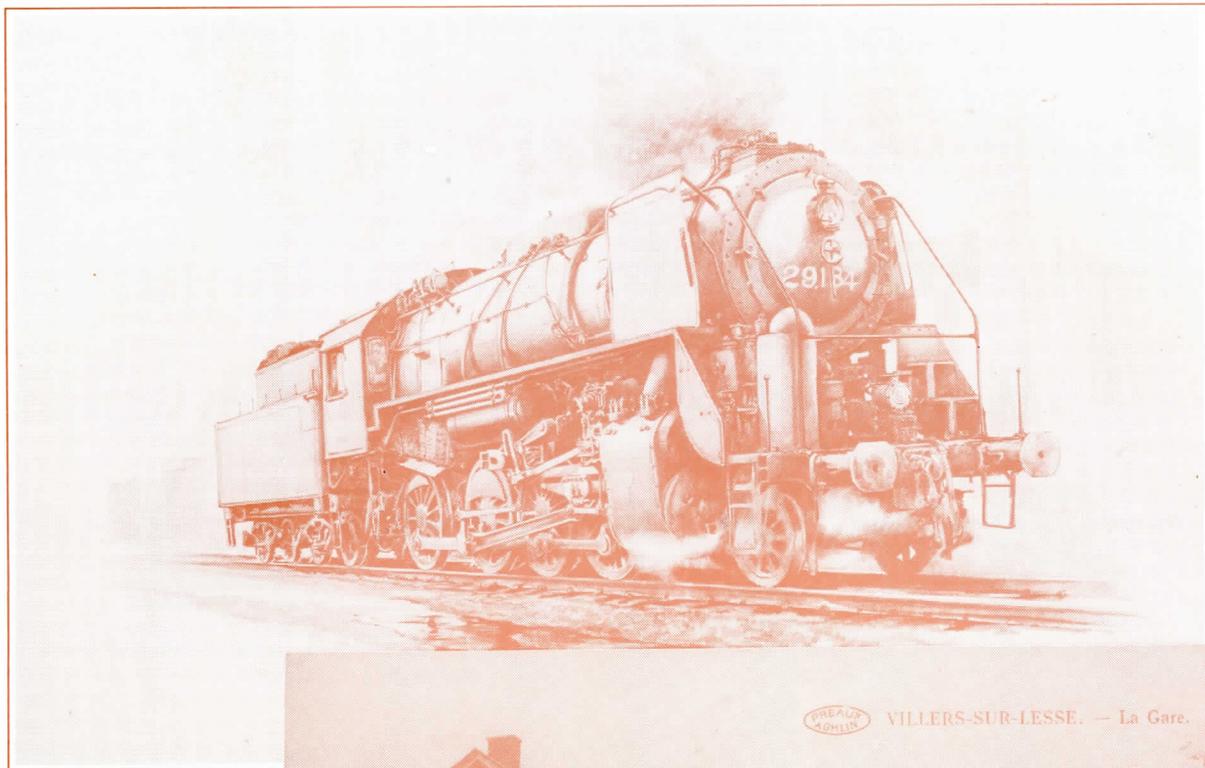


A toute vapeur sur la ligne 150 entre Jemelle et Houyet 1894 -1978



Arrêt en gare de Villers-sur-Lesse

Ecole communale
Villers-sur-Lesse

TABLE DES MATIÈRES

<u>I. LES ORIGINES DU CHEMIN DE FER</u>	pages
1. L'ère du chemin de fer en Belgique	3
2. Création de la ligne de la Lesse	5
<u>II. LA LIGNE DE LA LESSE JEMELLE-HOUYET</u>	
1. Description générale	9
2. Les gares: quelques traits particuliers	11
Jemelle	11
Rochefort	12
Eprave	13
Villers-sur-Lesse	13
Vignée	14
Wanlin	15
Hour-Havenne	15
Houyet	16
<u>III. VOYAGE EN TRAIN</u>	17
<u>IV. LE TRAFIC SUR LA LIGNE DE LA LESSE</u>	
1. Trafic des voyageurs	19
2. Tourisme ferroviaire	20
3. Transport des marchandises	21
<u>V. ARRÊT EN GARE DE VILLERS-SUR-LESSE</u>	
1. Inauguration	24
2. Description des bâtiments	25
3. Fonctionnement de la gare	25
4. Exploitation de la station	28
5. Service postal	31
<u>VI. FAITS DE GUERRE 40-45 SUR LA LIGNE DE LA LESSE: VILLERS-SUR-LESSE ET VIGNÉE</u>	33
<u>VII. REQUIEM</u>	36

Remerciements.

Le fascicule que voici n'a rien d'un ouvrage de référence. Il est le fruit d'une recherche historique réalisée dans le cadre des leçons d'histoire d'une classe de 4^e, 5^e et 6^e années primaires.

Les historiens n'y trouveront probablement pas leur compte et les "spécialistes du rail" regretteront peut-être le manque de méthode et de rigueur de nos propos.

Pourtant, que nos recherches furent passionnantes!

Ebauchées lors d'une simple promenade le long de l'ancienne ligne 150 aujourd'hui désaffectée, elles ont rapidement débouché sur un projet dépassant de beaucoup les limites que nous nous étions fixées.

Notre première démarche fut de contacter des aînés de notre entourage, susceptibles de nous aider. Notre enthousiasme fut apparemment communicatif: au fil de nos rencontres et de nos visites, nous avons pu compter sur le soutien de nombreuses personnes sensibles à nos recherches.

Beaucoup prirent une part active à notre travail et, semaine après semaine, rassemblèrent avec les élèves une multitude de souvenirs, de renseignements, de photos anciennes, de plans et de documents divers relatifs à l'ancienne ligne ferroviaire 150.

Merci à Jacques Terwagne, Bernard et Auguste Gilson, Georges Claecens, Victor Lefèbvre, Philippe Martoz, Jacky Berg de Villers-sur-Lesse; Madame Bertrand de Paliseul; Messieurs Poncin, E. Streignard, R. Radelet de Rochefort; Madame Dardenne de Houyet; Monsieur Defize de Ciergnon; Madame Roynet de Fenffe; Monsieur Gillis de Wanlin; Madame Poncelet de Wavreille; Monsieur Dambly de Wellin et Monsieur Pastiels de Bruxelles qui nous a communiqué de nombreux renseignements techniques.

Un merci particulier sera cependant adressé à Monsieur André Chabottaux. Né en 1921 à la halte de Hour-Havenne où il vécut son enfance, il habita ensuite les stations de Villers-sur-Lesse puis Rochefort où son grand-père puis son père furent successivement chefs de gare entre 1908 et 1952. Tout au long de nos rencontres, il nous a communiqué sa passion pour cette époque où la vallée résonnait du tapage familial des locomotives à vapeur, partageant avec nous une moisson de souvenirs de ce qui fut jadis "La ligne de la Lesse" ...

*Etienne Fourneau
Instituteur
Villers-sur-Lesse
31 décembre 1993.*

Bibliographie.

Par ces quelques mots, nous exprimons un remerciement particulier aux auteurs qui nous ont permis de consulter leurs ouvrages et d'en extraire de précieux renseignements historiques et techniques ayant trait au domaine ferroviaire.

1. Vapeur en Belgique (tome 1). Philippe Dambly
2. A toute vapeur sur la ligne 109. C.P.E.N. Sivry
3. Actual Quarto 15-3-85
4. Rochefort au début du XX^e siècle. Pierre Staner
5. Royaume du Nord. Bernard Clavel
6. L'épopée des chemins de fer. C. Hamilton Elis

Les chiffres notés entre parenthèses au fil du texte qui va suivre renvoient à l'une ou l'autre de ces références.



Ecole communale de Villers-sur-Lesse

Charlotte Lecomte - Bernard Nijskens - David Rossion - Sabrina Lejeune - Nicolas Maillard - Johan Nijskens - Amélie Streignard - Isabelle Limbrée - Benjamin Rosier - Olivier Bertrand - Grégory Lejeune - Dominique Teise - Hélène Bérard - Benoît Rossion - Maryline Depierreux - Jean-François Willem (4^e, 5^e et 6^e années primaires - année scolaire 92-93).

I. LES ORIGINES DU CHEMIN DE FER.

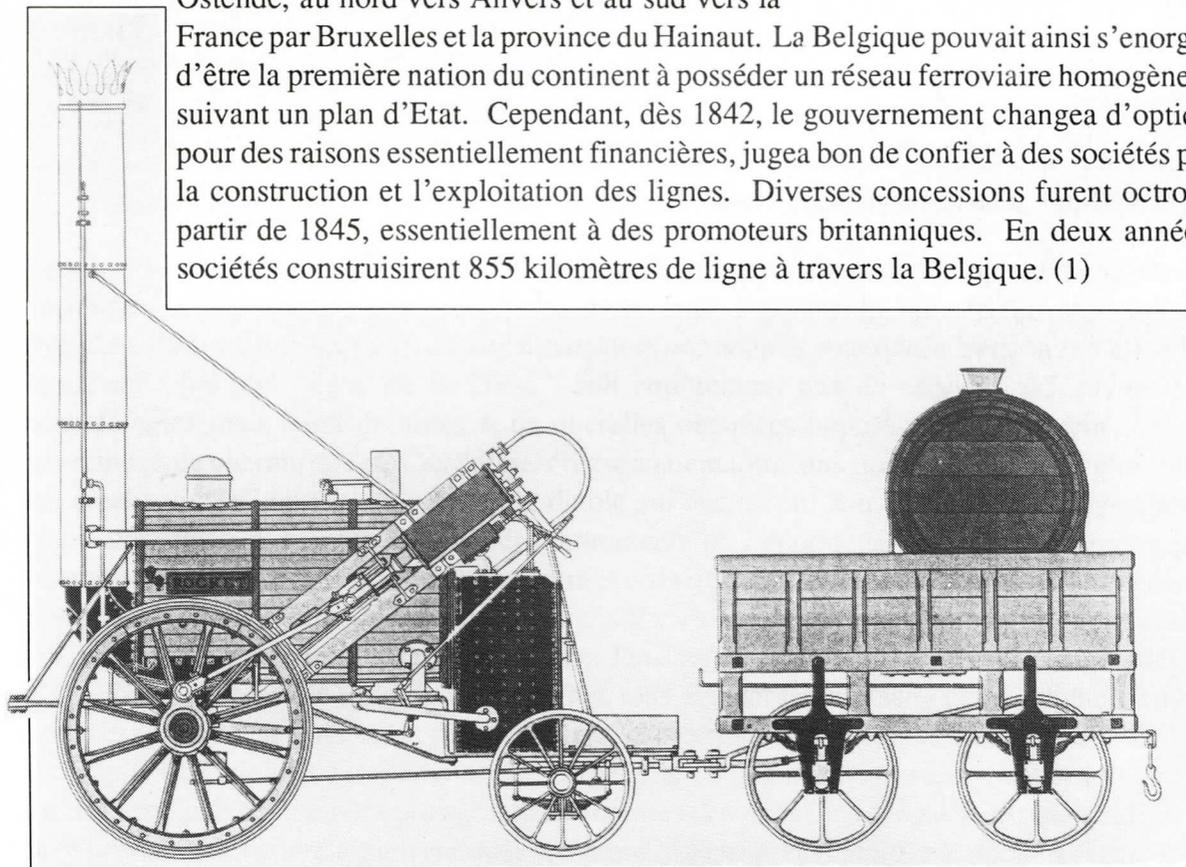
1. L'ère du chemin de fer en Belgique.

Ce sont les Anglais qui, en 1825, possédèrent la première voie de chemin de fer destinée à l'usage public. Inaugurée le 27 septembre, elle était l'œuvre de Georges Stephenson. Produit de plusieurs générations d'inventeurs tels Denis Papin (1647-1714), Nicolas Joseph Cugnot (1725-1804), James Watt (1736-1819) et surtout Richard Trevithick (1771-1833), la locomotive à vapeur allait révolutionner le monde des transports et faire véritablement entrer le chemin de fer dans son âge d'or. Bien vite, les dirigeants de la jeune Belgique saisirent l'importance de ce nouveau moyen de transport et l'apport capital dont il pouvait enrichir notre nouveau pays. Le 1 mai 1834, sous l'impulsion de Léopold 1er, le parlement votait une loi décrétant la création d'un réseau ferroviaire sur le territoire belge. Un an plus tard, le 5 mai 1835, un train inaugural circulait sur le tronçon Bruxelles-Malines. Le convoi était composé de trois locomotives ("la Flèche", "le Stephenson" et "l'Eléphant") qui emmenaient dans une ambiance indescriptible 900 passagers, dont le Roi Léopold 1er et Georges Stephenson lui-même. En moins de 9 ans, un réseau de chemin de fer était créé à travers notre pays. Son point central étant Malines, celui-ci se dirigeait à l'est vers la Prusse par Louvain, Liège et Verviers; à l'ouest vers Gand, Bruges et



1. Georges Stephenson (1781-1848).

Ostende; au nord vers Anvers et au sud vers la France par Bruxelles et la province du Hainaut. La Belgique pouvait ainsi s'enorgueillir d'être la première nation du continent à posséder un réseau ferroviaire homogène établi suivant un plan d'Etat. Cependant, dès 1842, le gouvernement changea d'optique et, pour des raisons essentiellement financières, jugea bon de confier à des sociétés privées la construction et l'exploitation des lignes. Diverses concessions furent octroyées à partir de 1845, essentiellement à des promoteurs britanniques. En deux années, ces sociétés construisirent 855 kilomètres de ligne à travers la Belgique. (1)



2. Le Rochet qui, en Grande-Bretagne, inaugura le premier service de voie ferrée pour voyageurs.

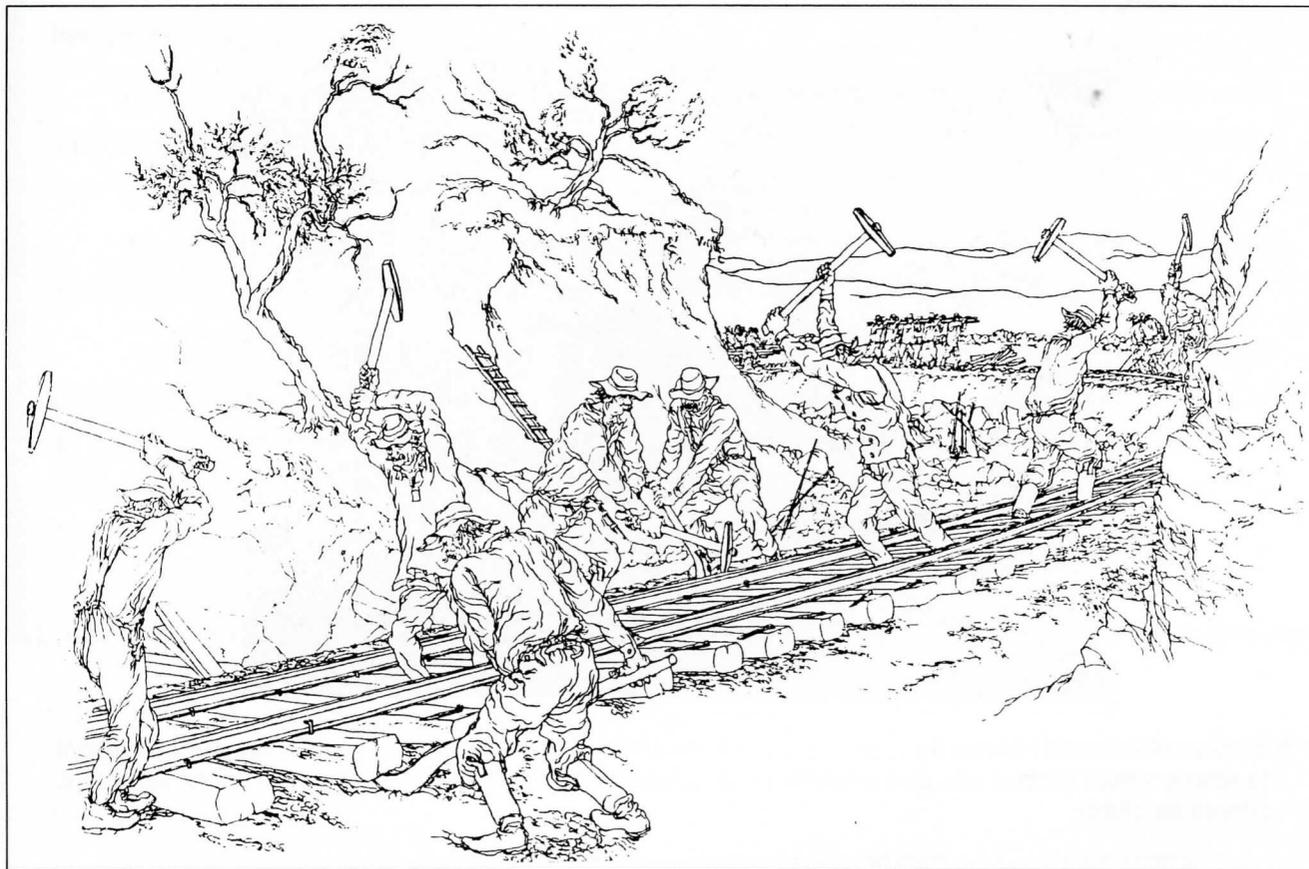
C'est sous ce régime que fut entreprise par la société "Grande Compagnie du Luxembourg" la construction de la ligne Bruxelles-Arlon qui devait desservir notre province. Les travaux débutèrent en septembre 1846 mais la ligne ne fut mise en service qu'en novembre 1858, suite à de multiples problèmes financiers liés à la mauvaise gestion de la compagnie privée.



