

HUY ET STATTE

UN NŒUD FERROVIAIRE JUMEAU EN BORD DE MEUSE

• Roland Marganne

LE RAIL 8 JUIN 2002



COLLECTION P. PASTIERS

Ser. 13. No. 25.

Huy. — La Gare.

▲ La gare de Huy vers 1900

Le 7 mars dernier, le District Sud-Est de la SNCB présentait ses réalisations et projets dans le cadre de l'amélioration de l'accueil des voyageurs dans les gares jumelles de l'agglomération hutoise, Huy et Statte. Profitons de cette occasion pour rappeler l'apport du rail dans cette région depuis quelque... cent cinquante ans.

À mi-chemin entre Namur et Liège, en bord de Meuse, la bonne ville de Huy est implantée au double confluent de la Méhaigne hesbignonne et du Hoyoux condruzien. C'est d'ailleurs cette dernière rivière qui, selon la tradition, aurait donné son nom à la ville, où une manufacture d'objets d'art en étain poursuit la tradition ancestrale du travail du métal : une histoire millénaire, puisque la première mention docu-

mentaire de Huy date de 636. Port d'escale, relais de poste, point de convergence économique et stratégique, Huy fut une des « bonnes villes » de la Principauté de Liège, avant d'être annexée à la France en 1795 et voir ainsi son histoire confondue à celle de la future Belgique.

Au XIX^e siècle, la révolution industrielle y relança le travail des métaux et permit à plusieurs familles hutoises de connaître la fortune - les Delloye ou les Godin -, ce qui valut à Huy le titre de « Ville aux Millionnaires » et l'arrivée de nombreux nouveaux habitants, embauchés dans les industries locales. Cette concentration d'entreprises et de main-d'œuvre ne put qu'attirer le nouveau moyen de locomotion de l'époque, intimement lié à l'industrialisation : le chemin de fer.

LE CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE LA MEUSE

Le développement progressif d'activités métallurgique et sidérurgique à Seraing par les bons soins de la famille Cockerill ainsi que le développement des charbonnages générèrent un besoin en voies de communication adaptées au charroi lourd : il fallait amener minerais et combustibles dans la région liégeoise et évacuer la production sidérurgique et charbonnière à travers la Belgique et à l'étranger.

Certes, il y avait la Meuse, navigable et ancestralement utilisée pour le commerce : mais les variations de son débit entravaient souvent la navigation, et le transport n'y était possible qu'au prix de soins constants et d'une réglementation sévère. Quant au réseau routier, très embryonnaire, il était seulement en cours de modernisation.

Le chemin de fer naissant offrait une tout autre perspective. La ville de Huy se trouvant sur un axe commercial très important – la Meuse – constituait une étape nécessaire sur l'itinéraire joignant les deux grandes zones industrielles de Liège et de Mons – Centre – Charleroi. Comme l'État belge avait déjà construit une voie ferrée entre Manage, Charleroi et Namur en 1843, il restait à prolonger ce tronçon à l'ouest vers Mons et à l'est vers Liège, en passant par Huy. Ce fut l'œuvre du secteur privé : en 1836 déjà – un an à peine après l'inauguration de la première ligne de chemin de fer belge entre Malines et Bruxelles – une demande de concession avait été déposée pour l'établissement d'une ligne de chemin de fer entre Seraing et la frontière française, par la vallée de la Meuse. Mais il fallut attendre ce que les historiens ont appelé « l'ère anglaise des concessions » pour voir affluer en Belgique des investisseurs britanniques, persuadés

Namur afin de créer une liaison directe entre la Cité ardente et Paris. La concession avait été accordée à perpétuité : c'est ainsi que la ligne Namur – Liège Guillemins et Longdoz fut exploitée par le *Nord-Belge*, filiale belge de la compagnie française... jusqu'en mai 1940, moment de l'invasion allemande en Belgique. Le *Nord-Belge* marqua durablement l'histoire ferroviaire belge, aussi bien par la modernité de ses locomotives, voitures et wagons que par la politique sociale avancée qu'il mena vis à vis de son propre personnel. Aujourd'hui encore, plusieurs bâtiments de gare d'époque *Nord-Belge* parsèment les lignes qui lui appartenaient. Leur architecture est typique, avec un détail qui ne trompe pas : la dénomination de la gare dans un cartouche en mosaïque de pierres, rouge sur fond crème, encadré de rosaces, comme à Flémalle-Haute.

