

LIÈGE - VENNES



COLLECTION P. PASTIÈS

LE RAIL 10 JANVIER 2004

QUAND LA SNCB PEINT SES PONTS EN BLEU

• Roland Marganne

▲ Le pont du chemin de fer du Nord-Belge et l'escalier provisoire à la Garde-Dieu

Le pont ferroviaire des Vennes fait partie du paysage quotidien des Liégeois : jusqu'il y a peu, de teinte indéfinissable, sali par la pollution et autres outrages urbains, il est aujourd'hui tout de bleu vêtu! Le pont enjambe l'Ourthe, quelque peu en amont de son confluent avec la Meuse, les quais du Condroz et des Ardennes.

UN PONT PROVISOIREMENT... EMBALLÉ

Au grand étonnement des riverains, ce pont a été... complètement emballé pendant une bonne partie de l'année 2003. Oh... il ne s'agissait pas de satisfaire les goûts artistiques d'un grand artiste international spécialisé dans l'emballage de monuments historiques, Christo pour ne pas le nommer. Il s'est agi, plus prosaïquement, de permettre la rénovation complète du pont indépendamment des conditions météorologiques tout en respectant certaines normes environnementales.

Certes, les tabliers métalliques de l'ouvrage d'art avaient été renouvelés en 1978 : mais d'autres travaux de préservation et de consolidation étaient nécessaires. Ils ont en fait débuté en février 2003, pour une durée de neuf mois. Les surfaces métalliques de ce pont, d'une longueur totale de 113 mètres, ont été sablées et repeintes... en bleu vif.

C'est là une des nouvelles orientations prises par la SNCB pour ses ouvrages d'art : les enjoliver autant que faire se peut

en les repeignant dans une des teintes - bleu, rouge ou gris clair - qui font aujourd'hui partie de l'image de l'entreprise. C'est le cas pour plusieurs ponts métalliques jetés sur l'Ourthe entre Liège et Jemelle qui ont été repeints en bleu il y a quelques mois. Les structures métalliques de la *Hammerbrücke*, le nouveau viaduc franchissant la vallée de la Gueule entre Welkenraedt et la frontière allemande, sont, elles, habillées de rouge. Quant aux nouveaux tabliers du viaduc de Moresnet, entre Montzen et la frontière allemande, ils sont « gris-bleu ». Des goûts et des couleurs...

Bref, pour le pont des Vennes... c'est bleu vif et la SNCB a profité de l'occasion pour réparer piles et culées, tandis que la structure côté quai du Condroz a été renforcée par des plats métalliques. Quant à la passerelle pour piétons qui court tout le long de l'ouvrage, elle a été complètement renouvelée et repose sur un platelage métallique. Enfin, signe des temps, des grillages anti-graffiti ont été placés le long des passerelles, accolées à l'ouvrage.

Ce travail de rénovation ne fut pas une sinécure, car le pont livre passage aux voies de la ligne électrifiée 40 qui relie la bifurcation du val Benoît, au sud de la gare de Liège-Guillemins, à Bressoux, Visé et à la frontière néerlandaise en direction de Maastricht. Cette artère est intensément utilisée: journallement, pas moins de 270 trains franchissent le pont des Vennes dans les deux sens. Elle est fréquentée à la fois par les automotrices SNCB du service international cadencé

Liège - Maastricht, mais aussi par de nombreux trains de marchandises : en fait, tout le trafic de fret de la gare de triage de Kinkempois à destination des Pays-Bas, via Maastricht, et de l'Allemagne, via Visé et la ligne de Montzen, passe par les Vennes. Il faut y ajouter des circulations plus typiques : le transport de fonte en fusion du haut fourneau de Seraing à l'aciérie de Chertal pour le compte du géant sidérurgique *Arcelor* : mais ces trains de wagons-poche, si caractéristiques de l'industrie sidérurgique liégeoise, ne circuleront plus que quelques années, car la technologie de la phase à chaud est en sursis à Liège. Les hauts fourneaux subsistants, le plus vieil outil provenant de la révolution industrielle, devraient être éteints avant la fin de la décennie. Autre trafic caractéristique de l'endroit, disparu toutefois depuis la fin du mois de septembre dernier : les trains auto-couchettes formés en gare de Bressoux à destination du soleil du midi.

LES PONTS AUSSI ONT UNE HISTOIRE...

Tout cela nous amène à retracer l'histoire du pont, qui se confond en partie avec celle du quartier des Vennes et de Fétinne à Liège. Au XIX^e siècle, le premier se réduisait à une seule rue parallèle à un bras de l'Ourthe, le long duquel étaient établis des moulins et des petits ateliers, et le second à un simple chemin tracé au milieu de houblonnières.

