

# ENTRE-VOIES

Mai - Juin 2022  
N° 235

**Périodique d'information du R.C.F.E.B.** Editeur responsable : Philippe CAMUS, N° 13, 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 tous,

Une nouvelle page s'ouvre pour notre club et un nouveau comité s'est mis en place.

L'Assemblée Générale s'est très bien passée, nous étions 47 personnes présentes et nous avons pu constater que notre club se porte bien.

Nous espérons que la situation actuelle perdure et que nous allons puissions repartir en excursion, participer à diverses activités et organiser un repas familial.

Un tout grand merci à notre ancien Président J.C. Simar pour ses nombreuses années passées au comité ainsi qu'à J.C. Rogister pour l'aide apportée dans le comité.

Le comité accueille 2 nouveaux Dominique Reculé et Christian Carlier.

C'est avec un grand plaisir de tous vous revoir très nombreux au club.

 Le Président Gilbert Hayot.

## Ligne Verviers – Battice / Herve – Chronique d'une ligne maudite (partie 8 et fin).

### DE DISON A CHAINEUX (suite).

Le pont en briques surplombant la tranchée à cet endroit - un des quatre passages supérieurs de la ligne - était identique à l'ouvrage près de la gare de Dison. Tout cela a hélas disparu, et ce n'est qu'au-delà du site de ce pont, englouti sous l'échangeur, que nous retrouvons l'ancien tracé, parfaitement intact et même goudronné comme chemin d'accès à un ensemble agricole qui s'est développé de part et d'autre de l'ancienne ligne.



*Vue unique des années 50 du pont de Waucomont surplombant la tranchée ferroviaire déjà débarrassée de ses rails (vue originale du site Arvia documentant l'entité de Herve)*



*Waucomont (Rosay) - vue depuis le site du pont disparu, c'est sur ce talus que la ligne poursuivait sa lancée vers la Croix Polinard (22 avril 2013)*

Au-delà, passant sur la commune de Thimister, un haut remblai de 500 mètres, boisé et inaccessible, mais bien visible de loin, mène à une maisonnette d'origine ferroviaire n'ayant vraisemblablement pas eu d'autre rôle que de garder un passage entre prairies, et aujourd'hui quasi perdue dans la nature (vues panoramiques du 30 décembre 2013)

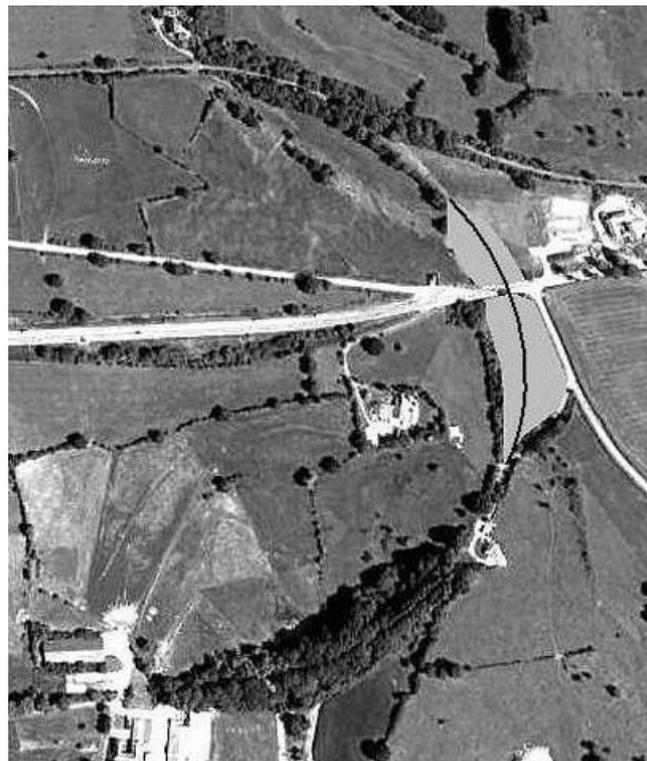


*Thimister (Croix Polinard) - ci-contre, le chemin d'accès à l'ancienne ligne et à la maisonnette, avec, à droite en contrebas, le début de la tranchée comblée précédant le tunnel disparu (22 avril 2013)*

