

***L  
e  
  
V  
i  
c  
i  
n  
a  
l***



# Le Vicinal

## Le « Tram », comme disaient certains !

### 1. Café de la Gare... le bien nommé.

Au carrefour du Fond-Leval, un café... le café de la gare. Il s'agissait bien d'une gare située à proximité d'une plate-forme où stationnaient les wagons chargés de grains, de charbon... Le bâtiment, quant à lui, accueillait un entrepôt.



### 2. 1886 : une date-clé pour Sprimont.

1886 restera, pour Sprimont, une de ces dates qu'on ne peut oublier. En effet, Sprimont connut un vaste mouvement revendicatif qualifié de « *Épopée du Roi Pahaut* »... On ne racontera pas ici cette épopée quoique très intéressante pour la vie de notre région. Sachons cependant qu'une vaste mobilisation des carriers de la région amène les maîtres de carrières à se rendre auprès du ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics le 29 avril 1886.

Le ministre promet notamment de poursuivre les travaux du **canal de l'Ourthe** jusqu'à Comblain-la-Tour ainsi qu'une solution rapide pour l'achèvement du **chemin de fer vicinal Poulseur-Sprimont**.

### 3. Début du chemin de fer en Belgique.

On sait que la première ligne de chemin de fer belge, Bruxelles-Malines, a été inaugurée en 1835. La S.N.C.V. (Société Nationale de Chemins de Fer Vicinaux) a été créée en 1884. Cette société met rapidement en service plusieurs lignes dont un premier tronçon au littoral. Ensuite elle créera deux autres lignes :

- Val Saint-Lambert – Clavier en 1890
- **Poulseur – Sprimont en 1887.**

#### 4. De Poulseur à Trooz.

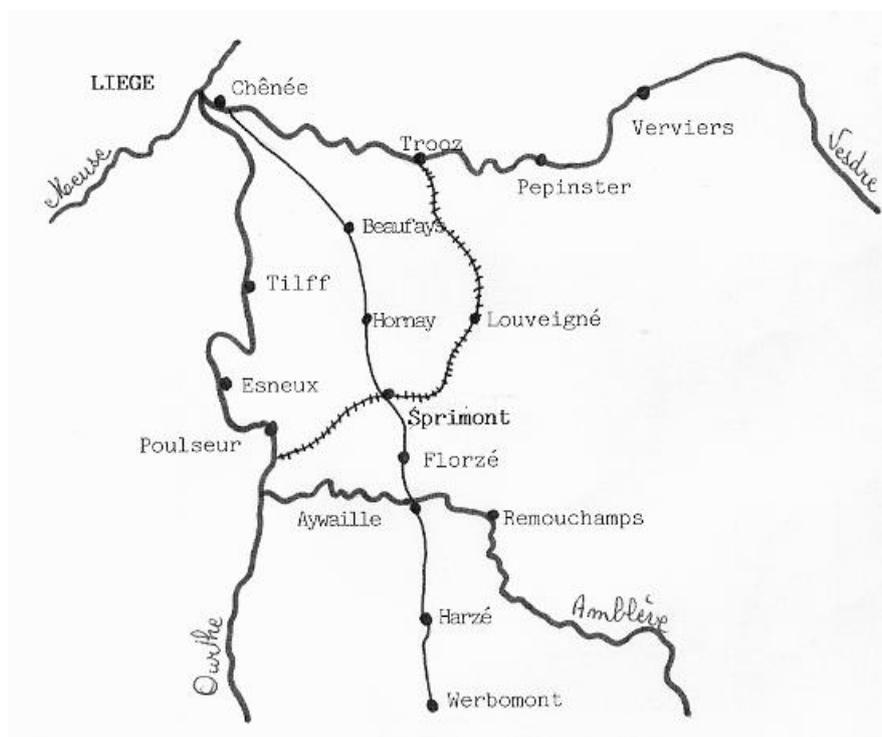
En 1906-1907, la ligne Poulseur-Sprimont est prolongée jusqu'à Trooz : la liaison transversale entre les lignes de chemin de fer de l'Ourthe et de la Vesdre est ainsi réalisée.

