

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

## Le mot du Comité.

Bonjour à tous, quand vous lirez ce petit mot, le voyage du club ne sera déjà plus qu'un bon souvenir.

Je remercie les participants pour le respect du timing et je leur donne déjà rendez-vous à l'année prochaine.

Prochain défi, la bourse du 24 novembre à Dison, je compte sur la participation de nombreux membres pour l'organisation de cette activité. Inscription au local du club ou me téléphoner (087 33 89 56). Je vous rappelle que la bourse fait partie des possibilités de rentrées financières importantes du club.

Nous enchaînerons le 29 novembre avec le repas traditionnel du club où je l'espère nous serons nombreux pour passer une soirée conviviale.

Au nom du trésorier, je vous annonce que le montant de la cotisation pour 2014 restera inchangé soit 30 euros.

Nous recherchons pour seconder Henri des bonnes volontés pour la gestion du bar le jeudi.

Nous avons déjà plus de 50 membres qui ont choisi de recevoir l'Entre-voies par Email. Merci à tous.

Je vous invite à venir nombreux à nos diverses réunions Pour le comité

 **Le Président.**

## La ligne 38 (suite).

Un peu d'histoire :

*« Une voie de communication permet les échanges entre deux groupes humains. On pourrait croire que, comme en géométrie, le plus court chemin entre deux points est la ligne droite...Ce n'est pas le cas pour les voies de communication qui dépendent, pour leur tracé, de facteurs géographiques, humains et historiques » .*

En 1842, les grandes métropoles belges sont desservies par le train. C'est à partir de 1872 que le pays de Herve est traversé par le rail.

La ligne 38 passe par bon nombre de villes et villages du pays de Herve. Elle a contribué au développement économique et topographique de toute une région pendant la fin du XIXe siècle et le début du XXe siècle.

C'est en 1939 que cette ligne de chemin de fer Chênée-plombière est dénommée « 38 ».

Actuellement, le chemin de fer n'existe plus, mais son tracé est toujours utilisé.

## Le tracé.

La ligne 38 traverse le pays de Herve d'ouest en est. Elle commence à Chênée, qui est le point le plus bas de la ligne et se termine à Plombières. Le chemin de fer passe par de nombreux villages de la région de Liège et du pays de Herve. Le point culminant du tracé est Battice et pour y parvenir, le train zigzague pour éviter de fortes pentes.

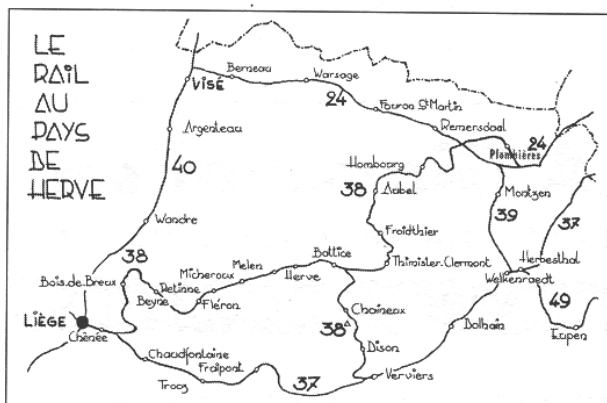
Parti de Chênée qui possède de nombreuses voies de raccordement pour les entreprises, comme dans beaucoup d'autres endroits sur la ligne 38, le train se déplace vers Vaux-sous-Chèvremont. Après, c'est Bois-de-Breux, Beyne et la gare du Homvent que le train traverse pour arriver à Fléron. De Vaux sous Chèvremont à Beyne, il y a 200 mètres de dénivelé et donc une pente de 2%, c'est énorme pour un train à vapeur de cette époque et cela nécessite des détours. Après ces villages, le train continue son chemin le long des charbonnages avec Retinne et son chargement et le garage pour stocker les marchandises et les charger. Le train continue son parcours via Melen, Herve et Battice, gare de bifurcation pour la ligne 38A en direction de Verviers via Chaineux et Dison.

