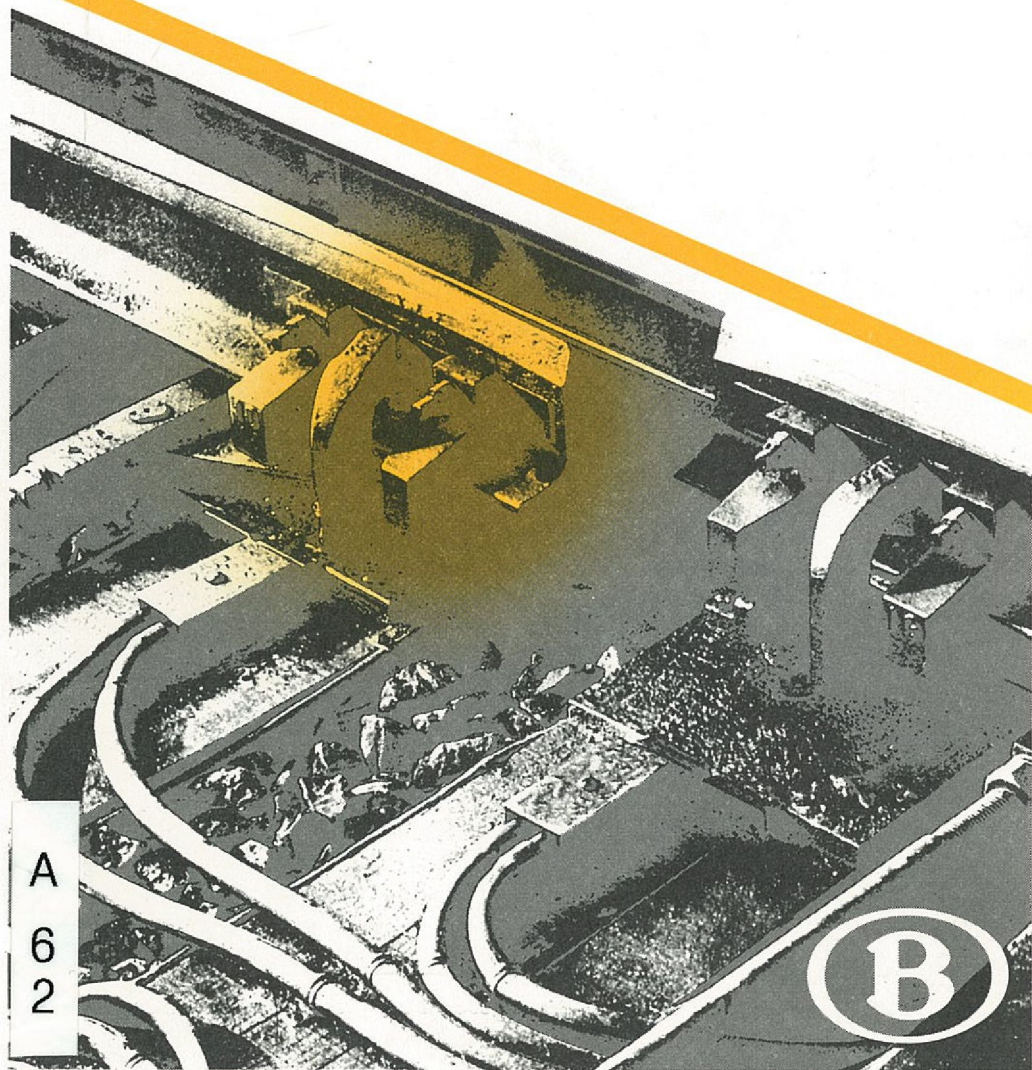




Gare de Liège-Guillemins

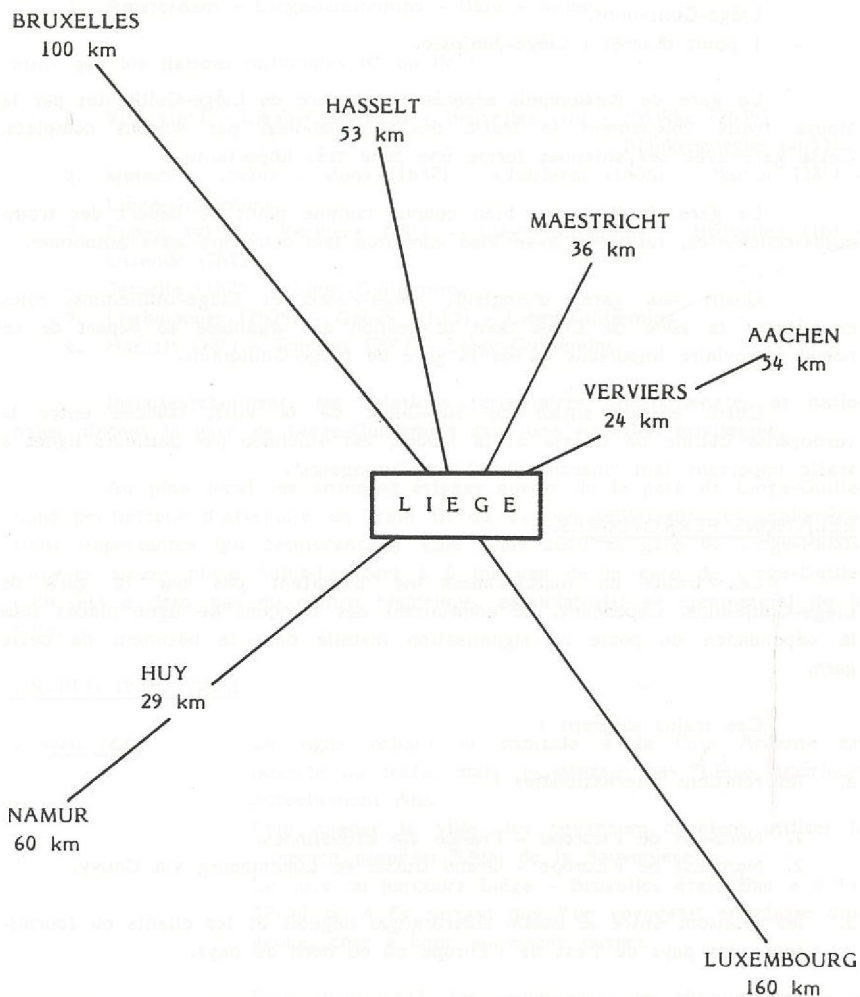


A
6
2



LA GARE DE LIEGE - GUILLEMINS

SITUATION GEOGRAPHIQUE.



Telles sont les villes les plus connues qui entourent Liège, chef-lieu de la province du même nom.

Toutes les villes énumérées ci-dessus sont reliées à Liège par des relations ferroviaires fréquentes, sûres et rapides.

Le territoire de la ville de Liège comprend :

- 5 gares : Angleur, Bressoux, Kinkempois, Liège-Palais, Liège-Guillemins.
- 1 point d'arrêt : Liège-Jonfosse.

La gare de Kinkempois séparée de la gare de Liège-Guillemins par la Meuse traite uniquement le trafic des marchandises par wagons complets. Cette gare avec ses antennes forme une zone très importante.

La gare de Bressoux, bien connue comme point de départ des trains autos-couchettes, fusionnée avec Visé constitue une deuxième zone autonome.

Quant aux gares d'Angleur, Liège-Palais et Liège-Guillemins, elles constituent la zone de Liège dont la gestion est organisée au départ de ce noeud ferroviaire important qu'est la gare de Liège-Guillemins.

Cette entité, située au Sud-Ouest de la ville, coincée entre la verdoyante colline de Cointe et la Meuse, est sillonnée par plusieurs lignes à trafic important tant "marchandises" que "voyageurs".

RELATIONS FERROVIAIRES.

Les trains de marchandises ne transitent pas par la gare de Liège-Guillemins. Cependant, ils empruntent des tronçons de ligne placés sous la dépendance du poste de signalisation installé dans le bâtiment de cette gare.

