

DU PASSE
150 ANS
DE
R A I L
A
L I E G E
AU PRESENT







B

DU PASSE
150 ANS
DE
RAIL
A
LIEGE
AU PRESENT

Vue panoramique actuelle du noeud ferroviaire Liège (Guillemins) - Kinkempois. Au centre le pont du Val-Benoît suivi du "quadrilatère" avec les lignes transversales Liège - Verviers, Visé - Namur et les 4 courbes de liaison. A l'avant-plan inférieur gauche, la gare de Kinkempois, à l'arrière-plan gauche, la gare des Guillemins.

En 1988, nous avons commémoré en compagnie de dizaines de milliers de visiteurs enthousiastes le 150^e anniversaire de l'arrivée du Rail dans notre province. Parvenu à Ans le 2 août 1838, le train dut attendre

quatre longues années avant d'atteindre Liège-Guillemins, bloqué par l'obstacle quasi insurmontable à l'époque formé par la forte déclivité de 100 mètres séparant le plateau

d'Ans du quartier des Guillemins. S'inspirant d'exemples déjà éprouvés en Angleterre, l'ingénieur belge Henri Maus conçut les machines fixes à vapeur du Haut-Pré grâce auxquelles il peut être remédié à la puissance insuffisante des locomotives légères par le biais des fameux câbles sans fin qui hissaient ou retenaient les convois en direction ou en provenance de Bruxelles.

H. Maus confia la construction de ces machines à John COCKERILL installé depuis peu à Seraing, où il avait commencé dès 1834 le montage de locomotives, le premier exemplaire, dénommé "Le Belge", ayant été fourni à l'Etat en décembre 1835. Il s'agissait de la sixième locomotive

LES DEBUTS

mise en service en Belgique, les cinq précédentes ayant été livrées par les firmes anglaises Stephenson et Taylor. Ainsi naquit la glorieuse histoire de la sidérurgie du bassin sérésien, spécialement la construction de locomotives et la production de rails, entraînant par la même occasion le développement des forges et hauts-fourneaux d'Ougrée - Marihaye et de l'Espérance pour finalement les absorber complètement dans les années qui suivirent la fin de la dernière guerre mondiale.

La première liaison ferroviaire entre Seraing et Liège ne fut ouverte qu'en juin 1851, ce qui implique que COCKERILL devait assurer par ses propres moyens (fardiers ou bateaux)

l'acheminement de ses engins jusqu'à l'endroit déjà desservi par le Rail. Ce fut certes le cas entre 1835 et 1843 pour quelque 86 locomotives, mais tout semble indiquer, bien qu'aucune preuve tangible ne l'atteste sinon certains dessins et rumeurs, qu'une voie de raccordement fut installée par Cockerill en bordure de Meuse jusqu'à Renory et à travers la Campagne du même nom jusqu'à hauteur de Kinkempois, afin de rejoindre la magistrale Bruxelles - Aachen. Ce qui permettait la continuation de l'acheminement des locomotives vers l'intérieur de pays, notamment vers le réseau de l'Etat, son principal client. Dès 1851, le problème fut résolu aussi bien vers Liège que vers Namur.

1.....

La descente vers Liège par les plans inclinés de Haut-Pré ne fut que l'une des nombreuses variantes proposées et étudiées entre 1833 et 1838. Alors que les techniciens étaient préoccupés par le choix d'un tracé

qui devait tenir compte de sa continuation vers l'est par la traversée de la Meuse, les Autorités communales s'inquiétaient du fait que cette solution négligeât la desserte du centre de la ville, le quartier des Guillemins n'étant alors qu'un ensemble de prairies relié à la ville par le quai d'Avroy

longeant la Meuse depuis Blonden jusqu'au Théâtre. En ces temps-là, déjà, les Liégeois étaient passés maîtres dans l'art de soumettre des contre-projets aux projets déjà exposés et, finalement, leurs éternels atternoissements et leurs propositions parfois farfelues eurent pour résultat que l'Etat prit d'érechef la décision de s'en tenir à la toute première mouture, plus courte et plus rectiligne (compte tenu de la technique du tirage par câbles) : Ans - Haut-Pré - Guillemins - Val Benoît - Angleur, ce dernier tronçon étant tracé à travers des terrains en jachère.

La plupart des Liégeois ignorent que six projets relatifs à la

LA DESSERTE DE LIEGE

desserte du centre de leur ville furent déposés entre 1833 et 1859 dont deux prévoyaient l'implantation d'une gare en cul-de-sac (le projet "Chevron" 1842 rue Lonhienne) et un projet antérieur destiné à relier les Guillemins à une gare "centrale" à établir au pied du pont des Arches.

Il y eut quatre autres projets. Parmi ceux-ci citons celui qui aurait le plus transformé le centre urbain, difficilement imaginable aujourd'hui, mais qui, à l'époque, concernait encore une bonne partie de terrains non bâtis.

La descente d'Ans était prévue par Sainte-Marguerite et Saint-Laurent pour aboutir en viaduc au pont d'Avroy où un arrêt "central" était projeté, puis ensuite par Bertholet, un pont à construire sur la Meuse et sur l'Ourthe, Longdoz pour aboutir à Chênée. En fait, à peu de chose près, l'actuel tracé connu des automobilistes : avenue Destenay, quai Mozart et le "boulevard de l'Automobile".

Les habitants de Grivegnée s'insurgèrent lorsqu'il apprirent

que ce tracé était délaissé, accusant les industriels, notamment Cockerill, d'avoir intrigué pour obtenir le passage par Angleur, plus proche des usines du bassin.

Nous retrouvons ici l'un des éléments qui laisse entendre que Cockerill souhaitait se raccorder moyennant le moins de frais possible. Pour atteindre la ligne à Grivegnée, il aurait en effet fallu construire plusieurs ponts sur les bras de l'Ourthe.



