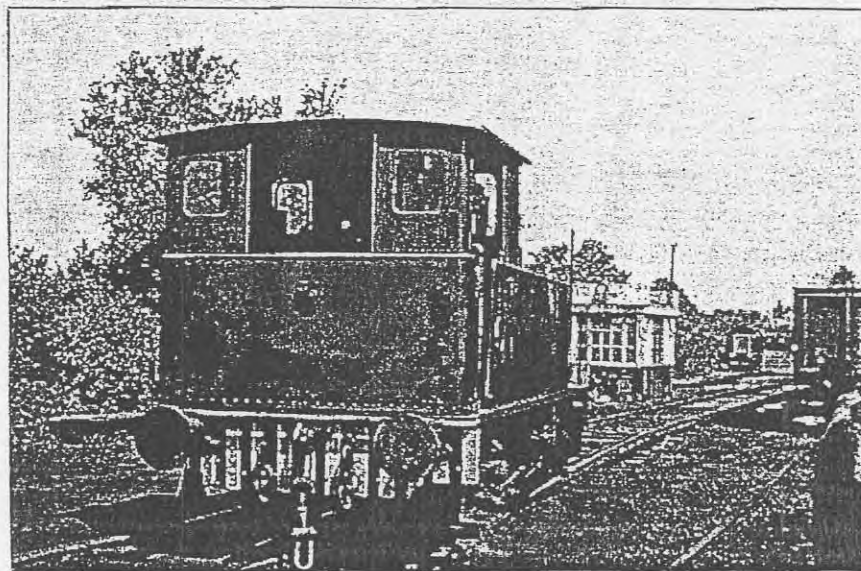
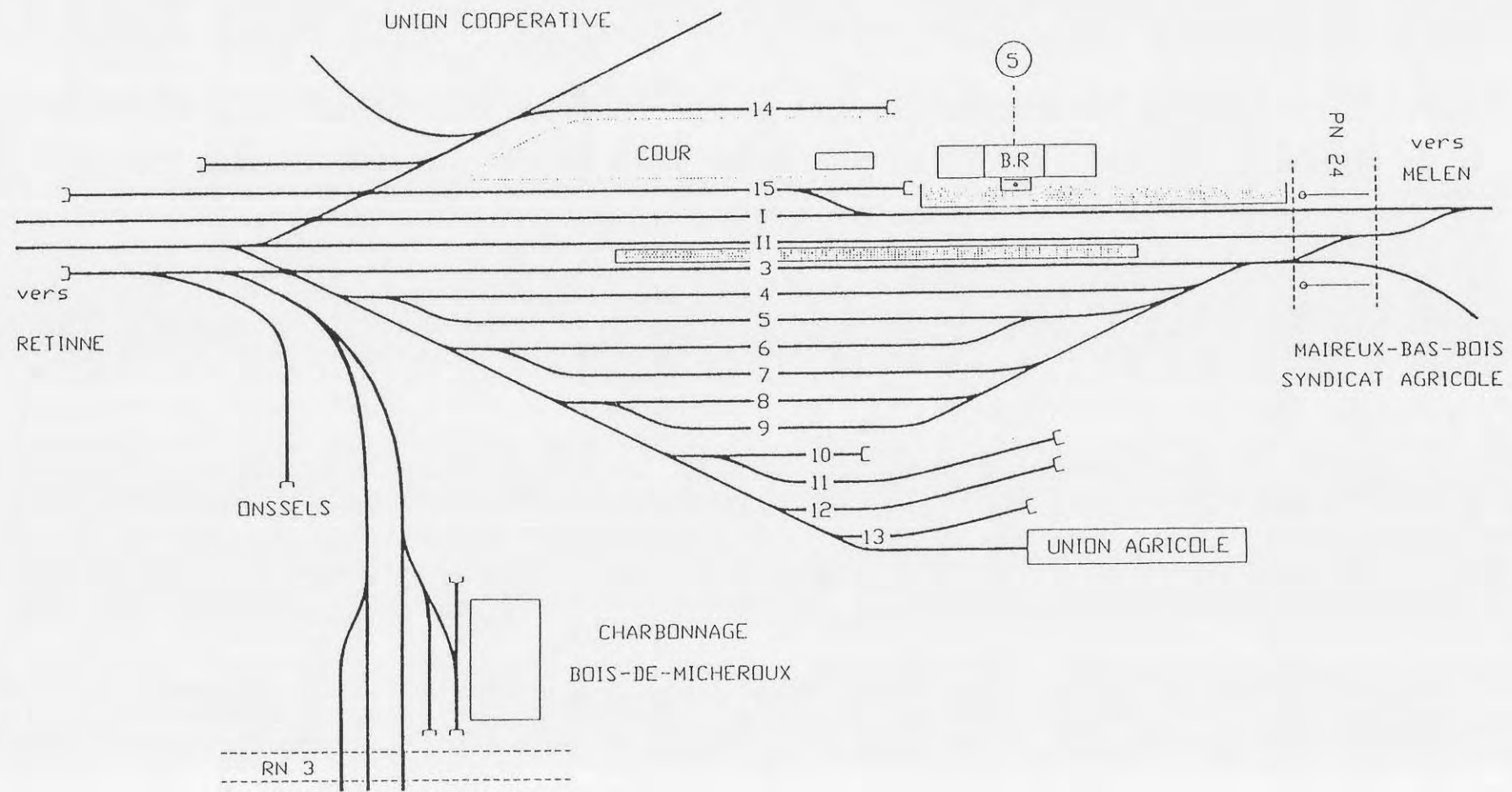


5/9/84: 7352 tractant 5 «boules» entre Micheroux et Melen ya s'engager sous le pont autoroutier (photo des auteurs).