Peu après, une large et profonde tranchée à flanc de coteau précédait jadis le Tunnel de la Croix Polinard creusé sous la faite où passait la grand'route. En 1940 ce court tunnel (37 mètres) fut dynamité par la garnison du Fort de Battice afin d'entraver la progression des troupes ennemies. Après, on combla le trou pour rétablir le passage routier, mais l'ouvrage ne fut jamais reconstruit, scellant ainsi pour de bon le sort de la ligne.

Relativement intacte dans les années 50, la tranchée d'approche se vit progressivement comblée avec des

immondices et des déblais de toute sorte, côté sud. Aujourd'hui, seul son rebord ouest reste plus ou moins repérable (ci-après, vue aérienne et photo du 22 avril 2013).



*Croix Polinard - en gris, de part et d'autre du tunnel disparu et de l'ancien tracé ferroviaire, le site de la tranchée comblée (Google Earth)*



*Croix Polinard - la tranchée d'approche du tunnel, aujourd'hui comblée*



*Le tunnel de la Croix Polinard, tel qu'il aurait pu se présenter aujourd'hui s'il n'avait été dynamité, ni la tranchée comblée... (reconstruction)*

#### **De la Croix Polinard à Battice**

De l'autre côté du tunnel disparu, bien difficile de deviner l'endroit exact de l'ouvrage, la tranchée d'approche étant entièrement comblée, même si dans la prairie en contrebas le talus du court tronçon précédant l'ex-ligne 38 reste quasiment intact.



*Thimister (Croix Polinard) - ce court talus, entre le tunnel disparu et l'ancienne ligne de Plombières, marque nettement le tracé de celle de Verviers (vues du 22 avril 2013 et du 11 avril 2017)*

Ensuite, toujours sur Thimister, la ligne de Verviers rejoignait celle de Plombières. Perdu dans les broussailles, l'endroit exact reste néanmoins bien repérable (juste au-delà de la poubelle sur la vue ci-dessous)(11 avril 2017). Or, comme les deux lignes ne se confondaient pas, il ne s'agissait pas vraiment d'une bifurcation dans le sens ferroviaire du terme. Et ce sont donc deux lignes parallèles qui se suivaient, côte à côte, sur près de 2 km, en rampe continue de 11 pour mille, traversant peu après les emprises du fort de Battice dont la construction, de part et d'autre des deux lignes, ne date que des années 30.

Bien que cette partie du tracé soit généralement attribuée à la seule ligne 38 (celle de Plombières), c'est bien la plateforme de la 39A qui sert aujourd'hui de chemin de randonnée (vues ci-après). Juste retour des choses donc, puisque c'est la ligne de Verviers qui fut la première à être construite, celle de Plombières ne suivant que 15 ans plus tard!



*C'est la plateforme d'origine (ligne de Verviers) qui sert aujourd'hui de chemin de randonnée (11 avril 2017), tout comme dans la traversée du Fort de Battice (10 février 2001). Sur les deux vues, prises vers Battice, la plateforme d'origine de la ligne 38, envahie, se trouve à droite.*



*En sens contraire, près du passage à niveau de la route d'Aubel, on distingue les deux lignes interceptées durant les hostilités.*

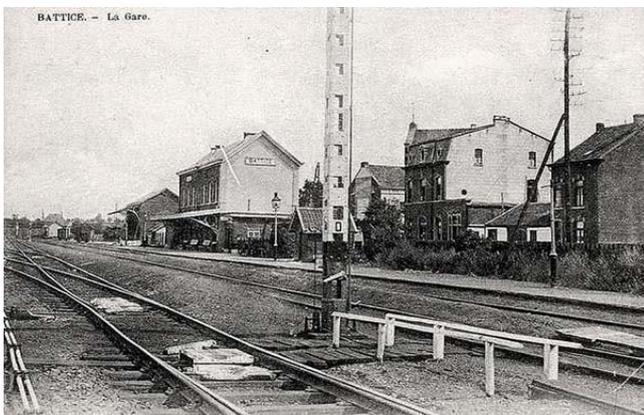


© Railations.net

Un train spécial pour amateurs stationne au même endroit, le 24 mars 1973, la voie de Verviers (à droite de l'autorail) ayant disparu depuis bien longtemps.

