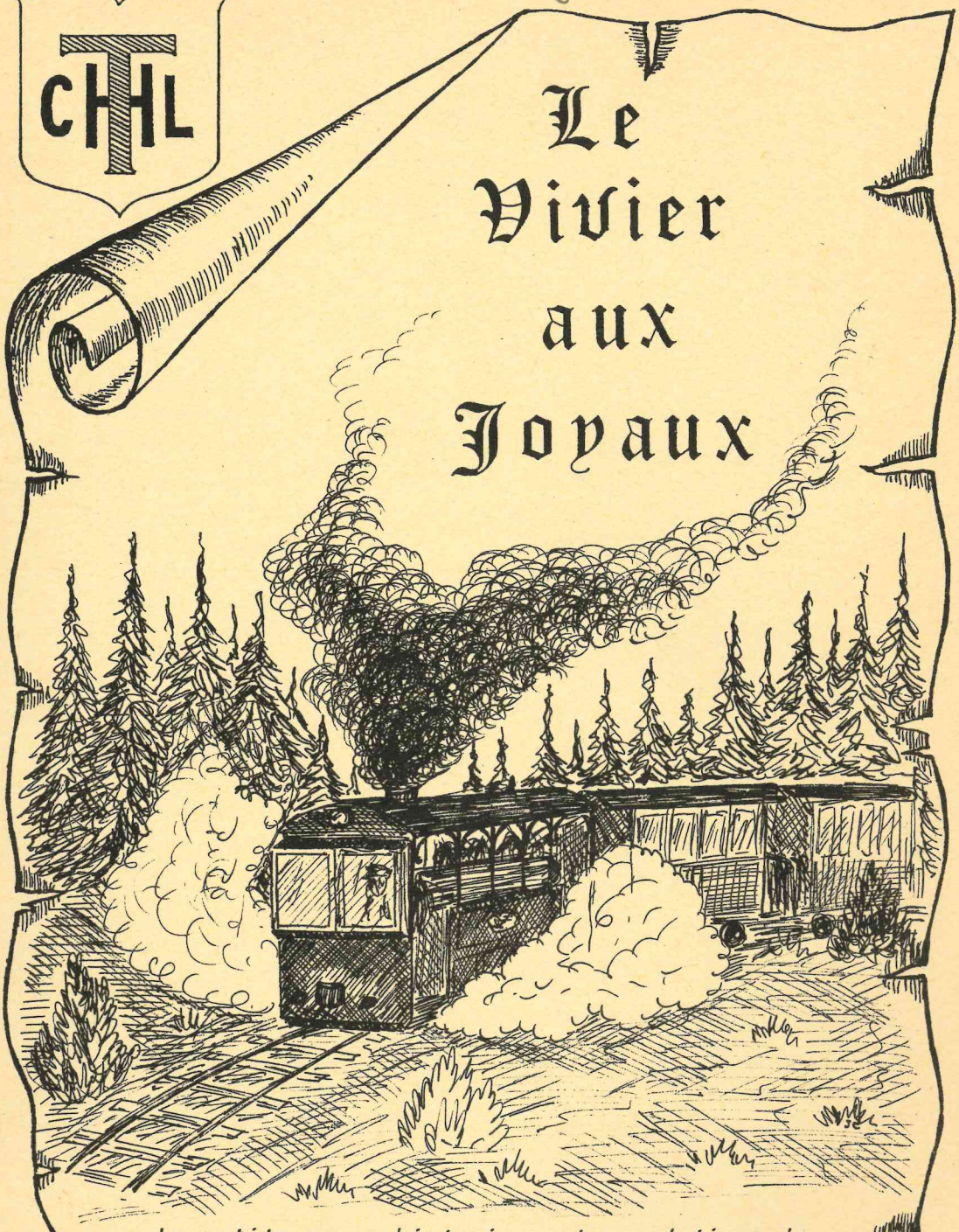
Guillaume Nelly

CHTL

Le Vivier aux Joyaux



La petite revue historique et anecdotique de

TINTIGNY

Sous le patronage de Mr le Baron et Mme la Baronne de Jamblinne de Meux-d'Huart Château de Villemont

Numéro 4 Juin 91

J.C

Bonjour de Tintigny

EN REGARDANT PASSER LE TRAM ...