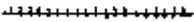
Au total, la ligne avait **23 km** de long ; on la parcourait à la vitesse de **15 km/h**, en **1 h 30** ! Elle passait par *Chanxhe, La Préalles, Lincé, Lillé, Sprimont, Damré, Deigné, Adzeux, Louveigné, Stinval, Gomzé-Andoumont et Trooz*. Elle reliait les carrières de l'Ourthe et de Sprimont au chemin de fer de Bruxelles - Cologne.



[Pour indication, actuellement le T.G.V. peut atteindre **320 km/h**.]

#### 5. Trajet du vicinal :

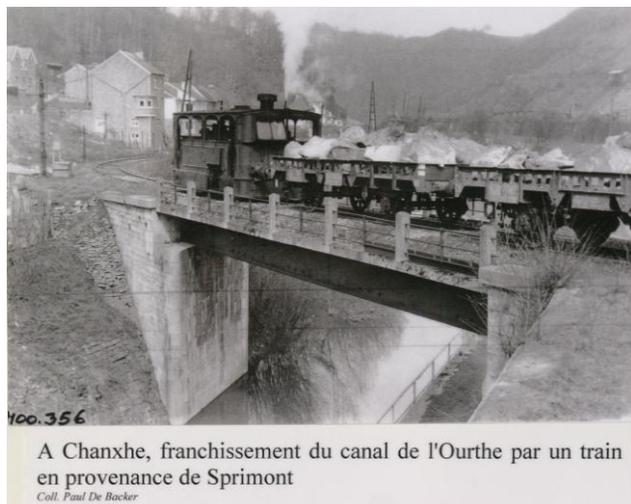


 Vicinal  
 Routes  
 Cours d'eau



## 6. Un service rentable au niveau des marchandises.

L'industrie de la pierre étant particulièrement florissante, le trafic de marchandises est donc intense. Par contre, le service des voyageurs en-dehors de la section « Poulseur-Damré » ne sera jamais bien brillant. En 1928, il effectue 6 allers-retours journaliers.



Non content de desservir ces carrières, alors très importantes, il ravitaillait aussi la marbrerie Dernier de Trooz et la scierie de Stinval.

Il était d'une grande utilité. Il traversait des passages à niveau et il avait ses propres gares. Le personnel se composait d'un machiniste et d'un chef de gare distributeur de billets et signaleur aux passages à niveau. L'entretien de la voie nécessitait la présence de deux ou trois ouvriers. Bien que notre tram fasse toujours ses voyages quotidiens, l'autobus lui rafla ses voyageurs et le camion ses marchandises.



*Traversée de la route au Fond Leval*

## **7. Des motrices, ces engins métalliques ?**



Les locomotives possédaient un carrossage cachant les roues et les bielles<sup>1</sup>. Elles étaient de type « bicabine », c'est-à-dire qu'elles possédaient deux postes de conduite : un à chaque extrémité.

A vide, elles pesaient 23 tonnes !

## **8. Le déclin.**

Hélas ! L'arrivée de nouveaux matériaux de construction (briques, blocs...) et de nouveaux types de revêtements des routes (goudron, tarmac...) met en péril l'industrie de la pierre.

Les carrières travaillent au ralenti et le trafic s'en ressent : il cesse d'être quotidien.

## **9. Sprimont-Trooz vit ses derniers beaux jours.**

Un soir de réveillon de Noël, un brusque verglas avait rendu dangereux les routes et les chemins, bloquant à Trooz les bus attendus par les voyageurs, nombreux à cette occasion. C'est le tram qui, triomphant, ramena chez eux ces gens désolés. Ce fut sa dernière joie !

En 1937, on supprime la section construite en 1906 ; elle sera démontée en 1938.



*Le passage du vicinal dans le petit hameau de Stinval*

<sup>1</sup> Une bielle est une pièce mécanique reliant deux articulations d'axes mobiles et permettant la transmission d'une force. ...

Le « Poulseur-Trooz » est redevenu le « Poulseur-Sprimont ». La ligne vicinale était destinée au transport de marchandises, surtout celles des carrières de grès et de granit de Chanxhe et de Sprimont, celles de dolomie situées à la Préalle et des fours à chaux de Chanxhe. Elle servait aussi à l'approvisionnement des grossistes en charbon et en grain.

