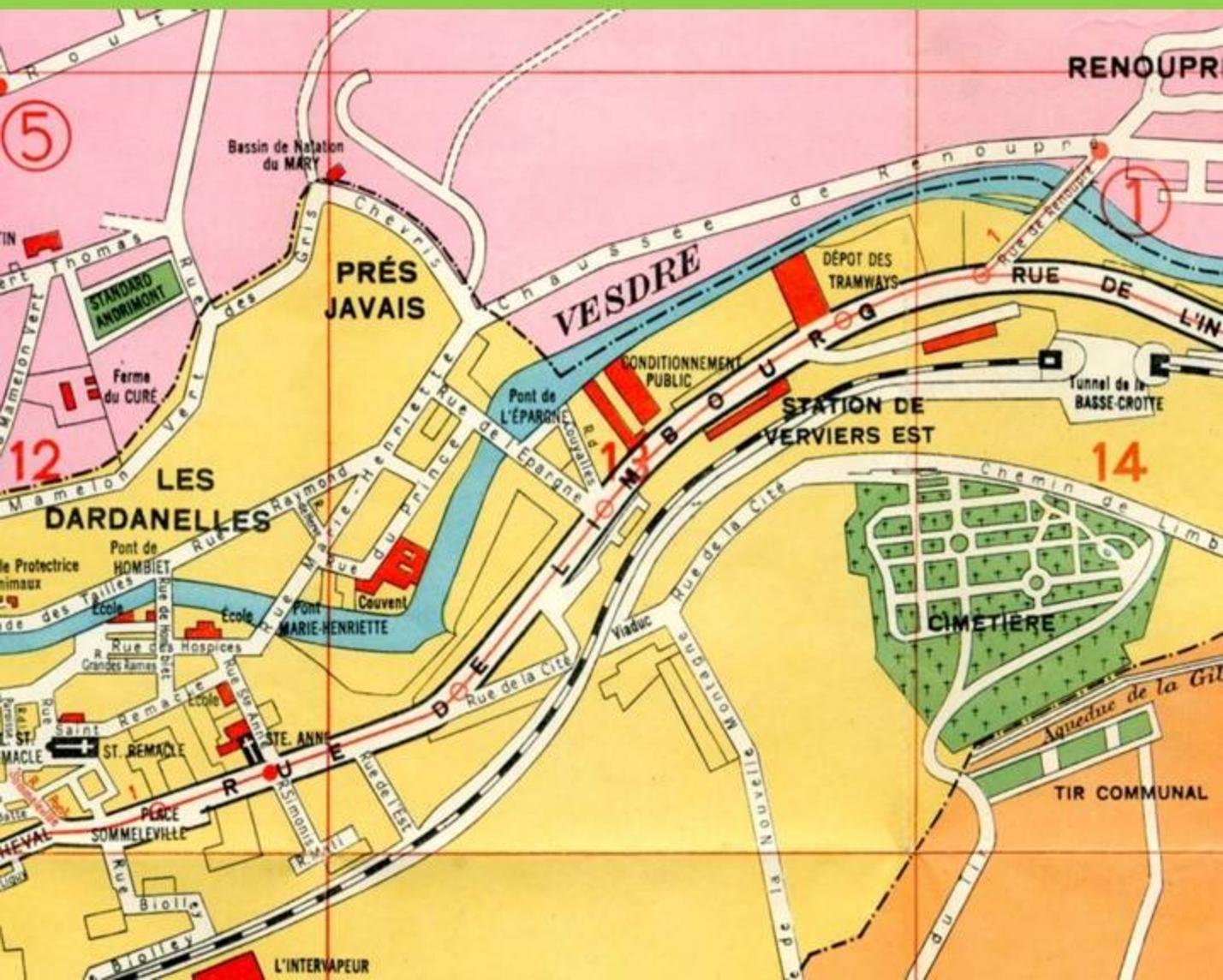




Échos des Hauts-Plateaux [HP027]

Chick-Chack



Chick-Chack

Al Nath

Ces noms, quasiment disparus des expressions locales et des cartes modernes, apparaissent dans des ouvrages vieux de deux siècles¹, tout comme dans les lettres fictives de Victor Hugo à un ami²: "Verviers, ville insignifiante d'ailleurs, se divise en trois quartiers qui s'appellent la *Chick-Chack*, la *Basse-Crotte* et la *Dardanelle*."