Ces trains assurent :

- a. les relations internationales :
 1. Nord-Est de l'Europe - France via Erquelines.
 2. Nord-Est de l'Europe - Grand Duché de Luxembourg via Gouvy.
- b. les relations entre le bassin sidérurgique liégeois et les clients ou fournisseurs des pays de l'est de l'Europe ou du nord du pays.
- c. les relations avec les industries localisées à l'intérieur ou à la périphérie du bassin industriel.

Les 291 trains de voyageurs qui, journallement, transitent ou aboutissent à Liège-Guillemins assurent les liaisons internationales :

1. Londres - Ostende - Bruxelles - Liège-Guillemins - Aachen - Koln - Europe centrale ou orientale.
2. Paris - Liège-Guillemins - Aachen - Koln - Europe Nord-Est.
3. Amsterdam - Liège-Guillemins - Bâle - Milan.

ainsi que les liaisons nationales IC ou IR :

1. Visé (16') - Liège-Guillemins - Bruxelles (1h) - Knokke (2h39)
Blankenberghe (2h35).
2. Mouscron (2h24) - Mons (1h37) - Charleroi (1h06) - Namur (38') - Liège-Guillemins.
3. Eupen (41') - Verviers (18') - Liège-Guillemins - Bruxelles (1h) - Ostende (2h22).
4. Jemelle (1h25) - Liège-Guillemins.
5. Luxembourg (2h29) - Gouvy (1h15) - Liège-Guillemins.
6. Hasselt (48') - Tongres (29') - Liège-Guillemins.

Incontestablement, les relations ferroviaires internationales et nationales placent la gare de Liège-Guillemins dans une situation privilégiée.

Au plan local les antennes érigées autour de la gare de Liège-Guillemins permettent d'atteindre en train IR ou L, non seulement, les agglomérations importantes qui ceignent la ville mais aussi la gare de Liège-Palais. Celle-ci située place Saint-Lambert à 6 minutes de la gare de Liège-Guillemins est à deux pas du centre historique, administratif et commercial de la ville.

UN PEU D'HISTOIRE.

2 avril 1838

La ligne reliant la capitale à la Cité Ardente est ouverte au trafic mais ne dépasse pas "Liège supérieur" actuellement Ans.

Pour gagner la ville, les voyageurs devaient utiliser la diligence jusqu'au "Quai de la Sauvenière".

Le prix du parcours Liège - Bruxelles était fixé à 8 Fr, 5Fr50 ou 4 Fr suivant que l'on voyageait en classe diligence, char à banc ou wagon ouvert.

Bien avant 1838, les responsables des chemins de fer se posèrent deux questions :

1. où placer la gare de "Liège Extérieur" actuellement Liège-Guillemins.

2. comment franchir la dénivellation de 111 m qui sépare le plateau de la Hesbaye (altitude 178) et la Meuse (altitude 67).

Pour résoudre la première question, on eut le choix entre les "Terrasses" ou l'emplacement de l'ancien couvent des moines de Saint Guillaume autrement dits les "Guillemins".

Bien que la colline de Cointe rende toute extension difficile, le dernier emplacement fut choisi.

La gare doit donc son nom à cet ordre religieux installé au XIIe siècle dans l'ancien château d'Avroy cédé par Gérard de Bierset au chapitre de la cathédrale.

1er mai 1842

un bâtiment provisoire en bois est construit à l'emplacement de la gare et les installations comprennent 4 voies.

De 1842 à 1903

le nombre de voies s'accroît grâce aux morsures effectuées dans la colline de Cointe chaque fois que le besoin s'en fait sentir.

1863

Enfin un bâtiment en dur est mis en service. Ce bâtiment était bâti en gros blocs de pierre de France. Son fronton était surmonté d'une grande statue symbolisant l'Industrie.

La deuxième question fut résolue grâce au procédé mis au point par l'Ingénieur MAUS.

Après maintes discussions, il parvint à faire adopter son projet. Celui-ci consistait à créer deux plans inclinés séparés par un palier situé à "Liège Inférieur" actuellement Liège Haut-Pré. Sur ce palier devait être installée une double machine fixe à vapeur capable théoriquement de remonter et même de descendre les trains au moyen d'un câble de fer sans fin.

Pendant longtemps, les agents de Liège ont appelé "la Poulie" le poste d'expédition des trains vers Bruxelles car à cet endroit se trouvait la poulie du point inférieur sur laquelle passait le câble de traction de la machine fixe.

