

# Le tunnel de Huy

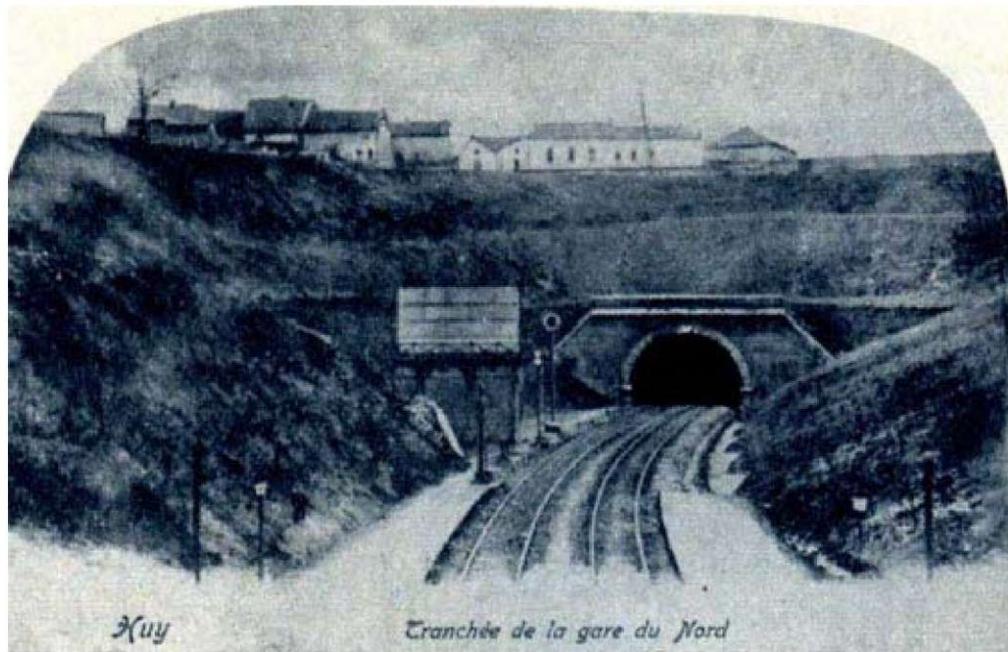
A. Dehaen, ingénieur en chef.

## Sommaire

- [1847. - Creusement des \(...\), p1](#)
- [1849. - Nouveaux incidents et, p1](#)
- [1884. - Établissement du \(...\), p1](#)
- [Période 1887-1904, p2](#)
- [1904. - Démolition du tunnel, p2](#)
- [Mise à simple voie du tunnel, p2](#)

◀ 2 ▶

Les voyageurs parcourant actuellement la ligne Namur-Liège ont sans doute remarqué que d'importants travaux sont en cours entre les gares de Statte et de Huy. Il s'agit, en vue de l'électrification de cette ligne, de creuser un nouveau tunnel à double voie d'environ 230 m de longueur, pour remplacer le tunnel actuel.



Avant 1904 ( photo, collection P. PASTIELS).

Celui-ci, à la suite de nombreuses vicissitudes que nous allons rappeler, est à simple voie, et sa section est insuffisante pour le gabarit des voies électrifiées. De plus, il n'était pas possible d'obtenir ce gabarit par abaissement de voie à cause de la présence d'une contre-voûte. Le goulot qu'aurait constitué ce tronçon à simple voie était inacceptable sur une ligne internationale électrifiée à trafic rapide et important.

