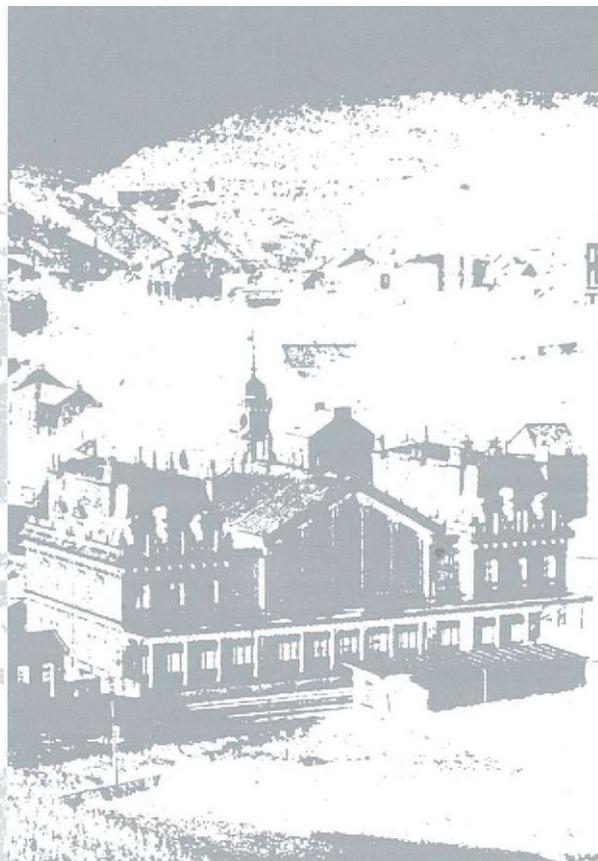


UN SIECLE et DEMI de RAIL

dans la
VALLÉE de la MEUSE
(1850-2000)



Nous remercions Monsieur Lambou,
Cheminot en retraite, sans qui cet ouvrage
n'aurait pas pu être réalisé.

Nous remercions aussi le service Design
de l'Unité Centrale de Coordination sans
qui la mémoire de ce livre n'aurait pas pu
être fixée.

Bonne lecture



Aperçu historique de la ligne "Nord-Belge" **NAMUR-HUY-LIEGE** et de son évolution dans la région hutoise

1. Les origines

Après avoir ouvert leur première ligne le 5 mai 1835 entre Malines et Bruxelles, les Chemins de Fer de l'Etat Belge concentrèrent leurs efforts jusque dans les années 1870 à la construction de lignes radiales d'intérêt national, en étoile autour de Malines, choisi comme point central du réseau.

La plupart des tracés qui évitaient la capitale furent concédés à des constructeurs privés qui eurent recours à des capitaux belges et étrangers. Manquant d'expérience et ignorant la prospective, l'Etat ne perçut pas alors l'intérêt que présentait une ligne desservant la vallée de la Meuse et, notamment, les débouchés qu'offraient les nombreuses industries, carrières et charbonnages déjà installés de part et d'autre de Huy. Jusqu'alors, le transport des voyageurs et du fret s'était effectué pendant des siècles par le fleuve, procédé lent et sujet aux sautes d'humeur des eaux.

Le premier projet d'une ligne ferrée via Huy et la vallée mosane date de 1836 quand une concession est enregistrée au Moniteur du 23 juin. Il s'agissait d'une ligne de Seraing à la "frontière de France" au nom de messieurs R.de Puydt & consorts. On peut présumer que John Cockerill soucieux de livrer sa production de locomotives commencée en 1835 n'était pas étranger à cette initiative, car il ne disposait que de fardiers ou de barges pour acheminer ses commandes à Namuroù le rail allait arriver en 1843.

Une concession définitive pour un tracé Namur-Liège & extensions est accordée par A.R. du 30 juin 1845 à messieurs Spottswood & Co. Il s'agit, on l'a compris, de capitaux anglais. La société dénommée "Chemin de Fer de Namur à Liège" est fondée par A.R. du 12 août de la même année. Le président, M.F-J-S Parry, de Londres, est secondé par trois autres affairistes britanniques et deux belges, messieurs Richard-Lamarche, industriel à Liège et A. Poppe de Bruxelles.

D'autre part, outre Quiévrain, les Français, les yeux tournés vers la ligne bleue des Vosges ambitionnent de relier Paris à la Prusse rhénane par les vallées de la Sambre et de la Meuse afin d'avoir mainmise sur le trafic international tout en évitant leurs réseaux de l'Est et d'Alsace-Lorraine.

La compagnie française du Nord prit en concession le 3 novembre 1854 la ligne Jeumont-Erquelinnes-Charleroi qui avait été concédée le 29 mai 1845 à la Cie du Chemin de Fer de Charleroi à la frontière, ouverte au trafic le 6 novembre 1852. Les intérêts français mettaient ainsi un pied en Belgique. Poursuivant sur sa lancée, le Nord français prit alors en concession la ligne de Namur à Liège le 3 février 1855.



Statte - intérieur de la gare avec, à droite, les voies de garage et d'arrivée des lignes de Landen et de Ciney.

Gare de Liège-Longdoz -

tête de ligne du Nord-Belge et siège de la direction de la compagnie.



Le gouvernement belge, soucieux de l'indépendance du pays prescrite par le traité de Londres de 1831 entrevit la projet ambitieux français et refusa de lui concéder le maillon manquant Charleroi-Namur, créant ainsi un hiatus que les trains du Nord ne pouvaient parcourir que moyennant péage.

La composition du conseil d'administration de la société qui avait son siège à Paris montre l'appartenance pertinente de la ligne à des capitaux français. Le Baron J. de Rothschild était entouré de six personnalités décrites comme "propriétaires" et toutes domiciliées à Paris. Un siège "belge" avait toutefois été établi à Liège-Longdoz.