Dessin datant de 1850 pris de l'actuelle avenue de l'Observatoire. Au centre, l'entrée de la rue Guillemins.

A gauche, le premier bâtiment voyageurs remplacé en 1864 par la gare, elle-même démolie en 1955 pour faire place au bâtiment actuel, situé sur l'emplacement des deux maisons entourées d'une clôture. A gauche, un train descendant le plan incliné.

(coll. Musée V. Wall.)

TRAVERSER LA MEUSE

Le dernier obstacle important fut la traversée de la Meuse pour assurer la continuité de la ligne vers Verviers.

La construction de l'imposant ouvrage d'art en pierre du Val Benoît commença début 1839 et en dépit des moyens techniques limités de l'époque, le pont fut ouvert au trafic en 1842 pour l'acheminement du matériel nécessaire pour la construction de la ligne de la Vesdre.

Estimé à 1.155.000 F-or, large de 15 mètres, cet ouvrage d'art franchissait le fleuve par 5 arches de 20 mètres d'ouverture et permettait le passage de 2 voies ferrées et d'une chaussée charretière, seule communication entre les deux rives de la Meuse au sud de la ville.

Comme la coutume le voulait à l'époque, un droit de passage d'une cenne (2 centimes) fut instauré mais suite aux nombreuses protestations locales, le péage fut aboli par le roi Léopold Ier le 1er janvier 1845.

97 ans après, le pont, qui ne répondait plus aux exigences du trafic fut remplacé par deux ponts métalliques dont on connaît les malheurs qui les frappèrent entre septembre 1939 et septembre 1944.

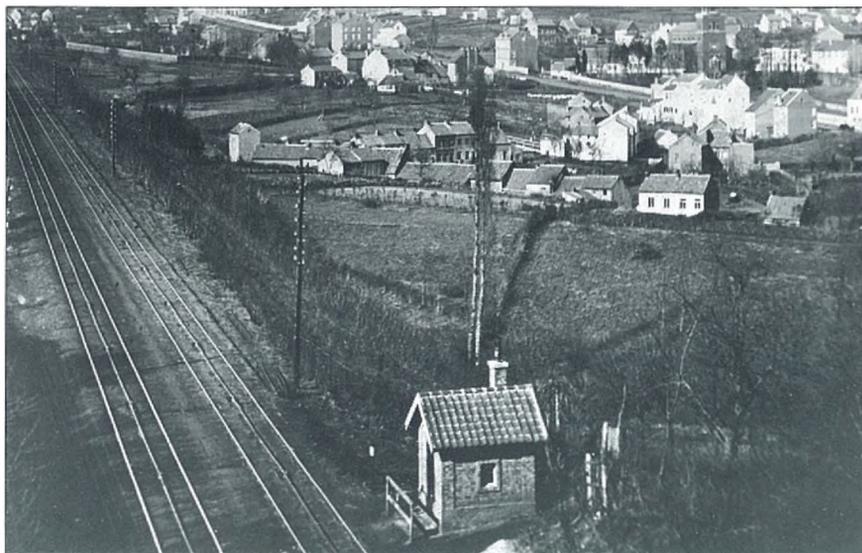
Nous ne devons pas oublier les deux autres principaux constructeurs liégeois de locomotives qui contribuèrent à la renommée mondiale de notre pays : Marcellis, établi à la Boverie et qui émigra, faute d'espace, à Sclessin où il fonda les Ateliers de La Meuse et Regnier-Poncelet, patron des Ateliers de construction de locomotives, établi à l'entrée du quartier Saint-Léonard. L'usine de ce dernier étant également éloignée de toute ligne ferrée, le transfert fut tout d'abord organisé à l'aide de fardiers qui devaient traverser la ville. Regnier-Poncelet commença sa production de locomotives en 1840 et ce n'est qu'un quart de siècle plus tard qu'il put raccorder ses établissements au réseau du chemin de fer Vivegnis-Liers-Ans et Hasselt.

Entre-temps, il pallia l'inconvénient des fardiers en construisant tout bonnement une ligne entre Saint-Léonard et les Guillemins par les quais, la rue de la Régence, les boulevards de la Sauvenière et d'Avroy, les rues des Guillemins et Varin.

Aussi afin d'éviter que les piétons ne se brûlent les semelles au contact des cendres incandescentes perdues par les locomotives et que les chevaux de trait ne se cabrent au passage des engins fumants et crachant le feu, la circulation

devait se faire de nuit. Les voies existaient encore en 1871 lorsque l'on construisit la première ligne de tramway hippomobile entre le centre et la gare.

Nos contemporains imagineront difficilement la présence en Avroy d'une voie ferrée en saillie, source de bien des inconvénients déjà à l'époque puisque le fils de G. Nagelmackers, mieux connu comme fondateur des Wagons-lits en 1864, attaqua le propriétaire de la ligne pour avoir rompu les roues de son phaéton lors de la traversée des voies.



Partie supérieure des plans inclinés, à hauteur de la place Nicolay à Ans. On perçoit nettement les câbles de traction et de rétention situés au milieu des voies (coll. F. Beckers).

L'ÉVOLUTION

I ne faudra pas attendre longtemps l'extension du Rail qui allait faire de Liège un centre ferroviaire rayonnant vers les 4 points cardinaux. La fureur de la construction de voies ferrées, souvent justifiée par le développement industriel allait s'emparer de tout le pays, les points de convergence comme Liège étant particulièrement choyés :

-
- 1843 : poursuite de la ligne de Bruxelles vers la Prusse.
 - 1851 : arrivée du Rail à Liège-Guillemins et Longdoz, en provenance de Namur.
 - 1861 : arrivée du Rail à Liège - Longdoz en provenance de Maastricht.
 - 1864 : arrivée du Rail à Ans en provenance de Bilzen.
 - 1865 : arrivée du Rail à Liège - Vivegnis en provenance de Bilzen.
 - 1866 : arrivée du Rail à Angleur en provenance de la vallée de l'Ourthe.
 - 1872 : arrivée du Rail à Chênée en provenance du plateau de Herve.
-

3...

