

Petit train Zaman

Mardi, 20 Janvier 2009 15:29

Adrien Daxhelet



LE PETIT TRAIN « ZAMAN »

par Joseph DELEUZE de Meeffe

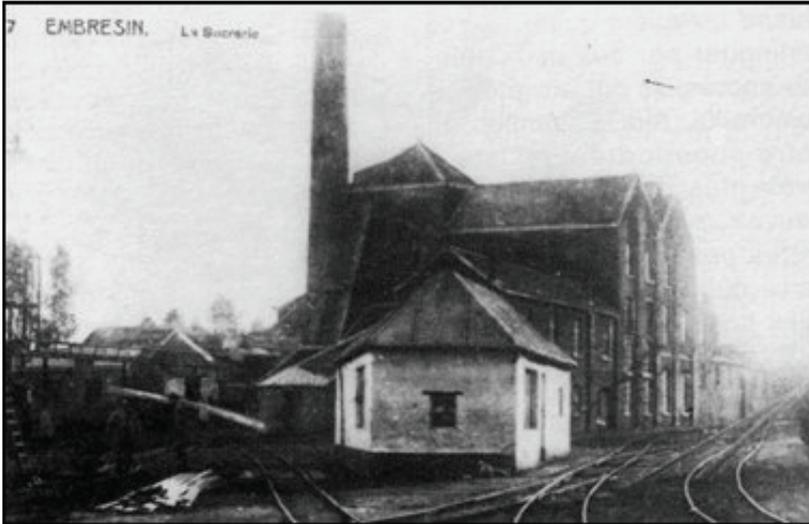
Son rôle économique et social dû à l'industrie sucrière dans la région de la haute Mehaigne.



Le progrès est souvent lié au besoin et une découverte en génère d'autres ou crée de nouvelles techniques. La ligne de chemin de fer Tavieres-Ambresin, appelée aussi la ligne «ZAMAN» est le résultat du développement d'une nouvelle activité économique dans l'agriculture : la culture de la betterave et l'exploitation d'une nouvelle technique de transport : le chemin de fer. On connaissait l'intérêt de la betterave pour l'industrie alimentaire. La présence du sucre dans la betterave avait été signalée pour la première fois en 1605 par Olivier de Serres agronome Français.

En 1747, Andréas Margraff avait prouvé la présence de sucre cristallisable dans cette racine et quarante ans plus tard, son élève Karl Achard reprenant les travaux de son maître en avait réussi l'extraction. Grâce à l'assistance du roi Frédéric II de Prusse il avait monté la première fabrique de sucre en 1796. L'Allemagne fut ainsi le premier pays à fabriquer du sucre, mais c'est cependant en France que cette industrie connaîtra son plein développement. En 1807, les Anglais avaient décrété le blocus des côtes françaises. Les colonies françaises productrices de canne à sucre étant aux mains des anglais, aucune cargaison de sucre ne pouvait plus atteindre l'Europe. Or, Napoléon avait un pressant besoin de sucre pour ses armées; aussi recommanda-t-il de planter des betteraves. Dès lors, les travaux de Margraff et Achard reprirent et F. Fremy fut le premier à obtenir en France le sucre de betteraves. Benjamin Delessert, après cinq ans de recherches parviendra aussi à extraire industriellement le sucre de la betterave et développera cette industrie en France. La première sucrerie à titre expérimental belge fut érigée dans l'abbaye abandonnée du Bois de la Cambre et la première usine privée fut fondée quai St-Léonard à Liège en 1812. Lorsque le blocus continental est levé, le sucre des colonies inonde les marchés et c'est la chute de cette industrie naissante : presque toutes les sucreries ferment après avoir subi des pertes importantes. L'abolition de l'esclavage en 1848 engendre une hausse des prix et l'industrie betteravière redevient rentable. C'est cependant vers 1860, que la culture de la betterave démarre vraiment et bouleverse toute l'économie belge et hesbignonne en particulier. On érige des usines partout.

N.B. : en 1872 on dénombrait 174 usines dans notre pays, 32 en 1939, 14 en 1986 et 9 actuellement (5 sucreries du groupe Tirlemont - 2 raperies : Longchamps et Hologne -1 sucrerie traitant le jus des 2 précédentes et une sucrerie indépendante, la proportion canne betterave est 60/40 % et la Belgique, 1 million de tonnes représente 0,9 % de la production mondiale).