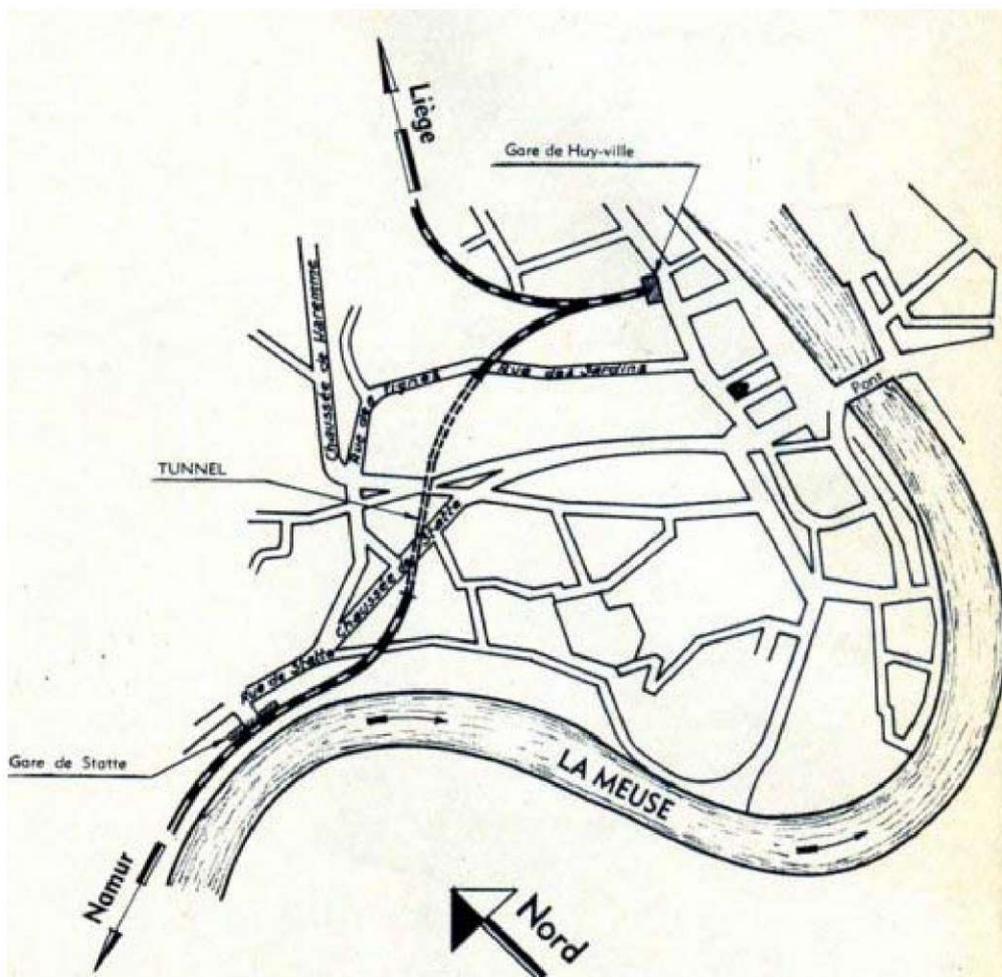
C'est pourquoi, dès que fut prise la décision d'électrifier la ligne Namur-Liège, la construction d'un nouveau tunnel à double voie a été mise à l'étude. L'implantation de celui-

ci devait, en outre, permettre d'améliorer le tracé de la ligne, qui présentait des courbes de faible rayon de part et d'autre du tunnel actuel.

Avant d'entreprendre la description des travaux en cours, il nous semble intéressant de raconter l'histoire mouvementée du tunnel actuel.

### 1847. - Creusement des galeries et construction de la voûte. Premiers incidents.

Pour assurer la liaison ferroviaire entre les gares de Namur et de Huy-ville, un tunnel de 338 m de longueur a dû être creusé dans le promontoire, rocheux s'élevant, sur la rive gauche de la Meuse, entre Statte et Huy (fig. 1).



Les travaux de construction de ce tunnel furent entamés en 1847. Une ouverture de 8 m environ avait été prévue pour la circulation à double voie. L'entreprise chargée de ces travaux avait adopté une méthode d'exécution consistant à construire d'abord les piédroits puis la voûte par anneau de 6 m de longueur.

