



LE CHEMIN DE FER DE CEINTURE

ET LA GARE DE LIÈGE-PALAIS,
GARE CENTRALE DE LA CITÉ ARDENTE

WWW.VISITEZLIEGE.BE



En 1864, un bâtiment de prestige remplaçait la première gare de Liège-Guillemins inaugurée en 1842.

Carte postale. Collection Bibliothèque Ulysse-Capitaine - Ville de Liège

PALABRES LIÉGEOISES SUR L'IMPLANTATION D'UNE GARE CENTRALE

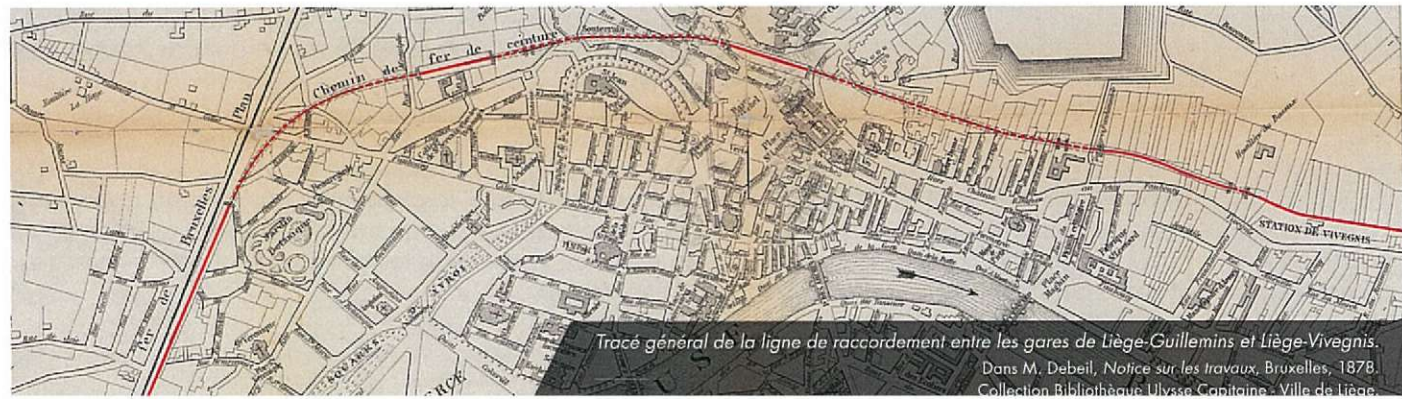
Lorsque les premières lignes de chemin de fer furent établies à Liège au milieu du XIX^e siècle, elles avaient l'inconvénient de ne pas desservir le centre de la ville.

En 1842, l'État belge avait fixé la gare de son axe ferroviaire Anvers – Louvain – Cologne au clos des Guillemins, à quelque 2 km du cœur de la ville, dans une zone encore non urbanisée, au pied de l'imposant plan incliné d'Ans. L'autre gare, Liège-Longdoz, fruit de l'initiative privée, fut installée en 1851 tout aussi loin du centre, sur la rive droite de la Meuse, dans le quartier du Longdoz, par la Compagnie du chemin de fer de Namur à Liège, qui deviendra plus tard le Nord-Belge.

Face à une telle situation, les Liégeois n'eurent de cesse d'obtenir de l'État belge la création d'une gare au centre de la ville ; les palabres durèrent quelque vingt-cinq ans.

La solution la plus cohérente, proposée par Hubert-Guillaume Blondin, directeur des travaux de la ville – une station en impasse à l'emplacement actuel du parc d'Avroy – ne fut finalement pas retenue au profit de l'établissement d'un chemin de fer de ceinture. Long de 3,804 km, il relierait la gare de Liège-Guillemins à la station existante de Vivegnis, au nord-est de la ville, dans le quartier du même nom.

Cette dernière avait été ouverte au trafic en 1865 par la compagnie privée *Liégeois-Limbourgeois* afin d'évacuer la production du charbonnage local, le Baneux, et des fonderies, armureries et ateliers de mécaniques des environs – notamment de Herstal – vers les principales villes limbourgeoises (Tongres, Bilzen, Hasselt), le nord du pays et les Pays-Bas.



Tracé général de la ligne de raccordement entre les gares de Liège-Guillemins et Liège-Vivegnis.