Ce n'est que peu au-delà du passage à niveau de la route d'Aubel que les deux voies indépendantes ("banalisées", en jargon ferroviaire) se confondaient, dès l'entrée en gare de Battice, devenue gare terminus de la ligne de Verviers au lendemain du premier conflit mondial. Battice était avant tout un important point de chargement de bétail, situé en plein coeur du Pays de Herve et toujours très animé les jours de foire.

Hélas, la gare a été démolie en 1976, peu après celle de Dison, et les voies de la ligne 38 enlevées en 1990. Aujourd'hui, une végétation éparsée et des aménagements divers rendent le site difficilement reconnaissable comme tel. Triste fin pour une gare jadis si active et prospère.



*La gare de Battice à la belle époque*



© Railations.net

...mais plus que l'ombre d'elle-même le 24 mars 1973 (retour du train spécial).

Hormis le secteur de l'échangeur routier, la section Chaineux-Battice est la mieux préservée de toute la ligne 39A, même s'il reste quelques points obscurs du côté de la Croix Polinard. Ainsi ce que l'on considère comme une maisonnette de garde-barrières, mais sans passage à niveau digne de ce nom sur un chemin quelconque à cet endroit – tout au plus une traversée entre prairies voisines. Maison de garde pour le tunnel tout proche, comme nous gageons pour la deuxième maisonnette du Val Fassotte?

Et puis ce fameux tunnel sur Thimister, parfois nommé à tort 'tunnel de Battice', et que certains considèrent comme un simple passage (pont) sous la grand'route. Hormis celui de Kuntich, ce fut à notre connaissance le premier ouvrage souterrain à disparaître complètement. Même si c'est en vain que nous en avons cherché une effigie, nul doute qu'il était prévu pour la double voie (qui ne viendra jamais), à l'instar des trois autres sur la ligne. Quoiqu'il en soit, et hormis sa largeur, la topographie du site correspond fort bien à celle de Merkhof, dont nous utilisons le décor pour cette reconstitution (collage).

Enfin, Battice étant le terminus 'officiel' de la ligne 39A, à Verviers celle-ci était plutôt connue comme "la ligne de Herve", de plus que certains trains continuaient vers cette dernière et même au-delà, comme à ses débuts, lorsqu'elle ne formait qu'un seul itinéraire avec celle vers Liège.

## EPILOGUE.

Lorsque fin 2015 nous lançions le dossier de ce tracé ferroviaire "quasiment disparu", nous ne pouvions soupçonner à quoi finalement cela nous mènerait. Pourtant, plus d'un aura haussé les épaules en pensant 'à quoi bon?' Mais les quelques trouvailles qui furent les nôtres lors de cette reconstitution des plus passionnantes, surtout l'hiver 2015-2016, nous ont gratifié d'un résultat inespéré. Depuis, notre participation à l'exposition de 2017 sur la ligne Verviers-Battice, en l'église St-Fiacre de Dison, nous a permis d'éclaircir plusieurs points obscurs, grâce aux nombreux documents rassemblés à cet effet.

Néanmoins, les quelques reconstitutions, basées sur des données très fiables, gardent tout leur sens tant que des documents plus précis n'auront pas fait surface. En tout cas, nous ne manquerons pas de rectifier le tir chaque fois que nous pourrons mettre la main sur de nouveaux éléments sur ce tracé en grande partie disparu depuis un bon demi-siècle déjà.

Extrait du site : <https://www.railations.net/verviersbatticefr.html>

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>