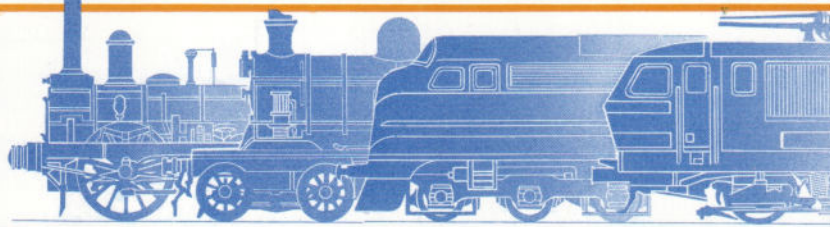
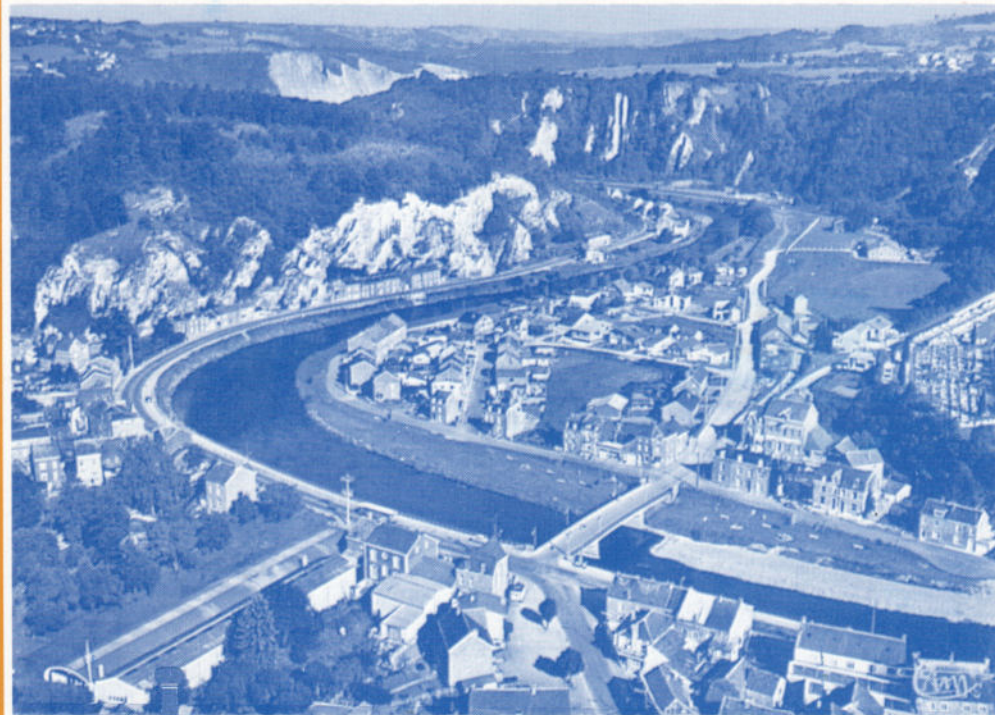


La ligne de l'Ourthe 125 ans sur rails



SNCB Relations Extérieures

B

Un projet voit le jour

La ligne de l'Ourthe

125 ans sur rails

1785, le duc de Saxe-Cobourg-Gotha, futur roi de Belgique, fait venir de France les premiers rails de fer. En 1825, la ligne de l'Ourthe est inaugurée. Elle relie le Centre et l'Est de la Belgique. Elle est la première ligne de fer de Belgique. Elle est la première ligne de fer de Belgique. Elle est la première ligne de fer de Belgique.

Malgré les difficultés, la ligne de l'Ourthe a été construite. Elle est la première ligne de fer de Belgique. Elle est la première ligne de fer de Belgique. Elle est la première ligne de fer de Belgique.

La gare de Charleroi-Bois de la Chapelle



Un projet voit le jour

L'idée de doter le sud-est de la Belgique de voies de chemin de fer ne remonte pas aux origines de la création d'un réseau ferré en Belgique. En effet, tout le Condroz et l'Ardenne n'avaient pas été repris dans le premier projet - d'initiative publique - de construction d'un réseau ferré en Belgique. Par la loi du 1er mai 1834, le tout jeune Parlement belge avait décidé que l'E-

tat établirait à ses frais, dans le Royaume, un système de chemin de fer ayant pour point central Malines et se dirigeant à l'est vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers, au nord vers Anvers, à l'ouest vers Ostende par Termonde, Gand et Bruges, et au midi vers Bruxelles et la frontière de France par le Hainaut.

La gare de Comblain-au-Pont, côté voies



2980, Intérieur de la Gare à Comblain-au-Pont
Ligne du Luxembourg.

L'Etat ne se réserve pas le monopole de la construction et de l'exploitation ferroviaires: il s'approprie seulement le droit de concéder au secteur privé les lignes que celui-ci jugerait utiles... et rentables. Celui-ci ne se fait pas prier et conçoit empiriquement un réseau complémentaire, parallèle et souvent concurrent de celui de l'Etat: en une génération, le pays est couvert d'un réseau ferroviaire qui deviendra dans l'entre-deux-guerres le plus dense du monde.

