



## La gare de VERVIERS-CENTRAL rénovée

### *Repères historiques*

Située sur l'actuelle ligne 37 du réseau ferré de la SNCB, la gare de Verviers-Central est le témoin de la prospérité de la cité lainière du temps jadis. Sa grandeur, sa majesté et son architecture sont dignes de cette époque prospère.

Nombreuses ont pourtant été les difficultés que durent affronter et surmonter les hommes qui décidèrent, au 19<sup>e</sup> siècle, de relier par chemin de fer Liège à la frontière belgo-prussienne, tant le relief des paysages traversés est varié et accidenté, nécessitant le percement de 20 tunnels et la construction de 134 viaducs et aqueducs. Cette entreprise hardie avait à l'époque une importance économique primordiale pour l'industrie textile verviétoise.

Le 17 juillet 1843, la ligne Liège-Verviers, est inaugurée en présence du Roi Léopold 1<sup>er</sup>. Le 15 octobre de la même année, le tronçon reliant Verviers à ce qui était à l'époque la Prusse est mis en service.

La décision de créer une nouvelle gare appelée à devenir la gare de Verviers-Central fut prise en 1902. Celle-ci serait érigée, selon les plans, à l'emplacement de la propriété Hauzeur. Elle procède à l'origine de la volonté de doter Verviers d'une gare plus centrale et de mettre en place une ligne directe entre Verviers-Est et Ensival, supprimant par la même occasion le rebroussement en gare de Verviers-Ouest.

Les plans provisoires de la gare de Verviers-Central sont dessinés entre 1912 et 1914 par les architectes Emile Burguet et Charles Thirion. La Grande Guerre interrompt temporairement le projet. Les hostilités finies, les baraquements de la gare provisoire de Verviers-Matadi sont érigés. Cette halte entrera en fonction en 1920 et demeurera opérationnelle jusqu'à l'inauguration de la gare de Verviers-Central (en 1930).

Le 30 mai 1925, le cahier des charges et les plans définitifs de la gare, oeuvre de l'architecte Burguet, sont approuvés. Les travaux débutent en 1926 pour s'achever au début de l'année 1930. Ils auront coûté quelque 7 millions de francs à l'époque.

La gare est inaugurée officiellement les 1<sup>er</sup> et 2 février 1930.



Dans l'histoire de la gare de Verviers, on retiendra encore que c'est à la faveur de l'électrification de la ligne Bruxelles-Cologne, terminée le 22 mai 1966 qu'arrivé à Verviers, le 17 mai de la même année, la première locomotive électrique. L'électrification de la ligne Liège-Verviers est inaugurée dans la foulée. Les locomotives à vapeur cèdent alors la place à la traction électrique. La dernière circulera en service régulier à Verviers le 21 mai 1966.

### **Gare rénovée, patrimoine préservé**

Quotidiennement, du lundi au vendredi, plus de 4000 voyageurs embarquent à bord des trains de la SNCB en gare de Verviers-Central. On en dénombre plus de 2000 le samedi comme le dimanche.

Chaque jour, des milliers de voyageurs foulent donc le sol de ce bâtiment de gare majestueux, véritable monument architectural.

Long de 75 mètres, large de 21 mètres et haut de 28 mètres, le bâtiment principal de la gare de Verviers-Central se caractérise par la pureté de ses lignes et l'harmonie qui se dégage de ses façades majestueuses. Mélange de pierre, de verre et de fer forgé, la gare de Verviers-Central se révèle un savant exercice de prestige et d'équilibre.

Comme Bruxelles-Central, elle a la particularité de ne pas être construite à côté mais au-dessus des voies.

La longue et précise rénovation de la gare de Verviers-Central s'est déroulée dans le respect le plus strict de l'œuvre originale. Elle participe de la volonté indéfectible de la SNCB de préserver son patrimoine architectural et historique remarquable.

D'un montant total de 1.043.000 € hors TVA, les travaux de rénovation ont débuté en avril 1996. La première phase des travaux a consisté notamment en un gommage doux des façades en moellons qui comptent pour beaucoup dans la beauté et la grandeur de la gare.

Le gommage doux est le procédé par lequel sont projetés, sur les façades à traiter, des granulés ultra fins (100 microns maximum). Sous l'action divergente de la pression de l'air, l'énergie cinétique des granulés est minimisée, le nettoyage s'effectuant par « gommage » plutôt que par « grattage ». Ce nettoyage doux permet ainsi de préserver la structure superficielle de la pierre calcaire et d'en maintenir les joints existant, en parfait état de conservation. Effectué sans addition



d'eau, le gommage évite toute formation de boue et permet ainsi de conserver une image nette de la surface traitée, quel que soit son relief. Ce procédé garantit donc la préservation et la mise en valeur de toutes les ornementsations pouvant figurer sur la façade. Les bas-reliefs qui ornent les façades sont particulièrement nombreux et remarquables à Verviers-Central.

