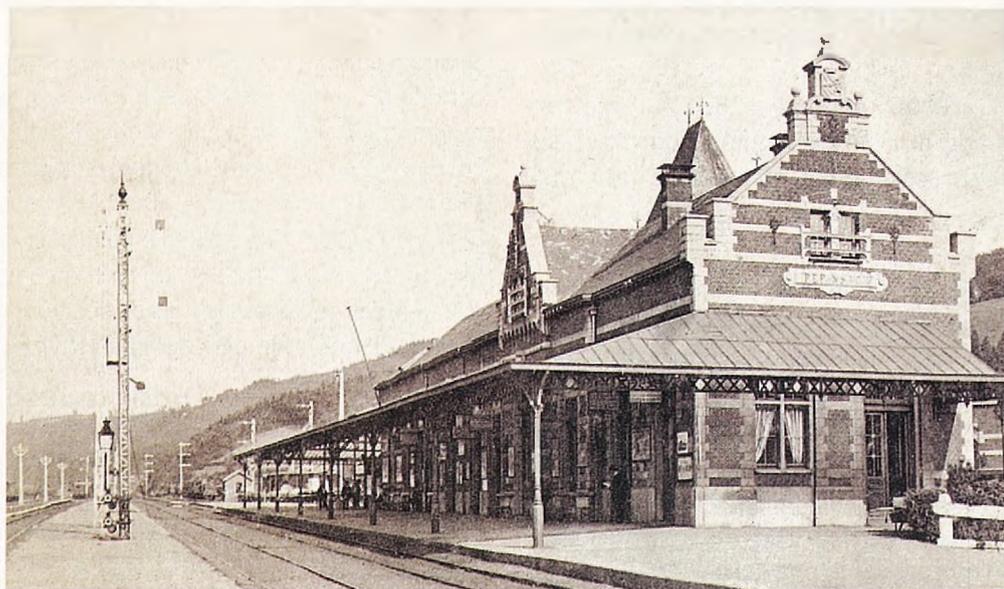


# LA VERRIÈRE DE LA GARE DE PEPINSTER

PATRIMOINE HISTORIQUE RÉHABILITÉ ● R. Marganne



COLLECTION P. PASTIELS

▲ Verrière de Pepinster bordant la ligne de Spa

## QUAND VERRIÈRE ET CHEMIN DE FER FAISAIENT LA PAIRE

La verrière, sorte de toit vitré recouvrant les quais et parfois les voies – était l'accessoire obligé de la gare telle qu'on la concevait au XIX<sup>e</sup> siècle. Elle avait pour fonction non seulement d'abriter les voyageurs, mais aussi de symboliser par son volume et son esthétique la modernité et la puissance du chemin de fer, ce moyen de transport conçu en Angleterre dans la foulée de l'invention de la machine à vapeur et de la révolution industrielle.

Actuellement, la verrière, dont la plupart des grandes gares du pays avaient été dotées, a pratiquement disparu du paysage ferroviaire belge. Si chacun a en mémoire le superbe édifice restauré coiffant les quais de la gare centrale d'Anvers, la Wallonie, elle, détient encore une verrière ferroviaire, d'un type différent, plus modeste. On peut l'admirer en région verrietoise, à Pepinster précisément.

Aujourd'hui petite gare de correspondance à la jonction de l'axe Ostende –

Bruxelles – Liège – Eupen et de la ligne locale vers Theux et Spa, Pepinster a hérité d'une verrière typique, témoignage de son importance passée. Menacée de démolition pour cause de vétusté, elle vient d'être sauvée et réhabilitée, grâce à la ténacité de la population locale et de ses élus.

