

L 34 : Historique de la Petite Ceinture liégeoise.

Ouverte au trafic par la compagnie du Liégeois-Limbourgeois le 1^{er} mai 1865, la ligne reliant Liers au quartier de Vivegnis (situé à la lisière nord-est de Liège), longue d'une dizaine de kilomètres, était un maillon de la ligne principale de cette société privée qui s'étendait d'Achel (gare frontière, au sud-est d'Eindhoven) à Hasselt, Beverst, Tongres et Liège. Cette ligne offrait l'avantage de desservir le quartier nord de Liège, longtemps considéré comme déshérité, où l'implantation d'industries métalliques et de houillères allait lui procurer de nombreux clients.

Lors de la décision de la création d'une gare centrale à Liège (émaillée d'interminables polémiques), la station de Vivegnis fut désenclavée par la construction de cette « petite ceinture » liégeoise qui la relia à la station des Guillemins. Le tracé, essentiellement souterrain, comprenait quatre tunnels : St Gilles (645 m.), St Martin (735 m.), Pierreuse (847 m.) et le petit souterrain du Baneux (57 m.) ; les points d'arrêt se situant à Jonfosse (non loin de la rue Monulphe) et entre les quartiers du Cadrant et de Pierreuse, non loin du palais des Princes-Evêques et de la place Saint-Lambert.

Les travaux débutèrent en avril 1869 pour s'achever le 1^{er} septembre 1877. Ils furent financés par la Société des Chemins de Fer de l'Etat Belge, compagnie qui exploita la ligne dès son ouverture au trafic. Le point d'arrêt de Jonfosse, à l'origine une simple halte sise à proximité du Pont d'Avroy, sera ultérieurement doté d'un bâtiment monumental prévu pour s'intégrer à un vaste plan urbanistique. Fermé en 1930, ce bâtiment sera tout d'abord mis à la disposition des Archives de l'Etat puis, dans les années '90, reconverti en café - salle de spectacle sous le nom de « Sound Station ».

La desserte, tout d'abord squelettique, s'améliorera graduellement sous la pression de l'opinion publique. Par exemple, le 30 octobre 1884, une convention signée entre l'Etat Belge et les N.S. (exploitant du Liégeois-Limbourgeois) impose l'éclairage de tous les trains de voyageurs circulant sur le chemin de fer de Ceinture.

En 1905, la gare du Palais, qui n'était dotée jusque lors que d'un bâtiment provisoire indigne de ce lieu sera dotée d'un bâtiment de style néo-gothique qui s'harmonisait mieux avec le palais des Princes-Evêques situé à proximité. Il sera détruit dans les années 70, lors de la vague de démolitions frénétique dans le cadre de l'inénarrable réaménagement de la place Saint-Lambert.

La gare de Vivegnis, elle, sera exploitée jusqu'au 29 janvier 1972. Démolie depuis lors, les seuls témoins de son existence passée sont les escaliers d'accès au passage souterrain menant au quai central. A son heure de gloire, elle desservait le charbonnage du Baneux, le raccordement de la ville de Liège (Immondices) ainsi que la célèbre société de construction de locomotives à vapeur « Saint Léonard ». Les autres gares de la ligne desservaient également des entreprises locales : Herstal desservait le charbonnage de Bellevue ainsi que la F.N. et industries annexes, La Préalles desservait le charbonnage de la Petite Bacnure, Milmort desservait la houillère locale et Liers une sucrerie.

Les années 70 virent un bouleversement total de la physionomie de la ligne 34. Le service ferroviaire fut repensé dans le cadre de la création d'un service rapide

de banlieue dans l'agglomération liégeoise. Le faisceau de garage de Vivegnis fut abandonné et réimplanté à Liers, en site neuf, où la SNCB disposait d'un espace suffisant pour y implanter un poste d'entretien du matériel voyageur « moderne ». Liers devint donc la « Tête de ligne » pour les trains desservant les vallées de la Meuse, de l'Ourthe, de l'Amblève et de la Vesdre. Herstal fut dotée de 3 voies à quai en « cul-de-sac » pour assurer une desserte intensive vers Visé, Maastricht et Flémalle. La gare du Palais, elle, fut dotée de 4 voies à quai de 350 mètres en partie souterraines (sous la place du Cadran). Le bâtiment voyageur fut reconstruit lui aussi en souterrain, sur une superficie de 900 m², en relation directe avec le futur centre de communication de la place Saint-Lambert. Des points d'arrêt furent également recréés à Jonfosse et à Jolivet.