Le sol riche de la Hesbaye étant favorable pour cette culture on vit se construire de nombreuses sucreries dans la région : Boneffe, Eghezée, Ambresin, Hannêche, Avennes, Trognées, Hologne, Waremmé, etc. La culture étant essentiellement manuelle, elle nécessitait une main d'oeuvre considérable : plantation, binage, démariage, arrachage, etc. Et il en était de même pour le travail à l'usine : chargement à la main, transport, déchargement à la fourche, etc. Il n'y a aucune comparaison avec les moyens modernes : la mécanisation de la culture et les manipulations à l'usine. Bien que peu éloignées les unes des autres dans notre région, le problème qui se posait à certaines usines était le transport et en particulier à celles desservant la région nord de Namur. A cette époque un industriel namurois, Monsieur Zaman, était le principal actionnaire des Sucreries

d'Embresin et de Boneffe. Pour amener les betteraves à l'usine, cette société utilisait la ligne de chemin de fer de Namur à Tirlemont jusqu'à la gare de Noville-Taviers. De là les betteraves étaient amenées à l'usine au moyen d'attelage. Ces derniers transports, lents et difficiles ne satisfaisaient pas l'homme d'affaires qu'était Monsieur Zaman (N.B. une importante quantité de betteraves était amenée par chariots souvent traînés par des bœufs ou des vaches : un cultivateur sur onze possédait un cheval). Préoccupé par ce problème de transport, Monsieur Zaman décida de profiter de la loi du 9 juillet 1875, qui se basait sur l'initiative privée, pour créer une petite ligne de chemin de fer reliant Embresin à Taviers, en passant par Boneffe, d'une longueur totale de 9.446 mètres. La concession fut octroyée pour quarante ans à M. Zaman, comme propriété privée, le 1 juin 1878 à condition d'assurer aussi le transport des voyageurs en même temps que celui des marchandises. Cette ligne ayant un développement inférieur à dix kilomètres et au surplus étant établie sur un terrain qui n'était pas la voie publique préexistante, la concession fut accordée en vertu de la loi du 20 mai 1862 (loi relative aux concessions à péage). Le choix du tracé définitif souleva dès le début des difficultés, en effet, il avait été projeté de traverser les villages de Wasseiges, Branchon, Boneffe et Taviers, mais les paysans manifestèrent ostensiblement leur opposition, car le bétail circulait d'habitude librement dans les rues du village.

La construction s'inclina et modifia son projet, la ligne passerait dans la campagne mais le plus près possible des agglomérations.

Colis (230), nombre de voyageurs (40.294), la recette totale de cet exercice s'était élevée à 38.772 frs et les frais d'exploitation à 20.779 F. Le combustible et l'entretien des machines coûtaient 450 frs par mois. Le petit train avec plus de 1.000 voyageurs (semaine au début du siècle a rendu des services considérables. C'était le seul moyen de transport pour se rendre à Namur, Bruxelles et surtout vers le bassin de Charleroi. Chaque semaine, les ouvriers travaillant dans les charbonnages empruntaient le petit train. Jusqu'à la création de la ligne vicinale Namur-Hannut en 1910, le «Zaman» est resté l'unique moyen de transport public de la région de Wasseiges. Mais le «petit train» n'a pas laissé que de bons souvenirs. En 1884, un grave accident survint. Les rails dilatés par la chaleur provoquent un déraillement, dans la courbe entre Boneffe et Branchon, qui cause la mort du machiniste Eugène Donie d'Ambresin et blesse grièvement le chauffeur Gustave Marchai. En 1888, un ouragan cause des dégâts considérables dans la région. Le moulin Rasquin (situé entre Merdorp et Branchon) se voit enlever ses ailes et est partiellement détruit. La tempête profite également de la fragilité du «Zaman» pour le coucher sur la voie aux environs du «bois du gros bonne» en faisant quelques blessés.

