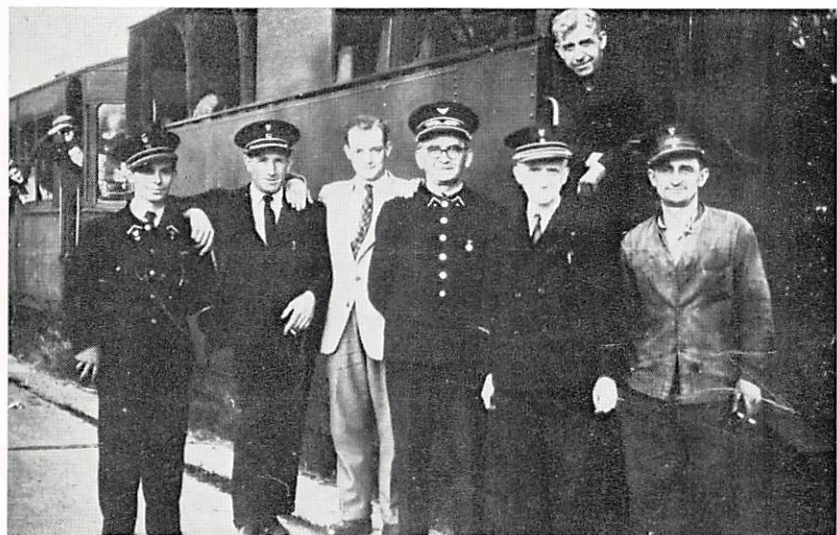


3/9/75



présence du tramway

48 - 49

bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

périodique trimestriel

13e année / I. II. 1974 prix 75 fr.

édit. resp. : Jean de Meurs - av. Delleur 47 - 1170 Bruxelles

**pr é s e n c e
d u t r a m w a y**

48 - 49

13^e année

s o m m a i r e :

— Les lignes vicinales du groupe de Clavier

Notre photo de couverture : Equipe du train du matin venant du Val. (Station de St Séverin entre 1940 et 1945) - H.L. 398

(Doc. Méhaignoul)

LES LIGNES VICINALES DU GROUPE DE CLAVIER

A. Lejeune

INTRODUCTION

La construction des trois lignes vicinales du groupe de Clavier répond parfaitement au but général assigné en 1884 à la S.N.C.V., à savoir le désenclavement des régions rurales. Ici, le plateau du Condroz s'ouvre vers la vallée mosane industrielle et vers l'agglomération liégeoise.

Leur histoire constitue un « classique » des lignes vicinales belges avec leurs deux périodes; vapeur et autorail. Les lignes qui suivent n'ont d'autre but que de les faire revivre l'espace de quelques pages.

I. HISTORIQUE

A. Ligne Clavier-Station - Nandrin Quatre Bras - Val-Saint-Lambert.

Cette ligne, une des plus anciennes du réseau vicinal, appartient au groupe dit « de Villencourt ». Elle est proposée au Gouvernement par la Société des Chemins de fer Vicinaux (S.N.C.V.) dans le courant de l'année 1886. Dès que le Gouvernement accorde la concession, le 15 mars 1888 (A.R. du 16.4.88), les négociations et achats de terrains sont menés rapidement. Assez curieusement, beaucoup de rentiers figurent parmi les expropriés. Nos ancêtres étaient riches en ce temps-là !

Un capital de 1.138.000 francs d'époque est réuni dans le courant de l'année 1886 suivant un schéma assez classique d'ailleurs.

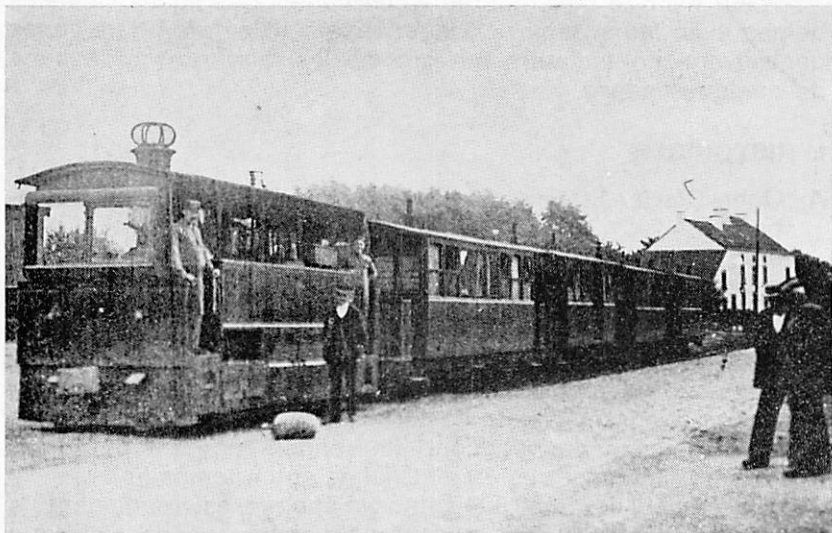
Participation de l'Etat : 283.000 francs, soit 25 %.

Participation de la Province : 379.000 francs, soit 33 %.

Participation des communes intéressées : 476.000 francs, soit 42 %.

Adjugés le 11.4.1888, les travaux sont entamés immédiatement et progressent partout, à travers le Condroz, sauf sur la commune de Neuville, où de longues formalités d'expropriation difficile retardent les choses jusqu'à la fin de 1888. Enfin, la ligne terminée le 31 décembre 1889 (25,03 km) est ouverte à l'exploitation le 22 janvier 1890. Dès le début, le trafic s'avère prometteur. Le désenclavement des régions rurales favorise les mouvements de voyageurs et de marchandises.

Le but assigné à la S.N.C.V., lors de sa création, est la promotion du transport public. Aussi n'assure-t-elle pas elle-même l'exploitation des lignes mais fournit l'infrastructure et le matériel roulant et ensuite propose cette exploitation à des fermiers par voie d'adjudications publiques. Il est entendu que le bénéfice ou déficit de la ligne est partagé entre les deux parties. Les fermiers reçoivent un cahier des charges à respecter : on y spécifie, entre autre, le nombre de circulations voyageurs par jour, les conditions de disponibilité des wagons pour le transport des marchandises. Ce mode d'exploitation par affermage durera jusqu'au moment où les lignes vicinales commenceront à connaître des difficultés financières. La S.N.C.V. reprendra alors elle-même l'exploitation de la plupart de ses lignes.



Tram à vapeur à Tinlot (Clavier - Val-St-Lambert)

(Coll. E. Keutgens)

Dans le cas de Clavier-Val-Saint-Lambert, c'est la « Société Anonyme pour l'Exploitation Régionale des Chemins de Fer en Belgique » qui emporte l'adjudication (Moniteur du 24.7.1889).

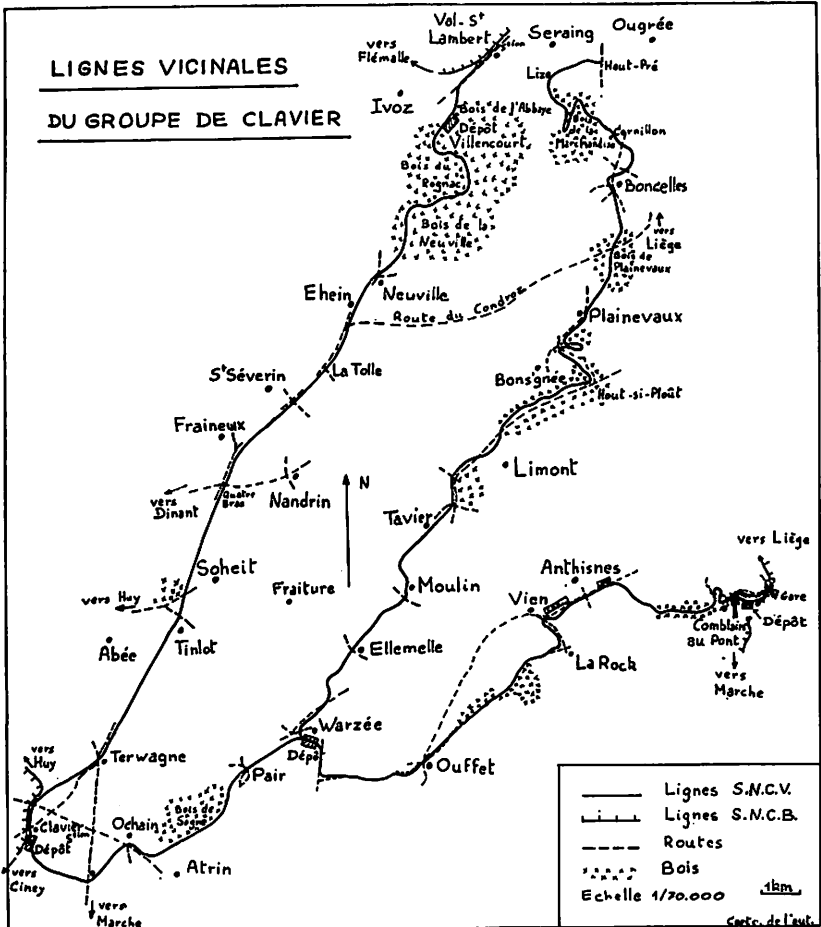
Cette société résultait de la fusion des sociétés « Balat et Leclercq » et « Kempische Stoomtrein Maatschappij ». Dès 1893 d'ailleurs, elle rétrocédera sa concession à la « Société Anonyme du Condroz pour « l'exploitation des Chemins de Fer Vicinaux ». Une fusion postérieure des capitaux des trois lignes entraînera un changement dans la dénomination du groupe qui deviendra groupe « de Clavier ». C'est son appellation usuelle.

Le cahier des charges exige cinq allers et retours par jour, sauf pendant la période du 15 octobre au 15 avril, où il n'en faut que quatre. Cinq locomotives, douze voitures à voyageurs et trente-six wagons-tombereaux, fermés et fourgons sont remis aux concessionnaires. Dès l'année suivante, deux nouvelles voitures à voyageurs rejoignent le parc originel.

En 1890, la S.N.C.V. propose la prise en considération par le Gouvernement d'un prolongement de Val-Saint-Lambert à Seraing-Centre, soit 2,7 km, ce que ce dernier refuse. La raison en est la concurrence possible avec la ligne du grand chemin de fer de la Compagnie du Nord-Belge et avec la future ligne de tram Seraing-Val-Saint-Lambert, ligne déjà sollicitée par la Compagnie des Trams verts. Ce refus sera incontestablement néfaste pour le trafic de la ligne et abrégera probablement son existence. En accédant à un centre commercial et industriel très actif, le mouvement des voyageurs aurait certainement été plus important. La ligne ne connaît plus aucun développement, bien que de nombreux projets d'extension voient le jour. En effet, en 1890, la prise en considération d'une ligne vicinale Huy-Tinlot-Warzée, soit 22,4 km est rejetée par le Gouvernement. D'autre part, la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux obtient également du Gouvernement, dès mars 1908, la prise en considération définitive avec souscription de l'Etat accordée, puis, dans une seconde étape, la concession d'un prolongement Clavier-Station - Sommeleuze - Melreux, soit 30 km, avec embranchement Sommeleuze - Marche, soit au total 46,5 km, opérant ainsi la jonction avec le groupe de lignes du Luxembourg. Cette liaison aurait permis la traversée complète de la province du Luxembourg par lignes vicinales en suivant le trajet Marche - Jemelle - Baconfoy - Amberloup - Bastogne - Martelange - Arlon. La S.N.C.V. inscrit, en 1936, un supplément de capital de 6.758.000 francs d'époque, pour ce prolongement en question. Les terrassements sont poussés très loin mais la deuxième guerre arrête les travaux. Le projet tombe dans l'oubli, l'autobus l'ayant rendu caduc. Il n'y a plus eu dans la suite que quelques modifications mineures du tracé des voies, notamment à Fraineux - Nandrin en 1936.

