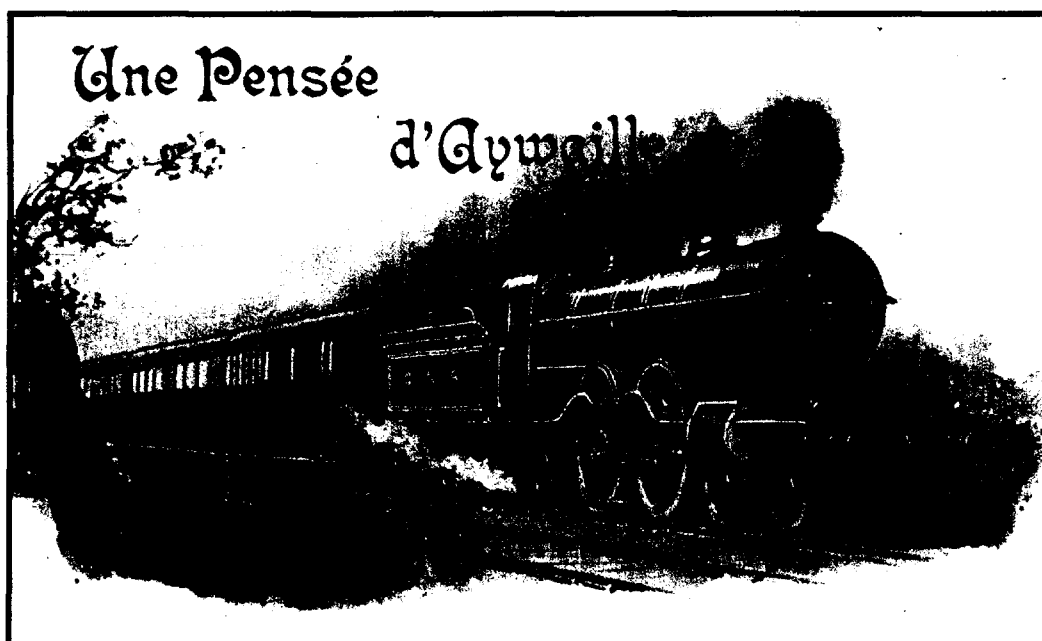


LE CHEMIN DE FER A AYWAILLE 1885 – 2000



Etienne Compère

Notice historique sur le chemin de fer à Aywaille **1885-2000**

publiée à l'occasion de l'électrification de la voie

Par la loi du 1^{er} mai 1834, le Gouvernement décide de la création d'un réseau de chemin de fer en Belgique. Tous le pays n'est pas couvert par ce projet qui laisse notamment de côté nos contrées ardennaises. Des investisseurs privés obtiennent des concessions pour construire et exploiter des lignes ferroviaires secondaires à leur profit.

C'est ainsi que voit le jour, en 1865-1866, la ligne de l'Ourthe, reliant Marloie à Angleur. Cette ligne passe, à Comblain-au-Pont, devant l'embouchure de la vallée de l'Amblève. Pourquoi, dès lors, ne pas créer une ligne de chemin de fer remontant toute cette dernière vallée ardennaise si riche en industries et si pauvre en voies de communication ? C'est ce que comprennent les industriels liégeois principalement les exploitants de charbonnages qui s'unissent pour obtenir une amélioration de leurs conditions de transports vers le Grand-Duché de Luxembourg et la Lorraine.

Depuis 1861, le chemin de fer de l'Amblève est demandé en concession par plusieurs sociétés, comme embranchement du chemin de fer de la vallée de l'Ourthe. Le Comité des Charbonnages liégeois, présidé par J. D'Andrimont-Demet, appuie ces demandes dès le 17 septembre 1861.

Le 21 octobre 1865, Messieurs Van Hoorick, P. Hartog et F. Dupont demandent en concession le chemin de fer de Seraing vers Trois-Ponts en passant par Esneux et la vallée de l'Amblève.

L'exploitation de la ligne de l'Ourthe démontre aux populations autochtones la supériorité du transport par rail par rapport aux autres transports traditionnels. Ceux-ci périclitent, amenant avec eux la faillite des industries qu'ils généraient.

La commune d'Aywaille éloignée d'une dizaine de kilomètres de la ligne de l'Ourthe cherche frénétiquement à s'en rapprocher en réclamant une liaison routière par la vallée, à partir de Comblain-au-Pont. Le 12 juillet 1867, par une longue requête poignante relatant le marasme économique dans lequel se débattent les habitants, le Conseil communal supplie les Autorités provinciales d'achever le dernier tronçon de cette route tant attendue vers Comblain...et le chemin de fer. Il obtiendra gain de cause en 1873.

La concurrence des charbons allemands menaçant de plus en plus les charbons liégeois sur le marché du Grand-Duché de Luxembourg, le Comité de l'Union des Charbonnages, Mines et Usines métallurgiques de la Province de Liège, représenté par François Marcellis, revient à la charge, à partir de 1869, et ne ménage plus ses démarches jusqu'à l'obtention de la construction de la ligne de l'Amblève.

Le premier acte de cette longue et laborieuse campagne est une requête du 22 septembre 1869, bientôt suivie de deux notes publiées par A. Godin-David sur *l'utilité d'un chemin de fer de Seraing à Troispoints* dans lesquelles il expose clairement les conditions de la concurrence entre les charbons allemands et belges dans le

Luxembourg. L'ouverture du chemin de fer de l'Eifel, le 15 juillet 1871, accentue encore cette concurrence.

En 1872, J. Closon reprend les droits des premiers demandeurs en concession de la ligne de Seraing à Trois-Ponts.

A la suite de la reprise industrielle de 1873, il se produit de tels encombrements sur les lignes vers le Luxembourg que la nécessité du chemin de fer de l'Amblève semble démontrée par le fait même. De nombreux demandeurs en concession surgissent alors pour réclamer la ligne de l'Amblève comme partie intégrante d'un réseau plus étendu partant de Visé, traversant les plateaux de Herve et le bassin calcaire de Sprimont pour aboutir à l'Amblève.

Prié de donner son avis sur l'octroi à un sieur Borguet d'une concession d'un chemin de fer de Visé vers Trois-Ponts, le Conseil communal d'Aywaille, le 18 mai 1873, considère qu'il faut immédiatement donner satisfaction au demandeur. Il motive ainsi sa décision : *Le tracé de cette ligne a le triple avantage de relier la commune d'Aywaille à la ligne du chemin de fer grande ducale, aux lignes de l'Ourthe et de la Vesdre en assurant à travers une zone houillère importante des relations vers le Limbourg et la Hollande. C'est vers ce pays que sera le principal débouché des nombreuses carrières de pierre à paver incessamment ouvertes sur le territoire de la commune. La fabrication de la chaux destinée à prendre un énorme développement est subordonnée à l'usage des charbons demi maigres du plateau houiller de Herve, lesquels sont à cet effet d'une supériorité reconnue. Sans compter que le marché d'Aywaille, dont l'importance actuelle est considérable, entretient des rapports nombreux avec les marchés des cantons d'Aubel, Herve et Dalhem.*

Rien n'y fait, aucune concession n'est accordée. En 1875, Monsieur Borguet envisage la création d'un tramway reliant la gare de Comblain-au-Pont au village d'Aywaille. La ligne suivrait la route récemment créée dans le fond de la vallée et une station verrait le jour à la *bovière*, à l'entrée d'Aywaille. Des conflits d'intérêts personnels empêchèrent cette réalisation.