Villers-dvt-Orval - Etalle par Limes, Gérouville, St-Vincent, Bellefontaine, Tintigny, Ste-Marie station, Ste-Marie lez Etalle ...

Combien sommes-nous encore à nous souvenir du tram à vapeur qui joignait ces localités dans un périple bucolique ?

C'était le tram du Père Chantraine, du Père Schopack, de Henri Marquet. Parmi d'autres, je me souviens de ces trois figures, de ces trois pionniers du rail champêtre.

Le tram s'arrêtait derrière chez moi. J'en voyais descendre des gens "bien mis". Pensez donc, on s'habillait " en dimanche" pour voyager.

Reliant nos villages, emmenant et amenant les parents qui n'avaient pas de vélo, les "grands voyageurs" pour la correspondance avec les trains, notre tram... c'était la vie de nos campagnes.

Notre petit tram était d'un grand intérêt économique. Souvent, la locomotive peinait en traînant ses longs wagons gris chargés d'arbres ou de bois sciés, de pomme de terre et autres produits régionaux en partance.

Le petit tram, c'était aussi le messager avec sa boîte aux lettres ambulante accrochée au dernier wagon. On communiquait beaucoup par écrit en ce temps-là. Même les déplacements les plus courts étaient difficiles, aussi écrivait-on souvent aux parents des alentours. La "carte-vue" était d'usage... vous savez ces belles photos tant recherchées aujourd'hui parce qu'elles témoignent de nos villages d'antan avec leurs us et coutumes qui appartiennent à notre Histoire.

Et oui, il animait nos villages, le petit tram vicinal. C'était l'ami qui passait. De loin, son "tchouff-tchouff" haletant et son sifflet indiquaient l'heure aux gens des champs. Ce n'était pas toujours précis. On n'était pas à une minute ... en ce temps-là. Roger Moreaux

LA REALISATION DU CHEMIN DE FER VICINAL D'ETALLE A VILLERS-DVT-ORVAL

Lorsque le 1er février 1908 la première rame vicinale traverse la Commune de Tintigny,les villageois se doutent-ils qu'il a fallu plus de 30 ans pour que le projet de création de la ligne Etalle Villers-dvt-Orval se concrétise enfin ?

Dans ce premier chapitre, nous allons retracer le long cheminement de la création de la ligne n° 141 .

Déjà le 12 juin 1876, une compagnie privée, la Société des Tramways des Ardennes Belges,représentée par Mr Tackels,mandataire de la Société De Kempeneers à Schaerbeek, demanda à l'Etat la concession des lignes de Poncelle (gare du Grand Chemin de Fer actuellement dénommée "de Ste-Marie") à Etalle et de Etalle à la station du Grand Chemin de Fer de Habay.

Il est en soi remarquable qu'une compagnie privée ait songé à investir dans cette région pauvre et déshéritée du Sud-Luxembourg. Hélas, cette initiative restera sans suite,les perspectives financières étant médiocres.

Ayant constaté le peu d'intérêt du secteur privé dans la réalisation de lignes ferrées secondaires et locales,notamment dans notre province,l'Etat décida de confier à une seule société,à caractère public, l'intégralité de la création d'un réseau ferré complémentaire au réseau du Grand Chemin de Fer qui comptait à l'époque 4417 kms. La loi du 24 juin 1885 créa la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux (SNCV).

D'emblée, la nouvelle société fut inondée de requêtes émanant des conseils communaux et des gouvernements provinciaux.

Le 24 juillet 1889, le Conseil Communal de Tintigny, agissant de concert avec les communes avoisinantes,adressa à la SNCV un projet de ligne reliant Habay,Etalle,Tintigny,Bellefontaine,Villers-dvt-Orval et Margut en France. Cette proposition fut favorablement accueillie à Bruxelles et au terme d'une étude approfondie, un premier mémoire descriptif sommaire de la ligne n° 141 Habay frontière française fut rédigé par la SNCV et soumis à l'accord du ministre compétent en 1893. Celui-ci refusa la section Habay-Etalle qui aurait été en concurrence avec d'autres lignes projetées et s'engagea à examiner le surplus de la demande.

