



Ligne 518

Description générale

Cette région comportait trois lignes de tram secondaires rassemblées sous le groupe de Wellin qui furent exploitées jusqu'en 1955 :

- Wellin – Grupont : 13.7 km
- Wellin – Han-sur-Lesse (grottes de Han) – Rochefort : 14.4 km
- Wellin – Graide : 25.7 km

Le profil du terrain constituait un défi pour les ingénieurs. La ligne devait être la plus droite possible et les virages forts longs et les côtes pas trop fortes. Pour ces deux motifs, la ligne qui n'avait qu'une seule voie jusqu'en 1919, s'est étendue loin des villages et s'est installée sur des terrains vagues entre Bièvre et Graide. Passant à travers champs et bois, il a fallu par la suite construire des gares pour permettre aux gens d'avoir le train à proximité.

La petite ligne des grottes de Han qui subsiste toujours à l'heure actuelle, est encore considérée officiellement comme ligne de tram de la SRWT.

Construite depuis la gare de Graide (SNCB), la ligne vicinale suit la vallée de l'Almache et dessert les localités de Graide, Porcheresse, Gembes et Daverdisse. La voie longe ensuite la Lesse pour desservir Redu-gare, Neupont, Halma et Wellin. Un aménagement de cette ligne, particulièrement pittoresque, en Pré-RAVeL a été réalisé entre Redu, Daverdisse et Porcheresse en passant par Gembes.

Dates-clés

La ligne Wellin - Graide était la plus longue. Les 2 premiers kilomètres sont communs avec la ligne Wellin-Grupont. La bifurcation se situe à Neupont. La section Neupont-Daverdisse est ouverte en juin 1908 ; le restant vers la gare de chemin de fer de Graide est mis en service le 14 août 1908.

Cette ligne était sans doute la plus belle du groupe : elle était établie en site propre en pleine nature, souvent à côté de la Lesse. Elle fut démontée par l'autorité occupante en 1916 et reconstruite en 1920. C'est en 1948, le trafic « voyageurs » fut supprimé entre Daverdisse et Graide. En décembre 1956, une demande de démontage des voies est introduite étant donné que le trafic « voyageurs » est toujours faible, surtout après la suppression de la section Daverdisse-Graide.

Graide-Station s'est développé autour de la gare de Graide. Il comprend 240 habitants. Dans les années 1840, il a été question de créer la ligne de chemin de fer Houyet-Bertrix. Mais l'arrivée de nouveaux trains est mal vue et les communes refusent que le train passe dans les villages. Les habitants craignent que les étincelles soient nocives pour les vaches dans les prés, incendient les forêts ou qu'elles amènent des maladies...

Aujourd'hui, Graide Station est devenu un village bien dynamique où se trouvent de nombreux commerces, P.M.E. et professions libérales.

Sur une hauteur de la gare de Graide, à quelques pas de l'ancien chemin menant de Bièvre à Naomé, derrière ce qu'était la plus ancienne maison de la gare, appelée « Borbouze », subsiste l'unique vestige rappelant le sacrifice des centaines de jeunes soldats français et allemands qui se sont affrontés violemment au cours de la journée du dimanche 23 août 1914. Il s'agit d'une colonne octogonale en maçonnerie dont la partie essentielle est constituée par deux dalles imposantes où l'on peut toujours lire dans chacune des langues des belligérants, le texte suivant :

ZUR ERINERUNG AN TAPFERE DEUTSCHE UND FRANZOSISCHE KRIEGER DIE IN DES KAMPFEN BEI BIEVRE AM 23 U. 24 AUG. 1914 DEN HELDENTOD FUR IHR VATERLAND STARBEN

A LA MÉMOIRE DES BRAVES SOLDATS FRANÇAIS ET ALLEMANDS TOMBÉS POUR LEUR PATRIE LE 23-24 AOUT 1914 DANS LE COMBAT DE BIÈVRE

Cette colonne fut élevée fin mai 1914 et restaurée dans le courant du mois d'octobre 2004 par de jeunes apprentis maçons allemands en collaboration avec les services de l'Administration communale de Bièvre et de l'ASBL Bièvre commune d'Europe, et ce dans un souci de réconciliation.

Yvon Barbazon, Président du Cercle d'Etudes Historique de Gedinne, nous raconte cette bataille.