# MICHEROUX situation 1935

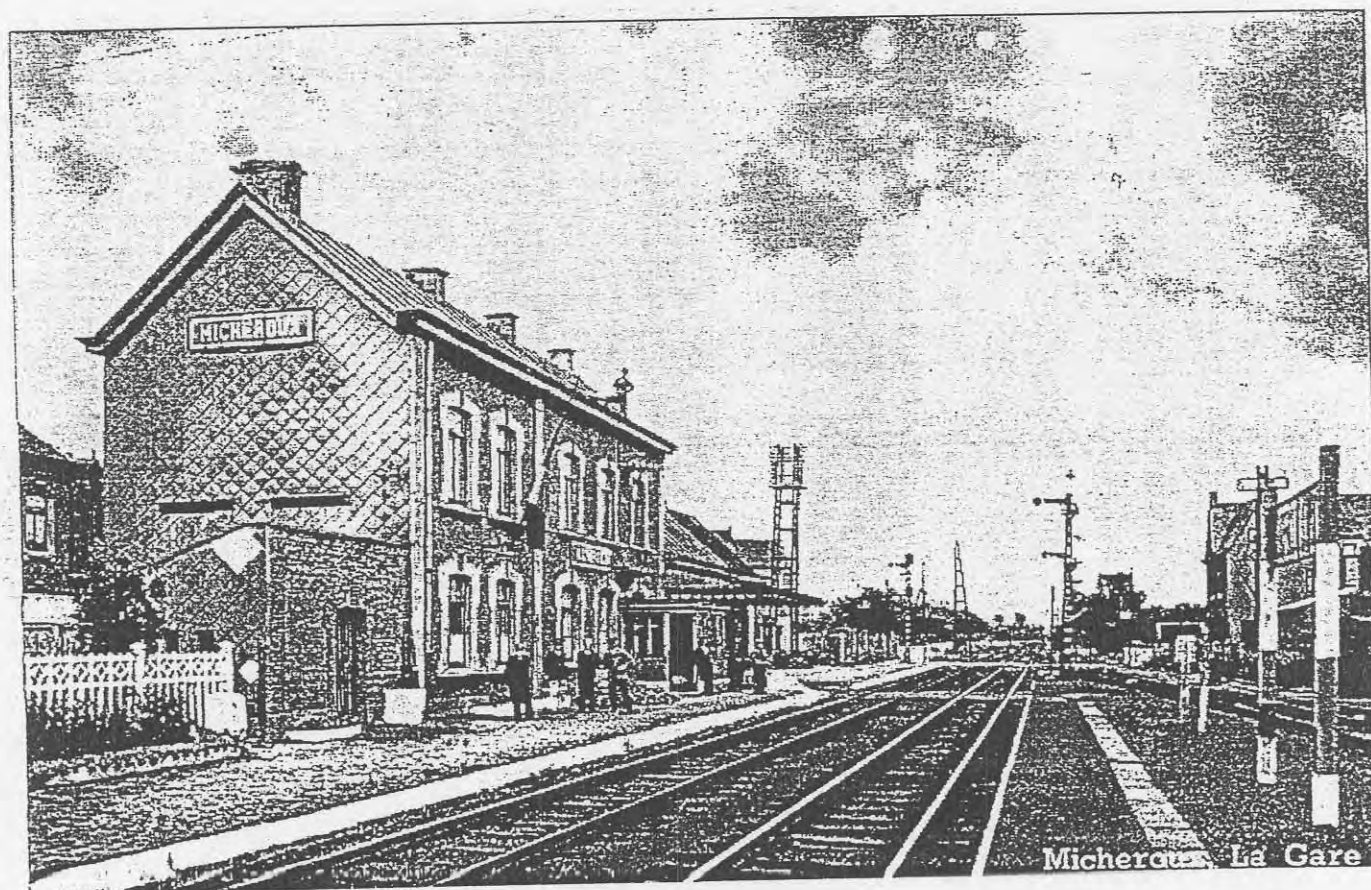


**FCX**  
**BLOCK 5**  
**GARE DE 2<sup>e</sup> CATEG.**  
**GARE DE 3<sup>e</sup> CATEG**

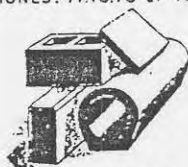
Nous l'avons écrit, c'est le 15 juillet 1875 que le train arrive à Micheroux, terme de la première section en exploitation. Celle-ci est également la seule partie de la ligne à être mise à double voie. Les travaux de dédoublement (projet du 3 février 1912) sont finalement réalisés en 1914 (Micheroux-Beyne ouvert en mai 1914, et Beyne-Chênée après août de la même année).

Située au centre de la localité, la gare drainera de tout temps une importante clientèle, tant civile que marchande, générée par un contexte industriel florissant. De nombreux raccordements particuliers viendront par ailleurs étoffer l'infrastructure ferroviaire de Micheroux.

Peu après le PN23 (route Micheroux-Barchon), un premier aiguillage donne accès à l'important faisceau. C'est à cet endroit que se trouvait également sur la droite l'embranchement desservant la firme de matériaux de construction **Onssels**, implanté en 1931. La voie ultra-courte de ce raccordement (deux wagons maximum) n'est en fait qu'une courbe de (très) petit rayon (75 m.). Aussi, pour la mise à disposition, les tendeurs des wagons doivent être desserrés au maximum, et deux véhicules quelconques sont obligatoirement insérés entre la machine et les wagons « Onssels », la locomotive ne pouvant en aucun cas s'aventurer sur cette voie ! Les wagons reçus (une moyenne mensuelle de 80 de 1959 à 1966) sont essentiellement des tombereaux bâchés. A partir de 1966, le trafic diminue subitement, c'est une affaire privée entre la firme et un transporteur routier qui sonne malheureusement le glas du transport par rail.



TÉLÉPHONES: 77.10.78 ET 77.11.07



86854  
R. C. LIÈGE: 38774

C. C. POSTAUX 126.393

SOCIÉTÉ

# ÉTABLISSEMENTS FRANÇOIS ONSSELS

ANONYME

MANUFACTURE DE TOUS AGGLOMÉRÉS DE CIMENT POUR  
TRAVAUX PUBLICS INDUSTRIELS ET PRIVÉS

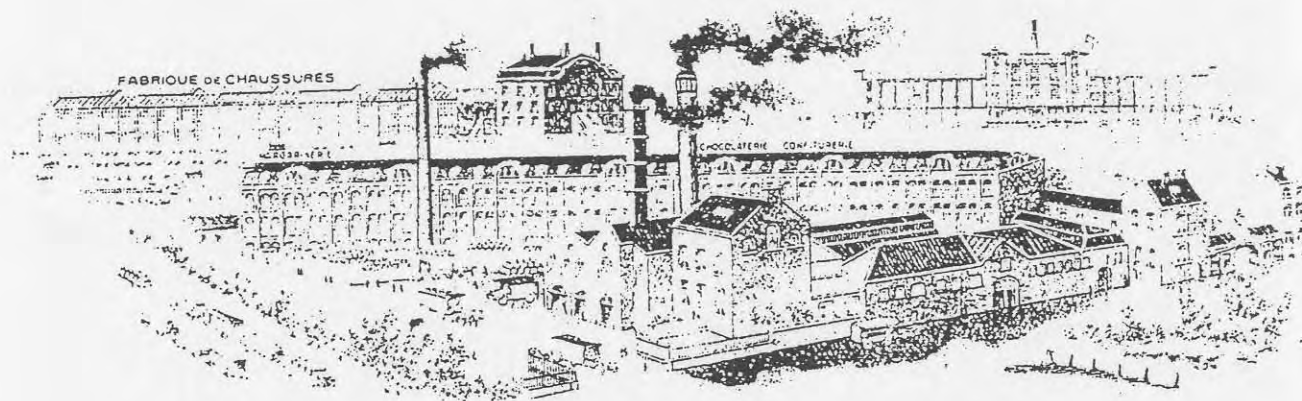
MICHEROUX  
RACCORDEMENT GARE DE MICHEROUX

DALLES DE PAVAGE JAMA. 30x30  
BRIQUES HEXAGONALES  
BORDURES EN BETON VIBRÉ  
TUYAUX EN BETON · HOUROIS  
BLOCS EN BETON · BLOCS LÉGERS  
POUR CLOISONS · CLOTURES, PIQUETS  
ETC.