La compagnie du Nord-Belge, telle que s'en souviennent les personnes nées avant 1935, fut créée le 28 avril 1862 lorsque 10.000 obligations à 295 fr./or furent "balancées", comme on le dit à l'époque, à son crédit par le Nord français. Les apparences étaient sauvées. Elle n'en continua pas moins à être très dépendante de la direction générale de Paris: matériel roulant, locomotives, bâtiments, signalisation étaient identiques et aujourd'hui encore, l'on peut retrouver dans le nord de la France des gares dont le bâtiment est similaire à celui de Statte ou d'Amay depuis le plan global jusqu'au moindre bouton de porte. Il en était de même pour la gare de Huy (Nord) avant son remplacement par un bâtiment moderne dans les années '70.

Cette compagnie privée allait connaître pendant 80 années une prospérité facilitée par le nombre très élevé d'industries diverses raccordées, le volume de main d'oeuvre transporté pour alimenter ces industries et les frais peu élevés d'une exploitation dûs à un relief quasi plat (maximum 4/000) permettant des trains relativement lourds fractionnés par des locomotives relativement modestes.

Les seuls gros frais d'investissement en ouvrages d'art furent le percement de trois tunnels Sclaigneaux (1.705 m.), Huy (338 m.), Corphalie (370 m.) dûs à la présence d'obstacles naturels, le tunnel artificiel d'Ougrée Cimenteries (135 m.) sous l'aciérie de Marihaye et la construction des ponts sur la Meuse au Val-St-Lambert et sur les bras de l'Ourthe à Liège Garde-Dieu et à Froidmont.

II. Les débuts

C'est le 18 novembre 1850 que le rail fut mis en service à Huy lorsque fut achevé le tronçon Bouge (Namur)-Liège (Bois d'Avroy). Le premier tunnel à simple voie creusé entre Statte et Huy, situé au sud de la galerie actuelle permettait l'accès à la toute première gare située en cul-de-sac dans l'axe de la place Zénobe Gramme - avenue Albert Ir - Meuse avec une voie vers la Batte où l'on pouvait procéder au transbordements sur barges. L'arrêt à Huy était donc inévitable et même nécessaire pour l'approvisionnement en eau des locomotives comme c'était couramment l'usage au début du Rail. Une remise, la seule du réseau à son origine, avait été construite en contrebas de la rue Sainte-Yvette. ^

~ '1, ! 'I

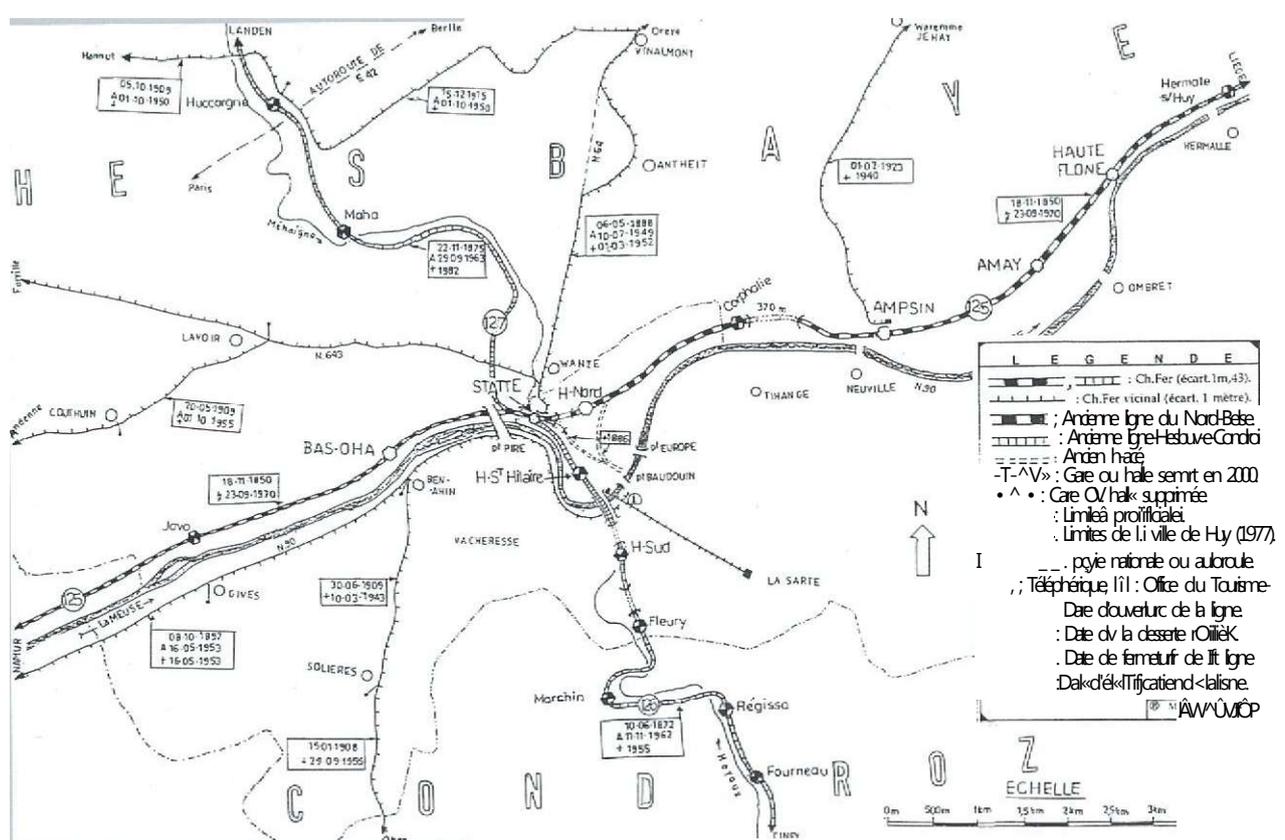
Le choix de Flémalle-Haute comme point de bifurcation d'une antenne vers Liège-Longdoz par le pont du Val-St-Lambert pour rejoindre la rive droite de la Meuse avait fait l'objet d'un débat

lors de la décision du tracé en question. A l'origine, la compagnie du chemin de fer Namur-Liège, avait jeté son dévolu sur un pont à construire entre Tilleur et Ougrée dans le but d'économiser quelques kilomètres de voies. Les maîtres de forges de Seraing, notamment le tout puissant J.Cockerill, et les industriels propriétaires des charbonnages et des cristalleries du Val-St-Lambert ne voulurent pas se contenter d'un raccordement en cul-de-sac aboutissant à Ougrée. Ils firent valoir les inconvénients des manoeuvres qu'entraîneraient des tête-à-queue incessants à Ougrée et obtinrent le passage de la ligne directe aussi bien vers Liège que vers Huy et Namur. A Huy, ce n'est qu'en 1866 que fut créée la liaison directe évitant le tête-à-queue, telle qu'elle subsiste aujourd'hui, avec une nouvelle gare édifiée place Z.Gramme. Monument majestueux inspiré des grandes gares françaises du Nord.