Le creusement des galeries de piédroit avait atteint une longueur de 75 m environ quand les premières difficultés surgirent. Les boisages des galeries (cadres formés de deux montants reliés par des poussards) fléchirent sous la poussée du terrain. Malgré le renforcement de ces

cadres, ceux-ci ne purent résister au mouvement du terrain, et des éboulements plus ou moins importants se produisirent, entravant sérieusement le travail.

En dépit des difficultés, le creusement se poursuivit. Les travaux de construction de la voûte étaient à peine exécutés sur une longueur d'une quinzaine de mètres qu'un éboulement, entraînant un mouvement du terrain, affecta le massif jusqu'en surface, où des crevasses se formèrent.

Les travaux furent péniblement continués ; ils étaient sur le point de se terminer quand, en 1848, à la tête vers Liège, un glissement du terrain provoqua des dégâts considérables, sur une centaine de mètres de longueur, à un point tel que la reconstruction du tronçon endommagé s'imposait.

1849. - Nouveaux incidents et construction d'un radier entre piédroits.

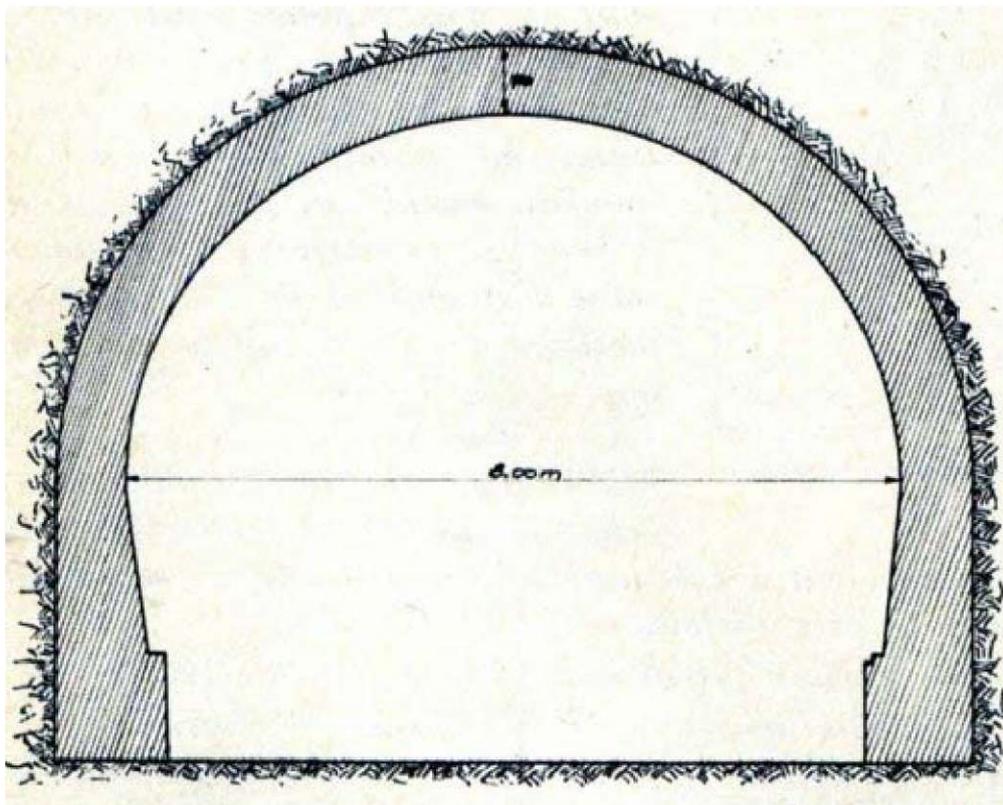


Fig. 2. Tunnel pour double rôle toisant l'objet de l'adjudication de 1846.

En mai 1849, la voûte étant achevée, il restait à déblayer le massif rocheux entre les piédroits pour établir le coffre des voies (fig. 2). Le travail venait d'être entrepris quand, sous la pression des terres, un mouvement des piédroits vers l'intérieur dit tunnel se produisit, entraînant un affaissement de la voûte.