## PEPINSTER, NŒUD FERROVIAIRE INTERNATIONAL DU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE

Lorsque la ligne de chemin de fer Liège – Verviers, maillon initial de la première liaison internationale du continent (Liège – Cologne), fut ouverte au trafic le 18 juillet 1843, la localité de Pepinster fut d'emblée dotée d'une gare. Celle-ci était justifiée non seulement par la présence d'un village de quelque huit cents habitants, mais aussi par l'existence de plusieurs fabriques de drap, une industrie à l'époque florissante mais aujourd'hui quasiment disparue de la vallée de la Vesdre. Le premier bâtiment de la gare de Pepinster, d'aspect assez rébarbatif – désaffecté au XIX<sup>e</sup> siècle déjà et détruit en 1975 – était à l'époque situé tout près du tunnel

de la commune. Il était fonctionnel, sévère et dépouillé de tout luxe : à cette époque héroïque des débuts du chemin de fer, on se concentrait sur l'exploitation avant tout.

Le Chemin de fer de l'État dut trouver un nouvel emplacement pour sa station lorsque Pepinster devint une gare de correspondance. Ce fut le cas lors de la création de la ligne internationale Pepinster – Spa – Trois-Ponts – Gouvy – grand-duché de Luxembourg. Eh oui... vous avez bien lu : la première liaison ferrée internationale entre Liège et Luxembourg devait passer par Pepinster et Spa, bien avant l'ouverture de l'actuelle ligne de l'Ambève (par Rivage et Aywaille), créée seulement à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Réalisé à simple voie par la « Société du Chemin de fer de Pepinster à Spa », le tronçon Pepinster – Theux fut inauguré le 21 octobre 1854, celui de Theux à La Reid le 7 novembre 1854 et enfin celui de La Reid à Spa le 17 février 1855. Pour la petite histoire, signalons que le premier exploitant « ne manquait pas d'air »,



▲ Une vue ancienne de la gare



▲ Un train « L » à quai

COLLECTION P. PASTIERS

R. VANNOUWER

comme l'on dit : il avait fait poser ses rails sur des traverses... longitudinales et circuler sur la ligne les premières voitures à voyageurs... à deux étages ! À l'époque, la ville d'eaux qu'est Spa poussa un soupir de soulagement : l'arrivée du chemin de fer allait dispenser sa clientèle d'un trajet en diligence de... deux bonnes heures depuis Pepinster, à travers la vallée encaissée de la Hoëgne... La ligne de Spa fut prolongée jusqu'à la frontière grand-ducale à Troisvierges le 20 février 1867.

Bref, il fallait construire un nouveau bâtiment de gare à Pepinster : on se mit à l'œuvre entre 1886 et 1888. Les plans en furent dressés par le célèbre architecte A. Payen, spécialement engagé par les Chemins de fer de l'État pour donner à ce moyen de communication une image conforme aux souhaits de Léopold II : une jeune nation ouverte à la fois vers le passé et l'avenir. Les gares que l'architecte Payen créa notamment pour Braine-le-Comte, Mouscron, Manage, La Louvière, Tubize ou Verviers-Ouest, étaient inspirées par Palladio, un architecte italien de la Renaissance, célèbre pour ses « Villas » et autres « Rustica ».

Le bâtiment de Pepinster fut donc de style néoclassique, en pierre de taille et briques, surmonté de hautes toitures recouvertes d'ardoises. Mais cet édifice avait la particularité d'être coincé dans le triangle formé par le cœur de la bifurcation ferroviaire vers Spa et Liège. Aussi, l'architecte avait-il prévu la construction sur les quais d'un ensemble vitré comprenant une verrière et des auvents coiffant les quais de la ligne de Spa et de Liège le long des façades nord, sud et ouest du bâtiment de gare. L'architecture de la verrière elle-même se voulait particulièrement raffinée : ossature légère de fonte, de fer, de bois et de zinc supportant le vitrage,

soutenue par dix-huit fines colonnes surmontées d'un chapiteau corinthien inspiré de l'Antiquité grecque... Ce souci du raffinement peut se comprendre par la qualité de la clientèle attendue à l'époque en gare de Pepinster : des voyageurs prus-