Dans M. Debeil, Notice sur les travaux, Bruxelles, 1878.

Collection Bibliothèque Ulysse Capitaine - Ville de Liège.

LA CRÉATION DE LA GARE DE LIÈGE-PALAIS

Ce chemin de fer de ceinture, financé par l'État, fut finalement mis en service le 1^{er} septembre 1877.

Cette liaison est partiellement souterraine avec trois tunnels principaux sous les quartiers de Saint-Gilles (645 m), Saint-Martin (735 m) et Pierreuse (847 m), et un viaduc-tunnel, aujourd'hui disparu, sous le charbonnage du Baneux. Après bien des palabres au conseil communal de Liège, une gare fut établie au plus près de la place Saint-Lambert, à proximité du palais des Princes-Evêques, duquel elle tirera son nom *Liège-Palais*.

Le percement des trois tunnels ne fut pas une mince affaire, compte tenu des moyens techniques de l'époque (pelles, brouettes, barres à mine) : les ouvriers se trouvèrent au milieu d'une nappe phréatique dans le tunnel sous Saint-Gilles ; le tunnel sous Saint-Martin dut être creusé à certains endroits à 3 m seulement sous les fondations des maisons existantes, au prix de l'ébranlement de certaines de celles-ci.

Pour percer le tunnel sous Pierreuse, il fallut passer au travers d'une ancienne carrière de grès, d'une galerie de mine de charbon et détourner la galerie Richon-fontaine, qui alimentait en eau potable la fontaine Saint-Jean-Baptiste et une partie des habitations de la rue Hors-Château. Quant



La station du Palais, côté intérieur en direction de la station des Guillemins. La carte postale, datée manuscritement 1904, montre à gauche le bâtiment de gare avec inscriptions bilingues et le hangar à marchandises.

Collection SNCB - Train World Heritage

à la gare de Liège-Palais, elle fut installée en tranchée, à hauteur du vieux quartier Saint-Servais, moyennant l'expropriation de deux rues et de 96 maisons modestes, souvent insalubres.

Notre gare de Liège-Palais fut inaugurée, comme le chemin de fer de ceinture de Liège, le 1^{er} septembre 1877. Quelques jours plus tard, un autre point d'arrêt fut ouvert à Liège-Jonfosse, dans le quartier du même nom, en fait dans la tranchée située entre les tunnels sous Saint-Gilles et sous Saint-Martin.

Cette dernière fut dotée, à la fin du XIX^e siècle, d'un bâtiment de gare de style liégeois fonctionnel, qui devait faire partie d'une vaste opération de rénovation urbaine du quartier, finalement jamais réalisée. Si le bâtiment de Liège-Jonfosse est aujourd'hui privatisé, les trains de voyageurs y font toujours arrêt, avec toutefois une longue éclipse, entre 1945 et 1976.

La gare de Liège-Palais, elle, fut dotée au fil du temps de trois bâtiments successifs.

À l'origine, la station reçut un bâtiment provisoire, pour le moins inélégant, de bois, briques et bitume, flanqué d'un hangar à marchandises, dont l'utilité était évidente : recevoir tous les produits dont les commerçants et entreprises locales avaient besoin et expédier leur production, à une époque où les moyens de transport individuels se résument à des charrettes tirées par des bêtes de somme. Dès 1877, Liège-Palais fut desservi par un train de marchandises journalier garé sur une des deux voies de débord, qui livrait en outre le charbon, l'unique combustible disponible à l'époque.

Pour les voyageurs, à peine une bonne dizaine de trains de voyageurs étaient prévus, au grand dam du conseil communal de Liège, qui obtint au fil du temps et à grande peine, une intensification du service... ainsi que l'éclairage des compartiments des voyageurs jour et nuit, tunnels obligent...



La gare du Palais vers 1900, vue depuis le haut de Bruxelles.

Extrait de Claude Warzée <http://histoiresdeliege.skynerblogs.be>



La station du Palais, côté intérieur en direction de la station de Vivegnis. On voit à droite un wagon de marchandises destiné au trafic des colis à déposer ou à reprendre au hangar des marchandises. Pour l'éclairage des quais, ce sont encore des lampes à pétrole...

