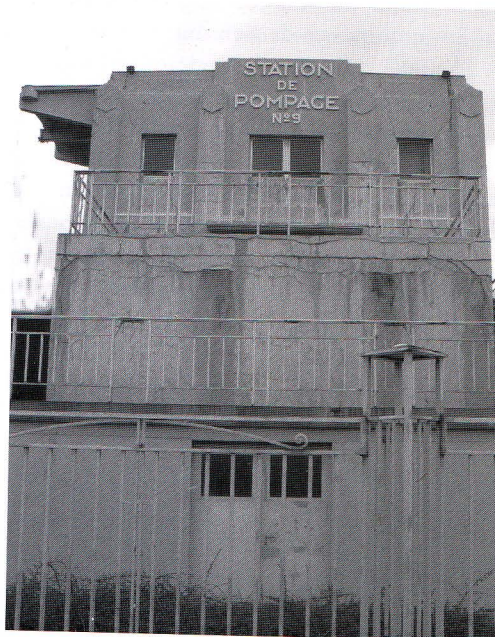


# LES STATIONS DE POMPAGE DU BASSIN LIÉGEOIS, UN PATRIMOINE ARCHITECTURAL MÉCONNU

Curieux bâtiments bordant la Meuse, les stations de pompage de la région liégeoise constituent un patrimoine industriel exceptionnel. Construites dans les années 30 en amont de la Cité ardente, elles sont assurément de beaux exemples d'architecture moderne malheureusement trop peu étudiés. Si beaucoup connaissent ces petits édifices, peu savent leur utilité et le rôle majeur qu'ils jouent dans l'économie locale et dans la sécurité des habitants de la région. Elevés suite aux inondations de 1925-1926, ils assurent encore de nos jours leur rôle de démergement c'est-à-dire l'évacuation des eaux et donc la lutte contre les inondations.



Jemeppe 9. Photo: Géraldine Monin.

## L'HÉRITAGE MINIER

L'exploitation minière, point de départ de l'essor industriel de nos régions, a engendré une menace constante pour tout le bassin liégeois. En effet, pour des raisons de rentabilité, les concessionnaires des exploitations minières n'ont jamais pu procéder au remblayage complet des veines déhouillées. Ceci provoqua, petit à petit, l'effondrement des galeries et par conséquent l'affaissement des terrains supérieurs. En amont de Liège, la descente du sol a fluctué pendant de nombreuses années entre 5 et 10 cm par an. Cette dépression entraîna un abaissement général de la plaine en dessous du niveau d'étiage et des crues de la Meuse. Cette situation eut pour conséquence de provoquer des inondations toujours plus nombreuses et importantes, plaçant les populations dans des situations critiques.

L'exemple de la rue Cockerill est particulièrement interpellant. En 1872, soit 57 ans après le début de l'activité des premières mines, il fallait une crue extraordinaire de 5 mètres pour que cette rue soit inondée. Aujourd'hui, sans le fonctionnement des stations de pompage, l'inondation serait permanente.

Il faut attendre 1925-26 et la crue exceptionnelle qui submergea toute la vallée, pour que les pouvoirs publics prennent en charge le problème de démergement. Cette crue avait paralysé les activités de toutes les grandes usines et de nombreux commerces. Il fallait rapidement trouver une solution efficace sous peine de voir la région sombrer dans une constante détresse. La cause principale de cet événement tragique était bien entendu liée au problème d'abaissement de la plaine mais aussi au relèvement de la nappe phréatique qui envahit les caves des habitations.

## LE DÉMERGEMENT

Le problème est donc double et demande une réponse rapide. L'Etat, par la voie de l'Administration des Ponts et Chaussées se lance ainsi dans un vaste programme de régulation du fleuve (suppression d'îles et construction de barrages et de digues puissantes). Le démergement est, quant à lui, confié à l'AIDE (Association Intercommunale pour le

HAUZEUR A. et JADIN I., *Les stations de pompage d'eaux usées du Bassin liégeois, in Le patrimoine industriel de Wallonie*, Liège, 1994, pp : 500-506.