3. C'est le 5 mai 1835 que la Belgique eut l'honneur d'inaugurer le premier chemin de fer continental.

2. Création de la ligne de la Lesse.

Il fallut encore attendre vingt années pour que soient entrepris, après maintes controverses, les travaux de création de la ligne 152 reliant Jemelle-Houyet-Dinant et Tamines. Ceux-ci furent réalisés par des entreprises belges pour le compte de l'Etat qui entre temps avait mis fin au système de concession et procédé au rachat progressif des lignes privées. L'objectif poursuivi était de relier



4. La construction d'une voie ferrée au milieu du XIX^e siècle (représentation de C. Hamilton Elis).

à l'axe Bruxelles-Arlon un réseau de lignes secondaires permettant un déplacement plus rapide des personnes et des marchandises et de favoriser ainsi l'expansion industrielle et l'exploitation forestière de notre province. 15 années furent alors nécessaires pour que le tronçon Jemelle-Houyet, dénommé plus tard "ligne de la Lesse", soit entièrement mis en service. 15 ans de travaux considérables mais aussi de luttes et de querelles obstinées opposant farouchement partisans et adversaires du chemin de fer. Ces derniers regroupaient tous ceux qui voyaient dans cette "machine qui crache du feu" un véritable engin du diable qui décimerait leurs troupeaux et engendrerait les pires calamités. A cet effet, les édiles communaux de l'époque se battirent pour protéger leurs administrés et s'efforcèrent de détourner le tracé de la ligne à distance respectable des villages qu'elle devait desservir. Pourtant, ils durent souvent battre en retraite face aux hommes de cette entreprise qui, telle un coup de hache, lézardait la vallée. Du chef de chantier diplômé des plus grandes écoles d'ingénieurs au plus modeste des manœuvres, tous avaient dans le sang cette volonté farouche de dominer la roche, la forêt et les cours d'eau. Chez certains d'entre eux, la satisfaction de la tâche accomplie était bien plus importante que l'argent qu'ils gagnaient. On leur avait tant et tant répété qu'ils participaient à une des plus grandes aventures des temps modernes qu'ils étaient fiers d'être là. Si certains ne restèrent que quelques semaines, d'autres, engagés dès le début, allèrent jusqu'au

bout et s'installèrent avec leur famille dans nos villages et leurs hameaux. (5) La ligne fut mise en exploitation par tronçons successifs en fonction de l'avancement des travaux et ceci au départ de Jemelle:

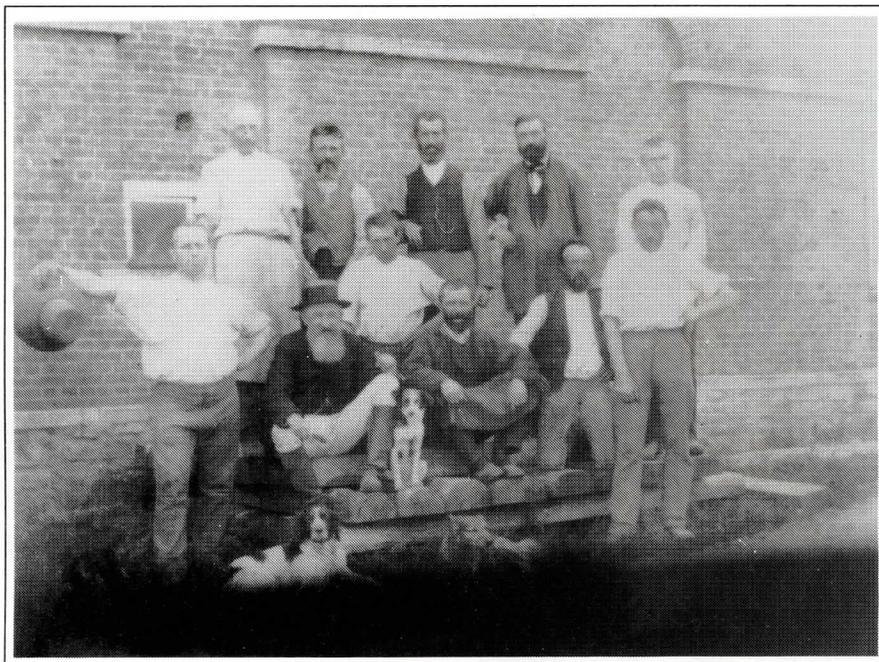
Jemelle - Rochefort: 15 septembre 1880

Rochefort - Eprave: 16 février 1886

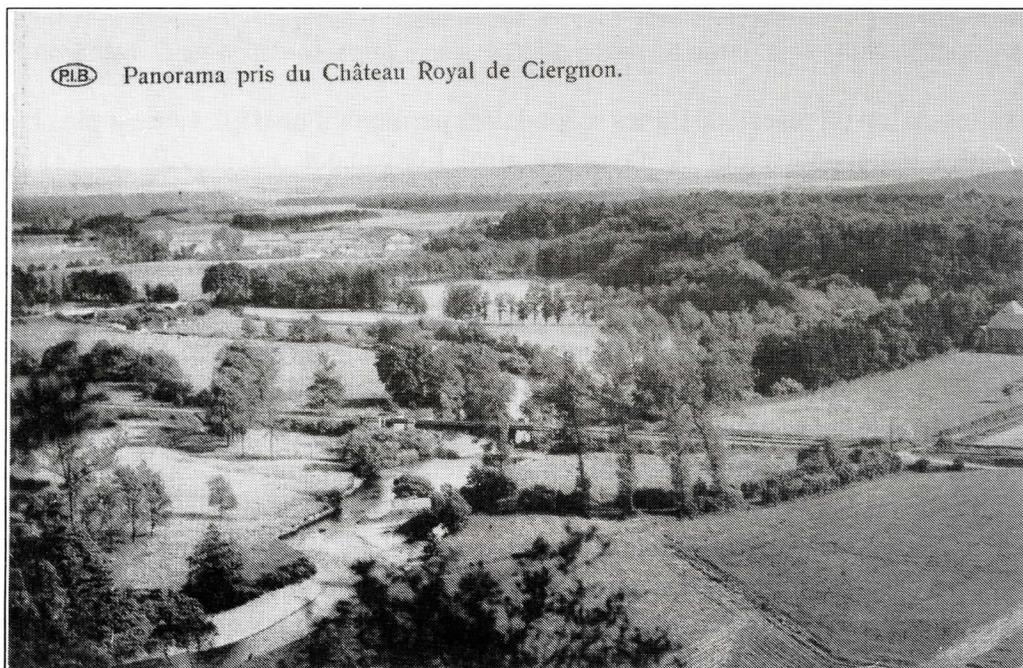
Eprave - Villers-sur-Lesse: 23 septembre 1888

Villers-sur-Lesse - Wanlin: 3 janvier 1889

Wanlin - Houyet: 4 janvier 1894



5. Entourant le Comte Félix de Cunchy (coiffé d'un canotier), le personnel des usines de Villers-sur-Lesse dont la scierie s'était attribué une part importante de la fourniture des billes nécessaires à la pose des voies. (Photo de 1889)



6. La vallée de la Lesse et la ligne 150 entre Villers-sur-Lesse et Vignée.

Li tch' min d'fiêr.

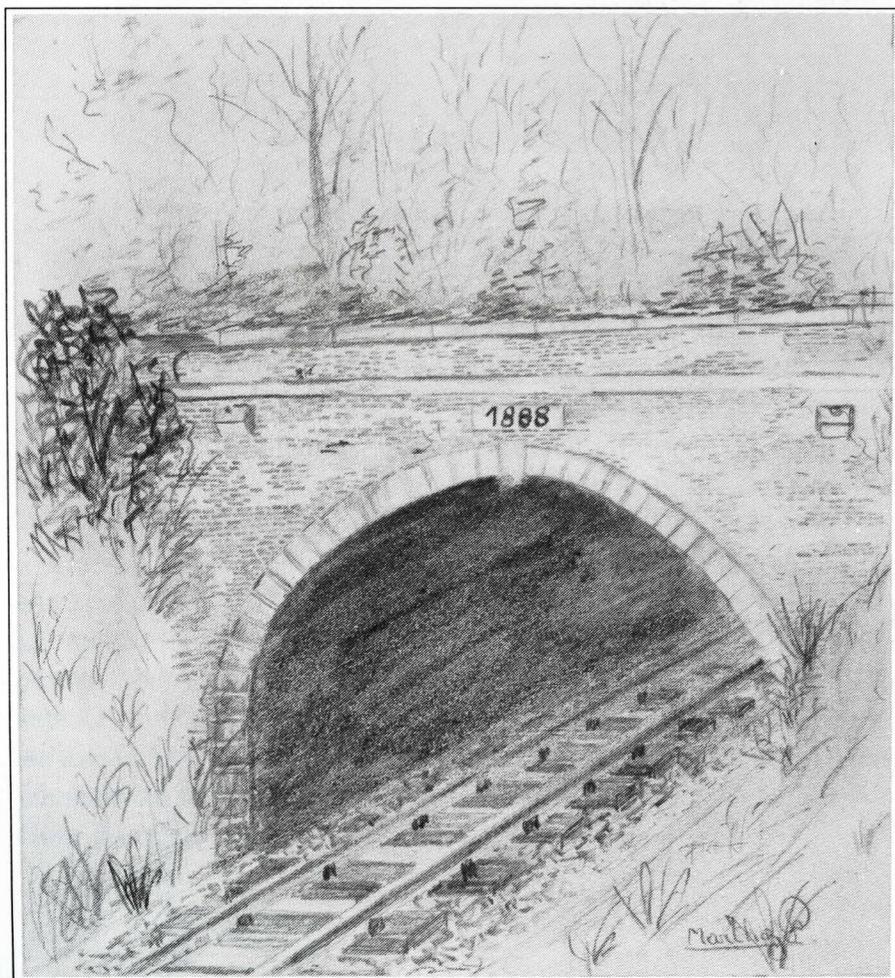
Quand on-z'-a fait l'ligne do tch' min d'fiêr do l' valêye do l' Lèsse, à trèvins-là dj' aleus è scole à Cièrgnon. Après onze eûres è l'iviêr, quand-on-z-aveut mougni s' marinde, nos-alins glissi su lès glaces dins lès près d' Cièrgnon, èt aviè onze èt d'méye-doze eûres, nos-ètindins l' cwane dès-ovris qui travayint au tunèl: tûtûte, tûtûte, tûtûte! Gâre la mine! Gâ...re la mine! Gâ...re la mine! Pouf! Pouf! Pouf! Pouf! Nos courins evôye pace qui gn-a dès côps qu' dès pîres avolint jusqu'à bin lon dins lès près.

Quand l' trin a passé po l' prèmi côp su l' ligne, nosse maïsse, Mossieû Relavisse, nos-aveut minè jusqu'à su l' grand' route po waîti passé l' trin. Adon i n'aleut nin co pus lon qu' Wanlin: li ligne n'esteut nin faîte iute di ç' viyadje là.

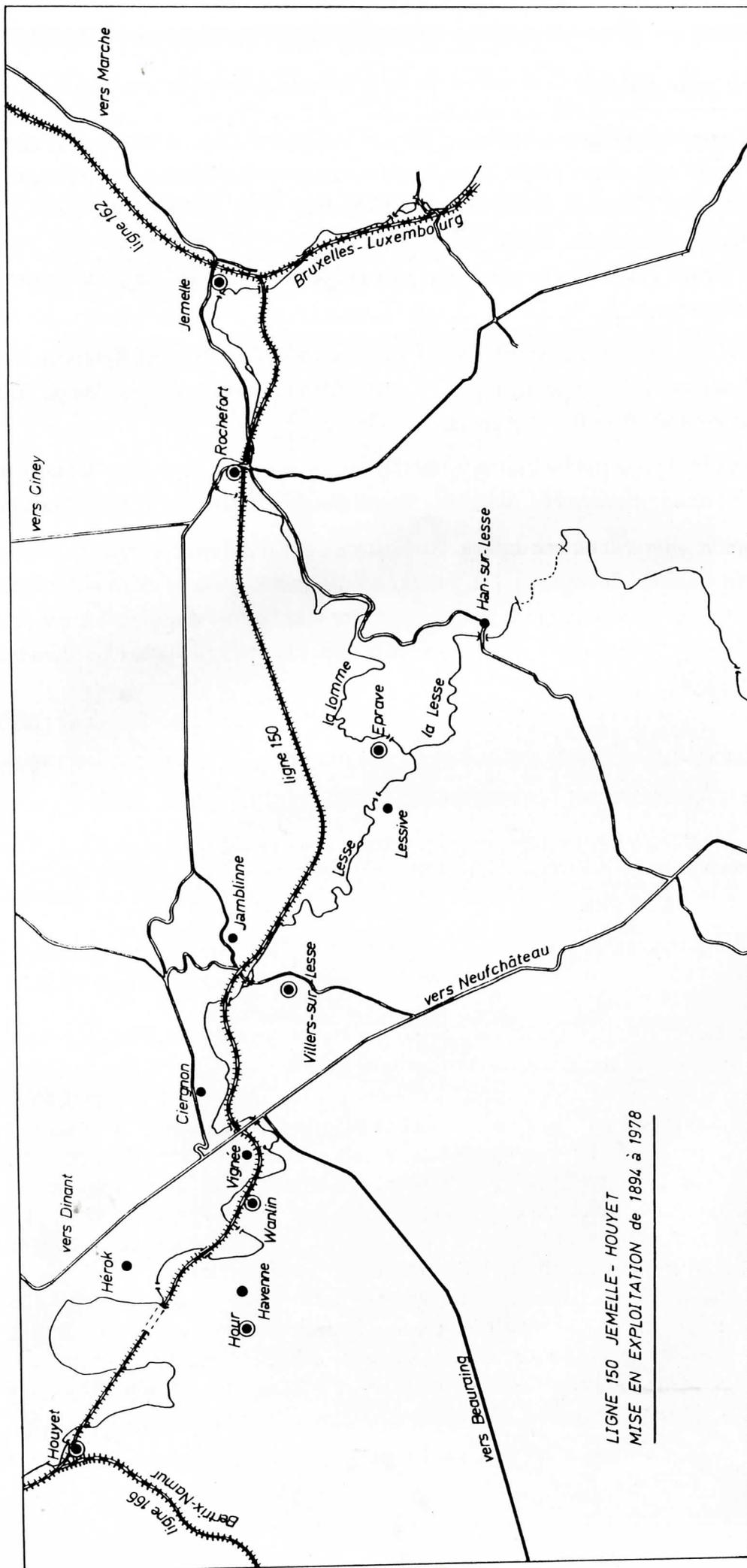
Li tunèl di Cièrgnon pwâte li date di 1888. Dins cès-anéyes-là, li sèrvice dès males-posses di Rotchfwârt à Dinant aleut co èt l' burau dès Posses èsteut à Ardène, ou putôt à Sanzène.

A Cièrgnon, gn-aveut qu'one aubêrje. Su l' ensègne, qui djaî li mwints côps, il èsteut mârquè: «Joseph Davin-Graide. - Aubergiste». C'èsteut là l'arèt des males-posses. Li maujon èst co là à l'eûre qu'il èst, èt on pout co véy li grande pwate do stauve où c' qu'on rêmiseut lès tch'faus èt lès vwètures. Mais èlle a candji d' propriétaires mwints côps. On lit d'zeû l'uch: «Restaurant du Parc Royal».