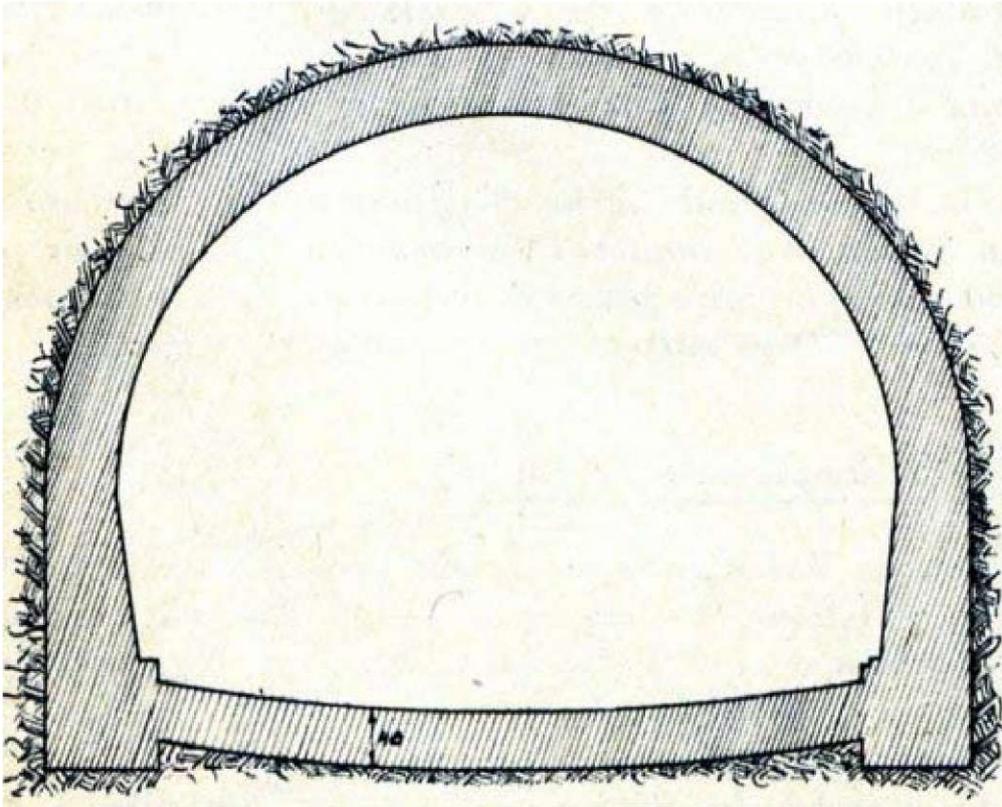


Fig. 3. Contre-voûte exécutée au cours de travaux après mouvement des piédroits (A.M. du 6 août 1849).

Les entrepreneurs se virent obligés, pour arrêter ce mouvement, de contrebuter les piédroits par une contre-voûte en briques (fig. 3). Ces travaux furent approuvés par arrêté ministériel du 6 août 1849.

Après exécution de ceux-ci, le tunnel put enfin être mis en service.

Par la suite, différents mouvements affectèrent encore le tunnel, modifiant peu à peu son profil longitudinal et transversal.

1884. - Établissement du raccordement direct Liège-Namur et nouveaux éboulements.

A cette époque, la gare de Huy était une gare à rebroussement ; le bureau des recettes se trouvait aux abords du carrefour de l'actuelle avenue Albert 1<sup>er</sup> et de la chaussée de Liège.

Devant les aléas et les pertes de temps que présentait l'exploitation de cette gare, la Compagnie du Nord décida de construire un raccordement direct entre les deux tronçons de la ligne Liège-Namur aboutissant à Huy. Une partie du tunnel (à la tête vers Liège) devait être démolie pour effectuer ce raccord au moyen d'une tranchée ouverte (fig. 4).