Quand elles prirent connaissance de la décision ministérielle , les autorités communales firent volte-face et refusèrent de financer la ligne projetée qui leur paraissait peu intéressante car, partant d'Etalle, elle était privée d'un point d'ancrage sur la grande ligne du Luxembourg.
Après quelques années, de nouveaux pourparlers s'engagèrent à l' initiative des bourgmestres qui réitérèrent leur souhait de voir la ligne prolongée vers Habay ou Arlon.
En vain !
Finalement, en désespoir de cause, les communes intéressées s' accordèrent sur le tracé de la ligne n° 141 au départ d'Etalle.
Le 2 juin 1902, l'Etat prenait en considération la ligne et s' engageait à souscrire à la moitié du capital nécessaire à sa construction.
Le 20 juin de la même année, la SNCV réactualisait son mémoire descriptif de la " 141 " .
Le coût prévu pour la construction s'élevait à 1.850.000 frs ventilés comme suit :

145.240 frs	acquisition des terrains
176.000 frs	terrassements
34.800 frs	ouvrages d'art
16.600 frs	empierrements
723.820 frs	voies
132.200 frs	bâtiments et matériel fixe
273.000 frs	matériel roulant
348.340 frs	frais d'étude,de surveillance et divers

Les sommes à souscrire par les personnes publiques concernées étaient également fixées:

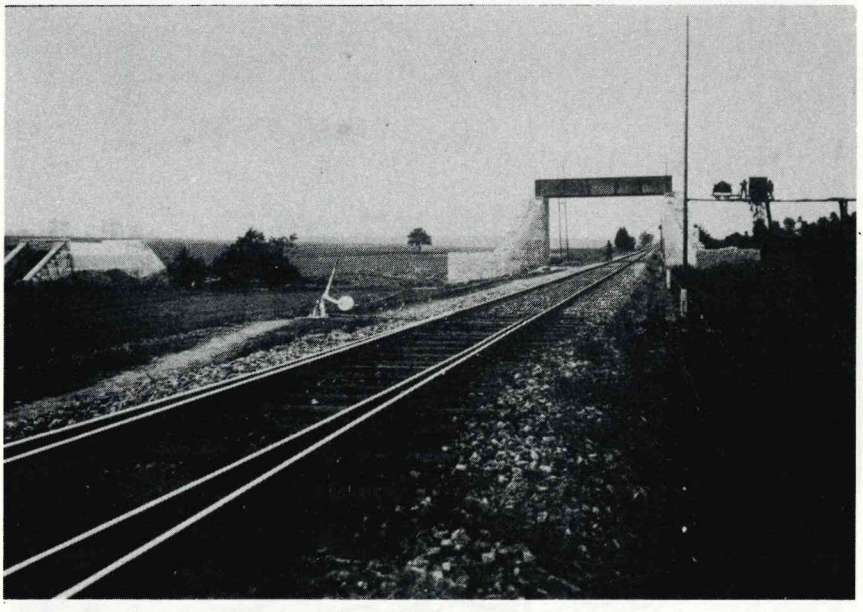
l'Etat souscrivait à 50 % du capital,soit 925.000 frs
la Province à 30 %, soit 555.000 frs
la Commune à 20 %, soit 370.000 frs

Lors de sa séance du 24 août 1902, Tintigny s'engagea à prendre en charge 50.000 frs.
On remarque ici deux caractéristiques de la politique d'expansion menée par la SNCV.