Le chemin de fer traversa très tôt ces deux quartiers. Dès 1851, la *Compagnie du chemin de fer de Namur à Liège* y posa ses voies afin d'aboutir au beau milieu du quartier du Longdoz, où était établie la station de Liège-Longdoz, une des deux grandes gares pour voyageurs de Liège : c'était le fief de la célèbre *Compagnie du Nord Belge*, fondée en 1862, qui s'était donné pour vocation de desservir les entreprises sidérurgiques du bassin de la Meuse et de la Sambre pendant presque quatre-vingts ans. Elle fut l'une des dernières com-

L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1905

Pourtant, les célèbres « trains-tramways » à vapeur mis en ligne par le Nord-Belge entre Liège-Longdoz et Flémalle-Haute ne marquèrent pas l'arrêt dans le quartier des Vennes... avant avril 1905. À l'époque et à l'occasion de l'ouverture de l'exposition universelle de Liège, une simple halte fut installée entre le pont de Namur et le passage supérieur de l'avenue du Luxembourg, à un jet de pierre du pont des Vennes. C'était l'époque où Liège était à la pointe du progrès - un bassin charbonnier en exploitation et une industrie métallurgique performante fondée par la famille Cockerill. C'était aussi l'époque où le quartier des Vennes accueillait d'autres industries de pointe : les usines *Englebert*, une manufacture liégeoise de caoutchouc, fondée en 1877, et qui, après avoir fabriqué des vêtements imperméables et articles de chirurgie, s'était lancée avec le succès que l'on sait dans la fabrication de tuyaux... puis des célèbres pneus. C'était aussi l'époque de l'essor des métaux non ferreux, marché stimulé par les acquisitions coloniales de la Belgique en Afrique, qui fit les belles heures des usines *Cuivre et Zinc*, installées dans le quartier des Vennes. C'était aussi le temps des non moins célèbres pieux Franki ou de l'usine des *Conduites d'Eau*. C'était enfin le temps des premières applications de l'électricité où Liège montra l'exemple: n'est-ce pas un industriel liégeois, Jaspas, qui illumina pour la première fois une rue de Liège à l'aide de lampes électriques à arc en lieu et place des lampes à gaz ? C'était la rue du *Pot d'Or*, au beau milieu du *Carré*, ce célèbre quartier liégeois, synonyme de fêtes nocturnes.

Bref, Liège voulait montrer sa toute-puissance industrielle au monde, et s'offrit une exposition universelle dont elle établit une bonne moitié des pavillons dans le quartier des Vennes où de vastes terrains étaient encore disponibles.

L'exposition de 1905 fut l'occasion, pour la ville de Liège,

La réfection du pont ne fut pas une sinécure car il livre passage à pas moins de 270 trains par jour, dans les deux sens.

pagnies de chemin de fer privées à être reprises par la SNCB, en fait lors de l'invasion nazie du 10 mai 1940.

La pose des voies fut problématique, notamment dans le quartier des Vennes : son toponyme, d'origine germanique - il signifie « Fagnes » et on le retrouve notamment dans le toponyme allemand « Vennbahn » (ligne des Fagnes Raeren - Montjoie - Wévercé - Saint-Vith) - donne une idée de la difficulté de stabiliser l'assiette de la voie sur un terrain plutôt spongieux, traversé à l'époque par plusieurs bras de l'Ourthe, une rivière proche de son confluent.

d'entreprendre et de conduire à bonne fin d'importants travaux d'aménagement : la construction des ponts de Fragnée, de Fétinne et Mativa, la rectification et la canalisation du cours inférieur de l'Ourthe, mais aussi la construction du bâtiment néo-gothique, aujourd'hui disparu, de la gare du Palais, ou la création de nouveaux boulevards...

C'est de cette époque - 1902 exactement - que date la construction du pont ferroviaire des Vennes actuel : à l'époque, il avait été baptisé « pont de Namur » puisqu'y passaient les trains du Nord-Belge de la ligne Liège-Longdoz - Namur. ●●●



COLLECTION P. PASTELS

▲ La gare de Liège-Exposition

DE « LIÈGE-EXPOSITION » À « LIÈGE-VENNES »

Mais revenons à la création de la halte de Liège-Vennes en avril 1905, dont l'existence ne devait être que provisoire, le temps de recevoir les visiteurs de l'exposition universelle. Baptisée à l'époque *Liège-Exposition*, elle reçut nombre d'hôtes de marque parmi lesquels le futur roi Albert I^{er}, dont l'intérêt pour le progrès technique et scientifique est resté célèbre. Il paraît même que le *Nord-Belge* reçut, à *Liège-Exposition*, des trains spéciaux originaires de Paris-Nord, une manière de donner une audience internationale à la manifestation liégeoise.