TELEPHONE | LIÈGE 507.04-507.05 | BANQUE COMPTOIR DES DÉPÔTS ET PRÊTS | COMPTE CHEQUES | Adresse Telex | REGISTRE DE COMMERCE | CODE  
| MICHEROUX 82 | BRUXELLES et ANVERS. | 155947 | ESCEGE MICHEROUX | LIÈGE 1222 | A B C 5<sup>12</sup> Edition

## SOCIÉTÉ GÉNÉRALE COOPÉRATIVE

DÉPARTEMENT MICHEROUX



NOS PRODUCTIONS  
CHAPEAUX, PAILLE ET FEUTRE  
CONSERVES ALIMENTAIRES  
FABRIQUE DE CHAUSSURES  
CRÈME POUR CHAUSSURES  
CONSERVES DE FRUITS  
CRÈME POUR POÊLES  
GALUCHES FRANÇAISE  
BOITES MÉTALLIQUES  
EAUX GAZEUSES  
CONFITURERIE  
SAVON MOU  
CHOCOLATS  
CONFISERIE  
CASQUETTES  
MOUTARDE  
COULEURS  
MARGARINE  
SIROPS

Et rappeler  
dans la réponse.

*Micheroux le*

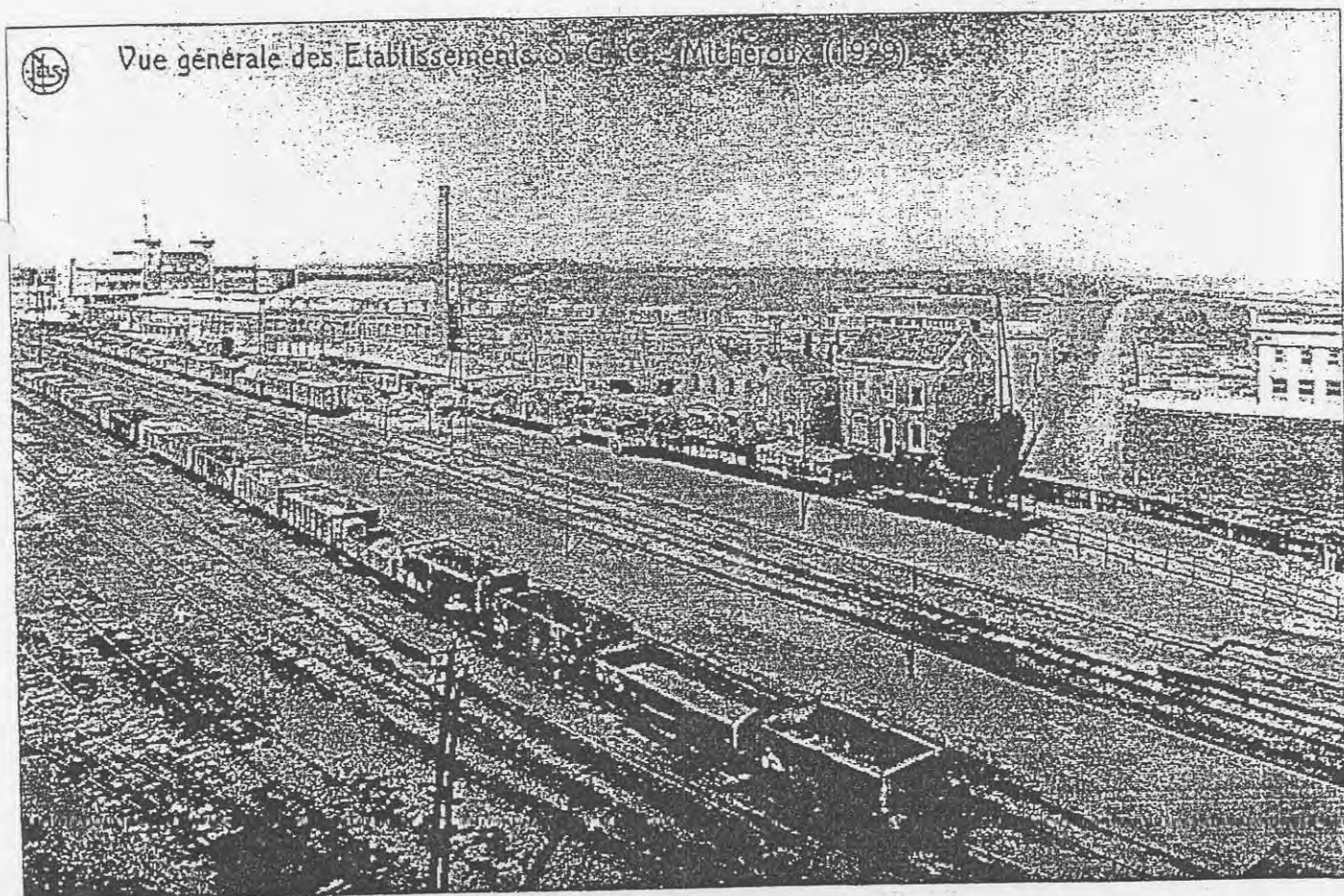
Les derniers wagons sont amenés dans les années '70. A ce sujet, une anecdote a retenu notre attention : comme les wagons devenaient de plus en plus rares, les ouvriers de la firme profitèrent de l'amélioration de la surface de stockage jouxtant le faisceau de Micheroux, pour bétonner copieusement la voie de raccordement noyant ainsi les rails et les traverses ! Au delà de la nappe grise, seul subsistait l'aiguillage vers nulle part ... Le dernier wagon chargé d'une machine n'atteignit jamais le raccordement ... celui-ci sera « gommé » en novembre 1981.

Toujours sur la droite l'on pouvait encore trouver le raccordement du charbonnage **Bois de Micheroux**, constitué de plusieurs voies parallèles. Une petite 020T MEUSE de 15 tonnes s'activa jusqu'à la fermeture du siège en 1949. En 1950, l'amorce de ce raccordement sera reprise par Onssels jusqu'en 1972.

Le paysage industriel sera fortement marqué par la présence de l'**Union Coopérative**, dont les différents services encadrent littéralement la station. L'établissement de cette coopérative est assimilable à une expérience-pilote de production, commercialisation et consommation, créée, animée et gère par un corps de travailleurs cotisant, travaillant et consommant.