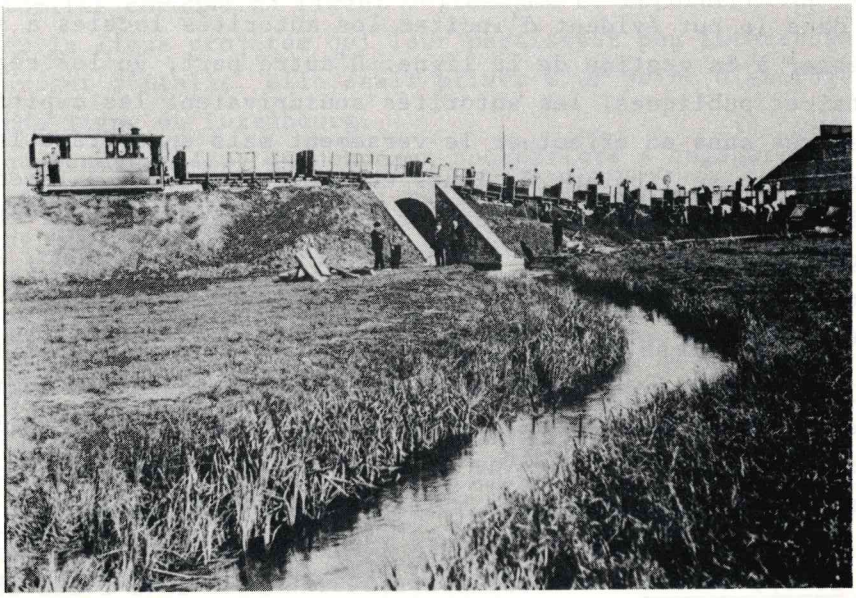
Un capital, en l'espèce 1.850.000 frs , était affecté à chaque ligne dans le but évident d'inciter les autorités locales à s' intéresser à la gestion de la ligne. D'autre part, vu les règles budgétaires publiques, les autorités souscrivaient les capitaux nécessaires sans en effectuer le versement mais en offrant leur caution et en se libérant de leurs engagements par le paiement des intérêts et des annuités de remboursement des emprunts qui étaient émis pour financer la construction de la ligne. Ainsi donc, en souscrivant à 50.000 frs du capital, la Commune de Tintigny s' engageait à payer annuellement 3,5 % de 50.000 frs,soit 1750 frs.

Le 8 juillet 1904,ayant rassemblé les divers engagements communaux les résultats des enquêtes locales étant connus, la SNCV sollicita auprès du Ministre des Chemins de Fer,Poste et Télégraphe la concession de la ligne Etalle - Villers-dvt-Orval.
Enfin, par Arrêté Royal du 17 mars 1905 (publié au Moniteur le 5 avril 1905), la SNCV était déclarée concessionnaire du chemin de fer vicinal n° 141 .

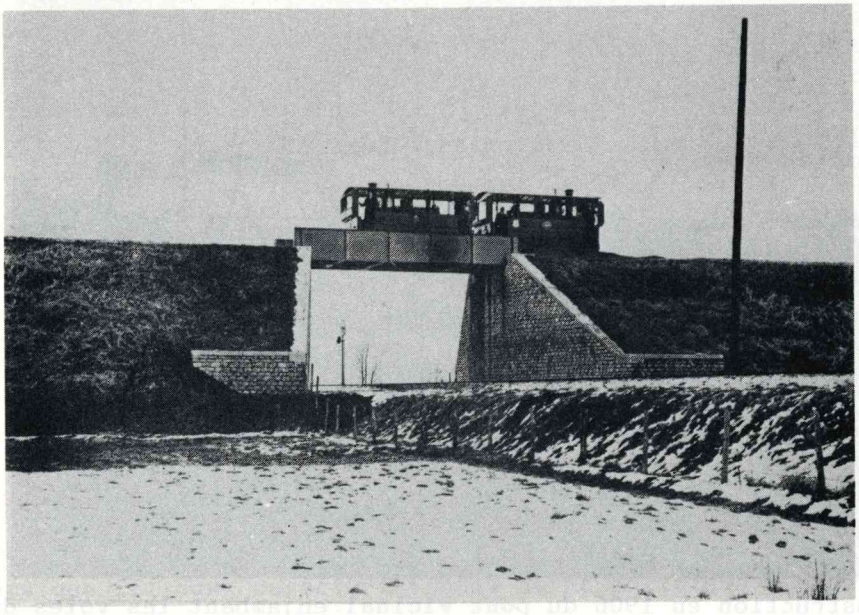
L'adjudication pour la construction de la ligne était aussitôt lancée et une entreprise de travaux publics enleva le marché.



