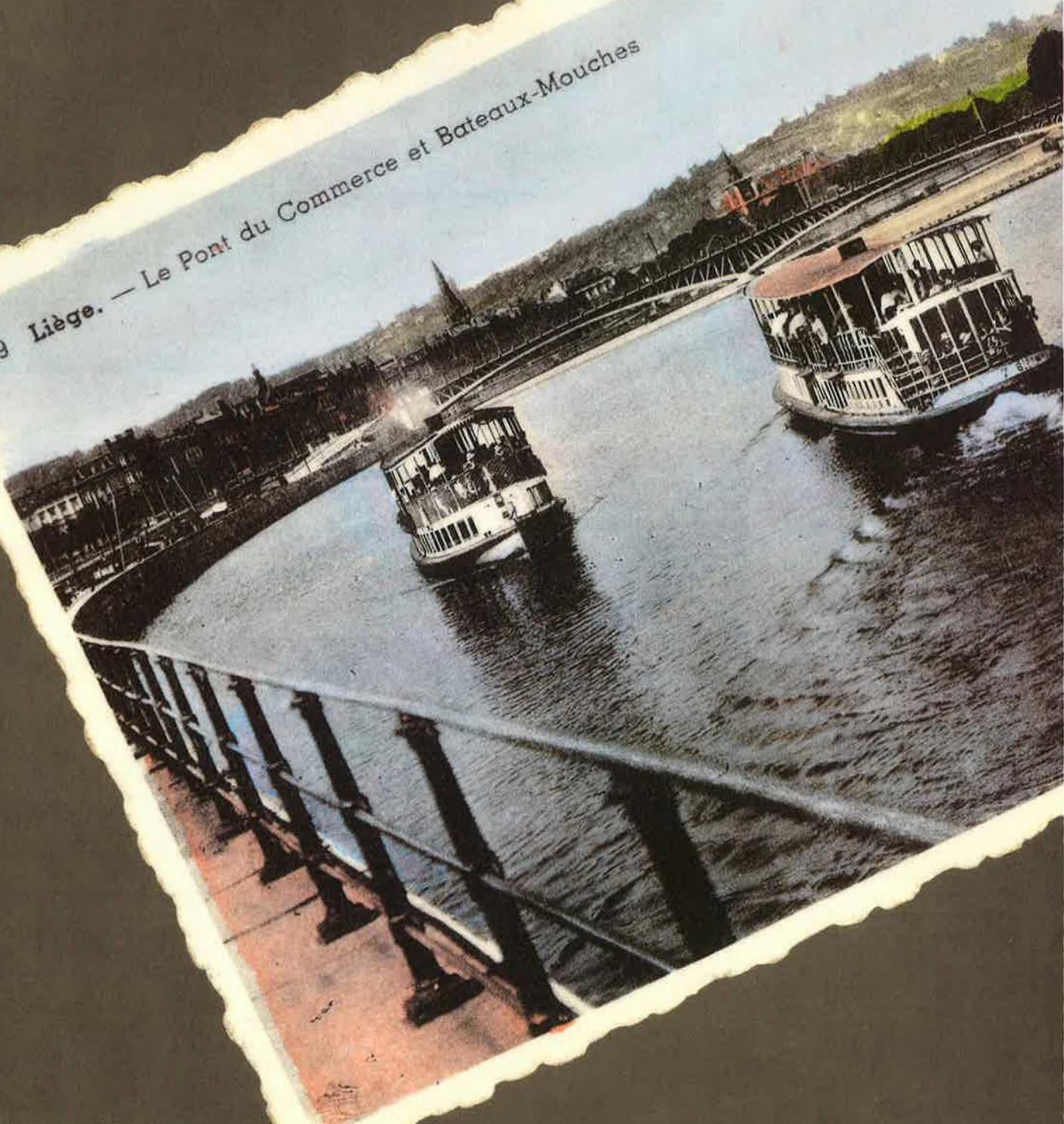


19 Liège. — Le Pont du Commerce et Bateaux-Mouches



LA BALUSTRADE ET LE MUR D'EAU
SE TROUVENT A L'ENDROIT MEME
DU PORT FLUVIAL EN
CORRESPONDANCE AVEC LA
GARE CENTRALE

LES TRIBULATIONS DU RAIL À LIEGE

M. LAMBOU

La desserte du cœur de Liège, excentré par rapport aux lignes magistrales Bruxelles-Cologne et Paris-Cologne et la situation à la limite de la banlieue de sa gare principale (Guillemins), ont toujours fait l'objet de critiques de la part de ses habitants. Certes, l'électrification récente des tunnels et leur desserte par quatre parcours horaires ont rapproché le centre du pont de connexion avec les grandes lignes. Le projet (de) «RER» ne pourrait encore qu'améliorer cette liaison rapide par rapport au temps de parcours des autobus urbains actuels.

