

André DAGANT

**MARCHE - BASTOGNE -
MARTELANGE - ARLON**

LA PLUS LONGUE LIGNE VICINALE DE BELGIQUE



**SOCIÉTÉ NATIONALE DES
CHEMINS DE FER VICINAUX**

CENTENAIRE

Editeur : Cercle d'Histoire de Bastogne
(Souvenir de la Vapeur, n° 26)
1984



LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

1040 BRUXELLES 1E 10-19f14
RUE DE LA SCIENCE 4
TEL 230 03 30

Au moment où la S.N.C.V. va fêter son Centenaire, il était judicieux d'éditer un livre racontant toute l'histoire de la plus grande ligne vicinale exploitée, à savoir "Marche - Bastogne - Martelange - Arlon".

Il s'est trouvé en effet des passionnés d'histoire régionale pour rassembler ce qui pouvait encore l'être afin que ne tombe dans l'oubli l'effort de toute une population pour doter la Province de Luxembourg d'un grand axe de transport secondaire.

Beaucoup de sources et de documents ont disparu mais avec courage et opiniâtreté, l'histoire de cette ligne a été remise à jour et est relatée avec cohérence; de nombreuses photos illustrent le présent volume et apportent un complément d'information indispensable.

Toute l'évolution de la ligne, l'intérêt qu'elle a représenté pour la Province de Luxembourg dans le développement de certaines activités économiques, l'infrastructure et le matériel seront détaillés avec précisions dans un second volume qui sera certes aussi passionnant que le premier.

Ce 5ème ouvrage du Cercle d'Histoire, "Le Pays de Bastogne", issu de la plume experte de M, André DAGANT, intéressera sans nul doute les passionnés du défunt tram mais également de nombreux amoureux de la Province de Luxembourg et de son passé; au travers d'anecdotes, de petits détails pittoresques, de plans, de descriptions très recherchées, toute une tranche de vie nous est remise en mémoire.

Que l'auteur et toute son équipe soient ici félicités et remerciés pour leur excellent travail qui constituera, nous en sommes persuadés, un document de réelle importance pour les historiens de l'an 2000.

C. HENRARD. -
Directeur général.

En souvenir de nos cheminots vicinaux

La Belgique avait déjà connu diverses tentatives de création de réseaux secondaires, à voies d'écartements divers et de vocations, comme de réussites, tout aussi diverses : les Chemins de Fer Vicinaux du Brabant, de Flandre, divers tramways urbains et suburbains à Liège, Bruxelles, Charleroi, le « tram Zaman », les projets Finet et d'autres encore. Les statuts, l'organisation, les objectifs différaient en constituant un ensemble incohérent d'intérêts locaux et privés, sans liaison entre eux.

il faudra attendre la loi constitutive de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux (S.N.C.V.) de 1884, avec les statuts, le fonctionnement, les moyens et les objectifs précisés de la nouvelle société — dont Ses enfants naîtront à partir de 1885 —, pour voir notre pays doté d'un réseau organisé et exemplaire de chemins de fer secondaires.

Plus de 4.000 km de ceux-ci desserviront les intervalles laissés vides par le « Grand Chemin de Fer » (voir nos publications « Souvenir de la Vapeur », n° 12 : **Le temps du rail à Saint-Hubert** — Cahiers d'histoire, t. II, pp. 223-258 et t. III, pp. 119-154 Saint-Hubert d'Ardenne et n° 21 : **Le vicinal de Bourcy à Houffalize** — Cercle d'histoire de Bastogne).

1984 et 1985 seront donc les deux années du Centenaire de la S.N.C.V. et le meilleur des prétextes à la publication d'une étude consacrée à la ligne Marche-Bastogne-Martelange-Arlon. Sa création ne remonte qu'au début du siècle, mais elle fut la plus longue ligne du réseau, parcourue par des convois directs, située entièrement dans la plus grande province du pays et son tronçon Bastogne-Martelange fut, de surcroît, le dernier à assurer en Belgique un service de voyageurs régulier en traction diesel.

L'ampleur du sujet a exigé la subdivision en deux tomes.

Le premier offre au lecteur une série de vues sélectionnées le long de cette ligne au cours de son existence.

Le second étudiera l'histoire proprement dite depuis le tracé jusqu'au démontage. Il rapportera anecdotes et interviews, résumés ou citations de documents officiels. Les questions techniques y trouveront leur place, avec les gares, les ouvrages d'art, les plans des voies, la description des tracés, le matériel roulant, l'eau, le trafic : le tout accompagné de plans, de croquis explicatifs, de reproductions et, bien entendu, encore de photos !

Et l'on aurait pu encore y ajouter tant de choses...

Nous avons toujours de beaux sites, mais comment restituer fidèlement aujourd'hui cette atmosphère rustique et enfumée du tram à vapeur dévalant puis escaladant bruyamment les pentes boisées de nos forêts d'Ardenne, dans une composition (harmonieuse à sa façon) de cliquetis, de grincements, de sifflements, de chocs, de regrets aussi...?

A.D.,
Bastogne, IX-1984.



1. Uniforme de Sa SNCV avant 1914, avec moustache d'époque (Coll. R. Fergloute).