Il aurait pu en citer d'autres, mais sa traversée – visiblement rapide d'une localité qu'il jugeait inintéressante – ne lui a pas permis d'en identifier au-delà de ceux directement situés sur le chemin de sa diligence allant de Liège à Aix-la-Chapelle.

Bien des natifs verviétois seraient en peine de situer aujourd'hui les quartiers nommés par le grand homme. Mon vieux *Plan de Verviers, Dison et Faubourgs* des Éditions De Rouck, acquis pour 15 Francs belges à la Librairie Gilon vers le milieu du siècle dernier, mentionne encore, parmi d'autres lieux-dits, les Dardanelles (au pluriel) et le tunnel de la Basse-Crotte³. Ce tunnel a disparu avec l'électrification de la ligne de chemin de fer dans les années 1960, mais il reste une rue Haute-Crotte dans les parages.



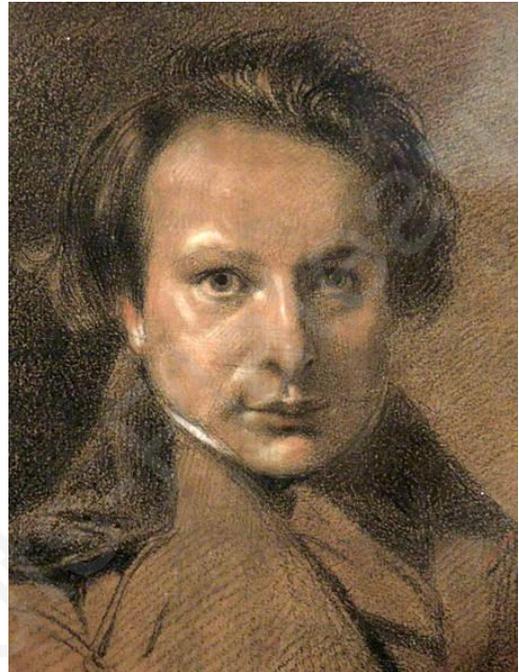
Non loin de l'ancien tunnel de la Basse-Crotte, mon vieux plan de Verviers signale le dépôt des tramways verviétois, endroit que j'ai fréquenté puisque mon père travaillait pour cette société, dans l'équipe de la voie, autrement dit celle des ouvriers maintenant les pavés des rues au même niveau que les rails⁴, remplaçant ceux-ci de nuit, ainsi que les aiguillages et autres équipements.

¹ Comme le *Dictionnaire Géographique de la Province de Liège*, Établissement Géographique, Bruxelles (1831).

² "Lettre XIII. Les bords de Vesdre – Verviers", in *Le Rhin*, Meline, Cans et Co, Bruxelles ou Hetzel, Paris (1842).

³ Situé à l'Est du centre-ville et qui n'existait pas encore à l'époque où Hugo est passé par là.

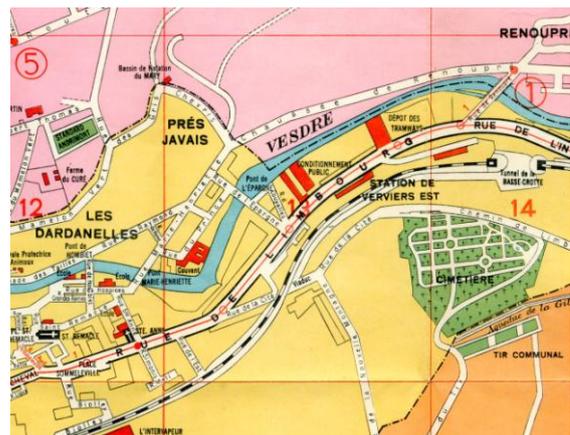
⁴ Les trams ne circulaient pas en site propre à Verviers. Pour quelques détails sur cette maintenance, voir "La Lune rousse", *Orion* 63/2 (2005) 2.3-2.4 ou encore en <<http://www.potinsduranie.org/rousse.pdf>>.