Les charbonnages connurent alors leur apogée et c'est par centaines de milliers de wagons que le combustible noir fut expédié aux quatre coins du pays et à l'étranger. Pensez donc ! le chauffage au gasoil était encore à inventer.

L'afflux de tous ces wagons chargés de produits industriels divers nécessita la création d'une gare de formation ayant fonction de plaque tournante.

Le vaste espace libre et plan situé entre le Rivage-en-Pot et Renory fut choisi pour plusieurs motifs très valables :

- ❖ terrains libres et nécessitant peu de travaux d'arasement;
- ❖ point de jonction entre le réseau de l'Etat et l'importante Compagnie du Nord-Belge;
- ❖ proximité de la sidérurgie et des charbonnages.

La construction de la gare de triage de Kinkempois fut entreprise par le Nord-Belge et l'Etat qui prirent respectivement en charge 2/3 et 1/3 des frais. La gare fut mise complètement en service dans la dernière décennie

du XIXe siècle, entraînant dans son essor l'urbanisation du quartier limité jusqu'alors à quelques maisons et une ferme. Les ateliers de wagons, les deux remises à locomotives et l'exploitation de la gare attirèrent des milliers de cheminots et leurs familles.

Quant à la gare des Guillemins, elle devint le passage obligé des trains internationaux qui reliaient la France à l'Allemagne et les Pays-Bas au Luxembourg.

Tout d'abord réservés aux classes nanties, les trains de voyageurs du service intérieur facilitèrent ensuite les déplacements des paysans mués en ouvriers pour satisfaire aux besoins toujours croissants des industries liégeoises, en quelque sorte les immigrants de l'époque. Les temps de parcours et les tarifs ne permettaient pas encore de regagner chaque jour le domicile, aussi voyait-on

LA "BÉ

ELLE EPOQUE"

arriver, chaque dimanche soir ou lundi matin, des milliers d'ouvriers, une besace sur la poitrine, bourrée de nourriture et une autre besace sur le dos, remplie de vêtements pour toute la semaine pendant que l'épouse restée au village, entretenait une modeste basse-cour, quelques bêtes et le potager.

Les chambres équipées d'un simple lit, d'un broc à eau et d'un poêle étaient leur seul environnement. D'autres avaient pu louer sur place un "quartier" pour y loger la famille et rares étaient les immeubles occupés par moins de deux ménages.

Cette promiscuité était tempérée par l'esprit de corps et de solidarité qui a toujours animé le milieu ouvrier. Hesbignons,

Condruziens et Limbourgeois cohabitaient paisiblement sur les lieux de travail, et ce n'est pas sans raison que maints Peeters, Cools et autres patronymes à consonnance flamande sont si nombreux dans la région où ils firent souche à tel point qu'aujourd'hui rares sont les familles liégeoises ou sérésiennes qui ne comptent pas un aïeul ayant participé à cette transhumance.

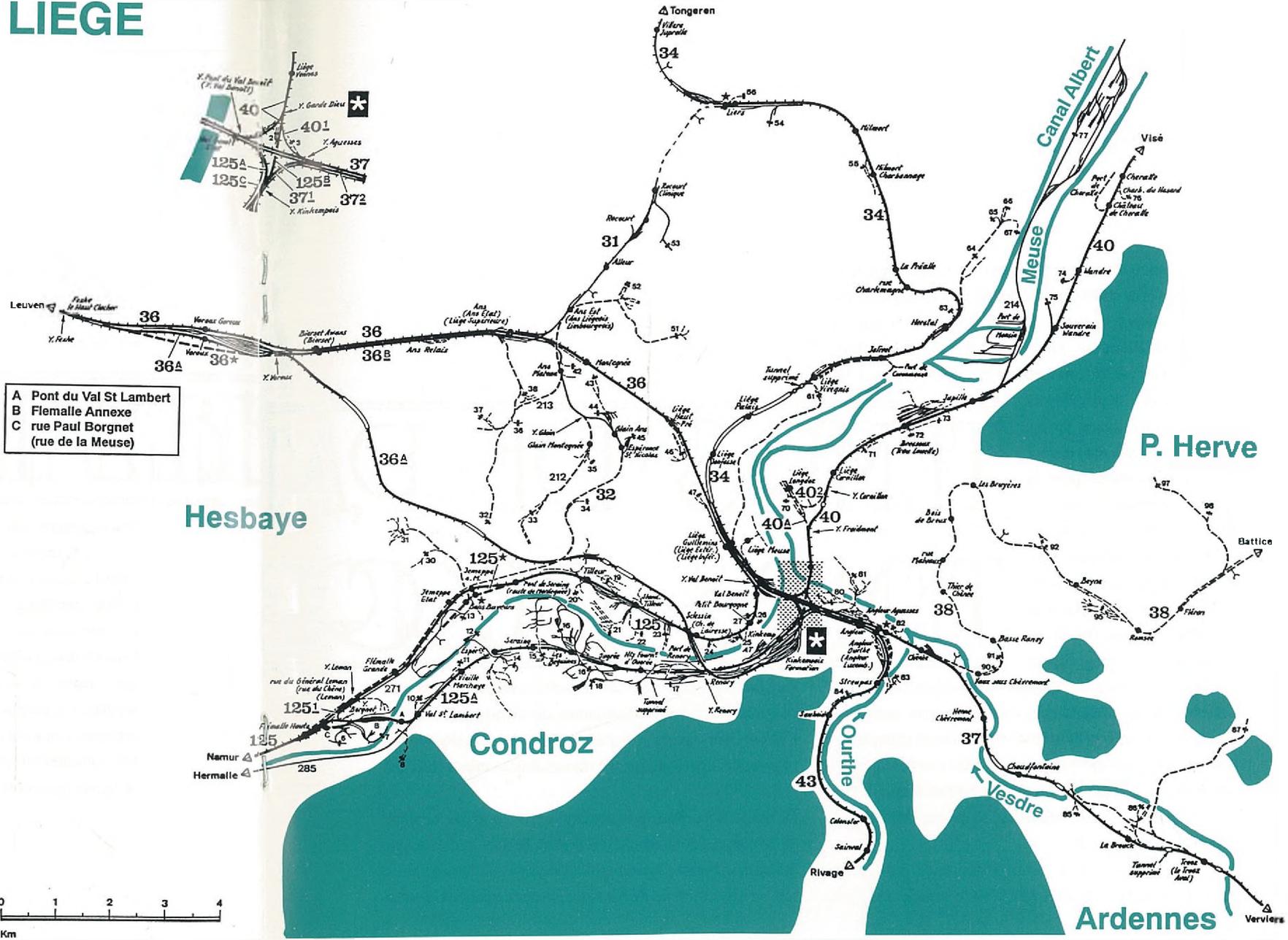
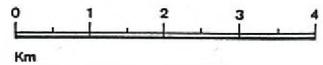
LIEGE