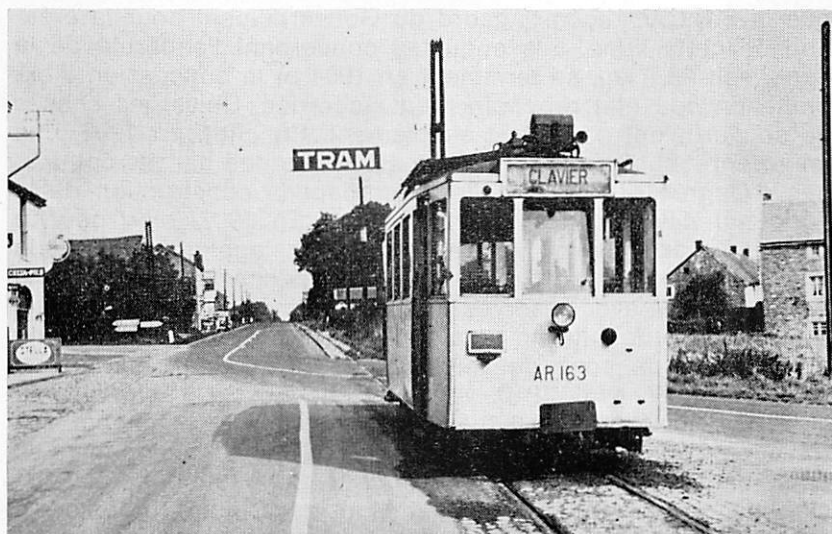
Nous examinerons plus en détail, dans la suite, le matériel roulant. Nous signalerons simplement ici, que le groupe de Clavier connaît la trilogie classique; vapeur, autorail, autobus. Les HL. règnent en maître de 1890 à 1936. A ce moment, la rentabilité financière des lignes vicinales s'effrite sous la concurrence naissante de l'automobile. Une mesure de rationalisation efficace sera l'introduction d'automotrices à moteur à

essence ou à moteur diesel. Les temps de parcours sont réduits, les dépenses d'exploitation également, et le chemin de fer vicinal trouve son second souffle pour faire retentir le célèbre klaxon à deux tons « treus francs; treus francs » pendant encore une vingtaine d'années. Je pense qu'il restera gravé dans l'oreille de beaucoup de riverains qui s'en souviennent sans doute avec nostalgie !



A partir de 1936, les locomotives ne circulent plus que pour le service marchandises et pour certains services spéciaux de voyageurs. Mais elles reprennent une éclatante revanche

durant la guerre 1940-45. Le rationnement alimentaire engendre alors un va-et-vient sans pareil de citoyens venant chercher nourriture auprès des seigneurs campagnards ! Il est courant de voir des trains de six à dix voitures bondées. Cette affluence de voyageurs, hélas, ou heureusement, ne dure guère. Après la guerre, le trafic décroît mais reste d'un niveau satisfaisant. Il est en tout cas, suffisant pour justifier l'étude d'un projet de tunnel pour la traversée de la route du Condroz à Neuville. La topographie des lieux se prêtait assez facilement à ces transformations. L'esprit n'y est plus cependant et l'étude reste sans suite. Les autorails reprennent l'entièreté du service jusqu'à la suppression de la ligne.



AR. 163 à Terwagne — 1957

(Photo P. Carlier)

Le transport des voyageurs par rail s'effectue encore jusqu'au 4 octobre 1952, celui des marchandises sur la portion Nandrin - Quatre-Bras - Val-Saint-Lambert jusqu'au 21 juin 1953. Le trafic de bois au départ de la forêt de Neuville aurait à lui seul justifié le maintien du service marchandises entre Clavier et Villencourt. Mais en l'absence du tunnel, la modernisation de la route du Condroz exigeait la disparition des voies au carrefour de Neuville. Le démontage sans gloire de ces 14,5 km de lignes est effectué dans le courant de l'année 1954.

Etant donné son importance, le service marchandises subsiste sur la section Nandrin Quatre-Bras - Clavier-Station, jusqu'à une époque assez récente. En effet, la suppression du trafic n'a lieu que le 17 mars 1958. Ainsi se termine bien anonymement l'histoire ferroviaire des lignes vicinales du Condroz. S'il s'y fut trouvé quelque prophète éclairé, peut-être aurait-on maintenu ces lignes en prévision des crises d'énergie des années 70 !

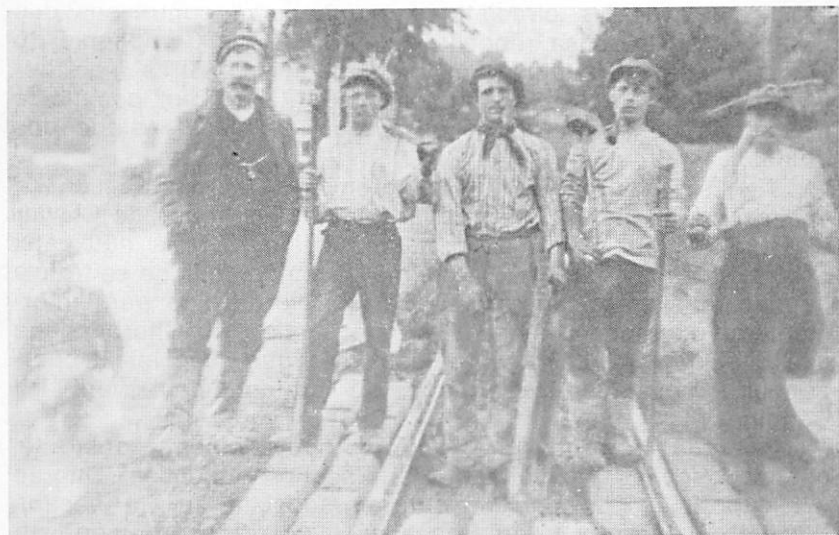
B. Ligne Warzée-Ougrée

Benjamine du groupe de Clavier, cette ligne révèle une histoire aussi courte que mouvementée. C'est le 12 février 1901 que la S.N.C.V. reçoit l'accord du Gouvernement pour la création de cette ligne. Les enquêtes concernant l'entièreté de la ligne, soit 28,7 km, se terminent en 1904 et la concession d'exploitation doit être prochainement accordée. Hélas, les choses ne se déroulent pas aussi simplement. En effet, en 1905, une importante modification du tracé est demandée par les communes d'Ougrée et de Bonnelles, retardant la construction de la ligne qui devient aussi plus coûteuse. En 1907, bien peu de choses ayant évolué entre ces deux agglomérations, la S.N.C.V. demande au Gouvernement la concession de la ligne Ougrée-Warzée avec réserves pour la section Bonnelles-Ougrée, dont le tracé définitif ne sera arrêté qu'en 1910. L'adjudication des travaux de pose de voies entre Bonnelles et Warzée se déroule le 27 avril 1910. A cette époque, le capital de la ligne est porté à 2.500.000 francs. 1913 voit l'achèvement des travaux de voies entre Bonnelles et Warzée, ainsi que la mise en adjudication publique définitive de cette exploitation. La soumission la plus basse, présentée par Monsieur Collard, Ingénieur à Liège, est acceptée et ce monsieur crée une société anonyme adéquate. La mise en exploitation publique de Bonnelles à Warzée, soit 20,18 km de voies, a lieu le 15 mai 1914. Hélas, l'époque est mal choisie puisque nous entrons directement dans la première guerre mondiale et, effectivement, dès le début de juillet 1916, on voit l'occupant exiger l'arrêt du trafic, ainsi que le démontage complet des voies, près de 22 km.

Immédiatement après la guerre 1914-1918, les difficultés financières surgissent et l'ingénieur Collard doit résilier son contrat. L'exploitation de la ligne est reprise par la Société elle-même. Il faut attendre 1921 pour la remise en route de l'exploitation entre Bonnelles et Warzée. En 1922 a lieu la préparation de l'adjudication des travaux pour la section Bonnelles-Lize-Seraing.

Nous voici arrivés en 1924; on procède toujours à la construction de la ligne entre Boncelles et Ougrée. Pendant ce temps, apparaissent déjà les premiers indices d'un changement du mode d'exploitation des lignes vicinales.

Ce sont les premiers essais des autorails sur la ligne Marbehan - Sainte-Cécile, en 1925, et les premières mises en service d'autobus. Au cours de cette année, enfin, la ligne aboutit au quartier du Haut-Pré à Seraing-Ougrée, totalisant 28,7 km de voies. L'ouverture de cette section, le 21 mai 1925, entraîne une grosse augmentation de voyageurs et de marchandises. L'exploitation eut lieu en traction vapeur de 1924 à 1936.



*Equipe de poseurs de voies à Plainevaux vers 1911 (Warzée - Ougrée)
A l'arrière-plan, le bâtiment blanc est l'actuelle Pharmacie Carême-Gilon*

(Doc. M. Vermeiren)

En 1929 a lieu la prise en considération d'un prolongement de ligne de Ougrée à Kinkempois, soit 4,5 km. De la même manière que le prolongement de Val-Saint-Lambert à Seraing aurait entraîné un renouveau bénéfique pour la ligne Clavier-Val-Saint-Lambert, le prolongement à Kinkempois avec accès à la gare de triage du Nord-Belge et à toutes les usines situées entre Ougrée et Kinkempois aurait certainement apporté un profit considérable à la ligne Warzée-Ougrée. Ce projet ne connaît cependant aucune suite.

Le 19.12.1933, les Vicinaux présentent un plan de gare de transbordement et de service local à établir à Seraing au lieu-dit « Béguines ». Partant des environs du terminus, la voie aurait été posée parallèlement à la rue de Boncelles. Elle serait passée ensuite au voisinage du Charbonnage des Six-Bonniers. A proximité du Chemin de Fer du Nord-Belge, un virage à angle droit vers la gauche aurait permis au tracé de gagner les « Béguines ». La gare locale se serait trouvée à l'arrêt du même nom des trams verts et la gare de transbordement aurait été installée sur le terrain vague compris entre le dépôt L.S. et la voie S.N.C.B. Sur une centaine de mètres, les Vicinaux auraient utilisé une des deux voies des Liège - Seraing (voie à trois rails avec les circulations montantes à contresens des trams verts). Dans sa réponse du 21.8.1934, la Compagnie du Liège-Seraing ne soulève pas d'objections majeures mais demande seulement des adaptations de détails. Tout comme le précédent, ce projet ne dépasse toutefois pas le stade des études.

En 1935 sont fabriqués les premiers autorails Diesel. Le 1er mars 1936, ils font leur apparition sur les lignes de Clavier et l'exploitation a lieu désormais à l'aide de ces nouveaux engins. Dans le courant de cette même année, la ligne se trouve connectée avec le Chemin de Fer du Nord-Belge par l'intermédiaire du raccordement à grande section du Charbonnage des Six-Bonniers. Le raccordement métrique avec le dit charbonnage constituait-il l'amorce du prolongement vers les Béguines ?

Lorsque la route du Condroz, nouvellement construite, atteint Boncelles, l'exploitation de la section Boncelles - Ougrée est supprimée. Le service autorail subsiste sur la section Warzée - Plainevaux et/ou Boncelles avec transbordement sur les autobus en direction de Liège et ce dès la fin 1938.

1940, nouveaux événements, nouveaux changements. L'exploitation est reprise sur l'entièreté du parcours, en partie, par les locomotives, en partie, par les autorails. Ces derniers reprennent cependant le service complet dès la fin de la guerre, mais pour peu de temps. L'ère automobile commence et le 8 décembre 1947 sera décrétée la suppression du service voyageurs et marchandises sur la ligne vicinale Ougrée-Warzée. La succession est reprise par les premiers autobus disponibles à ce moment-là, des Chausson français. Ces autobus, construits pendant la guerre, avaient été victimes de sabotages, car il n'est pas rare, au début, de constater l'échauffement d'un moteur et lors de son démontage à l'atelier de trouver des billes d'acier ou des tiges de fer dans le carter ! Leur esthétique n'est pas très

appréciée, on les appelle rapidement les coccinelles. Ils ne restent pas longtemps en exploitation sur Ougrée-Warzée et sont remplacés, en 1949, par des autobus du type Gardner.

C. Ligne Clavier-Station - Comblain-au-Pont

Deuxième en âge, cette ligne ouvre pour le plateau du Condroz, l'accès vers la vallée de l'Ourthe et vers la ligne du grand chemin de fer Liège-Marche. Ultérieurement, elle constituera le lien étroit et nécessaire entre les deux précédentes. Le dépôt de Warzée sera le plus important du groupe. Elle possèdera enfin, une particularité technique assez rare, celle d'être équipée à quatre files de rails de Comblain-au-Pont à Ouffet, permettant ainsi aux wagons du grand chemin de fer de desservir toute une région d'agriculture et de carrières.