LA VILLE DE HUY ET LE CHEMIN DE FER

Mais revenons à Huy, où la *Compagnie du chemin de fer de Namur à Liège* avait imaginé d'établir une gare... en cul-de-sac. La ligne de chemin de fer de Namur à Liège fut posée sur la rive gauche, dans des zones non inondables, pour éviter toute interruption de trafic. Mais à Huy, la topographie très accidentée avait éloigné la ligne ferrée du centre de la ville. Aussi, les exploitants primitifs avaient-ils imaginé l'implantation d'une gare en impasse, boulevard Albert I^{er}, à hauteur de l'actuel parc des Récollets afin de rapprocher les installations ferroviaires du cœur de la ville, implanté, lui, en rive droite. La création de cette gare en impasse avait nécessité le percement d'un tunnel sous la « montagne », comme on dit à Huy :

Il fallait un moyen de transport adapté au charroi lourd des minerais et des combustibles : le chemin de fer n'eut aucune peine à s'imposer dans la région.

des potentialités du chemin de fer. C'est finalement la *Compagnie du chemin de fer de Namur à Liège* qui emporta la concession de la ligne de la Meuse, entre Namur et la station déjà créée par l'État belge à Liège-Guillemins, sur la rive gauche du fleuve, avec embranchement vers Seraing, à hauteur de Flémalle-Haute, et prolongement vers une seconde station à créer, à Liège-Longdoz cette fois. Le 18 novembre 1850, les trains roulèrent entre Bouge, à la périphérie de Namur, et le Val-Benoît, aux portes de Liège, la concession complète étant exploitée jusqu'à Liège-Guillemins et Longdoz, l'année suivante, en 1851.

Mais la société concessionnaire n'exploita pas longtemps la ligne qu'elle avait construite. Dès 1855, la *Compagnie du Nord*, une société privée française, animée notamment par les Rotschild, célèbre famille « d'affaires », prit notamment le contrôle des installations ferroviaires de la ligne Liège-

c'est le *premier tunnel de Huy*, d'une longueur de 336 mètres. Revers de la médaille, toute circulation directe de voyageurs ou de marchandises entre la région liégeoise et Namur et au-delà nécessitait un rebroussement dans les installations de cette gare primitive de Huy. Mais, à l'époque héroïque du chemin de fer, le remplacement de la locomotive de remorque s'avérait nécessaire après quelque trente kilomètres, comme du temps des chevaux : Huy se trouvait justement à cette distance de Namur et de Liège.

Quelques décades plus tard, ce choix s'avéra malheureux. L'exiguïté des installations de Huy ne permettait pas l'établissement d'une remise à locomotives nécessaire aux opérations de relais, et les emprises de la gare se révélaient trop étroites. En outre, la mise en ligne de trains directs – voire internationaux – était devenue la règle tandis que l'évolution de la technique permettait aux locomotives à vapeur de cou-

- virer des étapes beaucoup plus longues.

Aussi, le *Nord-Belge* décida-t-il d'abandonner la gare originelle et de créer un raccordement direct afin de supprimer tout rebroussement. Les travaux commencèrent en 1884 par le raccourcissement du tunnel, sa réorientation dans sa partie orientale et son remplacement partiel par une tranchée. Ce fut loin d'être une sinécure : le terrain était de mauvaise qualité, composé de schistes fissiles. De fissures en éboulements, le souterrain en travaux causa tellement de problèmes que la circulation des trains dut même être interrompue pour quelques semaines.