En sa séance du 13 novembre 1876, le Conseil communal sollicite de nouveau auprès du Ministre des Travaux Publics la construction de la ligne de l'Amblève en argumentant sur le développement commercial de nos contrées.

En 1879, le Comité liégeois poursuit ses démarches pour l'obtention de cette ligne. Il s'assure le concours de la Chambre de Commerce de Liège, Huy et Waremme. Les bourgmestres des communes intéressées ainsi que les maîtres de carrières de la vallée de l'Amblève s'associent à ces démarches.

Signalons tout spécialement l'acharnement dont fit preuve François Marcellis, propriétaire des forges de Raborive, dans ses interventions multiples auprès des personnalités en vue de son époque, afin d'obtenir la construction de la ligne de l'Amblève.

C'est enfin le 1^{er} juillet 1879 que la Chambre des représentants approuve le projet et alloue le crédit nécessaire à la construction de la ligne.

Dès le 17 avril 1879, le Conseil communal d'Aywaille offre gratuitement au Gouvernement les terrains communaux nécessaires à la construction du chemin de fer sur tout le territoire de sa commune.

En 1881, les études sur le terrain sont achevées. La ligne aura une longueur de 35.070 mètres et une première section, comprise entre Comblain-au-Pont et Stoumont, pourra bientôt être mise en adjudication.

Le 1^{er} avril 1882, l'ingénieur en chef Th. Debeil expose : *Les terrains nécessaires à la construction d'une première section, s'étendant de Comblain-au-Pont à Trois-Ponts, sont acquis presque tous, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation. Les*

travaux seront adjugés dès que l'Etat sera en possession de tous les terrains nécessaires. Les études définitives de la seconde section sont très avancées et les mesures nécessaires sont prises pour assurer la prompte mise en adjudication de ces travaux.

Ce sont les entrepreneurs Cousin et Bosmans qui sont déclarés adjudicataires des travaux de construction de la ligne. Ceux-ci débutent le 30 avril 1882.

Le 12 août suivant, la commune les autorise à rouvrir la carrière de *Vieux Jardin*, située au-dessus du hameau de Dieupart, pour y extraire les moellons nécessaires à leurs travaux. D'autres carrières serviront encore aux mêmes fins ; telles celles de *Lombry* à Nonceveux et de la *heid des Nacelles* à Sedoz (15.03.1883) ou encore dans *le Grand Bois d'Aywaille* (13.06.1883).

A la demande du bourgmestre, le Ministre de la Guerre renforce de deux cavaliers et de deux fantassins la brigade de gendarmerie d'Aywaille pendant toute la durée des travaux de construction du chemin de fer.

Le tunnel de Remouchamps, long de 620 mètres, est percé le 13 mars 1883. Depuis septembre 1882, plus de 1.400 ouvriers s'y sont relayés vingt-quatre heures sur vingt quatre pour creuser la montagne.



Collection J. Schoumakers

Sortie du tunnel de Remouchamps (côté Nonceveux) en 1998

Le 06 décembre 1884, le tronçon ferroviaire partant de Rivage jusqu'à Stoumont est officiellement inauguré. Le surlendemain le chroniqueur de service relate l'événement dans le journal *La Meuse* en ces termes :

Inauguration du chemin de fer de l'Amblève.

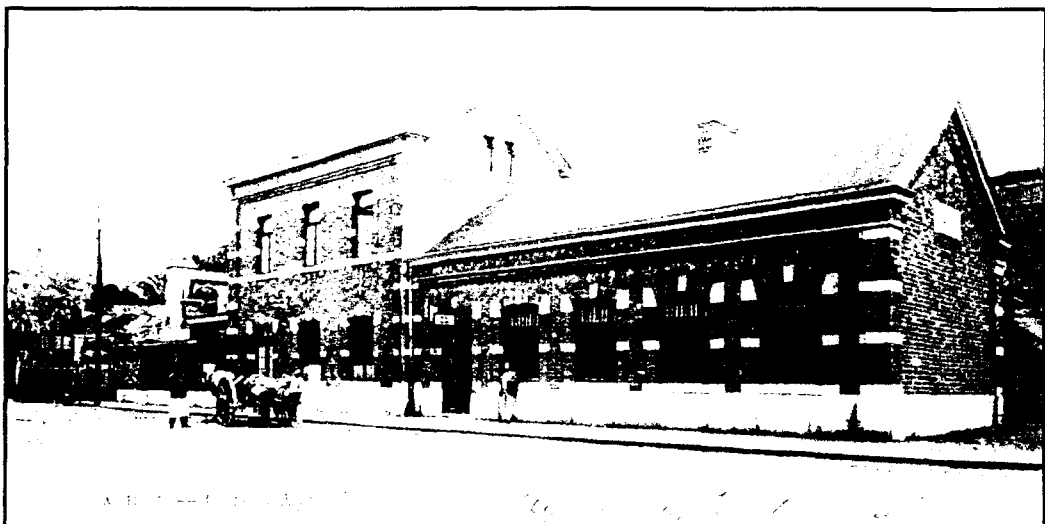
L'inauguration de la première section du chemin de fer de l'Amblève s'est faite samedi, très simplement, et sans aucun appareil officiel. Les fonctionnaires supérieurs de l'administration des ponts et chaussées et du chemin de fer de l'Etat, les entrepreneurs de la nouvelle ligne et quelques uns de leurs amis avaient seuls pris place dans le train qui, pour la première fois, parcourait les rives enchanteresses

de la vallée de l'Amblève.

Cette petite excursion s'est parfaitement effectuée et tous ceux qui y ont pris part ont beaucoup admiré les travaux de cette ligne. Les ingénieurs qui avaient été chargés de dresser les plans, MM. De Beil et De Groote, avaient rencontré de nombreuses difficultés dans cette vallée si tourmentée. Ils sont très heureusement parvenus à les vaincre et à doter notre pays d'un chemin de fer qui, comme travail d'ingénieur, l'emporte de beaucoup sur la ligne de la Vesdre, si admirée à l'époque de sa construction. Le chemin de fer de l'Amblève est appelé, lui aussi, à faire partie un jour de la grande voie internationale qui reliera la Belgique à l'Allemagne ; on comprend donc que rien n'a dû être négligé pour rendre ce chemin de fer aussi parfait que possible. Il n'a aujourd'hui qu'une seule voie ; mais tous les travaux d'art sont faits pour deux voies ; les rampes et les courbes ont été aménagées infiniment mieux que sur le chemin de fer de la Vesdre ; tous les passages à niveau ont été évités et remplacés par des ponts ou des viaducs ; les stations ont, comme superficie, de vastes proportions ; bref, ce chemin de fer ne ressemble en rien à toutes ces petites lignes construites depuis une vingtaine d'années dans notre pays et dans lesquelles on a tout sacrifié à l'économie.