Le « Poulseur-Trooz » était à voie normale (1,435 m d'écartement de rails), ce qui permettait au matériel roulant (locos et wagons) de pénétrer directement sur les voies de chemin de fer en gare de Poulseur et de Trooz.

## 10. Un second souffle en 1961.

Jusqu'au 15 juin 1961, le transport vicinal journalier dépassait rarement 5 à 6 wagons transportant principalement de la dolomie venant des fours de la Préalle.



Mais, à cette date, des milliers de tonnes de pierres sont commandées par la Hollande pour construire le Plan Delta qui devait permettre de gagner de vastes terrains sur la mer.

Ce contrat entraîne l'acheminement par le vicinal d'environ 700 tonnes de pierres par jour, ce qui représente une quarantaine de wagons.

Ce sera le dernier soubresaut de cette ligne !

## 11. Un hommage fleuri... une intense émotion...

*« La mort de quelque chose, c'est toujours un peu triste, même quand on dit que le progrès veut cela, même quand il s'agit de remplacer un instrument vétuste par un outil fonctionnel et mieux adapté aux exigences modernes. La mort de quelque chose, ne serait-ce que d'une machine, c'est toujours un peu triste. »*

La Wallonie – vendredi 30.04.1965

C'est le 30 avril 1965 que le **dernier vicinal à vapeur** a entrepris son ultime voyage, Poulseur-Sprimont et retour. A cette occasion, la locomotive et le fourgon avaient été fleuris et décorés.

L'émotion était générale ! C'était la fin d'une tranche de vie...

Le long du parcours, certains étaient habillés en noir en signe de deuil ; d'autres agitaient un mouchoir ou la main en signe d'adieu. En ce triste moment, les gens inventèrent un poème :

*Cher tramway d'autrefois,  
Je te revois parfois,  
Mais tu es pensionné  
Et l'on ne t'a donné  
Qu'un modeste parcours.  
Il me semble bien court !  
Et je pense qu'ensemble,  
Sur tes roues qui tremblent,  
Nous pourrions repartir  
Vers un autre avenir.*



La « 801 », dernier tram à vapeur, venait d'effectuer son ultime voyage... Après 80 ans de service, elle partait pour un repos bien mérité...

## **12. Une machine à vapeur de retour à Sprimont ?**

Un hameau de Sprimont, Damré, connaît depuis 1981, une attraction touristique particulière, grâce à la mise en service d'un ancien chemin de fer.

Les efforts d'une équipe de bénévoles de Damré ont permis de mettre en place une ligne d'une longueur d'un kilomètre sur l'assiette de l'ancien vicinal.

Plusieurs locomotives circulent, tractant les wagons dans lesquels les touristes peuvent prendre place.



# La ligne Sprimont-Trooz

Fernand Frisée<sup>2</sup>.

De la vallée de l'Ourthe à celle de la Vesdre, on l'appelait « le Tram ». Et la majuscule n'était pas superflue car le Tram était un personnage. Pensez donc : il reliait les carrières de l'Ourthe et de Sprimont au chemin de fer de Bruxelles-Cologne.

Non content de desservir ces carrières, alors très importantes, il ravitaillait, en supplément, la marbrerie Dernier, à Trooz, la scierie Biet (blocs de petit granit et vases funéraires) et fournissait en grumes<sup>3</sup> la double scierie de Stinval. A notre époque, on emploierait le grand mot d'infrastructure.

Miniature ou non, il était d'une grande utilité.

Né à la « belle époque » - pas pour tous - il avait nécessité la construction d'un ouvrage d'art, le tunnel en fin de parcours. Il traversait des passages à niveau, il avait ses gares (avec parfois un chef en jupon), son panache de fumée était conséquent et son sifflet impératif. Le personnel se composait d'un machiniste et d'un chef-garde distributeur de billets et signaleur aux passages à niveau. L'entretien de la voie nécessitait la présence de deux ou trois ouvriers moustachus et fumeurs de pipe qu'il fallait souvent rallumer. Il lui arrivait même de tirer jusqu'à trois wagons.