Souvenirs d'Olivier Roynet de Fenffe (1879-1971)



7. Le tunnel de Vignée
(représ. Ph. Marthoz).

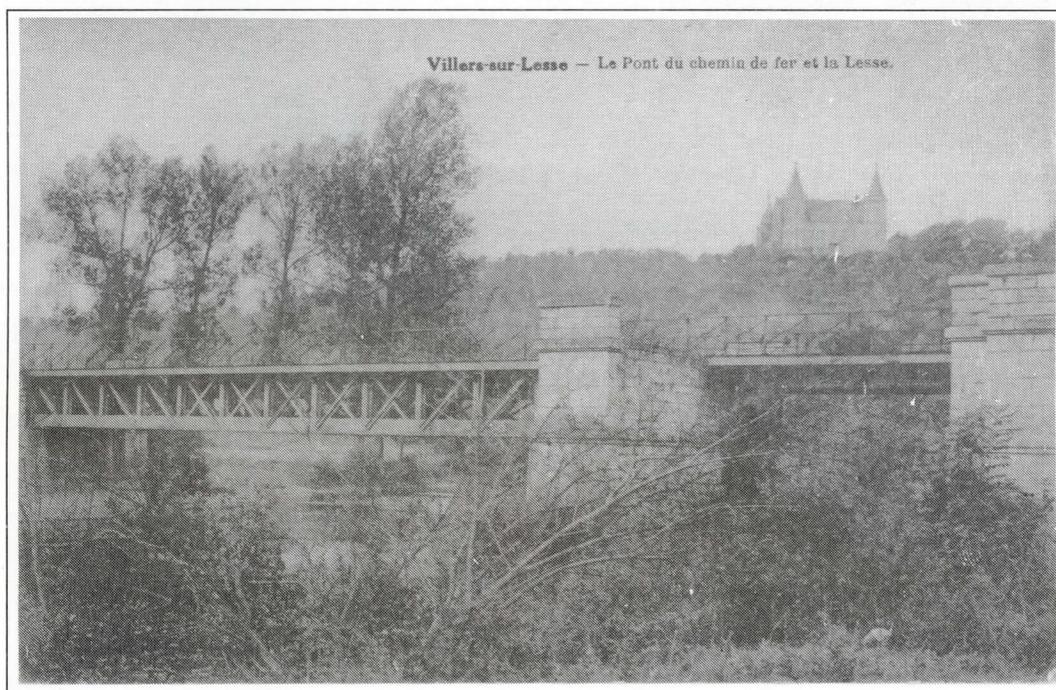


LIGNE 150 JEMELLE- HOUYET
 MISE EN EXPLOITATION de 1894 à 1978

II. LA LIGNE DE LA LESSE JEMELLE-HOUYET.

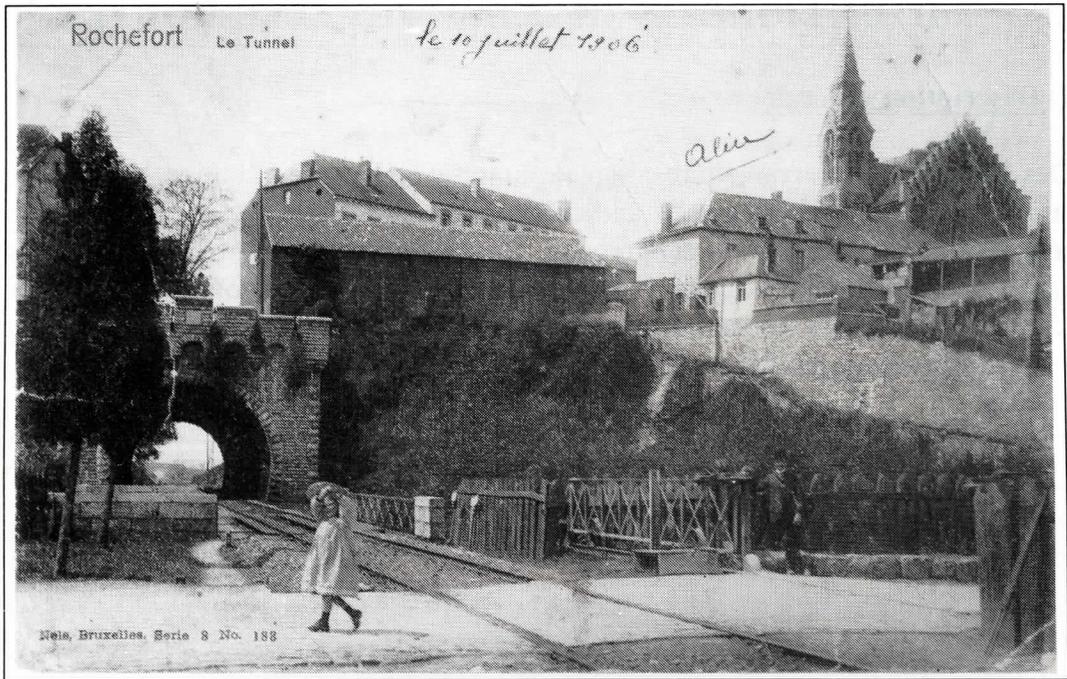
1. Description générale.

Dès 1894, date de son ouverture complète au trafic de Jemelle à Houyet, la ligne de la Lesse se vit attribuer le numéro 152. En 1926, date de la création de la S.N.C.B., elle reçut définitivement le numéro 150 et le garda jusqu'à sa suppression. Bien que tout ait été prévu, lors de la construction de la ligne, pour la pose de deux voies de Jemelle à Houyet, la ligne fut toujours exploitée à simple voie. Seules les gares de Rochefort et de Villers-sur-Lesse étaient équipées de doubles voies permettant le croisement des trains. La section Jemelle-Houyet avait une longueur de 21,300 km.



8. Le pont-rail de Nâron enjambant la Lesse au pied du château royal de Ciergnon.

Son tracé comportait trois tunnels: Rochefort (58 m), Vignée (54 m) et Hour-Havenne (464 m). De nombreux ponts-rails jalonnaient également la ligne; quatre enjambaient la Lhomme de Jemelle à Rochefort et sept avaient été jetés sur la Lesse entre Eprave et Houyet. A ceux-ci, il fallait encore ajouter trois ponts enjambant des biefs canalisant l'eau de la Lesse comme force motrice: un à la turbine hydraulique actionnant les débiteuses et les polissoirs de la marbrerie de Hour et deux autres alimentant les turbines des mini-centrales électriques privées qui produisaient le courant au château d'Ardenne de Houyet (aujourd'hui disparu) et au château royal de Ciergnon. Ce dernier bief était alimenté par l'eau de la Lesse dont on avait rectifié le cours en le canalisant sur une longueur d'un kilomètre. Ces importants travaux réalisés lors de la construction de la ligne avaient également permis la suppression de deux méandres pour lesquels il aurait fallu construire autant de ponts-rails supplémentaires. "L'étang Noir" situé le long de la voie, 500 mètres en amont de la station de Villers-sur-Lesse, trouve là son origine et n'est en fait que l'ancien lit abandonné de la rivière. La ligne était jalonnée de huit gares: Jemelle - Rochefort - Eprave - Villers-sur-Lesse - Vignée - Wanlin - Hour-Havenne - Houyet.



9. Le tunnel de Rochefort et le pont-rail traversant la Lhomme.

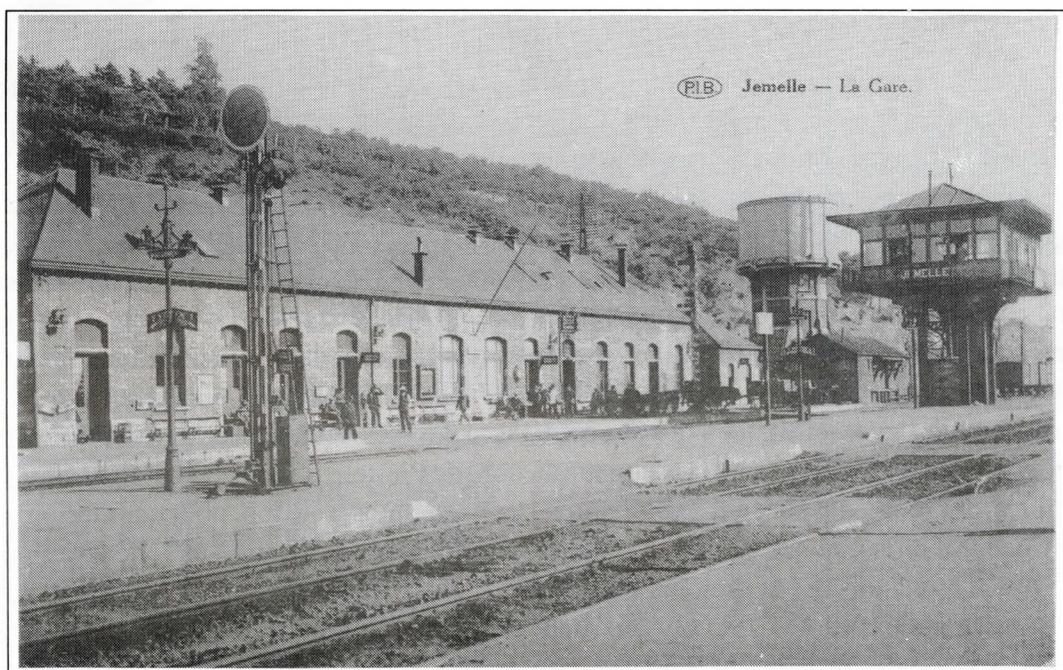
2. Les gares: quelques traits particuliers.

JEMELLE: mise en exploitation le 9 juillet 1858.

La station de Jemelle fut ouverte lors de la mise en service du tronçon "Ciney-Grupont" de la ligne du Luxembourg. Construits à l'emplacement actuel de la cour des marchandises, les bâtiments subirent au fil des ans des modifications importantes liées au développement considérable de la station. Celle-ci était le point de départ des trains omnibus vers Namur et Arlon (ligne 162), ainsi que des trains desservant la ligne de l'Ourthe (vers Liège) et la ligne 150 (vers Houyet et Dinant). Les trains semi-directs de la ligne Bruxelles-Luxembourg, de même que les trains internationaux, faisaient toujours arrêt à Jemelle.

En service "marchandises", Jemelle était une gare de distribution et de concentration des wagons isolés où étaient formés les trains de cabotage qui desservaient les cours à marchandises de toutes les gares de la région.

De plus, les trains complets de marchandises parcourant de grandes distances faisaient relais à Jemelle pour l'échange des locomotives à vapeur. Ainsi donc, au début de ce siècle, Jemelle fut un centre ferroviaire important de Belgique. En outre, la station possédait un atelier de réparation de locomotives et du matériel roulant qui occupait plus de mille ouvriers. On y comptait des ouvriers-monteurs, des ajusteurs, des forgerons, des menuisiers, des peintres, ... toutes professions aujourd'hui disparues.



10. Jemelle.



11. Rochefort.

ROCHEFORT: mise en exploitation le 15 septembre 1880.

La gare de Rochefort fut, durant toute son existence, le centre d'un important trafic de voyageurs composé d'une clientèle locale, mais aussi d'une nombreuse clientèle touristique. En effet, Rochefort était le point d'échange avec la ligne vicinale 694 Rochefort - Han-sur-Lesse - Wellin. Au cours de la période estivale, Rochefort recevait journalièrement un ou deux trains touristiques spéciaux. Des tramways à vapeur (quatre ou cinq suivant les besoins) attendaient les voyageurs sur deux voies situées sur la place de la gare. A heure régulière, ils les emmenaient vers Han-sur-Lesse dans un concert de sifflets à vapeur. De plus, au début du XX^e siècle, la bourgade de Rochefort comptait une multitude d'hôtels fréquentés par une abondante clientèle belge et étrangère qui y séjournait en villégiature. L'arrivée des trains de vacanciers était des plus pittoresques. A leur arrivée de Jemelle, ceux-ci étaient bruyamment harcelés dès leur descente de voiture par des "chasseurs" en grande livrée portant la casquette au nom de l'hôtel qu'ils représentaient. Ils offraient des chambres, des repas, des spécialités culinaires, des excursions... le tout pour un franc ou un franc et demi. Chacun s'emparait des valises et s'efforçait de ramener fièrement "ses" clients à l'hôtel. (4) Le trafic des marchandises par wagons complets fut aussi très important à Rochefort jusqu'au lendemain de la guerre 40-45. La cour aux marchandises comportait deux voies, dont une avec rampe. Une troisième servait de raccordement pour la SNCV. Le transbordement des marchandises d'un réseau à l'autre se faisait manuellement et était confié à une entreprise concessionnaire.

EPRAVE: mise en exploitation le 16 février 1886.

Dès sa création, la gare d'Eprave fut une halte dépendant de la station de Rochefort. Jusqu'au lendemain de la 2^e guerre mondiale, elle fut dirigée par un chef de halte. A cette époque, sa gestion fut confiée à un chargeur principal. En effet, son infrastructure était très simplifiée: elle possédait une seule voie principale avec un quai à voyageurs et une voie secondaire desservant une petite cour à marchandises.

Si le service des voyageurs qui desservait les villages d'Eprave et Lessive connut une certaine ampleur, le trafic des marchandises ne fut jamais très important.



12. Eprave.

VILLERS-SUR-LESSE: mise en exploitation le 23 septembre 1888.

De l'avis unanime, la gare de Villers-sur-Lesse était la plus coquette de la ligne 150. Bâtie sur le territoire de l'ancienne commune de Jamblinne (d'où son appellation "Villers-Jamblinne", reprise dans les premiers indicateurs), elle desservait les villages de Villers et Ciergnon de même que les hameaux de Jamblinne, Jamjoûl, Briquemont et Genimont. Avec Rochefort, elle était la seule station de la ligne à être équipée de deux voies permettant le croisement de deux trains. Ces particularités étaient de toute évidence liées au fait que Villers-sur-Lesse avait le privilège d'être considérée comme "gare royale" puisque c'est elle qui desservait le château royal de Ciergnon. A cet effet, les quais et les abords de la station faisaient constamment l'objet d'un entretien particulier. En outre, le bâtiment comportait une salle d'attente spéciale toujours parfaitement entretenue et destinée à l'accueil des membres de la famille royale.

Cet honneur lui valut toujours de nombreux privilèges dont le moindre ne fut pas d'avoir pu bénéficier dès 1919 du courant électrique grâce à un raccordement spécial à la centrale privée alimentant le château royal.



13. Villers-sur-Lesse.

VIGNEE: mise en exploitation le 4 janvier 1894.

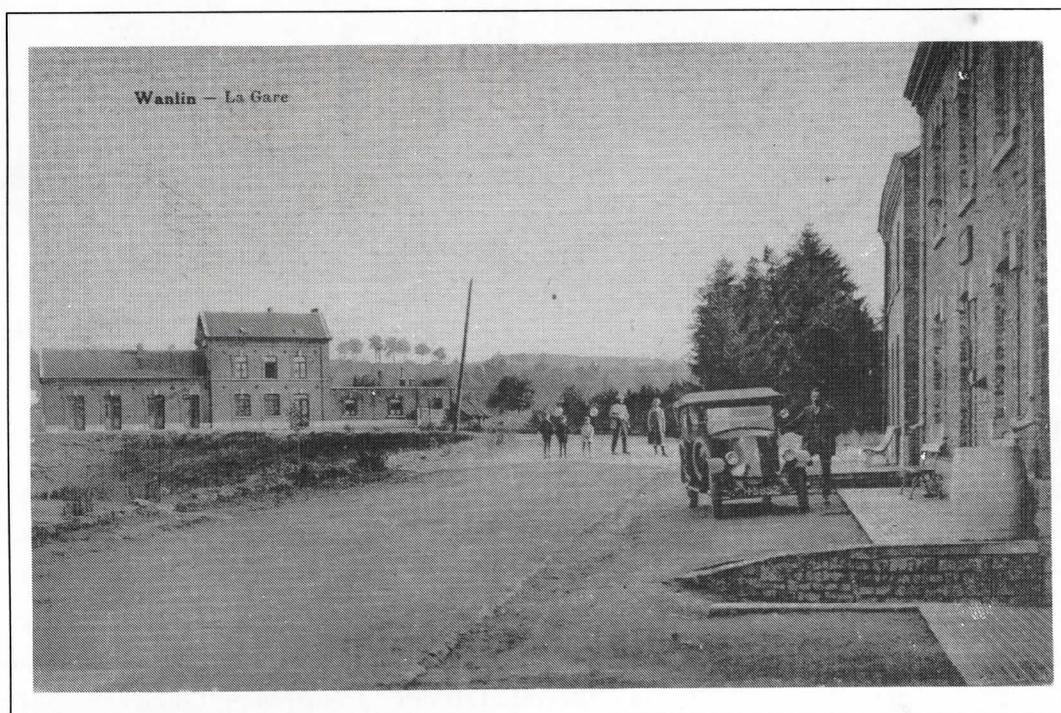
A l'ouverture du tronçon Villers-sur-Lesse - Wanlin (03/07/1889), Vignée n'était seulement qu'un "Point d'Arrêt Gardé". Celui-ci devint une halte le 1^{er} mai 1896 à l'usage du hameau de Vignée et du village de Ciergnon. Cependant, cette modeste gare connaissait un important trafic de marchandises apporté par la briqueterie et tuilerie de Wanlin. La cour aux marchandises de Vignée comportait deux voies dont une était spécialement dévolue à la briqueterie: charbon pour les fours "à l'arrivée"; tuiles et briques "au départ". Dans les années 20, un petit chemin de fer à voie étroite (écartement 60 cm) reliait l'usine à la gare. Cette voie longeait la route Beuraing-Vignée, ensuite la chaussée Dinant-Neufchâteau sur quelques dizaines de mètres, avant de s'engager dans la cour de la gare. Une petite locomotive à vapeur assurait la traction.



14. Vignée.

WANLIN: mise en exploitation le 3 juillet 1889.

La ligne de la Lesse fut ouverte au service des voyageurs jusqu'à Wanlin en 1889 et, durant cinq ans, cette gare fut le terminus de la ligne. A cet effet, elle avait provisoirement été équipée de deux voies principales devant permettre l'évolution des locomotives et, dès 1894, le croisement des trains. Cette seconde voie fut cependant démontée en 1932. La station de Wanlin comportait, elle aussi, une voie de cour à marchandises pour la réception et le chargement des wagons. Le trafic n'y était cependant pas très important.