La prise en considération de cette ligne, décidée par la S.N.C.V. le 27 septembre 1888, est reconnue par le Gouvernement un an plus tard, le 31 décembre 1889, le choix de la station terminale côté Ourthe n'étant toutefois pas encore fixé. On hésite entre Poulseur et Comblain-au-Pont, qui l'emporte finalement, donnant un kilométrage de 26,2 km à la ligne. La concession, sollicitée auprès du Gouvernement le 31 mars 1892, est accordée par ce dernier le 23 février 1893 (A.R. du 23.2.1893 et du 18.7.1893). Le capital souscrit se monte à 1.350.000 francs d'époque, parmi lesquels l'Etat fournit 337.000 francs, soit 25 %, la Province 450.000 francs, soit 33,3 % et les communes intéressées 563.000 francs, soit 41,7 %.

En 1892, on peut déjà ouvrir les négociations pour l'exploitation. Cette dernière est confiée à la Société Anonyme du Condroz pour l'Exploitation des Chemins de Fer Vicinaux qui reprend aussi celle de Clavier au Val. Les adjudications des travaux se déroulent, pour une part, le 20.9.1893 et, pour l'autre part, le 25.7.1894. La construction de la ligne est menée rapidement et un premier tronçon Clavier-Ouffet (13,08 km) est ouvert le 1er octobre 1894. Pendant l'achèvement des travaux de la ligne, la S.N.C.V. obtient un prolongement de celle-ci de Comblain-village à la gare de Comblain-au-Pont, soit 2,5 km. Sur cette nouvelle concession, les travaux (adjudication du 16.10.1895) sont quelque peu retardés par la construction d'un pont sur l'Ourthe. Ce pont financé et construit par la Province de Liège sera finalement adjugé le 4.4.1895. Une nouvelle section de ligne de 4 km entre Ouffet et Anthisnes est ouverte le 10 mai 1895, la portion restante, Anthisnes - Comblain-au-Pont (Ecole) (7,1 km), le 2 janvier 1896.

Cette même année 1896 voit se poursuivre les travaux entre Comblain-au-Pont Village et Comblain-au-Pont Gare d'une part, la construction d'un dépôt à Comblain, d'un garage à Atrin et d'une grue de chargement et d'une prise d'eau en gare de Clavier d'autre part. En 1897 la gare d'Ouffet est terminée et enfin le 8 janvier 1898, l'entièreté de la ligne, Clavier - Comblain-au-Pont Gare (29,85 km), est ouverte au service. Durant les années suivantes, la ligne s'enrichit d'un bâtiment à usage de logement, d'une salle d'attente et d'un magasin à marchandises à Anthisnes, d'un pont-grue à Ouffet.

Entre 1905 et 1907, la ligne est mise à quatre rails entre Comblain et Ouffet. La S.N.C.V. fournit alors au concessionnaire une locomotive supplémentaire de grande puissance, ainsi que cinq wagons intercalaires. Le trafic voyageurs et marchandises en voie métrique et le trafic marchandises en voie normale se poursuivent régulièrement jusqu'en '14. Par faits de guerre, l'exploitation sera perturbée. A la fin de septembre 1917, l'occupant ordonne le démontage complet de 27,184 km de voies entraînant la suppression de l'exploitation de la ligne. En raison de difficultés financières, la Société Anonyme du Condroz résilie en 1919, son contrat avec la S.N.C.V. La remise en état s'effectue par tronçons successifs, soit Comblain - Anthisnes en avril 1920, Anthisnes - Ouffet en juin et enfin Ouffet - Clavier en octobre de cette même année.

En 1922, la S.N.C.V. demande la concession d'un embranchement entre Larock et Comblain-la-Tour, distants de 7,5 km. Le but de cet embranchement serait d'unir deux groupes de lignes vicinales, à savoir celui de Clavier et celui de Melreux. On retrouve, en effet, à Comblain-la-Tour la ligne Comblain-la-Tour - Manhay - Erezée - Melreux, qui elle-même rejoint la ligne Melreux - Laroche. C'est sur cette ligne Comblain-la-Tour - Manhay - Erezée - Melreux que subsiste et fonctionne actuellement la belle ligne touristique dite du « Tramway touristique de l'Aisne ». Le projet reste cependant dans les cartons.

Un premier plan de démontage de la voie normale entre Ouffet et Comblain-au-Pont est présenté en 1934, mais n'est suivi d'aucune exécution. Jusqu'en 1940, l'exploitation de la ligne reste identique à celle de toute autre ligne vicinale rurale.

La seconde guerre mondiale va, une nouvelle fois, tout bouleverser. La destruction du pont sur l'Ourthe en mai 40 provoque l'arrêt de tout trafic. Une fois réparé, seul le service marchandises (voie normale uniquement) est rétabli. L'occupant exige le démontage de la voie métrique de Comblain à

Ouffet. De ce fait, le service voyageurs se maintient jusqu'à Anthisnes pendant la première année de guerre puis est limité à Ouffet à partir de septembre 1941.

Après-guerre, l'exploitation marchandises (voie normale) se poursuit et ne disparaît que le 29 juillet 1957 pour ce qui concerne la section Ouffet - Comblain-au-Pont (Ecole) et le 13 octobre 1958 entre l'école et la gare de Comblain-au-Pont. Le démontage de la voie suit le déclassement. En ce qui concerne la voie métrique, le trafic voyageurs entre Clavier-Station et Warzée est supprimé à la même date que celui de Warzée - Ougrée, soit le 8 décembre 1947. Quant au trafic marchandises, il est arrêté entre Ochain et Ouffet dès 1949, et entre Ochain et Clavier-Station le 17 mars 1958. On procède tout de suite à la dépose de la voie.

II. LA VOIE ET LES INSTALLATIONS FIXES

Nous décrivons maintenant le tracé des trois lignes, en soulignant au passage les vestiges que l'on peut encore actuellement découvrir. Nous donnerons quelques détails sur les caractéristiques techniques de la voie et sur les installations fixes.

A. Ligne Clavier - Val-Saint-Lambert

La station terminale de la ligne se trouve devant la gare du Nord-Belge à Val-Saint-Lambert. La voie principale se situe sur le côté droit de la chaussée vers Namur. Une demi-lune permet les manœuvres des rames. En 1929, la situation sera inversée et la voie principale posée au milieu de la chaussée jusqu'à l'entrée de la rue de Villencourt. La demi-lune se retrouve côté gare et sert au stationnement. Au-delà de la gare, la ligne passe devant le charbonnage Marihaye dit du Mani. Il y a là, un raccordement métrique. Trois cents mètres plus loin, la voie reçoit à sa droite un embranchement. Ce dernier dessert la gare de transbordement installée partiellement dans les emprises du Nord-Belge, partiellement dans celles des Cristalleries du Val-Saint-Lambert. Celles-ci perçoivent d'ailleurs une redevance par wagon transitant dans ses installations. Trois voies métriques et un petit bâtiment bureau forment l'essentiel des installations. La ligne traverse, ensuite, le raccordement à voie normale des Cristalleries, desservant au passage l'arrêt du même nom. Elle bifurque à droite pour s'engager dans la petite

rue de Villencourt. Au bout de cette dernière se trouve le raccordement au Moulin du Trockay.

Le tracé quitte alors toutes routes carrossables pour pénétrer dans une très belle vallée boisée. Perdu au milieu du bois, se cache le dépôt-atelier de Villencourt. C'est là que s'effectuent tous les entretiens et réparations du matériel roulant. Les locomotives s'y abreuvent abondamment à la pompe avant d'entamer la longue montée vers le plateau. Suivant fidèlement le ruisseau, le tracé serpente dans les bois de l'Abbaye, du Rognac et de Neuville. Au point central de ce parcours, on trouve le garage de la Forêt avec évitement pour le stationnement des wagons de marchandises. On y charge les grumes de la forêt environnante.

La ligne se hisse ainsi sur le plateau du Condroz et débouche sur la place de l'Eglise à Neuville (arrêt). Elle se prolonge ensuite en accotement droit puis gauche le long de la chaussée de Marche. Après la station de Ehein, elle rejoint l'actuelle grand-route du Condroz, traverse cette dernière et la suit continuellement en accotement gauche. On y rencontre successivement les stations de Saint-Séverin, Nandrin-Quatre-Bras et Tinlot. Ces stations sont pourvues de voies de garage et d'évitement. La ligne arrive au village de Terwagne, traverse à nouveau la grand-route et s'engage sur le côté droit de ce qui s'appelle actuellement la rue de la Station. Aussitôt après la grosse ferme, à l'entrée de cette rue, se situe la station du tram, pourvue également d'un garage. La ligne suit la rue de la Station jusqu'au lieu-dit « le Stockay », s'engage en site propre à travers champs et bois pour rejoindre la ligne à voie normale Huy - Ciney. Il y a successivement une tranchée en descente, un remblai, un passage supérieur dont il reste encore actuellement les culées du pont. La plate-forme reprend de l'altitude par une remontée légère jusqu'au moment où elle rejoint la ligne à voie normale. Elle jouxte celle-ci jusque la gare de Clavier-Station. Cette plate-forme est toujours bien visible. Aussitôt avant le passage à niveau de Clavier-Station, la ligne vicinale s'écarte légèrement de la voie normale pour aboutir sur la place de la gare. Là se trouvent le faisceau de garage, les voies de transbordement, le dépôt-remise servant uniquement au garage des rames, ainsi que le bâtiment-gare servant d'habitation au chef de ligne. C'est également là que se situe l'origine de la seconde ligne du groupe, à savoir Clavier - Comblain-au-Pont.

Le ballast est formé de cendres de Clavier à Villencourt-dépôt et de pierres de ce dernier à Val-Saint-Lambert station.

La constitution de la voie se répartit comme suit :

- voie principale : 25,032 km,
- voie accessoire : 3,175 km,
- sur siège spécial : 9,508 km,
- en accotement ou en site propre, rails Vignole de 21,5 kg : 25,291 km,
- en pavage : rails de 21,5 kg sur lisse de bois : 2,611 km
rails de 30 kg sur lisse de bois : 100 m
rails de 30 kg avec ornieres métalliques : 201 m.
- 37 embranchements en accotement
- 3 embranchements en pavage avec aiguilles mobiles et rails de 30 kg.

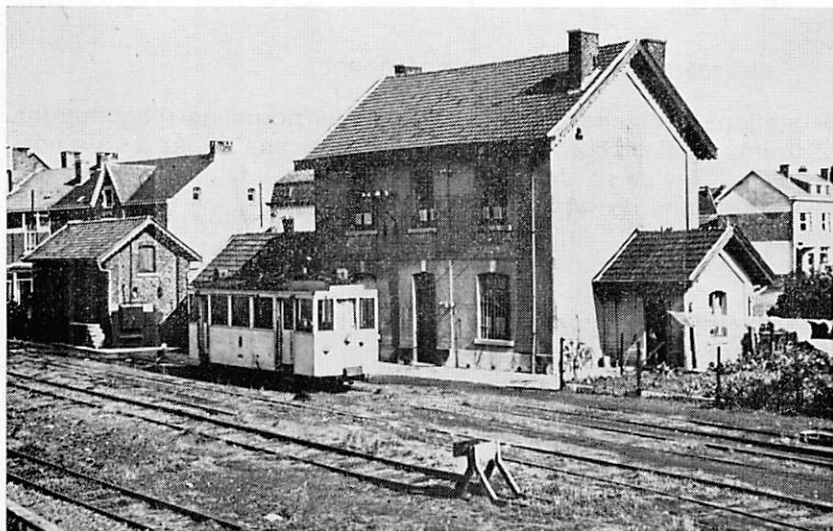
Les installations fixes comprennent :

- 9 stations ordinaires, toutes n'étant pas pourvues d'habitations
- 2 points de transbordement avec les chemins de fer à voie normale (Clavier et Val-Saint-Lambert)
- 2 installations de dépôt
- 2 bureaux avec habitations
- 2 remises à locomotives pour 8 HL. (Clavier et Villencourt)
- 2 remises à voitures pour 16 voitures
- 2 grues hydrauliques
- 3 châteaux d'eau dont 2 à
- 1 magasin à marchandises (Villencourt)
- 1 atelier de réparations
- 1 plaque tournante
- 2 ponts à peser

A la gare de transbordement du Val, le petit bâtiment abrite le téléphone. Ce dernier a en effet été établi tout au long de la ligne ! A l'autre bout, la station de Clavier représente une station typiquement vicinale et comprend une halle à marchandises, une salle de voyageurs, le logement du contrôleur de ligne, deux remises pour le matériel, un château d'eau, une grue hydraulique, etc. Ultérieurement, une de ces remises sera affectée au garage des autorails. Lorsqu'interviendront les suppressions de tronçons de lignes, 1949 pour Ochain-Ouffet et 1953 pour Nandrin - Val-Saint-Lambert, le dépôt de Clavier reprendra en compte l'entretien du parc moteur et remorqué en lieu et place de Villencourt (désaffecté) et Warzée (reconverti à l'autobus). Les remises du dépôt sont détruites par un violent incendie à la fin de l'hiver 1952. Une seule remise est restaurée et ensuite démolie à la fermeture du réseau. Nous signalerons encore les bâtiments-gare de Nandrin et Saint-Séverin. Toutes

ces constructions de briques rouges et toits de grosses tuiles s'insèrent parfaitement dans le cadre environnant. Dans les stations pourvues de bâtiments-gare, il est possible de déposer des colis et aux voyageurs de s'abriter dans la salle d'attente.