Liège, Square Notger



Carte postale en couleurs portant le cachet 1910. À l'avant-plan, le parc Notger en face de l'entrée principale de la gare. À droite, la nouvelle aile du palais des Princes-Évêques.

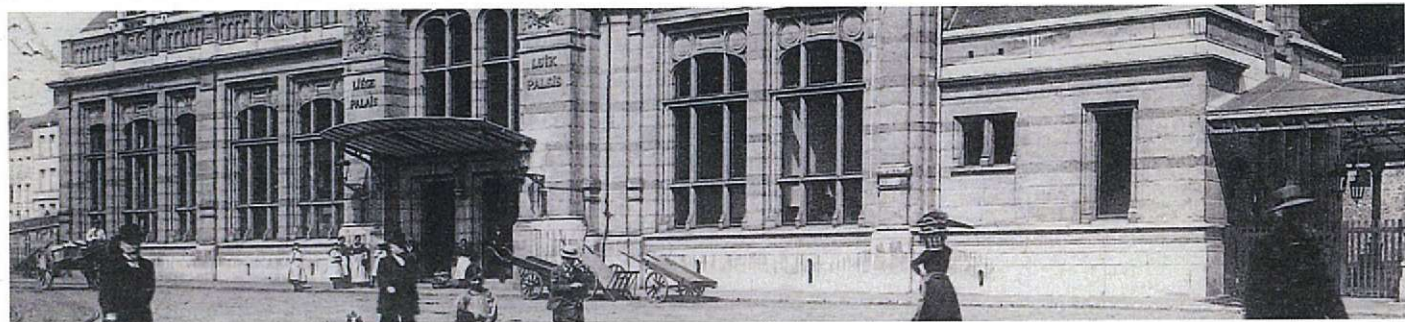
Carte postale. Collection Jean Evrard.

UN NOUVEAU BÂTIMENT DE GARE MONUMENTAL EN 1904

Il fallut attendre le début du xx^e siècle et les préparatifs de la grande exposition universelle organisée en 1905 en Cité ardente : comme on y attendait un grand nombre de visiteurs étrangers, la ville obtint le remplacement de la gare provisoire et la construction d'un bâtiment de style néogothique, assorti à son prestigieux voisin. Il fut dessiné par l'architecte Edmond Jamar, auteur de l'hôtel de la poste construit à la même époque place Cockerill. Cet édifice était doté de toutes les commodités de l'époque : salle des guichets pour l'achat de billets et le dépôt des colis, kiosque à journaux, salle d'attente avec buffet de gare attenant, nouveau hangar à marchandises... et maison d'habitation séparée pour le chef de gare et sa famille, érigée rue de Bruxelles, entre le pont

d'Arcole et le Cadran.

Les Liégeois s'habituaient petit à petit à prendre le train *au Palais* : non seulement les navetteurs et les élèves des nombreux établissements d'enseignement du centre de la ville, mais aussi les voyageurs des lignes de la Vesdre, de l'Ourthe, de l'Ambève ou de la Meuse, d'autant plus que les chemins de fer de l'État Belge – puis la SNCB à partir de 1926 – prirent l'habitude de prolonger les trains de desserte de ces relations de Liège-Guillemins à Liège-Vivegnis, où un poste d'entretien et de petites réparations des voitures à voyageurs avait été installé. Pour les trains de Bruxelles et les internationaux par contre, il fallait changer à Liège-Guillemins, où les correspondances n'étaient pas toujours aisées...



Détail de la façade principale, côté ville, de la « Nouvelle Gare du Palais » inaugurée en 1904.

Carte postale. Collection Bibliothèque Ulysse-Capitaine - Ville de Liège.

LES PROJETS URBANISTIQUES DES ANNÉES SEPTANTE : UNE GARE SOUTERRAINE



Travaux d'électrification dans le tunnel sous le Cadran en direction de Liège-Guillemins

Collection SNCB – Train World Heritage.

Cette gare typique, située devant le square Notger, fut fonctionnelle jusqu'en 1975, année de sa démolition dans le cadre des travaux pharaoniques d'aménagement de la place Saint-Lambert. Ses concepteurs y avaient imaginé l'intégration du chemin de fer et des autres modes de transport en commun, notamment une ligne de métro qui ne sera finalement jamais construite. Pour le rail, quatre voies à quai électrifiées furent aménagées en gare, en partie sous le carrefour du Cadran. Quant aux installations de la gare elle-même, elles furent enterrées... sous les voies, avec une salle des guichets, salle d'attente, buffet, galerie commerciale et des liaisons souterraines avec la rue Haute-Sauvènière et la place Saint-Lambert. Le tout fut inauguré en 1978.