C'est dans ce contexte que par arrêté royal du 18 juin 1846, huit investisseurs anglais obtiennent la concession d'un chemin de fer dit "de Luxembourg". Ces Anglais cherchent à valoriser sur le continent le chemin de fer, invention britannique. La Grande-Bretagne est de plus préoccupée par l'établissement de communications de qualité, à travers l'Europe, entre Londres et l'Empire des Indes, fleuron de ses colonies. Il faut savoir aussi que les investisseurs du début du XIX^{ème} siècle basent les études de rentabilité d'une voie de chemin de fer sur les potentialités du trafic de marchandises. Il faut donc avant tout, en ce qui concerne le sud de

notre pays, relier les riches bassins industriels de la Vallée de la Meuse aux minières du Grand-Duché de Luxembourg et de l'est de la France.

On attend quand-même huit ans avant que le projet prenne une forme administrative. La convention provisoire et le cahier des charges du chemin de fer dit "de Luxembourg", datés respectivement des 13 et 20 février 1854, esquisseront le tracé du réseau vers Arlon. Celui-ci aura son origine à Bruxelles et rencontrera à Wavre le chemin de fer de Louvain à la Sambre. La section de ligne depuis cette jonction jusqu'à Namur doit d'ailleurs être commune aux deux compagnies. De Namur, le tracé conduira à Arlon par Ciney, Rochefort et Recogne. D'Arlon, il pourra être prolongé jusqu'aux frontières française et grand-ducale, dans les directions de Longwy et de Luxembourg. Le chemin de fer aura deux embranchements obligés, l'un vers l'Ourthe et l'autre vers Bastogne. Ainsi trouve-t-on mention pour la première fois de la future ligne de l'Ourthe, qui reliera Marloie à Angleur.

Le grand chemin de fer de la vallée de l'Ourthe

La construction de la ligne principale, entre Namur et Luxembourg, se heurte à de nombreuses difficultés d'ordre technique, juridique et financier, à tel point que l'échéance d'exécution de ce tronçon principal, initialement fixée à 1851, est repoussée à 1856 puis 1859.

Si la grande compagnie du Luxembourg avait été tenue à des délais assez stricts pour l'achèvement de la ligne principale de Namur à la frontière luxembourgeoise, elle n'aurait par contre reçu aucune directive pour la construction de l'embranchement vers la Vallée de l'Ourthe. Pour cette dernière ligne, la concession est accordée en 1863, afin - notamment - de rentabiliser la "grande ligne" par l'apport d'un trafic nouveau.

Et la construction de la ligne de l'Ourthe commence, non sans palabres avec la population locale sur le tracé exact et les expropriations nécessaires. Etablie à l'origine à voie unique, la ligne de l'Ourthe se détache à Angleur des voies ferrées de l'Etat se dirigeant vers Verviers et la Prusse. Elle remonte alors le sinueux cours de l'Ourthe jusqu'à Barvaux, en faible rampe continue d'Angleur à Rivage, et quasi en palier jusqu'à Bomal. De Barvaux à Marloie, la ligne coupe ensuite à travers tout afin d'éviter le détour par la Vallée et Durbuy et de réduire

ainsi le coût kilométrique: le profil est évidemment beaucoup plus raide. L'établissement de la ligne oblige à construire trois tunnels, situés à Esneux (612 m), Comblain-au-Pont (393 m) et Sy (404 m) et à lancer plusieurs ponts au-dessus de l'Ourthe.

Etablie à l'origine à voie unique, la ligne est mise en service en deux phases: le 25 juillet 1865 voit l'ouverture de la section Marloie - Melreux (13 km); entre Melreux et Angleur, les trains de marchandises circulent déjà à partir du 18 juin 1866, l'ouverture officielle datant, elle, du 1er août de la même année.

Des stations jalonnent le parcours à Angleur, Tilff, Esneux, Poulseur, Comblain-au-Pont, Comblain-la-Tour, Hamoir, Bomal, Barvaux, Melreux et Marche-en-Famenne. Deux remises à locomotives sont situées en bout de ligne: à Angleur et à Jemelle. Le trafic voyageurs est assez modeste: quatre trains sillonnent la ligne dans la journée avec départs à 7 h 25, 12 h 35, 16 h 10 et 21 h 10. Le trafic marchandises est important: il permet la rentabilisation de la ligne.

*Un virage, puis la gare.
Hony, une minute
d'arrêt*



*A Sy, coiffures en
panache et panache de
fumée, c'est le grand
moment du départ*

Spa-Stavelot-Trois-Ponts-Gouvy: un concurrent pour la ligne de l'Ourthe

Dès 1857, nos voisins luxembourgeois avaient décidé d'entrer en négociation pour l'établissement d'un chemin de fer dans le Grand-Duché et pour sa liaison avec la Grande Compagnie du Luxembourg. La compagnie de droit luxembourgeois *Guillaume Luxembourg*, qui avait vu le jour à la suite de ces contacts pour rencontrer la ligne belge près d'Arlon, prend les Belges de vitesse en obtenant, en Belgique, la reprise de la concession d'un chemin de fer joignant Pepinster à Spa par la Vallée de la Hoegne.