Pour recevoir dignement les voyageurs et leur délivrer leurs tickets, un petit bâtiment de gare plutôt coquet, de style « assorti », avait même été construit côté place des Nations-Unies... C'était la Belle Époque... Monsieur Tout-le-Monde pouvait emprunter les nombreuses lignes de tramway... électriques dont le parcours avait été adapté. Par ailleurs, un raccordement ferré provisoire avait été construit afin d'amener sur le site de l'exposition les matériaux nécessaires à sa construction... et même du matériel récent de chemin de fer, ainsi livré aux regards des visiteurs.

occasion, le pont ferroviaire des Vennes fut flanqué d'une passerelle pour piétons, toujours fonctionnelle aujourd'hui, et qui avait été créée pour permettre aux usagers du point d'arrêt supprimé de rejoindre la nouvelle halte. Il faut reconnaître que le point d'arrêt des Vennes était beaucoup mieux situé que la Garde-Dieu : les terrains occupés par l'exposition de 1905, une fois libérés, avaient tous été lotis ou occupés par des entreprises à grande densité de main-d'œuvre. Aussi, le *Nord-Belge* y fit marquer l'arrêt par tous ses trains-trams accélérés qui desservaient la rive droite de la Meuse jusqu'à Flémalle-Haute. Par ailleurs, la construction, sous l'occupation prussienne pendant la Première Guerre mondiale, d'un raccordement direct entre Liège-Vennes et Liège-Cornillon, évitant tout tête à queue des trains Belgique - Pays-Bas en gare du Longdoz et permettant la mise en ligne de trains directs entre Liège-Guillemins et Visé, stimula le trafic ferroviaire sur la ligne.

L'exposition de 1905 fut l'occasion pour la ville de Liège d'entreprendre et de conduire à bonne fin d'importants travaux d'aménagement.

Le tout fut démonté à la fin de la manifestation ; quant au bâtiment de gare, il disparut... Les trains de voyageurs passèrent à nouveau sans arrêt aux Vennes jusqu'en 1928, lorsqu'une halte dénommée cette fois *Liège-Vennes* fut établie au pied du pont du même nom : elle remplaçait en fait l'ancien point d'arrêt *Nord Belge* de *Garde-Dieu*, situé à quelques centaines de mètres de là, sur la rive gauche de l'Ourthe, et qui ne desservait qu'un quartier fort peu peuplé. À cette

LA PÉRIODE CONTEMPORAINE : QUAND LA PHYSIONOMIE D'UN QUARTIER CHANGE

La SNCB reprit la desserte *Nord-Belge* après la Seconde Guerre mondiale. Outre le trafic omnibus venant de Flémalle-Haute pour Liège-Longdoz, notre halte des Vennes vit aussi passer les trains omnibus de la ligne de Visé, et notamment les inoubliables autorails « Brossel » type 553 qui la desservaient.



COLLECTION P. PASTELIS

▲ Visite du Roi Léopold II aux travaux de l'Exposition universelle et internationale de Liège, 1905

Mais la physionomie du quartier des Venues changea progressivement : la disparition des usines *Englebert*, des *Conduites d'Eau* et la désindustrialisation du quartier le privèrent d'une bonne partie de sa clientèle ouvrière, tandis que l'extension du parc automobile dans un faubourg désormais parsemé de maisons bourgeoises provoquait la raréfaction des voyageurs...

Le coup de grâce de la halte de Liège-Vennes provint de la suppression du trafic des trains omnibus sur la ligne de Visé, le 2 juin 1957, et de la fermeture définitive de la gare de Liège-Longdoz le 2 octobre 1960. Seuls, deux trains de main-d'œuvre en provenance de Flémalle-Haute via Seraing, qui faisaient jusque là terminus au Longdoz, furent maintenus et prolongés jusqu'à Bressoux. Ce fut la dernière desserte des points d'arrêt de Liège-Vennes et de Liège-Cornillon, avec une touche d'originalité : ces trains furent les derniers du réseau belge, sans doute, à être équipés de voitures à caisse en bois, les célèbres GCI.

Quelques années plus tard, la halte de Liège-Vennes disparaissait sans bruit de l'indicateur officiel de la SNCB. Quant à la ligne 40, elle bénéficia d'une modernisation radicale : mise sous tension jusqu'à Bressoux en 1977, la ligne est électrifiée jusqu'à Visé depuis 1982. Trois ans plus tard, en 1985, la jonction électrique entre Visé et Maastricht est devenue une réalité, moyennant circulation du matériel belge à puissance réduite sous caténaires néerlandaises alimentées en 1 500 volts...

Quant aux habitants du quartier des Venues, ils voient désormais passer les trains sur un pont bleu vif depuis octobre dernier. ■



R. MARGANNE



R. MARGANNE



R. MARGANNE

- ▲ À gauche, tablier emballé; à droite, tablier non rénové du pont des Venues, mai 2003
- ▲ Train de fonte en fusion franchissant l'Ourthe sur le pont des Venues
- ▲ Pont des Venues emballé, mai 2003