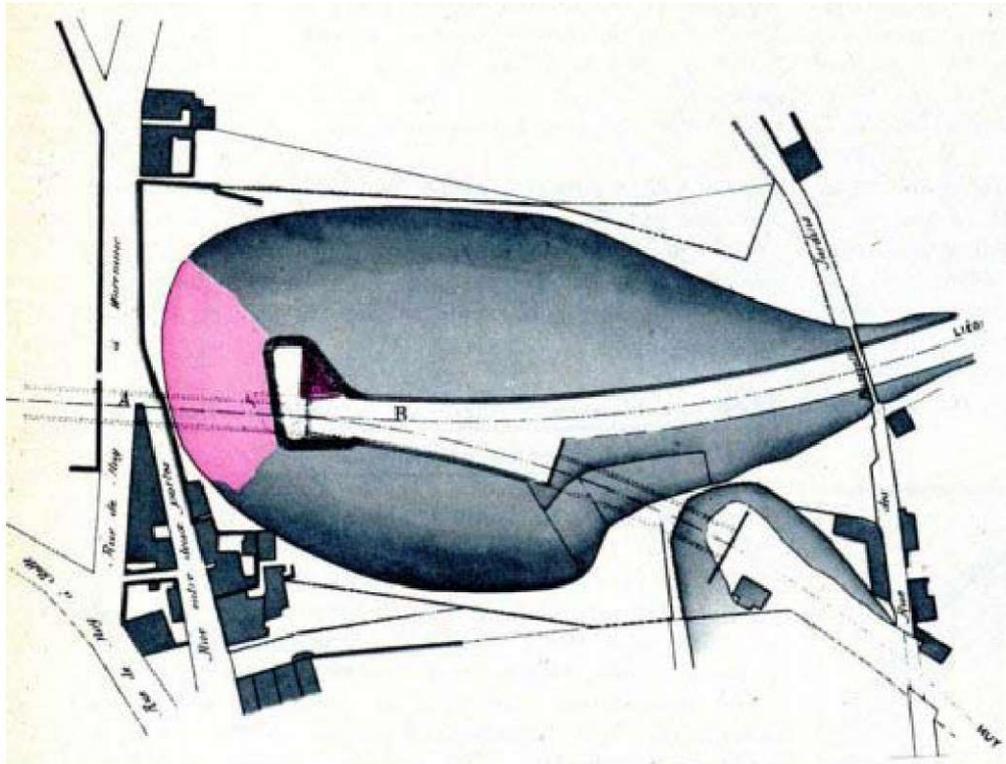


Fig. 4. Photocopie du plan d' « établissement d'une tête sur le raccordement direct », dressé à Paris le 15 mars 1887 et approuvé à Bruxelles par A.M. du 19-11-1887.

Les travaux furent entamés en 1884. En 1886, d'importants éboulements du terrain (jusqu'à 12.000 m<sup>3</sup>) se produisirent à plusieurs reprises dans le talus nord, par suite du foisonnement des masses schisteuses. En outre, ces mouvements du terrain provoquèrent, d'abord, des fissures graves dans les maçonneries de la partie conservée du tunnel et, finalement, l'effondrement d'un tronçon de celui-ci.

La circulation fut totalement interrompue le 9 décembre 1886. A la suite de cet accident, il fut décidé de réduire considérablement la pente du talus nord et de le drainer pour capter les nombreuses venues d'eau, causes principales du glissement du terrain, alliées à la nature particulière de ce massif schisteux et à l'inclinaison vers les voies des bancs rocheux.

Après réparation du tunnel et consolidation du talus, la ligne fut remise en service le 22 janvier 1887.