Quatre coopératives du pays de Soumagne fusionnent et constituent avec d'autres la **Société Coopérative Ouvrière de Liège**, devenant l'union coopérative le 1 juillet 1918. Le complexe industriel de Micheroux se développe à partir de 1921, date à laquelle il est raccordé au chemin de fer. Il utilise, à partir de 1924, un locotracteur à benzine. Les bâtiments toujours présents témoignent d'une certaine allure industrielle. 13 usines « tournent » à plein rendement : fabrique de sirop, de confiture, de conserves de fruits, de chocolat, de moutarde, de margarine, de cirage, de pâte pour métaux, de savon, de boîtes métalliques, de chaussures, ainsi qu'une confiserie et une usine de sous-tirage de bière.

Le directeur des usines est Arnold BOULANGER, vice-président et l'un des deux administrateurs. Vers 1950, la « copé » commence à restreindre ses activités ; l'ère des grandes surfaces s'amorce inexorablement. La construction d'un NOPRI au centre de la localité en 1962 sonne le glas de l'Union Coopérative, qui mettra la clé sous le paillason en 1969. La tentation était évidemment grande pour le monde ouvrier de disposer de produits variés de qualité et de prix somme toute équivalents à ceux pratiqués par la coopérative.



Syndicat des Cultivateurs du Canton

DE FLÉRON

Société Coopérative

MICHEROUX-SOUMAGNE

MOULINS & MAGASINS  
MICHEROUX-RACCORDEMENT

GRAINS, SON, TOURBE, ENGRAIS  
& TOURTEAUX

TÉLÉPHONE : MICHEROUX N° 7

CHÈQUES-POSTAUX N° 4368

DIRECTEUR, Jos. DUPUIS

Micheroux, le *11 Mars* 1920

\* L'Union Agricole à Micheroux \*  
SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE

*Micheroux, le...*



1920: vue sur le PN jouxtant la gare. A gauche, le syndicat agricole (coll. GOFFART).

Certains se souviennent encore du directeur de l'Union surveillant scrupuleusement les allées venues de son personnel aux alentours de son concurrent ...

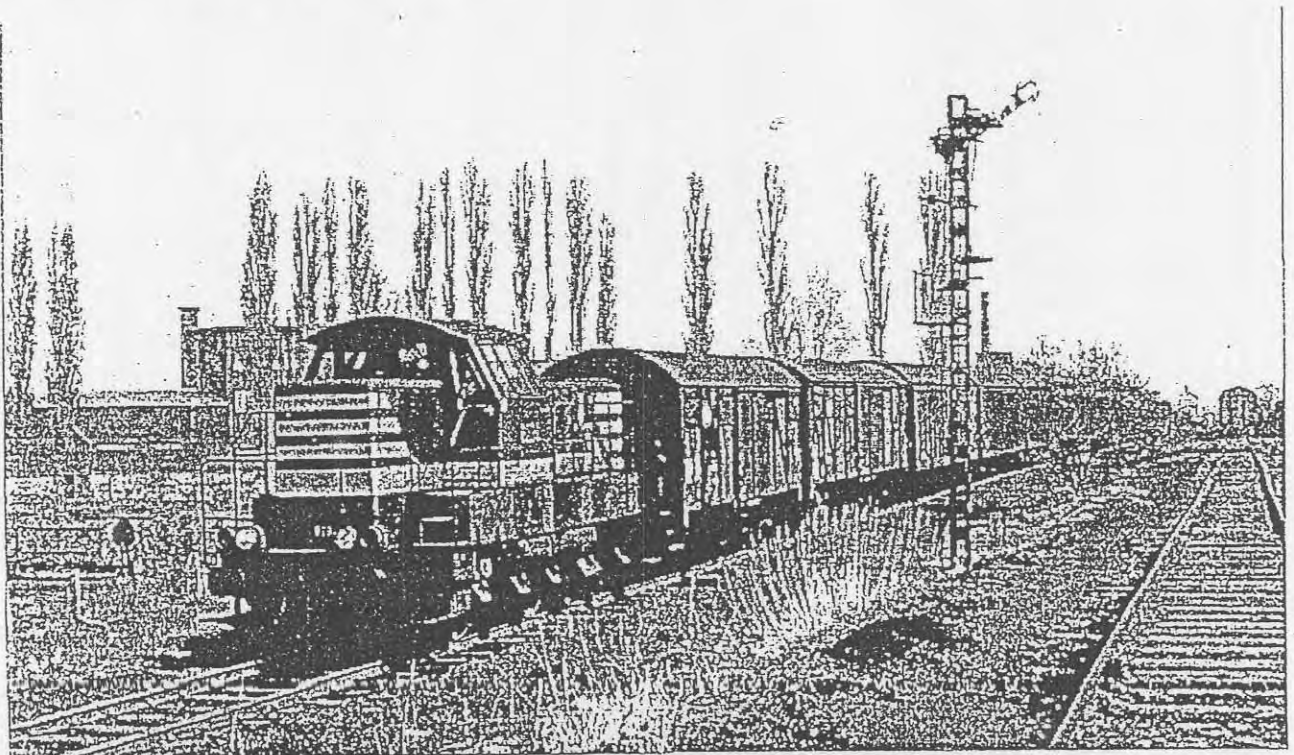
Vers 1959, l'Union Coopérative emploie encore une centaine de femmes. Le recours au rail cesse quant à lui en 1954, et les voies sont déposées en 1968.

Cette expérience-pilote connut son heure de gloire, mais la modernisation des tâches associées aux progrès technologiques et sociaux, modifieront considérablement les habitudes de notre société, et auront raison de ce genre d'industrie.

Au droit du bâtiment-voyageurs se trouve la voie louée par l'**Union Agricole**. De 1921 à 1959, elle est utilisée pour la réception des denrées et céréales de toutes sortes. Un locotracteur à benzine (un de plus dans la gare) effectue les manœuvres privées jusqu'en 1953, année durant laquelle il est pensionné.

Un dernier raccordement permet la desserte du **Syndicat Agricole** et du charbonnage de Maireux et Bas-Bois, dont les installations s'étendaient de part et d'autre de la route Nationale 3. De plus, le carreau de cette mine est relié à un puits d'extraction, actuellement classé, situé entre Micheroux et Soumagne, par l'intermédiaire d'un plan incliné aérien, toujours visible en 1972. Jusqu'en 1931, c'est la locomotive à vapeur du charbonnage qui manœuvre les wagons destinés aux deux sociétés. Ensuite, c'est un locotracteur à benzine (le 3<sup>ème</sup> dans la gare !) appartenant au Syndicat Agricole qui la remplace jusqu'en 1958 ... Celui-ci s'apparentait plus à un wagon à moteur : la caisse sans parois frontales, abritait un moteur qui transmettait, par chaînes, le mouvement aux essieux ; la vitesse atteignait péniblement 10 km/h ! Les voies de ces trois derniers raccordés, tombées en désuétude début 1960 sont démontées en 1967.