Peut-être certains critiquaient-ils sa lenteur. A ce propos, on conte qu'un matin, au premier passage à niveau de Trooz, l'instituteur des Forges refusa de prendre place à bord, sous prétexte qu'il était pressé et devait être à l'école à 8 h 15. Mais ce doit être le fait de mauvaises langues. En vérité, il n'était pas lent, notre Tram : il était majestueux. Et la vitesse ne sied pas à sa majesté !

Il prenait son temps. Ses manœuvres étaient précises, minutieuses, que le chef réglait à coups de cornet de cuivre. Mais la preuve que sa réputation de lenteur n'était que calomnie, c'est qu'il a, un jour, tué un veau sur la voie, dans le Val du Rys de Mosbeux... Les détracteurs du Tram ont insinué que c'était un veau dépressif, suicidaire. On disait alors : neurasthénique.

Ce ne fut pas sa seule mésaventure. Ceci devait se passer avant 1914. De mauvais plaisants avaient enduit de savon les rails, aux environs du « Grand Soleil ». Loco et wagons patinèrent à qui mieux mieux. La machine s'exténua en efforts stériles et il fallut subir l'affront d'une sévère perte de temps. Une première fois, la farce fut pardonnée, mais les auteurs ayant récidivé, le chef les obligea à nettoyer, eux-mêmes, les rails. Nos tribunaux pourraient peut-être en prendre de la graine...

Ces détails mélodramatiques furent l'exception.

---

<sup>2</sup> M. Fernand Frisée était instituteur à l'école des Forges.

<sup>3</sup> Une grume est un arbre abattu, ébranché et encore couvert d'écorce. On va la scier dans une scierie pour en tirer des planches qui seront séchées avant d'être utilisées.

En dehors d'eux, le Tram continua ses trois navettes quotidiennes : Poulseur-Trooz, aller et retour. Il véhiculait imperturbablement marchandises, colis et voyageurs, avec la même sérénité. Il s'arrêtait aux mêmes endroits puis, de Stinval à Louveigné, allait se perdre, on ne sait trop pourquoi, vers le Doyard.

Pour moi, c'était là son côté bucolique, sa récréation d'écolo avant la lettre, à moins qu'il ne renâclât devant la rude grimpette. Après Louveigné, il se perdait sous les frondaisons de la Planche et, via Cornemont, gagnait Sprimont, Chanxhe et Poulseur.

Et passent les jours, et passent les années ! La concurrence de la route se fait sentir. Le Tram a du plomb dans l'aile. Bien que faisant toujours ses voyages quotidiens, il n'a plus l'allant, le ressort. L'autobus lui rafle ses voyageurs, le camion ses marchandises. En hiver, le wagon « voyageurs » est chauffé par un poêle qui n'épargne pas le charbon.

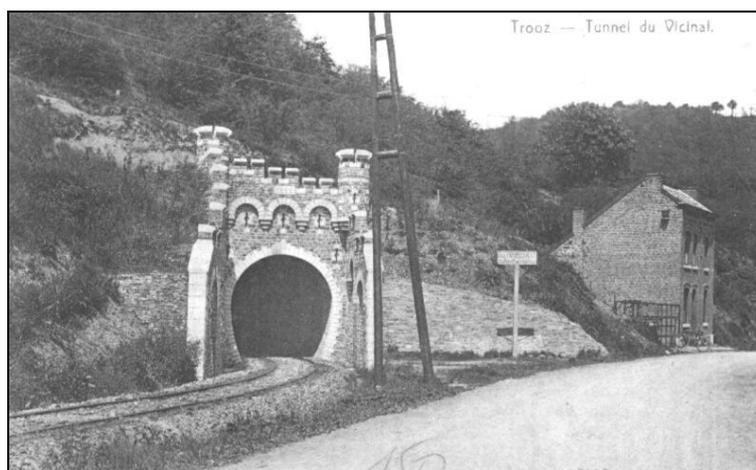
L'aller matinal et le retour vespéral, sont, pour un temps, le dernier salon où l'on cause, dans la fumée des pipes et la douce chaleur.