Que reste-t-il actuellement de ces bâtiments ? Le petit bureau du Val veille toujours courageusement mais sur un pont à peser moderne. Le dépôt-atelier de Villencourt est resté figé dans son isolement; toute activité semble suspendue pour un temps indéfini. Rien n'a changé, seule la végétation masque peu à peu les abords. Ce lieu fait songer au tableau surréaliste



AR. 163 à Clavier-Dépôt, 1957

(Photo P. Carlier)

« La Gare Forestière » du peintre Delvaux. La station de Saint-Séverin est devenue une maison particulière, celle de Nandrin-Quatre-Bras, pension de famille. Quant au bâtiment d'habitation de Clavier-Station, il a été abattu très récemment lors de la modernisation de la place de la gare.

B. Ligne Warzée - Plainevaux - Bonnelles - Ougrée

Cette ligne, sinueuse à souhait, sera une des plus agréables à parcourir, traversant des sites enchanteurs, des coins pittoresques et de calmes forêts. Toute médaille a cependant son

revers : courbes et contre-courbes, montées et descentes conféreront à ses trains une allure de tortillard.

La voie quitte le dépôt principal de Warzée, franchit la grand-route, s'engage ensuite sur le côté droit d'une route locale, traverse cette dernière pour s'enfoncer dans les champs et dans les prés en direction d'Ellemelle. La plate-forme est à cet endroit en pente douce; certaines parties ont disparu par suite d'extension de cultures, d'autres parties, par contre, telles que les remblais, sont bien visibles et sont actuellement recouvertes par une végétation touffue. Pour un œil un peu averti, on peut encore apercevoir çà et là un coupon de rail.

La station se situe en contrebas du village. Le tracé de la ligne suit le ruisseau du Moulin pour rejoindre la route Ellemelle - Tavier, qu'il longe en accotement gauche. Pour éviter la descente trop raide de la route, la voie traverse cette dernière et s'écarte vers la droite dans les prairies pour effectuer un large coude vers la gauche (station de Ellemelle-Xhos). Elle s'engage à ce moment dans la magnifique vallée du ruisseau du Moulin. Ici, la trace est facilement repérable ; le ballast est toujours présent, ainsi que le mur de soutènement de la route à côté du magnifique moulin du hameau (raccordement à la Société Collard).

La voie suit la route sur le côté droit, tantôt près, tantôt un peu éloignée, mais toujours en contrebas pour arriver à Tavier (Station). La gare se situe également en contrebas de la place de l'Eglise, près du cimetière. Le voyageur descendant du tram découvre devant lui une église trapue, flanquée d'un merveilleux château-ferme. Toute cette vallée est d'ailleurs un havre de paix et de beauté. La descente continue jusqu'au carrefour des routes vers Hody, Limont et Nandrin. La voie franchit le ruisseau sur un petit pont dont il reste encore les culées, ainsi que les quatre murets du parapet. La ligne traverse ensuite la route de Tavier vers Limont, desservant par un court embranchement une carrière toujours en exploitation (Lamarche et Cie).

La ligne emprunte à partir de ce moment la vallée du ruisseau de Tavier, puis celle du ruisseau de Bietinfosse, longeant la route Tavier - Hout-si-Ploût - Esneux sur le côté gauche. Une exception toutefois, près de la ferme de la Chapelle, la voie franchit la route et effectue un large coude au pied du bois du même nom (Station de Tavier - Limont avec prise d'eau pour les locomotives — raccords aux carrières Pirlot-Jamar et Grosjean).

La ligne revient vers la route pour la traverser à nouveau et regagner l'accotement gauche. Ayant rejoint le ruisseau de

Bietinfosse, le tracé s'élève progressivement à flanc de colline (raccordement à la S.A. des Carrières de l'Ourthe et de la Vesdre). Le perré de pierres équarées soutenant la voie côté ruisseau se remarque aisément. Du large tournant dominant Hout-si-Ploût, le voyageur peut contempler le carrefour. La ligne



Station de Limont, 1934 — Train venant de Warzée et se dirigeant vers Ougrée — HL 435

(Doc. Méhaignoul)

passé en contrebas de Bonsignée puis s'engage dans un double S, coupant la route Hout-si-Ploût - Plainevaux et desservant le hameau de la Fine Pierre. Cet invraisemblable tracé en lacet hisse la voie de la cote 150 à la cote 190 sur quelques centaines de mètres à peine, à vol d'oiseau.

La montée se poursuit inlassablement jusqu'à Boncelles. Il y a une station à Plainevaux, en face de l'actuel garage Delince; l'arrêt des trams, quant à lui, il se situe près de la pharmacie Gilon. La ligne oblique vers la droite, coupant court à travers prés et bois de Plainevaux, et traverse en biais la grand-route du Condroz, à mi-chemin entre le restaurant « La Réserve » et le carrefour de Seraing. La plate-forme en est encore facilement repérable. Poursuivant en site propre, la ligne arrive à la station de Boncelles, rue Ernest Solvay. C'est là que se situe le terminus provisoire. On y trouve les voies d'évitement pour la manœuvre des rames, mais pas de bâtiment. Le site est occupé actuellement par une école.

Dans une étape ultérieure, la voie sera prolongée au-delà, franchissant la rue de la Justice par un passage supérieur. Il en reste les culées, le tablier n'ayant été enlevé que vers 1969. Le tracé oblique à droite, croisant la grand-rue, effectue un large coude en direction de la ferme de Cornillon. Au-delà de cette dernière, la ligne se dirige vers le bois de la Marchandise, longeant au passage les terrils de scories. La descente du bois s'effectue par un tracé en forme de S permettant de rejoindre le ruisseau de la Vecquée (Station de Lize-Seraing). Un dernier tronçon au flanc de la colline boisée précède l'entrée dans le quartier de la Chatqueue (point de croisement avec les trolleys liégeois).

La ligne passe à côté de l'église de ce quartier, puis, après une dernière course au milieu de ce qui constitue actuellement des terrains vagues, se termine à la perpendiculaire de la rue de Boncelles au Haut-pré. Le site de la station terminale jouxte les Ateliers Struman et comprend toutes les voies nécessaires à la manœuvre des trains. Un embryon de voie se dégage de l'ensemble en direction d'Ougrée. Est-ce l'amorce du prolongement vers les « Béguines » ?

La voie est constituée de rails Vignole sur traverses de bois et reposant sur un ballast de pierres. Il n'y a aucun bâtiment sur cette ligne. Par contre, elle détient le record du groupe en ce qui concerne le nombre de ponts et ponceaux. Les vestiges du tracé sont visibles en de très nombreux endroits. On aperçoit encore çà et là les bornes cadastrales de pierre ayant servi à la délimitation du terrain. Les lettres « C.V. » (Chemins de fer Vicinaux) sont gravées sur la face supérieure.

C. Ligne Clavier-Station - Warzée - Ouffet - Comblain-au-Pont

La ligne quitte la station de Clavier, passe à côté des remises, emprunte ensuite le côté droit de la rue portant toujours le nom de « Rue du Vicinal », longe les bâtiments des Meuneries Economiques (actuellement AC.B.I.). Cette entreprise possède un raccordement métrique. Au-delà, la ligne borde la route locale, ensuite emprunte un site propre pour franchir une petite vallée au moyen d'un très haut remblai. On peut observer encore actuellement ce remblai, ainsi que le tunnel qui se trouve à sa base. La ligne retransverse de nouveau la route pour rester constamment du côté gauche, jusqu'au carrefour de Petit-Brin (Station). Là s'effectue la traversée de la grand-route Liège - Marche. Le tracé longe la route vers Ochain sur le côté gauche. Au carrefour de ce hameau (station et raccordement aux entreprises Flohimont), la voie tourne à droite, suit la route de Modave vers Ocquier en accotement gauche. Après 600 m, le tracé quitte cette route (station de Atrin), tourne à gauche pour s'enfoncer dans les prés et les terrains de culture, longeant le beau bois de Sogne, en direction de Pair. Il y a à l'orée de ce bois un raccordement à la Carrière d'Oultremont de Mercy-Argenteau. L'entrée dans le village de Pair s'effectue sur le côté gauche de la voirie locale. La voie gagne ensuite la droite de la rue et parvient à la Place Communale (station et voie de garage). Aussitôt après cette dernière, le tracé reprend le côté gauche de la voirie locale; à la sortie du village, la voie emprunte à nouveau un site propre, retransversant prés et champs pour arriver directement au dépôt de Warzée, à l'entrée du village du même nom. De ce même côté se trouve également la voie se dirigeant vers Ougrée. L'accès à ce dépôt est encore tout à fait visible actuellement. La voie longe par la gauche les bâtiments du dépôt et ensuite s'enfonce vers l'arrière en direction d'Ouffet. Les installations fixes comportent un bâtiment avec salle d'attente, bureau et habitation pour le chef de dépôt, une grande remise, deux ateliers avec fosses, un atelier de peinture, un magasin et une salle avec tours à bois et métaux, un bâtiment à combustibles et un château d'eau. Les lignes vers Clavier et Ougrée raccordées entre elles, forment un triangle de retournement.

La levée de terre dominant l'arrière des remises est franchie par une tranchée actuellement comblée. La ligne se dirige plein sud, en accotement droit d'un chemin rural. (Les archives de la S.N.C.V. indiquent déjà là, un point de transbordement voie normale — voie métrique au lieu-dit « Chemin d'Ocquier » soit un kilomètre après le dépôt de Warzée et trois kilomètres

avant la station d'Ouffet — la voie normale n'a pourtant pas dépassé cette dernière station). Après sept cents mètres environ, la tracé effectue un virage de 90 degrés à gauche pour atteindre Ouffet à la ferme dite des « Oies ». Toute cette partie de ligne a disparu complètement en 1969 au cours du remembrement agricole. Les trois carrières de granit (Warnier, Brahy-Guilmot et Maréchal et Cie), situées au voisinage de cette ferme, possèdent toutes leur raccordement. La station d'Ouffet, terminus de la voie normale, fait face au cimetière. Les vicinaux y ont installé un pont-grue.

La ligne aborde ensuite le côté gauche du grand carrefour d'Ouffet, suit la grand-route de Liège sur une centaine de mètres, bifurque à droite pour s'engager en accotement gauche dans le chemin dénommé « Tige d'Anthisnes ». Au voisinage du Gros Chêne, la voie passe en accotement droit, dessert par un embranchement la carrière A. Godet et aboutit au point de transbordement voie normale — voie métrique répondant au joli nom de Brihi-Tiou. Avant de s'écarter progressivement de la route en direction des bois de Seny et de Mâchamps, la ligne dessert encore les carrières d'Oultremont de Duras.

La ligne traverse de part en part ce massif forestier. La largeur du gabarit frappe l'amateur d'histoire ferroviaire. Le tracé, s'approchant du hameau de La Rock (point de transbordement V.N. - V.M.), effectue une quart de tour à gauche et remonte en direction de Vien (station). Une large boucle se love au pied du village. Traversant prés et cultures, la ligne rejoint la route Ouffet-Comblain-au-Pont en amont du plus important groupe de carrières (Andrien et Lefèbvre, Tassin Frères et Carrière de la Waide, toutes trois reprises par la S.A. Merbes-Sprimont). L'ensemble possède un raccordement mixte. La desserte interne de Merbes-Sprimont s'effectuera uniquement en voie normale. Cette société possédera d'ailleurs une grue ferroviaire à vapeur. Le tracé se prolonge en accotement droit de la route vers Comblain, passe en contrebas du village d'Anthisnes (station avec bâtiment) et dessert ensuite par un raccordement les carrières de Noupire et de la S.A. de Merbes-le-Château.

Il s'écarte à nouveau de la route pour traverser les étendues agricoles en direction de Comblain. A l'amorce de la descente, nous notons un point de transbordement dénommé « Tige ». La voie est posée dans un petit vallon boisé (raccordement du Bois-Saint-Jean). La ligne arrive sur le haut de Comblain, offrant au voyageur un magnifique panorama.