Dans le même temps, la façade principale, côté voies, est également rénovée. Les corniches arrière et celles d'une partie des annexes de la gare sont, quant à elles, totalement renouvelées en prenant grand soin de les restituer à l'identique, telles qu'elles étaient en 1930.

C'est également au cours de cette importante phase que furent entrepris la réparation en profondeur des éléments en béton des cages d'escaliers ainsi que le rafraîchissement de leurs peintures.

Un litige opposant la SNCB à l'entreprise chargée des travaux interrompt temporairement le chantier le 30 novembre 1996. Dans l'attente du verdict de la Justice et du redémarrage du chantier, seuls quelques travaux conservatoires essentiels sont réalisés.

Les travaux reprennent finalement le 21 avril 2001. Au terme d'une nouvelle adjudication, une autre société privée entame alors la seconde phase de la rénovation. La SPRL Béton-Résine de Grâce-Hollogne reprend le gommage des façades et procède au rejointoyage des murs de façade et des murs de soutènement. On rafraîchit également les peintures de toutes les boiseries en chêne et ferronneries extérieures : peinture blanche pour les fenêtres, vernis pour les portes et peinture gris foncé pour les ferronneries (grilles ouvragées devant les vitres, portes d'entrée et lettres composant le nom « Verviers » sur la façade).

Sur les quais, les abris sont aussi entièrement repeints : couleur crème pour les boiseries et peinture vert foncé pour les parties métalliques. Les bancs en chêne massif sont vernis et vitrifiés. La couverture de l'auvent du quai n°1 côté Liège est totalement renouvelée.

Les corniches de l'annexe située rue d'Ensival ainsi que des deux tours centrales sont renouvelées également.

Divers travaux de stabilisation et de consolidation sont encore réalisés afin d'assurer la pérennité du bâtiment.

La troisième phase des travaux de rénovation de la gare de Verviers-Central, plus modeste, a débuté en septembre 2002. Celle-ci visait à rafraîchir les peintures



intérieures des cages d'escaliers et de la galerie de relation au-dessus des voies. Elle avait également pour but de renouveler les carreaux cassés dans la verrière centrale qui surplombe cette galerie. Les travaux de peinture des cages d'escaliers réalisés dans le cadre de cette troisième phase ont été confiés à la SA RINALDI de Flémalle. Quant à l'intervention relative à la verrière, celle-ci a été confiée aux Etablissements HEEREN de Stembert-Verviers.

Ce sont les ouvriers de la gare région de Verviers qui ont réalisé les travaux de peinture dans la galerie de relation. Le Centre de Service Facility Management de la SNCB a également procédé à la rénovation de l'étanchéité des diverses toitures et à la mise en peinture de la cage d'escalator du quai n°1.

Pour mémoire, la salle d'attente a déjà bénéficié, en 1991, d'une rénovation en profondeur et d'une extension. C'est à la même époque que fut créé l'actuel centre de voyage où sont concentrés information, réservation et billetterie internationale.

Aujourd'hui, grâce aux efforts importants visant à offrir à sa clientèle un maximum de facilités d'accès et de services, la gare de Verviers-Central, œuvre architecturale unique au passé glorieux, est désormais prête à affronter vaillamment l'avenir.

### ***Une gare multimodale et un meilleur accès pour les personnes à mobilité réduite***

Verviers-Central offre de nombreuses facilités en matière de multimodalité. La gare est en effet dotée d'un parking d'une capacité de 250 places, d'une zone de stationnement de courte durée ainsi que d'un « kiss and ride ». Les trains de navetteurs en provenance ou à destination de Liège et Bruxelles arrivent voie 5, le long du parking, dispensant les navetteurs de transiter par la gare pour rejoindre leur véhicule. Les bus du TEC stationnent non loin de là et le système informatique ARIBUS permet de gérer au mieux, en temps réel, les correspondances entre le train et le bus, assurant une parfaite complémentarité entre ces deux modes de transport.

Par ailleurs, des emplacements de stationnement réservés aux abords directs de la gare, une rampe d'accès, des ascenseurs de la galerie de relation vers les quais et des passerelles mobiles facilitent l'accès à la gare et aux trains de la SNCB aux personnes à mobilité réduite.



### **Passages à niveau supprimés, toujours plus de sécurité pour les usagers**

En 20 ans, plus de 1500 passages à niveau ont pu être supprimés sur l'ensemble du réseau de la SNCB, permettant un accroissement significatif de la sécurité des usagers du rail comme de la route.