Un deuxième tunnel à double voie fut construit et la première galerie ainsi que le raccordement vers la Meuse furent abandonnés. Ultérieurement, le tunnel dut être mis à simple voie par suite d'instabilité des terrains qui le surmontaient, ce qui constitua un bouchon préjudiciable pour la régularité et le volume du trafic. L'électrification de la ligne en 1970 entraîna le creusement d'un troisième tunnel à double voie, rétablissant de ce fait la fluidité du trafic.

Dès le 12 mai 1851 la compagnie du Nord pénètre en gare de Namur sur des voies en cul-de-sac prévues pour le prolongement ultérieur de la ligne vers Givet et une remise à locomotives est construite du côté de Herbatte. Six jours plus tard, les trains du Nord pénètrent en gare de Liège (Guillemins) et le 25 août en gare de Liège-Longdoz où une troisième remise est créée. Le dépôt de Huy sera maintenu aussi longtemps que les convois devront faire tête-à-queue, c'est-à-dire jusqu'en 1886. La ville de Huy est alors en relation directe avec Paris, Charleroi et Namur d'une part et deux gares importantes liégeoises et la Prusse d'autre part.

Ce maillon fait désormais partie de l'importante relation internationale directe Paris-Cologne-Berlin. La révolution industrielle en pleine expansion et le développement économique du bassin liégeois vont alors attirer les travailleurs de la vallée, mais aussi ceux de Hesbaye et du Condroz.. C'est dire si le trafic des trains de main d'oeuvre sera alors important à Huy (Nord) et à Statte, sa gare satellite ouverte en 1872 où, par la force des choses, vont aboutir deux autres lignes ferrées et des antennes vicinales qui vont encore indirectement renforcer l'importance de la gare principale de Huy.



Plan



III. Les extensions et Tâge d'or

Cette plaquette est éditée à l'occasion du cent-cinquantième anniversaire du Rail à Huy, mais on ne peut y passer sous silence les conséquences ferroviaires que cet événement va susciter en quelques décennies qui s'étalent de 1872 à 1888.

a) lignes à écartement standard (1.43 mètre)

Egalement négligés dans les plans ferroviaires de l'Etat, le Condroz et la Hesbaye vont être l'objet de projets de liaisons à l'initiative du Chemin de Fer Hesbaye-Condroz concédé par A.R. du 15 mars 1864 et fondé par A.R. du 3 août de la même année.

On trouve à la tête du conseil d'administration le Comte de Mercy-Argenteau entouré d'hommes d'affaires belges et anglais dont messieurs Godin-Gillard, industriel à Huy, J-N Dediest, le Comte de Liedekerke, le Baron de Pontbarré de Potesta de Fumai et G. de l'Honeux de Huy, respectivement "propriétaires" à Avin, Pailhe, Fumai et Huy. Toutefois l'exploitation fut confiée dès le début au Chemin de Fer de l'Etat.

Au sud, le Condroz drainé par la ligne Statte-Ciney où elle rejoint l'axe magistral Bruxelles-Arlon exploité par la Grande Compagnie du Luxembourg. Le trafic est ouvert le 20 juin 1872 entre Statte et Marchin tandis que Ciney est atteint le 7 février 1877. Cette nouvelle voie entraîna l'ouverture des arrêts de Huy (St-Hilaire) et Huy (Sud).

Cette ligne au trafic assez diffus au-delà de Marchin jouera un rôle essentiel après la libération de 1944 lorsque l'acheminement des trains militaires américains l'emprunteront pour éviter la région liégeoise dépourvue de ses ponts et harcelée par les chutes de VI et V2. Cette ligne vit sans doute passer en quelques semaines plus de wagons, tractionnés parfois par 4 locomotives qu'elle n'en vit jamais de toute sa paisible existence.

Au nord: la Hesbaye, traversée par la ligne Statte-Hannut-Landen où elle rejoignait la magistrale Bruxelles-Liège. Le trafic ouvert le 22 novembre 1875 va permettre l'acheminement des sous-produits du sucre et autres productions agricoles

Les usines (râperies, raffineries) petites mais nombreuses alors dans la région ont recours au chemin de fer, alimenté lui-même, nous le verrons plus loin, par les lignes vicinales qui vont quadriller cette région fertile, pour évacuer leurs productions.

Sur ces deux lignes n'oublions pas le trafic voyageurs surtout composé de travailleurs rejoignant en correspondance les trains du Nord vers l'industrie mosane. Ces nouvelles activités nécessiteront l'ouverture d'un dépôt de locomotives à Statte.

b) lignes à écartement métrique dites lignes vicinales

Au début des années 1880, le gouvernement qui attribuait les concessions prit conscience qu'aucune demande de concession n'avait été adressée en faveur de vastes zones à population moins

dense et à vocation agricole fermière ou forestière, négligées par les grandes compagnies et l'Etat qui n'y voyaient aucune occasion d'y engranger des bénéfices.

Soucieux de désenclaver ces régions défavorisées, le Ministère fut chargé de créer la SNCV (Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux) afin de combler les vides pour leur offrir l'opportunité d'écouler leurs productions qu'il s'agisse des récoltes, du bois ou des carrières tout en permettant aux habitants d'avoir accès à la "grande ville". Pour éviter des frais trop onéreux, il fut décidé de construire ces lignes à l'écartement d'un mètre, moins voraces en terrains à exproprier et plus apte à s'insérer dans certaines vallées sinueuses. La société fut fondée par la loi du 24 juin 1885. A cette occasion le ministre des finances de l'époque, M.Graux eut cette phrase lapidaire: "C'est l'organisation d'un service public attribué, dans un intérêt public, à des corps publics".