LISTE DES RACCORDEMENTS N° 1 A 98

01. Centrale électrique de Rivage en Pot
02. Noirlise
03. Belgian Petroleum
06. Tubes de la Meuse
07. Phénix - Works
08. Cristalleries du Val Saint Lambert
10. Charbonnage du Marly
11. Charbonnage de Vieille Marihaye
12. Jemeppe (Espérance)
13. Flémalle (Espérance)
14. Charbonnage de Marihaye
15. Charbonnage Colard
16. Cockerill
17. Ougrée Marihaye (cimenteries)
18. Charbonnage des 8 Bonniers
19. Chimeuse
20. Charbonnage du Horloz
21. Charbonnage du Grand Bac
22. Charbonnage du Perron
23. Fonderies Kefin
24. Electricité du Pays de Liège
25. Société de Construction de La Meuse
26. Moulin du Val Benoît
27. Charbonnage du Bois d'Avroy
30. Charbonnage des Grands Makets (La Concorde)
31. Vieille Montagne - Usine à zinc
32. Charbonnage du Corbeau
33. Charbonnage du Gosson
34. Charbonnage du Horloz
35. Charbonnage Espérance Montégnée
36. Sarts Berieur
37. Charbonnage du Bonnier
38. Charbonnage de Bonne Fortune
42. Brisson
43. Bure Fanny
44. Bure aux Femmes
45. Charbonnage Espérance St.-Nicolas
46. Charbonnage de l'Aumônier
47. Charbonnage du Laveau
51. Charbonnage Ste.-Barbe
52. Charbonnage de Ans Rocourt Levant
53. Arsenal Militaire
54. Palmolive
55. Charbonnage d'Habhoos (Bure Bonne Foi)
56. Sucrerie de Liers
61. Ateliers de construction de Saint Léonard
64. Fabrique Nationale
65. Forges de Zeebrugues
66. ACEC
67. Charbonnage de Bonne Espérance
70. Cockerill
71. Grande Boulangerie et Fourrages militaires L.M.S.
73. Usine à Gaz
74. Bure Nouveau Siège
75. Port pétrolier
76. Charbonnage du Hasard
77. Chertai

80. Compagnie Générale des Conduites d'Eaux
81. Cuivre et Zinc
82. Vieille Montagne
83. Laminiers de l'Ourthe
84. Presses Raskin
85. Laminiers de La Rochette
86. Prayon
87. Carrière du Bay Bonnet
90. Charbonnage du Fond Piquette
91. Magottaux
92. Charbonnage de Homvent
95. Charbonnage de Wérister
97. Queue du bois
98. Charbonnage de Fléron (Léry)

A Pont du Val St Lambert
 B Flemalle Annexe
 C rue Paul Borgnet
 (rue de la Meuse)



Lentre août 1914 et novembre 1918, les cheminots furent mis au chômage forcé, les occupants exploitant eux-mêmes le réseau, jusqu'à débaptiser la gare des Guillemins en "Lüttich Hauptbahnhof". Dès 1936, commença l'ère des voyages à bon

marché et des déplacements motivés par les congés payés. Se rendre à la côte était encore un luxe inabordable pour la classe ouvrière, qui se contentait d'une excursion surprise d'un jour en train-radio. Au cours de la seconde guerre, le chemin de fer permit à de nombreux concitoyens de se rendre dans les campagnes pour

essayer de s'y procurer quelques vivres supplémentaires. Les cheminots, quant à eux, contribuèrent à faciliter le transit des prisonniers évadés vers la France et l'Espagne et plusieurs d'entre eux payèrent de leur vie ces actes de bravoure. La gare de Kinkempois était l'un des points de relais, grâce aux soutes des fourgons de marchandises où étaient cachés les évadés. Après les affres des bombardements alliés qui s'échelonnèrent de mai à fin août 1944, c'est encore en gare

TEMPS DE PAIX

TEMPS DE GUERRE

de Kinkempois, où des voies de relais avaient été équipées de points d'eau et de distribution de vivres, qu'avait lieu l'escale des trains qui ramenaient du IIIe Reich les prisonniers libérés au fur et à mesure de l'avance des Alliés.

