

laureaat_lauréat

CATEGORIE

A

Nouvelle gare de Liège Guillemins

Place des Guillemins, Liège

Plaats_Localisation

Eurogare (anciennement Euro Liège TGV), Liège

Oprichtgever_Maitre d'ouvrage

Calatrava Valls, Zurich

Architect_Architecte

Bureau d'Etudes Greisch, Liège

Studiebureau_Bureau d'études

Seco, Brussel_Bruxelles

Controlebureau_Bureau de contrôle

AM Galère-Duchene-Wust-Bageci, Naninne

Algemene aannemer_Entrepreneur général

EMESA Elaborados Metalicos, Coirós-A-Coruña

Staalbouwer_Constructeur métallique

Foto's_Photos : Jean-Luc Deru (Daylight)

Het station Liège-Guillemins

Het nieuwe station is een monumentale koepel van glas en staal, 200 m lang en 35 m hoog, die de sporen overdekt. Het station ontvangt in het bijzonder de hogesnelheidstreinen op de lijn Parijs-Keulen. De koepel zelf loopt uit in 5 lange daken van dezelfde aard die de perrons overkappen.

Het station telt drie niveaus:

- het reizigerscentrum - met wachtzalen, winkels en toegang tot de parking - is gelegen onder de sporen en bevindt zich op hetzelfde niveau als de voetgangerszone voor het station. Een galerij met bogen, die doet denken aan een kathedraal, zorgt voor de verbinding met de parkings en bevat de trappen en de zes panoramische liften in glas in roestvast staal;
- de perrons zijn bevloerd met glazen tegels die zorgen voor verlichting van het onderliggende niveau, in combinatie met bakbruggen die de sporen dragen;
- het hoger liggende niveau van de perrons met twee dwarse loopbruggen over de sporen die vanaf de kiss-and-ridezone achter het station voor een rechtstreekse toegang tot de verschillende perrons zorgen.

Alle structuren die zich boven het niveau van de perrons bevinden, werden in staal uitgevoerd. De loopbruggen bestaan uit stalen caissons waarop de bogen van het dak rusten. De vierledige metalen steunen volgen de natuurlijke krachtwerking.

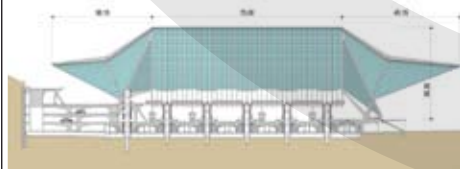
Gare de Liège-Guillemins

La nouvelle gare est un monumental dôme de verre et d'acier de 200 m de long et de 35 m de hauteur qui couvre les voies. Elle accueille notamment les TGV sur la ligne Paris-Köln. Le dôme est prolongé de 5 longs abris de même composition qui couvrent les quais.

La gare s'organise sur trois niveaux :

- le centre des voyageurs comprenant salles d'attente, galerie commerciale et accès au parking est situé sous les voies, au même niveau que la place piétonne devant la gare. Une galerie 'cathédrale' rythmée par des arcs assure la liaison avec les parkings et abrite les escaliers et les six ascenseurs panoramiques cylindriques en verre et inox.
- les quais d'embarquement sont revêtus de pavés de verre apportant de la lumière au niveau inférieur, combinés à des ponts-bacs supportant les voies,
- le niveau haut des quais, avec ses deux passerelles transversales passant au-dessus des voies qui permettent l'accès direct aux différents quais depuis l'aire de dépôt minute derrière la gare.

L'intégralité des structures situées au-dessus du niveau des quais sont réalisées en acier. Les passerelles de liaison sont constituées de deux caissons métalliques sur lesquels naissent les arcs de la toiture. Les appuis sur les quais sont réalisés par





Aangezien windverband ontbreekt, zorgen de zijlufels voor de dwarse stabiliteit. De windbelastingen werden bepaald op basis van proeven in een windtunnel.

De structuur onder het dak kan schoongemaakt worden met behulp van een gondel die zich tussen de bogen kan verplaatsen. Op het dak gebeurt het onderhoud via loopbruggen die op rails rijden. De koepel werd stapsgewijze naast het station opgebouwd en geleidelijk aan op tijdelijke jukken over de in dienst blijvende sporen geschoven. De zijlufels werden ter plaatse gemonteerd. Enkel met staal, dat lichtheid en grote weerstand combineert, is het mogelijk om dergelijke projecten met een doorgedreven esthetiek en rijzige elementen uit te voeren. Niet alleen het feit dat het station tijdens de werkzaamheden open bleef, zorgde voor uitdagingen, vooral de schuifmethode. Dankzij het gebruik van staal was het mogelijk om standaardelementen in het atelier te prefabriceren, ze op een vaste plek te monteren en ze vervolgens geleidelijk aan te installeren.

des quadripodes métalliques qui prolongent naturellement le cheminement des efforts. La toiture est constituée d'un réseau d'arcs de 160 m de portée supportant les pannes. En l'absence de contreventement, ce sont les auvents latéraux qui assurent la stabilité transversale. Les sollicitations de vent ont été évaluées sur base d'essais en soufflerie.

Le nettoyage de la structure sous la couverture est prévu au moyen d'une nacelle pouvant circuler entre chaque arc. Sur la couverture, la maintenance s'effectue grâce à des passerelles circulant sur des rails. Le dôme a été construit progressivement à côté de la gare et lancé au fur et à mesure au-dessus des voies restant en service, sur des palées provisoires. Les auvents latéraux ont été montés en place. Seul l'acier alliant légèreté et grande résistance permet de réaliser des projets d'une très grande esthétique avec des éléments très élancés. Le défi de la construction, au-dessus d'une gare en activité, a été relevé par la technique du poussage. La préfabrication d'éléments standardisés en atelier, assemblés sur une aire fixe, puis mis en place progressivement s'est imposée grâce à l'acier.

Motivatie van de jury_ Motivation du jury

Lichtheid, weerstand en precisie zijn eigenschappen van staal die het mogelijk maakten het station te ontwerpen als een monumentale, open, praktische en heldere publieke ruimte. De stoutmoedigheid van de structuren en de manier waarop ze werden gerealiseerd, getuigen van de tradities inzake technische vaardigheden van een stad die de bakermat is van de staalindustrie.

« Les qualités de légèreté, de résistance et de précision de l'acier ont permis de concevoir la gare comme un espace public monumental, ouvert, pratique et lumineux. L'audace des structures et de leur mise en œuvre témoignent des traditions de savoir faire technique dans une ville - berceau de l'industrie sidérurgique.