Cette ligne a pour but de relier la ville d'eaux de Spa à la liaison Bruxelles - Prusse. Mais bientôt l'idée de la compagnie *Guillaume Luxembourg* d'acheminer le trafic charbonnier et sidérurgique entre les bassins liégeois, luxembourgeois et lorrain se concrétise par la signature, le 22 juillet 1862, d'une convention internationale signée entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg. Celui-ci doit construire une ligne de chemin de fer de Luxembourg à Ettelbrück et la prolonger jusqu'à la frontière, en direction de Vielsalm, tandis que la Belgique s'engage à la prolonger jusque Spa. La longueur de ce parcours entre Luxembourg et Liège est de 15 kilomètres inférieure à celle du parcours projeté par la Vallée de l'Ourthe. Il a en effet 165

kilomètres au lieu de 180, mais le profil de la ligne est très accidenté.

La Compagnie *Guillaume Luxembourg* est déclarée dès 1862 concessionnaire du chemin de fer de Spa à la frontière grand-ducale. Etant donné qu'un an auparavant, cette compagnie avait déjà obtenu par convention l'autorisation d'exploiter la ligne de Pepinster à Spa, elle va donc exploiter à partir du 20 février 1867 - soit moins d'un an après la mise en exploitation de la ligne de l'Ourthe - l'entièreté de la relation Grand-Duché - Pepinster, mettant le Luxembourg à deux pas du bassin liégeois. Mais l'ouverture de la ligne Pepinster - Spa - Gouvy et de son prolongement grand-ducal porte ombrage aux deux grandes lignes internationales qui desservent le sud du Sillon Sambre et Meuse: Namur - Arlon - Luxembourg et Namur - Dinant - Givet. Les compagnies étrangères, concessionnaires de ces lignes, tentent - mais sans résultat - de signer des accords tendant à écarter une concurrence déloyale.

De son côté, le gouvernement belge commence à s'inquiéter face à l'emprise étrangère en Belgique sur un mode de transport qui s'avère vital pour l'économie belge, et place politiquement notre pays dans une situation délicate étant donné qu'il est tenu depuis son indépendance

à observer une stricte neutralité.

Après de nombreuses péripéties, l'Etat Belge se lance dans une politique de rachat des concessions ferroviaires. La tâche n'est pas simple car, par exemple, quatre gouvernements - France, Belgique, Grand-Duché et Prusse - et autant de compagnies de chemin de fer prennent part aux discussions qui aboutissent au traité signé à Berlin le 11 juillet 1872, rendant à l'Etat Belge l'exploitation de la ligne Pepinster - Trois-Ponts - Gouvy - frontière.

Le 31 janvier 1873, l'Etat Belge poursuit sa politique de rachat en absorbant le réseau de la Grande Compagnie du Luxembourg: la ligne de l'Ourthe est, elle aussi, nationalisée. La concurrence entre la ligne belgo - grand-ducale et la ligne de l'Ourthe est donc écartée. Une liaison ultérieure en ces deux artères ferroviaires va donner naissance à la ligne de l'Amblève qui, de la gare de Rivage, rejoindra Trois-Ponts, liaison avec la ligne vers le Grand-Duché, le 1er juillet 1890.

L'intensité du trafic sur le tronçon commun des lignes de l'Ourthe et de l'Amblève entre Angleur, à la périphérie liégeoise, et Rivage amène rapidement l'Etat Belge à décider d'y établir une seconde voie: la mise en exploitation a lieu dès le 15 juin 1895.

La continuation de la mise à double voie de la ligne de l'Ourthe au-delà de Rivage est plus laborieuse et tronçonnée. Le 12 novembre 1908, la mise à double voie de la ligne se termine par l'achèvement du tronçon de Comblain-au-Pont à Hamoir. Sur ces tronçons portés à double voie, la vitesse maximale autorisée est de 65 km/h pour les trains de voyageurs et de 35 km/h pour les trains de marchandises: les locomotives de l'époque utilisées sur cette ligne, notamment des type 36 de l'Etat Belge, le problème du freinage (serre-freins et peu de wagons freinés) et le pourcentage de la ligne hors de la Vallée ne permettaient pas de meilleures performances.