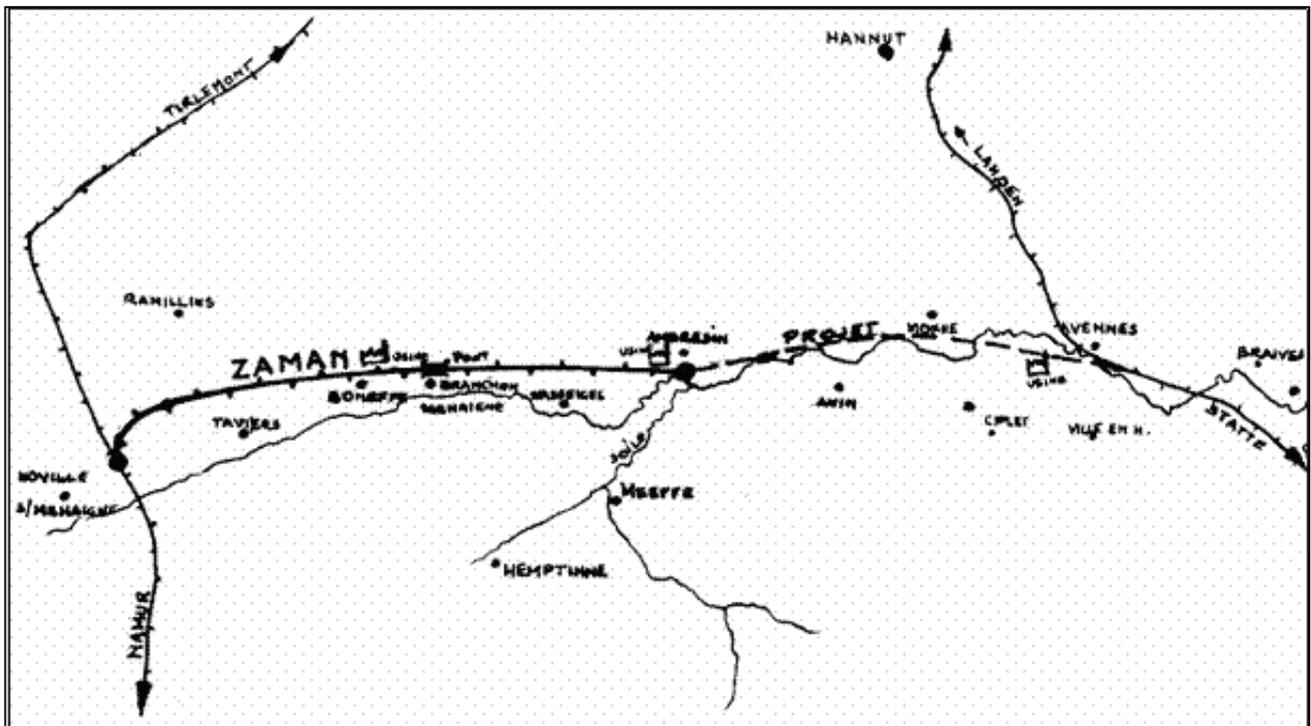


Les voitures à voyageurs possédaient des portes très étroites qui

Par la suite, en cas de grand vent, on place des sacs de sable sous les banquettes et l'on s'efforce de répartir judicieusement les voyageurs des deux côtés des voitures. Heureusement aucun accident ne s'est produit au passage sur le pont à Branchon. Malgré ces avatars, ce chemin de fer rendait les plus grands services aux localités qu'il traversait et il avait été proposé qu'on le prolongea vers la ligne Statte-Landen en continuant à suivre la vallée de la Meuse dans la traversée d'Ambresin et de Moxhe, puis traverser la campagne du trou du Tonnerre, la sucrerie d'Avennes pour rencontrer la ligne de Statte à proximité du moulin de Velupont. Ce beau projet qui aurait valorisé la région n'eut pas de suite, pas plus que le projet de construction en 1889 d'une ligne vicinale Bierwart-Omal ou en 1910 d'une ligne Meeffe-Chapon-Seraing via Braives. Hélas, durant

interdisaient l'entrée aux villageois à l'embonpoint trop prononcé la guerre 14-18, les Allemands enlevèrent la petite ligne de 9 km (dont 4 km de voies à 1,435 m) et le matériel (4 locomotives et 60 wagons) expédié en Allemagne. La concession venue à échéance et les dommages de guerre attribués à la société étant insuffisants ce fut la fin du petit «Zaman». Privé de ce moyen de transport, cela créait de grands problèmes aux principaux utilisateurs; les sucreries de Boneffe et d'Ambresin. Le 13 janvier 1922, la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux sollicita du gouvernement une nouvelle concession de la ligne Tavieres-Ambresin à écartement de un mètre. La concession lui fut octroyée par Arrêté Royal en date du 16 août 1923. Entretemps la sucrerie d'Hougaerde qui avait repris la fabrication du sucre à Boneffe avait reconstruit une partie de la ligne à un mètre, de Noville à Boneffe et la SNCV après avoir démantelé le pont de Branchon, reconstruisit le tronçon Boneffe-Ambresin. Ainsi la ligne fut complètement rétablie. Le transport des voyageurs reprit de 1925 à 1942. La fin de l'exploitation de la sucrerie de Boneffe, mis fin aussi aux activités de la ligne vicinale en 1945 qui n'assura plus que les transports saisonniers de la sucrerie d'Ambresin jusqu'en 1956. En 1965, on enleva les derniers rails de la ligne 143. Il n'existe plus que des vestiges broussailleux du passage du fier «petit train Zaman». On peut encore se poser la question : cette petite ligne aurait-elle pu avoir un autre avenir ? La réponse ne se trouve t-elle pas dans le sort fait aux lignes Namur-Tirlemont et Landen-Statte, cependant plus importantes ! Ainsi vont les choses.

Réf. : J.J. Paris - J. Verheist 1967 -Brochure Raf. Tirlemontoise.



Commentaires



José De Clercq

0

Excellent article.

Etes-vous intéressé par les horaires de juillet 1896 et d'avril 1893.

Si oui, communiquez moi votre adresse électronique et répondez-moi à l'adresse suivante

josedclercq615@gmail.com

Au plaisir de vous être utile

José De Clercq

Professeur d'athénée honoraire

Lundi 08 Avril 2013, 20:10



NUSSBAUM Luc

0

Bonjour,