Construction en 1906 du pont vicinal enjambant les voies du chemin de fer à la gare de Ste-Marie (derrière l'actuelle scierie). A droite,on peut observer des ouvriers déversant de la terre pour constituer un talus. A gauche, un deuxième pont a été construit sur le ruisseau dénommé "Le Role".



Gare de Ste-Marie: travaux de construction de rampes d'accès au pont érigé sur "Le Role".

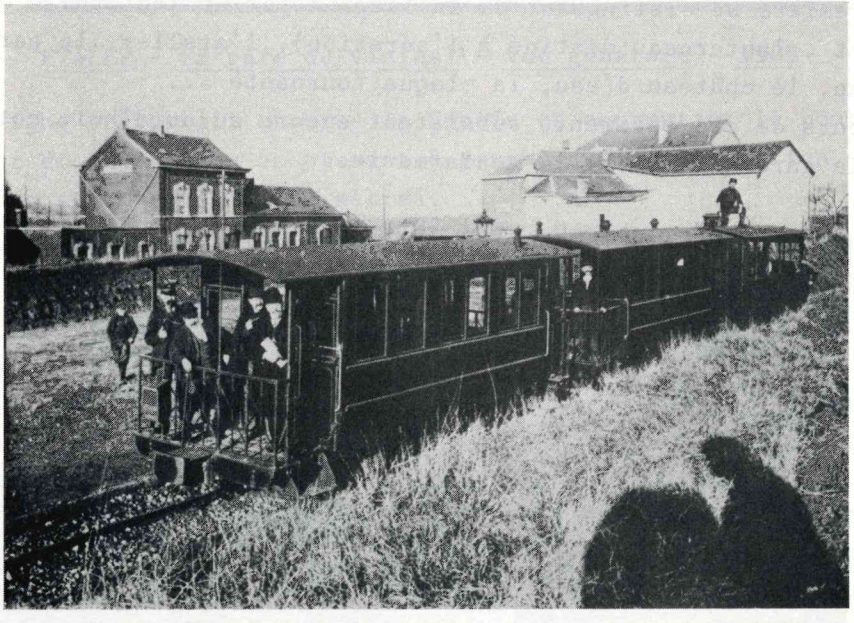


Gare de Ste-Marie: pont sur le chemin de fer. Premiers essais.

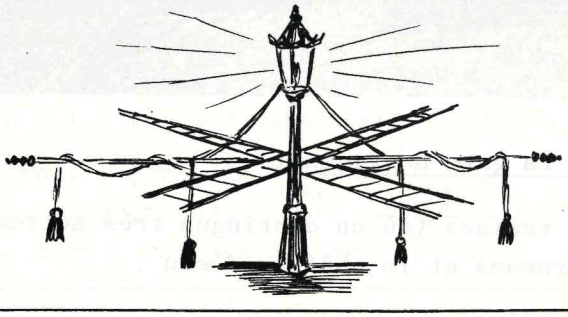
La SNCV procéda alors à une seconde adjudication pour l'exploitation de la ligne. Le 22 décembre 1906, l'exploitant fut désigné: il s'agissait de la " S.A. pour l'Exploitation du Chemin de Fer Vicinal d'Etalle à Villers-dvt-Orval ", société représentée par Mrs Janssens et Surny.

Au cours de l'année 1907 étaient effectués les premiers essais de la ligne et le 1er février 1908, la ligne était officiellement ouverte au trafic d'abord d'Etalle à Bellefontaine, puis quelques mois plus-tard, le 9 décembre 1908, jusqu'à Villers-dvt-Orval.

Le réseau de la SNCV s'accroissait ainsi de 31 kilomètres.