En ce qui concerne la cour à marchandise, le trafic le plus exceptionnel sera sans nul doute de 1948 au 14 décembre 1983, le transport d'explosifs, pour le compte de la firme **TRANSMA**. Le fort d'Evegnée, situé à quelques 3 km de la gare, abrite l'aire de stockage pour les dangereuses marchandises fabriquées à Herstal. Dès qu'une échauffourée éclate dans une des contrées du globe, les trains d'explosifs circulent ! La rame est toujours constituée de douze wagon minimum : cinq wagons fermés vides encadrent les deux chargés, ou plus, de la délicate cargaison. Les formalités douanières, ainsi que le plombage des wagons s'effectuent à même le site. En queue de rame, un éternel « bagage », affublé de la mention « retour immédiat à Micheroux » abrite les deux personnes chargées de la surveillance sur le parcours belge.



24/3/82: le dernier mécanique de Micheroux, à voie libre pour le train de munitions en route pour la vallée. Dans le fond de la photo, des wagons «X» attendent des jours meilleurs...  
(photo des auteurs).

SOCIÉTÉ ANONYME DES

# Charbonnages de Mairoux & Bas-Bois

SOUMAGNE, LEZ-LIÈGE (BELGIQUE)

Adresse télégraphique :

MAIREUX-MICHEROUX

TÉLÉPHONE

N° 11 MICHEROUX PAR LIÈGE

Compte Chèques Postaux N° 3210

Siège Social et Bureaux :

MICHEROUX-SOUMAGNE  
(Route de la Claf)

*Micheroux-Soumagne, le 6 avril 1929.*

## CHARBONS

DOMESTIQUES & INDUSTRIELS

o o o o

## BRIQUETTES

o o o

TÉLÉPHONE :

Liège n° 8134.

o o o o

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :

BOIS, MICHEROUX.

o o o o

CORRESPONDANCE :

ADRESSER LES LETTRES

à M. Frans SURY,

DIRECTEUR-GÉNÉRAL.

o o o o

Service financier :

BANQUE GÉNÉRALE DE LIÈGE

Place Maréchal Foch, Liège.

Compte Chèques Postaux N° 440.

o o o o

SOCIÉTÉ ANONYME

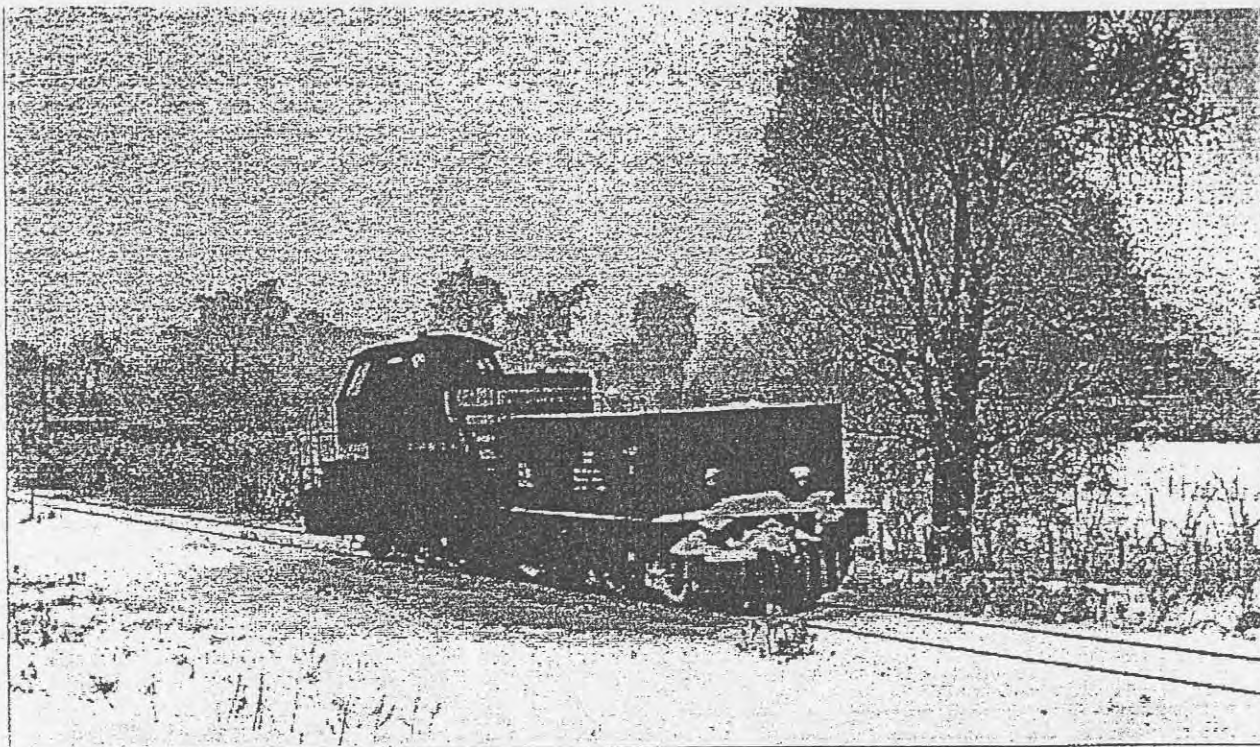
DU

## CHARBONNAGE DU BOIS-DE-MICHEROUX

A SOUMAGNE.

*Le 27 mars 1928.*





11/1/85: au même endroit que la photo précédente mais dans l'autre sens, la 7386 pousse le tender chasse-neige de Kinkempois. Ce fut sa dernière tournée sur la ligne (photo des auteurs).

Au début, ce travail est assuré par des militaires en armes, mais par la suite, deux employés d'INTERGARDE prendront la relève.

Dès 1948, une moyenne mensuelle de 200 tonnes, réparties inégalement sur l'année (en fonction de la demande), est expédiée. Les destinations des trains restent secrètes, et nous ne pouvons citer que les gares frontières de Givet, Montzen, Erquelinnes et Zeebrugge.

Les locos les plus diverses ont tracté ces rames, des types 29 et 81 à la vapeur, et des 55, 60, 62, 82 au diesel. Généralement, la traction échouait à l'allège du caboteur qui restait accroché entre Beyne et Micheroux.

De suppressions en démontages, un fois de plus, la SNCB fit preuve d'imagination pour « gagner » un appareil de voies.

En août 82, un inspecteur est délégué sur place pour tenter d'amener TRANSPA à changer de point de chargement. Le but visé est simple : le démantèlement de la cour à marchandises dans un premier temps et celui de la ligne ultérieurement.