15. Wanlin.

HOURLHAVENNE: mise en exploitation le 4 janvier 1894.

C'est lors de la mise en service du tronçon final Wanlin-Houyet en 1894 que fut créé un "Point d'Arrêt Gardé" appelé "Havenne". Celui-ci devint cependant une halte deux années plus tard (le 1^{er} mai 1896). Enfin, c'est le premier jour du siècle que sa dénomination se transforma en "Hour-Havenne". Cette petite gare connaissait un "trafic-voyageurs" assez important, car elle desservait une multitude de villages et hameaux: Hour-la-Grande, Hour-la-Petite, Havenne, Famenne, Lissoir, Hérock, Ver et même Custine. Avant la seconde guerre mondiale, la cour aux marchandises connut, elle aussi, une grosse activité grâce à la marbrerie BRACHOT-HERMAN-WAUQUEZ. Celle-ci recevait journallement des convois de marbre en bloc importé de France, Portugal, Italie, Yougoslavie, Roumanie et Hongrie. Durant l'entre-deux-guerres, la station de Hour-Havenne expédiait chaque jour 3 à 5 wagons fermés chargés de marbre scié et poli.

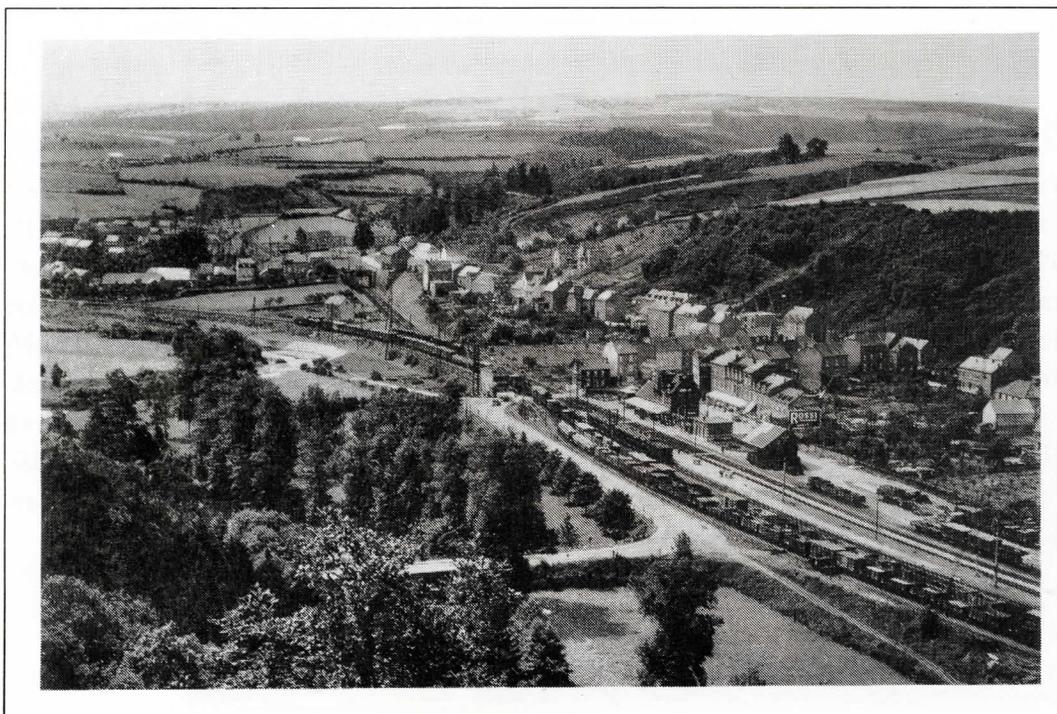


16. Hour-Havenne.

HOUYET: mise en exploitation le 4 janvier 1894.

La gare de Houyet (dénommé "Houyet-Ardenne" de 1938 à 1981) était la gare de coïncidence entre la ligne 150 et la ligne 166 Bertrix-Namur. Cette situation lui procurait un important trafic de voyageurs en transit. A cet effet, elle disposait d'une infrastructure nettement supérieure aux autres gares de la ligne (Jemelle excepté).

Elle comportait trois voies à quai, trois voies secondaires, deux voies de cour à marchandises et deux cabines de signalisation. De plus, la station était équipée d'une plaque tournante de 18 mètres de diamètre manœuvrée manuellement. Ce pont tournant permettait le virage des locomotives des convois limités à Houyet.



17. Houyet.

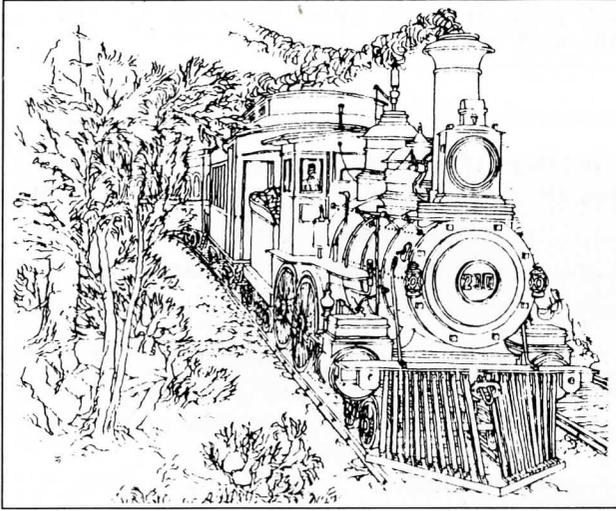
III. VOYAGE EN TRAIN.

Au début de l'histoire du chemin de fer, la construction d'une locomotive à vapeur était un véritable chef-d'œuvre d'artisanat, une merveille de chaudronnerie de forge et d'ajustage. Très rapidement, les constructeurs rivalisèrent d'ingéniosité et de continuelles modifications furent apportées pour améliorer les performances du "cheval de fer" et le confort des passagers. Cependant, un voyage en chemin de fer au milieu du XIX^e siècle était d'un pittoresque inimaginable. Les voitures étaient de quatre types: les berlines entièrement fermées avec portes et fenêtres; les diligences simplement pourvues d'un toit et les voitures de 3^e ou 4^e classes dépourvues de toute protection (3). Enfermés à clef dans leurs salles d'attente respectives - de peur qu'ils ne montent avant que le train ne soit totalement à l'arrêt - les passagers étaient appelés à monter en voitures.



18. Paysage bucolique de la vallée de la Lesse et de la ligne 150 au début du siècle.

C'était également pour éviter ce genre d'accident à la descente du train que les wagons étaient verrouillés pendant le parcours. Chaque passager était tenu de se mettre à la place que son coupon lui assignait et d'y demeurer, sans bouger, jusqu'à l'arrêt du convoi. Point de couloir permettant donc de circuler à l'aise, ni de toilettes, bien entendu: à ce sujet, on se contentait alors d'installer dans le fourgon de tête un petit local que l'usager était contraint d'occuper jusqu'à l'arrêt suivant! Le chauffage réservé aux premières classes se faisait au moyen de bouillottes d'eau chaude qui étaient remplacées dans les stations. Quant aux autres voyageurs, ils se réchauffaient les pieds dans des bottes de paille. L'éclairage par lampes à huile était réservé aux citoyens aisés qui les louaient dans les gares. Le voyage se faisait sous la responsabilité du chef de train, du chauffeur et du machiniste, dans un vacarme indescriptible entrecoupé par les cris stridents du sifflet à vapeur de la machine. Celui-ci était le seul moyen de communication entre le personnel du train et celui de voies. (2)



19. Illustration: C. Hamilton-Ellis (6)

Victor Hugo, auteur français mondialement connu, était aussi un voyageur de fond. Notre Belgique, il l'a parcourue en train de long en large à une époque où la vitesse des locomotives belges ne dépassait pas les 40 km/h. Il s'agissait pourtant de voyages inoubliables: *«C'est un mouvement magnifique et qu'il faut avoir senti pour s'en rendre compte. La rapidité est inouïe. Les fleurs au bord du chemin ne sont plus des fleurs, ce sont des raies rouges ou blanches; les blés sont de grandes chevelures blondes; les luzernes sont de longues tresses vertes; les villes, les clochers et les arbres dan-*

sent et se mêlent follement à l'horizon; de temps en temps, une forme, une ombre, un spectre, debout, paraît et disparaît comme l'éclair à côté des portières: c'est un garde du chemin de fer qui, selon l'usage, porte militairement les armes au passage du convoi ...»

IV. LE TRAFIC SUR LA LIGNE DE LA LESSE.

1. Trafic des voyageurs.

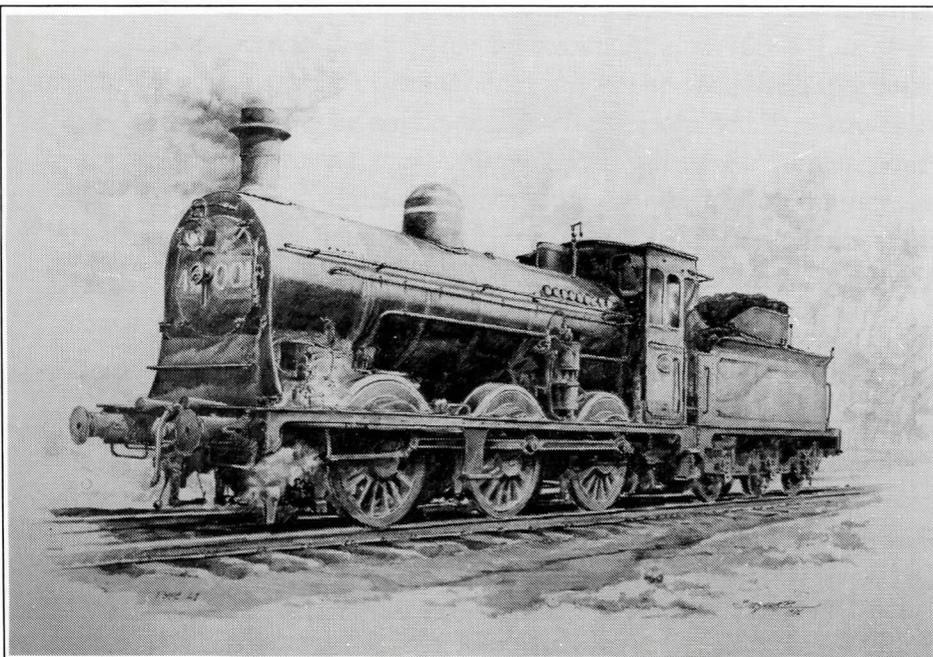
Dès 1880, le trafic régulier de trains pour voyageurs et pour marchandises fut organisé au départ de Jemelle avec comme terminus Rochefort (1880), Eprave (1886), Villers-sur-Lesse (1888), Wanlin (1889) et enfin Houyet (1894). Dès l'ouverture complète de la ligne, le "trafic-voyageurs" se développa progressivement et, à l'aube de ce siècle, comporta journallement 6 à 8 trains réguliers dans chaque sens. Les témoins de cette époque affirment que ceux-ci étaient d'une régularité telle que bien des riverains réglèrent montres et horloges d'après leurs passages. (4) Malgré les réticences qui avaient prévalu lors de sa construction, la ligne de la Lesse fut vite reconnue par beaucoup comme un grand bienfait pour toute la région. A cette époque où les moyens de transport individuel

152	Jemelle — Houyet — Dinant															152	
K.	1503	1517	1519	3089	1485	1521	3909	1523	3913	1525	3781	3783	1527	1495	1529	994	—
0 Jemelle D.	4. 4	5.25	6.10	8.25	—	9.38	—	12.54	—	15.31	—	—	17.48	—	21.17	22. 0	—
4 Rochefort D.	—	5.31	6.16	8.31	—	9.44	—	13. 0	—	15.37	—	—	17.54	—	21.23	22. 6	—
8 Eprave D.	—	5.37	6.22	8.37	—	9.50	—	13. 6	—	15.43	—	—	18. 0	—	21.29	—	—
12 Villers-sur-Lesse-Jamblinne D.	—	5.43	6.28	8.43	—	9.56	—	13.12	—	15.49	—	—	18. 6	—	21.35	—	—
16 Vignée D.	—	5.48	6.33	8.48	—	10. 1	—	13.17	—	15.54	—	—	18.11	—	B21.40	—	—
17 Wanlin D.	—	5.52	6.37	8.52	—	10. 6	—	13.21	—	15.58	—	—	18.15	—	21.44	—	—
18 Hour-Havenne D.	—	5.56	6.41	8.56	—	10.10	—	13.25	—	16. 2	—	—	18.19	—	B21.48	—	—
22 Houyet D.	4.31	6. 1	6.46	9. 1	—	10.15	—	13.30	—	16. 7	—	—	18.24	—	21.53	—	—
27 Gendron-Celles D.	—	6. 7	6.49	—	9.11	10.28	—	13.34	—	16.20	17.42	—	18.26	19.26	21.54	—	—
30 Walzin D.	—	6.15	6.57	—	9.20	10.36	—	13.43	—	16.28	17.51	—	18.34	19.34	22. 2	—	—
34 Anseremme D.	—	6.21	7. 3	—	9.26	10.42	—	13.49	—	16.34	17.57	—	18.40	19.40	22. 8	—	—
37 Dinant A.	—	6.28	7.10	—	9.34	10.50	—	13.56	—	16.41	18. 5	—	18.47	19.47	22.15	—	—
37 Dinant A.	—	6.33	7.15	—	9.39	10.55	—	14. 1	—	16.46	18.10	—	18.52	19.52	22.20	—	—

Ⓢ Ligne vicinale de la station de Rochefort aux grottes de Han (voir n° 521).
Ⓢ Buurtlijn van de statie Rochefort naar de grot van Han (zie n° 521).

20. Extrait de l'Indicateur officiel des trains de voyageurs: horaire du 1er octobre 1912 au 30 avril 1913.

n'existaient pas, elle était la meilleure (et souvent la seule) possibilité d'acheminer les biens et les personnes à travers nos campagnes. Dès la création de la ligne 150 et au fur et à mesure de son extension, le trafic des voyageurs devint vite considérable et le demeura jusqu'en 1940. En outre, la jeunesse de nos villages en profita largement pour fréquenter les écoles secondaires situées à Rochefort ou Dinant. Tout le trafic était réalisé par des locomotives à vapeur qui furent, suivant les époques: locomotive type 41 • locomotive type 8 • locomotive type 38 • locomotive type 29



21. locomotive type 41
 année de construction: 1905
 puissance: 1073 CV
 vitesse max. 70 km/h
 effort de traction: 9,5 T
 poids: 48,4 T
 (représentation: Ph. Boesmans)

2. Tourisme ferroviaire.

Après la première guerre mondiale, le rail offrit un apport considérable au développement touristique de notre région. Outre les villégiateurs belges et étrangers, on vit apparaître un nombre sans cesse croissant de ceux qu'on appela "touristes d'un jour". Pour répondre à cette demande croissante, un train semi-direct circula au début des années 20 chaque dimanche du 15 juin au 31 août entre Charleroi et Jemelle, via Tamines. Chaque semaine, celui-ci drainait par centaines des touristes du Pays Noir se rendant à Rochefort et aux grottes de Han-sur-Lesse. Durant l'entre-deux-guerres, ce tourisme ferroviaire en groupe prit un tel essor que la SNCB se vit obligée d'améliorer sans cesse le confort de ses voyageurs. C'est ainsi qu'elle créa la mode des "trains-radio". De la musique était

		Jemelle - Houyet - Dinant - Tamines												150		
K		4350	4354	4071	4352	4358	D 1:0	4356	4350	4363	D 181	4366	4364	4366		
0	Jemelle Y					8.26	D	8.54	12.5		D	17.0	19.17	20.55		
1	Rochefort (Grottes de Han et de Rochefort)					6.34	D	10.2	12.13		D	18.30	17.8	19.25		
8	Eprave					6.40		10.8	12.19			16.51	17.14	19.31		
12	Villers-s-Lesse-Jamblique					6.40		10.14	12.25			16.57	17.25	19.37		
15	Vieno					6.51		10.16	12.30			*	17.25	19.42		21.50 N
17	Wanlin					6.55		10.24	12.34			17.4	17.20	19.46		21.34
18	Hour-Harene					6.59		10.25	12.34			*	17.33	19.53		21.28 N
22	Houyet					7.4		10.55	12.43			17.10	17.36	19.55		21.35
27	Genon-Gelles					7.8		10.49	12.56			17.11	17.42	20.0		
20	Waligny					7.14		10.45	12.7			17.10	17.30	20.8		
84	Anseremme					7.19		10.53	13.12			17.24	17.55	*		
37	Dinant					7.25		10.59	13.18	15.26		17.30	18.1	20.17		
0	Dinant					7.31		11.5	13.24	15.32		17.38	18.7	20.23		
2	Bouvignes (Elal)				6.0	7.32		11.20	13.40	16.6	17.38	18.9	20.25			
7	Anbé					7.57		11.24		16.10		18.13				
0	Warant					8.10	7.44	11.31	13.59	16.17		18.20	20.35			
7	Falaise					8.11	7.47	11.34	13.52	16.18		18.44	20.49			
8	Soisy					8.17	7.53	11.40	13.58	16.24		18.50	20.48			
10	Dénée-Maredsous					8.26	8.4	11.49	14.7	16.33		18.59	20.55			
12	Maredret					8.50		11.41	16.37			19.3				
16	Ermeton-s-Biert					8.35	8.7	11.56	14.15	16.42	18.8	19.8	21.2			
14	Furmann					8.39	8.71	12.0	14.19	16.46		19.12	21.6			
20	Mettet					8.45	8.17	12.6	14.23	16.52		19.10	21.12			
28	St-Gérard					8.58	4.56	12.8	14.26	16.53		19.22	21.14			
27	Hambois					5.8	6.10	12.8	14.34	17.1		19.25				
30	Fosse					6.12		12.16	14.34	17.1		19.17	19.32	21.22		
35	Aisfont					4.8	5.13	12.17	14.53	17.2	18.18	19.33	21.23			
38	Fal-olle					6.25	6.25	12.24	14.42	17.0		19.40	21.50			
40	Tamines Y					7.11		12.50				20.46				
40	Tamines Y					7.47	8.58	13.30	14.52	17.19	18.52	19.52	21.40			
40	Tamines Y					8.21	8.50	13.43	14.59	17.20		19.59	21.47 N			
40	Tamines Y					8.55		13.49	15.5	17.32		20.5	21.53			
40	Tamines Y					8.2		12.55	15.11	17.33	18.47	20.11	21.59			

Adresser-tous à la Société Nationale des Clients de fer belges
21, rue de Louvain à Bruxelles. — Tél. 213.02 à 213.76.