Les deux grands principes de base de l'institution devaient être le service désintéressé de l'intérêt général et l'esprit de mutualité. Il importait en effet de viser, avant les bénéfices à attribuer aux capitaux investis, les profits et avantages indirects qui découleraient de l'ouverture de nouvelles lignes. On croirait que l'on parle du TEC avec cent dix années d'avance!

En ce qui concerne la région hutoise, la *première* ligne à être ouverte relie Statte où une remise à locomotives est créée à Waremmé à partir du 6 mai 1888. Cela n'avait guère traîné.

La ligne fut tout d'abord exploitée par la S.A. d'Exploitation du Chemin de fer vicinal Huy-Waremmé & Extensions, ensuite par la société du Chemin de Fer Ans-Oreye en 1892 lorsque la ligne fut prolongée de Waremmé à Oreye. La SNCV reprit l'exploitation à son compte en 1928. La ligne fut démontée entre Statte et Omal par l'occupant en 1917 qui avait grand besoin de rails pour ses lignes militaires du front et le déboisement systématique de l'Hertogenwald belge de Membach à la Baraque Michel qu'il quitta à l'état de steppe en 1918. Moins de deux ans après l'armistice, le 10 octobre 1920, la ligne était reconstruite

STATTE - u omc
[

jg: ^ ^^

- **statte**-place de la gare, A l'avant-plan les voies SNCV vers la Hesbaye.

La *deuxième* ligne qui relia Huy (Collégiale) à Namur par la rive droite de la Meuse fut plus confidentielle. Son trafic alimenté par les carrières situées entre Andenne et Jambes était acheminé à la gare Nord-Belge d'Andenne-SeiU'es par le pont d'Andenne. L'exploitation fut d'ailleurs concédée à la Société Mosane, filiale du Nord-Belge qui ne ratait jamais une occasion d'accroître ses profits tout en neutralisant une éventuelle concurrence entre les deux rives.

La ligne fut ouverte le 8 janvier 1897 entre Huy et Gives et le 8 octobre entre Gives et Samson, enfin le 20 janvier 1914 entre Samson et Jambes où elle était connectée au réseau urbain SNCV de Namur. La SNCV reprit elle-même l'exploitation en 1921 après l'avoir reconstruite car elle avait également été déferrée par les Allemands en 1917.

La *troisième* ligne fut mise en service le 30 juin 1909 entre Huy et Ohey par Ben-Ahin et Perwez. Elle subit aussi la razzia allemande en 1917 et fut rouverte en 1921. Elle accusera toujours un trafic très faible, notamment en ce qui concerne les voyageurs. Les carrières de Solières, Ohey et Gives apportaient quelque peu le tonnage qui justifia son existence jusqu'à l'apparition progressive du charroi automobile. A nouveau démontée par l'occupant en mars 1943, elle sera abandonnée à son

propre sort par la SNCV qui créa en lieu et place une liaison par autobus.

Enfin une *quatrième* ligne, plus tardive relia Statte à Bierwart et Burdinne à partir du 15 décembre 1915. A peine mise en service, elle fut confisquée par l'occupant et ne fonctionna définitivement que le 4 août 1921 lorsque le dernier tronçon Wanze-Moha fut reconstruit.

Pendant une bonne partie de la guerre 14-18 et au cours du dernier conflit, ce réseau contribua à la recherche par les citadins de nourriture introuvable en ville. Le trafic voyageurs atteignit alors des pointes largement supérieures aux circulations de temps de paix, le matériel suffisant à peine à faire face à cette affluence anormale.

IV. Généralités sur le réseau Nord-Belge

Lors de leur apogée, dans notre pays les chemins de fer comptaient grosso-modo 5000 kilomètres de lignes dont 275 km de lignes privées subsistaient au début de la guerre 40-45.

Le réseau Nord-Belge cumulait 137 km, soit seulement 2,96 % du réseau belge mais cette comparaison n'a aucune valeur significative quand on connaît l'importance du volume des marchandises et le nombre de voyageurs transportés. Il se composait de trois lignes et de trois embranchements: la ligne 125 Liège (Guillemins)-Namur, 61 km; la ligne 130a, Charleroi (Sud)-Erquelinnes frontière, 30 km ouverte en 1852; la ligne 96 IVfons-Quévy, 15 km ouverte en 1857; la ligne 154 Namur-Givet, 56 km ouverte en 1862/63; l'embranchement 125a Flémalle Hte-Longdoz, 13 km et les embranchements Val-Benoît-Garde Dieu et Garde Dieu-Angleur, 2 km ouverts en 1851

En 1875 l'on construisit les ateliers d'entretien des wagons et la remise de Kinkempois, dont la gare de formation allait prendre son essor à partir de 1880, ce qui entraîna la suppression du dépôt de Liège-Longdoz.

Lorsque le Nord français reprit les compagnies de Namur à Liège et de Charleroi à Erquelinnes en 1854-55, il continua à utiliser les locomotives de ces sociétés ainsi que quelques engins propres, tous fabriqués en France. A partir de 1857 et jusqu'à la première guerre, à l'exception d'une vingtaine de locomotives construites par la SACM de Belfort, la firme Gouin de Paris et la Wiener Lokfabrik de Florisdorf, le parc de traction en Belgique sera fourni par les constructeurs belges Energie Marcinelle, La Meuse, Saint-Léonard et Cockerill qui s'adjugera à lui seul la construction de 177 locos. Après 1918, le Nord-Belge reçut en dédommagement des pertes subies par la guerre 20 locomotives allemandes et 10 autres en provenance du stock de l'armée américaine. Il racheta fin 1918 au Nord français 5 locos locomotives "Ravachol" pourtrains légers et commanda entre 1927 et 1931 cinquante-cinq locomotives puissantes fournies par Cockerill (45 ex.) et La Meuse (10 ex.).

Le voyageur de l'an 2000 ne peut s'imaginer en quoi consistait un voyage par "la route de fer" comme on l'appela au tout début (de l'allemand Eisenbahn).

