

Gare de Verviers-Central

Gare de Verviers-Ouest : 1843-1917/1985

Architecte : Auguste Payen (1801-1877)

Code télégraphique : GVO

Gare de Verviers-Est : 1880-1930/1983

Code télégraphique : FVST (GVE)

Gare provisoire : 1920-1930

Gare de Verviers-Central : 1930-

Architecte : Emile Burguet (1879-1966)

Code télégraphique : GV

Point d'arrêt de Verviers-Palais : 1933-

1942/1968-

Code télégraphique : GVO

Ligne : 37 – (38A)



Gare de Verviers-Central, Denis Moinil, juin 2001 (réf. D1724-35)

Gare de Verviers-Ouest (1843-1917/1985)

Le premier train arrive à la gare de Verviers-Ouest le 18 avril 1843. Il s'agit alors d'une gare en impasse où tous les trains doivent changer de direction pour poursuivre leur trajet.

Lors de l'étude et de l'élaboration du projet de gare, le nom de Verviers-Léopold avait été proposé, mais au moment de sa construction, c'est Verviers-Ouest qui a été retenu.

Cette gare se trouvait au milieu de deux faisceaux de voies. Les voyageurs arrivant de Liège ou de Bruxelles et souhaitant se rendre en Allemagne devaient passer par le bâtiment où s'effectuaient les formalités douanières. De l'autre côté, des voitures prussiennes étaient prêtes à les accueillir pour la suite du voyage.



Carte postale de la gare de Verviers-Ouest (https://www.garesbelges.be/verviers_ouest.htm)

Il y avait des installations de déchargement pour le transport de marchandises et un entrepôt des douanes pour les marchandises à déclarer.

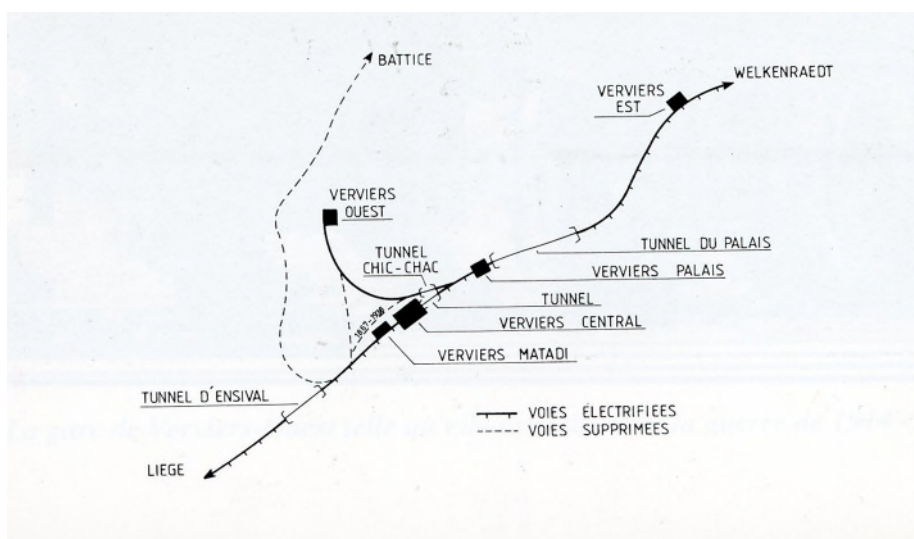
La gare de Verviers-Ouest se composait de deux bâtiments rectangulaires reliés par une longue façade basse. Le rez-de-chaussée était percé de trois portes d'entrée surmontés d'une fenêtre en plein cintre. Un fronton couronnait le bâtiment en son centre.

Face à la perte de temps et au rallongement considérable de la durée du voyage causés par le rebroussement, la demande pour une meilleure liaison ferroviaire s'est faite de plus en plus pressante dès la fin du XIXe siècle.

Pour y répondre, il a fallu construire une nouvelle gare (Verviers-Est) et aménager une nouvelle liaison ferroviaire.

Une courbe de raccordement est mise en service le 15 mars 1867, reliant la ligne de ferroviaire venant d'Herbesthal, du tunnel Chic-Chac aux tunnels d'Ensival, à la ligne vers Liège et Bruxelles.

L'objectif était d'éviter les changements de front compliqués à la gare de Verviers-Ouest. Cette voie de raccordement fut mise hors service en 1938.



"Angleur-Verviers. Le jeu du rail, des collines, des rivières. 1843-1993", p. 106 (réf. B11820)

Pendant la Première Guerre mondiale, la gare de Verviers-Ouest a été désaffectée en tant que gare de voyageurs en 1917. L'autorité occupante ordonna l'aménagement d'une voie ferrée supplémentaire plus courte entre les tunnels d'Ensival et le tunnel Chic-Chac, afin d'assurer le ravitaillement de leurs troupes sur le front autour de Verdun.