Au point de bifurcation du chemin de fer de l'Amblève et de la ligne de l'Ourthe, a été établie une grande gare de formation, parfaitement aménagée, où l'on aura toute facilité pour former les nombreux trains qui transportent les magnifiques produits des carrières de l'Ourthe et de l'Amblève dans toutes les parties du pays. Au sortir de cette gare, le chemin de fer suit la rive droite de la rivière, traverse un tunnel de 80 mètres de longueur et arrive à la halte de Liotte, à l'entrée de la route de Fraiture à Sprimont. Jusqu'à Martinrive, la ligne continue à suivre la rive droite de l'Amblève, qui a dû être dérivée sur une longueur considérable pour permettre au chemin de fer de passer entre la rivière endiguée et les collines escarpées dont elle baignait le pied.

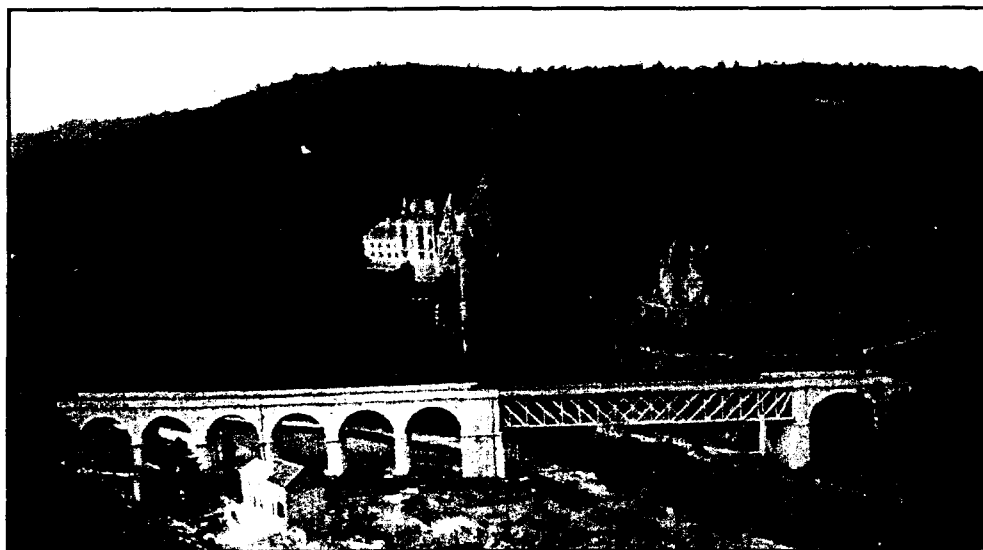
La seconde station est celle de Martinrive, aux abords des importantes carrières de l'Amblève et des fonds de Chambralles. Le chemin de fer traverse ensuite l'Amblève sur un pont de 60 mètres de longueur, longe la route de Comblain à Aywaille jusqu'à l'entrée de la plaine dans laquelle s'étend le village d'Aywaille. Comme toutes les stations de ce chemin de fer, la station d'Aywaille, la plus importante, est suffisamment spacieuse. Deux larges avenues y conduisent du village ; les bâtiments, forts bien aménagés, sont construits en matériaux du pays, comme toutes les constructions et ouvrages d'art de la ligne.



La gare d'Aywaille

Collection L.Pirnay-Dubois

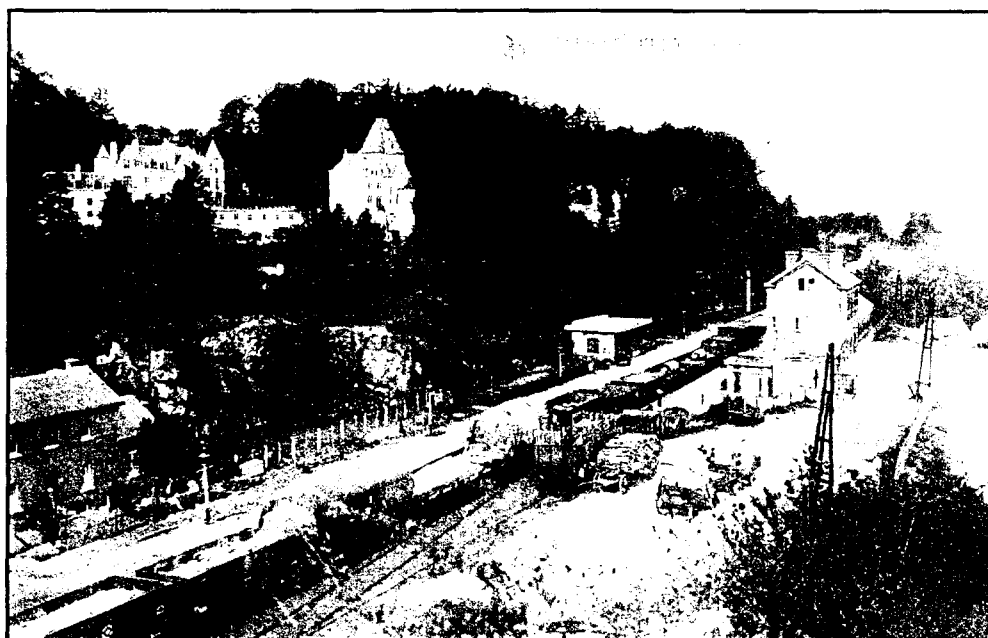
A Remouchamps, quatrième station en face du beau château de Montjardin. Le chemin de fer arrive à cette station en traversant de nouveau l'Amblève, sur un pont métallique avec travées de 60 mètres de longueur, suivies de 6 arcades de 12 mètres de largeur. Le pont est à 20 mètres au-dessus du niveau de la rivière.



