

# LIÈGE - VISÉ – MAASTRICHT

*Article écrit par Roland Marganne*

## HISTOIRE D'UNE LIGNE INTERNATIONALE...

Le 10 décembre prochain, à l'occasion du traditionnel changement d'horaires, la SNCB apportera notamment de substantielles améliorations à son offre de transport entre Bruxelles et Liège. Grâce à la mise en service intégrale de la ligne 36 N entre Bruxelles-Nord et Louvain, le temps de parcours entre Bruxelles-Nord et Liège-Guillemins descendra à... 51 minutes pour les trains de service intérieur les plus rapides. Justement, une toute nouvelle liaison sans arrêt intermédiaire entre Bruxelles et Liège sera introduite en semaine: l'IC «0», mis en ligne au départ de Bruxelles-Midi. Cette nouvelle liaison aura une autre originalité: elle sera systématiquement prolongée de Liège-Guillemins à Maastricht, ville mosane de l'extrême sud des Pays-Bas, via Bressoux et Visé. Les avantages de ce prolongement sont évidents: un lien commode et confortable entre Liège et Maastricht, deux villes jumelles de l'Euregio... et aussi la possibilité pour les voyageurs néerlandais d'accéder rapidement et confortablement aux TGV Thalys de l'axe Paris - Cologne, grâce à des correspondances très étudiées en gare de Liège-Guillemins. L'occasion était toute trouvée pour nous pencher sur la petite et la grande histoire de la ligne Liège -Maastricht, une artère peu médiatisée, alors qu'elle fait partie des grands courants de trafic du réseau de la SNCB...

## **Liège, Maastricht, une ligne très ancienne**

La mise en service de la ligne Liège - Visé - Eijsden-frontière est très ancienne: elle fut mise en œuvre le 24 novembre 1861 par le Chemin de fer de Liège d Maastricht et extensions. Cette petite compagnie privée de droit belge avait notamment pour actionnaires les frères Rothschild dont le nom est lié à la célèbre Compagnie du Nord. D'une longueur globale de 30 kilomètres, dont 11 sur territoire néerlandais, notre ligne au profil facile fut construite «à l'économie», à fond de vallée de la Meuse, sans aucun ouvrage d'art... et truffée de passages à niveau. Ses concepteurs ne manquaient pas d'ambition puisqu'ils prétendaient relier par la voie la plus courte les provinces méridionales de la Belgique, du grand-duché de Luxembourg et de la France aux villes hollandaises de Venlo, Nimègue, Zutphen, Zwolle, Arnhem, Enschede... et aux villes allemandes d'Oberhausen, Hanovre, Berlin...

La gare liégeoise tête de ligne et le siège social de la petite compagnie avaient été fixés à Liège-Longdoz, l'autre grande station liégeoise du XIX siècle. Aujourd'hui disparue, cette gare monumentale en cul-de-sac était la propriété de la prestigieuse compagnie du Nord-Belge, et le point d'aboutissement de «sa» ligne vers Flémalle-Haute - Namur et Givet par Seraing ou Tilleur. Si les deux compagnies coexistaient à Liège-Longdoz, elles restèrent deux entités différentes, avec exploitation séparée: ainsi, on n'avait pas prévu de raccordement ferroviaire direct permettant de passer directement de Bressoux à la bifurcation de Froidmont. Cette liaison directe - comportant un tunnel de 78 mètres à Froidmont sera en fait établie par l'occupant prussien, en 1917, créant par là même le «quadrilatère de Kinkempois»: ainsi, la ligne de Maastricht sortit du cadre étriqué d'une petite ligne locale pour se trouver en relation avec Liège-Guillemins, et aussi avec la gare de triage de Kinkempois, commune à l'État et au Nord Belge.