LES GARES

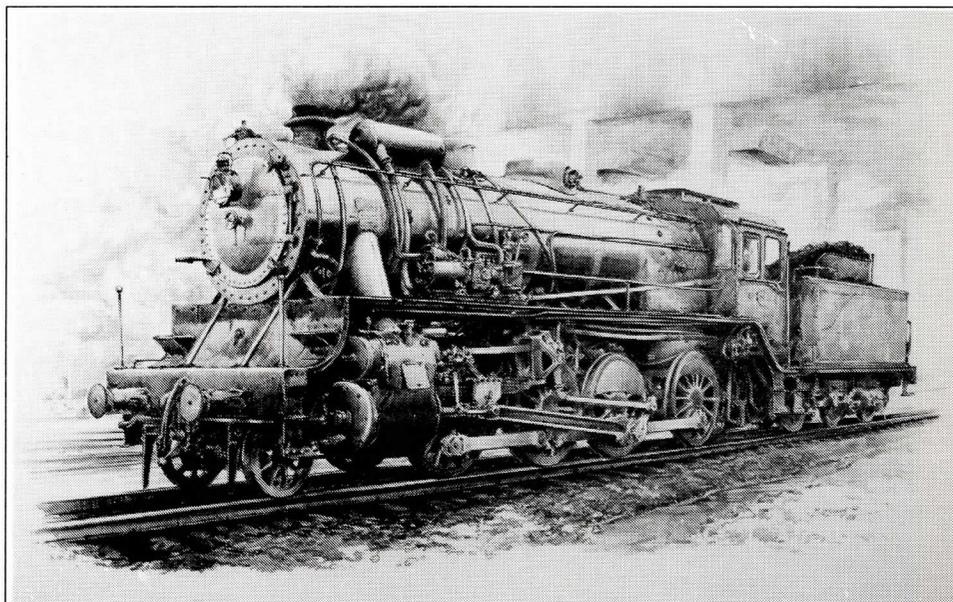
POUR LA PUBLICITE DANS

HOTEL BIRON, ROCHEFORT. Confort moderne. Prix modérés. Pension. Tél. 60. Le plus ancien et le plus réputé des Ardennes.

22. Indicateur officiel des trains de voyageurs Eté 1927. (Collection J.P Guillaume)

diffusée dans les voitures au départ d'un fourgon spécialement aménagé pour la production du courant électrique nécessaire à la sonorisation. Cette installation permettait également la diffusion de commentaires touristiques donnés par l'accompagnateur du train. Cette grande nouveauté connut un réel succès auprès des touristes toujours plus nombreux à goûter aux plaisirs du voyage ...

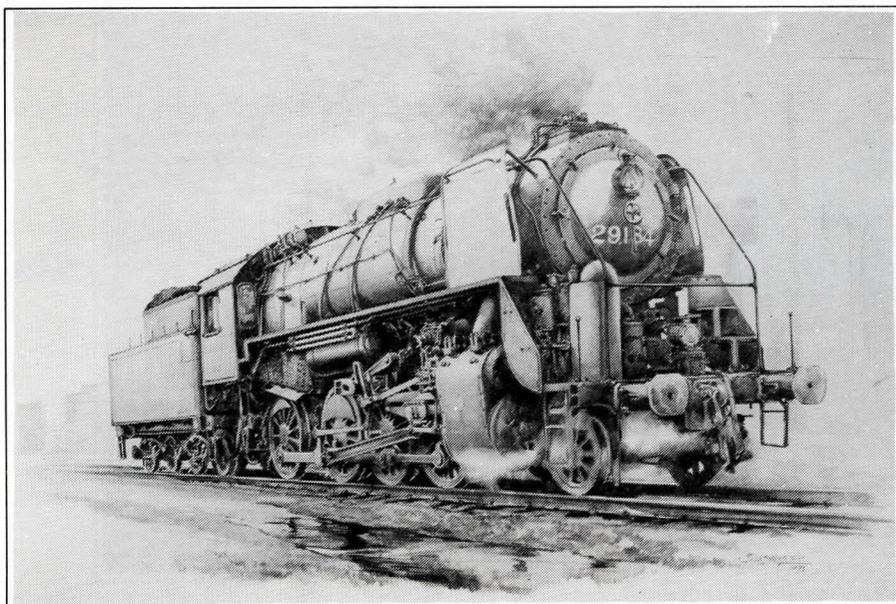
23. locomotive type 38
année de construction: 1920
puissance: 1546 CV
vitesse max. 70 km/h
effort de traction: 15,8 T
poids: 76,8 T
(représentation: Ph. Boesmans)



3. Transport des marchandises.

Le trafic des marchandises de transit n'était pas très étoffé sur la ligne de la Lesse. Il était essentiellement axé sur un service de cabotage desservant les diverses gares et assuré par des locomotives type 81 jusqu'en 1945 et type 29 ensuite. Entre les deux guerres, ce service était organisé comme suit:

- un train de cabotage partait de Jemelle vers 4 h 30 et déposait dans les cours aux marchandises les wagons vides demandés par les différentes gares jusqu'à Houyet.
- un train de messageries quittait Jemelle vers 7 h 45 et distribuait les colis particulièrement



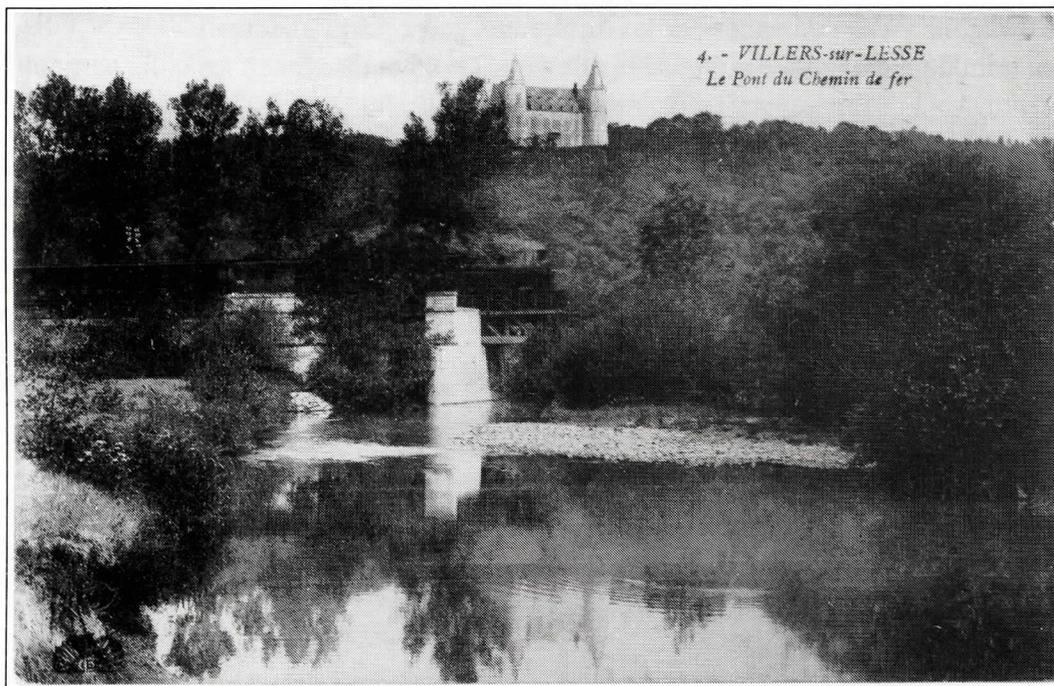
24. locomotive type 29
année de construction: 1945
puissance: 1950 CV
vitesse max. 96 km/h
effort de traction: 15 T
poids: 84,5 T
(représentation: Ph. Boesmans)

nombreux à cette époque (ce convoi comportait souvent six à huit wagons!). Parfois, un second train de cabotage partait de Jemelle vers 8 h et allait jusqu'à Warnant.

- en fin d'après-midi, le train de cabotage circulait en sens inverse afin d'enlever les wagons chargés pour les acheminer vers Jemelle. Ce train avait toujours une charge importante et il devait régulièrement être remorqué en double traction de Houyet à Jemelle. Ce convoi était toujours accompagné d'un chef-garde et d'un ouvrier ambulant qui procédaient aux manœuvres dans les différentes gares. Celles-ci possédaient une cour de marchandises, un quai de chargement et une bascule fonctionnant au 1/1000. Les chefs de station en assuraient la gestion complète et toutes connaissaient une activité importante tant "à l'arrivée" (charbons, engrais, farines de boulangerie, aliments pour bétail, ...) qu'"au départ" (bois de mine et bois en grume, fourrage pour les écuries militaires, fumier pour les serres de la région de Hoielaart ...). Outre un nombre important de petits commerçants indépendants qui acheminaient toutes leurs marchandises par le rail, les clients principaux étaient la marbrerie Brachot-Herman-Wauquez de Hour, la briqueterie de Wanlin et la Donation Royale, dont le domaine de 6600 ha était traversé par la ligne.

La vitesse maximum des trains sur la ligne de la Lesse était fixée à 70 km/h. Cependant, il existait plusieurs zones de ralentissement à 40 km/h notamment sur les aiguillages pris en pointe aux entrées de Rochefort et de Villers-sur-Lesse, dans la courbe à l'entrée de Houyet et dans la courbe située à 200 mètres de la gare de Hour-Havenne. Peu avant 1930, dans cette dernière courbe, avait été installé un appareil dénommé "dromopétard". Celui-ci servait à vérifier le respect de la vitesse réduite imposée. Cet appareil fixé à un rail était composé d'un balancier muni d'une tige qui

maintenait un pétard contre le rail. Au passage du premier essieu de la locomotive, le balancier était libéré. Si le train roulait à une vitesse inférieure à 40 km/h, l'appareil provoquait le retrait du fameux pétard. Dans le cas contraire, celui-ci était écrasé, ce qui déclenchait une explosion qui, entendue jusqu'à la gare, entraînait une sanction impitoyable pour le machiniste en infraction. Quant à l'ouvrier de la gare de Hour, explosion ou pas, il était tenu d'aller réarmer l'appareil après le passage de chaque train ...



25. Convoi "montant" vers Jemelle (1925)

La ligne de la Lesse connut son apogée pendant toute la période de l'entre-deux-guerres: plus de trente services réguliers étaient organisés journalièrement sur la ligne.

La seconde guerre mondiale allait hélas mettre un terme à cette époque prospère.

Souvenirs de voyage

«Un jour de classe avant 1940.

Lever très tôt, nous devons pédaler huit kilomètres pour nous rendre à la gare de Vignée. J'écris nous, car à Martouzin, je suis accompagné des deux fils de l'instituteur M. Mamarche. A Focant, notre groupe de trois devient onze. Comme à cette heure et à cette époque, les autos sont très rares et même nulles... la route est à nous!

Monsieur Davin, le chef de gare de Vignée est toujours au poste, très souvent seul au bureau.

En élèves assidus, nous relisons nos leçons dans la salle d'attente en guettant le sifflet de la locomotive venant de Houyet, Hour-Havenne et Wanlin.

Tout à coup, un ronflement sourd nous annonce que le train à vapeur est proche. La petite troupe se case dans les compartiments réservés aux écoliers. Le trajet ne durera guère plus d'une vingtaine de minutes sauf si un feu rouge nous indique qu'un autre train doit nous croiser à Villers-sur-Lesse. Pour arriver à cette station, nous passons sous un tunnel voûté et nous enjambons la Lesse à deux reprises (pont de Vignée et pont de Nâron) puis nous la longeons alors qu'elle serpente à travers les pâturages sous l'œil impassible du château de Ciergnon planté sur sa colline rocheuse.

Première halte à Villers-sur-Lesse au pied du magnifique château-ferme de Jamblinne. Quelques passagers montent dans les wagons et se joignent à nous puis M. Chabottaux donne le signal du départ.

En voiture, ou plutôt en rail pour Eprave. A travers les sapins et les prés toujours verdoyants, le convoi sans trop de vitesse stoppe à la prochaine station.

M. Germain, responsable de cet arrêt nous annonce par un "PRAAAF" retentissant que nous sommes à ... Eprave. Les étudiants répètent en chœur "PRAAAF"! ce qui a le don d'exaspérer ce brave homme qui rougit de colère. Dans cinq minutes, nous terminons notre voyage.

Le parcours Eprave-Rochefort n'apporte guère de diversité au paysage: bosquets mais surtout plaine herbeuse parsemée de joncs. A notre arrivée, un Frère de l'Institut St-Joseph nous accompagne jusqu'à l'école.

A présent, étude, ensuite messe et ensuite seulement le début de la journée de classe.

Voulez-vous que je vous raconte notre retour?

Relisez ce texte mais en sens inverse et vous saurez tout ... »

Jean Poncin ancien étudiant et ancien enseignant à l'école des Frères de Rochefort



V. ARRÊT EN GARE DE VILLERS-SUR-LESSE.

1. Le jour de l'inauguration.

C'est le 23 septembre 1888, jour de la kermesse du village, que fut mise en service la gare de Villers-sur-Lesse. S'il ne nous reste aucune trace de cet événement, il est aisé de s'imaginer cette journée de ducasse où tous les habitants de la commune s'étaient donné rendez-vous aux alentours de la nouvelle station. L'émotion et l'énervement étaient à leur comble mais chacun, partisan ou adversaire du "cheval de fer", voulait voir de plus près cette locomotive qui allait descendre du bois de Rochefort traînant derrière elle plusieurs voitures de voyageurs. Une anecdote nous rapporte que c'est le Comte Ferdinand de Cunchy, Bourgmestre de Villers-sur-Lesse et par ailleurs conseiller du Canton de Rochefort, qui veilla à donner tant d'éclat et de faste à cette inauguration. Ce détail prend une saveur particulière lorsqu'on apprend que quelques années auparavant, le Comte était un irréductible adversaire du chemin de fer et que par trois fois il fit modifier sur son domaine le tracé de la nouvelle ligne. Son intransigeance s'atténua lorsqu'il comprit comme bien d'autres tout le profit que le chantier pouvait apporter à ses usines de Villers: son moulin, sa brasserie et surtout sa scierie ...

26. Ordre de service.

Exploitation.
Service du Mouvement.
ORDRE DE SERVICE

N° 115.

Ouverture de la section d'Eprave à Villers s/Lesse.

Le 19 septembre 1888.

En exécution d'une décision ministérielle, la section d'Eprave à Villers s/Lesse sera livrée à l'exploitation, à partir du 23 courant pour les services des voyageurs et bagages, des marchandises (tarifs I, II et III), des finances, des chevaux et bestiaux et des tapissières et équipages.

Cette section fera partie du groupe d'Arlon (voies et travaux 1^{re} section, transports 3^e section), du 5^e district (traction), de la 31^e section du service des recettes et du 23^e ressort de liquidation de paiement; l'annexe au RA n° 1909 modifié par l'ordre de service n° 183 de 1885 devra être complétée comme suit : station de Villers s/Lesse de BK 9 à BK 16^{r76}.

Une station nouvelle, celle de Villers s/Lesse est établie sur la section précitée.

Le développement de celle-ci, d'axe en axe des bâtiments des recettes d'Eprave et de Villers s/Lesse, est de 4250^m83. Un ordre spécial qui sera publié en temps utile, réglera le service des trains sur la section nouvelle.