« On a beaucoup parlé et écrit sur cette bataille et sur la cruauté des Allemands qui massacrèrent 72 maisons qu'ils avaient pillées au préalable. Cette bataille mettait en présence, d'un côté des éléments d'une brigade française du 9ème corps et de l'autre, deux brigades allemandes du 8ème corps. Elle fut sanglante comme hélas toutes celles que les Allemands entreprirent en 1914. Les Français, inférieurs en nombre, encerclés et soutenus trop tard par leur artillerie, résistèrent héroïquement et laissèrent au minimum 300 morts dans les campagnes avoisinantes. [...] / Les Allemands subirent également d'énormes pertes. Comme ils brûlaient ou faisaient disparaître les cadavres, il est assez malaisé de dire un chiffre. / Ce que je voudrais mettre en évidence, c'est la bravoure de ces soldats français et le désarroi qui était le leur en pays inconnu. / Certains moururent sur place, l'arme à la main. D'autres blessés, qui essayèrent de rejoindre le Sud et la France, comme on leur avait dit, agonisèrent seuls sur les chemins, au milieu des bois et des champs tout autour de Bièvre. Les soldats furent soignés dans les écoles avant de partir vers Graide. / Triste dimanche où, vu la terreur, les morts restèrent sur place et ce n'est que les deux jours qui suivirent que les Allemands réquisitionnèrent des civils pour enterrer les soldats français. Ils furent enterrés comme des chiens sans même une caisse en bois et le plus souvent peu profondément là où ils se trouvaient. Imaginez 300 corps parsemant la campagne. Interdiction de les identifier. / En 1917, les Allemands prévoyant qu'ils auraient des comptes à rendre très vite, envoyèrent des « spécialistes » déterrer ces corps. Leur emplacement devait sans doute être signalé par une croix de bois ou un simple tertre. Ils les rassemblèrent dans un cimetière sur la commune de Bièvre, mais à quelques pas de la gare de Graide, sur les vieux chemins de Naomé à Bièvre. Le champ est au lieu-dit « Borbouze » [...] Les Teutons essayèrent d'identifier les Français, mais n'y parvinrent que pour environ 200 sur un total de 300. Presque 4 années s'étaient écoulées. On ne sait ce qu'ils firent pour les leurs, mais ils en enterrèrent là aussi. C'est donc un cimetière d'au moins 500 tombes, dont beaucoup ne porte aucun nom qui fut aménagé. Le travail semble avoir été terminé fin mai 1918. »

(BARBAZON, Yvon. Après la bataille de Bièvre du 23 août 1914. In Terres d'Herbeumont à Orchimont, 2003, n°55, p. 14-17).

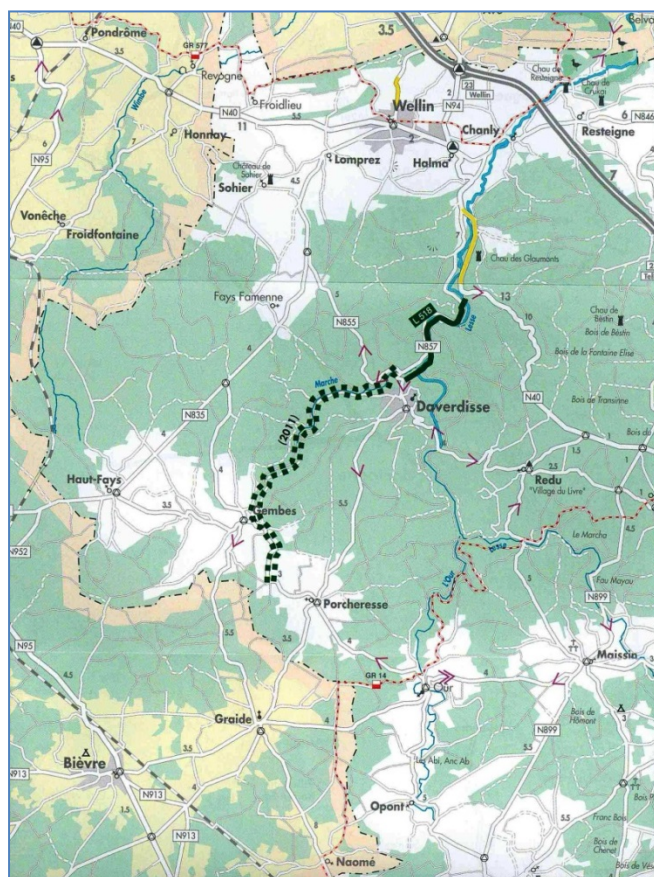
La ligne aujourd'hui

A Graide, deux projets sont à l'étude : la mise en place d'une voie lente verte et la création d'un espace d'interprétation pour la nature. Dans le cadre du PCDR (Programme communal de développement rural), un groupe de travail «Tourisme et Nature» s'est mis en place pour plancher sur un projet de développement touristique à Graide-Station.

L'ancien bâtiment de la gare de Graide présente de nombreux atouts pour y créer un centre d'interprétation: mobilité aisée avec la présence de la gare, existence d'un bâtiment actuellement à l'abandon, connexion avec le Pré-Ravel, existence d'un réseau de promenades balisées et proximité du projet «Life-Papillons» et de la réserve naturelle.

Vu l'importance du projet, il a été décidé de le scinder en deux. Dans un premier temps, il est prévu de créer une liaison lente entre Graide-Station et Daverdisse. Le tracé de l'ancien vicinal servirait de base pour cet aménagement et permettrait une liaison directe avec les autres pôles touristiques de la région. Pour compléter ce parcours, une boucle, permettant une connexion entre le centre d'interprétation de la nature, le projet Life-Papillons et le pré-RAVeL, devrait être créée. Elle emprunterait une des promenades balisées du Syndicat d'initiative. Dans un second temps, le Conseil envisage d'acquérir le bâtiment de la gare et de l'aménager afin d'y installer un centre d'interprétation pour la nature.

Illustrations





Graide-Station