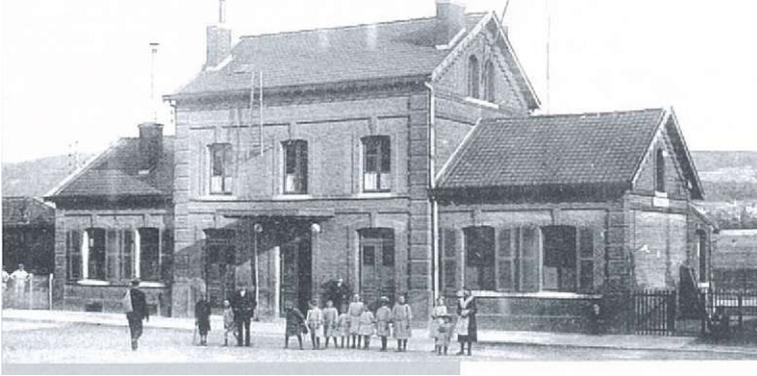
A titre indicatif, un parcours de 50 km, en 1851, coûtait 4fr, 3 fr. et 2 fr. respectivement pour la 1^e, la 2^e et la troisième classe. Quand on sait qu'un manoeuvre gagnait à peine 1 fr. par jour ouvrable, ce n'était pas donné et le déplacement par chemin de fer fut d'abord l'affaire des classes moyennes et des nantis qui abandonnèrent volontiers leur carriole ou la diligence au profit du rail.

D'ailleurs, au début, l'on ne parlait pas de classes proprement dit, mais de tarif diligence, wagon couvert et wagon découvert. En fait l'on plaçait les diligences ou les carrioles, démunies de leurs roues sur des wagons plates-formes, des précurseurs des trains autos-couchettes pourrait-on dire. Les wagons couverts étaient des sortes de bacs avec bancs et rideaux pour protéger de la pluie. Quant aux wagons découverts, ils étaient simplement équipés de bancs, vestiges des chars-à-bancs des siècles précédents les voyageurs étant exposés non seulement à la pluie, la neige ou les grands vents, mais également aux poussières brûlantes de charbon, spécialement dans les tunnels. Évidemment, on ne parlait pas de chauffage ni d'éclairage. Les premières photos que l'on a conservé du matériel Nord-Belge montrent que les premières voitures dignes de ce nom furent construites tout en conservant l'aspect diligence; la deuxième classe fut équipée de vitres tandis que la troisième classe proposait des voitures couvertes mais en même temps ouvertes à tous les vents. Ce n'est qu'après une bonne vingtaine d'années que la

compagnie offrit à ses usagers les moins nantis des vélicules plus confortables. Il est vrai que les tarifs n'avaient pas suivi la progression des salaires et que l'instauration des abonnements à la semaine et des trains-tramways rapides en 1875 permit l'accès aux déplacements de milliers de travailleurs. C'était d'ailleurs le seul moyen d'acheminer à bas prix la main d'oeuvre indispensable pour l'industrie.

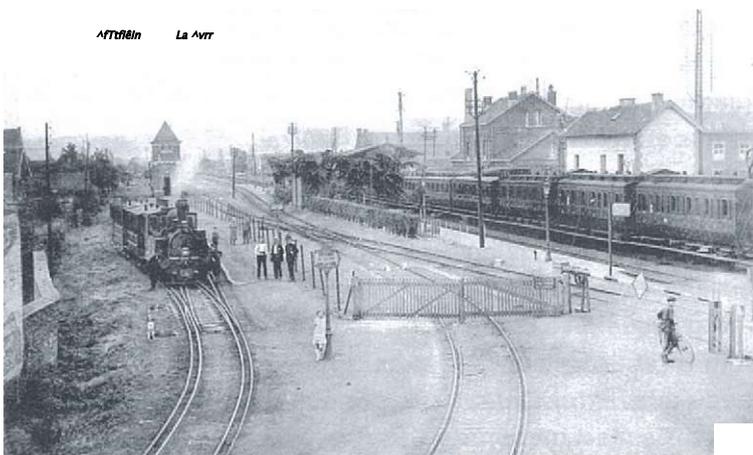
plKI;M.\,I,K-i,iiiiis-HL'V la Gari-

Hermalle - la gare.



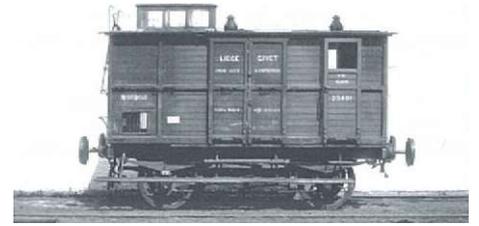
Bas-Oha - la gare.

'ë

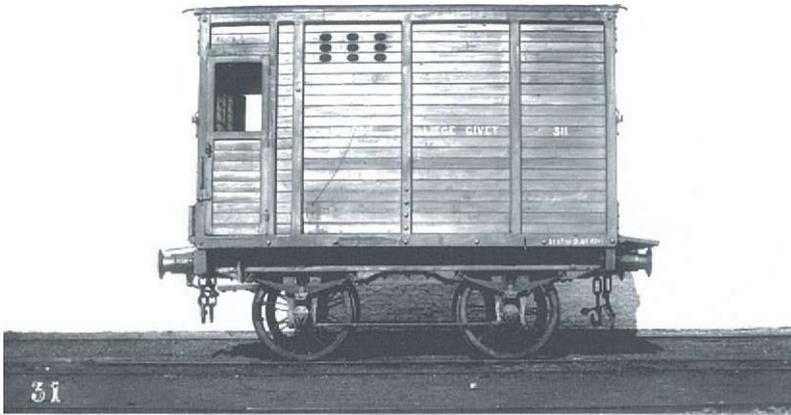


Ampsin - Train omnibus en gare d'Ampsin. A gauche le raccordement SNCV à double écartement.