1871

Le procédé inventé par Henry MAUS fut remplacé par des locomotives de pousse.

1905

L'extension des installations n'est plus possible. La gare comptait cinq voies couvertes d'un imposant hangar vitré

et affectées à la réception des trains de voyageurs. Cinq voies pour le garage des rames jouxtaient les voies réservées aux voyageurs tandis que le long de la rue Varin, côté Verviers, existait une gare latérale dotée de cinq voies également.

- 1930 Pour l'exposition, le hangar fut remplacé par des auvents. Le bâtiment fut rafraîchi, le restaurant agrandi, de plus on apporta des décorations artistiques dans les salles d'attente et dans le buffet.
- 1956 La vieille gare vit ses dernières années. Morceau par morceau, elle est remplacée par
- 1958 le bâtiment actuel. Pour l'exposition le bâtiment est terminé. Un volume à quatre niveaux dont la façade plane est faite d'aluminium, de pierre calcaire et de nombreuses vitres remplace le bâtiment qui avait fait son temps.

INSTALLATIONS AU SERVICE DES VOYAGEURS.

Le rez-de-chaussée du bâtiment est réservé aux divers services offerts aux voyageurs.

Dès l'entrée franchie, le voyageur se trouve dans une grande salle délimitée à gauche par le buffet avec l'accès au restaurant situé au 1er étage, à droite par le bureau d'information et l'entrée du local des bagages avec la consigne automatique, et en face par les guichets "service intérieur" et "service international" séparés par une baie qui donne accès aux couloirs sous voies permettant d'atteindre les quais.

Au-dessus de cette baie, deux tableaux horaires à "télécommande" signalent les heures de départ et les numéros des quais pour les trains en partance.

Parmi les équipements pratiques mis à la disposition du voyageur notons les affiches horaires du réseau complet, le tableau donnant la composition des trains internationaux, les affiches sur lesquelles sont consignés les trains tant au départ qu'à l'arrivée à Liège-Guillemins, les panneaux d'affichage réservés aux annonces générales relatives aux voyages et excursions organisés par la Société.

Pour meubler les loisirs et satisfaire les désirs du voyageur, des petits commerces ont été installés dans la salle, c'est ainsi que l'on y découvre un kiosque à journaux, un bureau de "LOTTO", des échoppes et boutiques de marchands de fleurs, fruits, gaufres, friandises et montres.

Pour les voyageurs fatigués, deux coins repos ont été aménagés.

A l'extérieur de la gare, un parking de 140 places est accessible aux voyageurs moyennant le paiement de 50 Fr par jour d'utilisation.

BUREAU D'INFORMATION.

De 7h00 à 22h00 par téléphone (041-52 98 50) ou lors d'un passage, un agent qualifié vous établira un horaire précis, que vous vous rendiez en Belgique ou dans n'importe quelle gare européenne.

Si vous désirez vous documenter sur l'éventail des possibilités d'évasion par chemin de fer ... demandez notre documentation gratuite.

Vous éprouvez des difficultés linguistiques ... un agent quadrilingue (français, néerlandais, allemand, anglais) est là pour vous aider et vous guider.

Vous désirez louer un véhicule ... demandez notre intervention auprès de la firme "AVIS".

Vous éprouvez des difficultés à contacter notre agent lors d'un appel téléphonique ... soyez patient car vous êtes nombreux à réclamer nos services.

Vous avez une réclamation à introduire, une demande à formuler ... adressez-vous à notre bureau d'information. Dans la mesure du possible nous essayerons de trouver une solution à votre cas.

GUICHETS.

Face à l'entrée, à gauche, le voyageur aperçoit une série de guichets réservés aux personnes désirant voyager en Belgique.

Ces guichets sont occupés de 5h30 à 22h00 par des agents qui, à l'aide de machines électroniques, émettent les billets à tarif plein ou réduit à destination de toutes les gares du réseau, les billets de validation de tous les abonnements, les billets d'accès aux quais.

Cette machine transmet, sur un écran placé auprès du guichet, le prix du titre de transport à payer par le voyageur.