Collection L. Pirnay-Dubois

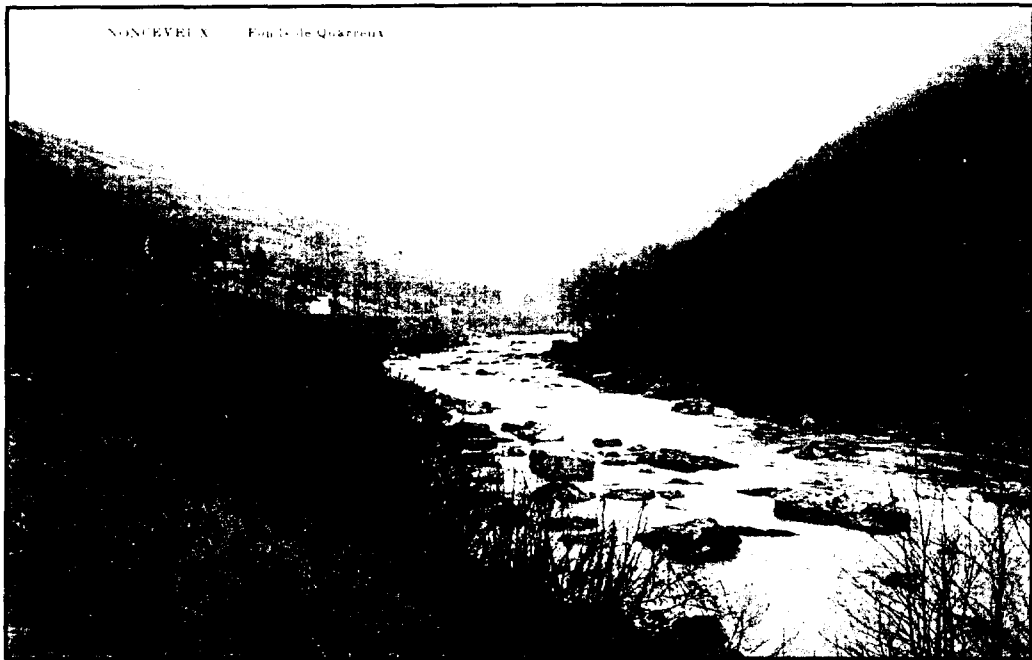
Le viaduc de Remouchamps (1885-1940)

En quittant la gare de Remouchamps, la voie traverse un tunnel de 620 mètres de longueur en ligne droite qui permet de racheter l'immense détour de 4 à 5 kilomètres que fait l'Amblève en cet endroit. Au sortir du tunnel, à Nonceveux, la voie passe en courbe au-dessus de la rivière sur deux ponts en maçonnerie de trois arches chacun et arrive à Quarreux, où se trouve la cinquième gare, si utile à toutes les grandes exploitations de bois de toute cette partie de la vallée.



Collection L. Pirnay-Dubois

La gare de Remouchamps



Collection E. Compère

Les Fonds de Quarreux

On admire beaucoup en passant le spectacle pittoresque de l'Amblève, grossie par les pluies, et dont les flots bondissent en écumant sur les immenses blocs de granit qui encombrant le lit de la rivière. On arrive enfin à la gare de Stoumont-Targnon, la dernière de la première section de la ligne. C'est là que viendra aboutir, par la vallée de la Lienne, le chemin de fer industriel destiné à desservir d'importantes exploitations de ferromanganésifère et qui sera établi sur l'accotement de la nouvelle route qui vient d'être décrétée dans cette vallée si belle et si peu connue.

De Comblain à Trois-Ponts, le chemin de fer de l'Amblève aura une longueur de 35 kilomètres. Entre ces deux points, il y a une différence de niveau de plus de 150 mètres, qui explique suffisamment la rapidité du cours de l'Amblève. La première section de Comblain à Targnon a 22 kilomètres ; il reste donc 13 kilomètres à construire pour aller rejoindre à Trois-Ponts la ligne de Pepinster-Luxembourg. Les études définitives de cette seconde section, qui présente de grandes difficultés d'exécution, sont sur le point d'être terminées par les ingénieurs du gouvernement. Il y aura sur ces 13 kilomètres de voie, 5 tunnels et 7 ponts, dont la construction exigera un temps assez long. Raison de plus pour que le gouvernement s'empresse de mettre cette seconde section en adjudication. La ligne de l'Amblève est appelée à un très bel avenir, quand elle sera complètement terminée ; ce serait une déplorable mesure, au point de vue des finances publiques, que de n'en pas hâter le plus possible l'achèvement.

Ce chemin de fer va apporter la richesse et la prospérité dans cette vallée de l'Amblève, qui est sans contredit la partie la plus pittoresque du pays. Sauf en quelques points, où l'on a été obligé de régulariser le cours de cette capricieuse rivière et de lui creuser un nouveau lit, cette admirable vallée n'a rien perdu, par la construction du chemin de fer, de ses aspects enchanteurs. Elle sera bientôt le rendez-vous de tous les excursionnistes.

Avant hier, après avoir parcouru toute la ligne jusqu'à Targnon, le train d'inauguration est revenu à Aywaille, où un magnifique banquet a été offert, à l'hôtel du Luxembourg, par MM. Cousin et Bosmans, entrepreneurs de la ligne, à leurs

invités. Une trentaine de personnes assistaient à ce banquet. Citons parmi ces personnes : MM. Crépin, administrateur inspecteur général des ponts et chaussées ; Dubois, administrateur inspecteur général des chemins de fer de l'Etat ; De Beil et Piro, ingénieurs en chef directeurs des ponts et chaussées ; De Groot, ingénieur principal ; Belin et Marotte, ingénieurs, et Delcorde, conducteur à la même administration ; Gondry, directeur de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat ; Van Turenhout et Lambert, inspecteurs chefs de service ; Courtois et Brouet, chefs de section ; Gemus, sous chef de section à l'administration des chemins de fer ; Bosmans frères, Cousin frères, entrepreneurs ; Delval, constructeur ; Beeckman, représentant de Louvain ; F. Marcellis, administrateur des carrières et scieries d'Amblève ; Emile Moxhon, conseiller provincial ; Albert Orban, etc., etc.

Un grand nombre de toasts ont été portés à ce banquet. Il serait trop long de les énumérer. Bornons-nous à dire que l'on a justement félicité les honorables ingénieurs qui ont dressé les plans de cette ligne : MM. De Groot et Marotte, qui, sous l'habile direction de M. de Beil, ont fait les études de ce chemin de fer et surmonté avec un rare talent toutes les difficultés qui se présentaient ; M. Belin, qui a surveillé l'exécution de ces travaux avec autant de zèle que d'intelligence.

Non moins méritées étaient les félicitations adressées aux entrepreneurs : MM. Cousin et Bosmans, qui ont si bien et si rapidement conduit ces importants travaux et qui sont devenus si populaires dans ces contrées, grâce à leurs excellentes relations avec la classe ouvrière et les habitants des diverses localités traversées par ce chemin de fer.

Tout le monde a applaudi également aux éloges qui ont été donnés à M. Fr. Marcellis, dont les pressantes démarches, poursuivies sans relâche pendant plus de quinze ans, ont tant contribué à doter de cette ligne la vallée de l'Amblève. On a vu aussi au prompt achèvement de ce chemin de fer, et c'est également par ce vœu que nous terminerons.