La vitesse maxima est fixée à 45 kil. à l'heure pour les trains de marchandises ; la vitesse des trains de voyageurs sera celle prévue à l'instruction faisant l'objet du n° 2090 du R.A.

La charge pour les trains de marchandises est fixée comme suit, entre Rochefort et Villers s/Lesse :

DÉSIGNATION des SECTIONS.	Types des machines.					
	A	B	C	D	E	F
de Rochefort à Eprave . . .	90	90	90	90	90	90
d'Eprave à Rochefort. . .	65	50	45	56	28	56
à Villers s/ Lesse . . .	180	158	120	102	78	147
De Villers s/ Lesse à Eprave.	102	60	60	51	50	76



27. Villers-sur-Lesse: la gare telle qu'elle se présentait lors de sa mise en service. A gauche, on découvre une auberge détruite au début du XX^e siècle; à l'avant-plan un gué où venait s'abreuver le bétail du hameau de Jamblinne. Afin de ne pas traverser les voies, les troupeaux y accédaient par un petit tunnel creusé sous le talus de la ligne ferroviaire.

2. Les bâtiments.

Le bâtiment principal de la station de Villers-sur-Lesse fut construit en 1887 et fut agrandi dès 1891. Il comportait une salle d'attente avec bureaux et guichets, un magasin servant au dépôt des colis acheminés par chemin de fer, une lampisterie, un logement pour le chef de gare et une salle d'attente royale. Outre le bâtiment principal, la gare de Villers disposait d'un abri à voyageurs construit en 1912 et dressé sur la voie 2 (vers Jemelle). En janvier 1914, un pavillon abritant des latrines fut érigé entre la station et le passage à niveau. A proximité de celui-ci se trouvait également la maisonnette du garde-barrière.



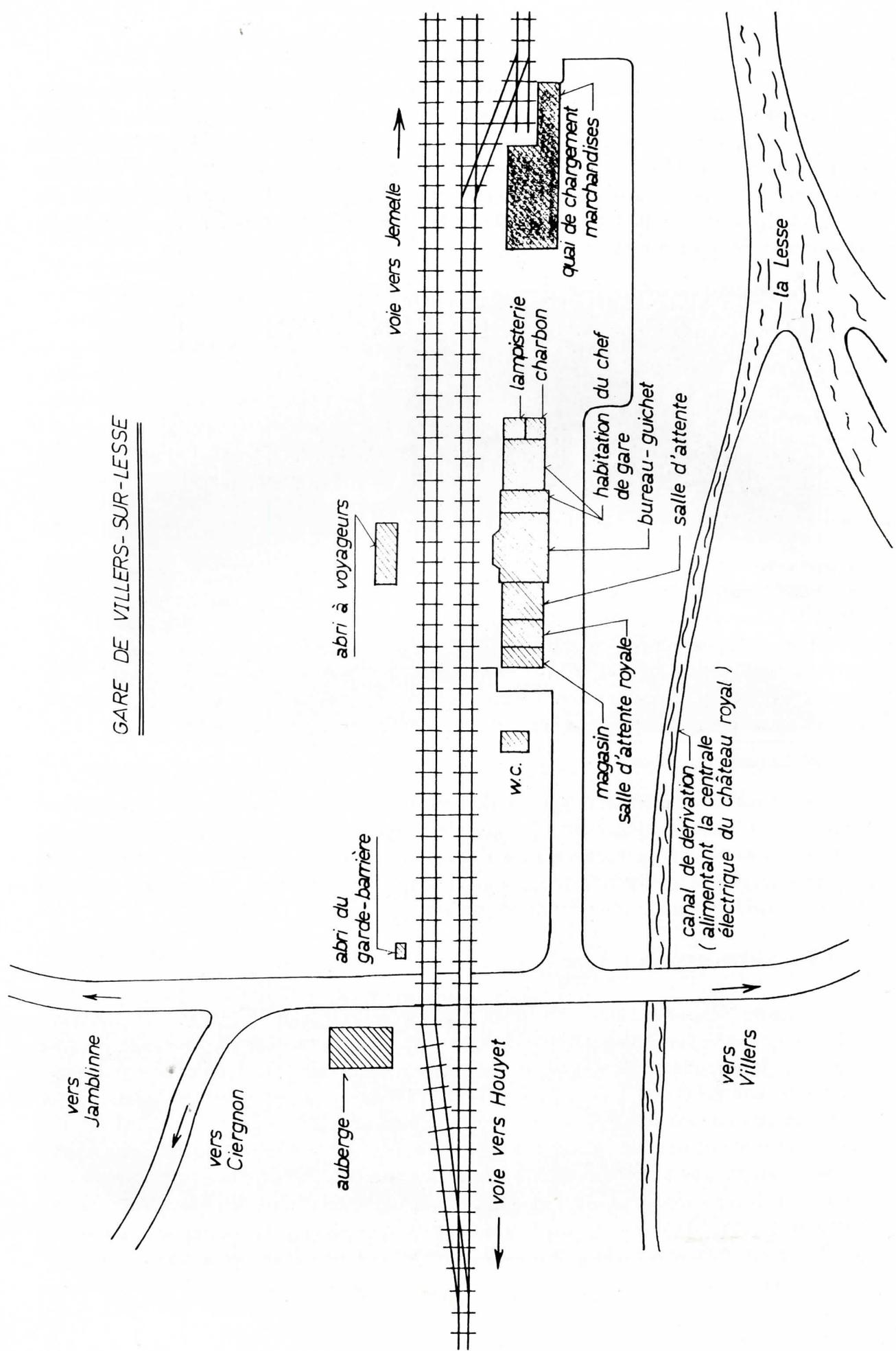
28. La gare et ses abords.

Comme les autres gares de la ligne, Villers-sur-Lesse possédait une cour aux marchandises équipée d'une voie de stationnement, d'un quai de chargement et d'une bascule fonctionnant au 1/1000. Jusqu'au début de la seconde guerre, l'activité y était intense et permettait l'acheminement de tout produit, denrée ou matériau divers tant "au départ" qu'à "l'arrivée". La gestion de tout ce trafic était placée sous la direction du chef de station.

3. Fonctionnement de la gare.

La gare de Villers-sur-Lesse était équipée de deux aiguillages d'entrée et de sortie et d'une signalisation par palettes à deux positions actionnés manuellement au départ d'un bow-window situé contre la façade de la station. La circulation des trains se faisait sous le régime de "block-système" à voie fermée par téléphone. Le bâti de signalisation était muni de sécurités mécaniques locales. L'aiguillage de sortie sur la voie 2 en direction de Rochefort était à simple action: le contrepoids ramenant automatiquement l'aiguillage en position vers la voie 1 lors du passage d'un train. Avant de pouvoir admettre un train suivant en provenance de Rochefort, l'ouvrier de la gare devait chaque fois aller vérifier la position correcte de l'aiguillage et apposer sa signature sur un carnet déposé dans une armoire proche. Une situation particulière, assez exceptionnelle, fut instaurée au lendemain de la seconde guerre mondiale et subsista jusqu'à la suppression des "trains-voyageurs" sur la ligne.

GARE DE VILLERS-SUR-LESSE



vers Jambinne

vers Ciergnon

auberge

abri du garde-barrière

abri à voyageurs

voies vers Houyet

voies vers Jemelle

w.c.

magasin

salle d'attente royale

habitation de gare

bureau-guichet

salle d'attente

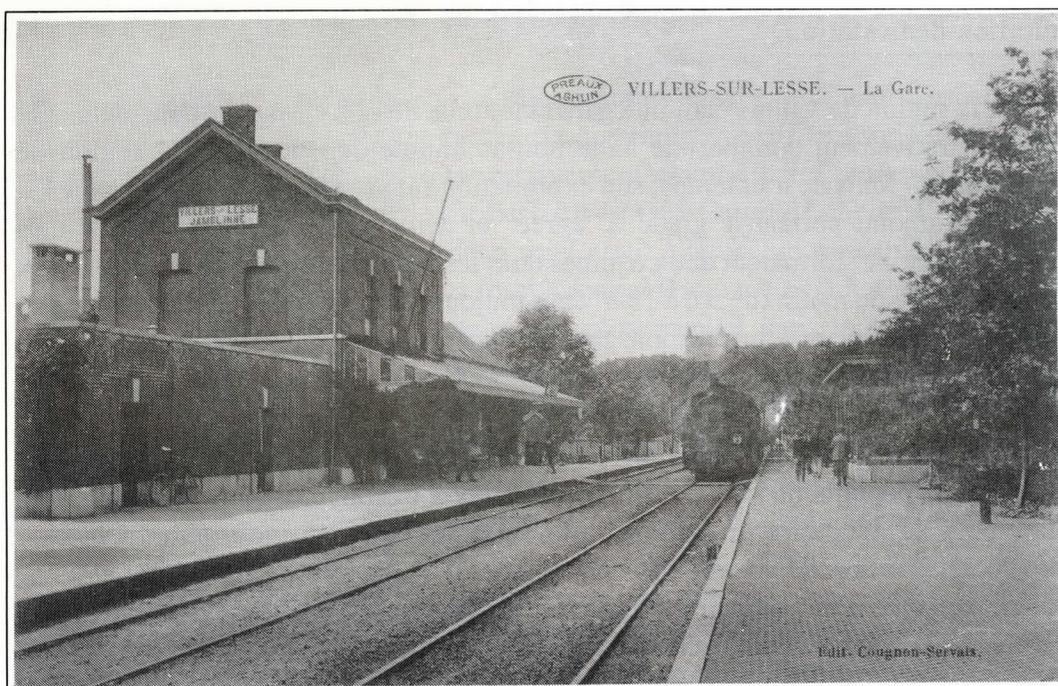
canal de dérivation
(alimentant la centrale électrique du château royal)

lampisterie charbon

quai de chargement marchandises

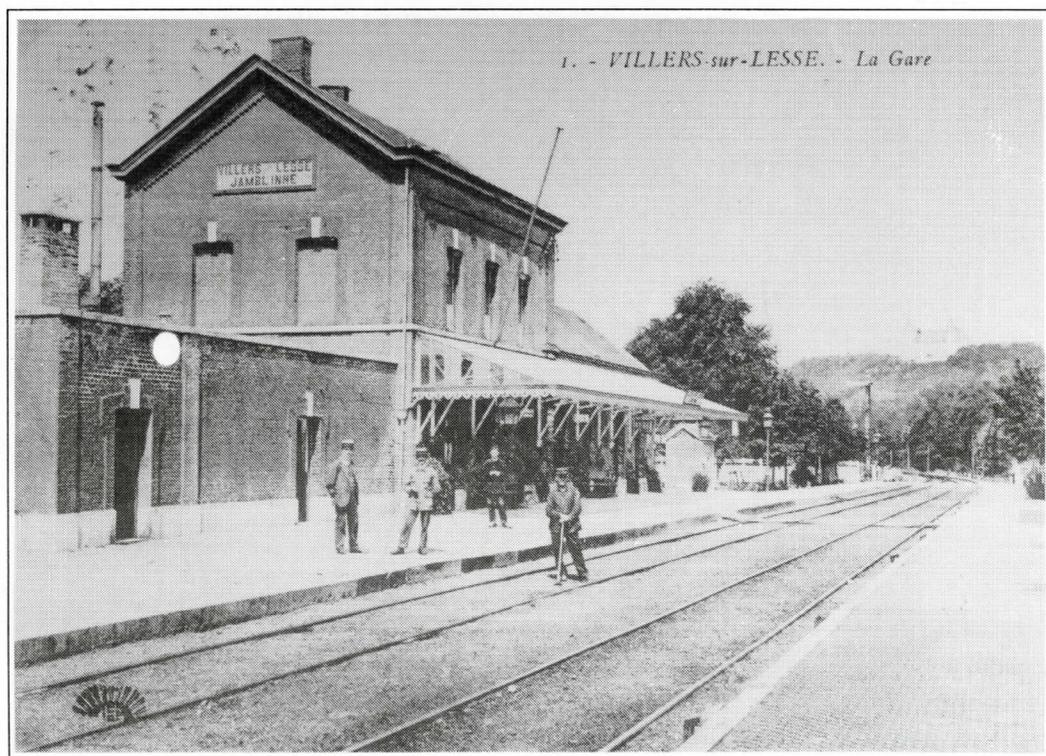
vers Villers

la Lesse



29. La station vers 1925. En gare, une locomotive type 96.

Jusqu'à cette date, les trains étaient admis sur la voie de gauche dans le sens de la marche: voie 1 (celle située contre la gare) pour ceux descendant de Jemelle, voie 2 pour les convois montant de Houyet. En 1947, la voie 1 fut "banalisée": lorsqu'il n'y avait pas de croisement, les trains provenant de Houyet furent reçus sur la voie 1 et non plus sur la voie 2. Le mât de signal d'entrée côté Houyet, qui ne comportait antérieurement qu'une palette d'arrêt absolu (rouge) fut muni d'une palette de manœuvre (mauve). La palette rouge commandait donc l'entrée sur la voie 1. En cas de croisement de deux trains, celui venant de Houyet était admis sur la voie 2 à la faveur de la palette de manœuvre.



30. Le personnel de la gare en 1921. A droite, Achille Woerl, chef de station de 1907 à 1933.

4. L'exploitation de la station.

Jusqu'en 1934, la station de Villers était une gare autonome de 4^{ème} classe. A cette date, elle fut considérée administrativement comme une halte non-autonome dépendant de la station de Rochefort, puis de Houyet. Mais de tout temps, son exploitation fut assurée par quatre personnes: un chef de station, son adjoint portant le grade d'"agrée" et deux ouvriers de gare dénommés "chargeurs-lampistes". Ceux-ci formaient deux équipes dont les horaires se répartissaient en deux vacations journalières. Celle du matin (de 5 h à 13 h) était toujours assurée par le chef de gare et un des chargeurs. L'agrée était, quant à lui, responsable du fonctionnement de la station durant la vacation qui s'achevait après le passage du dernier train de 21 h 35.

Le rôle du chef de gare revêtait une importance capitale et nécessitait des qualités indéniables de sérieux, de rigueur et de ponctualité sans failles. En effet, celui-ci était entièrement responsable de l'organisation générale de la station et de tout son trafic: vente des billets aux voyageurs, réception des colis et des wagons, direction de la cour aux marchandises ... De plus, c'est lui qui assurait l'arrivée et le départ de chaque train, de même que la commande manuelle de toute la signalisation mécanique dont était dotée la gare. A tout cela, il convenait d'ajouter la gestion et la comptabilité du bureau postal annexé à la station et dont le chef était le percepteur. De 1888 à 1972, la station de Villers-sur-Lesse fut dirigée par:

Jean-Baptiste Lebucq (1888-1891)

Florian Demerbe (1891-1894)

Firmin Jeanjean (1894-1896)

Léon Meunier (1896-1899)

Emile Douillet (1899-1907)

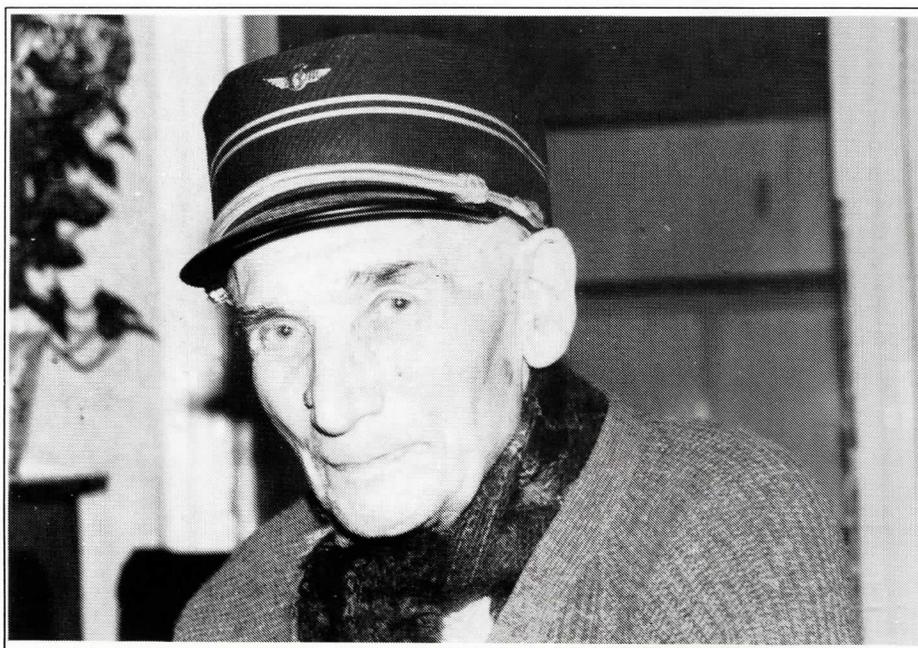
Achille Woerl (1907-1933)

Anatole Adam (1933-1934)

Alphonse Leclerc (1934-1939)

Nestor Chabottaux (1939-1950)

Albert Bertrand (1950-1972)



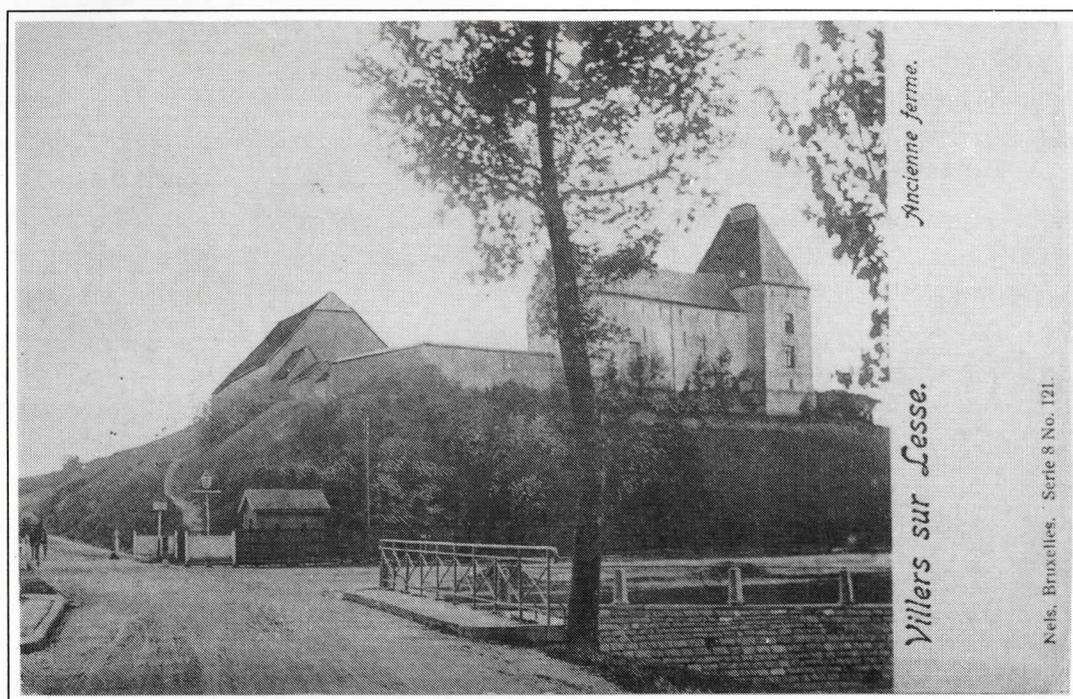
31. Albert Bertrand, dernier chef de gare de Villers-sur-Lesse, de 1950 à 1972.