Le réseau ferroviaire dans notre région ne sortit pas indemne de la guerre: ponts de Visé, du Val Benoît et de Renory détruits, gare de Kinkempois labourée par les bombes, remise à locomotives de Kinkempois rasée, tunnel d'Esneux

X, ERRE...

endommagé par les sabotages, bref les conditions de relance du trafic étaient difficiles alors que les Autorités ne pouvaient que compter sur le chemin de fer pour remettre le pays, c'est le cas de le dire, "sur les rails".

Les cheminots étaient alors loin de penser qu'un quart de siècle après la libération, le Rail aura été amputé de centaines de kilomètres de lignes dites "non rentables" selon divers critères.

Quoi qu'il en soit, on pourrait dire que sans l'électrification qui permet aujourd'hui des performances sur le plan de la technique et de la vitesse, sans oublier l'aspect positif sur l'environnement, le Rail aurait péri de sa belle mort en même temps que l'extinction des feux des chaudières des locomotives à vapeur fin des années '60.

L Le moteur à combustion bouleversa complètement et irrémédiablement les usages et la motorisation concerna tout un chacun. La SNCB s'adapta par l'acquisition d'un parc important de locomotives diesel arrivé aujourd'hui

en bout de course, dans l'attente d'une électrification qui exigeait des investissements considérables.

Le charbon perdit du même coup de son importance en même temps

que la sidérurgie connaissait une crise profonde suivie de rationalisations draconiennes.

Le bassin liégeois et son réseau ferroviaire allaient subir le contrecoup de ces mutations dans une spirale sans fin.

Les Ateliers St.-Léonard et de La Meuse avaient déjà cessé ou mirent un terme à leur fabrication. Cockerill construisit la dernière locomotive à vapeur en 1956 et dut se contenter de produire des engins à traction diesel sous licence étrangère.

Les dizaines de charbonnages qui se rappelaient à l'attention des Liégeois par leurs terrils cessèrent leurs activités les uns après les autres. Laminoirs à chaud, forges, fonderies et autres sous-traitants fermèrent à leur tour et leurs portes et leurs raccordements au rail.. Vous avez dit chômage?

Seul élément favorable au Rail qui lui permet d'aborder le XXIème siècle avec confiance: le développement anarchique

MUTATIONS

de la motorisation privée aux abords des zones urbaines - et elles sont nombreuses dans notre pays - qui provoque des encombrements que seul le Rail peut résoudre.

En fait, dans notre région, le rôle de liaison assuré par la plupart des lignes ferrées les a sauvées de la disparition. Seules la ligne de type industriel entre Ans et Flémalle, qui assurait la desserte des charbonnages et la ligne sinueuse du plateau de Herve, également concernée par les mines, ont disparu du paysage ferroviaire.

L'électrification de toutes les autres lignes (la ligne de l'Ourthe devant être électrifiée en 1993) a rendu performantes les liaisons interurbaines et il pourra en être de même dans un proche avenir pour les lignes "suburbaines" pour pallier l'accès chaotique à la conurbation liégeoise par le biais de la circulation routière.



*Loco Eiat-Belge
Type 10 "Pacific"
4-6-2, 2.250 cv,
120 km/h.
58 exemplaires
furent livrés par 8
constructeurs
belges, dont 10
par Cockerill et 1
par Saint-
Léonard, entre
1918 et 1914 (doc.
SNCB).*

I maginons-nous avant-guerre à bord d'un train prenant son départ à Jupille. Nous allons très vite nous rendre compte que l'agglomération liégeoise n'avait pas usurpé son titre de "Cité ardente". Le port de Monsin et les brasseries Piedboeuf qui ont succédé à la chaudronnerie du même nom entament la longue liste d'entreprises reliées au rail.

Après l'importante gare de formation et d'escale de Bressoux assortie de nombreux raccordements privés, nous rencontrons le raccordement de la boulangerie militaire. Après avoir franchi l'Ourthe par le pont de Namur, voici les raccordements de la centrale du Rivage et de Noirfalize.

En gare de Kinkempois, citons les raccordements vers les Corderies & Câbleries d'Ans et l'usine Nyst. A Renory, la bifurcation vers le port fluvial et à quelque deux cents mètres la Cimenterie d'Ougrée Marihaye et l'Azote. Au-delà du tunnel sous les hauts-fourneaux d'Ougrée, le passage-à-niveau de la gare et l'embranchement de Noidans. Trois cents mètres plus loin, le raccordement du parc à rails suivi de la gare privée Cockerill où aboutissent les wagons de charbon du charbonnage Collard. Viennent alors les raccordements vers l'Espérance, ensuite, à la Troque, le raccordement du charbonnage de Vieille-Marihaye suivi de ceux desservant le charbonnage du Many et des Cristalleries du

Val-St.-Lambert. Après la traversée du pont du Val, nous arrivons aux usines Borgnet (Tubes de la Meuse) et Phénix-Works. En faisant un tête-à-queue en gare de Flémalle-Haute, notre locomotive passe en face du raccordement des fours à chaux. Notre train revient ensuite vers Liège par la rive gauche de la Meuse, mais nous ne sommes pas encore au bout du compte.

A Flémalle-Grande, nous avons d'une part la ligne industrielle vers Ans et d'autre part le raccordement de l'Espérance. Avant d'arriver à Tilleur, nous rencontrons à Jemeppe-Nord la liaison vers les usines de Hollogne et le charbonnage de Mons, suivie, avant d'arriver à Tilleur, des raccordements Beer et des charbonnages du Gosson et du Horloz. La gare de Tilleur dessert les établissements Chimeuse, Angleur-Athus et Marichal Kétin. Avant Sclessin, voici Safak'et après cette gare, nous trouvons le raccordement de la Meuse par lequel passèrent des milliers de locomotives flambant neuves, auquel il faut ajouter ceux de la Lainière et de la centrale électrique qui avait la particularité d'utiliser un tracteur électrique, ce qui fit de Sclessin la toute première gare électrifiée de la région.