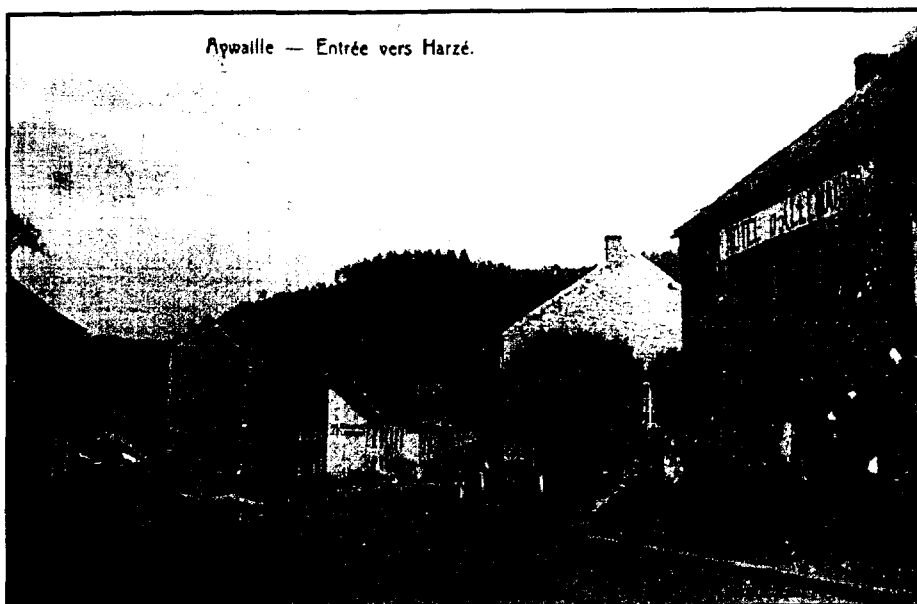
Nous apprenons que la première section de ligne sera ouverte au public à la fin de ce mois ou dans les premiers jours de janvier prochain.

La ligne, à voie unique, est livrée au trafic voyageurs et marchandises le 20 janvier 1885.

Le 22 septembre 1885, la commune autorise l'établissement d'un barrage réservoir à Quarreux, sur le ruisseau de « *la Chefna* », pour la prise d'eau de la station de Quarreux toute proche.

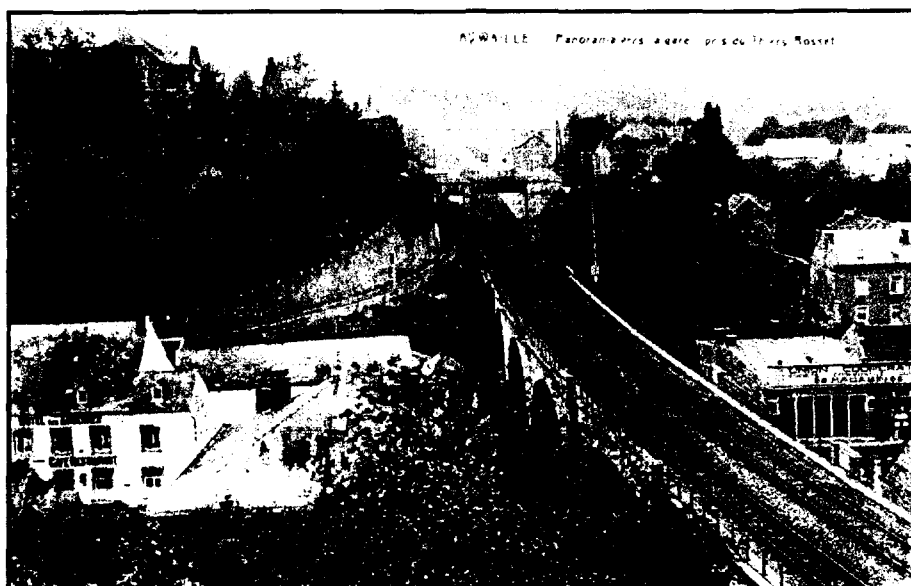
En date du 30 juin 1900, le Ministre des Finances et des Travaux Publics autorise l'établissement d'un chemin de fer industriel destiné à raccorder la carrière de Grand Heid à la gare d'Aywaille. Il subsistera jusque dans les années 1950.

La voie unique descendait des carrières de Grand Heid en suivant le côté droit de la rue du Chalet. Elle traversait la route dans le deuxième virage au-dessus du moulin Humblet et gagnait la gare par une rampe aménagée derrière les dernières maisons de la rue Nicolas Lambercy.



Collection L.Pirnay-Dubois

La voie de raccordement des carrières de Grand-Heid a traversé la rue du Chalet et s'engage dans la rampe d'accès vers la gare



Collection L.Pirnay-Dubois

Vue de la rampe d'accès à la gare de la voie de raccordement des carrières de Grand-Heid

Le 18 octobre 1910, l'ingénieur Colin sollicite de la commune la concession du droit exclusif de relier mécaniquement, par chemin de fer aérien, les carrières de la commune (Goiveux - La Falize) à l'une des stations du chemin de fer de l'Etat. Après maintes discussions le projet ne voit pas le jour.

La commune demande au Gouvernement, le 03 octobre 1912, la création d'une gare industrielle entre Dieupart et Remouchamps en vue d'y raccorder ses carrières.

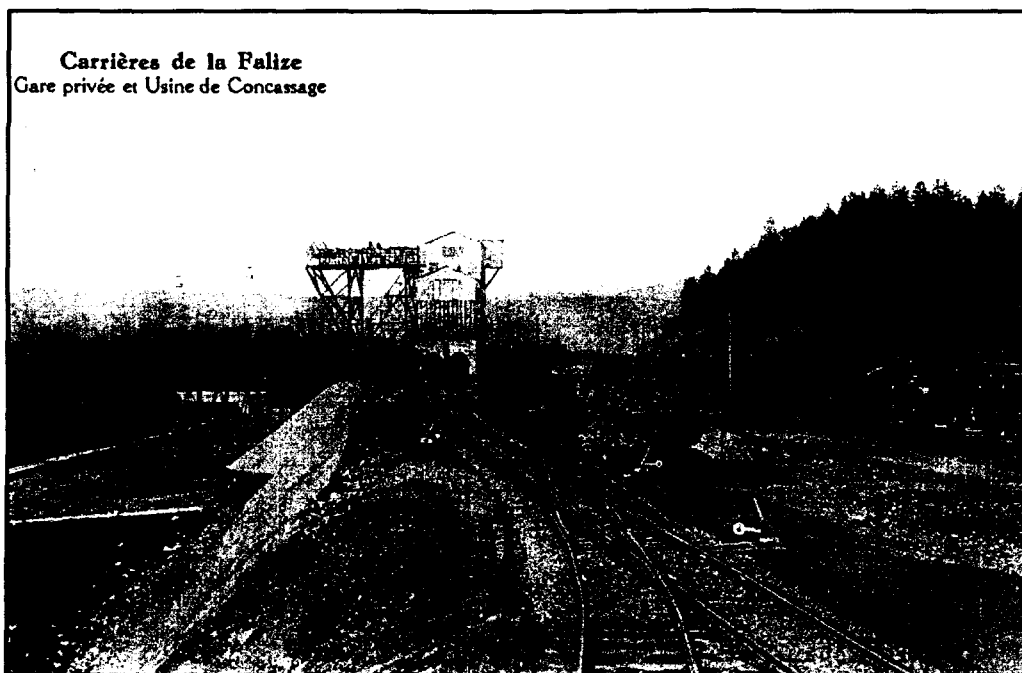
La société anonyme de Montfort, exploitant les carrières de La Falize, obtient, le 27 mai 1914, l'autorisation de raccorder ses carrières à la halte prévue à Dieupart.