32. Travail du chargeur-lampiste.

Les adjoints attachés à la station n'habitaient pas nécessairement la commune. A Villers-sur-Lesse, le poste d'agrégé fut successivement occupé par Charles Galloy, Joseph Jamotton (Villers-sur-Lesse), Camille Lefèvre (Ciergnon), Maurice Marée (Han-sur-Lesse), Victor Collot (Wanlin), Joseph Gérard (Wanlin) et Joseph Jadoul (Hour). Les "chargeurs-lampistes" effectuaient un travail plus manuel mais tout aussi important pour la vie ordonnée que connaissaient nos petites gares rurales. Leurs tâches étaient aussi multiples qu'elles devaient être ponctuelles. Ce sont eux qui assuraient l'entretien des locaux (salles d'attente, bureaux, guichets, ...), l'allumage et l'entretien des poêles à charbon, le graissage des aiguillages, l'allumage et l'extinction des lanternes à pétrole servant à la signalisation de nuit, ...

Lors de chaque passage d'un convoi de voyageurs, le chargeur était également responsable d'une série de tâches successives dont il s'acquittait suivant un ordre devenu presque protocolaire: fermeture des barrières de la voie, ouverture des portes des voitures, poinçonnement des tickets d'entrée, "recollement" des coupons de sortie (cette opération permettait une vérification de la comptabilité des billets). Sitôt les voyageurs installés, le chargeur devait procéder au contrôle des loquetaux assurant la fermeture correcte des portes des wagons. Dès l'ordre du chef, la locomotive quittait la



33. La maisonnette du garde-barrière à la croisée de la ligne et de la route Jamblinne-Villers.

station dans un tapage de vapeur et de bielles. Tandis que le calme retombait doucement sur la vallée, l'ouvrier s'en allait relever les barrières ... en attendant le train suivant ... Notons que cette dernière tâche ne fut attribuée au chargeur de la gare qu'après 1920. Avant cette date, ce poste était occupé par un garde-barrière se trouvant en permanence sur place afin de veiller à la sécurité des riverains. Ce travail était souvent attribué à une femme pour laquelle on avait aménagé une maisonnette à la

croisée de la voie et de la route. Flore Deware de Jamblinne fut la dernière à occuper cette fonction. Elle partageait ses journées entre ce travail qui requérait sa présence continuelle et la vente des vêtements qu'elle tricotait entre les passages des convois. Les chargeurs-lampistes de la gare de Villers-sur-Lesse furent nombreux. Cependant, beaucoup gardent en mémoire le souvenir de Désiré Gilson (chargeur de 1919 à 1946), Armand Mathot, Omer Magerat, Albert Louis et Lucien Nem de Jamblinne.

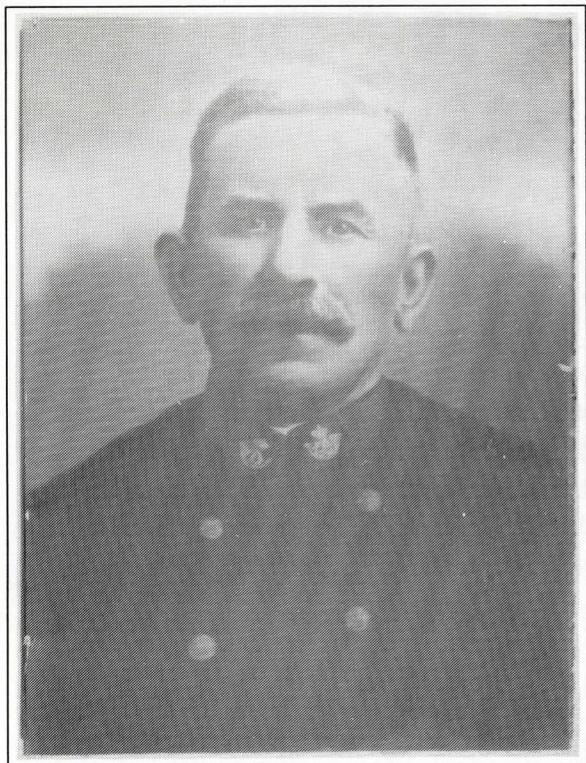
Parmi les besognes des chargeurs-lampistes de Villers-sur-Lesse, il en était une qui revêtait un caractère tout particulier: le nettoyage et le désherbage hebdomadaires de la cour et des quais de la station. Si l'honneur d'accueillir fréquemment la famille royale lui procurait une flatteuse distinction et de nombreuses faveurs, cette situation impliquait que la station fût toujours entretenue impeccablement. De plus, la réception de la famille royale était toujours soumise à un véritable cérémonial. Lorsque le train partait de Laeken, un télégramme était envoyé de Bruxelles à Villers-sur-Lesse afin de communiquer la distance précise mesurée entre le butoir avant de la locomotive (type 7) et le milieu de la portière de la voiture-salon occupé par la famille royale. Toutes les dispositions étaient alors prises pour provoquer un arrêt précis du convoi. Avant l'arrivée de celui-ci, un tapis rouge était déployé le long de l'emplacement où s'arrêterait la voiture-salon. Un autre était déroulé perpendiculairement, traversait le quai et pénétrait sans un pli dans la salle d'attente royale. A l'arrivée du train, le chef de gare, ganté et coiffé d'un képi rutilant, devait se tenir au pied des marches de la voiture et se découvrir avant d'accueillir ses illustres voyageurs. Tout cela se passait sous l'œil admiratif des nombreux villageois présents, avec qui le Roi et la Reine ne manquaient jamais de s'entretenir familièrement quelques instants.



34. Villers-sur-Lesse: gare royale.

5. Service postal.

La halte de Villers-sur-Lesse était cataloguée comme “station mixte” et de ce fait était tenue d’assurer le service postal: service des télégraphes, taxation, envoi, réception et distribution du courrier et des petits colis. Le bureau des postes était jumelé avec le guichet de la gare et était géré par le chef de station. Villers-sur-Lesse était une sous-perception dépendant de la perception de



35. Arthur Claecens, facteur au bureau de Villers-sur-Lesse de 1938 à 1945.

Rochefort: deux facteurs y étaient attachés. Le service était assuré complètement du lundi au samedi et le dimanche matin pour les journaux et les lettres (à l’exclusion des imprimés et des opérations financières). La journée des facteurs commençait à l’arrivée du premier train de 6 h 04 qui déposait les dépêches du matin. Les colis, particulièrement nombreux à cette époque, étaient acheminés par un train de messagerie qui quittait Jemelle vers 7 h 45. Le courrier était alors immédiatement trié et classé en deux tournées: celle de Villers et celle de Ciergnon. Chacun des deux facteurs classait la correspondance dans l’ordre de la distribution: l’itinéraire était déterminé et réglementairement, on ne pouvait y déroger. Le service postal effectuait la distribution des lettres, journaux, imprimés et petits colis dont le poids ne dépassait pas 100 g. Les colis d’un poids supérieur étaient du ressort de la gare: ceux-ci étaient entreposés à la station dans un dépôt prévu à cet effet. Dès leur réception, l’avis d’entrée était déposé chez le destinataire par un ouvrier de la gare. Ces dernières attributions furent assurées pendant quelques années par un jeune homme du village

engagé par la SNCB au grade de “porteur de dépêches”. Pour un salaire horaire de 14,33 F, il sillonnait villages et hameaux sur sa bicyclette et distribuait à domicile les avis, les télégrammes et les colis express arrivés en gare. Paul Stévigny de Villers-sur-Lesse assura cette fonction de 1946 à 1951. Les facteurs entamaient leur tournée vers 7 heures. L’agent du premier service desservait Villers et les écarts de Nâron et Nanfal. Celui du 2^e service commençait la distribution à la ferme de Jamblinne, montait au château royal, descendait à Ciergnon, traversait le bois jusqu’au hameau de Fenffe puis revenait par le sentier de la Collyre pour se rendre à Jamblinne et finir par l’auberge du Bois des Dames, la ferme de Vachaux et le hameau de Jambjoul. Le facteur était muni d’une feuille de marche où il était tenu de noter ses heures de sortie et de rentrée. Sur celle-ci étaient également indiqués l’emplacement des boîtes aux lettres et les heures réglementaires des levées. Chaque boîte postale contenait un cachet qui lui était propre et dont l’empreinte était appliquée sur la feuille de route comme preuve de la levée. Au cours de cette tournée du matin, l’agent postal disposait officiellement d’un repos de trente minutes pour prendre sa collation. Le dimanche, cette pause était d’une heure afin de lui permettre d’assister à la messe. Lorsqu’ils rentraient à la gare, les facteurs remettaient au chef de station les comptes des opérations financières réalisées en tournée: envois contre remboursement, quittances, bulletins de versement, mandats, etc... Mais leur journée n’était pas encore finie: l’après-midi, ils reprenaient la route afin de distribuer exclusivement les lettres parvenues par le train de 14 h 05. Hiver comme été, ils parcouraient ainsi à travers bois et champs

36. Pierre Philippot, le jour de sa dernière tournée au départ du bureau postal de la gare de Villers-sur-Lesse. C'était en février 1984.



une distance journalière de 25 km. On raconte qu'au début du siècle, ils étaient souvent armés d'une petite fourche à trois dents, tradition du temps où nos forêts étaient peuplées de loups.(4) Les facteurs attachés à la halte de Villers furent Erasme Cougnon, Julien Olberg, Arthur Clacens et son fils Georges, Ernest Remacle, Adolphe Preudhomme et Pierre Philippot. Celui-ci exerça ses fonctions jusqu'en février 1984, date de la fermeture définitive du bureau postal de la gare de Villers.

Facteur rural

Chaque jour, été comme hiver, je parcourais les 25 kilomètres de ma tournée. Au fil des ans, je m'étais attaché aux arbres, aux haies, aux rochers, aux croix qui jalonnaient mon chemin ... J'entretenais avec ces compagnons silencieux une complicité que seuls les facteurs qui font chaque jour le même itinéraire peuvent comprendre.

A marcher sur les chemins, je surprénais tous les secrets des taillis et des animaux qui d'habitude restent cachés aux hommes. Dès le printemps, je me plaisais chaque matin à observer la progression des herbes dans les fossés, l'éclatement des bourgeons. J'épiais les bruits lointains pour entendre le coucou, je guettais le ciel à la recherche des premières hirondelles.

Je m'arrêtais souvent sur les nombreux ponts pour regarder l'eau claire qui coulait sur les galets dorés. Allant d'un hameau à l'autre, j'avais le sentiment d'appartenir à un grand manège dont une force supérieure actionnait les rouages.

Quel beau métier je faisais!

Je devais entrer dans toutes les maisons y compris celles qui n'avaient pas de courrier: simplement dire bonjour, colporter les dernières nouvelles. Le facteur, c'était un peu l'ange gardien de tous ces paysans qui l'attendaient et le redoutaient à la fois.

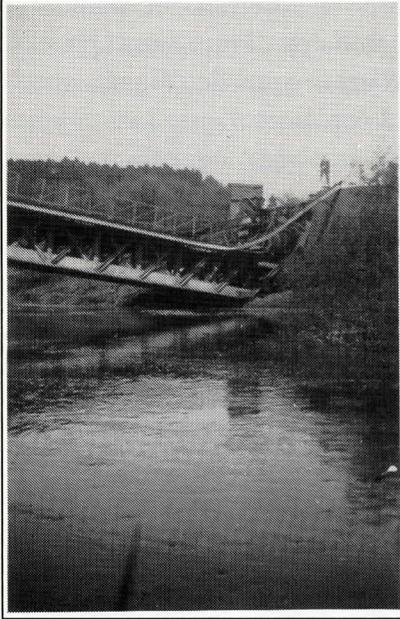
Combien de regards anxieux ai-je vu se poser sur mon sac ... cette énorme boîte à malice d'où sortaient joies et pleurs. Quelques grammes de papier; des mots de haine ou d'espoir, quelquefois de vie ou de mort après lesquels la vie n'était jamais plus comme avant ...

J'étais facteur rural, le porteur de destin ...

Témoignage d'Antonin Chèze (1891 - 1982)

VI. FAITS DE GUERRE 40-45 SUR LA LIGNE DE LA LESSE: VILLERS-SUR-LESSE ET VIGNÉE.

En 1935, suite à la dégradation des relations internationales, le tunnel de Hour-Havenne fut paré en vue de sa destruction en cas de conflit armé. A cet effet, des galeries horizontales furent percées dans chacune des parois latérales. Dès 1938, chaque fois que la tension montait, des charges



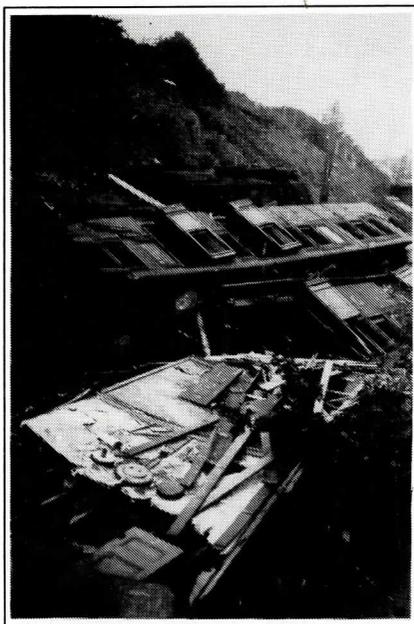
37. Le pont de Nâron dynamité par la résistance au début du mois de juin 1944.

de TNT étaient disposées dans les galeries et étaient connectées pour la mise à feu. Un détachement de soldats du génie prenait alors ses quartiers près de la gare et un rôle de garde était organisé. Lorsque le tunnel était ainsi miné, les trains devaient le traverser à une vitesse réduite de 10 km/h. Heureusement, lorsque la guerre se déclara, la poudre n'eut pas à parler... Le 10 mai 1940, le train de 5 h 48 fut le seul à circuler sur la ligne, dans l'ignorance du drame qui venait de se déclencher. Dès le lever du jour, la gare de Jemelle était entièrement détruite par l'aviation allemande et tout le trafic était interrompu. La ligne fut totalement fermée jusqu'au 1er juillet 1940. C'est à cette date que les Allemands ordonnèrent la reprise du service ordinaire. De plus, durant les 5 années de guerre, un trafic spécial de marchandises fut organisé par l'occupant entre Stockem et Ronet via la ligne 150 Jemelle-Houyet-Dinant-Namur. En effet, en raison de la déclivité de ce tronçon, une seule locomotive type 36 était à même de remorquer un convoi de 1200 tonnes alors que pour une telle charge, deux locomotives du même type étaient nécessaires sur la ligne 162 (Arlon-Namur). Ces convois étaient fréquents et s'ajoutaient aux parcours réguliers prévus quotidiennement sur la ligne. A cet effet, les gares de Rochefort et Villers-sur-Lesse furent mainte-

nues en service 24 heures sur 24 et cela de 1941 à 1944. Ces 4 années d'occupation furent relativement calmes dans la vallée de la Lesse. C'est dans les premiers jours de juin 44 que la situation se détériora brutalement et, jusqu'à la libération de mai 45, le trafic fut considérablement perturbé. Le pont de Nâron situé à 300 mètres de la gare de Villers-sur-Lesse fut démoli de nuit par la résistance. C'était le premier sabotage qui se produisait dans la région. Les Allemands firent venir un train de chantier de l'organisation TODT (grands travaux). Celui-ci fut garé dans la cour aux marchandises de Villers: il comportait des wagons-ateliers et des wagons-résidences (les ouvriers allemands y habitaient avec leur famille). La brigade était dirigée par un ingénieur civil alsacien appelé M. Zimmerman qui avait été enrôlé de force par les Nazis. Le 29 juin, le pont était remonté sur des pilotis et remis en service après des essais sous charges. La nuit suivante, le même pont était à nouveau dynamité grâce à des explosifs fournis secrètement à l'armée blanche par M. Zimmerman lui-même. Les dégâts étaient moins importants que lors de la première destruction et 2 semaines plus tard,

