

Place des Guillemins : le public domestiqué

Face à la nouvelle gare, un espace public de grande ampleur devait achever la mutation du quartier des Guillemins. Après une décennie de tractations entre acteurs privés et publics, quelle sera finalement l'identité de cet espace ?

La place des Guillemins a été inaugurée en 2014, face à la gare TGV de Calatrava à Liège. Le projet, dont les premières esquisses datent de 2003, a donc mis plus de 10 ans pour aboutir. Cet espace public fait office de parvis de la gare et point de départ de la perspective qui s'ouvrira bientôt, après démolition de deux anciens bâtiments subsistants, vers la passerelle de la Boverie et le musée d'art contemporain récemment transformé.

L'achèvement prochain de cette importante opération de remodelage urbain, exceptionnelle par son ampleur, invite à questionner le statut des espaces publics qu'elle aura finalement générés. Concernant la seule percée urbaine courant de la gare jusqu'aux quais, place des Guillemins comprise, la surface concernée totalise 40 000 mètres carrés d'espace public. La place des Guillemins seule en représente la moitié, soit une surface un peu plus grande que la place Saint-Lambert à Liège, ou la place Flagey à Bruxelles.

Le projet d'aménagement de cette zone, esquissé par l'Atelier d'Architecture du Sart-Tilman (Bureau de feu Claude Strebelle), a fait l'objet d'un concours organisé en 2004 et remporté par Daniel Dethier, associé avec les agences Atelier 4D, Ney & Partners et TER. D'emblée, le bureau Dethier a profité de la réflexion initiée sur cet espace pour opérer des propositions sur une échelle plus large. Initiative logique : suite à la construction de la gare, l'ensemble du quartier lui faisant face était appelé à de profondes mutations, voire à une disparition programmée pour certaines parties.

La proposition d'agencement à l'échelle du quartier formulée par Daniel Dethier et son équipe s'est concrétisée en 2007 dans un périmètre de remembrement urbain¹ qui cadrerait l'ensemble des opérations à venir. Celui-ci proposait la définition d'un axe visuel reliant la gare à la Meuse, au parc de la Boverie et au quartier des Vennes. Il prescrivait également les gabarits des nouveaux îlots à construire et de la tour des finances ainsi que le remodelage de certains îlots existants. Enfin, il définissait un espace public semi-piétonnier s'étendant de la gare jusqu'à la Meuse, avec mise en tunnel des voies rapides présentes sur les quais.

Des intentions contenues dans ce plan urbanistique, n'est finalement pas resté grand-chose. Le gabarit de la tour des finances réalisée par Jaspers-Eyers a presque été doublé en hauteur, et le socle qui assurait son interaction avec l'espace urbain a été supprimé. Le rez-de-chaussée des nouveaux îlots bordant l'esplanade, que Daniel Dethier proposait d'ouvrir largement pour conserver un espace public continu jusqu'au front bâti de la rue Bovy, sera rendu à un caractère semi-domestique dans le projet « Paradis Express », que A2M va réaliser pour le promoteur en charge de cette opération. Le futur tram de Liège, pensé par Daniel Dethier en bordure de ce large espace public, le traversera finalement en diagonale devant la gare, pour ensuite occuper son milieu dans le tronçon qui s'avance vers les quais de la Meuse.

L'ensemble de ces dispositions semble considérer l'espace public comme un capital disponible pour accompagner les différentes opérations qui le bordent. Là où, dans la proposition de Daniel Dethier, celui-ci constituait une colonne vertébrale qui structurait le vécu et les usages du quartier.

Le tracé choisi pour le tram empêchera une occupation de la place située devant la gare par des manifestations regroupant un public important. Ce tracé souligne la forme triangulaire initialement choisie pour cette place dans le plan Strebelle au détriment d'une étendue rectangulaire plus riche en possibilités. Les motivations de ce choix semblent avoir été de corriger la dissymétrie du dégagement urbain faisant face à la gare en rapport à l'axe central de celle-ci. La position de cet axe se trouve en effet décentrée en rapport au grand vide qui lui fait face, ce qui laisse l'impression bizarre que la gare a été mal implantée.

Ce tracé semble également guidé par la volonté des aménageurs d'envisager le tram comme un motif urbain à mettre en valeur, particulièrement aux abords de la gare. Disposition compréhensible puisque la vocation de cette zone est de constituer un pôle de mobilité important, qui doit pouvoir se lire en tant que tel. Cependant, un positionnement du tram le long de la rue Bovy n'aurait que très partiellement altéré sa visibilité. Et concernant la mise en scène d'un pôle de mobilité, il semble que la monumentalité de la gare et les exigences esthétiques de Calatrava et de la SNCB aient obligé à quelques sacrifices importants. Ainsi des panneaux d'information des transports urbains, initialement prévus dans le hall de la gare et finalement supprimés. Ainsi, également, d'un véritable dépose-minute côté Meuse, celui aménagé à l'arrière n'étant pas aisément accessible depuis le bas de la ville.

La morphologie triangulaire de la place semble donc conditionnée par la nécessité de faire corps avec la gare et de s'ouvrir à sa contemplation. Elle participe à la monumentalité de l'édifice, au détriment d'un dispositif plus efficace et pragmatique tel qu'on le retrouve, par exemple, dans les récentes transformations de la gare de Leuven. En comparaison de cette dernière, véritable machine à activer la ville, la gare de Calatrava semble plutôt susciter une forme de sidération du tissu alentour.