Sur ces entrefaites, la Grande Guerre éclate et notre ligne devient une artère de communication vitale pour les Allemands. Ce sont eux qui vont doter le chemin de fer de l'Amblève d'une seconde voie. Un faisceau de voies, pour faciliter les manœuvres des convois, est posé en face des bâtiments de l'Institut Saint-Raphaël,

à l'endroit où sera implantée la gare industrielle de Dieupart dans les années 1924-1925.

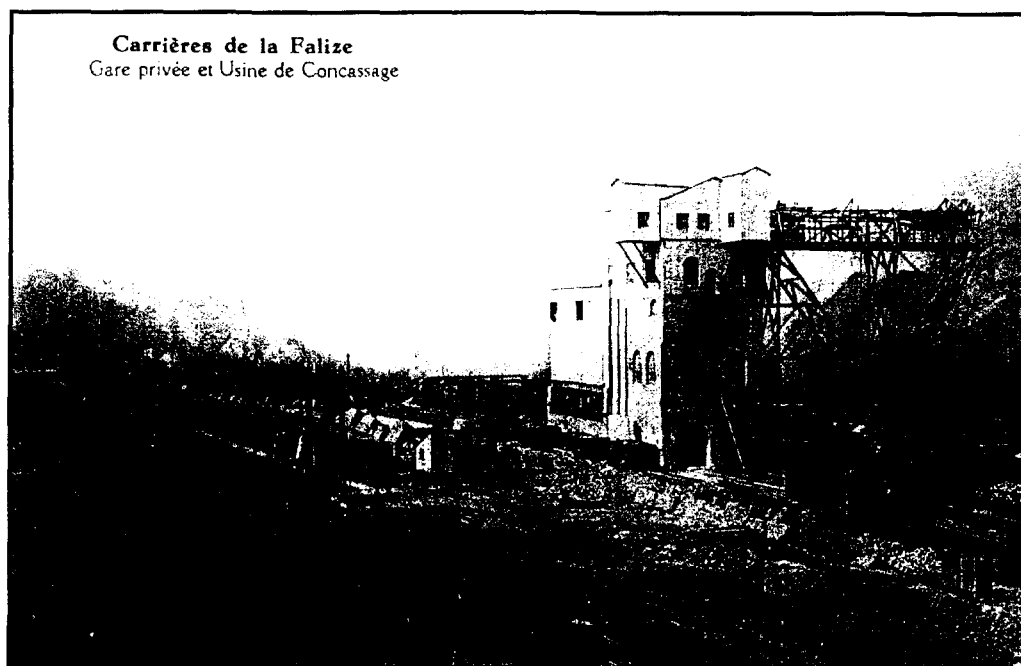
Les travaux de dédoublement sont entrepris simultanément en plusieurs endroits de la ligne, à partir du 23 janvier 1915, et le premier train roule sur la nouvelle voie le 21 mai suivant.

Un arrêté du Gouverneur général du 16 mai 1917, confirmé le 05 mars 1923 par arrêté royal, déclare d'utilité publique la construction du chemin de fer aérien entre le chemin de fer de l'Etat et les carrières de La Falize. La gare industrielle de Dieupart peut enfin devenir opérationnelle.



Collection L.Pirnay-Dubois

La gare industrielle de Dieupart



Collection L.Pirnay-Dubois

En 1920, la gare d'Aywaille remporte le grand prix (250 francs), avec félicitations, du concours des gares fleuries organisé par le Touring-Club de Belgique. Les gares de Remouchamps et de Martinrive obtiennent chacune un prix de 150 francs.

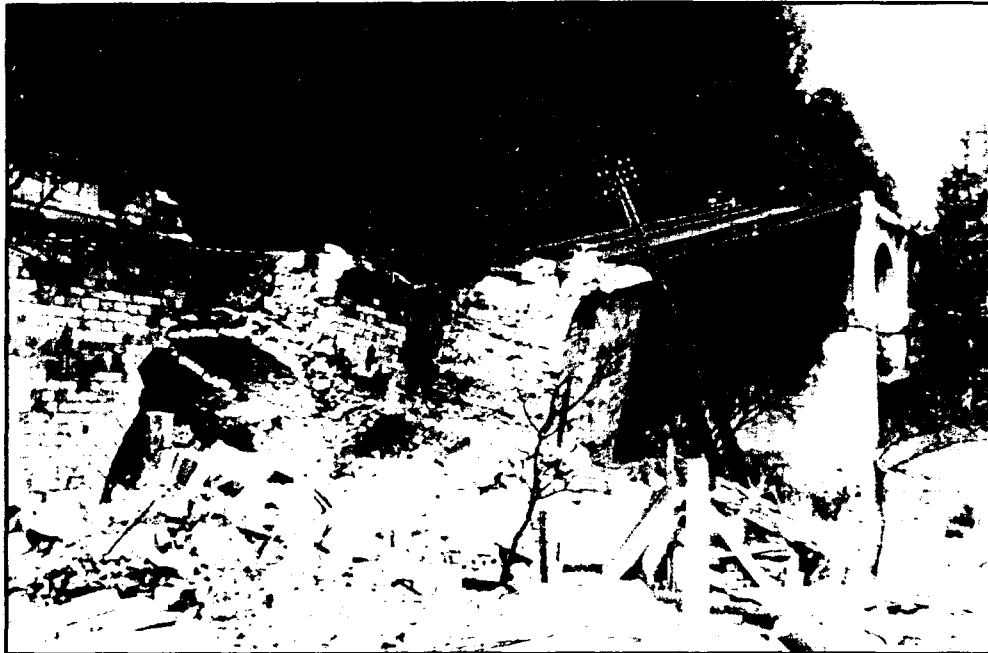
Le « Bulletin du Touring-Club » relate : ...*Cette fois, la tâche du jury n'a pas été trop ingrate, les lignes à visiter, par trains de banlieue, traversant mainte région fort intéressante et fort pittoresque. De plus, nous avons eu le grand plaisir de constater, au cours de nos pérégrinations, que les résultats d'ensemble n'ont pas déçu nos espérances, malgré les circonstances défavorables déjà signalées. Certaines stations ont même réalisé de vrais prodiges de décoration florale en tirant parti du moindre recoin disponible. Que nos lecteurs, en majorité touristes impénitents, parcourent notamment les lignes de l'Ourthe et de l'Amblève et qu'ils veuillent bien jeter un regard attentif sur les abords de certaines stations du trajet : ils seront émerveillés plus d'une fois à la vue du décor multicolore de fleurs et de verdure vraiment accueillant pour le visiteur. Aywaille, Tilff, Trooz, Theux, Angleur, Martinrive, Remouchamps sont à citer particulièrement. Aywaille s'est surpassé réellement en obtenant une floraison abondante et variée, d'un goût exquis. On peut y voir, ceci comme curiosité, des casques de tranchée boches, peints aux couleurs nationales belges, faisant office de corbeilles fleuries...*