La société nationale propose Beyne en remplacement ; mais trop d'inconvénients s'opposent à ce projet : point de chargement trop éloigné du fort d'Evegnée, et surtout obligation de traverser plusieurs agglomérations à forte densité de population. Mais la décision tombe : durant quelques mois encore, les expéditions continueront, mais têtue, la SNCB décidera de reporter le point de chargement à ... Herbestahl-Tivoli !

D'autres clients utilisent plus ou moins régulièrement les voies de la cour à marchandises :

- Le charbonnier PEETERS, reçoit environ 1.200 tonnes par an durant les années 60 à 66 ;
- Le négociant en fourrages RENARD, avec 70 tonnes/an seulement durant la même période ;
- La poste, avec une centaine de tonnes de charbon, destinées au chauffage des bureaux régionaux ;
- Les ets JOSKIN, pour la réception de machines agricoles tchécoslovaques.

Jusqu'en 1957, les mouvements en gare ne marquent guère de pauses ! Entre les trains de voyageurs, les « marchandises » sont démaillés sur les voies de débors surnommées « Longuevoie », « Chênée », « Ans », « Kinkempois », « Verviers », « Congo », « Palissade », « Transval », « 1<sup>er</sup> Transval » et « Angleur ». Une colonne à eau, d'un débit de 25m<sup>3</sup> alimente, en cas de besoin, les locomotives à vapeur de passage. Elle est supprimée dans le courant des années 50...

En plus de la desserte des raccordés énumérés plus haut, « Micheroux » est également le point de départ de la desserte du charbonnage des **Halles**, à Melen.

En début d'après-midi, l'unique caboteur en provenance de Montzen pénètre dans la station, tracté par une élégante type 26. L'échange des wagons de et vers l'Allemagne s'effectue alors, et la machine prend sa route de retour vers l'Est en desservant, au passage, les petites stations de la ligne.

Micheroux traite de tout temps des marchandises fort diversifiées. Grâce à la passion d'un cheminot retraité pour son travail, et surtout pour les statistiques, il nous est possible de donner un aperçu du trafic :

En 1959 : expédition de 6 W, réception de 14 W.

En 1964 : expédition de 11W, réception de 20 W.

En 1968 : expédition de 9 W, réception de 18 W.

Il n'est pas tenu compte, dans ces chiffres, du trafic en rapport avec le charbonnage de José. En tonnes, cela représente un tonnage moyen de 1960 à 1966 de 1700 tonnes par mois, grim pant à 7300 tonnes si l'on tient compte du trafic des Halles.

Au niveau finances, cela représente une recette de 1400 000 francs/an (de 1960 à 1966) pour les voyageurs et abonnements, et 7 500 000 francs/an pour les marchandises durant la même période.

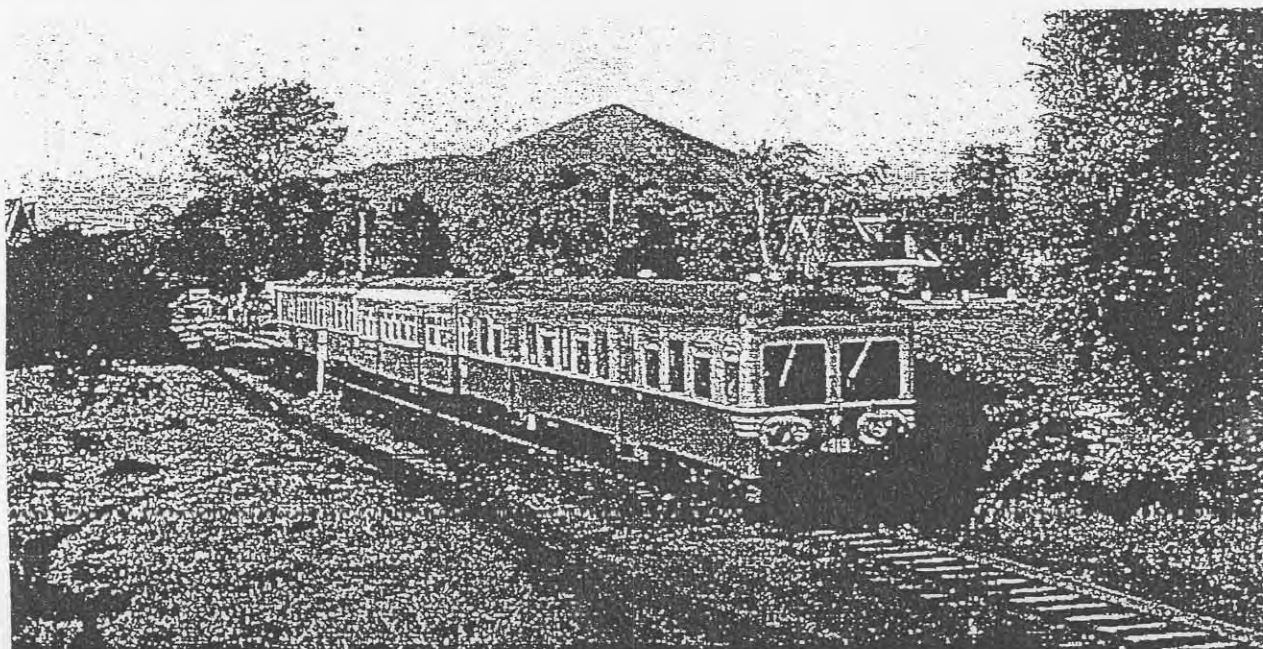
Hélas, comme partout ailleurs, la guerre et ses conséquences désastreuses, ainsi que les innombrables plans de restructuration n'épargnent pas les lignes secondaires. Ainsi, les voies 5 et 8 sont supprimées dès 1954, et les voies restantes renumérotées en conséquence. En 1960, c'est au tour de la voie II de disparaître, tandis que les signaux mécaniques, à l'exception du signal de sortie côté Retinne (jusqu'en janvier 83), ne lèvent plus leur bras à l'été 1964.

Le dernier signal ne sert plus qu'une fois par jour, occasionnellement deux lorsqu'un train de munitions est prévu.

En octobre 1977, le personnel de Micheroux « se replie » sur Beyne, qui devient tête de ligne. Le visiteur, qui demeurait à la belle époque à Beyne, ne preste plus que quelques heures sur la ligne, la matinée, il est de service à Kinkempois, et vers 14h00, il rejoint Micheroux, pour y effectuer une visite du train en provenance de Battice. Comme plusieurs wagons sont régulièrement accrochés à Beyne, il accompagne le convoi et assura la fermeture des différents PN.

Avant le départ, le signal de sortie, relié électriquement au PN23, est ouvert, lorsque le train a franchi le PN, le commis à la gare referme ledit signal. Mais, après 1977, il n'y a plus de personnel.