Ce point haut est, à la fois, station, gare de transbordement et raccordement à la Carrière Cobouhy. La dénivellée se rachète par un double S entourant l'école communale (point de transbordement « Grottes et Abîme »). La voie aboutit dans la rue des Grottes à côté de l'église. La place Leblanc est traversée successivement en accotement droit puis gauche. La voie se présente face au pont sur l'Ourthe. Au-delà, elle s'engage dans l'actuelle rue « du Vicinal », pénètre dans le dépôt de Comblain (atelier, remise, habitation, quai de chargement) et traverse ce dernier pour se poursuivre, sur le terre-plein compris entre l'Ourthe et la voie S.N.C.B., en direction de la gare. Sur ce terre-plein, on y trouve toutes les voies de garage et d'échange avec le grand chemin de fer. Le terminus de la ligne se situe juste en face de la Station Etat.

Le ballast est constitué de cendrées de Clavier à Warzée et de pierres de Warzée à Comblain.

Le dépôt de Warzée est resté dans son état initial; les portes des remises et ateliers ont simplement été modifiées pour le passage des autobus. Seul, a disparu le château d'eau. Le bâtiment gare d'Anthisnes sert actuellement d'habitation particulière. Quant au dépôt de Comblain, il est utilisé d'une part par le concessionnaire autocariste de la S.N.C.B. (remises) et par la commune (atelier). Cette dernière garde d'ailleurs bien précieusement le souvenir du vicinal en ayant fait planter devant son musée la plaque de fonte typique « Ne pas circuler sur la voie ».

Voulez-vous suivre le tracé ? Il est facilement repérable à partir d'Ouffet. Traversée de routes, ballast, raccordements aux carrières, chemin forestier s'identifient aisément. Ça et là, on aperçoit une traverse incrustée dans le sol. Quant à la Carrière Merbes-Sprimont, elle offre le plus de vestiges à l'amateur : rails, tirefonds, traverses peuplent son domaine.

III. LE MATERIEL ROULANT

Le matériel utilisé sur les lignes du groupe de Clavier est typique de toutes les lignes vicinales rurales. Nous y retrouverons également la trilogique classique HL, AR, AB.

Il nous a été quasi impossible d'établir un état exact du parc année par année et par ligne; d'une part, les archives accessibles renferment peu de renseignements à ce sujet et, d'autre part, les mutations de véhicules moteurs d'un groupe à l'autre sont très fréquentes. Il n'en est pas de même pour les remorques et wagons. L'effectif reste stable tout au long de

l'histoire du groupe. La raison se trouve dans l'isolement géographique de ce dernier.

Les listes de numéros ne sont donc pas exhaustives et contiennent certainement des lacunes. Nous mentionnerons, entre autres, les engins ou remorques dont la présence dans ce groupe fut très probable.

Les tableaux I et II montrent l'évolution au cours des premières années, du parc pour les lignes Clavier - Val-Saint-Lambert et Clavier - Comblain-au-Pont.

A. Le matériel moteur

Les premières HL. ayant circulé sur Clavier - Val-Saint-Lambert et Clavier - Comblain-au-Pont appartiennent aux types 6 et 7. Ultérieurement, le gros de la cavalerie sera constitué par les types 18 et 7. Ces dernières, machines à tout faire et d'une robustesse à toute épreuve, se retrouvent encore au

TABEAU I
Clavier - Val-Saint-Lambert

Au 31/12 de l'année	H.L.	Remorq. voyageurs	Fourg. et wag. march.	Remarques
1890	5	12	36	HL. probablement du type 6 et 7.
1891	5	14	36	Achat de 2 voitures voyageurs.
1892	5	16	36	Achat de 2 voitures voyageurs.
1895	4	16	36	1 HL. transférée sur Clavier - Comblain-au-Pont.
1896	4	16	36	
1897	4	18	36	Achat de 2 voitures voyageurs.
1898	4	18	34	
1899	4	18	34	
1900	4	18	34	
1901	4	20	44	Achat de :
1902	4	20	44	2 voit. voyag. 2e cl., 6 wagons fermés, 4 wagons tombereaux.

TABLEAU II**Clavier - Comblain-au-Pont**

Au 31/12 de l'année	H.L.	Remorq. voyageurs	Fourg. et wag. march.	Remarques
1894	1	8	36	Dotation initiale. HL. venant de C-VSL.
1895	5	8	38	Complément de dotation en HL. et wagons.
1896	6	10	38	Achat de 1 HL. et de 2 voi- tures voyageurs.
1897	6	10	38	
1898	5	10	47	Achat de 7 wagons plats, de 2 wagons de 20 T. en charge et de 1 chaudière de HL.
1899	5	10	63	Achat de 10 wagons haus- settes et de 6 plats.
1900	6	10	63	Achat d'une HL.
1901	6	10	63	
1902	6	10	65	Achat de 2 wagons.
1903	6	10	65	
1904	6	10	65	
1905	7	10	66	Achat d'une HL. + 1 wa- gon intercalaire.
1906	7	10	70	Achat de 4 wagons inter- calaires.
1907	9	10	75	Achat de 2 HL. dont une type 14 + 5 wagons fer- més.

service en 1952. (Voir les caractéristiques sur les fiches techni-
ques AMUTRA n° 1 et n° 18 ainsi que dans les partims n° 15
et 7, « De Stoomlokomotieven van de N.M.B.S. » par E. Keut-
gens, dans Tramleven).

Les grandes révisions ne s'effectuent pas à Villencourt mais
bien à l'atelier central de Hasselt. Ce dernier groupe ou celui
de Waremme envoie en échange de la locomotive à réviser,
une des leurs au groupe de Clavier. C'est la raison principale
des mutations fréquentes entre ces deux zones et du peu de

temps que certaines HL passent à Clavier. Les tableaux III à IV donnent une énumération des HL. 6 - 7 et 18.

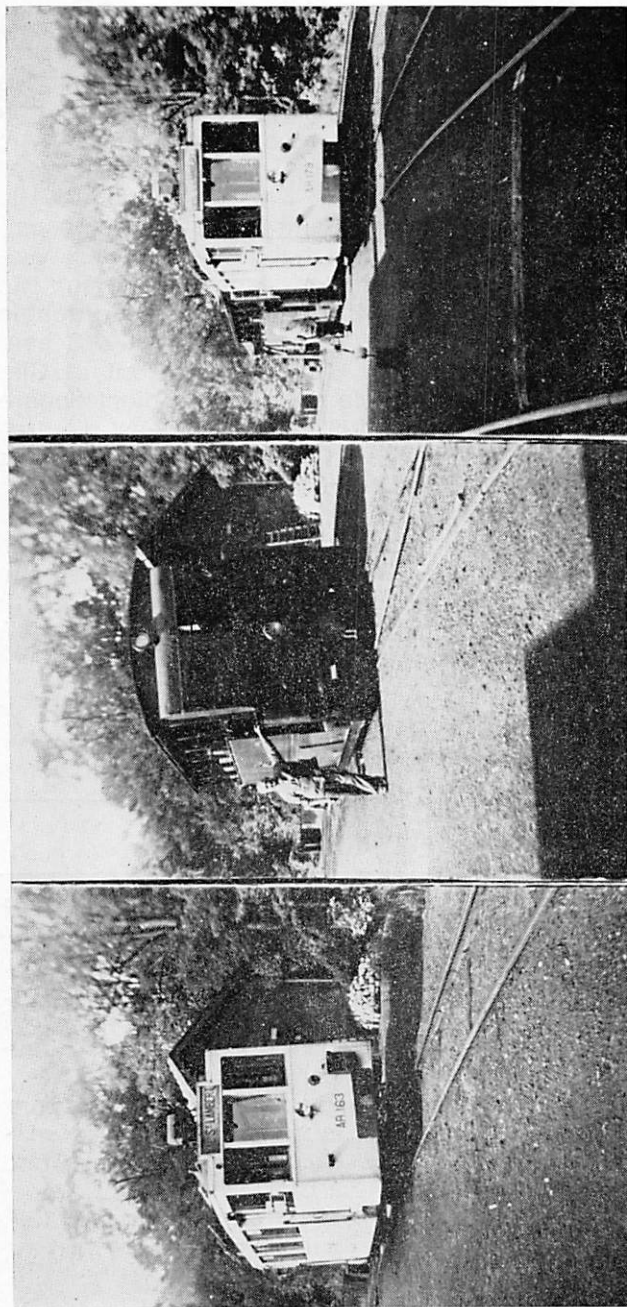
Etant donné l'importance du trafic marchandises sur les lignes Clavier - Val-Saint-Lambert et Clavier - Comblain, la S.N.C.V. fournit au groupe deux puissantes locomotives du type 14 (Partim n° 12 par E. Keutgens, réf. op. cit.) pour prêter ces services. Mises en adjudication le 26-3-1906, les quatre HL. de cette série construite par Haine-Saint-Pierre diffèrent complètement des locomotives en usage habituellement aux vicinaux. Elles sont du type monocabine et s'apparentent aux HL. des réseaux secondaires français. Elles sont munies du double attelage (métrique et normal). Les numéros 440 et 443 sont attribués respectivement à Clavier - Comblain-au-Pont et Clavier - Val-Saint-Lambert. Il ne semble pas qu'elles aient encore été en service à Clavier après 1930. Mutées dans d'autres groupes, la 443 termine sa carrière en 1950. Enfin, mentionnons la présence très probable d'une type 4 n° 551 (Constructeur : Saint-Léonard à Liège, adjudication du 23-9-1908).

Deux particularités techniques concernant les locomotives doivent être signalées. La HL. 399 a été pourvue du double attelage normal et métrique. La seconde particularité se rapporte à l'existence d'éperons chasse-neige du type triangulaire à boulonner sur l'avant des locomotives.

TABLEAU III

HL. Type 6

n°	Constructeur	Adjudication	Remarques
409	Thiriau	22- 8-1900	Mise en service en 1901 sur Liège - Fouron-le-Comte ultérieurement au groupe de Clavier.
421	Tubize	19-12-1888	Mise en service en 1890 sur Clavier - Val-Saint-Lambert.
435	Tubize	14-11-1902	En service en 1903 dans la région de Mouscron - Courtrai. Arrivée plus tard à Clavier.
436	Zimmerman	21- 2-1905	Mise en service en 1906 sur Clavier - Comblain-au-Pont.



Villencourt-Dépôt : AR. 163 — HL. 301 — AR. 179 et HL. 301 (le 5/8/52)
(Doc. F. Riga)

TABLEAU IV
HL. Type 7

n°	Constructeur	Adjudication	Remarques
301	Tubize	12- 5-1887	Arrivée dans les dernières années en détachement du groupe de Waremme.
303	Tubize	12- 5-1887	Idem - Reversée à ce groupe à la fermeture de la traction vapeur.
305	Tubize	20- 7-1899	Arrivée en 1900 pour Clavier - Comblain.
397	Energie	21- 2-1905	Reversée au groupe de Hasselt après la fermeture du service vapeur.
398	Energie	21- 2-1905	Arrivée en 1905 pour Clavier - Val-Saint-Lambert mise hors service en 1956 (en dehors du groupe).
399	Energie	21- 2-1905	Arrivée en 1905 pour Clavier- Comblain. Munie des deux systèmes d'attelage.
480	Energie	13- 1-1907	Pour Clavier - Comblain. Précédemment sur Ahin - Courrière.
636	Franco-Belge	18- 1-1911	Arrivée en 1912 pour Clavier - Val-St-Lambert. Mise hors service en 1956 (en dehors du groupe).
688	F.U.F. Haine-St-Pierre	26- 5-1915	En détachement du groupe de Waremme.
689	F.U.F. Haine-St-Pierre	26- 5-1915	Pour Warzée - Ougrée. Précédemment au groupe de Bruxelles. Mutée ensuite sur Ciney - Sorée et vendue en 1957.
690	Franco-Belge	26- 5-1915	Arrivée en 1915 pour Clavier - Val-St-Lambert. Mise hors service en 1956 (en dehors du groupe).
621	F.U.F. Haine-St-Pierre	18- 1-1911	Présence probable à Clavier.
661	Franco-Belge	24-12-1914	Idem.
666	Boussu	24-12-1914	Idem.