Finalement, le raccordement direct fut mis en service en 1886 : c'est le tracé que nous connaissons actuellement à la traversée de Huy. Le *Nord-Belge* fit aussi construire un nouveau bâtiment de gare monumental, de style éclectique, inauguré en 1891 : il fut dénommé *Huy (Nord)*, non pas parce qu'il était situé au nord de la ville, mais parce qu'il était desservi par le *Nord-Belge*... et qu'à l'époque, Huy comptait deux autres gares : *Huy (Sud)*, créée en 1872 sur la ligne Statte-Ciney, et *Huy (Saint-Hilaire)*, ouverte ultérieurement sur la même ligne, le 1^{er} juillet 1905.

Quant au fameux tunnel de Huy – *le deuxième* – il défraya encore la chronique au XX^e siècle. En 1904, sa voûte donna de tels signes de fatigue qu'il fallut procéder à des travaux d'étalement consistant à construire une seconde voûte capable de soutenir la première. Il n'y avait dès lors plus de

ET STATTE...

La Compagnie du *Nord-Belge* avait toujours refusé d'établir un point d'arrêt dans le faubourg de Statte, de l'autre côté de la « montagne », prétextant la proximité de Huy (Nord).

Mais, lors de la création – en 1875 – de l'axe ferroviaire nord-sud Landen – Ciney, mis en service par le *Chemin de fer Hesbaye-Condroz*, et exploité par l'État, il fut impossible de faire aboutir les voies en gare de Huy (Nord), toujours à cause de la « montagne ». On décida de prendre comme point de croisement le faubourg de Statte, où il fallut bien créer une gare « commune » Nord-Belge – État-Belge : une singulière forme d'exploitation, typique de l'époque où plusieurs opérateurs se partageaient l'exploitation des chemins de fer belges : ainsi, à Statte, le personnel de la gare appartenait-il au *Nord-Belge*, tout en accomplissant certaines activités pour le compte de l'État ; la signalisation était du type *Nord-Belge*, tandis que les voies à quai étaient spécialisées : les voies 1 et 2 réservées aux trains du *Nord-Belge* de la liaison Liège – Namur, les voies 3 et 4 aux trains de l'État pour Landen ou Ciney...

Les lignes vicinales convergèrent elles aussi vers Statte dès leur création : le vicinal à vapeur Waremme – Huy, mis en exploitation le 6 mai 1888, eut son point d'origine devant la gare de Statte, ainsi qu'en témoigne encore un ancien bâtiment vicinal, de même d'ailleurs que le tram de Bierwart.

Ainsi, deux lignes de chemins de fer vicinaux et trois lignes

La gare de Statte ne dut son existence qu'à l'impossibilité de faire aboutir les voies du nouvel axe ferroviaire Landen-Ciney en gare de Huy.

place pour une double voie, ce qui nécessita la mise en place de voies mariées à l'intérieur du tunnel : une fameuse sujétion d'exploitation pour une ligne à haut débit, qui ne prit fin qu'en 1970 lorsque, dans le cadre des travaux d'électrification de la ligne Liège – Namur, la SNCB prit la décision de percer un nouveau tunnel. Le *troisième tunnel de Huy*, parallèle à l'ancien et long de 230 mètres fut, cette fois, au gabarit de la double voie. Les travaux durèrent quatre ans, entre 1967 et le 22 septembre 1970, jour de l'inauguration de la traction électrique entre Liège et Namur. Une fois ce nouveau souterrain ouvert au trafic, l'ancien fut désaffecté et muré : les portails d'entrée sont toujours bien visibles aujourd'hui tant du côté de Huy que de Statte.

de « grand » chemin de fer convergeaient en gare de Statte, lui donnant finalement plus d'importance – au niveau ferroviaire s'entend – que la gare principale de Huy-Nord. Voilà pourquoi, aujourd'hui encore, les installations de Huy et de Statte sont intimement imbriquées, au point que les quatre voies à quai de Huy, aménagées en 1970 au moment de l'électrification de la ligne 125, sont numérotées I à IV, tandis que les voies à quai de Statte sont numérotées à partir du chiffre V. Voilà aussi pourquoi Statte est toujours aujourd'hui gare d'arrêt des trains IR de la relation Liège – Namur – Bruxelles. Voilà encore pourquoi les trains de pointe pour Huy, originaires de Liège, font toujours leur terminus à Statte, une gare qui draina longtemps les ouvriers navetteurs de la Hesbaye ou du Condroz, munis d'un « coupon de semaine » pour se rendre à leur travail dans les mines et entreprises sidérurgiques de la région liégeoise.