Collection L.Pirnay-Dubois

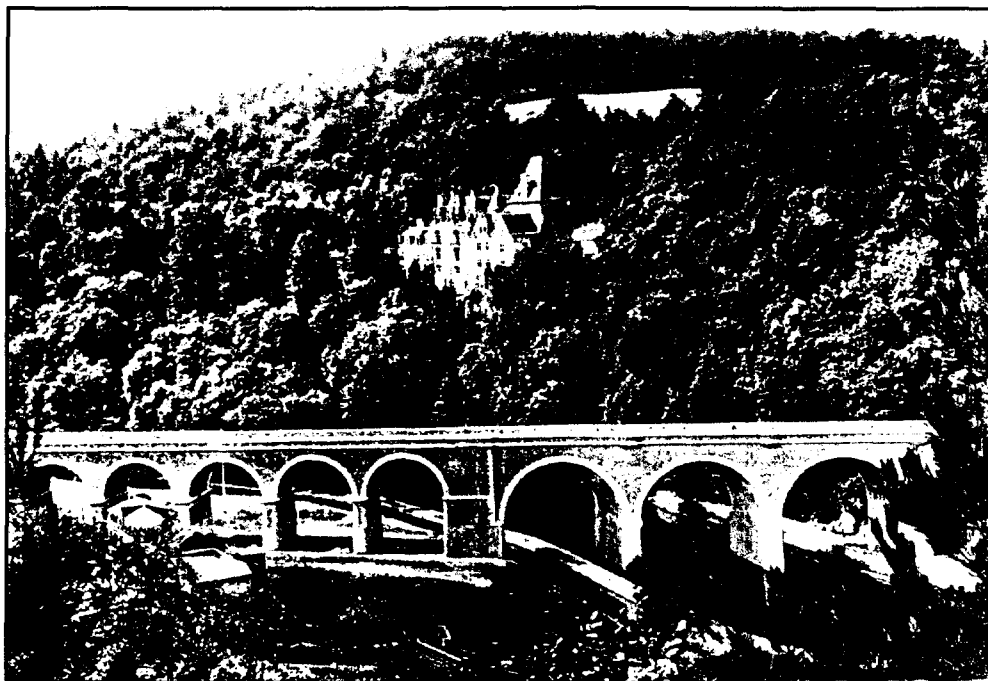
Le « Journal de Liège » du 20 août titre : *Un chef de gare ovationné... A la suite d'une communication télégraphique venue d'une station de la ligne de l'Amblève, Monsieur Scholtus, chef de gare à Aywaille, était invité à se trouver sur le quai pour le passage d'un train spécial d'excursionnistes du Touring-Club de Belgique. Quelle ne fut pas sa surprise de voir subitement apparaître à toutes les portières un grand nombre de voyageurs qui lançaient à son adresse des vivats et bravos prolongés pour les soins jaloux avec lesquels les abords de la gare sont entretenus et si bien fleuris. Un bon point à notre sympathique chef de station que les aqualiens connaissent aujourd'hui comme le véritable ami des touristes. Espérons que les habitants verront en lui un bel exemple à suivre.*

Le concours de 1924 couronne d'un troisième prix (300 francs) les efforts d'ornementation de la gare de Remouchamps tandis qu'un quatrième prix (250 francs) est décerné aux gares d'Aywaille et de Martinrive.



Collection L. Pirnay-Dubois

Lors de la déclaration de guerre, le 10 mai 1940, l'armée belge fait sauter le viaduc du chemin de fer à Remouchamps. Réparé la même année par la firme Pieux Franki, il est de nouveau détruit, le 09 août 1944, par les Résistants qui dynamitent la partie métallique au-dessus de la rivière. Quelques jours plus tard, le 13 août, les Maquisards détachent une locomotive de son train, à Nonceveux, et la lancent à toute vapeur vers le pont en ruine. Elle vient s'abîmer dans l'Amblève, quelque vingt mètres plus bas. Le viaduc sera reconstruit en pierres du pays à la fin de la guerre.



Collection L. Pirnay-Dubois

Le viaduc de Remouchamps (état actuel)

En 1951, la gare d'Aywaille se voit décerner un premier prix par la direction de la SNCB pour l'ornementation et l'entretien des installations.

A partir du 1^{er} juin 1958, un service d'autobus complète la ligne ferroviaire entre Rivage et Gouvy pour mieux desservir les villages et hameaux établis sur les crêtes de la vallée de l'Amblève.

En 1966-1967, la traction à vapeur disparaît de la ligne. Elle est désormais remplacée par la traction diesel.



Collection J.Schoumakers

Une locomotive diesel passe le pont de Nonceveux

Le 11 septembre 1977, le passage à niveau de Nonceveux est automatisé ... et la garde-barrière remerciée.

Dans le courant des années 1980, l'avenir de la ligne de l'Amblève est à voir avec beaucoup de pessimisme tant le taux de fréquentation des usagers est en régression. Puis les liaisons TGV se dessinant dans le Nord de l'Europe, les Luxembourgeois s'intéressent soudain à une liaison rapide Luxembourg-Liège. Or notre ligne se prête parfaitement à ce projet. Mais il y a de gros investissements à engager pour la moderniser et l'électrifier. De par son parcours sinueux on ne peut guère augmenter sa vitesse actuelle mais où il serait possible de gagner du temps, c'est en utilisant du matériel de pointe; à savoir des trains pendiculaires à énergie électrique. De gros efforts, surtout financiers, sont donc consentis pour élaborer ces travaux d'électrification.

Parallèlement à ces travaux, la SNCB en profitera pour effectuer les rénovations de certaines installations, entre autre la pose de câbles à fibres optiques permettant d'augmenter grandement les télécommunications existantes. Celles-ci vont de l'heure dans les gares à la signalisation et aux divers systèmes informatiques.

C'est le 20 novembre 1992, seulement, que la SNCB approuve le principe de l'électrification de la ligne et définit l'agenda des travaux.

Entre-temps, depuis mars 1989, la ligne a été mise à voie unique jusqu'à Trois-Ponts avec possibilité de croisement à Stoumont.

Depuis 1983, les uns après les autres les ponts routiers surplombant la voie sont rehaussés et les tunnels mis au nouveau gabarit. Celui de Remouchamps voit sa voûte rehaussée; les travaux durent du 26 septembre 1983 au 06 février 1987.

Les gares subissent un vigoureux lifting. La gare d'Aywaille, complètement rénovée, est inaugurée le 22 décembre 1998. Elle reste la seule ouverte sur le territoire de l'entité aqualienne. La gare de Martinrive fut démolie le 24 mai 1982, celle de Remouchamps le 1^{er} juillet 1986 tandis que celle de Quarreux avait déjà disparu au début des années 1950.

Commencés au printemps 1997, les travaux d'électrification de la ligne de l'Amblève sont à présent terminés.

Le jeudi 25 mai 2000 a été retenu comme date pour l'inauguration officielle du tronçon ferroviaire de Rivage jusqu'à Trois-Ponts.

Le week-end suivant, les 27 et 28 mai 2000, il sera loisible de découvrir les nouvelles infrastructures de la voie. En effet, des trains seront mis à la disposition du public pour circuler de gare en gare depuis Rivage jusqu'à Trois-Ponts.