## **Des trains-tramways entre Liège et Visé**

Depuis le milieu du XIX' siècle, la «ligne de Maastricht» partage la rive droite de la vallée de la Meuse avec la route nationale et ... les nombreux villages riverains. Aussi, comporta-t-elle d'emblée les stations de Liège-Longdoz (commune avec le Nord-Belge), Jupille, Wandre, Cheratte, Argenteau, Visé, et - sur territoire néerlandais - Eijsden, Gronsveld et Maastricht-Wijck. De nombreux autres points d'arrêt furent ensuite implantés au fur et à mesure de l'industrialisation de la vallée de la Basse Meuse. Pour les desservir, la Compagnie de Liège à Maastricht fut à l'origine d'une grande première en Belgique: la mise en service, en 1884, de trains omnibus très légers, dits «trains-tramways» entre Liège-Longdoz et Visé. Il s'agissait de convois de deux voitures à deux essieux, qui marquaient l'arrêt non seulement aux stations et aux haltes, mais aussi aux passages à niveau, équipés d'un quai d'embarquement sommaire en cendrées: il

y en avait tous les kilomètres environ... Les titres de transport étaient délivrés à l'intérieur des voitures, comme dans un tram.

Notre ligne fut reprise par l'État belge - jusqu'à la frontière néerlandaise - le 1<sup>er</sup> janvier 1899, dans le cadre de la politique de nationalisation du réseau ferré du gouvernement de l'époque, afin de contribuer à maintenir l'indépendance nationale.

### **Petite histoire des gares de la ligne Bressoux et ses trois bâtiments de gare**

Initialement, une halte - joliment dénommée «Trou Louette» jusqu'en 1909 - avait été ouverte dès 1861 à Bressoux, au pied du passage à niveau du même nom. À la reprise de la ligne par l'État belge, la halte disparut pour être remplacée par un bâtiment de gare sans logement de fonction, de plan classique, à six travées. Une deuxième bâtisse fut érigée en 1929: construite en prévision de l'exposition internationale de 1930 - qui devait se tenir non loin de là, sur l'ancienne plaine militaire des manœuvres - elle combinait colombages et verre dans un style très simple et caractéristique de l'époque. De plus, elle avait été conçue comme un bâtiment démontable, dans la perspective d'être plus tard transférée à Bruxelles pour servir lors de l'exposition de 1935. En fait, ce «transbordement» n'eut jamais lieu, et la bâtisse «provisoire» resta finalement en place pour n'être remplacée qu'en 1974, par un troisième bâtiment, imaginé sur le concept de «gare-parapluie», importé des Pays-Bas, avec un seul et vaste auvent abritant bâtiment des recettes et premier quai. C'est toujours l'édifice actuel...

L'évolution spectaculaire des installations ferroviaires de Bressoux

À l'aube du XX<sup>e</sup> siècle, sous le régime de l'État, la gare de Bressoux ne disposait que d'une classique cour à marchandises.

C'est la Première Guerre mondiale qui lui donna une autre dimension. Pour ses besoins militaires, l'occupant prussien repensa complètement la finalité de la ligne de Visé, dans le cadre de la construction d'une ligne ferrée directe entre Tongres, Visé, Montzen et Aix-la-Chapelle, afin de relier directement le port d'Anvers au conglomérat industriel de la Ruhr. Dans ce cadre, la gare de Bressoux - qui devait par ailleurs être flanquée d'un champ d'aviation militaire prussien - fut dotée de 13 voies de garage... et d'une signalisation mécanique de type allemand, restée en service jusqu'en 1927!

L'Entre-deux-guerres fut le théâtre du développement spectaculaire de la gare de Bressoux. Après l'Armistice de 1918, un trafic marchandises considérable dut être traité dans la région liégeoise, notamment d'énormes fournitures de charbon de la Ruhr, dues par l'Allemagne au titre des réparations de guerre prévues par le Traité de Versailles. Comme ce charbon était importé d'Allemagne par le rail et la nouvelle ligne Montzen - Visé, la gare de Bressoux fut désignée comme site de délestage de la gare de formation de Kinkempois, à l'époque complètement saturée. Aussi, fut-elle transformée en vraie gare de triage entre 1924 et 1928.