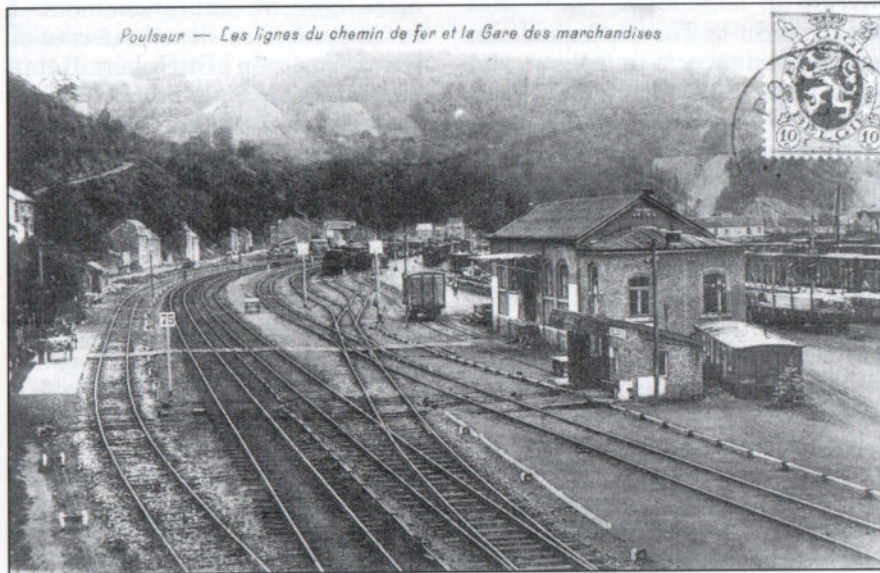
Les affluents vicinaux

Une des caractéristiques de la plupart des lignes ardennaises est d'avoir vu se greffer sur leur épine dorsale une toile de chemins de fer vicinaux dont le réseau couvrait les zones non desservies par le *grand chemin de fer*.

C'est ainsi qu'à la fin du XIX^{ème} siècle, la ligne de l'Ourthe bénéficie tout particulièrement de la création de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

De Poulseur - tout d'abord - part une des rares lignes vicinales à écartement standard de Belgique (1,435 m): elle est tout particuliè-

rement affectée au service des carrières de la région de Sprimont, et aboutit à Trooz, sur la ligne de la Vesdre Liège - Verviers. Ouverte au trafic des marchandises le 9 décembre 1887 et au trafic des voyageurs le 1er mars 1888 jusqu'à Sprimont, elle longe tout d'abord la ligne de l'Ourthe jusqu'à Chanxhe où elle traverse la rivière par un pont routier: elle rejoint ensuite Sprimont, d'où elle est prolongée vers Trooz en 1906-1907. Cette ligne procure à la ligne de l'Ourthe un trafic carrier important: grès et granit de Chanxhe et Sprimont, dolomies de La Préale, produits des fours à chaux de Chanxhe. Elle



Poulseur: voyageurs et marchandises du petit et du grand chemin de fer se cotoient

approvisionne aussi les grossistes de la région en charbons et grains. Toutes ces marchandises sont échangées avec le *grand chemin de fer* en gare de Poulseur.

Comblain-au-Pont est le point d'aboutissement de la ligne vicinale vers Ouffet, Warzée et Clavier, qui ouvre l'accès au plateau du Condroz. Ouverte entre 1894 et 1898 sur une longueur totale de 29,850 kilomètres, cette ligne est même portée à quatre files de rails entre Comblain et Ouffet afin de permettre aux wagons de marchandises à écartement normal de desservir directement les carrières de la région d'Anthisnes et d'Ouffet.

A Comblain-la-Tour, le train donne correspondance à une ligne vicinale dont le développement total atteint 64 kilomètres, et qui rejoint Melreux, autre gare de la ligne de l'Ourthe, en passant par Manhay et Erezée ! Cette ligne est ouverte au trafic entre 1908 et 1912 et procure notamment un trafic de bois de mines en gare de Comblain-la-Tour où a lieu un transbordement manuel entre les

wagons à écartement métrique et leurs homologues à écartement standard.

A Melreux-Hotton, outre le vicinal de Comblain-la-Tour, on peut aussi prendre le tram pour La Roche en Ardenne.

A Marche comme à Marloie enfin, on peut prendre le tram pour Bastogne, Martelange et Arlon: c'est la plus longue ligne vicinale de Belgique. Sur cette artère, ouverte entre 1900 et 1911, des trains directs sont organisés entre Marche et Arlon. Par correspondance à Amberloup, il est même possible d'atteindre Libramont. Sur cette dernière ligne, un embranchement - à la vie éphémère - avait été créé de Freux-Suzerain à St-Hubert. Il était aussi possible d'aller de St-Hubert à Paliseul, Bouillon, Corbion et même Pussemange, après avoir traversé la frontière belgo-française à deux reprises. L'atelier vicinal principal était installé à Marloie... Telles sont donc les six ramifications vicinales de la ligne de l'Ourthe.

Outre un trafic marchandises variable suivant les régions irriguées,

L'entre-deux-guerres

ces lignes vicinales amènent un mouvement de voyageurs plus ou moins régulier dans l'entre-deux-guerres, à une époque où les moyens de transport individuels sont rarissimes. Elles disparaîtront toutes peu après la seconde guerre mondiale, et seront remplacées par l'autobus dans le meilleur des cas.

L'entre-deux-guerres est, pour la ligne de l'Ourthe comme pour toutes les lignes du réseau, la période la plus faste de son histoire. Le transport individuel automobile est peu répandu, mais le besoin de déplacements professionnels, familiaux et touristiques se manifeste avec vigueur.

L'industrialisation charbonnière et sidérurgique de la région liégeoise réclame une main-d'oeuvre importante. Celle-ci se déplace principalement en train, ce qui augmente considérablement le trafic des trains de voyageurs vers Liège, y compris sur la ligne de l'Ourthe. Ce type d'entreprise fournit par ailleurs un imposant trafic de marchandises au transport ferroviaire.