HUY ET STATTE AUJOURD'HUI

• La gare de Statte est toujours un point d'arrêt fréquenté sur la ligne 125 Liège – Namur : tous les trains « L » cadencés entre Liège et Tamines s'y arrêtent, de même que les trains « IR » du service Liège – Namur – Bruxelles. En semaine, quelque 340 voyageurs y embarquent chaque jour.

Pour le trafic des marchandises, Statte est tête des lignes à exploitation simplifiée, 126 et 127, qui desservent aujourd'hui respectivement l'entreprise Delloye-Mathieu de Marchin, spécialisée dans la galvanisation des tôles, et l'entreprise Carmeuse de Moha qui produit de la chaux, du carbonate de calcium et de la dolomie. Chaque jour, plusieurs dessertes ferroviaires sont organisées au départ et à destination de ces deux entreprises.

Construite en 1895 en style *Nord-Belge*, la gare de Statte vient de bénéficier d'une importante rénovation.

Les façades en briques ont été sablées, rejointoyées et hydro-fugées. Un soubassement en pierre de taille a été aménagé sur tout le pourtour du bâtiment. Les toitures ont été débarrassées de la mousse et toutes les menuiseries extérieures (fenêtres et portes) ont été remplacées par des nouveaux châssis en chêne. L'horloge ancienne, qui orne la façade côté voies, a été entièrement restaurée. Enfin, divers travaux de signalétique (pictogrammes divers, logos, ...) ont été réalisés.

À l'intérieur, la salle des pas perdus a fait l'objet d'un réaménagement complet. Un nouveau revêtement de sol et des faux plafonds ont été posés. Les murs intérieurs ont été doublés et repeints. Un éclairage halogène et un nouveau système de sonorisation ont été installés. Les guichets ont également été rénovés et du nouveau mobilier a fait son apparition. Enfin, l'ensemble du bâtiment bénéficie d'une nouvelle installation de chauffage central.

Sur les quais, le pavement a été restauré ; de nouveaux sièges et des abris pour les voyageurs ont été installés. Le passage sous voies a été entièrement repeint.

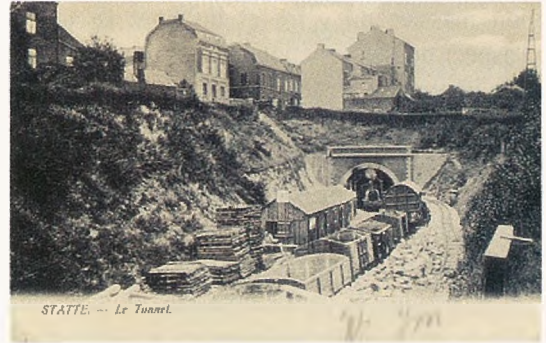
Par ailleurs, cinq bâtiments désaffectés - un ancien hangar aux marchandises, deux cabines de signalisation, un bâtiment de service et un entrepôt - ont été démolis afin de faire place nette.

Ultérieurement, le parking de la gare pourrait faire l'objet d'importants travaux. Réaménagé et agrandi, celui-ci pourrait offrir à terme à la clientèle de la SNCB un nouveau revêtement, des espaces verts et une cinquantaine de places supplémentaires.