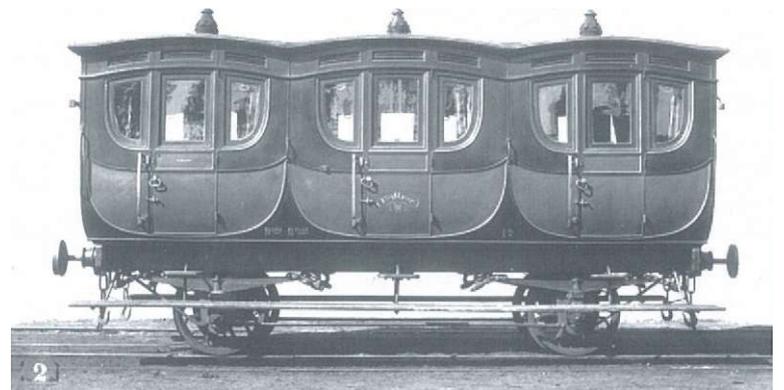
Types de voitures de la Cie Nord-Belge



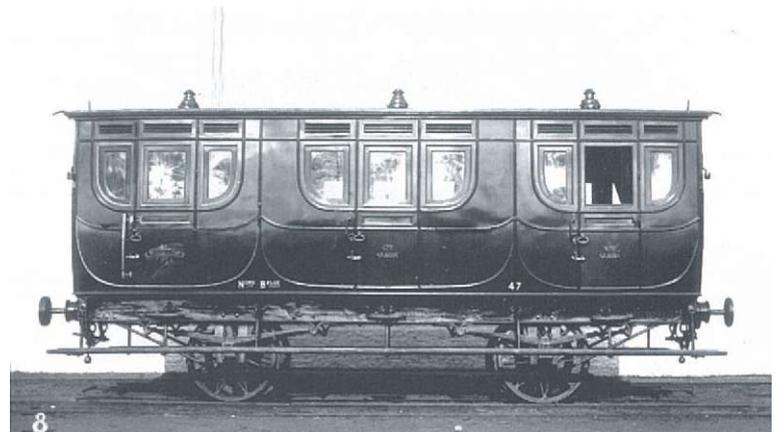
Voiture - ± 1860, voiture mixte 3^e fourgon.



Wagon fermé - ± 1860, wagon fermé avec compartiment pour le chef de train.

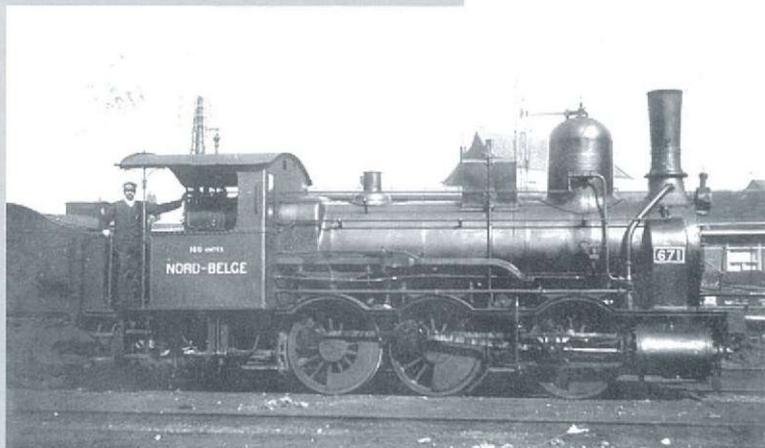


Voiture - ± 1870, voiture de 1^{er} classe inspirée des diligences.

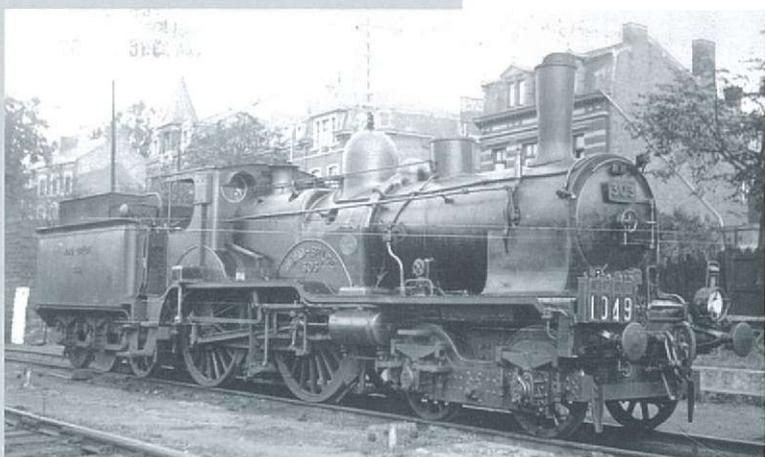


Voiture - ± 1880, voiture de 3^e classe à confort amélioré.

Types de locomotives de la Cie Nord-Belge



- **Loco série 871-676** - construite en 1881 par l'usine viennoise de Florisdorf pour trains lourds de marchandises.

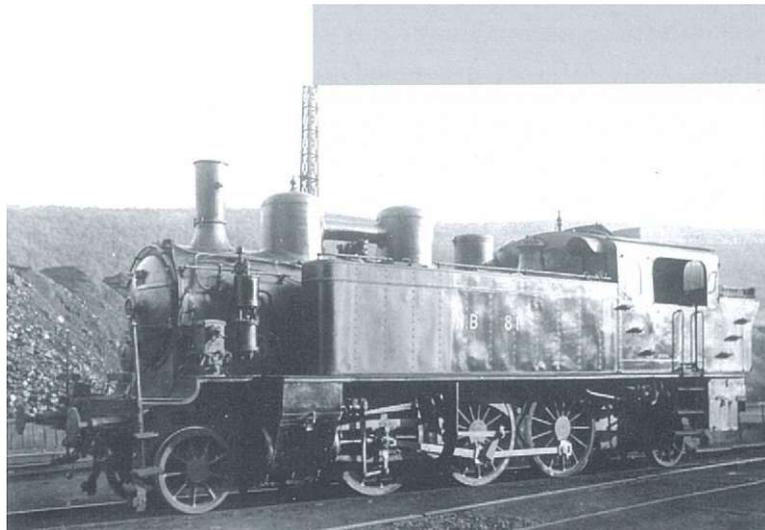


- **Loco série 301-306** - construite en 1900 par Cockerill pour trains express. A l'avant l'on remarque le «cinéma» indiquant le numéro de parcours.