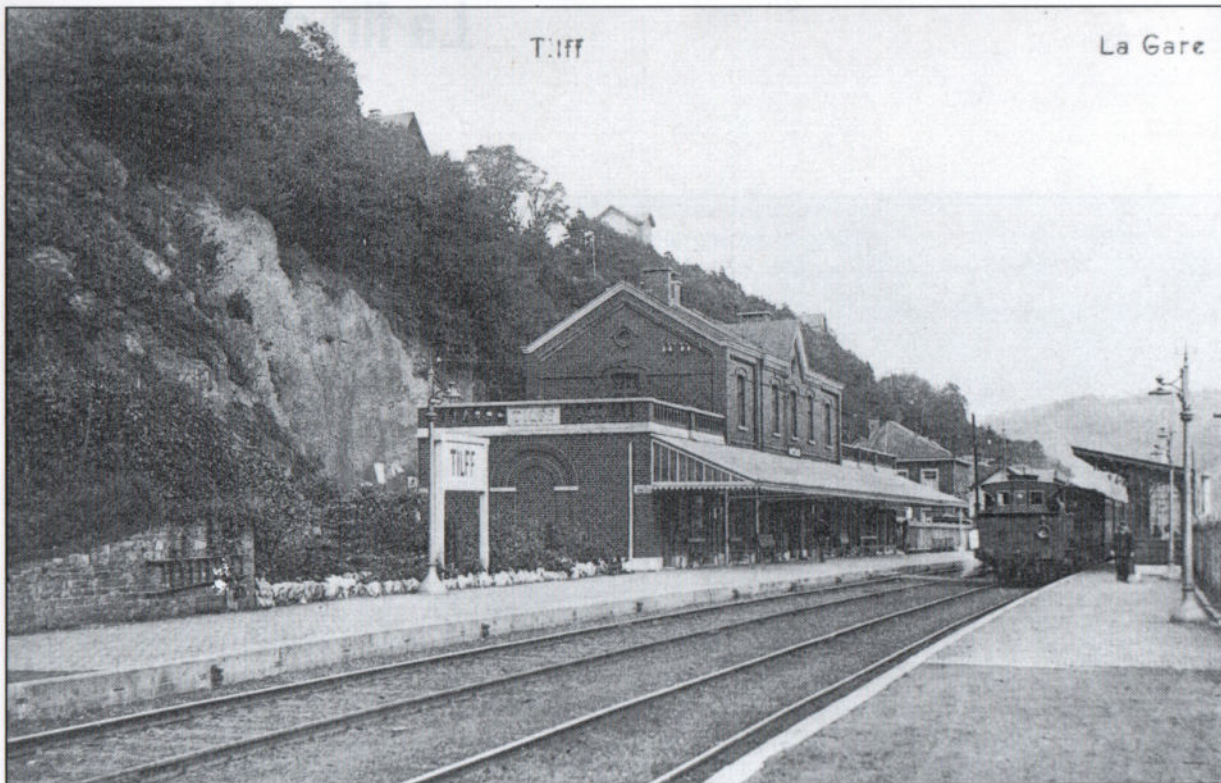
Cette main-d'oeuvre établie petit à petit dans l'arrière-pays liégeois veut de plus en plus profiter du temps libre que lui ont procuré certains des avantages sociaux arrachés après la première guerre mondiale. La merveilleuse vallée de l'Ourthe

offre ses charmes aux travailleurs.

Le rail serpente le long de la rivière et les trains de voyageurs acheminent, les dimanches à la belle saison, des familles entières vers les tranquilles villages de la vallée: Tilff, Esneux, Comblain, Bomal, Barvaux ou Melreux-Hotton possèdent une station. Le trafic des trains de voyageurs vers ces sites est si important que certaines gares doivent être aménagées. La gare d'Esneux est bientôt dotée d'une troisième voie à quai, accessible en venant de Liège. Un abri-parapluie est installé sur ce quai. La gare de Melreux - Hotton comptera non moins de quatre voies à quai, facilitant aussi sa fonction de correspondance train-vicinal. Bomal connaîtra aussi une petite remise à locomotives, mais l'utilisation de celle-ci ne sera que de courte durée.

Les premiers trains dominicaux sont, en saison de pêche, le rendez-vous des *fines lignes*. Les points d'arrêt de Streupas, Sauheid, Colonster, La Gombe sont pour leur part desservis par des *trains-tramways*. Ces trains légers du dimanche sont au début composés d'une locomotive type 96 et de deux voitures à voyageurs, puis vers 1930 par des automotrices à vapeur.

Le trafic des marchandises est assez étoffé. Il y a bien sûr l'habituel ca-



par deux parcours partiels au départ de Trois-Ponts et cinq omnibus Liège - Jemelle avec deux parcours partiels Marche - Jemelle.

L'offensive des Ardennes et les actions de la Résistance interrompent le service des trains de bout en bout sur les lignes de l'Ourthe et de l'Amblève. Les destructions sont telles qu'à la libération, le service des trains est limité à la relation Liège - Esneux...