Les guichetiers peuvent vous fournir : des billets "groupe", des billets "Minitrips", des cartes "AGGLO", des cartes de réduction 50 %, des cartes T 5 jours sur 16 ou 8 jours sur 16, des abonnements AUL valables sur tous les transports urbains de l'agglomération liégeoise, les indicateurs de la S.N.C.B.

En plus des services S.N.C.B., ces agents sont chargés de tâches connexes dont la vente des "TELECARD", des billets de loterie "Nationale", des cartes

de voyages sur le réseau de la "STIL", la délivrance des cartes "VIPO", l'acceptation des demandes de cartes "Familles Nombreuses".

A droite, le voyageur trouve un autre ensemble de guichets ouverts de 0 à 24h00.

Après de ces agents, le voyageur peut, à toute heure du jour et de la nuit, acheter des billets internationaux pour la plupart des gares européennes et du Maroc.

De plus, de 22h00 à 5h30, l'agent de service effectue toutes les opérations dévolues à ses collègues affectés aux guichets du service intérieur.

Ces agents assurent également la vente de titres de transport tels que par exemple :

- billets Minitrips (délivrance entre 9 et 16 heures en semaine) ;
- billets excursions France Tourisme (délivrance entre 9 et 16 heures en semaine et 9 à 12 heures le samedi) ;
- billets "Trains Autos Accompagnées" au départ de Bressoux ou Schaerbeek ;
- billets à prix global avec réduction à partir du 3e voyageur ;
- billets de séjour et couple-famille en trafic avec la France ;
- billets excursions "Un beau jour à ..." (en période estivale) ;
- libres parcours touristiques sur les réseaux Bénélux, Allemagne et France ;
- libres parcours européens plus Maroc pour les jeunes (- 26 ans) et seniors ;
- réservations des places (délivrance de 8 à 20 heures) ;
- réservations Europabus ;
- enregistrement des bagages avec ou sans contrat d'assurance "bagage".

Conseil pratique : N'attendez pas l'heure du départ du train pour acheter vos billets en service international. En général, ceux-ci sont valables 2 mois.

RESERVATION ELECTRONIQUE DES PLACES DANS LES TRAINS DU SERVICE INTERNATIONAL.

Le voyageur qui désire réserver une place assise, une couchette, un compartiment-lit dans les trains internationaux ainsi que des suppléments pour l'utilisation des trains "Trans Europ Express" peut le faire en s'adressant à un guichetier du service international.

Pour réaliser ces dernières opérations, un matériel électronique permet aux agents d'obtenir rapidement les réservations demandées. En communication constante avec un ordinateur situé à FRANKFURT MAIN (R.F.A.) l'agent obtient en moins de 30 secondes la réponse à la demande formulée par le voyageur.

La réponse imprimée sur la carte de réservation est remise sur le champ au client.

Cette procédure n'est toutefois pas utilisée pour les voyages effectués en Grande-Bretagne. En ce qui concerne les voyages effectués de l'Espagne, du Portugal ou des pays scandinaves vers la Belgique, la réservation ne peut être délivrée qu'après un délai de 15 jours car ces pays n'ont pas encore incorporé dans l'ordinateur les trains vers les pays étrangers.

Dans un proche avenir, la gare de Liège-Guillemins sera équipée de machines électroniques qui, pour satisfaire plus rapidement la clientèle, pourront émettre simultanément ou individuellement tous les titres de transports internationaux et les titres de réservation.

Conseil pratique pour les voyageurs : Dès que vous avez pris la décision d'effectuer un voyage, réservez vos places. N'attendez pas les derniers jours car vous risquez de voyager debout.

CORRESPONDANCES TRAINS / BUS.

Un agent est spécialement chargé de surveiller les correspondances bus/trains des lignes ci-dessous désignées :

30/1011	LIEGE - CHENEE - AYWAILLE - HARZEE - MANHAY - BASTOGNE - ARLON - ATHUS.
38 A/B	LIEGE - BEYNE - FLERON - HERVE - BATTICE - RECHAIN - VERVIERS.
40	LIEGE - BRESSOUX - JUPILLE - CHERATTE - VISE.
377/42 A	LIEGE - ANGLEUR - TILFF - COMBLAIN-AU-PONT - COO - TROIS-PONTS - GOUVY.
125	LIEGE - KINKEMPOIS - OUGREE - SERAING - VAL-ST.-LAMBERT - YVOZ - FLEMALLE.