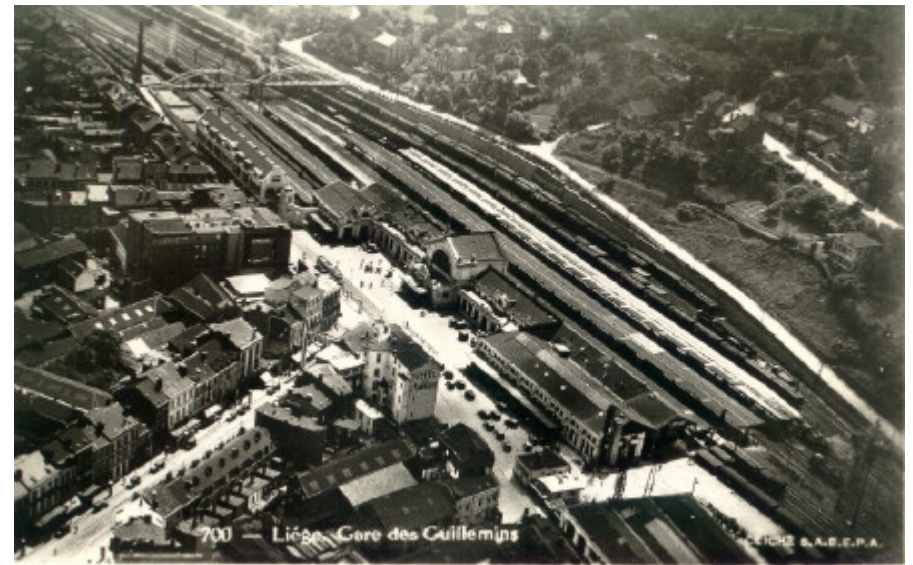
Afin d'électrifier la ligne, tous les tunnels durent être remis au gabarit électrique, opération délicate s'il en est. Le petit tunnel du Baneux fut mis à ciel ouvert tandis que pour les 3 autres tunnels, le radier fut adapté afin de surbaïsser les voies.

Livrée à la traction électrique le 30 mai 1976, après 5 années de travaux, la ligne connût alors une cadence de desserte fort élevée. Mais, dans le courant des années 80, elle n'échappa pas aux divers plans d'économie appliqués par la SNCB. Bien que dotée d'une infrastructure de qualité, elle ne paraît pas intégralement valorisée. Le plan IC-IR de sinistre mémoires eut lui aussi des conséquences, la gare du Palais n'étant plus desservie que par 5 trains par heure et dans chaque sens, laissant la part belle à la liaison Guillemins – Saint Lambert par Bus (lignes 1, 4, 25, 27, 48).

Côté bâtiments voyageurs, seuls ceux de Jonfosse, Herstal et Liers subsistent encore. De ceux du Palais, de Vivegnis et de Milmort ne subsistent que des cartes postales, témoins d'un glorieux passé aujourd'hui révolu !

Voici à présent une petite iconographie de ces gares en cartes postales dans l'ordre de position sur la ligne.





700 Liège - Gare des Guillemins



24 LIÈGE - Panorama vu de Cointe



Liège. La gare des Guillemins.



LIEGE - GARE DE JONFOSSE

La Gare située sur la ligne Liège-Gallinimus vers Liège et Tongres, première traversée du futur chemin de fer de province. Cette gare est située au pied d'anciens ouvrages fortifiés datant de l'époque hollandaise, et à peu de distance de la caserne d'artillerie St-Laurent et de l'Hôpital militaire.
E. Desoxy, éditeur, Bruxelles. — Reprod. interd.



Liège La gare de Liège - Jonfosse.

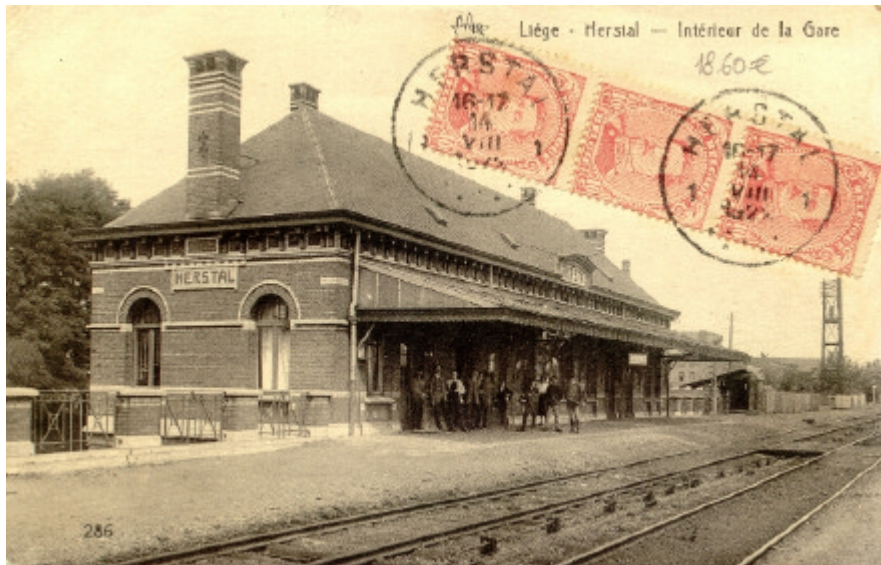


LIEGE Gare du Palais

7,40 €

Kunst-Verlag, Leipzig







Eric Sainte.

Sources : Les lignes ferrées liégeoises concurrentes des plans inclinés d'Ans, par Roland MARGANNE, dans : Le rail passe par Liège, Ed. GTF, 1988.

Iconographie : L'auteur tient à remercier Messieurs **René Gillard** et **Jean-François Magnée** d'avoir mis à sa disposition leur considérable collection de cartes postales anciennes. Les illustrations annotées RG proviennent de la collection de Mr Gillard, celles annotées JFM de celle de Mr Magnée et celles annotées ES de la collection de l'auteur.

Note de l'Auteur : Je tiens ici à dédier cet article à Monsieur René Gillard, mon grand-père, décédé fin juin 2004. Il m'a communiqué sa passion pour la collection de cartes postales ferroviaires et nombre d'entre elles figureront dans divers articles futurs qui lui seront également dédiés.

Présentation du club - Réseau Miniature - Techniques - Chemins de fer réels - Manifestations - Liens - Réalisation des membres - Extraits de notre revue - Accueil - E-mail: alafinfo@ibelgique.com