Ce n'est pourtant pas par manque d'imagination et d'obstination que les autorités liégeoises du siècle dernier n'ont pas obtenu gain de cause lorsqu'elles revendiquèrent l'implantation d'une gare «centrale», plus rapprochée, du centre de la ville que l'«embarcadère» situé au pied des plans inclinés en 1842.

Déjà, dans le livre «Le Rail passe par Liège», édité en 1988, j'avais décrit les nombreuses solutions liégeoises restées sans suite.

Intrigué par la polémique lancée en 1836-1837 par l'architecte Chevron, partisan d'une desserte plus centrale de la ville, j'ai poursuivi mes recherches.

J'ai ainsi pu trouver, dans les collections de la bibliothèque de la ville de Liège, aux Chiroux, le plan dressé par Monsieur Chevron en 1837, et adressé le 29 décembre 1842 à Monsieur Franck, ingénieur civil. Voici, in extenso, le texte figurant en cartouche sur ce plan.

«La dérivation de la Meuse ici tracée est perpendiculaire au pont de la Boverie (NDLR : pont Neuf); elle corrige les défauts que présente cette localité de la rivière et donne toute sécurité aux bateliers pour passer sous le nouveau pont (sic).

Le projet, publié sous le nom de Monsieur l'ingénieur Gérardot de Sermoise, établit le nouveau cours de la rivière oblique avec le nouveau pont de la Boverie, c'est-à-dire que le principal mur d'eau qui dirige le courant forme un angle de 115 degrés avec le pont. Pourtant, le caractère oblique de la rivière avec le pont des Arches n'est que de 109 degrés et ce cours de biais a toujours été la cause de nombreux sinistres. En faisant la dérivation directe, on satisfait à la pétition de Messieurs les bateliers de la Meuse, adressée à Monsieur le Ministre des Travaux publics le 24 décembre 1841, où ils signalent et énumèrent les nombreux sinistres qu'entraîne l'obliquité de la rivière en amont de nos ponts.

Une dérivation directe, comme nous la proposons, est beaucoup moins coûteuse qu'une dérivation oblique. Elle permet d'y établir une station pour le chemin de fer plus spacieuse et plus rapprochée du centre de la ville. Une gare s'y présente naturellement et offrira toujours, en toute saison, sans frais, un refuge à tous les bateaux. Une dérivation directe permet aussi de créer de beaux ports en grand nombre et plus que suffisants pour le service de la navigation. Elle donne de plus

grands produits sous le rapport des terrains à vendre pour bâtir. Elle crée de belles promenades, de vastes quais, des avenues larges et faciles qui augmenteront la salubrité de ce quartier important et feront apprécier davantage sur ce point les agréments et le grandiose des sites remarquables de la ville de Liège».

Il faut savoir qu'à cette époque (1837), le cours secondaire de la Meuse arrosait encore les quais d'Avroy et de la Sauvenière. Les bras de l'avenue Blonden et du boulevard Piercot n'étaient pas encore comblés.

Par ailleurs, Monsieur Chevron propose deux emplacements pour l'installation de sa gare centrale :

Une station en cul-de-sac aux Terrasses, si le cours de la Meuse est redressé entre le Petit Paradis et l'Evêché, avec d'une part un port d'accostage et d'autre part, là où se trouve aujourd'hui le parc d'Avroy, une large avenue prolongeant en ligne droite la rue des Guillemins, bordée au nord de terrains à bâtir jusqu'au quai d'Avroy.

L'accès à cette gare se ferait, non pas par le raccordement de Liège-Meuse (qui sera ouvert ultérieurement), mais par une double voie quittant la ligne Verviers-Liège à

SUR CETTE VUE PANORAMIQUE ACTUELLE, ON IMAGINE DIFFICILEMENT LA GARE CENTRALE QUI AURAIT PRIS LA PLACE DES BUILDINGS (EN HAUT) ET LES LARGES AVENUES OMBRAGÉES D'ARBRES ET ENTRECOUPEES DE FONTAINES.





LE FAMEUX TAUREAU («LI TORÉ») AURAIT ACCUEILLI LES VOYAGEURS SORTANT DE LA GARE QUI SE SERAIT SITUÉE A PROXIMITÉ DES ARCEAUX, A L'ARRIERE-PLAN.

hauteur de la rue Bovy, et traversant successivement la place des Guillemins, la future rue Sohet et la rue du Saint-Esprit (aujourd'hui rue de **Serbie**).