Ensuite Thimister puis Froidthier sont traversés pour arriver au beau village d'Aubel, avec sa gare tout aussi prestigieuse que celle de Herve, mais aussi son marché où on y vend de tout.

Après, Aubel, nous arrivons dans la partie germanophone de la ligne 38 en commençant par Hombourg qui est une

petite gare comme Hindel, qui sont d'ailleurs dépendantes de Montzen qui lui ne fait vraiment partie de la ligne 38. Le trajet se termine à Bleyberg qui devient Plombière en 1919 pour ne plus avoir de consonance allemande.

Durant ces 40 km de tracé, le chemin de fer franchit cinquante passages à niveau afin de traverser les routes en toute tranquillité. Il a aussi nécessité la construction de ponts et de tunnels pour faire passer les piétons, les voitures, les vaches et les animaux. De plus, la voie ferrée longe sur son trajet une partie de la nationale 3 et la traverse à trois reprises (Bois-de-Breux, Beyne et Fléron).



### Les dates de mise en fonction :

En 1868, le gouvernement belge a le projet de réaliser un chemin de fer sur le plateau de Herve au bénéfice des entreprises locales. Celui-ci relierait Liège à Verviers en passant par Argenteau et Micheroux ou Battice. Cependant, l'Union des charbonnages, Mines et Usines Métallurgiques de la province de Liège adresse une requête, car sur le tracé, treize concessions de charbonnages sont délaissées. Cette requête est acceptée et donc, en 1869, un projet est présenté par les chemins de fer du plateau de Herve et est approuvé par le gouvernement. La ligne 38 voit le jour. C'est à partir du 7 décembre 1897 que l'état est à la fois propriétaire et exploitant de l'entièreté de la ligne.

La gare de **Chênée** est déjà traversée par la ligne Liège-Verviers en 1847 et c'est le 15 juillet 1872 qu'elle devient gare de bifurcation et de départ, pour marchandises et colis, vers Micheroux pour la ligne 38. Il n'y a qu'une seule voie et trois gares, Chênée, Fléron et Micheroux. A Fléron, il y a une voie d'évitement pour favoriser les croisements.

Le 15 janvier 1873, la ligne est ouverte pour tous les voyageurs à partir de **Chênée**.

**Vaux-sous-Chèvremont**, la gare est ouverte en 1878.

**Bois-de-Breux**, accueille son premier train voyageur et colis le 1<sup>er</sup> août 1873.

**Beyne**, la ligne est ouverte aux voyageurs le 8 juin 1882. La gare est construite en 1890.

**Fléron**, est une des trois premières gares de la ligne depuis le 15 juillet 1872.

**Retinne**, le train s'arrête dès le 1<sup>er</sup> juillet 1888.

**Micheroux**, premier terminus de la ligne dès le 15 juillet 1872

**Melen** devient un arrêt possible à partir du 13 avril 1890

**Herve**, le deuxième tronçon de la ligne (Micheroux-Herve) est ouvert le 10 novembre 1873, également date de l'inauguration de la gare.

**Battice**, le 25 janvier 1875, la ligne est construite jusque Battice.

**Thimister, Froidthier et Aabel**, inaugurent le troisième tronçon (Battice Aabel) le 22 septembre 1881. Aabel est la gare terminus du tronçon Chênée-Aabel jusqu'en 1895 et la gare frontière pendant la guerre 40-45. Le dernier tronçon de la ligne allant d'Aabel à Plombière en passant par Hombourg est inauguré le 2 octobre 1895.

**Hindel** (Hombourg Est) est édifié en 1914 par les Allemands (gare de bifurcation pour la ligne 24, Visé-Montzen).

**Plombière**, possède une gare depuis le 7 décembre 1870 pour la ligne Welkenraedt-Gemmenich et le 2 octobre 1895, pour les trains de la ligne 38. C'est aussi la gare de bifurcation vers les lignes 39 (Welkenraedt) et 39b (Moresnet).