### La verrière de Pepinster a été classée en 1989 en raison de sa « valeur historique et de sa rareté ».

siens nobles et riches qui, descendus de trains internationaux provenant des deux rives du Rhin, venaient « prendre les eaux » à Spa. Le Kaiser en personne passait par Pepinster, lui qui adorait se rendre à Spa pour une cure thermique. Il n'y avait pas que les Allemands : les Anglais fortunés eux aussi, débarqués des malles à Ostende-Maritime, ne dédaignaient pas d'emprunter les express de Cologne et de changer à Pepinster pour Spa : le mot « Spa » n'était-il pas devenu en anglais un nom commun désignant tout simplement « l'eau minérale » ? Quant à nos souverains eux-mêmes, les chroniques locales gardent le souvenir de leur passage à Pepinster en route pour Spa : ne dit-on pas que Léopold II fit construire son « train royal » notamment pour s'y rendre en été avec sa famille... Bref, la présence momentanée de ces augustes voyageurs en gare de Pepinster justifiait amplement ces aménagements luxueux, aux yeux des responsables ferroviaires de l'époque. De plus, d'un point de vue purement ferroviaire, Pepinster avait pris de l'importance, notamment à la suite du trafic minier

échangé entre la Belgique et le grand-duché de Luxembourg par la ligne de Spa. Aussi, la gare fut-elle dotée d'installations techniques de qualité et notamment d'une remise à locomotives – longtemps titulaire des célèbres machines à vapeur type 97 au XX<sup>e</sup> siècle –, d'une vaste cour à marchandises et d'ateliers divers.

### LA DÉCADENCE DES CINQUANTE DERNIÈRES ANNÉES

Tout ce complexe ferroviaire prospéra jusqu'à la Seconde Guerre mondiale : il en sortit néanmoins particulièrement meurtri. Ainsi, le bâtiment de gare de 1888 fut-il complètement incendié par les nazis le 9 septembre 1944 : à l'époque, seule une grande partie de la verrière échappa à la destruction.

Il fallut une fois de plus construire. Le bâtiment de gare actuel – le troisième à porter la plaque bleue « Pepinster » – a été reconstruit sur l'emplacement du précédent et inauguré en 1952 : il était d'une architecture sans âme, comme ses homologues de l'époque, rebâti à la hâte tant les destructions sur le réseau en 1940-45 avaient été nombreuses. Mais les architectes de l'époque avaient eu le goût de préserver la majeure partie de la verrière, sans doute afin de protéger des intempéries les bouches d'entrée des passages souterrains pour voyageurs.

Ces cinquante dernières années, les activités de la gare ont décliné petit à petit. Alors que les industries textiles locales mettaient l'une après l'autre la clé sous le paillason, victimes de la concurrence d'outre-mer, les voyageurs, de leur côté, prenaient de plus en plus leur voiture pour leurs déplacements. Pourtant, jusqu'en 1984, la gare de Pepinster a gardé une desserte de qualité : la ligne Liège – Cologne a été électrifiée en mai 1966, et les trains « directs » Ostende – Verviers – comme on disait à l'époque – y marquaient encore l'arrêt. Quant à la ligne Pepinster – Spa, elle a été remise à simple voie et électrifiée le 23 mai 1971. Elle a été cependant amputée de sa section Géronstère – Stavelot – Trois-Ponts, au profil très sévère, fermée au trafic voyageurs le 2 août 1959 et au trafic des marchandises dix ans plus tard, le 30 juin 1969 à la suite d'un grave déraillement ayant entraîné le décès de deux cheminots entre Sart-lez-Spa et Géronstère.

- Le véritable déclin de la gare de Pepinster date de 1984, lors de la mise en place du plan « IC-IR ». Les trains IC de la liaison Ostende – Eupen n'y marquent plus l'arrêt.
- La gare n'est plus desservie que par les trains « L » – des automotrices doubles – assurant la desserte des lignes Verviers – Liège et Pepinster – Spa. Aujourd'hui, 1 200 voyageurs y transitent en semaine, et 500 le week-end.

#### QUAND UN CHEMINOT SAUVEGARDE LA VERRIÈRE...

Pendant ce temps, la verrière se dégradait faute d'entretien : que faire ? Interpellée dans les années quatre-vingts, la SNCB fit savoir qu'elle ne désirait pas investir dans une gare non reprise au plan « IC-IR » : elle finit par opter pour la démolition de la verrière, à cause du danger qu'elle représentait pour ses agents et les usagers des trains.