Ces jours-là, l'administration communale d'Aywaille organise, à l'hôtel de ville, une exposition de photos et de cartes postales. Elle propose également aux nombreux excursionnistes attendus des promenades guidées à travers la cité aqualienne.

Etienne Compère.

En guise de conclusion, une anecdote plaisante, due au peintre remoucastrien Paul Lepage, extraite de son recueil « Le miroir qui ne flatte point » (1946) :

La Gare de Quareux

En sortant de cette gare, on est tout surpris de n'apercevoir devant soi qu'une route déserte, et là haut, au sommet de la montagne, les rochers Bablette.

Quareux était jadis une gare avec un personnel complet, un chef de gare, un agréé et deux chargeurs, qui y coulaient doucement une vie paisible et facile.

Cette station desservait le château Orban, situé sur la rive gauche de l'Amblève à quelque cent mètres de la gare, relié à la grand-route par un pont privé - le hameau de Quareux comptant à peine une demi douzaine de maisons, dissimulées sur le versant Est de la vallée. La plupart du temps, la gare était déserte et son trafic quasi nul.

Le chef de gare vivait là avec sa femme dans ce décor solitaire, sauvage et charmant, n'ayant aucun souci, aucun trac. Sans enfant, ce ménage y coulait ses jours heureux dans une reposante tranquillité, à peine interrompue par les arrêts de quelques trains de voyageurs et le fracas des trains de marchandises qui, généralement ne s'y arrêtaient pas. Un grand potager, des arbres fruitiers bien entretenus par les deux « chargeurs » qui occupaient ainsi leurs heures de « prestations », fournissaient légumes, fruits et pommes de terre en suffisance. Le brave homme de « chef » - un philosophe - passait ses multiples loisirs à la pêche, à la tanderie aux petits oiseaux, à la photo, et tous les ans, il faisait un grand voyage avec un ami, fonctionnaire du chemin de fer comme lui, et profitait de la gratuité de transport et des avantages lui accordés par l'Administration.

Aux derniers jours de septembre, le chef de station disparaissait pendant trois ou quatre semaines et nul ne le voyait plus à la gare. C'est que la tanderie aux petits oiseaux était ouverte et que le « chef » était un fervent de ce sport. Tous les matins à l'aube, on le trouvait sur le plateau de Hautregard avec ses filets, ses cages et ses appeaux. Là, accroupi et caché dans un buisson, pendant des heures, il surveillait le passage des nuées d'oiseaux migrateurs qui, attirés par les quelques cages d'oiseaux disposées sur le sol, venaient sur l'éteule pour y prendre un peu de nourriture. C'est à ce moment-là que, par une vigoureuse traction des cordes qui commandent les filets, ceux-ci se refermaient, emprisonnant ainsi les pauvres petits oiseaux.

Seuls, la fumée lointaine et le sifflet de la locomotive qui passait dans la vallée, rappelaient à l'oiseleur qu'il était aussi un peu chef de gare.

Pendant son service, le képi amarante sur la tête et toujours de bonne humeur, il accueillait ses rares dients avec bienveillance et aimait à échanger avec eux quelques propos plaisants, ou quelques gaudrioles légères.

Pour lui, Quareux était un paradis terrestre où inspecteurs et contrôleurs venaient rarement parce qu'il n'y avait rien à contrôler ni à inspecter.

Comme le grand bureau de la gare était désert, qu'on n'y entendait que le cliquetis du télégraphe ou la sonnerie du téléphone, le « chef » résolut d'égayer le lourd silence de cette place en y installant une grande volière peuplée de tarins, de linots, de chardonnerets, de pinsons, de mésanges dont le léger gazouillis et le bruissement des ailes charmeraient ses oreilles et enlèveraient à ce local l'atmosphère sévère du bureau administratif. Du coup aussi le relent d'acide phénique, de pétrole, de colle et de tabac se modifia quelque peu et s'y ajouta cette odeur particulière qui rappelle celle du Palais des Oiseaux du Jardin zoologique d'Anvers.

L'entretien et le nettoyage de la volière demandaient un supplément de besogne ; mais comme on n'a pas de plaisir sans peine, il s'en consola et fit faire le travail par un de ses « chargeurs ».

Un jour, passant à Quareux, j'allai serrer la main à cet homme sympathique ; il me convia à aller voir son jardin. Pendant que nous marchions entre les plates-bandes, je me hasardais de lui dire qu'il menait là, dans ce cadre magnifique, une vie tranquille et agréable, et, qu'en somme, il n'était pas surchargé de besogne.

- Bien sûr, répondit-il, mais n'est-ce pas là le meilleur moyen de ne pas faire d'erreur ?

En fait d'erreur, la haute administration des chemins de fer - après 80 ans - a fini par reconnaître la sienne, car... maintenant la gare de Quareux est désaffectée, vide et abandonnée.

On entre là comme dans un moulin.

Les trains y font encore arrêt, mais tout le personnel est licencié, pensionné ou mort...

Sic Transit Gloria Mundi !

Chefs de gare d'Aywaille :

Faulx Camille	1889-1900
Debaty Antoine	1900-1902
Schmitz Oscar	1902-1902
Schmit Jean	1902-1909
Terwagne Arthur	1909-1916
Scholtus Pierre	1919-1924
Sibiet Auguste	1925-1927
Massart Théodore	1927-1930
L'Hoest Alfred	1930-1947
Renkin Honoré	1948-1949
Deboule René	1950-1954
Debeve René	1954-1957
Gester Raymond	1957-1963
Simon Roger	1963-1981
Flohimont Jean-Claude	1987-1989
Dumont Dominique	1990-20...

Chefs de gare de Remouchamps :

Hofmann Louis	1885-1898
Denamur Emile	1898-1905
Ravaux Jean	1906-1909
Feraille Clovis	1909-1913
Beguín Justin	1913-1924
Baiwir Jean	1924-1935
Suray Eugène	1935-1956
Simon Roger	1956-1963

Sources et ouvrages consultés :

- Archives communales d'Aywaille
- Mémorial administratif de la province de Liège
- « Bulletin officiel du Touring-Club de Belgique »
- Journal « La Meuse »
- Journal « Le Journal de Liège »
- « Electrification Gouvy-Troisvierges » par Auguste Paul et Marganne Roland
- « Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève » par Marganne Roland
- « Le chemin de fer de la vallée de l'Amblève » par Marganne Roland
- « Le Miroir qui ne flatte point » par Paul Lepage
- « Sougné-Remouchamps, la perle de l'Amblève » par Offermanne Henri



Collection E. Compère

La loi du 11 mars 1957 n'autorisant, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, d'une part, que des «copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective» et, d'autre part, que des analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement spécial et écrit des auteurs ou de leurs ayants cause, est illicite ». (alinéa 1er de l'article 40). Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, notamment par photocopie ou microfilm, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code Pénal.

D/2000/Etienne Compère, éditeur.

Conçu et réalisé par l'auteur – Aywaille le 27 mai 2000