Ce n'est pas tout... Bressoux fut dotée, dès 1927, d'un mélangeur à charbon pour alimenter en combustible les locomotives à vapeur de tous les dépôts situés à l'est de l'axe Anvers - Bruxelles - Namur - Arlon: celui-ci traitait les charbons provenant des bassins liégeois et limbourgeois, qui y étaient mélangés afin d'obtenir le combustible le plus adéquat pour maintenir le feu des locomotives. Quelques années plus tard, Bressoux fut aussi équipé d'un raccordement ferré provisoire à l'Exposition internationale de l'Eau, que la ville de Liège avait organisée en 1939 sur le site de Coronmeuse: une voie unique terminée par un épi de deux voies, avec quai central, fut desservie pendant toute la durée de la manifestation, non seulement par un autorail diesel triple, mais aussi, une fois par jour, par une rame tractée venant directement de Bruxelles.

La destruction accidentelle du pont ferroviaire du Val-Benoît à Liège, le 31 août 1939, à la veille de la «drôle de guerre», renforça encore le rôle joué par la gare de Bressoux. Les installations de Liège-Longdoz étant saturées, tous les trains de voyageurs pour les vallées de l'Ourthe et de l'Amblève durent être formés à Bressoux, qui se trouva dotée en catastrophe d'une réserve de voitures à voyageurs, de tanks à gaz et de batteries pour l'alimentation des circuits d'éclairage des voitures. D'autre part, comme les débris du pont du Val-Benoît empêchaient la navigation sur la Meuse, l'approvisionnement en charbon des usines Ougrée-Marihaye ou Cockerill par la voie d'eau était compromis. Le port flambant neuf de Monsin,

sur le tout nouveau canal Albert, fut équipé à la hâte de grues afin de transborder le charbon campinois des péniches sur des wagons, afin d'amener le combustible jusqu'aux installations sidérurgiques éparpillées le long de la ligne 125 bis Kinkempois - Seraing - Flémalle-Haute.

Bref, Bressoux, désormais classée «gare de 1<sup>e</sup> catégorie», avait trouvé là une vocation de gare de formation. Celle-ci ne se démentit pas pendant la Seconde Guerre mondiale et culmina de 1944 à 1946, lorsque l'armée américaine y installa un grand dépôt de ravitaillement pour ses armées du front de l'Ouest.

À la même époque, elle dut prendre le relais de la gare de formation de Kinkempois, rendue inutilisable par les bombardements alliés.

Après la Seconde Guerre mondiale, la gare de Bressoux, avec ses faisceaux spacieux, servit de gare de concentration pour le trafic de tous les raccordés de la ligne jusqu'à Visé. Elle disposait aussi d'un raccordement à l'usine à gaz et à la centrale électrique de Bressoux, un raccordement à un marchand de mitrilles et un autre au marché couvert de produits frais de Droixhe, installé dès 1962 par la ville de Liège sur le site anciennement occupé par le mélangeur de charbon de la SNCB, désaffecté en pleine période de «dieselisation» du réseau.

### **Les reconversions contemporaines de Bressoux:**

Des "autos-couchettes» aux trains de fonte en fusion

L'histoire de la **gare de Bressoux** de ces cinquante dernières années fut émaillée de reconversions en tout genre. Si, pour le trafic des voyageurs, Bressoux perdit le trafic omnibus de la ligne de Visé en 1956, ses vastes étendues ferroviaires et sa proximité avec le réseau autoroutier la firent désigner comme gare de chargement et de déchargement pour les trains autos-couchettes dont les réseaux de chemin de fer d'Europe de l'Ouest avaient décidé la création. C'est ainsi que le premier train autos-couchettes Amsterdam -Avignon put faire escale en gare de Bressoux - aménagée pour la circonstance de rampes pour l'accès des voitures sur les wagons porte-autos - le 30 juin 1960. Ce trafic dura pendant plus de quarante ans: il fut supprimé le 26 septembre 2003.

