

# Table des matières

<b>CHAPITRE I - L'ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN DE FER DANS LES VALLÉES DE L'OURTHE ET DE L'AMBLÈVE.....</b>	<b>4</b>
LA PROBLÉMATIQUE DU CHEMIN DE FER AU SUD DU SILLON SAMBRE-ET-MEUSE.....	4
<i>Le chemin de fer de la vallée de l'Ourthe</i> .....	6
<i>Un concurrent à la ligne de l'Ourthe : Spa - Stavelot - Trois-Ponts - Gouvy</i> .....	8
<i>Nationalisation du réseau ferré ardennais</i> .....	13
<i>Création du dernier maillon de la ligne de l'Amblève : Rivage - Trois-Ponts</i> .....	15
<i>Les mines de manganèse de la vallée de la Lienne et la gare de Stoumont</i> .....	16
<i>Vielsalm - Lierneux, seul affluent vicinal de la ligne de l'Amblève</i> .....	18
<i>La ligne de l'Amblève et ses nouveaux affluents prussiens : le premier conflit mondial</i> ....	19
<b>CHAPITRE II - L'ENTRE-DEUX-GUERRES .....</b>	<b>23</b>
LE MATÉRIEL MOTEUR DE LA LIGNE DE L'AMBLÈVE.....	23
<i>Le service des trains</i> .....	25
LA SECONDE GUERRE MONDIALE.....	27
<b>CHAPITRE III - DE 1945 AU PLAN IC-IR (1984).....</b>	<b>29</b>
LA FIN DE LA TRACTION VAPEUR .....	29
<i>Les locomotives de la ligne</i> .....	29
<i>Le service des trains « à la vapeur »</i> .....	31
LA TRACTION DIESEL .....	39
<i>Le service des trains en traction diesel</i> .....	47
<i>En souvenir : les trains de coke Alsdorf (RFA) - Montzen - Gouvy - Belval (Grand-Duché de Luxembourg)</i> .....	49
<b>CHAPITRE IV - LA PÉRIODE CONTEMPORAINE (1984 - 1999).....</b>	<b>53</b>
QUAND LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG SAUVE LA LIGNE DE L'AMBLÈVE... ..	53
LE SERVICE DES TRAINS EN 1989 .....	57
L'ÉQUIPEMENT DE LA LIGNE DE L'AMBLÈVE EN 1994 .....	60
L'ÉLECTRIFICATION OPÉRATIONNELLE EN... 2000 .....	71
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>77</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>78</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES .....</b>	<b>79</b>