La SNCB, qui était propriétaire d'une partie du périmètre foncier qui accueille cet espace public, a négocié durement la présence de végétal aux abords de la gare, toujours pour mettre en valeur l'édifice. Il en résulte notamment la disposition de deux étonnantes pelouses rectangulaires, comme de petits jardins, qui bordent le côté sud de la place. Dans les aménagements du tram prolongeant la place jusqu'aux quais, on retrouve également de manière sporadique des zones engazonnées, bordées de massifs de buissons. Ces dispositifs étonnent par leur rupture d'échelle avec l'aménagement global, et leur intérêt fonctionnel semble peu évident alors que les quais herbeux aménagés par Michel Corajoud sont présents à un jet de pierre.

Faire contrepoint

Dans le même registre, l'équipe de concepteurs a fait appel au paysagiste Gilles Clément pour orchestrer la présence du végétal sur la place. Ce dernier a proposé l'aménagement de parterres linéaires de bambous, sur lesquels s'adosent des bancs en béton massif. Ces dispositifs, destinés à former un contrepoint à la monumentalité de la gare, sont appelés « salons urbains », ou « chambres » par leurs concepteurs². Occupant tout le centre de la place, ils condamnent l'appréhension de cet espace comme une grande surface disponible à la variété des activités publiques et collectives, leur substituant un vocabulaire spatial apparenté à la domesticité.

Si ces choix étaient destinés à résister à la monumentalité de la gare et à ses effets neutralisants sur l'espace public, ils concourent finalement au même résultat. L'utilisateur qui parcourt cet espace se trouve comme enfermé entre ces barrières végétales denses, avec comme seuls points d'orientation les vues axiales sur la gare d'un côté, et la tour des finances de l'autre.

En contrepoint de cette multiplication de dispositifs présents ou projetés aux abords de la gare, l'aménagement des quais de la Meuse par Michel Corajoud assume une dimension paysagère à l'échelle du territoire perçu. Il développe de larges étendues d'herbe en pente douce vers l'eau, sans aucun effet spectaculaire. Ce silence architectural contribue à la perception de cet espace en tant que paysage semi-naturel où le vide est assumé comme une ponctuation au cœur de la densité urbaine.

Du côté de la gare, le déploiement d'un espace visuellement ouvert dans toutes les directions aurait permis que le public qui fréquente ce lieu se regarde lui-même en tant que tel. Au lieu de cela, il est ramené à une expérience intimiste chapeauté par les *skylines* de la gare et de la tour des finances. La résistance à la dimension tutélaire et un peu écrasante de ces deux monuments, plutôt que se traduire dans une clôture de l'espace, aurait pu s'épanouir dans la perception des deux fronts bâtis latéraux. Ceux-ci, plus modestes, pouvaient offrir au niveau du sol une activité susceptible de nourrir cet espace. Les rez-de-chaussée du projet « Paradis express » ne pourront que partiellement compenser cette lacune, car le projet n'est pas véritablement orienté vers la place et ne lui offre, en guise de façade, qu'une ouverture vers un intérieur d'îlot semi-privé.

Une place plus dégagée aurait permis, en outre, le placement d'une multitude de dispositifs temporaires ou plus pérennes, susceptibles d'activer l'espace public, et qui auraient bénéficié de l'importante visibilité conférée par la proximité de la gare et du public qu'elle draine.

Dans un récent article de la revue *Dérivations* (« Un axe du XXI^e siècle », mars 2016), François Schreuer émettait l'hypothèse que la morphologie du projet « Paradis express » était induite par une attitude de déférence vis-à-vis de la gare, le projet paraissant se « coucher » à mesure qu'il approche du monument. La même hypothèse pourrait être formulée au sujet de l'espace public qui lui fait face. Celui-ci semble manquer d'une définition propre qui aurait gagné à s'affranchir, au moins partiellement, de cette présence monumentale, en s'appuyant sur un programme défendu par l'autorité publique, nourri par un processus de consultation digne de ce nom, et porteur d'un imaginaire collectif.

En l'espèce, les pouvoirs publics semblent avoir plutôt joué un rôle de médiateur entre les intérêts privés des différents acteurs, dont la SNCB, plutôt qu'en véritable chef d'orchestre, porteur d'une vision appelée à se matérialiser dans un plan d'urbanisme assumé et l'exigence d'un espace public riche de potentialités et d'activité.

Michael Bianchi

Fiche Technique :

AMÉNAGEMENT DE LA PLACE DES GUILLEMINS

Maître d'ouvrage : Ville de Liège

Surface : 24.800 m²

Coût travaux : 8.000.000 €

Livraison : 2014

Équipe :

DETHIER Architectes (Mandataire)

NEY AND PARTNERS (Stabilité)

Atelier 4D (Architectes associés)

GILLES CLÉMENT (Paysagiste)

ESKIS Paysagistes (Paysagistes)

¹ PÉRIMÈTRE DE REMEMBREMENT URBAIN DU QUARTIER DES GUILLEMINS, Ville de Liège, Mars 2017, www.liege.be/telechargements/pdf/rie-pru-guillemins-rapport-modifie-apres-enquete.pdf/view

² Voir notamment la présentation du projet sur les sites du bureau Dethier (www.dethier.be/fr/projets/place-des-guillemins) et des paysagistes ESKIS (www.eskis.org/?portfolio_page=place-des-guillemins).