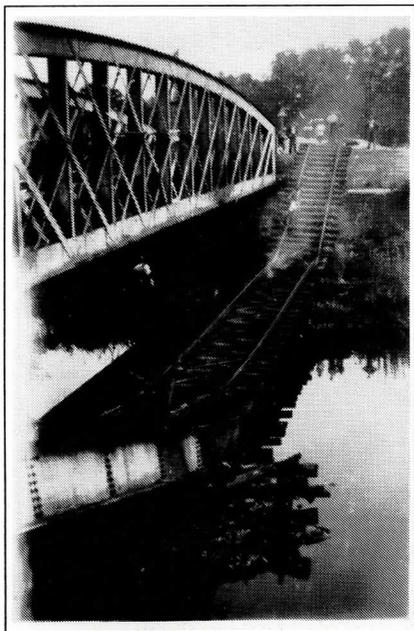


38. Le 30 juin 1944, lendemain de sa remise en service, le pont de Nâron est saboté pour la seconde fois.



39. La catastrophe du 23 juillet 1944 qui coûta la vie à six voyageurs: le choc fut d'une violence inouïe!

métallique du pont. Or le dimanche 23 juillet 1944, vers 17 heures, entre les gares d'Eprave et de Villers, des maquisards firent stopper un train de voyageurs descendant de Jemelle. Voyageurs et personnel du train furent invités à débarquer. Après quoi, le convoi fut lancé à toute vapeur dans la direction de Houyet. Celui-ci traversa la gare de Villers à une allure folle, passa sans encombre le pont de Nâron puis celui de Vigné et,



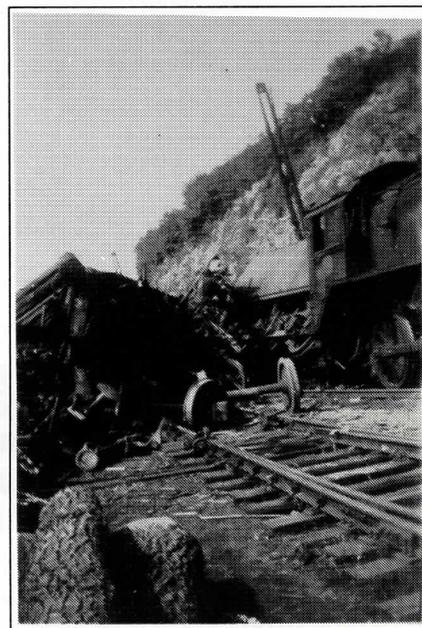
41. Août 44: le pont de Wanlin est lui aussi détruit et le pont provisoire incendié par les hommes du maquis. La ligne de la Lesse est entièrement paralysée.

le pont était à nouveau utilisable. Pendant la période d'interruption de la circulation sur le pont, les trains de marchandises étaient détournés par d'autres lignes tandis que les trains de voyageurs venant de Jemelle étaient arrêtés à Villers-sur-Lesse. Quant aux convois provenant de Houyet, ils étaient poussés jusqu'à quelques mètres du pont. Là, le transbordement des voyageurs était organisé à travers les prairies: ce parcours pédestre prenait une vingtaine de minutes. Trois jours après la remise en service du pont de Nâron, celui de Vigné situé 2 kilomètres plus loin fut saboté à son tour.

Ce sabotage fut à l'origine d'une catastrophe qui aurait pu engendrer de fâcheuses conséquences. De fait, les résistants avaient estimé qu'un train qui traverserait le pont endommagé déraillerait et piquerait dans la rivière. Leur estimation était mauvaise car l'explosion qu'ils avaient provoquée n'avait arraché qu'un seul mètre du bourrelet d'un rail, laissant intact le tablier

qu'ils avaient provoquée n'avait arraché qu'un seul mètre du bourrelet d'un rail, laissant intact le tablier métallique du pont. Or le dimanche 23 juillet 1944, vers 17 heures, entre les gares d'Eprave et de Villers, des maquisards firent stopper un train de voyageurs descendant de Jemelle. Voyageurs et personnel du train furent invités à débarquer. Après quoi, le convoi fut lancé à toute vapeur dans la direction de Houyet. Celui-ci traversa la gare de Villers à une allure folle, passa sans encombre le pont de Nâron puis celui de Vigné et, 150 mètres plus bas, s'en alla percuter de plein front un train de voyageurs venant de Houyet. Le fourgon et les voitures en bois volèrent en éclats sous la violence du choc de la locomotive tamponneuse qui les traversa de part en part!

Six voyageurs perdirent la vie dans cet accident. Fort heureusement pour la population civile des environs, le personnel allemand qui voyageait dans le train tamponné sortit miraculeusement indemne. On n'ose imaginer quelles auraient été les représailles dans le cas contraire. Le pont de Vigné fut rapidement réparé mais quelques jours plus tard, le pont-rail situé entre Vigné et Wanlin fut à son tour dynamité en sa partie centrale. Le train TODT fut rappelé sur place, mais M. Zimmerman jugea l'ouvrage irréparable dans l'immédiat et il décida de construire un pont provisoire en trois travées posées sur deux piliers en bois implantés dans le lit de la rivière. Fin août 44, ce pont provisoire permettait le passage des trains, mais les résistants boutèrent le feu aux piles en bois et l'édifice



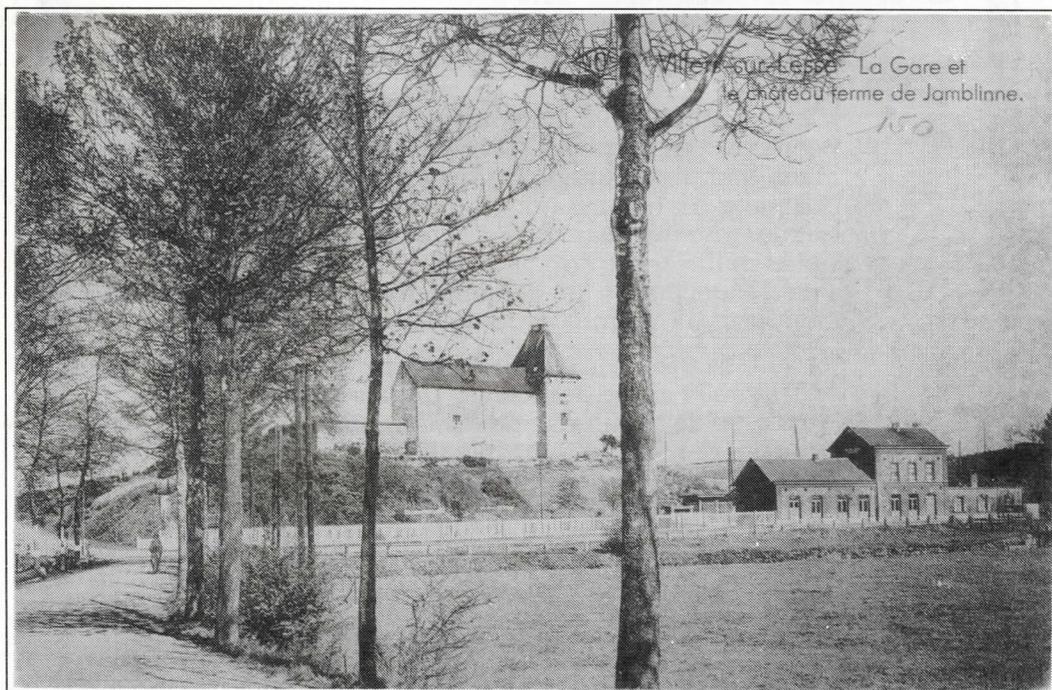
40. Autre vue de cette catastrophe.

s'effondra dans la rivière. Quelques jours plus tard, le pont de Harroy (entre Hour et Houyet) était également l'objet d'un sabotage. C'est à cet endroit que se trouvait le train TODT lorsque les Américains arrivèrent en Famenne. M. Zimmerman profita de la panique pour fausser compagnie à ses "protecteurs". L'Alsacien s'en revint se cacher à la ferme de Jamblinne: il était en effet devenu l'ami du fermier Marot durant le séjour prolongé du train TODT à la halte de Villers-sur-Lesse. M. Zimmerman demeura caché à la ferme de nombreuses semaines jusqu'au moment où il put regagner en toute sécurité son Alsace natale ...

Mais sur la ligne de la Lesse, une page s'était tournée et rien ne serait jamais plus comme avant.



42. La joie de la libération le 8 septembre 1944. Aux mâts de signalisation de Villers-sur-Lesse, on a hissé des drapeaux confectionnés en hâte avec des bouts de tissus!



43. La gare et la ferme de Jamblinne.

VII. REQUIEM.

Au lendemain de la guerre, le trafic de voyageurs et de marchandises reprit sur la ligne 150. En 1950, neuf trains assuraient toujours le service journalier entre Jemelle et Houyet. Pourtant, d'année en année, le nombre de voyageurs ne cessait de décroître partout en Belgique et la ligne de la Lesse n'échappa pas à cette baisse du trafic. L'utilisation des automobiles familiales et le développement du réseau routier devenaient autant de raisons provoquant irrémédiablement le déclin des petites lignes ferroviaires. En 1959, après de multiples polémiques parfois violentes, l'Etat belge décida la suppression définitive des trains de voyageurs entre Jemelle et Houyet. Le dernier convoi circula le 13 avril 1959. Il était tracté par une locomotive type 21 et conduit par Julien Jotar de Jemelle. Une foule abondante s'était massée le long des quais de chaque gare où le train s'arrêtait pour un dernier adieu. C'est en gare de Rochefort que se déroula, devant un public très nombreux, une cérémonie particulière dont beaucoup se souviennent encore aujourd'hui. La voici relatée dans l'hebdomadaire "L'Annonce de Rochefort" du 17 avril 1959:

LA LIGNE JEMELLE-HOUYET...

La manifestation organisée samedi dernier à 21 h. 15 lors du passage du dernier train de voyageurs vers Houyet a connu un succès sans précédent. Le personnel de la gare aidé par la police étant resté impuissant à contenir la foule, plus de 1.000 personnes ont pénétré sur les quais pour manifester leur indignation contre la mesure inique de supprimer la ligne Jemelle-Houyet, prélude à la DEPORTATION des nombreux agents et ouvriers occupés sur cette voie... vers d'autres ciels !

Voici l'allocution prononcée par Madame le Bourgmestre à cette occasion :

Il y avait une fois, dans un joli coin de notre pays, un petit train qui serpentait à travers bois et plaines. Il s'en allait, tout tranquillement sans se presser, s'arrêtant à chaque gare comme pour reprendre haleine. Il enjambait les rivières chantantes, il regardait les vaches paisibles qui le regardaient aussi, il saluait d'un jet de fumée respectueuse le château de nos rois et haletait d'admiration devant le domaine créé par Léopold II.

C'était notre train à nous, notre ami de toujours. Il nous était venu le siècle dernier et depuis lors ne nous avait jamais quitté. Il aimait notre ville, notre gare que nous fleurissions pour lui faire honneur. Nous l'aimions, nous l'attendions, sûrs qu'il serait là toujours et que jamais il ne nous décevrait.

C'est à lui que nous avons dit adieu... en essayant de rire pour ne pas sentir que nous avions de la peine. Il s'en est allé en emportant un peu de notre cœur et tant de nos souvenirs. Adieu, notre petit train et bon dernier voyage à travers cette campagne jolie qui comme nous, te regrettera toujours.

L'Harmonie rochefortoise prêtant son bienveillant concours a ensuite exécuté la célèbre marche funèbre de Chopin reflétant fidèlement la pensée de plus de 2.000 personnes accourues de toutes parts pour protester contre cette mesure invraisemblable qui nuira grandement à notre belle région touristique. Nous ne sommes quand même que des ardennais pour tous ces bureaucrates de BruKcelles, alors...

Deux autorails faisant la navette Rochefort-Houyet auraient pu nous donner grande satisfaction ! Mais la S.N.C.B. - lumière des lumières - pour faire des ECONOMIES a préféré mettre en ligne une pléiade d'autobus et encombrer la rue de Behogne, rue déjà si dangereuse pour le piéton sans les autobus. Quant aux voyageurs, ils seront exposés aux intempéries sur la voie publique, en attendant le passage du «bus» alors que la vaste salle d'attente de la gare restera... VIDE ! (C'est trouvé quand même, n'est-ce pas ?)

Nous attendons avec curiosité le bilan de la S.N. quant aux autobus, et après la saison la poudre aux yeux que l'on nous jette aujourd'hui... sera envolée... la moitié ou les deux tiers des "bus" auront disparu ! L'Ardenne sera privée de ses communications rapides, toutes de sécurité et de bien-être,

Voilà le résultat assuré.

" Les chiens aboyent,... la caravane passe !!

Se mettant exclusivement au service de l'intérêt général, "L'Annonce" a tenté l'impossible, pour sauver les avantages que présentait le train pour desservir les Ardennes. Hélas, elle s'est heurtée à des volontés de fer qui ont fait fi du bon sens. C'est le progrès...

Merci à tous ceux qui nous ont aidés dans cette tâche.

L'Annonce.

Le trafic des marchandises continua à se développer quelque peu dans les années d'après-guerre. Il était en majeure partie constitué par le transport de grumes destinées aux scieries et par celui de "bois de mines" acheminés vers les charbonnages belges. A Villers-sur-Lesse, un chantier de découpage fut même créé dans la cour aux marchandises. Pourtant, ce commerce périclita progressivement lui aussi. Les bois de soutènement des galeries minières furent remplacés par des soutiens métalliques, à quoi s'ajouta la fermeture progressive des charbonnages wallons. Les bois en grumes furent transportés par des camions toujours plus puissants et dont le coût de fonctionnement était de loin inférieur à celui de la ligne 150 devenue presque déserte ...



44. Novembre 1983: démontage définitif de la "ligne de la Lesse" ...

Le 1^{er} décembre 1972, M. Albert Bertrand, le dernier chef de gare de Villers-sur-Lesse, était “admis à la retraite” et notre petite station l’était avec lui. Seul le bureau postal fut provisoirement maintenu et géré par Joseph Jadoul. Un petit train de marchandises continua à circuler en régime facultatif durant quelques années jusqu’à Hour-Havenne afin de desservir la marbrerie. Il ne faisait plus aucun autre arrêt. Six années plus tard, le 23 novembre 1978, la ligne de la Lesse était définitivement fermée à tout trafic et cataloguée “hors service”. Elle resta à l’abandon durant 15 ans. Le 12 février 1983, un arrêté royal paraissait dans le Moniteur Belge ordonnant le démontage des rails et de toute la signalisation de la ligne: une époque s’éteignait ...

En juin 1988, le tronçon de 4 km reliant Jemelle à Rochefort fut modernisé à grands frais afin d’accueillir les essais d’un nouveau moyen de transport: le G.L.T. (Guided Light Transport). Son usage triplement “bi-mode” (il peut fonctionner à l’aide d’une caténaire électrique ou d’un moteur diesel, en mode guidé ou non-guidé, sur mono-rail ou sur route) lui permet de conduire les touristes dans un décor futuriste, de la gare de Jemelle à celle de Rochefort, puis par la route jusqu’à Han-sur-Lesse. Rochefort bénéficie ainsi d’une nouvelle attraction touristique servant en outre de vitrine à un produit wallon de haute technologie.



45. Le G.L.T. circulant en démonstration sur le tronçon Jemelle-Rochefort: un pari pour l'avenir.



Au delà de Rochefort, sur l'ancienne ligne, la nature a repris paisiblement ses droits. Seuls quelques signaux abandonnés témoignent encore du trafic et de l'activité intense qui régnaient autrefois le long de la Lesse.

Les petites gares, elles, se sont endormies dans le silence, loin des sifflets à vapeur, de la fumée des machines et des cris des voyageurs parmi lesquels elles ont familièrement vécu près d'un siècle d'une vie active et passionnante ...