Après la mise hors service de la gare de Verviers-Ouest en 1917 en tant que gare voyageurs, elle devint en 1921 une dépendance de la nouvelle gare qui restait à construire : Verviers-Central. Jusqu'à 4 février 1985, Verviers-Ouest est restée en service en tant que gare de marchandises de détail.

Gare de Verviers-Est (1876-1930/1984)

Après la mise en service de la première courbe de raccordement en 1867, une nouvelle gare est construite à l'est de la ville, en face de l'usine textile *Peltzer et Fils*. Le 1^{er} juillet 1876, la nouvelle gare de Verviers-Est est ouverte au trafic de marchandises. Le 8 mars 1880, la gare est également ouverte au transport de voyageurs.

Le bâtiment de la gare comportait trois travées et une longue aile latérale basse.

Cette gare est restée la principale gare de voyageurs jusqu'à l'ouverture de Verviers-Central en 1930. Par la suite, elle est devenue une dépendance de Verviers-Central, où seuls les trains locaux faisaient encore arrêt. Elle fut définitivement fermée en mai 1992.

Gare provisoire (1920-1930)

En 1920, une gare provisoire a été construite le long de la nouvelle liaison ferroviaire aménagée pendant la Première Guerre mondiale. Officiellement, cette gare s'appelait déjà Verviers-Central, mais la population locale l'appelait Verviers-Matadi, car les bâtiments de la gare ressemblaient beaucoup aux bâtiments coloniaux du Congo. Le bâtiment allongé en briques était doté d'un auvent sur toute la façade arrière.



Carte postale de la gare provisoire de Verviers (réf. 10089)

Cette gare provisoire comportait deux salles d'attente, l'une pour la deuxième classe et l'autre pour la troisième classe, quatre guichets pour la délivrance des billets et une salle où étaient entreposées les marchandises à expédier ou à réceptionner.

Cette gare provisoire se trouvait sur le parking, à l'ouest de la gare actuelle.

Après l'ouverture de la nouvelle gare en 1930, ce bâtiment temporaire fut démoli.

Gare de Verviers-Central (1930-)



Carte postale de la gare de Verviers-Central (réf. Z12851)

Les trains partent de Verviers-Central vers Eupen, Liège, Bruxelles, Aix-la-Chapelle et Spa-Géronstère. Les voies passent sous le bâtiment de la gare par le tunnel **Chic-Chac** (388 mètres).

Construction de la gare

Avant même le début de la Première Guerre mondiale, les Chemins de fer de l'État avaient décidé de construire une nouvelle gare passante. Les premiers plans de cette gare datent de 1902. Dans cette optique, les terrains nécessaires avaient été acquis et d'importants travaux de terrassement avaient déjà commencé.

L'architecte Emile Burguet a commencé à travailler sur le projet final de la gare avec Charles Thirion en 1912. Ce projet dut cependant être mis de côté en raison du déclenchement de la Première Guerre mondiale.

À la suite du décès prématuré de Charles Thirion, Émile Burguet poursuivit seul l'élaboration des plans. Les plans de la gare définitive n'ont été approuvés qu'en 1925. Le 1^{er} février 1930, la nouvelle gare a été mise en service. L'importante ville textile de l'époque disposait enfin d'une gare digne de ce nom.



La façade arrière de la gare, Denis Moinil, juillet 2004 (réf. D2555-01)

Le monumental bâtiment voyageurs surplombe les voies perpendiculairement. Il s'inspire du style Renaissance et se caractérise par la simplicité des lignes et l'homogénéité des éléments architecturaux de la façade. La façade avant est construite en pierre et comporte de nombreuses décorations, tandis que la façade arrière, en brique rouge, est beaucoup plus sobre.



L'entrée monumentale, Denis Moinil, juin 2001 (réf. D1699_11)

Ce qui attire surtout l'attention sur la façade avant, c'est l'entrée avec sa grande baie en arc, encadrée par deux tourelles en forme de poivriers.



Détail du bas-relief avec locomotive à vapeur et aigle, Denis Moinil, juin 2001 (réf. D1724-02)

Devant cette baie se trouvent deux statues : le fileur et le tisserand. Les deux tourelles sont ornées de bas-reliefs représentant une locomotive et un aigle. La tourelle de gauche comporte également un relief des armoiries de la ville de Verviers et celle de droite, un relief des armoiries de la province de Liège. L'entrée est surmontée d'un fronton courbe orné de volutes, dans lequel est intégrée l'horloge de la gare.

La façade avant présente des baies en arc au rez-de-chaussée et des fenêtres rectangulaires à l'étage. Sous les fenêtres du premier étage, des bas-reliefs illustrent d'anciens métiers et moyens de transport.