Pour le trafic des marchandises, outre son rôle de gare gérante des dépendances de Jupille et de Wandre, Bressoux, comptait non moins de vingt-cinq entreprises raccordées, et gérait les installations du port de Monsin... et de Chertal, où la SA Métallurgique d'Espérance-Longdoz avait installé une nouvelle aciérie et un laminoir à chaud en 1963 sur les terrains de l'île Monsin. Desservies par la ligne à voie unique industrielle, qui donne aussi accès au port de Monsin, ces nouvelles installations sidérurgiques devaient être alimentées en fonte en fusion (à une température moyenne de 1 3001 par les hauts-fourneaux d'Ougrée et de Seraing. Il revint à la SNCB d'organiser ce trafic très spécial, sur les 21 kilomètres séparant Seraing de Chertal, par wagons-thermos.

Ces convois très originaux, baptisés «FO», mis en ligne dès le mois de mai 1963, circulent pour quelques années encore, car la fin de la sidérurgie à chaud est programmée dans le bassin liégeois. Faut-il ajouter que le chemin de fer prend aussi sa part dans l'évacuation des produits finis à Chertal ? C'est aussi à Bressoux que fut mise en service en 1972, une des plates-formes multimodales de la région liégeoise. Personne ne s'étonnera donc d'apprendre que les emprises de la gare de Bressoux couvrent aujourd'hui quelque 40 hectares.

Enfin, l'instauration du plan IC-IR de la SNCB pour le trafic des voyageurs en 1984 ramena un trafic voyageurs régulier en gare de Bressoux. Les trains IC de la liaison Knokke/Blankenberge - Visé (puis Maastricht) firent désormais systématiquement arrêt toutes les heures à Bressoux. Depuis 1998 (seconde mouture du plan IC-IR), ces trains ont été déclassés en catégorie «L»: des automotrices électriques doubles classiques assurent aujourd'hui un service international de proximité de Liège-Guillemins à Maastricht... jusqu'à l'arrivée des voitures I 11 de l'IC «0» Bruxelles - Liège -Maastricht en décembre prochain.

### **De Bressoux à Visé**

**La gare de Jupille**, aujourd'hui disparue, gérait un gros trafic de petits colis express et en recevait un autre très original: des wagons entiers... de pommes en provenance des Pays-Bas, la matière première d'une distillerie locale. De plus, la gare de Jupille disposait de multiples raccordements, aujourd'hui hors service, notamment au charbonnage de la Violette ou à la brasserie Piedboeuf, intégrée aujourd'hui dans

le groupe Imbev. Mais il y avait également un raccordement aux chaudronneries dépendant de la brasserie, qui fabriquaient aussi des chaudières pour bateaux ou locomotives, un autre à des laminoirs, des forges, une tôlerie et des scieries.

**La gare de Wandre** possédait aussi plusieurs raccordements, dont celui du port pétrolier et celui du nouveau siège du charbonnage de la Bure. Plusieurs autres charbonnages étaient par ailleurs embranchés sur la ligne comme le charbonnage du Hasard de Cheratte qui disposait d'une gare privée, située entre le point d'arrêt de Château-Cheratte et la gare de Cheratte, dotée d'un faisceau d'une dizaine de voies pour desservir le charbonnage d'Abhoos. Les aciéries de la Meuse, spécialisées dans le moulage de cœurs d'aiguillages et autres produits ferroviaires, étaient par ailleurs sous-embranchées en gare de Cheratte.

C'était l'époque où le camion ne régnait pas encore en maître sur les expéditions et où le chemin de fer jouait un rôle essentiel dans la circulation des marchandises...

### **Visé et ses gares à deux niveaux: Visé-Haut et Visé-Bas**

La ville de Visé disposa de plusieurs points d'arrêt, dont «Visé-Central» au droit de la collégiale, dénommé aussi «Pont de Visé». Supprimé en même temps que le trafic omnibus entre Liège-Guillemins et Visé en 1956, ce dernier point d'arrêt fut remis en service en tant que «nouvelle» gare voyageurs de Visé, plus proche du centre de la localité que la «gare historique». La gare voyageurs actuelle de Visé est installée depuis lors au droit du pont routier, qui enjambe aujourd'hui les voies de chemin de fer, l'autoroute et la Meuse. Notons que, malgré la suppression du trafic omnibus sur la ligne, la gare de Visé ne fut jamais privée de desserte voyageurs: tous les trains de la liaison Liège - Maastricht, assurés jusqu'à l'électrification par des autorails diesel des Nederlandse Spoorwegen, continuèrent à y marquer l'arrêt.