Le signal reste donc ouvert jusqu'au soir, au moment où le visiteur, qui habite par chance à proximité, vient abaisser la palette ...



vers MICHEROUX

vers HERVE

route de FLERON

HERVE

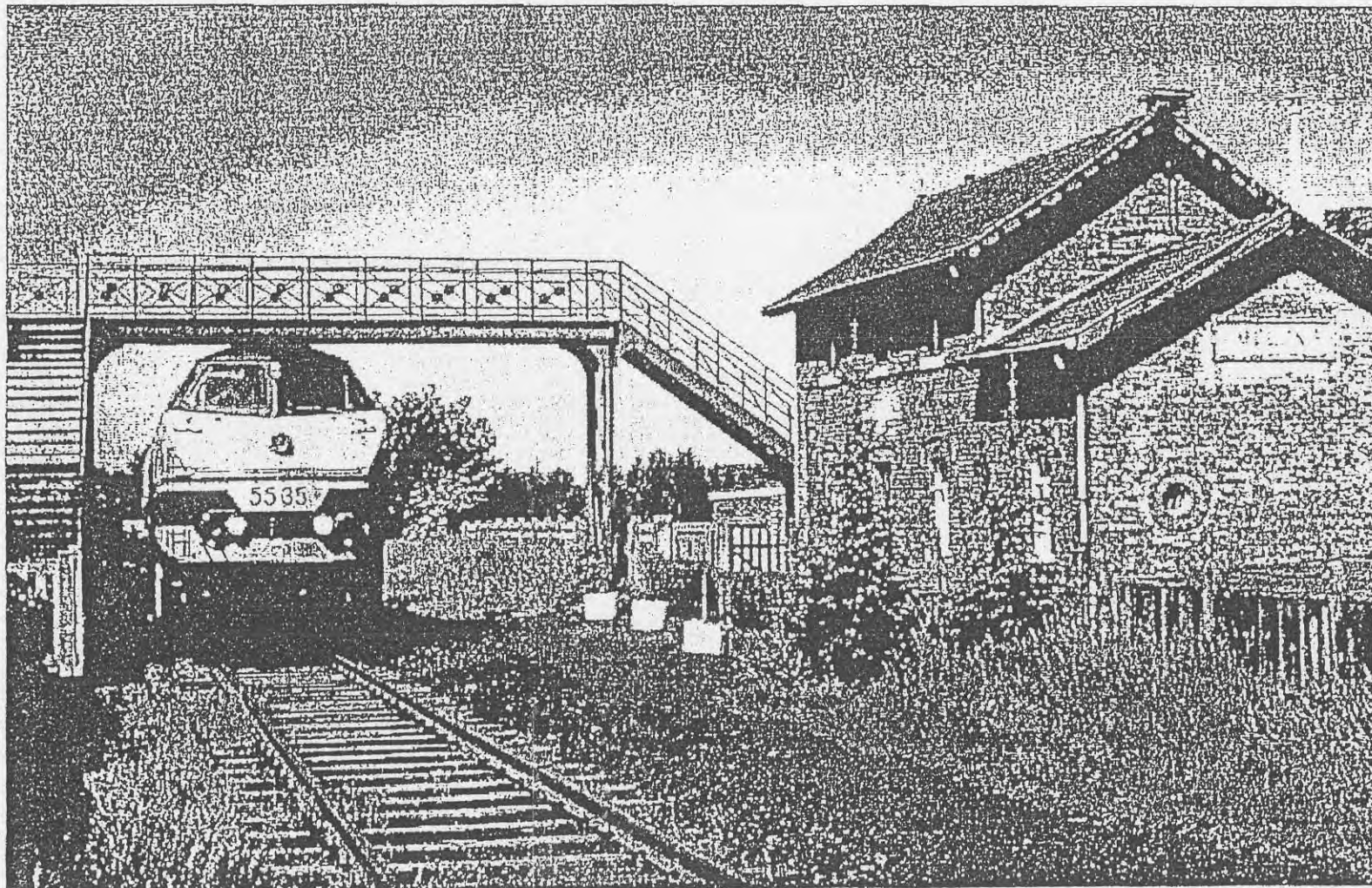
MELEN

situation 1950

CHARBONNAGE DES

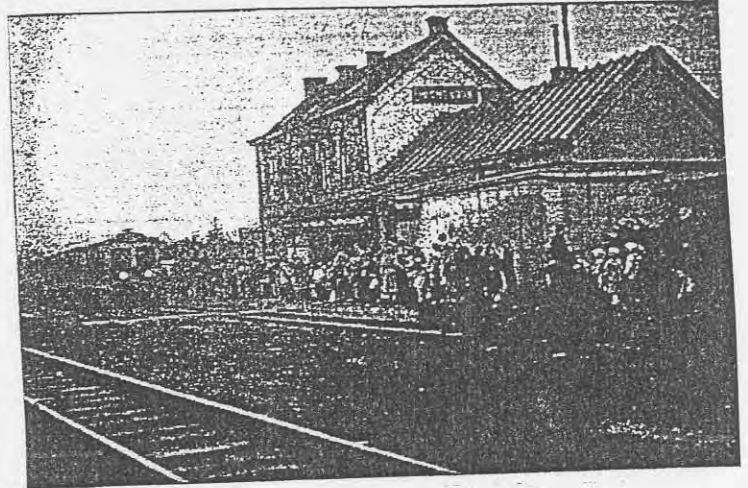
XHAWIRS

**MELEN**



*3/6/85: 5535 sous l'unique passerelle de la ligne, à la halte de Melen. D'ici à Battice, vitesse maximum: 10KM/H, soit 30 minutes de parcours! (photo des auteurs).*