*Le Corbusier et le mouvement moderne en Belgique 1920-1940. Exposition présentée par le G.A.R. en collaboration avec l'institut supérieur d'architecture Saint-Luc de Wallonie.* Liège 27 janvier - 12 mars 1988, Liège, 1988.

*Lutter contre les inondations par le démergement*, s.l., Ministère de la Région Wallonne, s.d.

### Bibliographie

CAMPUS F., *Le génie civil, in Apports de Liège au progrès des sciences et des techniques*, Liège, Eugène Whale éd., 1981, pp. 338-341.

Charleroi, Mons, Valenciennes, villes de frontière, sous la dir. de Maurice CULLOT, Paris, Editions Norma, 2001.

*Dictionnaire de l'architecture en Belgique de 1830 à nos jours*, sous la dir. d'Anne VAN LOO, Anvers, Fonds Mercator, 2003.

Démergement et l'Épuration des communes de la Province de Liège) regroupant à l'époque les communes de Seraing, Jemeppe, Tilleur, Flémalle, Ougrée et Angleur.

Hector Biefnot, directeur des travaux de la Ville de Seraing, est chargé des premiers travaux de démergement dans sa commune. Il met en place un double réseau d'égouts chargés d'évacuer les eaux vers le fleuve. Le premier réseau, dit supérieur, est composé d'égouts à grande section recueillant les eaux de pluie, usées et résiduaires. Le second réseau, dit inférieur, plus profond que le premier, reçoit les eaux de la nappe phréatique.

Elles sont ensuite évacuées directement par gravité dans la Meuse. Mais en cas de crue, le niveau du fleuve étant supérieur aux eaux s'écoulant dans la plaine, l'évacuation de celles-ci par gravité devient impossible. Les ingénieurs doivent donc imaginer un système capable de remonter ces eaux pour ensuite les évacuer dans le fleuve : le principe des stations de pompage est né.

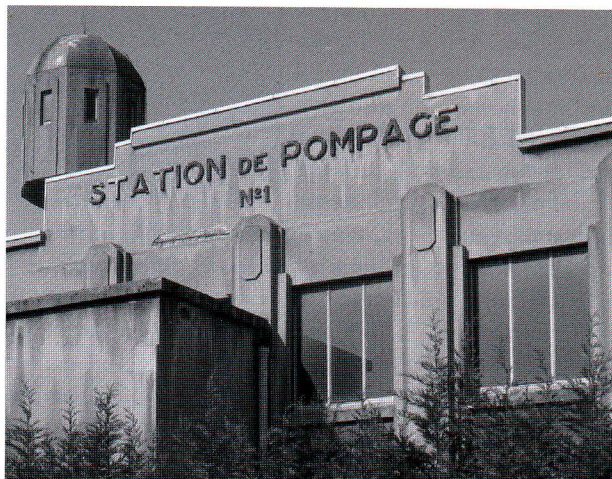
La grande difficulté est de réaliser des édifices capables de résister aux mouvements de terrains particulièrement instables sans mettre en péril le fonctionnement continu de ses pompes. L'arrêt provisoire de ces installations pendant un orage ou une crue serait catastrophique pour le bassin industriel liégeois. Les stations secondaires plongeant, quant à elles, profondément dans la nappe aquifère, il importe d'éviter la fissuration de ses parois, sous peine de voir la salle des pompes inondées et l'équipement électromécanique hors service. Le béton armé utilisé est ainsi capable de résister à des affaissements importants qui ont atteint jusqu'à 2 mètres dans certains cas. Pour répondre au deux problèmes bien distincts de l'évacuation des eaux usées et des eaux issues de la remontée de la nappe phréatique, deux types de stations sont conçues.

## LES STATIONS PRINCIPALES ET SECONDAIRES

Les stations principales sont chargées d'évacuer les eaux issues du réseau supérieur et possèdent jusqu'à six pompes dont deux de réserve. Dans les stations anciennes, les puisards sont situés sous la salle des pompes.