Les correspondances entre les bus de la STIL (Société des Transports Intercommunaux Liégeois) et trains ne sont pas surveillées ni assurées.

TRAFIC TRAITE.

Voyageurs.

La gare de Liège-Guillemins est journellement desservie par :

- 16 trains internationaux ;
- 106 IC (Intercity) dans cette catégorie sont repris les trains reliant Ostende à Koln ;
- 42 IR (Interrégional) ;
- 97 L (locaux) ;
- 27 P (de Pointe) ;
- 2 trains de permissionnaires.

En période estivale, chaque semaine, quelque 20 trains supplémentaires s'arrêtent à Liège-Guillemins. Les destinations les plus fréquentes sont l'Italie, la France, l'Autriche, l'Allemagne et la Grande-Bretagne.

En hiver, les trains organisés par l'agence RAILTOUR vers les stations de sport d'hiver s'arrêtent à Liège-Guillemins.

Le trafic "voyageurs" a donné lieu en 1984 à une distribution annuelle d'environ : 1 050 000 billets pour les gares belges
122 200 billets pour les gares étrangères
10 300 abonnements hebdomadaires
29 000 renouvellements d'abonnements mensuels ainsi que la création de 18 900 abonnements de tous genres en lieu et place de toutes les gares reprises dans la circonscription de Liège.

Marchandises de détail.

- Centre Routier.

Le centre routier de Liège est installé le long de la rue du Plan Incliné dans le prolongement du bâtiment principal de la gare.

Il fut conçu lors de son ouverture en 1959 pour traiter les envois au départ et à destination de la ville ; en 1971 un agrandissement fut réalisé pour absorber le trafic de la périphérie et d'une partie importante de la province.

La situation géographique peut être considérée comme favorable en raison de la proximité du centre et de la bretelle d'autoroute qui permet d'atteindre l'échangeur de Loncin en quelques minutes. En outre, à brève échéance, la liaison Chênée - Liège-Guillemins donnera un accès direct vers la rive droite de la Meuse, le Condroz et les Ardennes.

Avec environ 7 % du trafic total "colis" le centre routier de Liège se classe 3ème en importance après ceux de Bruxelles TT et d'Anvers B.E.

En 1984, le centre routier de Liège a traité quelque 2 300 000 colis représentant 4 500 envois en moyenne par jour ouvrable à l'arrivée et 650 000 colis représentant plus de 1 650 envois au départ par jour. Ce monceau de colis correspond à des arrivages journaliers de +/- 120 T à l'arrivée et +/- 70 T au départ.

Les jours ouvrables, à partir de 22 heures, plusieurs trains de messageries transportent jusqu'au centre routier de Liège les envois récoltés le jour même dans les autres centres routiers du réseau.

Les opérations de déchargement s'effectuent la nuit sans relâche afin que le tri et le classement des colis dans les 63 secteurs de remise à domicile soient terminés avant 8 heures, heure de prise de service des chauffeurs-livreurs. Ceux-ci, après classement de leur tournée, chargent leur camion et assurent la remise à domicile des colis dans une majeure partie de la province.

Les localités importantes sont desservies tous les jours et les moins importantes 2 ou 3 fois par semaine.

La rentrée des camions s'étale de 15 à 18 heures. Les colis ramenés sont triés et chargés immédiatement de manière à assurer leur départ par les trains de la soirée. Ceux-ci conduiront les wagons de messageries à destination dans le courant de la nuit de façon à réaliser, dans une grande majorité de cas, la remise à domicile le lendemain.

Entrepôt des Douanes - Agence en douane.

La S.N.C.B. dont la vocation première est d'assurer le transport des personnes et des choses, met aussi à la disposition de sa clientèle, en gare de Liège-Guillemins, les services complémentaires d'une agence en douane. Les bureaux sont installés rue de Namur dans l'entrepôt public de la ville de Liège.