Quant à la gare «historique» de Visé, elle se trouve en fait sept cents mètres plus au nord, au droit du «pont des Allemands» où les lignes 40 Liège - Maastricht et 24 Tongres - Montzen se croisent à angle droit mais à des niveaux différents. Le bâtiment de gare originel de Visé avait été construit par le Chemin de fer de Liège d Maastricht, à l'instar de ses homologues belges de Jupille, Argenteau, Wandre, et néerlandaises d'Eijsden et Gronsveld. Il était caractérisé par cinq parties: deux hauts pavillons latéraux encadrant un corps central bas flanqué de deux autres ailes basses. Ravagé lors de l'attaque allemande d'août 1914, il fut remplacé par un bâtiment trapu et sans originalité architecturale, érigé au pied du «nouveau» viaduc de Visé...

La physionomie des installations de Visé fut en effet bouleversée à partir de 1917, avec la création, par l'occupant prussien, de la ligne Tongres - Montzen. La partie nord de la gare fut barrée par un viaduc permettant à la nouvelle ligne d'enjambrer la vallée de la Meuse. Deux raccordements à double voie furent aussi posés pour permettre aux trains venant de Liège de gravir la rampe d'accès au viaduc en direction de Tongres et Anvers ou de l'Allemagne.

Visé disposa ainsi de deux gares, situées à des niveaux différents, et reliées par un réseau d'escaliers. Visé-Bas, le long de la ligne des Pays-Bas, était la gare internationale tandis que Visé-Haut, quelques dizaines de mètres au-dessus de la précédente et à sa perpendiculaire, assurait la desserte de la ligne Tongres - Montzen. À Visé-Haut, le service des voyageurs ne dura pas bien longtemps: les trains de voyageurs disparurent entre Visé et Montzen dès 1957. Vers Tongres, le trafic des voyageurs ne fut jamais rétabli après 1944...

Un seul bâtiment de gare, à Visé-Bas, assurait les services des voyageurs et des marchandises. Celui-ci, devenu trop petit et fortement abîmé à la suite des hostilités, fut renouvelé en 1949 par une longue bâtisse à un étage, sans aucune prétention architecturale, à une époque où la reconstruction du réseau meurtri par la guerre ne permettait aucune fantaisie. Ce bâtiment, qui existe encore aujourd'hui, a des fonctions de service interne à la SNCB, depuis que les voyageurs sont accueillis dans une «nouvelle gare» située au droit du pont.

Les installations de Visé étaient évidemment étendues, vu son statut de gare frontalière avec les Pays-Bas, avec une remise à locomotives, supprimée en 1951... Et même une voie de quarantaine, côté Meuse, où étaient rangés les wagons de bestiaux à l'importation, qui devaient y stationner le temps jugé

nécessaire par les services vétérinaires belges pour éviter d'amener en Belgique des maladies contagieuses pour le bétail comme la fièvre aphteuse...

### **La ligne 40 aujourd'hui**

Depuis la suppression de la gare de Liège-Longdoz en 1960, et le démontage de ses installations en 1963, c'est la gare de Liège-Guillemins pour le trafic des voyageurs et Kinkempois pour les marchandises qui sont les têtes de ligne. La ligne, sinueuse, ne permet pas une vitesse de référence supérieure à 120 km/h.

Si le trafic omnibus des voyageurs entre Liège-Guillemins et Visé est supprimé depuis 1956, le trafic de voyageurs direct entre Liège et Maastricht n'a jamais cessé. À la vapeur, les trains étaient souvent composés d'une locomotive type 64 et de voitures GCI. Ensuite, à la fin des années 1950, il fut repris en traction diesel par les autorails des Nederlandse Spoorwegen, qui faisaient traditionnellement leur terminus à Liège-Guillemins, avant d'être prolongés à partir de 1976 vers Liège-Palais et Herstal, dans le cadre de la création d'un «métro liégeois».