## Le tunnel de Huy

A. Dehaen, ingénieur en chef.

### Sommaire

- [1847. - Creusement des \(...\), p1](#)
- [1849. - Nouveaux incidents et, p1](#)
- [1884. - Établissement du \(...\), p1](#)

- [Période 1887-1904](#), p2
- [1904. - Démolition du tunnel](#), p2
- [Mise à simple voie du tunnel](#), p2



## ■ Période 1887-1904.

S'il fut possible de stabiliser les talus, qui se sont bien comportés jusqu'à ce jour, les maçonneries du tunnel ont, hélas ! continué à se dégrader. Des défauts de plus en plus importantes se constatèrent dans la voûte et dans les pénétrations du tunnel, sous l'action néfaste des eaux d'infiltration et de la poussée des terres. La section libre du tunnel, par suite des déformations qu'il présentait, était devenue insuffisante pour le passage simultané de deux trains ; l'entrevoie avait, en effet, été réduite progressivement jusqu'à 1,80 m.

### ■ 1904. - Démolition du tunnel existant et projet de reconstruction avec élargissement de la voûte.

En 1904, la Compagnie du Nord, étant donné l'état du tunnel, décida de reconstruire celui-ci.

Suivant la note du 22 août 1904 de M. Monnoyer, inspecteur chef de section à cette Compagnie, plusieurs hypothèses furent envisagées :

1. construction d'un nouveau tunnel pour une voie et mise à une voie du tunnel actuel ;
2. construction d'un souterrain neuf à deux voies et remblaiement du tunnel actuel ;
3. démolition du souterrain actuel et reconstruction avec élargissement de la voûte.

Après examen des différentes propositions reçues, la Compagnie s'arrêta à cette dernière solution, qui était la plus rapide d'exécution et la plus économique. Elle permettait, en outre, sans aucune acquisition de terrain, de commencer immédiatement les travaux et de donner au souterrain des dimensions adéquates à celles du nouveau matériel des trains rapides de l'époque.

Ces travaux furent confiés à MM. Fougerolle frères, de Paris, suivant marché du 19 février 1904. Ils s'engageaient à exécuter la reconstruction du souterrain pour le prix forfaitaire de 700.000 F.

Les travaux furent entrepris le 10 mars 1904.

La voûte ancienne était remise sur cintres en vue de sa démolition, lorsque survint un incident, dont les répercussions furent importantes.

Les entrepreneurs, qui, de prime abord, paraissaient certains de mener à bien leur entreprise, éprouvèrent des craintes, en raison des désordres qui s'étaient produits jusqu'à la surface lors de la construction du tunnel, et ne garantirent plus de mener leurs travaux à bonne fin sans compromettre la circulation des trains.

Ils demandèrent même l'évacuation des immeubles que supporte le tunnel. Il devenait imprudent pour la Compagnie, de faire passer des trains dans le tunnel alors que les maisons eussent été évacuées.

### Mise à simple voie du tunnel.

Comme il fallait éviter à tout prix une interruption de circulation, la Compagnie se vit dans l'obligation d'abandonner le projet primitif et, faute de mieux, se contenta de renforcer la maçonnerie par un revêtement intérieur du tunnel.

Le marché, du 19 février 1904 fut donc résilié et remplacé par celui du 10 mai 1904 et, moyennant le prix à forfait de 360.000 F comprenant toutes dépenses, indemnités et frais quelconques, les entrepreneurs s'engagèrent à renforcer le tunnel actuel par un revêtement intérieur en moellons de calcaire de la vallée de la Meuse. C'est, en un mot, la réalisation de la première hypothèse, car ce renforcement ne permet plus que la pose d'une seule voie et nécessitera la construction d'un second tunnel pour l'autre voie.