Aujourd'hui, la ligne 37 ne compte plus que 5 passages à niveau encore en activité. Trois d'entre eux sont sur le point d'être supprimés. En effet, d'importants travaux, pour un montant global de 800.000 €, sont actuellement en cours. Ceux-ci visent à construire, à Forêt et à Becoën, deux ponts ainsi que leurs voiries d'approche, permettant le passage de la circulation automobile au-dessus des voies. A Becoën toujours, une route de 400 mètres passant au-dessus du tunnel permettra de contourner le dernier des trois passages à niveau.

La SNCB mène actuellement des contacts avec les diverses autorités compétentes en vue de supprimer les deux passages à niveau restants sur la ligne 37, à Verviers et à Baelen. Un accord est d'ailleurs intervenu avec la ville de Verviers où les travaux pourraient débuter en 2004.

La suppression des passages à niveau ou le renforcement de la sécurité aux passages à niveau dont la suppression se révèle impossible ou extrêmement onéreuse constitue un objectif constant de la politique active de la SNCB en matière de sécurité.

### **Une brigade B-Security à Verviers**

Dans le but de veiller à la sécurité de ses usagers et de son personnel sur l'ensemble de son réseau, la SNCB a instauré en divers endroits du pays des brigades B-Security. L'une d'elles a été installée à Verviers, en octobre 2001.

Composée de 11 agents, cette brigade du Service Interne de Gardiennage de la SNCB assure, en étroite collaboration avec les polices locales, une surveillance dans les gares et les trains de la région. Elle assiste également les accompagnateurs de train dans leurs tâches.

La présence préventive et dissuasive des agents de B-Security a permis en un an de lutter efficacement, en collaboration étroite avec les polices locales, contre les petits faits de délinquance susceptibles de générer un sentiment d'insécurité.



## Service des trains adapté à partir du 15 décembre

### Ligne 37 (Liège-Verviers-Welkenraedt-Eupen)

- > Les trains IC A qui circulent toutes les heures entre Ostende et Cologne auront désormais Eupen pour origine (à l'exception des deux premiers trains, qui partiront de Welkenraedt) ou destination finale.

La mise en service de la ligne à grande vitesse entre Ans et Louvain permettra aux IC A qui emprunteront cette nouvelle ligne de gagner 6 minutes de temps de parcours entre Liège et Bruxelles.

Dans le sens Ostende-Eupen, tous les trains arriveront donc avec 6 minutes d'avance sur l'horaire actuel.

Dans le sens Eupen-Ostende, tous les trains partiront 4 minutes plus tard pour arriver à la même heure à Bruxelles et Ostende. Trois exceptions : l'horaire du train n°527 (départ à 3h58 de Verviers-Central) demeurera inchangé ; le train n°528 (départ à 5h30 de Verviers-Central) sera retardé de 3 minutes à Welkenraedt et de 2 à Verviers-Central ; le train n°529 (départ à 6h32 de Verviers-Central) sera retardé de 13 minutes à Welkenraedt et de 12 à Verviers-Central.

- > Les IC A ne se rendant plus jusqu'à Cologne, une nouvelle relation Inter-Région (IRq) circulera entre Liège-Guillemins et Aix-la-Chapelle toutes les deux heures (premier départ à 7h59 de Verviers-Central jusqu'à 21h59 en direction d'Aix-la-Chapelle et premier départ à 9h03 de Verviers-Central jusqu'à 23h03 en direction de Liège), assurant les correspondances avec les Thalys en gare de Liège-Guillemins.
- > Les trains L circulant toutes les heures entre Liège-Palais et Welkenraedt auront désormais Verviers-Central pour origine ou destination. Vers Liège, la clientèle de la ligne 37 bénéficiera, en gare de Liège d'une correspondance avec l'IC A en direction de Bruxelles et Ostende. Dans l'autre sens, les clients arrivés à Liège par l'IC A bénéficieront d'une correspondance avec un train L à destination de Verviers-Central.



### Ligne 44 (Verviers-Spa-Géronstère)/Ligne 37

- > Les trains L circulant toutes les heures entre Spa-Géronstère et Verviers-Central iront désormais jusqu'à Welkenraedt. Leurs horaires seront légèrement adaptés.

En gare de Pepinster, la clientèle de la ligne 44 bénéficiera d'une correspondance avec un train L en direction de Liège tandis que la clientèle venant de Liège bénéficiera d'une correspondance avec un train L vers Spa-Géronstère.

En gare de Verviers-Central, la clientèle de la ligne 44 pourra emprunter l'IC A à destination d'Ostende tandis que la clientèle venant de Bruxelles et Ostende bénéficiera d'une correspondance vers Spa.

Les trains de pointe (P) présenteront également quelques légères adaptations d'horaire (départs avancés ou retardés de quelques minutes).