

# ENTRE-VOIES

Mars - Avril 2020  
N° 223

**Périodique d'information du R.C.F.E.B.** Editeur responsable : Philippe CAMUS, Neuville 43, 4987 Stoumont. – les articles publiés n'engagent que leurs auteurs, sauf mention, ils sont la propriété du C.F.E.B. asbl, ils peuvent être reproduits dans un but non lucratif à condition de citer la source et les auteurs, et d'envoyer une copie à l'éditeur.  
Téléphone : Jean-Claude SIMAR, président 087 - 33 89 56 Email : [jean-claude.simar@skynet.be](mailto:jean-claude.simar@skynet.be)

Web : <http://www.rcfeb.be> Compte bancaire : BE 34 751-2028029-90.

## Le mot du Président :

Bonjour à toutes et tous.

Quand vous recevrez votre Entre-Voies, nous aurons déjà dégusté le repas annuel qui nous permet de passer une bonne journée et faire la connaissance de membres que nous voyons moins souvent.

Prochaine sortie : l'expo modélisme de Dortmund prévue le samedi 25 avril. (Programme et réservation en annexe) Attention ! Ne tardez pas à vous inscrire, il n'y a que 48 places.

L'Assemblée Générale annuelle se tiendra dans nos locaux le vendredi 24 avril à 20h30 et je rappelle que cette année, il n'y a pas d'élections. Nous vous attendons nombreux.

Rappel aux retardataires : la date ultime pour le paiement de la cotisation 2020 est dépassée mais nous accordons quelques jours de rabais bien compréhensibles. Au moment de la rédaction de ces quelques mots, nous comptons 88 membres en ordre de cotisation. Merci à eux.

Nous sommes demandeurs de projets pour animer les soirées du vendredi en fin de mois.

Bienvenue à nos nouveaux membres.

Consultez notre site Internet, il en vaut la peine.

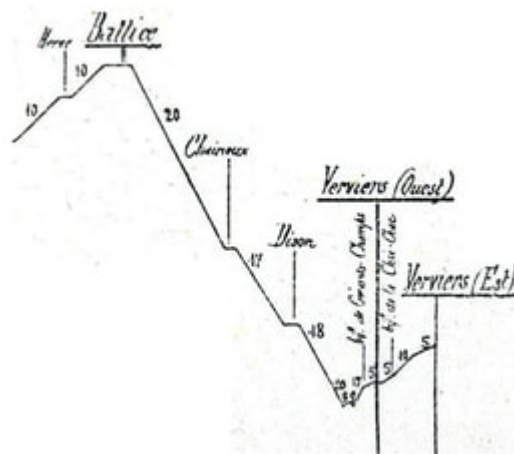
Pour le comité,

 Le Président J-C Simar.

## Ligne Verviers – Battice / Herve – Chronique d'une ligne maudite (Partie 1)

Déjà, lors de la construction du chemin de fer Liège/Chênée–Battice (1869-1875), les patrons charbonniers du Plateau de Herve réclamaient le prolongement jusque Verviers, à cette époque centre lainier important et prospère. Quatre ans plus tard, en 1879, la voie est posée jusque Dison, et en décembre de la même année la jonction avec la cité lainière est chose faite.

Pour rattraper une différence d'altitude de plus de 150 mètres, le tracé ferroviaire d'à peine 9,2 km (entre bifurcations) accuse une rampe presque continue de 17 à 20 pour mille, gares exceptées, et compte ainsi parmi les lignes les plus escarpées du réseau d'alors.



A Verviers, les trains ont leur terminus à la gare principale de l'époque, devenue Verviers-Ouest par après.

Or, dès 1895, c'est un autre débouché, réclamé depuis longue date, qui s'ouvre enfin aux charbonnages du plateau, suite au prolongement de l'antenne Battice–Aubel jusque Bleyberg/Plombières et son industrie de non-ferreux (plomb et zinc). A tel point que le trafic ferroviaire sur cette nouvelle relation va supplanter celui vers Verviers.

Au lendemain de la Première Guerre, lorsque le réseau de cette région est redessiné, une ligne directe 39 (par après 38) Liège/Chênée–Battice–Plombières (ex-Bleyberg) voit le jour, reléguant la descente vers Verviers au rang des antennes secondaires sous le numéro 39B, qui par après deviendra 39A.

Deuxième coup dur lorsqu'au cours des années 30 un service d'autobus parallèle Verviers-Herve est créé. Les bus sont fréquents, l'exploitant influent, et la SNCB laisse faire. Le trafic périclité, et vers la fin de la décennie, la gare de Dison devient simple dépendance. Pas étonnant vu la

concurrence du bus, mais peut-être encore plus du tram urbain au service très intensif entre cette cité industrielle fort peuplée et le centre-ville.