Outre ce trafic international de proximité, on trouvait aussi un train international journalier sur la ligne, l'Amsterdam -Bâle, prolongé en saison jusqu'à Gênes. C'était «le train des Italiens», qui, l'été venu, ramenait au pays les nombreux membres de la colonie italienne traditionnellement implantée en région liégeoise. Il était composé de voitures italiennes, d'un fourgon suisse... et d'une voiture-restaurant néerlandaise typique, dont les cuisinières étaient chauffées... au coke !

Cette organisation traditionnelle fut bouleversée en 1984 par l'application du plan IC-IR, qui apporta une nette amélioration sur la ligne grâce à son électrification: la caténaire arriva à Bressoux en 1977 et à Visé en 1982; au nord de Visé, vers les Pays-Bas, la ligne fut mise sous tension trois ans plus tard. Un service cadencé horaire fut mis en ligne de Knokke à Maastricht, avec arrêts à Bressoux (gare rouverte pour l'occasion) et Visé (ce qui permet aux Visétois de disposer d'une liaison directe avec Bruxelles). En 1998, une seconde mouture du plan IC-IR «dégrada» les services voyageurs de la ligne dans la catégorie «L»: une automotrice faisant la navette entre Liège-Guillemins et Maastricht. Trois relations IC vers Bruxelles étaient néanmoins maintenues en semaine, aux heures de pointe; l'arrivée de l'IC «0» en décembre prochain apportera donc une amélioration décisive en semaine.

### **Le trafic marchandises**

Il fut très chargé de Kinkempois à Visé, surtout après 1918. Aujourd'hui, la ligne fait partie du couloir fret majeur reliant l'Allemagne à la France par Montzen, Visé, Kinkempois, Namur, Charleroi et Jeumont. En outre, les bifurcations implantées au nord de Visé permettent aux trains originaires de Kinkempois de rallier le nord du pays.

Le trafic frontalier belgo-néerlandais est, par contre, plus réduit. Néanmoins, depuis quelques années, on assiste à un certain renouveau de celui-ci, grâce à des trains directs entre la gare de triage liégeoise de Kinkempois et Sittard, pour la desserte du port conteneurs de Born, sur la Meuse.

Dans le sens Belgique - Pays-Bas, la section internationale à double voie trouve son origine à la sortie nord de la gare de Visé. Elle passe sous le viaduc de la ligne Visé - Montzen, et longe ses raccordements. Il reste alors quelques centaines de mètres à parcourir sur territoire belge, avant de franchir la frontière, parallèlement à l'autoroute et de se retrouver sur le réseau néerlandais, dans une situation un peu particulière: depuis 1985, les trains roulent à gauche jusqu'à Maastricht, contrairement à l'usage néerlandais, qui veut que les trains roulent... à droite.

La ligne Liège-Maastricht est ainsi, pour les voyageurs, une des deux liaisons ferroviaires entre la Belgique et les Pays-Bas, avec Anvers - Essen - Roosendaal, en attendant l'ouverture, l'an prochain, d'une troisième liaison - à grande vitesse cette fois - entre Anvers et Breda.

L'avenir

Dans les trains Liège - Maastricht, on peut aujourd'hui rencontrer de nouveaux clients: des voyageurs néerlandais en route pour l'aéroport de Zaventem ou en correspondance à Liège avec les TGV Thalys Paris - Cologne... mais aussi des étudiants de la région liégeoise, attirés par la réputation de la toute

nouvelle université de Maastricht, où les cours sont dispensés en anglais afin de satisfaire une nouvelle clientèle très internationale. La «réforme de Bologne» est passée par là... et le chemin de fer peut y apporter une contribution originale en «effaçant les frontières» dans l'Euregio, grâce à une desserte internationale de proximité de qualité...

**FIN**