Sur l'ensemble de ces stations, cinq sont construites dans les années 30 : Jemeppe 9 (1931), Sclessin 13 (1932), Seraing 2 (1933), Seraing 1 (1934) et Jemeppe 7 (1938).

A côté de celles-ci, quatre stations secondaires sont édifiées à la même époque: Flémalle 2 (1931), Jemeppe 10 (1931), Tilleur 11 (1933) et Sclessin 14 (1936). Elles sont de dimensions plus réduites mais plus profondes car les puisards sont connectés aux nappes aquifères. Ceux-ci sont reliés à deux pompes dont une de réserve.



Seraing 1. Photo: Géraldine Monin.

Hector Biefnot signe les plans de ces premières stations, d'abord comme responsable des travaux de la Ville de Seraing puis comme directeur gérant de l'intercommunale. Il ne reste pas indifférent au mouvement moderne qui se développe à Liège et à Seraing. Au même moment, Pierre Rousch, architecte moderniste proche des Liégeois Joseph Moutschen et Henri Snyers, conçoit en 1931 le lycée pour jeunes filles de Jemeppe sur Meuse rue de l'Industrie et en 1933 plusieurs maisons pour les biens communaux de Seraing. Pierre Rousch y adopte tantôt un style proche de l'école d'Amsterdam tantôt une marque inspirée du Bauhaus. Biefnot est donc sensible aux lignes nouvelles qui apparaissent dans sa commune et parvient à concilier esthétique et fonction dans un programme d'architecture indus-



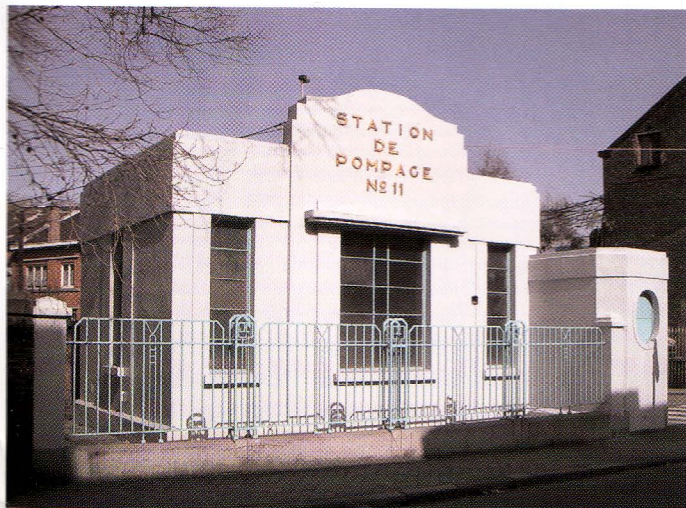
Jemeppe 7. Photo: Géraldine Monin.

trielle. Ses constructions sont d'une sobriété relative, une architecture où la rationalisation de la décoration se présente sous la forme d'éléments géométriques à la charnière de l'Art nouveau et du pré modernisme.

L'évolution stylistique des stations sur sept années à peine est intéressante. Jemeppe 9 et surtout Seraing 1 témoignent de l'influence qu'exerce le mouvement moderne sur l'ingénieur sérésien. Le souvenir de l'Art nouveau est perceptible dans les ferronneries de la station Jemeppe 9 ainsi que dans la station Seraing 2 par la polychromie des matériaux (briques et béton). La station principale Jemeppe 7, avec sa tour en forme de phare et ses ferronneries est quant à elle à l'intersection des styles paquebot et Art déco.



Seraing 2. Photo: Géraldine Monin.



Tilleur 11. Photo: Géraldine Monin.

Dans une perspective patrimoniale, les 9 stations construites dans les années 30 sont certainement les plus intéressantes. Leurs qualités tant esthétiques que techniques en font des témoins importants de l'histoire de l'évolution industrielle et architecturale de notre région. Si après plus de 70 années de fonctionnement, certaines stations accusent les outrages du temps, il n'en reste pas moins que l'AIDE veille toujours consciencieusement à l'entretien de ce patrimoine atypique.

—SÉBASTIEN CHARLIER