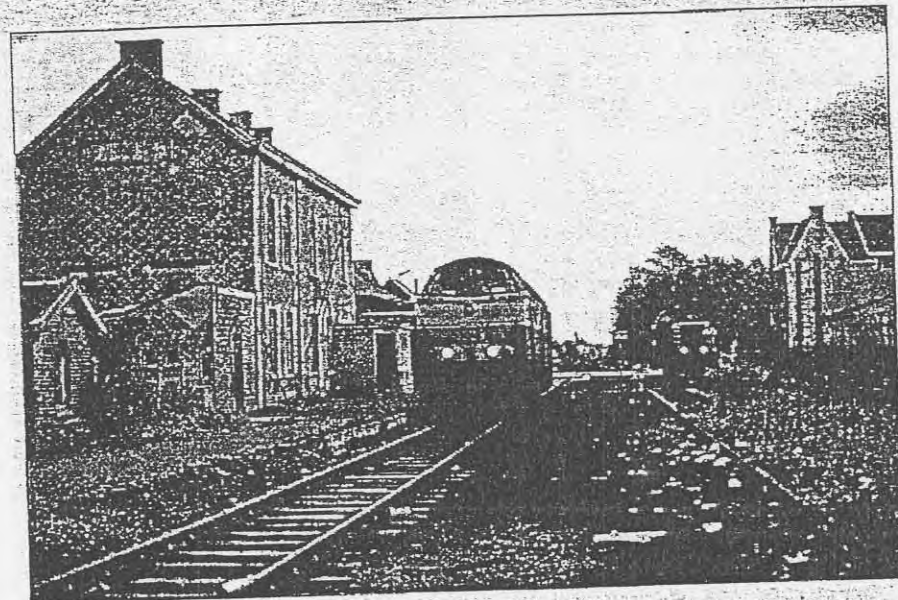
A partir de 1980, la gare est envahie de wagons classés « X » (réformés), et du type TAEMS ou TADS. Ceux-ci sont en garage durant la période de congé de la sidérurgie liégeoise. On en comptera jusqu'à 90, répartis à profusion sur les différentes voies de la station, à l'exception de celle de la cour. Lorsqu'un contingent de ces wagons est demandé dans « le bassin », comme tout tête-à-queue est devenu impossible, il est indispensable de monter le rame jusqu'à Battice, pour y assurer la remise en tête de la locomotive. Avant le départ, il est prudemment conseillé de calculer la longueur du train, la voie d'évitement de battice n'étant pas extensible ... Si ces circulations exceptionnelles de 20 à 28 numéros (wagons) avaient le mérite de déroutier les essieux, elles avaient aussi pour effet de laisser supposer à la population un regain de trafic ; il n'en était malheureusement rien. Les derniers « garés » évacuèrent Micheroux en août 84.



15/11/84: premier spécial pour les écoles de Micheroux-Soumagne (photo des auteurs).

Après 1985, le bâtiment de la gare perd sa marquise et une bonne part de son cachet ferroviaire. Il est vendu et transformé en surface commerciale pour le rez-de-chaussée. Le 1<sup>er</sup> étage, rénové, conserve sa fonction d'appartement. Le faisceau subsistant s'évapore en novembre et fait place à une vaste zone accueillant quotidiennement un parking, hebdomadairement un marché et annuellement la kermesse ...

Que reste-t-il du Micheroux ferroviaire ? Son bâti Siemens et une des plaques émaillées de sa façade sont conservés également au musée de la remise liégeoise.



6/1/83: la 5523 est la première bleue à parcourir la 38. Vous remarquerez l'état de décrépitude des installations, en comparant cette photo avec le document reproduit en tête du chapitre (photo des auteurs).

La création de ce point d'arrêt, décidé le 3 février 1889, est ouvert le 13 avril 1890, est le résultat d'une intervention des conseillers provinciaux du canton de Herve et des mandataires catholiques au Sénat et à la Chambre. Une maisonnette d'allure typique est édifiée presque simultanément à la construction de la ligne, mais sa fonction ne nous paraît pas évidente ! en effet, pour la délivrance des billets se trouvait à même le quai une caisse de wagon fermé. Une partie officiait en tant que bureau des recettes, l'autre offrait un espace rudimentaire pour l'attente des voyageurs ! Cette « cambuse » subsista jusqu'à la fin 1957, date à laquelle elle fut vendue comme bois de chauffage !

Impossible, malheureusement, de trouver une bonne illustration de ce sujet, mais en existe-t-il seulement une ? Une implantation presque similaire existait à Walzin, sur la ligne Dinant-Bertrix, dont une illustration a été publiée dans un recueil de cartes postales de Monsieur Pastiels.

Une particularité technique marqua de sa prestance le petit point d'arrêt, une passerelle métallique, enjambant la seule et unique voie ... On aurait normalement dû la revoir sur une ligne touristique, mais le destin en décida autrement, et elle sera ferrailée par l'entreprise chargée du démontage de la voie ...

Le pôle d'activité ferroviaire de Melen est, sans nul doute la présence d'un raccordement en pleine voie desservant deux puits situés à José, le puits des **Halles** et, à proximité, le puits des **Xhawirs**. Ce raccordement sera toujours dénommé de « Xhawirs » par la SNCB, alors que, curieusement, les cheminots préféreront le nom des « Halles ». L'origine de l'exploitation de cette mine remonte à la constitution de la **S.A. des Charbonnages de Herve-Wergifosse**, dont le siège principal se situait à Herve. La demande de raccordement date du 22 juin 1876. Vers 1880, une concession de 1093 ha permet la création du siège des Halles, dont l'exploitation date de 1887. Vers 1926, les deux puits sont reliés par une bacnure (galerie horizontale d'exploitation). Le puits des Halles est alors spécialisé pour l'extraction, tandis que celui des Xhawirs est réservé pour l'exhaure et l'aérage. Le 10 juillet 1928, la **S.A. des Charbonnages de Wérister** absorbe le groupe Herve-Wergifosse, dans le but d'intensifier au maximum la production. En 1938, le site est l'un des plus moderne et des plus électrifiés de la région ! L'expédition se chiffre à 12 wagons par jour en 1959, 13 en 1963 et enfin 10 en 1968. Comme nous l'avons écrit, c'est la machine stationnant à Micheroux qui à la charge de la desserte. Le temps alloué tant assez long, il sera toujours possible à l'équipe de conduite d'aller « casser la graine » dans un estaminet proche du PN croisant la route Charlemagne.

Les manœuvres dans le complexe houiller échouent essentiellement à une 030T MEUSE secondée par une 020T SAINT-LEONARD. Au départ du charbonnage, la voie est en forte rampe jusqu'au passage sous l'autoroute ; aussi, pour « sortir du trou », la « Meuse » doit-elle à maintes reprises venir en aide à la G8 en poussant le convoi. Cette manœuvre, totalement proscrite par le règlement de la SNCB, permet de gagner du temps sans scinder la rame ...

La « Saint Léonard », garée dès 1966 à proximité de la « belle fleur », est finalement ferrailée sur place. La « Meuse », quant à elle aura plus de chance. Après la fermeture du site, le 30 septembre 1969, elle, sera garée durant de longs mois, pour être finalement transférée, le 30 septembre 1970 par ses propres moyens à destination du siège principal, à Beyne. Elle est donc la dernière machine à vapeur à avoir circulé sur la ligne ... Vous avez lu la suite de son existence au chapitre BEYNE.

Lors de la démolition des installations, une partie des structures métalliques est évacuée par wagons tombereaux, entre novembre 72 et avril 73. Le raccordement est finalement démonté en août et septembre 1986. Les riverains en profiteront pour étendre leurs propriétés sur l'assiette libérée parla voie.



1949: François Bourguignon allume la lanterne du quai.  
A gauche, un bout de la caisse du wagon servant d'abri  
(coll. des auteurs).



Juin 1965: 81.249 sur le racc. des Halles. Les anciens reconnaîtront le machiniste WEYMIEN, le chauffeur DUMONT et l'accrocheur ROGISTER (photo DEROANNE).