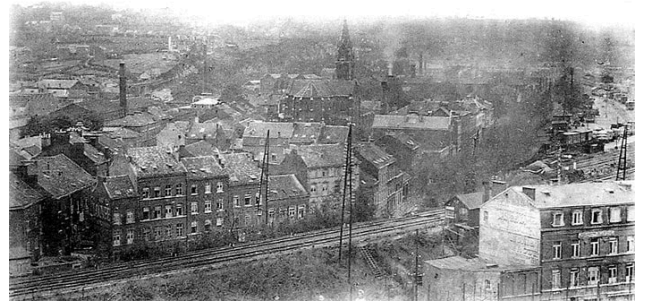
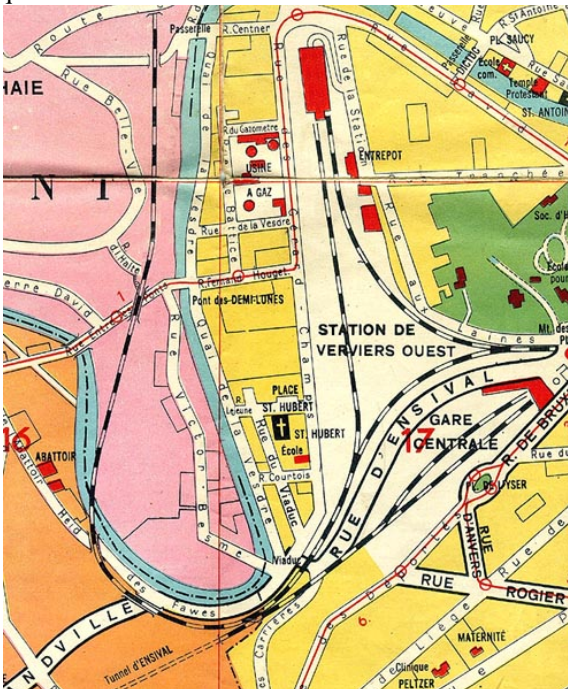
Début 1940, le service des voyageurs est réduit de 6 à 3 aller-retours journaliers. Le coup de grâce tombe à peine quelques mois plus tard, au début des hostilités, lorsque la ligne 39A est interceptée à hauteur du fort de Battice, point de mire des attaques ennemies.

*Dès lors, vouloir partir à la recherche de ce tracé fantôme, près d'un demi-siècle après sa disparition, c'est tout sauf évident. Et pourtant, c'est ce que nous avons fait, patiemment, méticuleusement, D'abord en reconstituant le tracé disparu sur la base de cartes topographiques et de cartes-vue postales de l'époque. Ensuite en allant l'explorer sur place, section par section, là où les terrassements autoroutiers le permettent. A quoi bon, nous dira-t-on. Mais rien déjà que ces quelques trouvailles totalement inattendues rencontrées sur le terrain justifiaient à elles seules ce travail de bénédictin. Sans oublier l'intense satisfaction de pouvoir ainsi (re)découvrir ce patrimoine qui reste grandiose, même disparu.*

## DE VERVIERS A LAMBERMONT.

A l'origine tous les trains pour Verviers et au-delà convergeaient vers la première gare de la ville, en cul-de-sac, qui plus tard deviendra Verviers-Ouest. Gare imposante et installations ferroviaires à la hauteur de ce centre lainier important et prospère. Ce n'est qu'au lendemain de la première guerre que Verviers-Central, gare de passage cette fois, prit le relais comme gare principale pour les voyageurs, laissant à la 'Gare de l'Ouest' le centre douanier et les marchandises.

Il n'en alla pas autrement pour la ligne dite de Herve, ligne secondaire par excellence. Et c'est donc ainsi qu'au lendemain de la dernière guerre, après l'abandon du trafic voyageur, Verviers-Ouest restera son unique tête de ligne, jusqu'à la fin.

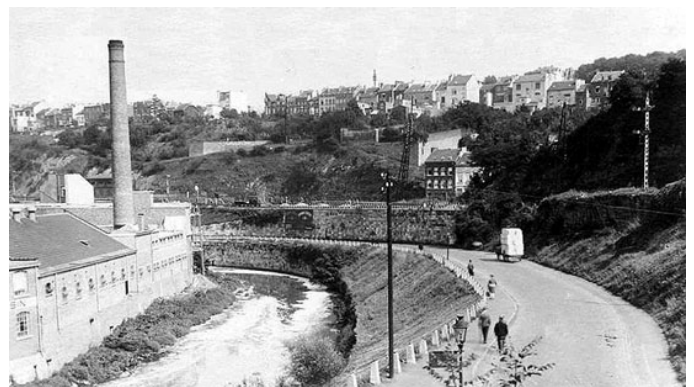


**Gérard-Champs** - Vue d'ensemble de la boucle de Verviers Ouest (extrême droite) à Lambermont et au-delà, avec la double voie d'origine (ligne 37) à l'avant-plan. A droite de la cheminée de gauche, le viaduc des Clarisses, suivi de la halte de Lambermont et de la tranchée rocheuse vers Bérizou. Au fond, à gauche du clocher de l'église St-Hubert, la paroi rocheuse précédant le tunnel de Hodimont (photo Verviers Ville Lainière).