TABLEAU IV
HL. Type 18

n°	Constructeur	Adjudication	
652	Tubize	10- 9-1913	Mise en service 16-5-1914 sur Warzée - Boncelles. Mutée sur Comblain-la-Tour - Melreux.
695	Detombay	26- 5-1915	En service sur Clavier - Val-St-Lambert. Démolie en novembre 1951.
698	St Léonard	26- 5-1915	Mise en service sur Léopoldsborg - Maaseik. Mutée dans la suite à Clavier. Démolie en août 1953.
699	Cockerill	26- 5-1915	D'abord sur Hannut - Jemeppe, ensuite à Clavier. Démolie en novembre 1951.
1042	J.J. Gilain	7- 8-1919	Mise en service sur Ougrée - Warzée. Démolie en mars 1952.
1074	Grand Hornu	7- 8-1919	Mise en service le 10-11-1920 sur Ougrée - Warzée. Démolie en novembre 1951.
1077	Boussu	7- 8-1919	Mise en service le 16-6-1921 sur Clavier - Comblain-au-Pont. Démolie en juillet 1952.
1102	Cockerill	7- 8-1919	Mise en service le 15-2-1916 sur Liège - Tongres. Mutée ensuite très probablement à Clavier. Démolie en novembre 1951.
683	J.J. Gilain	16- 2-1915	Présence très probable à Clavier. Démolie en juillet 1952.
697	St Léonard	26- 5-1915	Mise en service le 31-12-1915 sur Saint-Trond - Hannut. Dans la suite, présence très probable à Clavier. Démolie en décembre 1951.
791	Tubize	24-12-1914	

Lors de l'incendie du dépôt de Clavier, la locomotive garée dans la remise sera tirée in extremis de sa périlleuse situation par l'AR. 163. Lorsque la Société décide de rayer de l'inventaire les locomotives, en 1953, quelques HL restées garées à Villencourt sont mitraillées sur place, les autres (397 et 303 notamment) reprennent le chemin de Waremme ou Hasselt.

Avec l'année 1936, les autorails font leur entrée au groupe. Les premiers à parcourir les lignes sont les 170 et 171, ainsi que, très probablement, les 25 - 175 et 181 (Fiche technique AMUTRA n° 16). Les cinq mois qui suivent leur arrivée, ils circulent seuls. Il est interdit d'atteler une remorque. Il est à présumer que cette interdiction provenait de la nouveauté du matériel et que quelques essais étaient nécessaires. Dans la suite, on y accrochera les remorques des convois vapeur ou, plus tard, des remorques adaptées au service AR. Durant la guerre 40-45, ils ne sont pas munis de gazogènes comme ce sera le cas pour certaines lignes vicinales.

Dans l'immédiat après-guerre, une rotation d'autorails amène les numéros 163, 178 et 179 en remplacement des précédents (les 170 et 171 mutés, entre autres, au groupe de Louvain). Les HL sont remplacées, à leur tour, au service marchandises par l'ART. 49.

En 1950, ces quatre numéros constituent le parc AR. L'incendie de la remise de Clavier détruit l'AR. 178 et l'ART. 49. Dans les jours qui suivent, les HL garées en bon état sont remises sous pression pour assurer le trafic voyageurs et marchandises. La S.N.C.V. détache l'ART. 155 du groupe de Hasselt, ce qui permet de jeter bas les feux des locomotives. Les autorails 163, 179 et 155 achèvent la dernière année civile de trafic complet. Après la suppression du service voyageurs, il ne restera plus que les 163 et 155. Le démontage progressif des voies, entre 1947 et 1953, s'est effectué au moyen des tracteurs 49 puis 155.

En 1947, la livrée « autobus » rouge et crème est appliquée à l'ART. 49 mais ne sera pas étendue aux autres autorails. Enfin, notons que dans les dernières années du trafic marchandises, le service ART. a été assuré par un conducteur AB/AR, après sa prestation journalière sur autobus.

B. Le matériel remorqué

Le parc remorqué, typiquement vicinal lui aussi, se compose de voitures voyageurs de 1ère, de 2ième classe, de voitures mixtes 1ère et 2ième classe et de voitures-bagages. Nous y trouvons bien sûr également les fourgons, les wagons à haus-

settes, les wagons fermés, plats, plats avec traverse pivotante pour le transport d'arbres et quelques wagons intercalaires. Ultérieurement, six remorques d'autorail viennent compléter ce parc. Etant donné l'isolement ferroviaire du groupe, le matériel remorqué restera quasi le même tout au long de la vie vicinale condruzienne.

La liste énumérative que nous donnons n'est pas, rappelons-le, exhaustive :

n°	Constructeur	Adjudic.	Mise en service
1) Voitures voyageurs de 2ième classe			
— 719, 920	Internationale	B.L.C. 1- 2-1888	1890
— 765, 766	Verhaegen	3- 8-1891	1891 - 1892
— 847, 849	Nicaise et Delcuve	5- 8-1896	1897 - 1898
— 892	Germain	5- 8-1896	1897 - 1898
— 1244	Tyberchamps	12- 9-1906	1907
— 1386, 1387	Buissin, Familleureux	23- 9-1908	1909 - 1910
— 1462, 1463	Dyle & Bacalan	23- 3-1910	1910
— 10580	Germain	6- 9-1911	1912 - 1913
— 10594 à 10597	Godarville	30- 9-1913	1914 - 1915
Cette série à revêtement en teck.			
— 10661	Cie Centr. de Constr.	20- 8-1919	1920
— 10731 à 10734	La Brugeoise	20- 8-1919	1920
Consulter la fiche technique n° 11.			
Présence probable des			
— 699	Bailly, Morlanwelz	3- 3-1891	1891
— 718	Internationale	B.L.C. 1- 2-1888	1890
— 853, 854	Nicaise & Delcuve	5- 8-1896	1897 - 1898
— 1465, 1466	La Brugeoise	23- 3-1910	1912

2) Voitures voyageurs mixtes 1ère/2ième classe

— 1540	Seneffe	1- 2-1888	1888 - 1891
— 1572 - 1575	Dyle & Bacalan	22- 3-1893	1893 - 1894
— 1582, 1583	Bailly, Morlanwelz	22- 3-1893	1894
— 11719	Nicaise & Delcuve	20- 8-1919	1920
— 11744, 45, 46, 52	Familleureux	20- 8-1919	1920

Consulter la fiche n° 12.

Présence probable des

— 1585	Franco-Belge	25- 8-1893	1894
— 1657	Verhaegen	3- 3-1897	1898 - 1901

3) Remorques voyageurs AR. (transformation de remorques vapeur)

— 1125	Nicaise & Delcuve	7- 6-1904	1905
— 10556, 57, 73	Germain	6- 9-1911	1912 - 1913

Présence probable des

— 1464	Dyle et Bacalan	23- 3-1910	1910
— 10575	Germain	6- 9-1911	1912 - 1913

4) Voitures-fourgons (2ième classe + Bagages)

— 2012	La Métallurgique	5- 8-1896	25-11- 1897
--------	------------------	-----------	----------------

Affecté ultérieurement aux VT.

Présence probable des

— 2008, 9	Verhaegen	28- 1-1891	12-10- 1891
— 2027	Franco-Belge	23- 6-1906	1907

Revêtement en teck.

5) Fourgons à bagages

— 2301	Franco-Belge	1- 2-1888	1889 - 1892
— 2420	Raghenon	28-12-1903	1904
— 2470	Trazegnies	30- 1-1907	1907 - 1908
— 2569, 70	Germain	6- 9-1911	1912 - 1914

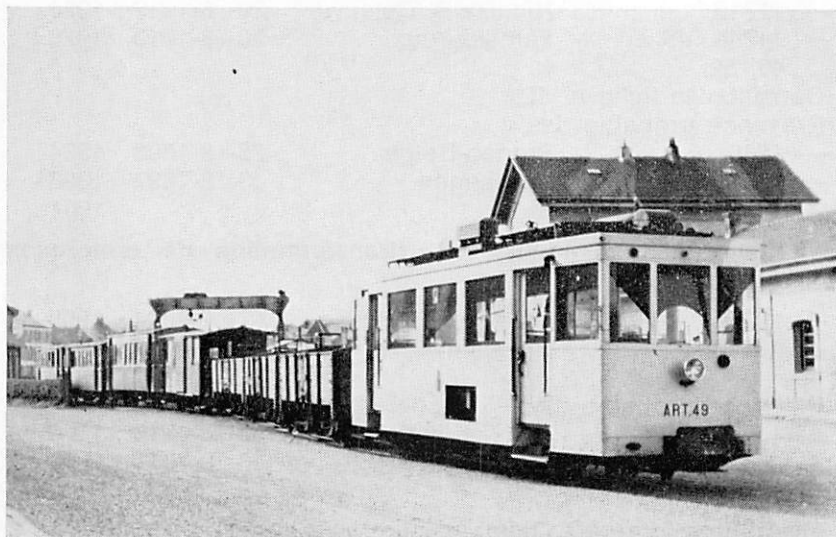
Présence probable du

— 2304	Franco-Belge	1- 2-1888	1889 - 1892
--------	--------------	-----------	----------------

6) Wagons intercalaires

Parmi les 5 wagons intercalaires, on note les numéros 8409 et 8417 (ce dernier surmonté d'un habitacle de fortune).

N. B. Nous n'avons pas d'indications sur les voitures de 1ère classe uniquement. La 1125 a terminé sa carrière comme pigeonier à Clermont-sous-Huy.



Clavier-Station, manœuvres de l'ART. 49

(Photo E. Fellingue)

C. Quelques caractéristiques de l'exploitation

Les HL type 7 assurent le gros du travail jusqu'à 1936. Les trains sont formés de trois ou quatre remorques plus un fourgon sauf aux trains du matin et du soir où le nombre de remorques peut atteindre sept. Tous ces trains sont mixtes. Il n'y a de trains marchandises que lorsque les circonstances l'exigent (saison betteravière, réfection de routes avec transport de pierres) et sur Clavier - Val-Saint-Lambert et Clavier - Comblain seulement.

De 1936 à 1940, les AR. tractent une ou deux remorques maximum. A titre indicatif, nous donnons les kilométrages parcourus sur les trois lignes d'une part en 1931 et d'autre part en 1936 après l'introduction des autorails.

Ligne	1931	1936
Clavier - Val-Saint-Lambert	92.296	147.186
Clavier - Comblain-au-Pont	90.660	50.423
Warzée - Ougrée	67.266	86.793

Nous voyons que l'introduction de ces autorails a eu pour résultat une augmentation tangible du kilométrage parcouru, surtout en trafic voyageurs pour Clavier - Val-Saint-Lambert et Warzée - Ougrée. La chute du trafic voyageurs est par contre assez sensible sur Clavier - Comblain-au-Pont.

Les conditions d'exploitation changent à partir de 1940. Les trains du matin et du soir sur Clavier - Val et Warzée - Ougrée sont remorqués par les HL. et comptent en général huit remorques plus un fourgon. Les trains de journée restent assurés par les AR.

Le tracé des lignes, accidenté à souhait, constitue une entrave sérieuse pour le service exploitation. Aussi est-il inutile de souligner combien les montées de Limont vers Plainevaux et Bonnelles, d'Ougrée vers Cornillon par le bois de la Marchandise et du Val à Neuville sont pénibles pour les trains lourds. Entre 1940 et 1945, la mauvaise qualité du charbon jointe au patinage répété de la loco, patinage dû à la surcharge des remorques voyageurs, provoquaient fréquemment des chutes de pression. La loco complètement apathique plantait tout son monde sur place, histoire de reprendre souffle. Le chauffeur s'activait durant un bon quart d'heure avant de donner le feu vert à son collègue. Si on avait atteint un plateau, ce n'était qu'un demi-mal mais, en montée, le problème était drôlement corsé. Une marche arrière jusqu'au pied de la côte était souvent nécessaire avant d'aller de l'avant. Pour résoudre ce problème, la direction fait remorquer en double traction les trains lourds partant du Val. A Neuville, la machine de renfort quitte le convoi pour redescendre haut-le-pied à Villencourt. Ce problème reste entier cependant pour la ligne d'Ougrée.

Le record de traction est certainement détenu par la HL. 305. Un match de football féminin Belgique - France à Bonnelles attire dans les années trente une foule énorme. Présent au rendez-vous le tram vicinal formé de 14 voitures bondées s'ébranle de la gare d'Ougrée. Le régulateur largement ouvert, pelletée de charbon sur pelletée de charbon, l'escalade commence. La HL. 305 emmène tout son monde jusqu'à la ferme de Cornillon où elle renonce au combat par défaut de vapeur. Ce ne sera cependant qu'un petit mal pour les supporters car le terrain de football n'est pas bien loin.