Las... les grands projets de la place Saint-Lambert furent finalement réduits à la portion congrue. Dans un environnement devenu insalubre et insécurisé, les installations de la gare accessibles au public furent finalement assainies et réduites au minimum actuel : une salle d'attente souterraine avec guichets, accessible depuis la rue de Bruxelles, avec accès aux deux quais.

La SNCB a aujourd'hui le projet de désaffecter ces installations souterraines d'un accès malaisé pour les voyageurs et de construire un nouveau bâtiment de gare en surface pour Liège-Palais, à cheval sur le complexe de voies. Vu la situation budgétaire actuelle, ce projet est actuellement au point mort.



Travaux d'assainissement et d'électrification dans le tunnel de Pierreuse au début des années 1970.

Photo, Collection SNCB - Train World Heritage.

L'OFFRE FERROVIAIRE ACTUELLE À LIÈGE-PALAIS

Pour le service ferroviaire, il n'y a plus de trafic de marchandises à Liège-Palais depuis belle lurette. La ligne Liège-Guillemins – Liège-Palais – Herstal, électrifiée de bout en bout depuis 1976 (et au-delà vers Liers, Tongres et Hasselt) est parcourue par un service de trains de voyageurs électriques régionaux et locaux assez étoffé (200 trains par jour de semaine !)

Liège-Palais dispose de relations directes et cadencées vers Visé-Maastricht, Verviers, Rochefort-Marloie, Gouvy-Luxembourg, Namur et Mons, et dans l'autre sens vers Tongres et Hasselt. Ce service souffre cependant de deux inconvénients majeurs. Topographie oblige, les trains vers Bruxelles, de tout temps les plus fréquentés, ne passeront jamais par Liège-Palais : une correspondance sera toujours nécessaire à Liège-Guillemins, comme pour les TGV Thalys vers Paris ou Cologne, ou les ICE vers Francfort-sur-le-Main. De plus, les trains ne se succèdent pas à Liège-Palais selon un horaire cadencé... comme sur une ligne de métro.

La demande future de mobilité engendrera à coup sûr une meilleure utilisation de cet outil de communication.

*Roland MARGANNE collaborateur scientifique à TRAIN WORLD SNCB
HERITAGE RAILWAY HISTORY.*



La gare actuelle de Liège-Palais.

L'ORIGINE DES TERMES FERROVIAIRES

L'ANGLAIS ET LE LANGAGE DE LA NAVIGATION

Le chemin de fer est une invention anglaise, un produit de la Révolution industrielle. Certains termes ferroviaires encore utilisés aujourd'hui proviennent tout naturellement de la langue anglaise. À titre d'exemples :

- **Chemin de fer** : l'appellation « chemin de fer » est une traduction littérale de l'anglais « railway », rail signifiant à l'origine en anglais « barre de fer » et way signifiant « chemin ».
- **Wagon** : le mot « wagon » désignait à l'origine un chariot.
- **Tunnel** : si le mot « tunnel » provient de l'anglais, c'est en fait à l'origine un emprunt à l'ancien français « tonnelle ». Faut-il rappeler qu'une partie non négligeable du lexique anglais provient de l'ancien français, pour des raisons historiques.

D'autres termes ferroviaires viennent, eux, du langage de la navigation utilisé en français avant l'apparition du chemin de fer. Le transfert de vocabulaire entre deux modes de transport qui devinrent concurrents n'est-il pas naturel ? Ainsi,

- **Gare** : dans le langage de la navigation, le mot « gare » désigne un élargissement de la voie d'eau où les bateaux peuvent se croiser ou se garer.
- **Quai** : un « quai » est un ouvrage d'art bâti pour permettre l'accostage d'un bateau dans un port. Une « rame » était à l'origine un convoi de bateaux.
- **Train** : le mot « train » a désignait à l'origine une file de bêtes de somme, puis une file de péniches tractées par un remorqueur.

Quant aux locomotives, elles étaient dénommées « remorqueurs » aux débuts du chemin de fer...