Les agents de la S.N.C.B. y travaillent en étroite collaboration avec leurs collègues des douanes et accises.

Notre personnel spécialisé dans la réglementation et les tarifs complexes de ce service assurent la déclaration et la présentation aux services douaniers des marchandises importées de l'étranger par chemin de fer.

En 1984, notre agence en douane a dédouané 1 300 envois "express", 2 600 envois "petite et grande vitesses", 670 envois "transit" départ et 560 wagons complets.

INFRASTRUCTURE ET INSTALLATIONS.

La gare de Liège-Guillemins, située au pied du plan incliné Liège - Ans, constitue le noeud ferroviaire de la région liégeoise ; elle comprend les installations suivantes :

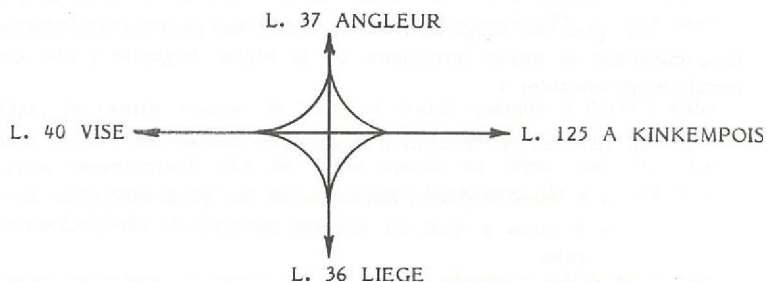
- a. un faisceau de "réception voyageurs" comportant :
 - 9 voies à quai à double issue (de VI à XIV).
 - 4 voies à quai en impasse (de II à V) constituant la gare latérale.
- b. un centre routier (manutention des colis) de grande importance, traversé par 3 voies pour le garage des wagons de messagerie.
- c. un faisceau de garage et d'entretien du matériel (S.IV) de 17 voies (dont 7 en impasse).
- d. un faisceau de garage réservé aux automotrices (S.III) constitué de 6 voies en impasse.
- e. une cour à marchandises desservant l'entrepôt réservé aux formalités douanières et comportant 8 voies.

Toutes ces voies sont électrifiées, excepté les voies de la cour à marchandises et celles du centre routier.

Les diverses installations sont reliées entre elles par des voies de circulations et des transversales qui constituent des grills complexes situés de part et d'autre des voies à quai.

Les voies XI à XIV donnent accès à un ouvrage d'art (pont tube) construit pour éviter les cisaillements entre les principaux itinéraires de transit.

Un nombre important d'aiguillages, points névralgiques de la gare, permet la réalisation d'une multitude d'itinéraires différents. Parmi les 238 aiguillages à commande électrique, 87 fonctionnent en liaison (une seule commande pour 2 aiguillages) ; ils sont commandés par le poste de block 45 qui est une cabine "aveugle" (aucune vue directe sur les installations) qui régit l'ensemble des mouvements de et vers la gare ainsi que les installations de voie situées au-delà du pont du Val Benoît et qui permettent tout échange possible entre Liège-Guillemins - Kinkempois - Angleur et Bifurcation Garde-Dieu (Bressoux) ; ce noeud ferroviaire est dénommé "quadrilatère".



La zone d'action du block 45 s'étend de Montegnée à Chênée (exclus) et de Sclessin à Liège-Palais.

Deux postes décentralisés existent aux faisceaux S.IV et S.III ; ils peuvent reprendre la commande locale des aiguillages situés dans ces faisceaux. Dix aiguillages sont commandés à pied d'oeuvre au centre routier et sur la cour à marchandises.

Depuis la mise en place du plan IC/IR, l'affectation des voies a été spécialisée au maximum.

- Par exemple :
1. les trains circulant vers Bruxelles partent des voies 13 et 14 ; ceux arrivant de cette direction sont reçus voies 11 et 12.
 2. les trains circulant vers Namur partent des voies 7 et 8 et ceux arrivant de cette direction sont reçus voies 9 et 10.

Cette spécialisation conjuguée à une cadence fixe des horaires procurent de grandes facilités tant aux navetteurs qu'au personnel.