RAIL



INDUSTRIE

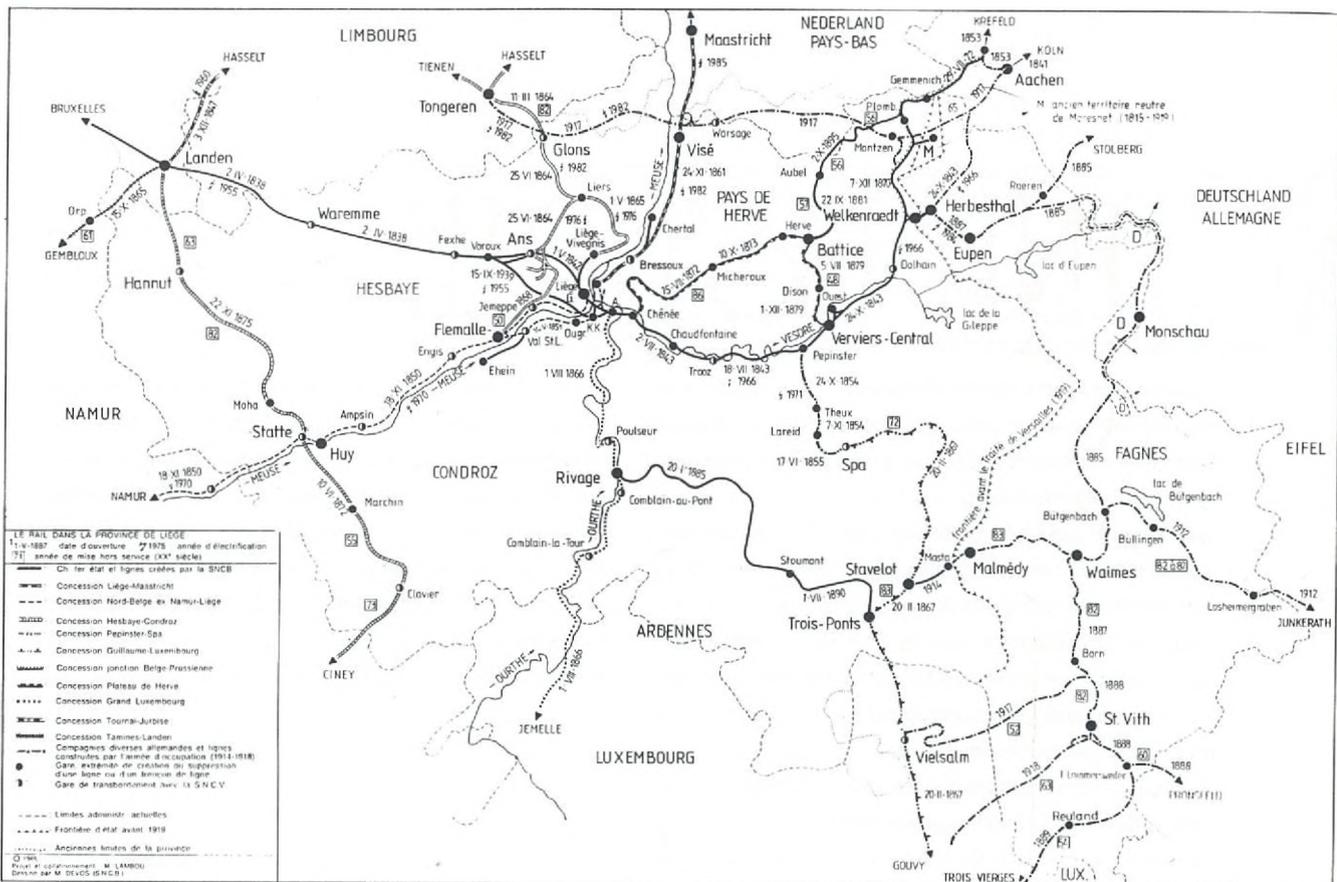
Avant d'entrer en gare des Guillemins, nous dépasserons encore le charbonnage d'Avroy. A la sortie des Guillemins, à gauche de la voie vers Bruxelles, se trouve le raccordement du charbonnage du Laveu.

La traversée des tunnels ouverts en 1877 ne comporte évidemment aucun raccordement, mais dès que le train est sorti du dernier souterrain avant d'arriver à Vivegnis, nous avons le raccordement vers le port de Coronmeuse et anciennement vers les usines de construction de locomotives de Saint-Léonard, puis le charbonnage du Banneux d'une part et de la Batterie d'autre part.

En gare de Herstal, nous avons les raccordements vers les usines Pieper, ACEC, Fabrique nationale et les charbonnages du Pré Wigi et de la Belle Vue. Dans la courbe qui monte

vers La Préalle, le charbonnage de la Petite Bacnure et au-delà de la Préalle, le charbonnage de Milmort. A Liers, nous bifurquons à gauche afin de rester dans l'agglomération et, nous dirigeant vers Ans, nous rencontrons successivement les raccordements de l'Arsenal à Rocourt; des charbonnages de Rocourt des Français et Ste.-Barbe en gare d'Ans-Est où aboutit la ligne industrielle que nous avons quittée à Flémalle-Grande, tout au long de laquelle nous aurions pu compter successivement les raccordements des

4...



charbonnages du Horloz, d'Espérance et Bonne Fortune, de Saint-Nicolas, du Gosson, de Glain-Montegnée, de Patience & Beaujonc, du Bonnier et des ateliers Smulders.