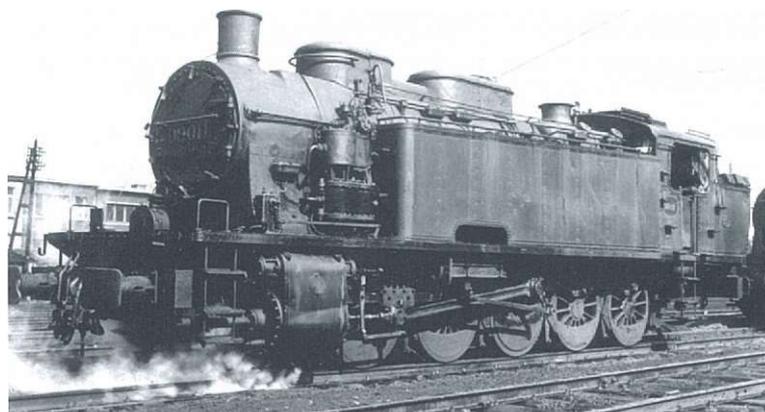


- **Loco série 681-686** - reçue en dommages de guerre en 1919 des chemins de fer badois, devenue type 91 à la SNCB.

Loco série 81-85 - pourtrains omnibus
reçue en dommages de guerre en 1919
en provenance des chemins de fer badois
et devenue type 49 à la SNCE



loco série 501-520 - construite en 1930/31
par Cockerill et la Meuse pour trains lourds
de minerais. Série devenue type 99 à la SNCB
après 1940.



Au Nord-Belge, s'inspirant du modèle français et sans doute étant donné le nôhbre important d'illettrés, les trois classes furent désignées par les sigles I, II & III, système qui perdurera jusqu'en 1945 sur ce matériel. M n'y eut jamais de 4e classe comme ce fut le cas avant 1914 en Prusse. Il s'agissait de wagons fermés, sans fenêtre et équipés de bancs. N'oublions pas qu'à l'exception des sièges, ce moyen de transport inhumain existait encore en 1940 pour le transport de troupes et pendant la guerre pour,, les destinations que l'on sait. Les derniers trains composés de wagons couverts et fermés bondés de i "voyageurs" dont je me souviens furent ceux qui ramenèrent du ille Reich nos prisonniers libérés. ' Mais c'était à défaut d'autre matériel convenable et ils auraient mêm'e voyagé sur des plates-formes pourvu qu'il rentrassent vite chez eux.

Fin des années vingt, quelques voitures "métalliques" furent mises en servie^ pour les liaisons internationales et interprovinciales et en 1935 l'on vit passer à Huy le fameux autorail express "Valeureux Liégeois" qui reliait Liège à Paris en 3 heures.

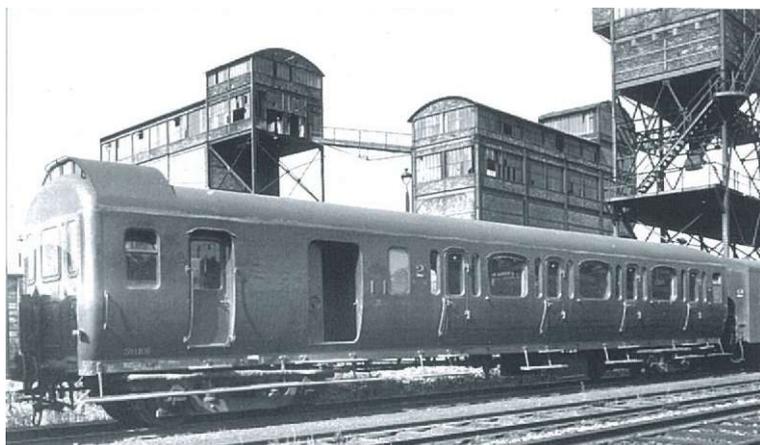
V. La fin du Nord-Belge

Les concessions de la compagnie du Nord-Belge d'une durée de 90 ans expiraient respectivement en septembre 1941 pour le tronçon Liège-Namur-Givet, en novembre 1942 pour le tronçon Charleroi-Erquelines et en avril 1948 pour le tronçon Mons-Quévy. La compagnie avait caressé l'espoir de voir ses concessions prolongées de quatre années en compensation de son inactivité pendant la première guerre, mais sous l'occupation allemande en 1940, la SNCB fut amenée à en assurer l'exploitation et en 1941, un accord fixa les conditions de reprise immédiate par la Société Nationale, avec effet rétroactif au 10 mai 1940.

Comme bien d'autres choses, la célèbre compagnie du Nord-Belge allait disparaître dans la tourmente de la seconde guerre mondiale. Les plus concernés furent les agents de la compagnie qui furent tous intégrés avantageusement à l'effectif de la SNCB. Car les salaires au Nord étaient sensiblement plus élevés qu'à la SNCB, si bien que l'on eut souvent recours à la promotion automatique vers des grades dont les émoluments correspondaient plus ou moins aux barèmes du Nord.

Et pourtant, malgré ce baume, les ex-Nord-Belges, comme on les appelait, conservèrent jusqu'à la pension la nostalgie du passé. Certains s'obstinèrent jusqu'à la dernière limite à porter les insignes et casquettes à la française, ce qui, soit dit en passant, leur facilita l'accès au réseau SNCF du nord de la France pour y chercher du ravitaillement pendant les années de disette. Ils purent aussi escorter plus facilement, mais non sans les dangers que l'on imagine, des prisonniers évadés d'Allemagne.

Petit à petit, l'on substitua à la signalisation française les signaux SNCB et l'on renumérota les locomotives et les wagons. Les mentions Liège-Givet et Nord-Belge furent effacées si bien que le réseau perdit peu à peu de sa personnalité. Mais tenaces, les anciens continuèrent à proclamer "*chez nous, du temps du Nord*" lorsqu'ils avaient quelque plainte à exprimer.



- **Voiture métallique** - à l'origine de 3^e classe construite début des années '30 pour trains express interprovinciaux.