Louis Boulanger (1806-1867) fit plusieurs portraits de Victor Hugo (1802-1885).

On voit Hugo ici en 1837, soit environ un lustre avant son passage par Verviers.

[Court. Ablakok CC BY-SA 4.0]



Extrait d'un vieux plan de la partie Est de Verviers sur lequel apparaissent les lieux-dits Dardanelles, Prés Javais, Renoupré, ainsi que, sur la gauche et au nord de la tache verte du cimetière, la gare de Verviers-Est, le dépôt des tramways et le tunnel de la Basse-Crotte, depuis disparu suite à l'électrification de la ligne de chemin de fer.

Je me rendais à pied de l'Athénée Thil Lorrain⁵ en direction des Dardanelles, des Prés Javais et de Renoupré. On marchait beaucoup à cette époque et sans renâcler⁶.

Au dépôt, depuis la salle des *tramtîs* [wattmans], je pouvais assister aux départs et aux arrivées des machines, récentes et plus anciennes, aux relèves des équipes, aux inévitables coups de gueule, amicaux et moins amicaux, entre les fortes têtes, aux réparations des voitures, à la planification des divers travaux sur les lignes, etc.



Il y avait aussi des lignes de trams vers Spa et Eupen, exploitées par une autre société, celle des chemins de fer vicinaux.

Les voitures vers Spa, d'une carrosserie un peu différente, suivaient un trajet recouvrant en partie celui des lignes 3 et 6 verviétoises.



Vue partielle du dépôt de trams de Renoupré (Verviers) avec deux voitures d'âge différents marquées pour la ligne 1 vers Ensival et Pepinster.

La machine la plus récente est au centre avec son affichage déroulant en fenêtre. Des couleurs signalaient de loin les différentes lignes en plus des numéros. Certaines indications étaient "barrées" et correspondaient à un trajet écourté ou légèrement différent en finale. L'alimentation par perche imposait le repositionnement de celle-ci aux terminus, vers l'autre extrémité de la voiture, tout comme le poste de conduite du fait du changement du sens de marche de la voiture.

[Court. lelampiste.unblog.fr]

⁵ Nom de plume de Michel Materne (1826-1893) qui dirigea l'établissement de 1880 à 1890.

⁶Voir "Lu cwèpî dè viyédje", **HP021** (septembre 2016) en <http://www.hautsplateaux.org/hp021_201609.pdf>.



Le dépôt du "tram de Spa" à Tiège.

Depuis son terminus à la gare centrale, le "tram de Spa" filait vers Heusy, quittait l'agglomération vers le Cheval Blanc, le Transvaal, Jehanster et Polleur avant de remonter gaillardement le Bois des Gattes jusqu'à Tiège et de plonger ensuite vers Spa via Balmoral.

Contrairement à leurs cousins du nord du pays, tous ces trams, urbains et campagnards, devaient enfileur ci et là des pentes appréciables, y compris en pleine ville: Crapaurue par exemple pour la ligne 1, la rue de Stembert pour la ligne 2, etc. On imagine ce que cela donnait par temps de verglas ou lors de fortes chutes de neige ...

Le tram de Spa fournissait une alternative au train qui, comme aujourd'hui, suivait la Vesdre depuis Verviers-Central jusqu'à Pepinster, remontait ensuite la Hoëgne jusqu'à Franchimont, puis le Wayai jusqu'à la ville d'eaux. Autrefois, la ligne ferrée continuait vers Hockay, Francorchamps et au-delà jusqu'au Grand-duché de Luxembourg, mais cela, c'est une autre histoire ...



Vue de la rue Royale de Spa, avec le Casino, les Bains, et une voiture de la ligne de tram reliant la ville d'eaux à Verviers.

[Illustrations de cet article du domaine public, sauf mention différente]