Arrivés en gare d'Ans, raccordée au charbonnage du Corbeau, nous redescendons vers Liège et en cours de route, au Haut-Pré, nous clôturerons la liste avec le charbonnage de l'Aumônier.

Pour être complets nous aurions encore dû parcourir la ligne de Herve et ses nombreux charbonnages, mais les lignes qui précèdent suffissent à démontrer l'activité qui régnait alors chez nous, et à prouver le rôle primordial joué par le Rail dans la prospérité wallonne sans perdre de vue les millions d'heures de rude travail et la sueur dépensée par tous ceux qui y contribuèrent. Quitte à paraître pleurnichard, nous posons la question : que reste-t-il aujourd'hui de ce précieux patrimoine et du volume de main d'oeuvre hormis Cockerill-Sambre et ses filiales ainsi que l'infrastructure ferrée de la SNCB ?

Le Rail remplissait également un rôle important dans l'acheminement des voyageurs, notamment des ouvriers, et des mesures adéquates avaient été prises pour leur faciliter l'accès des sièges de travail.

La suppression de milliers d'emplois due à la fermeture successive de ces firmes et la motorisation de la main d'oeuvre partie s'établir, ironie du sort, sur les contreforts de Hesbaye, du Condroz et du Pays de Herve d'où elle était venue un siècle auparavant, entraîna la diminution sensible de la fréquentation des trains dits de pointe et de certaines gares et points d'arrêt. Le trafic voyageurs de Liège à Flémalle par la rive droite via Ougrée & Seraing fut même abandonné à la route et à présent un seul autobus de 90 places suffit à la desserte.

Fin du XIXe siècle, le Nord-Belge, qui exploitait les deux tronçons les plus fournis en sièges de travail entre Flémalle et Liège par les deux rives de La Meuse avait créé des "trains-tramways" et sur la section Longdoz-Flémalle, le voyageur avait le choix : Garde-Dieu (plus tard Liège-Vennes), Kinkempois, Renory, Haut Fourneaux, Ougrée, Les Béguines, Seraing, Espérance, Vieille Marihay, Val St.-Lambert, Pont du Val et rue de la Meuse (plus tard rue Paul Borgnet).

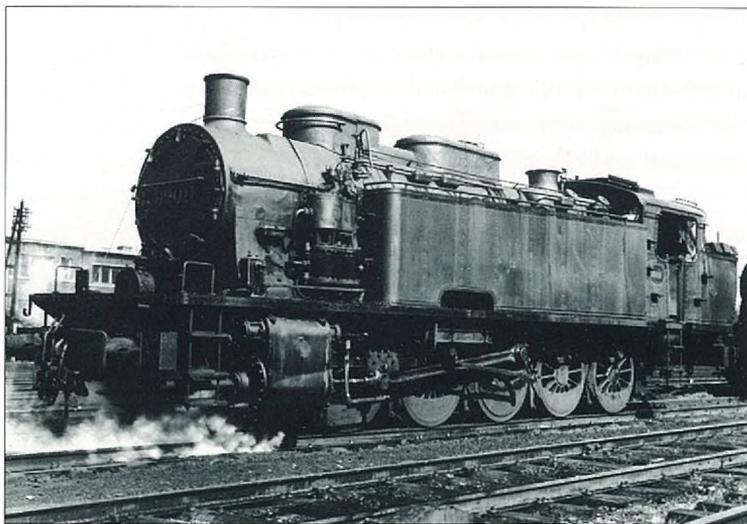
Soit 14 arrêts y compris Longdoz et Flémalle-Haute pour une distance de 13 kilomètres ! Un RER avant la lettre . . .