### Le rail pendant les guerres.

Pendant les deux guerres mondiales, les invasions allemandes touchent en premier lieu l'est de la Belgique et donc la ligne 38. Celle-ci subit diverses perturbations

Le tunnel de Laschet à Hombourg est détruit le 3 août 1914 pour empêcher l'ennemi de passer, Mais les Allemands sont déjà là et remettent le tunnel en état le 18 août. La gare de Herve est incendiée le 8 août 1914 et reconstruite en 1926. Juste avant la première guerre mondiale, une double voie est créée pour fluidifier le trafic. Cependant, les Allemands condamnent une des voies en 1914.

Le chemin de fer a été utile pour acheminer les matériaux pour la construction du fort de Battice (à partir de 1934).



Pendant la guerre 40, Hombourg est la gare terminus côté Allemand et Merkhof (Aubel) côté Belge. Le tunnel de Laschet est à nouveau miné par l'armée belge le 1940, mais les Allemands le dégagent pour passer.

Pendant les deux guerres, le bétail est réquisitionné par les Allemands et acheminé par la ligne 38. L'armée américaine profite de la ligne pour ravitailler ses troupes sur le front nazi.

La commune de Plombières a le réseau ferroviaire le plus dense du pays en 1945. Tout cela grâce aux Allemands qui ont construit beaucoup de nouveaux tronçons et des gares de bifurcation.

### Le déclin du rail.

La rentabilité de la ligne 38 est étroitement liée aux industries et aux charbonnages qu'elle dessert, notamment pour le transport des ouvriers et des marchandises. Début des années 20, la ligne 38 est à son apogée. Elle a un trafic dense de voyageurs et de marchandises. Peu de temps après, la ligne commence son déclin avec, premièrement, la fermeture de la mine de Plombières en 1922.

Dans les années 30, il y a la crise économique en Belgique qui diminue la production dans certaines entreprises. L'automobile est de plus en plus présente dans nos régions et en 1931, la SNCB crée des lignes régulières d'autobus pour mieux desservir les villages, mais ceux-ci vont aussi diminuer la fréquentation des trains.

Vu la diminution de consommation de charbon des ménages et des entreprises dans les années 50, le début de la fin pour le rail se fait sentir. Bon nombre de charbonnages ferment comme celui de Homvent en 1950 ou celui du Hasard en 1974. De plus, les autorails pour les voyageurs utilisent des PAF (points d'arrêts facultatifs). Le 31 mai 1957, le dernier train voyageur régulier passe sur la ligne 38. En 1962, le tronçon Battice-Plombières est fermé pour les trains de marchandises.



Les gares d'Aubel et de Battice sont détruites en 1975 comme beaucoup d'autres. Cependant, celle de Hombourg et Thimister ont été rachetées par des particuliers et celle de Herve et de Micheroux ont été transformées en Maison du Tourisme du pays de Herve et restaurant en 2003 pour une, et en restaurant pour l'autre. Les terrils construits par les charbonnages disparaissent avec la construction de l'autoroute en 1963, excepté celui de Retinne. Jusqu'au démontage des rails en 1990, la ligne 38 est interdite aux piétons, car elle est à la disposition de la Défense Nationale.



Le dernier train de marchandises (c'est l'djèrin) passe sur la ligne 38 le 3 janvier 1986 pour le compte de Fiberglas.

Désormais, la déserte du pays de Herve se fait en autobus de « substitution ».

### La ligne 38, un RAVeL

#### Le RAVeL,

Après le démontage des rails, le tracé de 40 km de la ligne 38 est laissé à l'abandon. Ce n'est qu'en 1995 qu'elle est en partie mise dans le programme RAVeL de la Région wallonne. Entre 1996 et 1997, le programme RAVeL est mis en application dans le but de sécuriser les usagers lents et faibles et de relier des voies pour couvrir

la Wallonie. Cela a permis de transformer d'anciens sites (voies vicinales ou de chemins de fer) qui seraient aujourd'hui à l'abandon.

Définition : Le RAVeL, beaucoup de personnes utilisent ce nom, mais peu en connaissent la signification. Ce terme signifie Réseau Autonome des Voies Lentes.