En 1936, on le démobilisa, on enleva les rails d'une grande partie du trajet. Le Tram était mort !

Il ne reste de lui qu'un ouvrage d'art, le tunnel de Trooz qui abrita ses voisins pendant les bombardements de 40-45 et qui est maintenant cave à vin.

Seuls les anciens ont conservé le souvenir nostalgique du Tram et de son époque heureuse.

A Damré, à l'époque de la fête, des amateurs de folklore le ressuscitent pour quelques jours.



*Tunnel de Trooz*

## Le petit train à vapeur Poulseur-Sprimont, en service depuis 1887, à 15 km/h de moyenne, a fait son dernier voyage.

Une vieille dame pleurait, le chauffeur avait le cœur serré et le village était pavoisé : le dernier tram à vapeur de la S.N.C.V. accomplissait son dernier voyage avant de rejoindre le musée des transports. La population, les écoliers massés le long du parcours ovationnaient l'ultime convoi.

Tous les jours, depuis 1887, tous les jours, cet étrange équipage accomplissait les 7 km 900 de la ligne Poulseur-Sprimont à la moyenne de 15 km à l'heure. Depuis 1942, le fourgon qui transportait les voyageurs avait été remis mais, pour le dernier voyage, on avait tenu à l'extraire de la montagne de poussière dans laquelle il attendait un peu probable emploi.

A travers un site magnifique, ce témoin d'un autre âge allait cahin-caha, bringuebalant de toutes parts, crachant une âcre fumée noire et faisant retentir un sifflet qui avait fini par faire partie de la vie quotidienne des habitants.

Il s'agissait d'un de ces curieux engins dont certains ont dit qu'il ressemblait plutôt à une cuisine ambulante plutôt qu'à une locomotive. De fait, une « jupe » descendait à quelques centimètres des rails et dissimulait les roues ainsi que les bielles, tandis qu'il y avait un poste de commande à chaque extrémité. Ces dispositions avaient été exigées par la loi car ces engins devaient souvent passer sur des places de village parfois encombrées de piétons venus à des marchés.

Jusqu'à la fin du mois dernier, ces trains assuraient le transport d'énormes pierres entre les différentes carrières qui longent toute la ligne. Désormais, ces pierres devront être transportées par camions.

Jusqu'en 1961, le trafic se réduisait jusqu'à cinq ou six wagons par jour mais, cette année-là, une commande jamais égalée de pierres brutes allait rendre une activité exceptionnelle aux carrières de la région et, par conséquent, à la ligne vicinale en question. Il s'agissait de grosses pierres destinées à construire un môle<sup>4</sup> à Ymuiden, en Hollande et la fourniture allait durer près de cinq ans.

Maintenant, la S.N.C.V. a déclassé ces locomotives qui verront ainsi leur dernière activité supprimée. Lorsque, dans quelques années, les plus jeunes habitants de la région verront au musée ces « trams à vapeur », ils seront loin de penser qu'en 1965, à l'époque des satellites, de pareils véhicules rendaient encore des services énormes et que ce n'est pas sans un serrement de cœur que leurs parents les ont vus disparaître...



*Journal La Meuse – 03-05-1965*

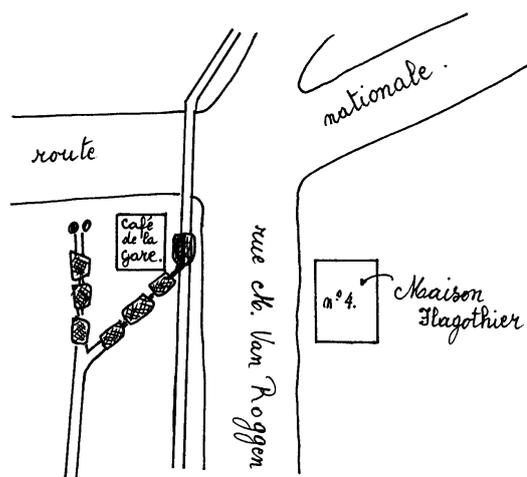
<sup>4</sup> Jetée située à l'entrée d'un port et destinée à le protéger.