Il n'en alla pas autrement pour la ligne 39A, dite de Herve, ligne secondaire par excellence. Et c'est donc ainsi qu'au lendemain de la dernière guerre, après l'abandon du trafic voyageur, Verviers-Ouest restera son unique tête de ligne, jusqu'à la fin.

De Verviers-Ouest à la halte de Lambermont (ca. 2,25 km) le train traversait le fond de la vallée de la Vesdre en un grand lacet à 180°, à l'image de la grande boucle de la Vesdre à cet endroit. Au départ, il empruntait d'abord l'ancienne ligne principale jusqu'à l'actuelle ligne 37 vers Liège, près de Gérard-Champs, juste avant le tunnel d'Ensival. C'est à cet endroit – la 'bifurcation de Herve' en jargon ferroviaire – que la ligne 39A proprement dite (par après 37A) se détachait pour achever la boucle avant de filer tout droit vers le nord - voir à ce sujet l'extrait de la carte et l'exceptionnelle vue panoramique ci-devant.

Après le démontage, début 1962, une courte portion de voie resta en service au-delà de la bifurcation comme tiroir de manoeuvres. Celui-ci disparut à son tour avant la fin des années 60, tout comme la double bifurcation avec la branche de Verviers-Ouest qui fut complètement rasée pour la construction du raccordement à la nouvelle autoroute - la gare marchandises restant toutefois accessible depuis Verviers-Palais, par le premier tunnel de la Chic-Chac, jusqu'en 1992.

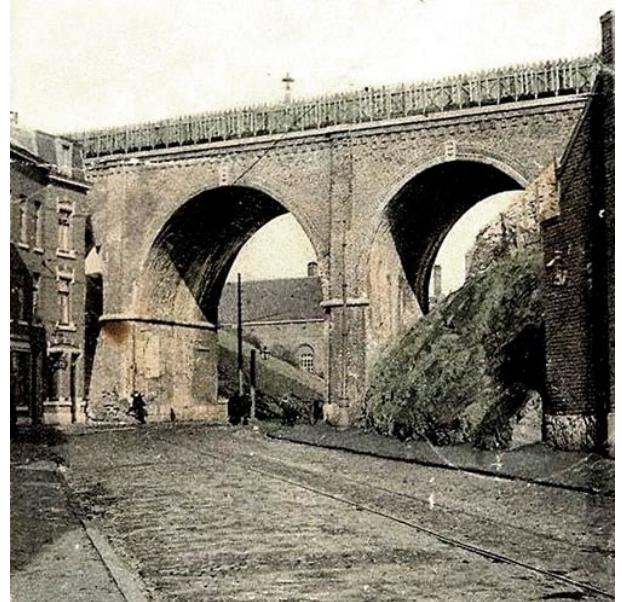


Heid des Faves - aujourd'hui la Vesdre a disparu mais la plateforme le long de la Rue Grand'Ville existe toujours.

Pourtant, le site de la bifurcation de Herve près du tunnel d'Ensival existe toujours, aisément repérable, tout comme

une partie de la boucle ferroviaire du Heid des Fawes, et ce malgré les travaux d'élargissement et de rehaussement de la Rue Grand'Ville. La paroi rocheuse au pied de la colline reste donc bien visible de nos jours, ainsi que la majeure partie de la plate-forme ferroviaire, sur 150 mètres environ, avant de se voir absorbée par l'autoroute peu après.

Au-delà, plus la moindre trace des deux ponts précédant le viaduc à trois arches traversant la Vesdre, dont celui à tablier métallique au-dessus de la Rue Grand'Ville au trafic déjà bien fourni à l'époque. Et pour cause, puisque l'autoroute et la Rue Grand'Ville rectifiée ont littéralement enseveli l'ancienne ligne de Herve, causant à cette occasion le comblement de la grande boucle de la Vesdre autour de l'Ile Adam, rectifiée à la même époque (*vues ci-après*).