L'autre solution consiste en une station en cul-de-sac au nord d'une nouvelle artère dénommée «rue Léopold» et qui deviendra ultérieurement la rue Lonhienne. La double voie d'accès quitte la gare des Guillemins, traverse en biais la rue du Plan incliné, la rue Hemicourt, la rue des Anges, le jardin botanique, la rue Fush, puis passe sous la rue St-Gilles et la rue Monulphe (alors rue **Jonfosse**). Cet emplacement coïncide en partie avec la gare actuelle de Jonfosse, mais l'emprise du rail se poursuit jusqu'au coude de la Sauvenière. La largeur de cette gare, enserrée entre la voie publique et l'escarpement de Saint-Martin, ne semble permettre que l'installation de 5 à 6 voies. Cette deuxième solution apparaît comme la moins intéressante : non seulement elle implique le rebroussement des trains en provenance des plans, mais elle n'offre aucune solution de continuité au-delà de la Sauvenière. Elle condamne la gare centrale à rester une gare sans issue.

Quant à la première solution, l'ingénieur Blondin s'en inspirera pour proposer sa gare centrale en bordure de Meuse et du bassin du Commerce qui aura été aménagé entre-temps en Avroy, avec cette différence que Monsieur Blondin prévoyait une issue vers Longdoz. Par contre, Liège aurait été dotée d'une longue avenue rectiligne de 45 mètres de

large, depuis les Guillemins jusqu'à la place des Carmes, moyennant un élargissement de la rue des Guillemins, encore totalement dépourvue d'immeubles en 1837, et de la rue de l'Evêché, nouvellement tracée dans le Rivage de Beurepart. Quelle perspective!

On le voit, le nom des principales capitales européennes avait été retenu pour baptiser les larges avenues de ce complexe urbanistique que, même comme Liégeois, j'imagine difficilement. Cela n'aurait pas manqué d'allure!

Les discussions byzantines ayant toujours été le plaisir favori des autorités liégeoises – et Dieu sait si la situation a peu évolué –, ces deux propositions tombèrent, comme toutes les autres, dans le tiroir des «dossiers en attente».

Pour la clarté du texte, il faut ajouter que Monsieur Chevron a émis ces propositions en 1842, donc après la construction des plans inclinés via Ans, décidée par le Ministère, alors qu'il avait précédemment étudié une descente de la ligne de Bruxelles par Hologne, Tilleur et Sclessin pour aboutir dans le quartier de Fragnée. Tout naturellement, il est logique que Monsieur Chevron ait proposé de la prolonger jusqu'à l'Evêché.

Cette solution aurait évidemment impliqué le rebroussement des convois vers Verviers. Mais c'est une autre histoire et j'arrête ici cette fiction sous peine de me voir traiter d'«ergoteur», alors que mon intention était d'apporter un éclaircissement supplémentaire à l'histoire de l'évolution du rail à Liège. □

LE 150° ANNIVERSAIRE DES PLANS INCLINÉS A LIÈGE

Dans le courant du mois de septembre, auront lieu les festivités relatives au 150° anniversaire des plans inclinés à Liège. Voici le programme de ces importantes manifestations :

Vendredi 11/9

De 14 à 18 h : inauguration du musée ATF de Kinkempois ; de 19 à 23 h : réception des amis d'ATF.

Samedi 12/9

De 10 à 18 h : portes ouvertes à l'ATD Kinkempois ; ouverture du musée au public.

Dimanche 13/9

De 10 à 18 h : portes ouvertes à l'ATD Kinkempois ; journée Cockerill (exposition d'engins moteurs et de matériels ferroviaires Cockerill) ; exposition de maquettes Cockerill au musée ; projection de cassettes vidéo sur les activités de Cockerill et CMI ; A 14 h : inauguration officielle de la locomotive-musée 6041. En projet : circulation d'une navette à vapeur vive à l'échelle 1/8° sur la voie 4bis de l'ATD Kinkempois (aussi le 20/9) ; aubade musicale (aussi le 20/9).

Mercredi 16/9

De 14 à 20 h : journée Kleinmodellbahn (maquettes).

Samedi 19/9

Journée du 150° anniversaire des plans inclinés. De 10 à 18 h : exposition au musée. Sous réserve : exposition philatélique à la cantine de Kinkempois (aussi le 20/9) ; parcours spéciaux Kinkempois-Liège Guillemins et Ans-Voroux-Kinkempois ; exposition des locomotives électriques 2208 et 2383 sur la voie 1bis de l'ATD Kinkempois ; réalisation d'une cassette-vidéo sur les plans inclinés.

Dimanche 20/9

Journée vapeur. De 10 à 18 h : exposition au musée ; parade vapeur ; projection de cassettes vidéo sur la vapeur. □