

greisch

GREISCH

DIX ANS DE TRAVAUX À LA GARE TGV DE LIÈGE-GUILLEMINS

Pendant dix ans, le Bureau d'Études Greisch a été fortement impliqué dans le projet, puis dans la construction de la nouvelle gare TGV de Liège. Une trentaine d'hommes et de femmes se sont relayés de 1999 à 2009 pour totaliser pas moins de 85.000 heures de travail.

Si le public connaît bien le nom du bureau d'études liégeois Greisch, c'est sans doute à travers les prouesses techniques que ses ingénieurs ont mises en œuvre pour réaliser des ouvrages d'art extraordinaires. Parmi les plus célèbres, citons le viaduc de Millau, ou, plus près de nous, les ponts de Wandre et de Ben-Ahin, le viaduc de l'Eau Rouge, la nouvelle aérogare de l'aéroport de Liège et les travaux d'agrandissement du Country-Hall. Sans oublier la nouvelle gare TGV dessinée par Santiago Calatrava, ingénieur et architecte.

C'est en effet au bureau d'études liégeois que furent confiés les calculs de stabilité du nouveau tunnel ferroviaire Hemricourt et de la structure de la gare proprement dite, en ce compris les travaux qui permettraient l'aménagement d'un parking à étages au pied de la colline de Cointe. Avant le début du chantier, Greisch avait pour mission d'évaluer la taille des fondations et de dimensionner les différentes pièces qui allaient constituer cet élégant mécano géant.

Le bureau Greisch, en sous-traitance pour S. Calatrava S.A. et Euro-Liège TGV, a assuré la coordination générale des études et des travaux et a apporté une assistance technique à la Direction des opérations pendant toute la durée du chantier.

Pour l'aménagement du parking, à l'arrière de la gare, il a fallu creuser dans le piétement de la colline de Cointe. Un travail très délicat qui

présupposait une stabilisation du relief afin d'éviter tout risque d'éboulement. *"Une colline, c'est comme un gros talus. Si l'on déforce son pied sans le stabiliser d'une manière ou d'une autre, on provoque inévitablement des glissements de terrain. Pour éviter cela, on a creusé des pieux très profonds, ancrés dans la roche, afin de créer un mur de soutènement renforcé par les structures qui constituent le parking"*, commente Jean-Marie Cremer, directeur général de Greisch.

En dix ans, le trafic ferroviaire n'a pas été interrompu une seule minute. C'est encore une fois l'ingéniosité du bureau Greisch qui a été mise à contribution. La toiture de la gare a été construite par tranches, en dehors des voies. Les tronçons ont été assemblés à l'avant du chantier avant d'être successivement poussés au dessus des quais jusqu'à occuper leur place définitive.

Au total, pas moins de 85.000 heures ont été prestées par Greisch, cela représente environ cinquante années de la vie d'un travailleur. Une personne est restée affectée au projet durant l'ensemble de la durée des travaux, de 1999 à 2009 et une dizaine d'autres a été impliquée très régulièrement pendant cette même période. Au total, une petite trentaine de personnes a travaillé au chantier de la gare des Guillemins, une nouvelle fierté pour le bureau Greisch qui se tourne déjà vers le futur.