Les vingt années qui suivent la guerre marquent l'exploitation ferroviaire. D'arrache-pied, les chemins s'attachent à remettre en exploitation, progressivement, le réseau déchiqueté. Avec le rare matériel sauvé des bombardements, mitraillages et autres sabotages et les fournitures d'Amérique du Nord, la trafic se réorganise petit à petit.

... ou par Tilff, si vous voulez

La fin de la vapeur



Une des "bonnes à tout faire" bien connues au bord de l'Ourthe

La traction des trains sur la ligne de l'Ourthe est assurée par les locomotives à vapeur types 281, puis 29 et 64 de la remise de Liège. Renory puis Kinkempois mettent en ligne les 281, 81 et 26, tandis que Jemelle y fait circuler ses types 8, 36, 38 puis uniquement des types 29, les bonnes à tout faire du réseau. Les riverains de l'Ourthe de l'époque se souviennent cependant avoir vu

en 1945 et 1946 des locomotives type 10 de Liège et Jemelle, de véritables pur-sang du rail, assurer la relation Liège - Jemelle, à défaut de trains directs en nombre suffisant sur les lignes 36 et 162. La locomotive à vapeur connaît un règne, rendu encore plus sympathique par le fait qu'il coïncide avec la libération et une nouvelle ère de paix.

La SNCB relance le service voyageurs sur la ligne 43, pratiquement comme il existait avant la guerre. Néanmoins, le transport automobile devient un concurrent pour le rail, tout au moins pour les petits parcours. Aussi, les trains-tramways d'avant-guerre sont abandonnés, les services du dimanche sont allégés. Les lignes ferrées vicinales affluentes sont les unes après les autres mises hors service.

Malgré la perte du trafic acheminé vers les gares de la vallée par les trains vicinaux, le trafic des marchandises ressemble assez fort à ce qu'il était avant la guerre. La ligne de l'Ourthe voit passer une douzaine de paires de trains de marchandises internationaux, formés de wagons transportant du minerai de fer du bassin lorrain à destination de la sidérurgie liégeoise.

Le trafic de cabotage continue, les charges les plus importantes sont

mises au départ par les carrières de la Vallée, principalement à destination de la Hollande, occupée à réaliser son plan Delta. Les années passent, le chemin de fer participe à la remise sur pied et à l'essor de l'économie belge. Les locomotives à vapeur sont un maillon efficace de l'effort de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges en vue d'augmenter les possibilités d'exploitation de son réseau et de conquérir de nouveaux marchés.

Mais le temps de la vapeur est compté en Belgique. A partir des années 50, elle va être supplantée progressivement mais lentement sur les lignes à trafic moyen par la traction diesel. La dernière locomotive à vapeur utilisée en Ourthe - Amblève est la 81.205; elle ne sera mise hors feu que le 10 janvier 1967. L'entrée en scène des locomotives diesel sur la ligne de l'Ourthe sonne petit à petit le glas des "vapeurs" type 26, 29, 64, 81, 36, 38... L'ère du panache dans la vallée fait place au règne de la puissance et de la mobilité.

Les lignes de l'Ourthe et de l'Amblève vont servir de banc d'essai aux locomotives diesel. Le choix de ces lignes pour les essais peut s'expliquer par leur profil tourmenté, mais aussi par le fait que l'Atelier de traction de Kinkempois, qui fournit la main-d'oeuvre de conduite et d'entretien des nouvelles locomotives d'essai à moteur diesel, est situé à proximité des Usines Cockerill de Seraing qui construisent ces locomotives.

Les essais étant concluants, c'est à partir de la moitié des années cinquante que la SNCB entreprend de remplacer la traction à vapeur

sur les lignes non électrifiées par des locomotives diesel. Les avantages de celles-ci sont nombreux: disponibilité immédiate à la prise de service, conduite par un seul conducteur, carburant à l'époque peu coûteux, entretien facile et peu onéreux, rapidité des manoeuvres, plus grande puissance d'où gain de temps surtout au démarrage...

Le 23 décembre 1954, la première locomotive diesel est fournie à la SNCB, au dépôt de Kinkempois, par les Usines Cockerill. Les locomotives diesel type 201 vont, à partir du 22 mai 1955, remorquer

En gare d'Esneux, le train Z 1139, en traction diesel



tous les trains circulant sur les lignes de l'Ourthe et de l'Amblève.

A partir de mai 1961, cette série de locomotives sera remplacée par la nouvelle série 205, légèrement plus puissante mais d'une masse adhérente plus élevée et surtout dotée du freinage rhéostatique, une nette amélioration dans ce domaine, bien nécessaire sur les rampes ardennaises. Les locomotives de la série 205 seront renumérotées *série 55* en 1970.

Les dépôts de Jemelle et Gouvy desservant la ligne de l'Ourthe sont aussi "diésélisés". Les locomotives diesel de manoeuvre font bientôt leur entrée sur le réseau.