R pour Réseau. La notion de réseau est un élément essentiel dans la conception du RAVeL. Il s'agit de développer un ensemble de voies reliées entre elles pour couvrir, à terme, l'ensemble du territoire Wallon.

A pour Autonome. Une des caractéristiques principales du réseau est son autonomie physique par rapport aux autres réseaux routiers. Mis à part les différents croisements, les itinéraires sont en effet dans la mesure du possible en site propre, hors de toute circulation motorisée.

Ve pour voies. Le RAVeL s'appuie essentiellement sur les chemins de services le long des voies hydrauliques (souvent les anciens chemins de halage) ainsi que sur les lignes de chemin de fer désaffectées et les anciennes voies vicinales.

L pour lentes. Le RAVeL est réservé aux usagers lents, c'est-à-dire non motorisés. Il s'agit, principalement des piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, patineurs ou encore cavaliers lorsque les conditions le permettent.

### Objectifs,

Les grands objectifs du RAVeL sont :

- Améliorer la mobilité quotidienne : le but est de changer notre mode de déplacement à vélo ou à pied, surtout en ville où la circulation est catastrophique.
- Relier les sites touristiques majeurs : Le RAVeL nous propose des endroits de promenades afin de découvrir le patrimoine historique et culturel de nos régions.
- Préserver le patrimoine ferroviaire et hydraulique : restaurer les gares, ponts et tunnels... dans un but de rendre vie au passé.
- Préserver le patrimoine naturel : faire la liaison entre les différents sites naturels de RAVeL et ainsi protéger la faune, la flore, certaines espèces rares ou menacées et leur gestion écologique.
- S'intégrer dans un réseau vert Européen : le RAVeL de la Région Wallonne fait également partie du projet REVER (Réseau Vert Européen).

Suite et fin dans le prochain numéro... (Q.Ch.)

### Liste des bourses et autres manifestations pour les mois de novembre et décembre 2013.

**1-3 /11 /2013** expo-bourse **Malines**  
De 10 à 18h

**3 /11 /2013** bourse **Antheit (Wanze)**  
De 9 à 13h Autoroute E42 sortie 7

**9 et 10 /11 /2013** expo-porte ouverte **Ougrée (liège)**  
9 à 17h, rue de la gare 77

**9 au 11 / 11/2013** expo **Marche en Famenne**  
9h30 à 18h30 rue des 2 provinces,1

**10/11/2013** Porte ouverte-bourse **Gilly**  
9h à 13h rue Circulaire, 27

**17 /11 /2013** bourse **Woluwe St Lambert**  
7h30 à 13h30

**24/11/2013** bourse à **Dison**  
9h à 13 h Organisation **RCFEB**

**01/12/2013** bourse **Woluwe St Lambert**  
7h30 à 13h30

**7/12/2013** Porte ouverte **Saint-Ghislain**  
De 9h à 17h **PAS DE BOURSE !!!**

**8 /11 /2013** bourse **Hoeselt**  
9 à 13 h

**8 /12 /2013** bourse **Aachen (Aix-la-Chapelle)**  
11h à 16h Dennewartstr ; 25-27

Maurice Brisbois a présenté le jeudi 10/10/2013 un DVD sur le voyage du club a Fond de Gras.

Il propose de réaliser une copie de son dvd pour le prix de 5 euros

Si vous voulez vivre ou revivre cette belle journée, vous commander le DVD, soit au club, soit a Maurice au n° de tel : 087/230477 ou par mail [mhbrisbois@skynet.be](mailto:mhbrisbois@skynet.be)

Notre membre et ami Fernand Brose nous propose d'organiser la visite de ses réseaux à son domicile dans la commune de Theux.

Fernand souhaite des groupes de maximum 12 personnes. Inscription au local du club ou J-C Simar tél.087 338956 ou Email [jean-claude.simar@skynet.be](mailto:jean-claude.simar@skynet.be)

Après la réception des inscriptions, les dates possibles seront mises au point

Le R.C.F.E.B vous fait part du décès de notre ami Louis Hick. Le Comité et les membres du RCFEB présentent à sa famille toutes leurs condoléances.