### Souvenir de M. Flagothier, habitant du Fond Leval.

Bourgmestre de Sprimont pendant 22 ans, M. Georges Flagothier jouit d'une mémoire remarquable. Son grand-père, Louis Flagothier exploitait, au Fond Leval, un commerce de charbon et d'aliments pour bétail.

Il s'agissait du bâtiment portant actuellement le n° 4 de la rue Mathieu Van Roggen et de ses remises, à l'emplacement occupé dès 1892 par la Société Coopérative « Les ouvriers carriers sprimontois ».

Ce plan provient d'une brochure annonçant la marche des carrières en 1990.



« Toutes les marchandises étaient acheminées via Poulseur au moyen du vicinal. Tout un système d'aiguillages permettait de stationner les wagons « sur la gare » afin de pouvoir procéder au déchargement. La machine tirant les wagons s'avavançait sur la Nationale, reculait ensuite sur la voie 2 où les wagons étaient décrochés. Au moyen d'un câble, la motrice tractait ceux-ci sur la voie 3 où ils restaient en stationnement. Après avoir été vidés de leur contenu, il n'était pas rare que les wagons soient poussés jusqu'au bout de la voie 3 A LA MAIN.

Plutôt que de mettre en place un charroi hippomobile<sup>5</sup> et contourner la gare, on traversait la rue et la voie de chemin de fer en portant les sacs au dos (des sacs de 75 et même 100 kg)... un travail harassant ! »

« Une histoire me revient à l'esprit. Dans les années d'avant guerre, les tourteaux existaient déjà comme aliment pour les bêtes. Ils étaient présentés en plaques d'environ 4 cm d'épaisseur et d'une cinquantaine de centimètres de long. Ce qui fait que les plaquettes bougeaient beaucoup et, ainsi, rendaient plus difficile le port du sac.

Martin, un ouvrier ayant pour mission de décharger le wagon, trébucha dans les rails et chuta. Un passant eut un sourire moqueur. De rage, Martin, doté d'une force peu ordinaire, se saisit du sac et le jeta sur son épaule. Une prouesse avec un sac d'un poids de 75 à 100 kg rempli de tourteaux « jouant » dans le sac ! »

### Le Vicinal paralysé par la guerre.

« Le 10 mai 1940 à 10 heures, l'armée belge fit sauter le pont de Chanxhe. Le vicinal ne reprit force et vigueur qu'en 1943, semble-t-il. Cependant, des wagons amenés en mai 40, avant l'effondrement du pont, stationnèrent pendant 3 ans sur la gare de Damré (à l'emplacement actuel de la salle omnisports), ce qui fit la joie des gamins de l'époque qui en firent leur aire de jeux.

Lorsque le vicinal circula à nouveau, je me rappelle qu'au cours de l'été 1943, nous l'empruntions parfois pour aller nous baigner dans l'Ourthe à Chanxhe ».

<sup>5</sup> Avec un attelage de chevaux.

## Quelques anecdotes

### Accident à la Préalles.

« Ce mercredi après-midi, vers 3 heures, un accident qui a eu de graves conséquences s'est produit sur la ligne du vicinal Sprimont-Poulseur. Un tram de marchandises, dont le chargement était considérable, a déraillé soudain en face de la maison Demoulin.

La machine a pénétré dans la maison, dont certains pans de murs se sont écroulés. Le machiniste et le chauffeur ont été grièvement blessés. »

Il s'agissait de l'entrée du village de Chanxhe avec une courbe assez prononcée.

*La Meuse du jeudi 28.03.1907.*



CHANXHE-POULSEUR.  
Déraillement du 27 mars 1907  
L. Garnier, Photo. Angleur

### Course contre le Tram !

Un jour, Louis ayant raté le « tram » s'était rendu à Poulseur à vélo. Le soir, ses copains l'ont mis au défi de suivre le vicinal. Bien sûr, ils étaient de connivence avec le machiniste qui mit toute la gomme...

La motrice « cravachait », la fumée noire attestait des efforts qu'on exigeait

d'elle. Louis pédalait en danseuse sur son deux roues...