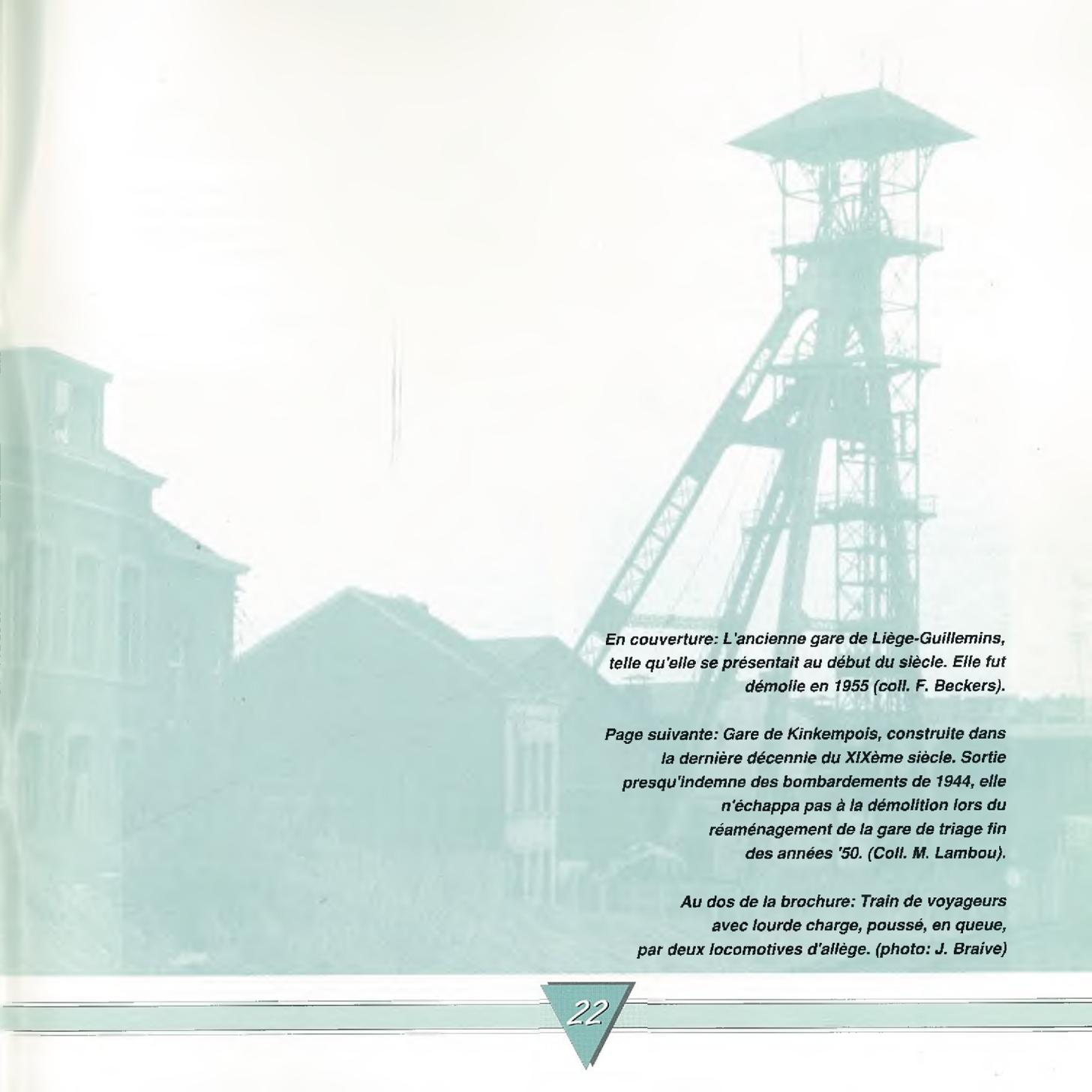
Comme c'était l'usage répandu sur tous les réseaux, les horaires ne présentaient aucune régularité. Ils étaient adaptés et améliorés en fonction des progrès techniques, mais il était nécessaire de consulter l'indicateur lorsque l'on se mettait en route. Il en sera d'ailleurs ainsi jusqu'à l'instauration du plan IC/IR en 1984. La cadence était certes le moindre souci des horaristes et certains éprouvèrent bien des difficultés à l'admettre et à s'adapter aux nouvelles normes.

Il est vrai que sur le plan de la rentabilité, il n'était pas aussi simple de mettre en ligne une locomotive à vapeur que de sortir du garage une rame automotrice comme une vulgaire rame de métro. Les deux systèmes sont difficilement comparables vu les circonstances essentiellement différentes d'alors et d'aujourd'hui.

M. Lambou (V-1992.)

Loco Nord-Belge série 500, 0-10-0, 1.200 cv, devenue Type 99 à la SNCB. Construite en 20 exemplaires par Cockerill en 1931/1932, elles furent tout d'abord affectées à la traction des trains lourds de minerais, puis à la pousse des trains sur les plans inclinés et aux manoeuvres à Anvers-Nord.





En couverture: L'ancienne gare de Liège-Guillemins, telle qu'elle se présentait au début du siècle. Elle fut démolie en 1955 (coll. F. Beckers).

Page suivante: Gare de Kinkempois, construite dans la dernière décennie du XIXème siècle. Sortie presque indemne des bombardements de 1944, elle n'échappa pas à la démolition lors du réaménagement de la gare de triage fin des années '50. (Coll. M. Lambou).

Au dos de la brochure: Train de voyageurs avec lourde charge, poussé, en queue, par deux locomotives d'allège. (photo: J. Braive)

LES 150 ANS DU RAIL A LIEGE

Le musée de Kinkempois est ouvert les 1ers & 3èmes samedis du mois, de 14 à 18 heures (fermé de novembre à février inclus). L'entrée est gratuite.

Egalement accessible aux groupes en-dehors de ces dates moyennant demande écrite préalable à adresser à M. Gh. LALLEMEND, rue de Ninane 30, 4052 BEAUFAYS

Vous pouvez contribuer au développement du musée entretenu par des bénévoles en vous affiliant comme membre de soutien en versant la somme annuelle de 300 F (y compris la distribution de 4 bulletins) au compte 068-2103830-24 de A.T.F. Angleur.

Situation: 3, rue du Chêne à Kinkempois

Au comptoir de vente du musée, vous pouvez acquérir :

- ❖ la brochure trimestrielle du musée A.T.F.
- ❖ l'autocollant du musée A.T.F.
- ❖ le pin's A.T.F.
- ❖ divers képis ferroviaires miniatures
- ❖ l'ouvrage de C. Vincent "les consolidations T 29"
- ❖ la brochure "mémoires d'un agent du service des trains" par J.C. LEONARD, Chef-garde contrôleur retraité
- ❖ la carte ferroviaire retraçant le développement des voies ferrées en Belgique de 1835 à 1991
- ❖ la carte ferroviaire retraçant le développement des voies ferrées dans la province de Liège

- ❖ la brochure de M. Lambou éditée lors du 150ème anniversaire du Rail dans la province de Liège
- ❖ la brochure éditée lors du 125ème anniversaire du Rail sur la ligne de l'Ourthe
- ❖ la brochure de M. Lambou éditée par Qualité Liège sur l'historique des transports urbains à Liège depuis 1871
- ❖ assortiment de photos couleur de locomotives et autorails
- ❖ descriptif des caractéristiques des locos vapeur 1938
- ❖ historique de la numérotation et des constructeurs de locomotives à vapeur par M. De Bot, texte néerlandais avec lexique français
Tome 1, partie 1
Tome 1, parties 2 & 3
- ❖ sur demande, possibilité de commander les ouvrages mis en vente au Musée des Chemins de fer de Bruxelles. Voir la liste.



Kinkempois La Gare.