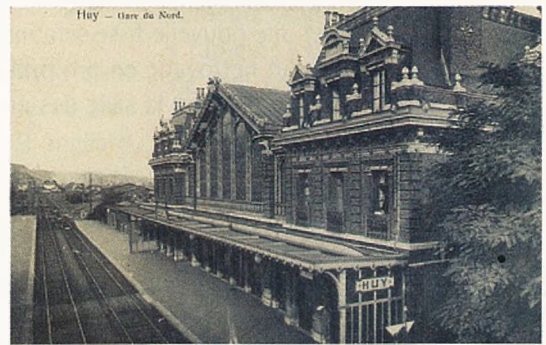
• Quant aux installations de Huy (Nord) – rebaptisée plus simplement Huy en 1984 - , elles avaient été totalement repensées en 1970 lors de l'électrification de la ligne 125. Le plan des voies avait pu être revu dans le cadre du percement du nouveau tunnel : les deux voies de passage à quai existantes avaient été portées à quatre tandis qu'un nouveau



▲ La gare de Huy vers 1855



▲ Le tunnel de Statte au début du XX^e siècle



▲ La gare de Huy-Nord vers 1900



▲ La gare rénovée de Statte

COLLECTION P. PASTRIES

COLLECTION P. PASTRIES

COLLECTION P. PASTRIES

SNCB/MOINL

... bâtiment de gare avait remplacé, en 1979, l'octogénaire bâtie *Nord-Belge*. Celui-ci, long de 83 mètres et large de 12, présente le double de la surface de cette dernière. Il est constitué d'une ossature en béton armé surmonté d'une charpente métallique. Les façades ont été réalisées en éléments préfabriqués en béton, avec châssis en aluminium. La toiture est en ardoises. Mais son allure générale, de style *Expo 58*, offre aujourd'hui un aspect délavé et défraîchi, dépourvu de convivialité. C'est pourquoi la SNCB a décidé de le rajeunir dès septembre prochain.

Selon Cécile Lambermont, l'architecte du projet, la gare y gagnera en transparence, en chaleur et en lumière, grâce à l'utilisation massive du verre et du bois. Le tout devrait effacer l'aspect actuel, fonctionnel et tristounet et donner au lieu une impression de légèreté et d'humanité.

À l'extérieur du bâtiment, l'ossature métallique massive qui barre la partie centrale de la façade cèdera la place, côté rue et côté quais, à une grande baie en verre boulonné très « tendance », dans laquelle seront intégrés des auvents vitrés et des portes automatiques. Les panneaux colorés ornant la façade seront remplacés par de nouveaux dont la teinte sera déterminée de commun accord avec les autorités communales. Le reste de la façade, faite de pierre et de béton, sera entièrement remis à neuf et une nouvelle frise sera installée. La toiture subira, elle aussi, un nettoyage en profondeur. Le revêtement de sol extérieur au droit de la salle des pas per-

due sera entièrement renouvelé et le trottoir reliant la salle des pas perdus à la gare des autobus fera l'objet d'aménagements spécifiques à l'intention des malvoyants, grâce à l'utilisation de dalles striées en caoutchouc et de dalles à protubérances.

L'intérieur du bâtiment bénéficiera également d'une rénovation. Les divers habillages métalliques actuels seront remplacés par des habillages en bois. Le faux plafond sera totalement refait. Des colonnes en bois intégrant de nouvelles poutrelles viendront délimiter les divers espaces intérieurs. En outre, les sièges seront remplacés, un second distributeur automatique de titres de transport sera installé ainsi que de nouveaux téléphones publics et de nouveaux présentoirs. Deux horloges flambant neuves prendront place côté rue et côté quais. Ici aussi, le revêtement de sol sera adapté pour permettre le guidage des malvoyants. Le bureau des recettes sera également revu et doté de deux guichets fermés classiques et d'un guichet adapté à l'accueil des personnes à mobilité réduite. Les sanitaires seront complètement réaménagés et deviendront accessibles directement depuis la salle des pas perdus, avec accès aisé aux personnes à mobilité réduite : un principe généralisé en gare grâce à la collaboration du bureau spécialisé *Plain-Pied*.

En 2003, deux parkings de 172 et 55 emplacements devraient encore être aménagés aux abords de la gare. Ceux-ci seront munis d'un système d'égouttage, pourvus de luminaires, clôturés et ornés de végétation. ■



COLLECTION P. PASTIERS