Au terme du voyage, à la Coopérative du Fond Leval, il n'y eut pas de vainqueur : Tram et vélo sont arrivés en même temps !

*Joachim Dozot*

### Sur le manège !

A Poulseur, pas loin de la station du tram, se trouvait un carrousel pour enfants. Une bande d'adolescents décida d'aller sur le manège. Quand tout à coup, une idée leur traversa l'esprit : ils allaient jouer un bon tour à Henri, l'un d'entre eux...

Un après l'autre, discrètement, ils quittèrent le carrousel pour gagner le tram.

Quand chacun fut installé dans la voiture, ils crièrent au machiniste qu'il pouvait démarrer... ce qu'il fit aussitôt, sans Henri, bien entendu... Celui-ci dut remonter à pied !

*Joachim Dozot*

### La nuit dans le wagon...

Un soir d'hiver, le vicinal dut s'arrêter en pleine campagne à cause du verglas et tous les occupants furent contraints de

passer la nuit dans le wagon, massés autour du vieux poêle à briquettes...

*Mme Mathilde Heuze-Lejeune*

### On savait faire plaisir !

Pour se rendre à Verviers, il fallait emprunter le vicinal jusqu'à Trooz puis prendre le train...

Madame Lesuisse, sa maman et sa sœur descendirent vers les Fonds de Presseux pour prendre le tram. Comme elles étaient en retard, sa sœur décida de charger la valise de leur maman sur son vélo. A mi-chemin, le bruit typique du

tram arriva à leurs oreilles. Ne faisant ni une ni deux, la sœur entama une course-poursuite qui lui permit de rattraper le vicinal. Et l'on vit alors le machiniste entamer une marche arrière pour venir charger la maman... On savait faire plaisir à l'époque !

*Mme Lesuisse-Caro*



## Avec beaucoup de poésie, M. José Marquet raconte...

« Mon grand-père travaillait aux carrières du Fond Leval. Mon audio-visuel était régi par le petit granit qui avait déposé son bleu gris sur le paysage tout entier.

L'environnement était constitué de ponts roulants, de grues, de plans inclinés, de wagonnets, de scieries, de « lattes » en paille, de tirs de mines, de la centrale électrique et de ses deux hautes cheminées.

Vous dirais-je que dans cet univers évoluaient des rocteurs, des bardeurs, des épinceurs, des débiteurs, des tailleurs, des mécaniciens et des électriciens. Et par-dessus tout cela, pour couronner l'ensemble et lui permettre de vivre, il y avait le Tram ; à la fois monstre et bien plus qu'un engin de traction.

Lui aussi, il a bercé mon enfance. Au début que je l'ai connu, mon ami le Vicinal, il reliait Poulseur à Damré et desservait principalement les différentes carrières par une série de dérivations et de quais de manœuvres. Etaient également

reliés les magasins de l'Union Coopérative.

A propos de vapeurs, il y en avait de toutes les couleurs : des blanches, des grises, des presque noires, suivant les sautes d'humeur de la locomotive, du nombre de wagons qu'on lui avait attelés, de sa vitesse, de ses freinages, de ses accélérations.

Elle était parfois capricieuse. Peut-être était-ce pour cela aussi que je l'aimais tant, ma loco...

Environnée de ses odeurs de charbon et de vapeurs d'eau, elle suait, hennissait, haletait, sifflait à coups stridents ou graves.

Je l'aimais aussi lorsqu'elle était à l'arrêt, reprenant son souffle, majestueuse et sereine. Elle avait un poste de conduite à chaque extrémité et une grande jupe verte en tôle lui recouvrait bien et ses roues, et son embiellage. Elle était pudique, ma loco... »



### Sources :

Damré – Le train Poulseur-Chanxhe-Trooz. – Journée du Patrimoine 1995 – P. Dykmans.

Brochure de différentes marches : A. Etienne.

Chemin de Fer de Sprimont : 15 ans déjà...

Photos : P. Dykmans.

Vieille vues de Sprimont.

*Réalisation : Cercle du Fonds d'Histoire Locale - Y. S.*