L'exploitation de Warzée - Comblain-au-Pont présente plus de variétés étant donné la présence des deux écartements. Le trafic voyageurs se résout d'une manière analogue aux deux autres lignes. De 1906 à 1930 environ, les deux locomotives type 14 assurent le service marchandises (voie normale). Dans la suite la 399 modifiée sera affectée à ce service. Occasionnel-

lement, d'autres types 7 tractent des convois marchandises avec utilisation d'un wagon intercalaire. Les HL. type 12 n° 810, 812 et 816 du dépôt de Poulseur (ligne Poulseur - Sprimont - Trooz) apparaissent exceptionnellement avant 1940 sur cette section. Pour gagner Comblain-au-Pont, elles empruntent la ligne de l'Ourthe de la S.N.C.B. Après le démontage de la voie métrique sur ordre des Allemands, ce sont ces locomotives qui assurent la traction jusqu'en 1958.

Pour clore ce chapitre, nous noterons deux particularités du service. En cas de chutes de neige abondantes, l'éperon chasse-neige triangulaire est monté sur une HL. à Clavier. Elle précède haut-le-pied le premier train du matin pour Val-Saint-Lambert. Le plateau du Condroz, assez venteux, il est vrai, entre Terwagne et la Tolle, se voyait pourvu de nombreuses congères. La locomotive ne descend pas plus bas que la station de Neuville et revient, haut-le-pied et en marche arrière à Clavier. Son usage n'est pas limité à cette ligne ; tout le groupe en profite. Le triangle du dépôt de Warzée ou exceptionnellement la plaque tournante de Villencourt permet tout retournement opportun de la HL. Les tranchées comblées de neige (à Plainevaux par exemple) constituaient des obstacles de taille. Le conducteur devait parfois s'y reprendre à plusieurs reprises pour ouvrir un passage. Panache de fumées noires sur paysage blanc, jets de vapeur, bielles affolées devaient constituer un spectacle de choix ! Malgré tous les efforts du personnel, il n'est arrivé qu'une seule fois que tout le trafic soit interrompu pendant trois jours ; c'était pendant le dur hiver de 1942. Durant l'hiver 45, les difficultés de circulation avaient par contre une tout autre origine. Entre Terwagne et Ehein, la locomotive chasse-neige rejetait la neige sur la route mitoyenne, le bulldozer de l'armée américaine dégageant la route la renvoyait à son tour sur la voie vicinale. Le petit jeu durait parfois longtemps !

IV. L'EXPLOITATION — LES ANECDOTES

Le trafic voyageurs est-il important ? Que transporte-t-on comme marchandises ? Combien faut-il de temps pour atteindre la vallée ? Autant de questions que l'on se pose.

A. Le trafic voyageurs et marchandises

Les lignes Clavier - Val-Saint-Lambert et Clavier - Comblain-au-Pont connaissent dès leur création un trafic voyageurs important, composé surtout d'ouvriers travaillant dans les usines de la vallée mosane et de personnes se rendant à Liège. Les

jeunes écoliers fournissent également un contingent important. Le bilan financier de ces deux lignes sera positif de l'année de leur création à 1914. Le prix du billet revient en 1902, à 7 centimes par kilomètre en première classe, et à 5 centimes en deuxième classe. C'est cher pour l'époque, mais la facilité obtenue en échange vaut bien ce prix ! A signaler une affluence record de voyageurs sur Clavier - Val-Saint-Lambert en 1905, voyageurs attirés par l'Exposition Internationale de Liège.

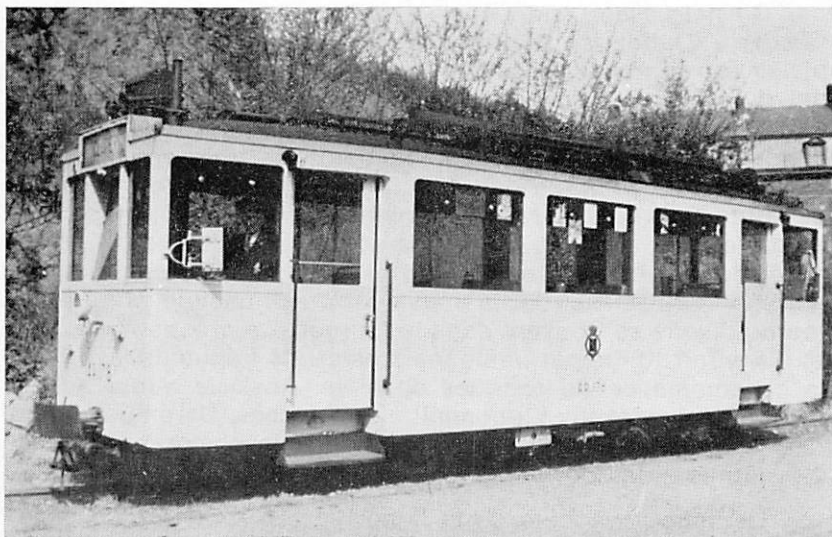
On note assez curieusement qu'à l'ouverture de la section Clavier - Ouffet, en 1894, le fermier organise des trains de plaisir à prix réduit de 50 %. On ne sait combien de temps ils ont duré ni quel succès ils ont remporté. La S.N.C.V. reprend cette formule dans les années 35 à 39. Organisé en période d'été et le dimanche, toutes les deux ou trois semaines, le « train radio » prend le départ à Ougrée vers 8 h. Il effectue le parcours Ougrée - Warzée - Comblain - Warzée - Clavier - Val-Saint-Lambert avec retour dans la soirée. Une visite des Grottes agrmente l'arrêt à Comblain. Tout au long du parcours, un haut-parleur diffuse de la musique dans chaque voiture, le tourne-disque se trouvant dans le fourgon. Le prix est forfaitaire et d'environ 10 Frs par personne. Les arrêts fréquents favorisent la consommation de canettes de bière. Aussi le retour au Val est-il des plus joyeux ! Il connaît un vif succès. Un ancien agent des Vicinaux se souvient d'avoir vu un train comprenant 2 HL., 22 voitures et un fourgon !

Le trafic voyageurs de la ligne Warzée - Ougrée se développe lentement au début, étant donné la situation extérieure précaire (1915) d'une part, et le terminus dans le village de Boncelles d'autre part.

Peu de gens ont envie de descendre à pied de Boncelles à Ougrée. Le bilan financier de cette ligne reste négatif de 1915 à 1923. Le plein épanouissement de son service voyageurs ne survient qu'en 1926, quelques mois après l'ouverture de la section Boncelles - Ougrée. A ce moment, le prix du billet atteint 0,22 Frs/km en deuxième classe et 0,28 Frs/km en première.

La deuxième étape couvre la période 1919-1936. Les séquelles de la guerre obèrent le bilan financier des lignes. Les fermiers résilient leur contrat et la S.N.C.V. reprend elle-même l'exploitation des lignes. Après réparation des dommages et reprise d'un trafic normal, le nombre de voyageurs transportés augmente à nouveau, permettant un bénéfice. Voici, par exemple, l'évolution de la situation financière, par ligne et par année :

	1922	1923	1924	1925	1926	1927-29	1930-36
CL-VSL	perte	perte	perte	bénéf.	bénéf.	bénéf.	perte
CL-COP	perte	perte	perte	perte	bénéf.	bénéf.	perte
W - O	perte	perte	bénéf.	bénéf.	bénéf.	bénéf.	perte



AR. 178 à Val-Saint-Lambert — La plaque portant la mention
« Entrée Interdite » est apposée sur la porte arrière verrouillée
(Photo Hanssen)

Cette situation ne dure guère, hélas ! La grande crise mondiale, l'élévation rapide des coûts d'exploitation, des tarifs, les tarifs ne suivant pas la progression du coût de la vie (histoire connue en tout temps), l'apparition de la concurrence automobile, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, provoque un nouveau déséquilibre de la balance économique. La S.N.C.V. travaille avec obstination pour redresser cet état et elle cherche un abaissement des coûts par l'introduction des autorails. Ceci nous conduit à une troisième étape débutant en 1936.

L'arrivée des AR. avec, comme conséquence, des durées de parcours réduites par rapport à celles de la traction vapeur,

une augmentation de la fréquence des voyages stoppent la régression du trafic voyageurs. De 1936 à 1940, les trois lignes voient leur situation financière s'améliorer.

La seconde guerre va remettre tout en question. Le trafic va décupler, on remet en route les HL. Durant toute cette période sombre, une quantité de citadins ou d'habitants de la vallée viennent dans les campagnes chercher le ravitaillement indispensable. Des convois, formés de huit à dix remorques bondées plus un ou deux fourgons, circulent fréquemment. Un receveur se souvient d'avoir, une fois, chargé au Val pas moins de 125 vélos dans deux fourgons. Il y en avait 59 pour la seule station de Terwagne ! Cette marée se retrouvait au train de retour du soir. L'arrêt, au début de la guerre, de toute circulation S.N.C.B. entre Liège et Rivage entraîne un trafic inusité de marchandises. Tous les envois, en provenance du bassin industriel mosan et à destination de la région de Comblain, transitent par les lignes vicinales de Clavier. La société organise des trains nocturnes de marchandises. Ce trafic s'amenuise évidemment avec la reprise d'une circulation normale sur le réseau S.N.C.B.

Une nouvelle fois encore, la voie, le matériel roulant sortent très éprouvés. De plus, le transport automobile prend une très grande extension. Clavier - Comblain-au-Pont a déjà disparu, et c'est le tour de Warzée - Ougrée. L'exploitation des autorails par un seul agent conducteur-receveur est introduite sur la dernière ligne. La porte arrière est fermée et une plaque « Frein d'urgence » est accrochée au frein Denne de la plate-forme arrière. Le trafic voyageur demeure satisfaisant jusqu'à la fermeture entre Clavier et Val.

Les autobus sont mis en circulation et les temps de parcours sont de nouveau abaissés. En 1953, on procède à une réorganisation totale du service des lignes du groupe de Clavier. La majorité des services autobus sont dirigés vers Ougrée et Seraing et de nouveaux sont créés vers Liège. Le trafic vers Val-Saint-Lambert s'affaiblit et ne représente plus qu'un maigre pourcentage du total des voyageurs transportés. Le centre de gravité se déplace vers Ougrée. Cette situation serre la réalité de plus près ; le gros des usines se situant à Ougrée-Seraing, et Liège pour sa part, centre commercial et administratif, attire un nouveau trafic. Nous pensons que cet état existait déjà en 1890 et les lignes ferrées auraient dû être tracées dans cet esprit.

A l'image du transport voyageurs, la création de la ligne vicinale Clavier - Val-Saint-Lambert, suscite un courant de marchandises neuf et, en particulier, de betteraves et de pulpes en retour des râperies. La facilité d'amenée d'engrais artificiels, ainsi que la facilité d'évacuation des productions betteravières, provoque une augmentation des emblavements. Ce trafic sera un des plus stable et justifiera le maintien des lignes ou portions de lignes jusqu'en 1958. Il est prépondérant entre Neuville, Ochain et Clavier.

Que trouve-t-on d'autre comme marchandises ? Sur Clavier - Val-Saint-Lambert, il existe un transport de graines de toute espèce, de fêverolles, de farine, de son, de foin, de fourrage et de paille, ainsi que d'engrais chimiques à destination des établissements Gillet à Tinlot et Burette à Quatre-Bras. Nous trouvons également un transport de moëllons, sable et pierres, mais en petites quantités. Les mines de la vallée de la Meuse appellent un transport de bois de soutènement, de fagots et de fascines dites hourettes dans le langage des mineurs. Tous ces bois sont fournis par les forêts de Clavier et de Neuville, et en retour nous avons évidemment un transport de charbon domestique. Nous notons également un transport de troncs d'arbres pour les scieries de Clavier et accidentellement le transport d'animaux vivants dans les wagons à marchandises fermés. Sur Warzée - Ougrée, le trafic marchandises se maintient à un niveau honorable jusqu'à l'apparition des premiers camions automobiles. Il chute assez rapidement avec l'arrivée de ces derniers. On observe, durant la période faste, un transport d'engrais à destination des fermes jalonnant le parcours et de pierres en provenance des carrières riveraines et à destination d'Ougrée. Dans le sens Ougrée - Warzée, il y a de temps en temps un wagon chargé de charbon domestique accroché au train voyageurs. Enfin, sur Clavier - Comblain-au-Pont, on note surtout le transport de produits des carrières (pierres, moëllons, pavés) et de briques, accessoirement celui de terres plastiques, d'engrais chimiques et de lin.