Le trafic international des voyageurs de la relation Pays-Bas - Belgique - Luxembourg via Liège et les lignes de l'Ourthe et de l'Amblève vont poser un problème technique important: des voitures dépourvues de système de chauffage à la vapeur peuvent être incorporées dans les trains de cette relation. La SNCB est donc obligée de rechercher une solution pour le chauffage électrique des voitures de ce type, étant donné que ses locomotives diesel ne peuvent assurer que le chauffage à la vapeur. La première solution exploitée est l'alimentation par un moteur diesel et un alternateur installés dans

un fourgon aménagé et fournissant du courant en 3 kV continu. Mais la seconde solution est nettement plus réussie: la SNCB transforme sept de ses locomotives de la série 55 pour les rendre aptes au chauffage électrique. Ces locomotives, qui parcourent une partie de la ligne de l'Ourthe et la ligne de l'Amblève, sont reconnaissables à leur livrée bleu et jaune qui les distingue de reste du parc.

La traction diesel s'impose donc sur les lignes de l'Ourthe et de l'Amblève; elle y est encore à ce jour le seul type de traction.

Le service des trains de voyageurs

L'exploitation de la ligne 43 Angleur - Marloie ne peut pas être dissociée de celle de la ligne 42 Rivage - Gouvy en ce sens que les trains circulant sur la ligne 42 empruntent le tronçon Angleur - Rivage de la ligne 43 avec départ ou arrivée à Liège-Guillemins.

Depuis la fin de la guerre, la ligne 43 est desservie par une douzaine de trains omnibus non-cadencés Liège - Jemelle. Les 72 kilomètres du trajet sont parcourus, en moyenne, en une heure et demie.

Des trains touristiques y ont circulé le samedi et dimanche venant du nord du pays. On y a connu le *Ourthe Famenne*, à la fin des années septante, venant de Louvain et Hasselt vers Jemelle.

Le tronçon commun Angleur - Rivage a vu aussi passer journellement trois trains express entre Liège et Luxembourg. Deux de ceux-ci étaient assurés par des voitures à voyageurs *Wegmann* des Chemins de fer luxembourgeois. Le troisième acheminait des voitures directes Amsterdam - Gênes et était très intéressant pour les travailleurs italiens et leur famille installés dans la région liégeoise.

D'Angleur à Rivage, on a vu passer l'*Ardennais*, train touristique des week-ends d'été, reliant Anvers à

Bastogne via Hasselt - Liège et Gouvy. On peut aussi y parler du passage du Zandvoort - Maastricht - Luxembourg et du train autocouchettes Bressoux - Côte d'Azur.

Malheureusement pour le rail dans la vallée de l'Ourthe, l'expansion du parc automobile est pour lui le signe d'une désaffection du public. Malgré la mise en circulation de trains plus rapides sur la ligne, comme sur l'entière du réseau, la SNCB se doit de revoir sa desserte voyageurs. Certains points d'arrêt ou petites gares jugés non rentables sont supprimés. C'est en 1984 que la SNCB met en application une toute nouvelle organisation du trafic des trains de voyageurs, baptisée plan IC-IR. La ligne de l'Ourthe n'échappe pas au remodelage des horaires, ceux-ci sont dits *cadencés* toutes les deux heures, dans chaque sens. Mais une circulation supplémentaire est assurée aux heures de pointe par des trains P. La totalité des gares et des points d'arrêt de la ligne sont ainsi desservis.

L'équipage

La ligne, c'est aussi un équipage de cheminots qui en sont l'âme agissante. La ligne de l'Ourthe est située sur le territoire du district sud-est de la SNCB, qui couvre les provinces de Liège et Luxembourg, une partie importante des provinces de Namur et du Brabant wallon. La ligne est divisée en 3 zones d'exploitation ayant chacune à leur

tête un chef de zone. Le chef de zone de Liège-Guillemins gère l'exploitation de la ligne à Angleur (début de ligne), le chef de zone de Rivage a la gestion de la sortie d'Angleur à Comblain-la-Tour et la section de cette gare à Marloie est gérée par le chef de zone de Marloie.



Une brigade de la voie, en 1951, à l'aube de la grosse mécanisation

Grand patron des gares et de l'exploitation de la zone, le chef de zone, en costume bleu nuit et képi rouge amarante, est en quelque sorte le capitaine de l'équipe. Il est assisté par un adjoint et un ou plusieurs sous-chefs qui se relaient pour gérer le trafic ferré et coordonner le travail dans la zone et dans la gare. Autour d'eux gravite l'équipage, composé d'hommes et de femmes, chacun dans une fonction déterminée.

La maintenance technique de la ligne est assurée, tant pour l'entretien que pour les travaux, par des brigades d'agents - souvent habillés de jaune - du service de l'infrastructure. Ils entretiennent, réparent ou aménagent les voies et les lignes caténaïres. Leur travail est souvent pénible, sous un soleil de plomb dans les tranchées, dans la pluie, la neige ou les tempêtes, à toutes heures du jour et de la nuit, et souvent le week-end.

Ils sont répartis en quatre brigades du service de la voie basées à Angleur, Rivage, Melreux et Jemelle et une brigade du service électricité et signalisation. Ces brigades ont été renforcées sur différents chantiers de la ligne 43 par des brigades *travaux* de Verviers, Aywaille et Jemelle. Leur travail assure la sécurité de l'infrastructure de la ligne, tant pour la voie que pour la signa-

lisation et les télécommunications.