Immédiatement après, dès la sortie du viaduc, se trouvait la petite halte de Lambermont, distante d'à peine 500 mètres à vol d'oiseau de Verviers-Ouest. Située au bout de la Rue de la Halte, en impasse, elle était cependant accessible depuis l'arrêt du tram par un escalier sous la troisième arcade du viaduc. Tout cela a été rasé pour céder la place à l'autoroute, bien que l'escalier ait été reconstruit, en plein sous l'ouvrage routier actuel.



La ligne de Herve ne fut pas la seule à faire les frais de tous ces bouleversements. Aux Clarisses, les voies du tram ne survécurent pas non plus. Ainsi, au printemps 1969, alors que les grands travaux battaient leur plein, le tram ne dépassait déjà plus l'embouchure de la Rue Fernand Houget, face à l'ancienne Gare de l'Ouest - avant de disparaître complètement à la Saint-Sylvestre, dernier jour des tramways verviétois.

Au-delà du viaduc, détruit lui aussi, la voie ferrée abordait une forte rampe de 20 pour mille, juchée sur un haut remblai et longeant ensuite le couvent des Clarisses avant d'atteindre la masse solide d'un second viaduc à trois arches, passant au-dessus de la Rue Entre les Ponts et de la ligne de tram n°1 vers Ensival et Pepinster.



C'est d'ailleurs tout le voisinage de la Rue Entre les Ponts (les deux ponts sur la Vesdre) qui se vit défiguré par cet immense chantier. Ainsi, le couvent des Clarisses et bon nombre d'habitations furent complètement rasés et le cours de la Vesdre rectifié à cet endroit. Depuis, la presque totalité des 1300 mètres du grand méandre autour de l'Ile Adam a été comblée, ne laissant à hauteur du couvent disparu qu'un plan d'eau récemment encore réduit de moitié, englobé dans un ensemble récréatif mais toujours

agrémenté du vrombissement incessant du trafic routier voisin. De l'autre côté du chemin de fer devenu autoroute, sur l'ancienne rive gauche, il ne reste que le Quai de la Vesdre comme dernier témoin de la rivière comblée. Par contre, l'escalier d'accès à la halte de Lambermont a été reconstruit sous le viaduc (celui de l'autoroute), pour aboutir à la Rue de la Halte toujours sans issue, sauf pour les piétons. Quai de la Vesdre, Plan d'eau des Clarisses, Rue de la Halte... Il n'y a plus que ces quelques noms pour évoquer cet environnement disparu il y a près d'un demi-siècle déjà. <https://www.railations.net/verviersbatticefr.html>

### Exposition 2020 de Junglinster (Luxembourg).

Après Expo-Trains Luxembourg organisée par l'AMFL, c'est le MBFJ, qui organisait son exposition à Junglinster près de Luxembourg les 22 et 23 février.



<http://www.mbfj.lu/>

✍ Photos Philippe Camus.

### Liste des bourses et autres manifestations pour les mois de mars et avril 2020.

#### Mars :

08/03 : Bourse multimodélisme Amay organisée par le CAJA (Gymnase communal, rue de l'Hôpital, 1 à Amay) de 9h à 13h

15/03 : Bourse Ferro-Liège, Foyer culturel de Wandre, chemin de Wandjons, en face du 826 de la rue de Visé de 9h à 13h

15/03 : Bourse multicollecion, shopping center Wolluwé-Saint-Lambert, boulevard de la Woluwe, 70 à Woluwe-St-Lambert de 7h30 à 13h30

22/03 : Bourse Hoeselt organisée par le Hoeseltse Treinclub (Europalaan 2 à Hoeselt) de 9h à 13h

28 et 29/03 : bourse multimodélisme organisée par le Train Magique & cie, Collège Ste-Gertrude, faubourg de Mons, 1 à Nivelles, de 9h à 17h

#### Avril :

05/04 : Bourse organisée par l'ALAF, ancienne école du Château de Sclessin rue de Berloz, de 9h à 13h

19/04 : expo multimodélisme organisée par le CMRN, salle paroissiale Notre Maison, place des Tilleuls à Bouge (Namur), de 10h à 18h

19/04 : Bourse multicollecion, shopping center Wolluwé-Saint-Lambert, boulevard de la Woluwe, 70 à Woluwe-St-Lambert de 7h30 à 13h30

26/04 : bourse Aywaille organisée par l'AS.MO.CO, Centre scolaire Saint-Raphaël, salle Don Bosco, avenue de la Porallée, 40 à Remouchamps (Aywaille), de 9h à 13h

Sponsor de notre club :

**Hobby 2000**

Quai de la Boverie, 78 4020 Liège

Tel: 04 341 29 87 fax: 04 343 66 03

mail: [hobby2000@hobby2000.be](mailto:hobby2000@hobby2000.be)

<http://www.hobby2000.be>