Le trafic marchandises en général suit de près l'allure du trafic voyageurs, c'est-à-dire une croissance régulière jusqu'en 1930, puis une décroissance lente, mais inexorable due aux causes bien connues : récession économique, transport routier naissant. Le tableau suivant montre les recettes voyageurs et marchandises pour les trois lignes et pour quelques années typiques. On peut se rendre compte de l'importance relative des diverses lignes au point de vue recettes.

	1926	Voyageurs (frs)	Marchandises (frs)
Clavier - Val-St-Lambert		391.000	243.000
Clavier - Comblain-au-Pont		212.000	267.000
Ougrée - Warzée		304.000	54.000
1934			
Clavier - Val-St-Lambert		346.767	181.831
Clavier - Comblain-au-Pont		114.218	159.741
Ougrée - Warzée		133.618	13.082
1937			
Clavier - Val-St-Lambert		522.231	237.908
Clavier - Comblain-au-Pont		130.143	175.141
Ougrée - Warzée		243.671	15.749

Nous constatons que pour ce qui concerne le trafic voyageurs la ligne Clavier - Val-Saint-Lambert est venue en tête pendant de nombreuses années. En deuxième position se trouve la ligne Ougrée - Warzée, et enfin en dernière place la ligne Clavier - Comblain-au-Pont. Par contre, en ce qui concerne le trafic marchandises, les lignes Clavier - Val-Saint-Lambert et Clavier - Comblain-au-Pont se disputent la première place, la ligne Ougrée - Warzée venant en bonne dernière.

B. Les horaires

Les horaires des lignes Clavier - Val-Saint-Lambert et Warzée - Ougrée sont calqués sur les heures de pause des grandes usines de la vallée. Aussi n'est-il pas étonnant de trouver des trains très matinaux. Le premier départ de Clavier pour Val-Saint-Lambert se situe aux environs de 3.30 heures et celui de Warzée pour Ougrée aux environs de 5 heures. En ce qui concerne la ligne Clavier - Comblain-au-Pont, le premier départ est plus tardif, 5.15 heures, donnant correspondance à Comblain-Station avec les trains S.N.C.B. vers Liège. Le dernier départ a lieu à Val-Saint-Lambert après la pause de l'après-midi (22.30 heures). Le temps de parcours, pour les trois lignes, sera en train vapeur de 1.30 heure à 1.45 heure et de 1 heure environ en autorail.

La ligne Clavier - Val-Saint-Lambert comptera jusqu'à dix allers et retours, Warzée - Ougrée, cinq. A la fin des années 30, Clavier - Comblain-au-Pont perd beaucoup de voyageurs. Il n'y a plus qu'un aller et retour de bout en bout par jour en semaine. Par contre le dimanche, on note cinq paires de trains entre Warzée et Comblain pour l'horaire d'été. Cela répond aux be-

soins d'évasion des riverains cédant à l'attrait des rives de l'Ourthe. La section de ligne Warzée - Clavier Station est exploitée par les trains Ougrée - Warzée dont l'origine ou le terminus est reporté à Clavier.

La situation se détériore assez vite sur Clavier - Comblain et dès l'horaire d'hiver 1937, il n'y a plus qu'un seul aller et retour par semaine : le jeudi, jour de marché à Comblain. Les autobus prennent la relève entre Warzée et Esneux, la section Clavier - Warzée restant exploitée par les trams Warzée - Ougrée. Le tableau ci-joint montre les horaires pour l'hiver 1938 ; les trams sont encore présents sur toutes les lignes mais c'est le début de la fin !

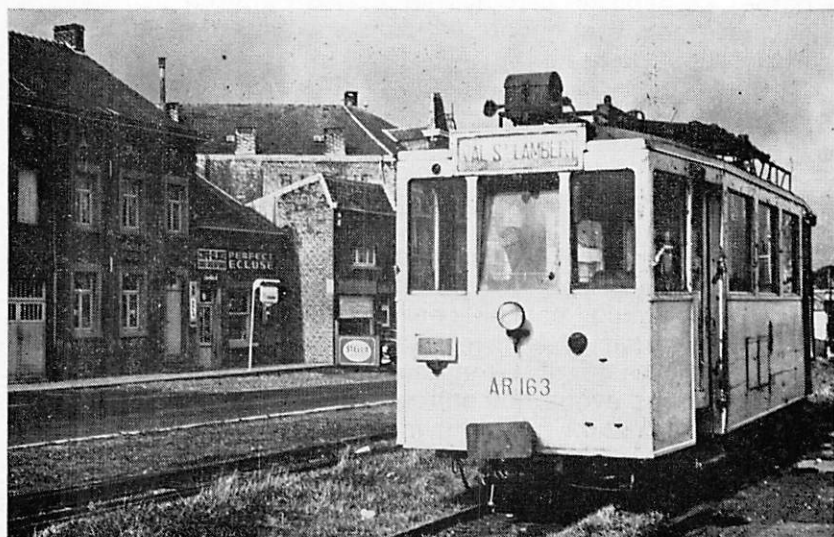
C. Les Anecdotes

Lorsque vous parlez avec tous les riverains des lignes vicinales, c'est toujours avec nostalgie qu'ils vous rappellent soit le train à vapeur, soit l'autorail. La ligne vicinale a été intimement liée à leur vie de tous les jours ; l'un se rappelle son travail dans les usines d'Ougrée ou de Seraing, un autre se remémore son séjour comme pensionnaire à Val-Saint-Lambert, avec pour corollaire le lever matinal pénible du lundi matin pour prendre l'autorail. Citons aussi le souvenir ému de cette dame que nous avons rencontrée. Elle se revoit petite fille en robe blanche partant en promenade champêtre avec son papa. La plate-forme ouverte de la voiture voyageurs est bien attirante. Hélas, montées et descentes font s'époumoner la locomotive, qui crache vapeur et pluies d'escarbilles. A l'arrivée à Tavier, la belle robe blanche est dans un triste état ! Quel chagrin ce sera !

De nombreux souvenirs sont également liés à la guerre 1940-45. Il n'est pas rare, en effet, que le tram soit arrêté par les allemands afin de contrôler l'identité de tous les occupants mais il y a aussi des arrêts beaucoup moins officiels. Au détour d'un remblai ou à l'orée d'un bois, des pseudo-résistants arrêtent le convoi et rançonnent différentes personnes et particulièrement les marchands de vaches que l'on savait bien nantis. L'armée blanche prélève également son dû. Les enlèvements de dépêches postales sont choses courantes. L'argent qu'elles contiennent est cependant moins important que les lettres anonymes de dénonciation.

L'occupant exige l'occultation complète des voitures. Alors, imaginez ce que peut être, en hiver, l'atmosphère dans les voitures du tram du soir : un poêle brûlant des briquettes de mauvaise qualité, des fumeurs savourant des cigarettes de

tabac médiocre ! Il y a une telle tabagie qu'une robuste constitution est nécessaire pour effectuer le voyage ! Le phare avant de la locomotive est affublé d'un masque légèrement fendu horizontalement. Autant dire que le conducteur se fie au hasard. Ce qui doit arriver arrive. Une vache du pays de Plainevaux affectionnant la voie vicinale s'y installe pour prendre un repos bien mérité sans doute. La collision est inévitable, l'animal y perd la vie et la locomotive sa voie !



AR. 163 à Nandrin - Quatre Bras, 1957

(Photo P. Carlier)

Il y a également des épisodes dramatiques, tel celui qui survient le 21 mai 1944 en gare de Warzée. Se trouve au départ un convoi formé d'une locomotive, de sept voitures à voyageurs et d'un fourgon à destination d'Ougrée. Le train est comble. On peut apercevoir deux avions anglais survolant sans arrêt la gare de Warzée. A un moment donné, sans qu'on sache vraiment la raison d'une attaque sur cette petite gare rurale, un des avions pique sur la station et lâche une première rafale. C'est l'affolement général et on constate qu'un père de résistant a été tué. De même un employé à la S.N.C.V. creusant justement à cette époque un abri anti-aérien a un demi pied arraché. Une des balles vient sectionner le sifflet de la locomotive, libérant un son strident et permanent et causant l'alerte générale. On

peut dire, dans ce cas, que la locomotive n'a pas eu le sifflet coupé ! Il y a encore deux autres passages avec rafales, mais sans dommage pour les personnes. Seul du bétail se trouvant dans des prairies avoisinantes en fait les frais. Le même incident se reproduit en 1945 à la Chatqueue à Seraing avec des avions américains. Là, cependant, tout se termine sans dommages.

A la fin de la guerre, un déraillement se produit dans la montée précédant l'arrivée en gare de Tavier. Une locomotive, ainsi que deux voitures voyageurs sortent des voies. La locomotive verse sur le côté, en équilibre instable. Le machiniste est blessé mais il n'y a pas d'autres dommages corporels. Le garde-champêtre de Tavier est appelé afin de dresser le constat officiel. C'est un bien brave garçon, flamand d'origine, et qui n'a de la langue de Voltaire que quelques connaissances écrites élémentaires. Ne sachant comment inscrire cette histoire sur son livre, il est bien embarrassé. Alors se tournant vers le machiniste, il lui tend son cahier et son crayon, et lui dit en wallon : « tins, scri'l ti même » !

Quelques incidents d'exploitation heureusement, sans suite, émaillent la vie vicinale. Le dépôt de Villencourt, coïncé entre deux plans inclinés, exige un calage minutieux des remorques ou wagons stationnés sur les voies de garage. En 1950, un tombereau chargé de charbon échappe à toute surveillance et prend la clé des champs vers Val-Saint-Lambert. Il dévale tout le bois et négocie habilement le virage à l'entrée de la chaussée de Namur. Poursuivant sa course, il arrive devant la station du Val. Le terminus de la voie n'étant pas muni d'un butoir, il déraille enfin et s'immobilise contre une façade. Le piquant de l'histoire, c'est qu'il n'a rencontré aucun obstacle ou personne tout au long de sa course folle !

L'incident suivant, lui, a pour théâtre la montée vers Neuville. Un conducteur de HL, momentanément privé de son chauffeur, entreprend d'effectuer une manœuvre seul. Tirant sur le régulateur, la locomotive se met en route, en direction de Neuville. Convaincu de son agilité, le conducteur descend de son engin au droit d'un aiguillage, histoire de changer de voies. Le temps d'effectuer la manœuvre, la loco prend ses distances. Notre homme se met à sa poursuite mais le duel est inégal. Ivre de sa liberté et de sa puissance, la HL remonte tout le bois débouche sur la place communale de Neuville. Elle déraille une première fois mais prise de remords, se remet dans le droit chemin. La légère descente séparant Neuville de Ehein lui fait hâter le tour de roue. Mais la punition saisit notre vagabonde.

Le passage de l'accotement droit à l'accotement gauche lui est fatal. Elle se retrouve embourbée et vagissante dans la prairie voisine ! La pose d'une voie provisoire permettra heureusement de la ramener au bercail.

Le tracé accidenté, toujours lui, sera également à l'origine d'une collision au terminus d'Ougrée en 1930. Le dernier train du soir vient d'arriver à la station. Le temps pour les voyageurs de quitter les lieux et pour la loco d'aller s'abreuver à la fontaine voisine, que se produit un fracas épouvantable. Un plat marchandise vient de défoncer complètement la dernière remorque et de grimper sur la plate-forme de la suivante. L'ensemble de convoi recule jusqu'au milieu de la rue de Boncelles. Pas de dommages corporels heureusement ! La clé du mystère : de jeunes garnements en quête d'un bon tour sans doute avaient poussé ce wagon, en stationnement au garage de Lize-Seraing, sur la voie principale. La pente avait fait le reste.

Voici contée l'histoire ferroviaire du pays condruzien. Peut-être ces quelques lignes vous inciteront-elles à partir à la découverte des nombreux vestiges qui jalonnent le tracé des voies. Vous aurez l'occasion de goûter une promenade insolite et de vous replonger dans le temps passé en vous imaginant passer de ce tram vicinal si attachant !

Nous remercions Messieurs Dath, Fellingue, Keutgens, Paulus et Renard qui nous ont aimablement communiqué renseignements et notes. Nous remercions également tous les riverains et anciens des lignes vicinales, en particulier, Messieurs Deloge, Delince, Riga, Thirifays, Mehaignoul et Beugniz qui nous ont aidé dans nos recherches et nous ont dévoilé leurs souvenirs avec tant de plaisir.



SECRETARIAT :

W. HOSTE : 34, rue F. Nansen — 1070 Bruxelles

Les commandes de publications doivent être faites à cette adresse en versant au compte 068-0528040-96 (Crédit communal) la somme prévue majorée de 10 F pour frais d'expédition.

Les commandes seront livrées au plus tôt.