En ce qui concerne le matériel, on peut voir circuler sur la ligne de l'Ourthe des trains de voyageurs composés de voitures du type dit M 2 remorquées habituellement par des locomotives diesel type 62 ou 63. Quant à la remorque des trains de marchandises, elle est généralement assurée par les locomotives diesel type 55.

A horaire cadencé, 24 trains de voyageurs circulent en semaine dans chaque sens entre Angleur et Rivage et douze entre Rivage et Marloie. La différence du nombre de trains entre les deux sections provient en partie du fait que les trains se dirigeant par la ligne de l'Amblève vers Gouvy et Luxembourg empruntent le tronçon Angleur - Rivage de la ligne de l'Ourthe.

Les derniers comptages officiels effectués en octobre 1989 font apparaître les moyennes journalières de voyageurs embarqués aux différentes gares et aux points d'arrêts, en semaine. Au hit-parade, Marchen-Famenne l'emporte avec 307 voyageurs, suivie de Poulseur (291), Barvaux (259), Bomal (236), Tilff (217), Hamoir (202), Melreux (193), Esneux (180) et Rivage (154). Les autres gares et points d'arrêt suivent d'assez loin.

L'embarquement du week-end est assez différent, car la ligne est surtout empruntée en semaine par des navetteurs. Il faut cependant remarquer que lors des week-ends touristiques, le train rencontre un succès plus franc. Ceci est de bon augure pour l'avenir de la ligne dès que la SNCB pourra y offrir le

confort d'une ligne électrifiée. La circulation des trains de marchandises accuse, elle aussi, une nette différence entre les tronçons Angleur - Rivage et Rivage - Marloie: 10 à 12 trains journaliers pour le premier et deux trains pour le deuxième.



Des professionnels soucieux de précision: la sécurité est une préoccupation majeure

Demain, la traction électrique

Victimes de la récession qui suivit la décision d'électrifier la ligne prise par la SNCB en 1981, les travaux de gros-oeuvre ne débutèrent qu'en 1984. La crise avait forcé toutes les entreprises à réaliser des économies tous azimuts. La SNCB n'échappant pas à la règle, il apparut que l'électrification de la ligne 43, à trafic moyen, pouvait être poursuivie, mais à moindres frais. La mise à simple voie entre Bomal et Marloie, avec zone de croisement à Melreux - Hotton, et l'étalement des travaux dans le temps, sont - par exemple - des conséquences de la nouvelle gestion de la SNCB provoquée par les suites de la récession.

La mise en exploitation électrique d'une ligne telle que celle de l'Ourthe est précédée de travaux techniquement importants et onéreux. Dans le cas de la ligne 43, il fallait, entre autres, mettre les trois tunnels d'Esneux, Comblain-au-Pont et Sy au gabarit électrique; ériger deux sous-stations de traction, à Rivage et à Melreux, afin d'alimenter les lignes caténares en 3000 volts, courant continu, et prévoir deux postes de sectionnement, à Bomal et à Marloie, pour assurer la protection sélective des secteurs et réduire la chute de tension sur la ligne. Le télécontrôle des installations fixes de traction électriques sera assuré par un répar-

titeur central. Les travaux d'implantation des poteaux caténares, de pose des consoles et de déroulement et de fixation des lignes de contact sont, comme on le devine, la partie la plus visible mais non la plus techniquement emballante de la réalisation.

D'autre part, l'ensemble de la signalisation devait être revue. La commande et le contrôle des circulations seront assurés par le nouveau poste central de Marloie. Cette cabine gèrera le trafic en voies principales et télécommandera les postes de Melreux, Bomal et Hamoir. Que dire des travaux réalisés aux voies proprement dites pour la mise au gabarit électrique et l'augmentation de la vitesse.

De nombreux aménagements en tous genres doivent être réalisés, tant dans les tunnels que dans les courbes, dans les gares ou en ligne. Lorsque les travaux de voie seront terminés, la ligne comprendra 37 kilomètres de double voie et 25 de simple voie. La vitesse sur la ligne pourrait être, dans certaines zones favorables, portée à 120 km/h. L'inauguration de l'exploitation de la ligne en traction électrique est prévue pour début juin 1993.

La ligne de l'Ourthe, essentiellement touristique, est sans doute appelée, avec l'électrification, à un nouvel essor.



Demain, les moteurs à thyristors auront remplacé vapeur et diesel

Nous remercions monsieur Roland Marganne qui nous a permis de puiser abondamment dans son numéro hors série du périodique Trans-fer intitulé *Le Chemin de Fer de l'Ourthe et de l'Amblève*, édité par l'asbl G.T.F.

Nous remercions aussi messieurs Francis Beckers et Baudouin Dieu pour leur collaboration photographique.

Nous ne pouvons fermer cette brochure sans adresser un merci tout spécial à monsieur le Bourgmestre de Comblain-au-Pont et à son comité d'organisation qui ont été à l'origine des fêtes du 125^{ème} anniversaire de la ligne de l'Ourthe. Leur initiative explique le choix de Comblain-au-Pont, Rivage et Poulseur comme sites de la présence de la SNCB à l'occasion de ces festivités.



