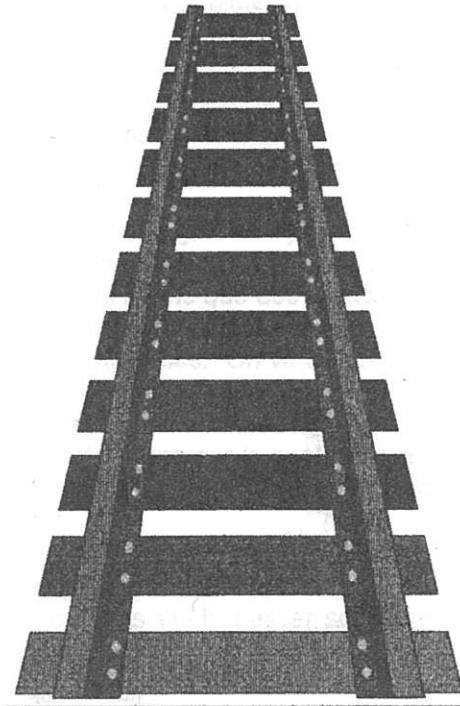


150 ANS

**de VIE & d'ACTIVITÉS FERROVIAIRES
à
ANGLEUR / KINKEMPOIS 1841-1996**



Marcel LAMBOU

**Edité par le Centre Culturel Ourthe & Meuse, rue de l'Hôtel de Ville, 6 4031 ANGLEUR
en collaboration avec le musée A.T.F. - Kinkempois.**

© 1996

A lors que la première ligne de chemin de fer de l'Etat avait été ouverte au public le 5 mai 1835 entre Bruxelles et Malines, la commune d'Angleur dut attendre le **2 juillet 1843** pour voir s'y arrêter officiellement un train

En fait, huit années seulement séparent ces deux dates, or, avec les moyens techniques limités de l'époque, l'obstacle des plans inclinés d'Ans à Liège qu'il fallut résoudre alors que l'on ne disposait pas de locomotive suffisamment puissante pour tirer ou retenir les convois et enfin la traversée de la Meuse au Val Benoît par un ouvrage d'art remarquable constituent une performance digne d'être mentionnée.

Dans la réalité, le Rail atteignit Angleur dès le début de 1841, dès que le pont put être utilisé par les convois de service nécessaires à l'évacuation des déblais et l'acheminement du matériel de voie.

Déjà, en 1839, une voie avait été posée jusqu'à Chaudfontaine, pour y entamer le premier des nombreux tunnels à creuser sur le tronçon Liège-frontière prussienne, les détritiques ayant été évacués par chariots- au-delà du Rivage-en-Pot, sans doute également par péniches dont l'utilisation était fréquente (1)

Le *Courrier de la Meuse* du 17 oct. 1840 rapporte qu'un journaliste est allé sur les lieux du percement du tunnel; questionnant un contre-maître quant au niveau des salaires journaliers payés aux manoeuvres chargés d'évacuer les débris par brouettes, celui-ci répondit *"que les ouvriers mâles (sic) recevaient 1f,50 et les ouvrières femelles (resic) 1f,65, car elles sont plus actives et perdent moins de temps"*.

Angleur ne perdit rien pour attendre et allait devenir et rester la commune la plus ferroviaire de la région liégeoise, car si elle n'eut pas l'honneur d'avoir une fabrique de locomotives sur son territoire, l'usine sidérurgique d'Angleur-Athus, située à Froidmont fournit à elle seule, par l'intermédiaire de la gare d'Angleur, des dizaines de milliers de tonnes de rails et de traverses métalliques, pour ne citer que ces deux cas.

Ajoutons-y l'importante fabrique de la "Vieille Montagne" enclavée entre le canal de l'Ourthe et les 18 arcades et d'où était expédiée par le rail la production de zinc qui y était traité. Pour témoin, ce récit d'un voyageur "reporter" qui décrit, le sort des ouvriers, publié dans le "Manuel des Chemins de Fer Belges" édité en 1845 par la maison Hausman & Co, de Bruxelles comme suit.

"Après le pont du Val-Benoît...des nuages de fumée rousse et sulfureuse, à travers lesquels percent des hommes pâles et bleuâtres, annoncent la fonderie et les laminoirs de zinc de Chênée. Dans une vaste cour...se meut et fourmille une population d'hommes bronzés au feu des fours à réverbère et qui, depuis deux générations, ne connaissent la chemise que de réputation."

"Chez quelques uns, le pantalon est un mythe, le gilet un symbole et le costume de la majorité se compose d'une paire de souliers et d'une pipe passée dans une sorte de haillon qui leur sert de bonnet. " D'autres portent une sorte de pagne de cuir, ni plus ni moins que des sauvages...C'est là un peuple dur, trempé " au Styx industriel, une sorte d'ilote que notre civilisation a sevré de tous les délices dont jouissent les habitants des montagnes et les travailleurs agricoles. On vit vite dans ces antres cyclopéens;

"les émanations morbides du zinc tuent de bonne heure tous ces serfs de la commandite. Leurs poitrines sont " déprimées ", et leurs côtes saillantes comme celles d'un chat affamé. Leurs faces sont émaciées.

"Ce spectacle me fit faire de bien tristes réflexions sur le bonheur que l'industrie avait promis aux hommes, "et surtout sur le sort qu'elle a fait aux masses qu'elle a rivées sans retour à sa chaîne .

Nous ignorons l'identité de ce reporter, dont la grandiloquence mâtinée de Zola et de Marx n'enlève rien à la réalité de la situation d'alors. Et tout cela se déroulait à quelques pas de chez nous...

Après cette parenthèse que nous n'avons pas voulu passer sous silence, revenons-en à notre commune d'Angleur où, avec un certain recul, l'on se rend compte qu'il ne pouvait en être autrement, puisqu'idéalement située, au débouché du bassin industriel sérésien, des concessions charbonnières du Plateau de Herve et en contact avec l'axe magistral Ostende/Anvers-Liège-Europe centrale..

(1) dans l'opérette "Li voyédje à Tchaudfontène", une chanson signale que le public s'embarquait au Rivage-en-Pot.

Les hectares en friche, depuis Renory jusqu'au canal de l'Ourthe, bordés à l'est par les bois du Sart-Tilman et à l'ouest par la Meuse et les quelques maisons que comptait le hameau de Kinkempois, dont plusieurs fermes et un genre de couvent (devenu l'école Goretti) furent une aubaine, aussi bien pour la commune que

pour les concepteurs du rail et les quelques propriétaires terriens des lieux (Bossy, Lambert Boileau, Renkin, etc).

La carte de 1835 (2) montre clairement le vaste espace qui allait être industrialisé et urbanisé.

(2) Cabinet des Estampes de la Ville de Liège(coll.U.Capitaine).

(3) La dénomination Kinkempois ou *Quinquempoix* a toujours intrigué les non habitués du lieu. Par contre les nombreux cheminots français qui vinrent à la remise de locomotives connaissaient la rue Quincampois à Paris (près du centre Beaubourg) et la commune normande de Quincampois. Cette dénomination doit être ultérieure à 1269, en tout cas elle n'apparaît pas dans les actes du Chapitre de St-Lambert, contrairement au lieu-dit Thiernesse, orthographié alors Ternath. Y a-t-il corrélation entre l'appellation locale et normande ou s'agit-il tout simplement d'une coïncidence ?

Angleur, et son industrie va croître grâce au Rail, c'est indéniable.