Intérieur



La frise et les briques décoratives de la salle des guichets, Denis Moinil, juillet 1993 (réf. K01101G)

À l'entrée du bâtiment, on peut admirer une scène sculptée dans la pierre : un lièvre devant une barrière et une tortue qui monte dans un train. Il s'agit d'une création de Carlos Thirion, fils du défunt co-concepteur Charles Thirion.

L'architecture de la salle des pas perdus est également remarquable : les murs sont en briques, agrémentés de bandes en pierre naturelle blanche. Une frise en bas-reliefs court sous des arcs ornés de briques décoratives. L'espace est entièrement voûté. Les guichets sont réalisés en marbre noir et gris, en fer forgé et en verre. Une horloge centrale attire le regard avec ses ornements en fer forgé.



Le buffet de la gare a ensuite été décoré de trois tableaux réalisés par l'artiste Marie-Madeleine Pirkin. Ces œuvres représentent plusieurs lieux typiques de la région. D'autres œuvres sont signées par le ferronnier d'art bruxellois Henri De Troch.

Une grande partie de la gare, comme les guichets et l'entrée, est restée dans son état d'origine. Grâce à cela, la gare conserve en partie l'atmosphère d'un temps révolu.

Intérieur du buffet de la gare, Karl Tournay, 15 mars 1989 (réf. K00874E)



Les guichets (réf. Z02803e)

À l'arrière de la gare, des escaliers couverts permettent aux voyageurs de rejoindre les quais inférieurs. Ces quais, qui commencent à l'aplomb de la gare, continuent jusqu'au site de l'ancienne gare provisoire.

À l'origine, la zone des voies devant la gare était entièrement ouverte, mais en 1937, elle fut recouverte d'un auvent, avec une cheminée en son centre pour permettre à la fumée des locomotives à vapeur de s'échapper. C'est ainsi qu'est née l'esplanade devant la gare. La cheminée a disparu en 1963, lorsque les locomotives à vapeur ont cessé de s'arrêter dans le tunnel sous la gare.



Les voies mises au jour sous l'esplanade à l'avant de la gare, Julien De Wilde, juillet 2015 (réf. B0117-08)

La couverture des voies sera refaite à deux reprises en raison du rehaussement des tunnels : en 1966 pour permettre l'électrification de la ligne Bruxelles-Cologne, et en 2013-2014 pour permettre le passage des trains à double étage.

Point d'arrêt de Verviers-Palais (1933-)

Le 5 février 1933, à la demande des habitants de Verviers, un point d'arrêt sans bâtiment de service fut ouvert plus près du centre-ville. Ce point d'arrêt s'appelait Verviers-Palais. Il fut fermé le 4 mai 1942, mais rouvert le 26 mai 1968. Ce point d'arrêt est toujours en service.

Bibliographie succincte

- Articles :** La gare de Verviers-Central surveillée depuis Bruxelles, Vers l'Avenir, 12-07-2007, BIB_J41399
- Verviers Rehaussement d'un tunnel pour permettre le passage de trains à double étage, Connect FR, n° 93, 12-2013, p.12, BIB_K712251
- Verviers Tunnel wordt verhoogd voor doorrit dubbeldektreinen, Connect NL, nr 93, 12-2013, p. 12, BIB_K712250
- Livres :** 150 ans de rail entre la Belgique et l'Allemagne. SNCB, 1993, 24 p. BIB_A701083
- 150 Jahre Eisenbahnverbindung Deutschland-Belgien. NMBS, 1993, 24 p. BIB_A701084
- Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique - Verviers - Entre-Voies numéro hors-série 25e anniversaire. Verviers : Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique, 1979, 144 p. BIB_C700863
- Le rail passe par Liège (du remorqueur au TGV). Liège : Editions GTF, 1988, 164 p. BIB_C3684
- DE BOT H. Architecture des gares en Belgique. Tome I. 1835-1914. Turnhout : Brepols, 2002, 240 p. BIB_A24858
- DE BOT H. Architecture des gares en Belgique. Tome II. 1914-2003. Turnhout : Brepols, 2003, 207 p. BIB_A24920
- DE BOT H. Stationsarchitectuur in België. Deel 1. 1835-1914. Turnhout : Brepols, 2002, 240 p. BIB_A24859
- DE BOT H. Stationsarchitectuur in België. Deel II. 1914-2003. Turnhout : Brepols, 2003, 207 p. BIB_A24919
- HENRARD G. Verviers-Hergenrath. L'escapade vers l'est. 1843-1994. Dison : Sabel, 1995, 240 p., BIB_B11883
- HENRARD G. La gare de Verviers-Central. Au fil des rails et du temps. Dison : Sabel, 1991, 48 p. BIB_B11821
- WELTER H. , WAGEMANS S. Het grote Belgische stationsboek. Louvain : Davidsfonds, 2012, 271 p. BIB_B544616

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : Gare de Verviers-Central

Collection musée : Gare de Verviers-Central