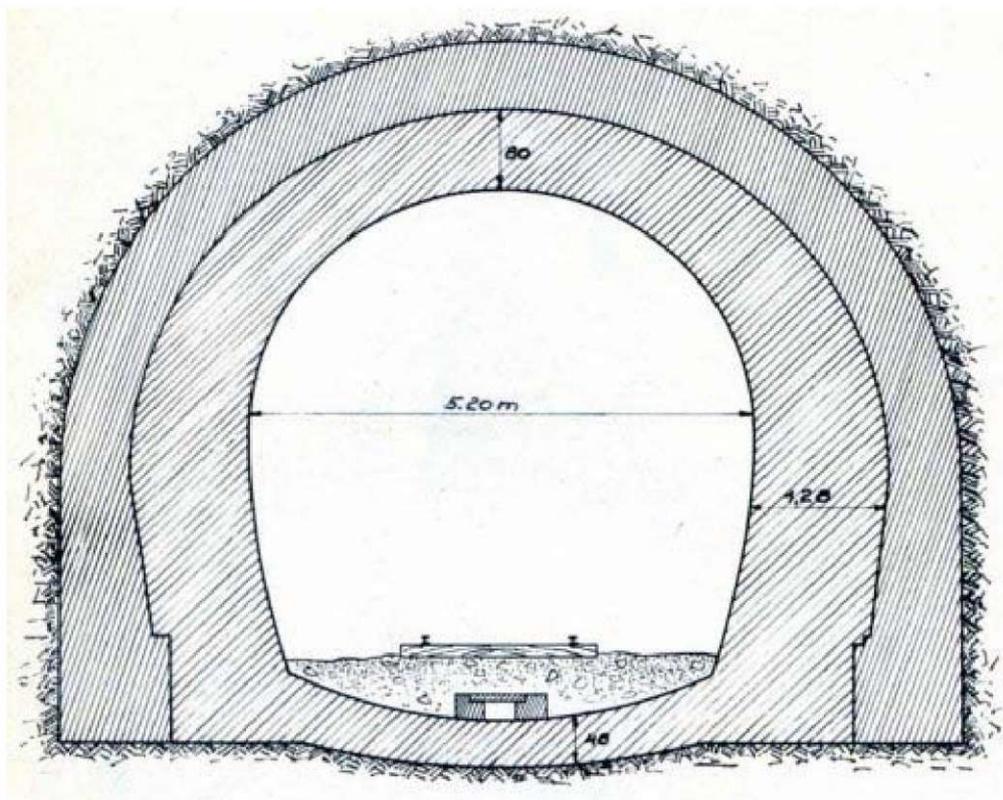
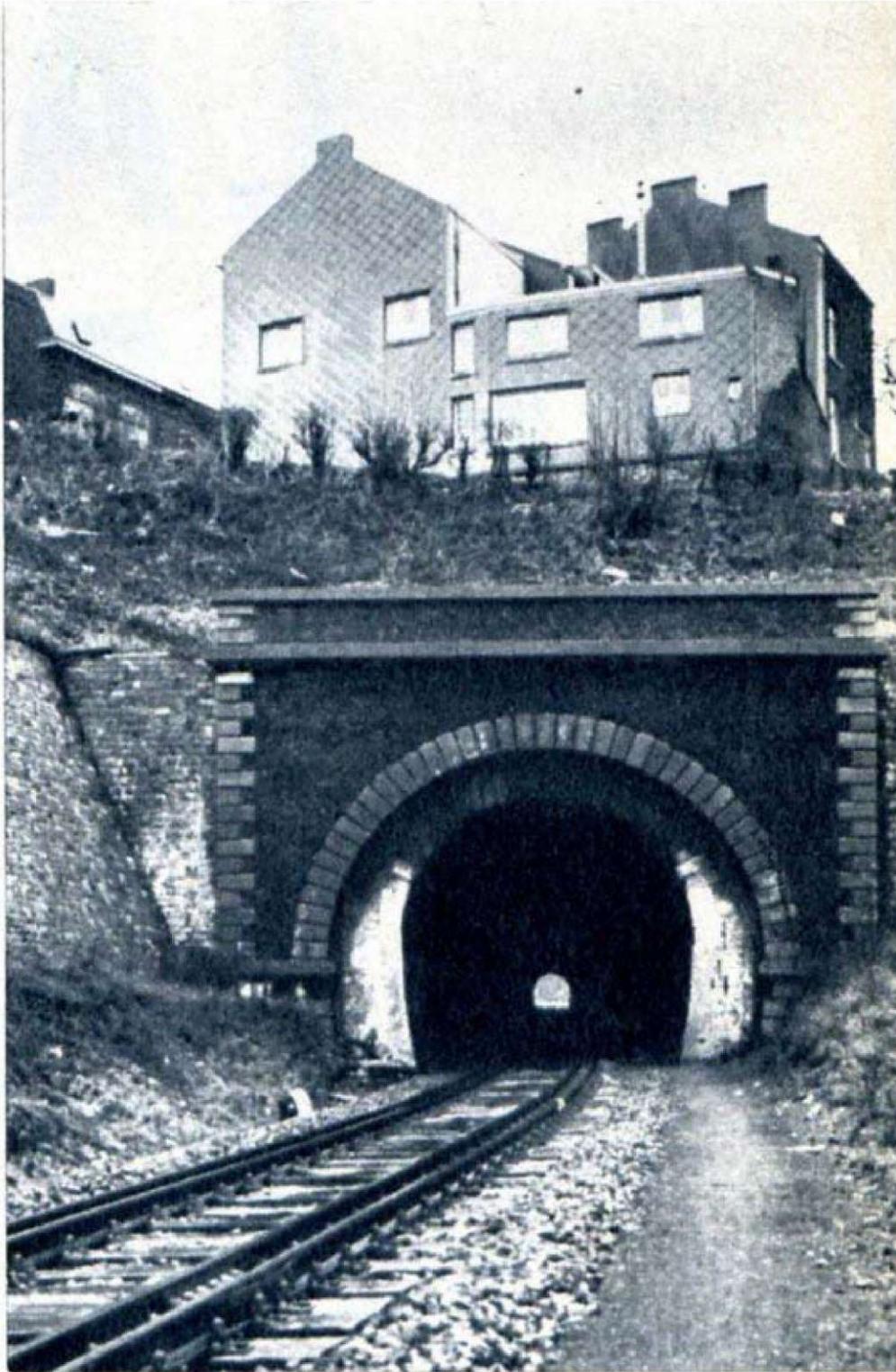