VI. La décadence due à la rationalisation

Quelques années après la libération, dès que la fourniture de camions et d'autobus (à commencer par les fameux "surplus" de guerre) devint normale, les gouvernements optèrent pour une politique dépourvue de toute considération écologique inconnue alors, c'est-à-dire le déferrage progressif des lignes ferrées SNCB "déficitaires" et de toutes les lignes SNCV qui passèrent à la trappe dans les années '50.

L'utilisation d'autorails plus économiques, dès les années '30 n'avait pas suffi à limiter les déficits et l'autobus prit la relève, avec un entracte d'une décennie dû à la pénurie de carburants.

La SNCB usa des mêmes procédés. Sur la ligne de Ciney, le trafic fut d'abord assuré par autorails, eux-mêmes remplacés par des autobus en novembre 1962, ce qui permit aux usagers d'aboutir au centre de Huy et à la gare du Nord.

Le trafic marchandises fut maintenu pour l'industrie jusqu'à Marchin. Sur la ligne de Landen, les

trains directs du matin et du soir qui acheminaient des milliers de travailleurs vers le couloir sidérurgique de Seraing disparurent avec la décadence de l'industrie de l'acier dans les années '60. Comme un bus transporte à peu près l'équivalent d'une voiture de troisième classe, il aurait fallu dédoubler, voire tripler certains parcours routiers aux heures de pointe. Aussi le trafic de masse exclut-il toute utilisation d'autobus jusqu'en 1963 lorsque le nombre de voyageurs diminua de telle façon que des autobus directs Hesbaye-Flémalle ou Ougrée suffirent à assurer l'acheminements de ceux qui avaient conservé un emploi. Les uns après les autres, ces clients peu satisfaits du confort des bus adoptèrent petit à petit la voiture particulière.

Les trains de voyageurs firent place aux autobus le 29 septembre 1963 tandis que la desserte marchandises continua à se justifier jusqu'à Moha et Huccorgne.

VII. Le renouveau du Rail

Après 30 années d'élagage des lignes "mortes" la SNCB estima que le Rail pouvait encore jouer dans un pays dont les routes s'encombraient de plus en plus et de façon irrévocable. Elle se lança à partir des années '80 dans une stratégie de redéploiement actif tant dans les investissements que dans les approches commerciales de la clientèle. L'électrification des lignes fut poursuivie à tel point qu'aujourd'hui l'on compte sur les doigts de la main les tronçons voyageurs encore dépourvus de caténaires ou qui sont sur le point d'être équipés. C'est ainsi que pour la province de Liège, dès cet été, avec l'électrification de la ligne Rivage-Trois Ponts les voyageurs utiliseront uniquement des trains électriques pour effectuer leurs déplacements. Seuls quelques raccordements industriels resteront assurés par des locos diesel. Le fameux plan IC/IR de 1984 qui fit couler tant d'encre, car il n'était pas dépourvu de défauts, a eu le mérite de fournir à la clientèle des services cadencés qui dispensent les habitués de consulter un indicateur. D'autant plus que la distribution de feuillets-horaires gratuits s'est généralisée. Quoi qu'il en soit, on aurait mauvaise grâce à prétendre que la ville de Huy est mal desservie, ce qui ne doit exclure des améliorations ponctuelles si cela s'avère nécessaire.

En semaine, chaque heure du matin au soir, trois départs ont lieu vers Liège et vers Namur: une desserte directe IC à destination de Lille par la dorsale wallonne, une desserte semi-directe IR à destination de toutes les gares Bruxelloises avec arrêts d'une part à Flémalle et d'autre part à Statte, Andenne et Namur et une desserte omnibus L Liège Guillemins-Namur. Les liaisons IC et IR desservent le centre de Liège (place St.Lambert). A titre comparatif, un jour ouvrable, 56 trains partent de Huy dans chaque direction alors qu'en 1935 on en comptait 26.

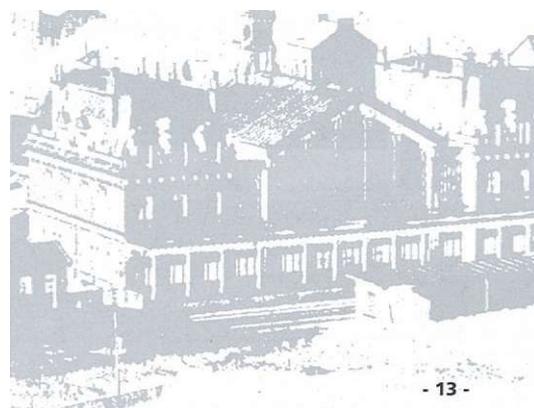
En plus, les usagers disposent de parcours supplémentaires rendus notamment nécessaires pour les navetteurs qui travaillent dans la région liégeoise et dans les capitales régionale et fédérale.

Le week-end, l'offre est réduite à 3 trains toutes les deux heures, avec un train rapide vers Lille toutes les heures et un train omnibus toutes les deux heures.

Le voyageur peut obtenir aux guichets de la gare de Huy *tous* les produits proposés par la SNCB à l'exception des voyages internationaux en groupes et des trains autos accompagnés. j

Enfin, les anciennes relations vicinales remplacées par des services routiers bénéficient de l'aménagement d'un terminus face à la gare grâce aux efforts conjugués de la SNCB et du TEC,

M.LAMBOU, musée ferroviaire ATF, Kinkempois. IV-2000



Le rail moderne



Uniforme - après avoir porté le même uniforme pendant 30 ans, les cheminots font peau neuve à partir du 30 mai 1999.



Voiture 111 - grâce à ces nouvelles voitures, ce sont plus de 10.000 places assises d'un haut niveau de confort qui sont offertes au voyageur.



Loco 13 - la locomotive de type 13 figure parmi le nouveau matériel de traction électrique hyperperformant dont la SNCB s'est équipée ces derniers mois.

Automotrice AM96 - ces automotrices •
dont le confort est semblable au TGV,
desservent actuellement la dorsale Wallonne
et circuleront prochainement sur l'axe
Bruxelles-Luxembourg.



Autorail AR 41 - récemment sortis •
d'usine, ces autorails effectuent actuellement
divers tests avant d'être mis en service sur la
ligne Libramont-Bertrix.



**Edité à l'occasion des 150 ans du train
en gare de Huy**



03 - 04 JUIN 2000

