moneo (1992) en est une : un espace grandiose mais simple, qui constitue un de ces espaces-cathédrales inondés de lumière avec un dispositif structural simple et évident, sans exploit inutile.

Les gares, enfin, sont des lieux singuliers qui modèlent le visage de la ville, de ses infrastructures et le paysage à grande échelle. On pourrait ne pas être persuadé que l'on ait bien pris toute la mesure du rôle de nos infrastructures ferroviaires dans l'ingénierie et l'architecture à l'échelle d'un territoire entier. Les voies de chemin de fer sont souvent une rupture dans le tissu urbain. Elles convoquent d'autres échelles que celle du piéton et des mobilités douces. Elles appellent donc à des connexions subtiles, des points de traversées, des passerelles. Souvent ces ruptures sont subies plutôt que prises en charge par des ouvrages de connexion ou de franchissement, tant ils sont complexes à mettre en œuvre. Les gares urbaines ont généralement un avant et un arrière et structurent les activités urbaines de manière différenciée sur les bords. Comme on y raccorde bus, voitures, piétons, vélos, trams et métros, une nouvelle carte est à jouer. La future Gare de Namur (Ney and Partners, 2014-en cours) tentera l'exercice de l'intégration et des croisements, successions de plateaux dédiés aux différents modes de déplacements, où l'ensemble s'apparente à des terrasses et des promenades. Si la nouvelle Gare de Bruxelles Midi jouait déjà le jeu de l'intermodalité, on ne peut prétendre que son intégration urbaine soit un succès, en frange de grands boulevards urbains conçus à l'échelle des voitures seules. La future gare de Namur rencontrera-t-elle ce nouveau défi du progrès qu'est la synthèse spatiale entre les différents types de transports urbains et trans-urbains ?

Les infrastructures ferroviaires convoquent des échelles et des vitesses nouvelles qui marquent profondément les paysages urbains et ruraux. Elles nécessitent de grands ouvrages comme des viaducs et des tunnels, en sus des rampes, levées de terres et bassins qui les accompagnent. À l'occasion de la construction de lignes TGV, notre pays a produit un certain nombre de grandes structures implantées entre les villes qui, si elles répondent à la question technique qui consiste à fabriquer une voie de passage pour les trains rapides et lourds, le font sans ménagement ni égard pour le territoire qui les accueillent. Elles auraient pu, elles auraient dû être des occasions, des prétextes, à réfléchir à une nouvelle manière de penser l'architecture et l'organisation des territoires à une échelle nouvelle c'est-à-dire à penser ces ouvrages dans une perspective d'intégration et de véritables projets d'aménagement. Nos proches voisins helvétiques, pour prendre un exemple, se sont astreints à cette réflexion : nombre de leurs ouvrages de structures, qu'ils soient urbains ou liés aux réseaux ferroviaire et routier, sont tout simplement splendides, en une subtile alchimie avec le territoire.





Pour conclure, gares et infrastructures ferroviaires et urbaines pour la mobilité apparaissent probablement comme des – si ce n'est les – véritables enjeux de la fabrication de la ville et du paysage de demain. Aux XIX^e et XX^e siècles, ce furent les grandes entreprises de construction, chargées tant de que l'architecture que de la composante génie civil, qui s'en acquittèrent avec brio bien que la prétention à une réflexion urbaine était alors parfois absente ou balbutiante. Il ne manque peut-être plus aujourd'hui qu'à prendre la pleine mesure des grands projets urbains ou d'équipement pour voir les projets qu'ils appellent et aborder les véritables chantiers de la modernité de demain, dont l'enjeu capital sera certainement de retrouver sa connexion au territoire.

« Pendant que l'art piétine sur place, embarrassé et timide, le regard encore tourné vers le passé, l'industrie marche de l'avant, explore l'inconnu, conquiert des formes... Ce n'est point dans les ateliers des peintres et des sculpteurs que se prépare la révolution tant prédite et tant désirée. C'est dans les usines ».

Octave Mirbeau, *Le Figaro*, 1889.

← La gare de Zurich, © Denis Zastavni.

UNE ARCHITECTURE NOMADE

Les gares belges en métal à travers le monde
sous la direction de Karima HAUDY et Isabelle SIRJACOBS

Le présent ouvrage vous emmène à la découverte de gares emblématiques qui témoignent du savoir-faire belge en matière de conception, de production et d'exportation d'une architecture métallique, foncièrement nomade, à travers le monde.

De Liège à Santiago, d'Alexandrie à Londres, de Séville à Bruxelles les gares *Made in Belgium* racontées dans cet ouvrage attestent des grandes mutations de ces édifices au cours du temps et de leurs ramifications avec l'environnement urbain. Porte d'entrée de la ville, ville à portée du quai, les gares sont l'atelier de la modernité. De lieux de passages, les gares sont devenues des plateformes multifonctionnelles dont l'architecture, hier comme aujourd'hui, suscite la fascination et l'interpellation sur l'évolution de nos villes. C'est au départ de cet aller-retour entre le passé et le présent que nous vous invitons à embarquer en parcourant le monde des gares et le monde à travers les gares belges à ossature métallique.

Auteurs : Ana CARDOSO DE MATOS, Alain DEWIER, Blanche EL GAMMAL, Pierre FRANKIGNOULLE, Karima HAUDY, Bertrand LEMOINE, Cristina PALLINI, Annalisa SCACCABAROZZI, Julián SOBRINO SIMAL, Isabelle SIRJACOBS, Jean-Jacques TERRIN, Étienne THIEBAUT, Philippe VAN BOGAERT, Guido VANDERHULST, Dominique VERHAEGEN et Denis ZASTAVNI.



9 782390 100744

www.edplg.be