C'est alors que la population locale réagit : sans doute par un changement dans les mentalités grâce notamment à la sensibilisation entreprise par la Région wallonne pour la préservation du patrimoine. Sous la pression d'une pétition de 815 signatures, appuyée par le conseil communal de Pepinster, la commission des Monuments et des Sites intervint et classa la verrière en 1989 en raison de sa valeur historique et technique. Un décret de la Région wallonne du 24 août 1989 entérina ce classement. C'est en effet sans doute la dernière de Wallonie, si l'on excepte entre autres la marquise du quai de la première voie de Binche ou d'Ath. La verrière de Pepinster fut ainsi sauvée du chalumeau du démolisseur. Il fallait encore la restaurer. Le dossier « n'est nulle part » en 1996 quand intervient Claude Dedye, alors jeune conseiller communal à Pepinster, mais aussi... chef de gare principal de Liège-Guillemins. Il prend contact avec Thierry Lejeune, ingénieur civil architecte et sa femme Joséphine Giovanelli, architecte elle aussi. Ces derniers tombent tous deux amoureux de cet ouvrage d'art et réalisent à leurs frais une préétude de sauvegarde et de restauration. Le dossier est ainsi suffisamment mûr : un an plus tard, une convention est enfin signée entre la SNCB et la commune de Pepins-

ter, cédant la maîtrise de l'ouvrage d'art à cette dernière. Le feu vert est ainsi donné à la restauration. La recherche de subsides peut débuter. Les travaux de restauration ont finalement commencé en mars 2000 pour s'achever en ce début septembre. Leur programme prévoyait la réhabilitation de l'édifice, la construction d'une toiture de liaison entre la verrière et le bâtiment de la gare dans un style architectural contemporain « assorti » et la remise en ordre des quais et du sol sous la verrière. La tâche n'a pas été mince pour la restauration proprement dite, car les architectes ont été confrontés à l'inexistence de toute documentation d'origine (plans introuvables, absence d'autres modèles). Aussi, plus d'une soixantaine de spécialistes ont-ils été consultés et des artisans spécialisés embauchés. Après six mois de travail, la verrière a retrouvé son lustre d'antan. L'événement méritait d'être salué avec faste. À cet effet, Claude Dedye, aujourd'hui manager de région à Liège-Guillemins et directeur-adjoint du District Sud-Est a convoqué un hôte prestigieux les 1<sup>er</sup> et 2 septembre, à l'occasion de son inauguration : rien moins que la rame de l'Orient Express, spécialement acheminée depuis Paris. En effet, la première mise en circulation de l'Orient Express est contemporaine de la création de la verrière : le premier voyage de ce train de luxe date de 1888, et la verrière de Pepinster de 1888... C'est ainsi que

l'Orient Express a fait une entrée remarquable en gare de Pepinster le 1<sup>er</sup> septembre 2000. Remorqué comme il se doit... par la locomotive à vapeur 26 101 de l'asbl « Patrimoine Ferroviaire Touristique », il comprenait des voitures aux noms évocateurs : les deux voitures-restaurant « Anatolie » et « Riviera », la voiture-bar « Côte d'Azur », le salon-bar « Train Bleu » et les voitures salon Pullman « Flèche d'Or » et « Étoile du Nord ». Le 2 septembre, la rame a été accessible aux Pepins, qui ne l'ont pas boudée : elle leur rappelait la « Belle Époque », quand « leur » gare était fréquentée par une partie de la noblesse européenne...

#### EN GUISE D'ÉPILOGUE

Si vous passez par Pepinster, jetez un coup d'œil à sa verrière-monument. Avec un peu d'imagination, vous revivrez peut-être en pensée l'ambiance sous la verrière quand un train de luxe venant d'outre-Rhin donnait correspondance au petit train de Spa, emmenant élégantes et élégants à une cure thermique dans la « Perle de l'Ardenne »... ■

▼ Lors de l'inauguration