Fig. 5. Renforcement intérieur du tunnel (1904).

L'épaisseur de la voûte a été portée à 1,55 m et celle des piédroits à 2 m. Une nouvelle contre-voûte de 0,48 m d'épaisseur fut aussi construite (fig. 5).



Avant les travaux actuels.

Et voilà pourquoi, depuis 1904, on roule à simple voie dans le tunnel de Huy, car, bien que M. Monnoyer signalât que le projet de construction du deuxième tunnel fût déjà élaboré et soumis à l'approbation ministérielle, ces travaux ne furent jamais entrepris par la Compagnie du Nord (fig. 6).

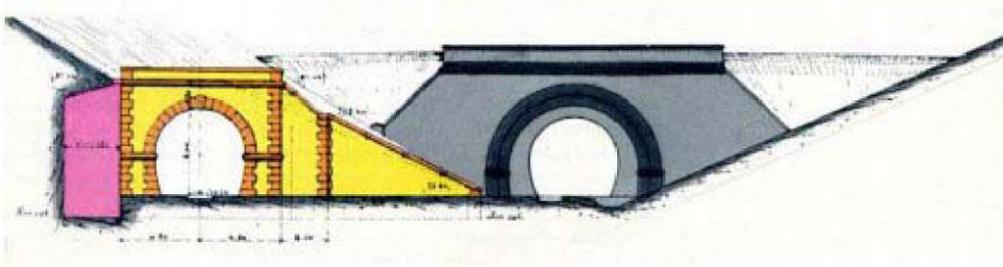


Fig. 6. Photocopie extraite du plan de « construction d'un second tunnel entre Statte et Huy pour la voie directe », dressé à Paris le 9-3-1905 ; élévation de la tête vers Liège.

---

Source : Le Rail, n° 138, février 1968