- Le convoi de l'inauguration en gare de Ste-Marie -

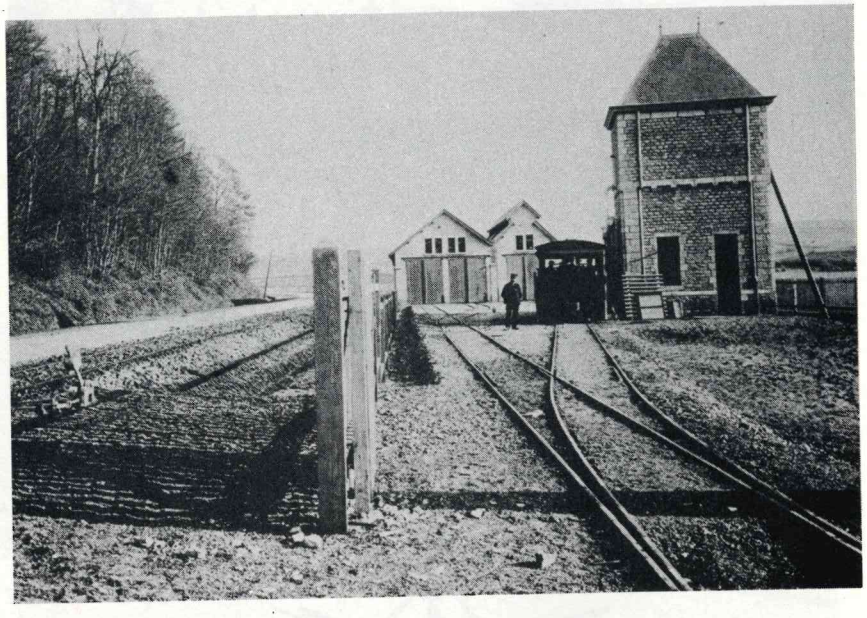


LA DESCRIPTION DE LA LIGNE

Le tracé général .

La ligne 141, à l'écartement d'un mètre entre rails, développait très exactement 31,2 kms .

Elle prenait son origine à Etalle au lieu-dit "l'Enclos". Les installations vicinales s'étendaient là sur plusieurs dizaines d'ares et regroupaient notamment la gare (bureau , magasin) , une remise pour quatre locomotives et une remise pour dix voitures (la première se distinguant de la seconde par un lanterneau dans le toit , lanterneau destiné à l'aération), l'atelier, le parc à charbon, le château d'eau, la plaque tournante ...
Plusieurs de ces bâtiments subsistent encore aujourd'hui, notamment la gare qui abrite la gendarmerie.



ETALLE - La gare du vicinal

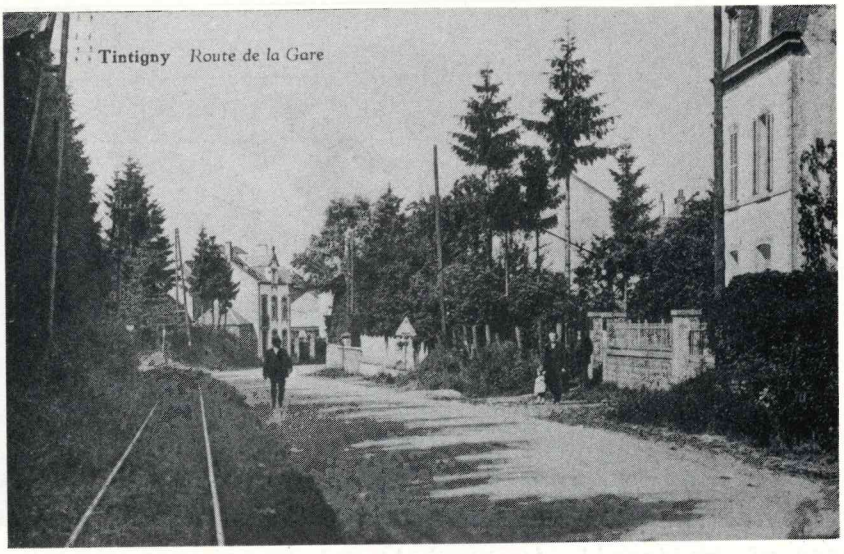
Les deux remises (où on distingue très nettement le lanterneau) et le château d'eau .

ETALLE - La gare du vicinal - Vue générale - 1909

La ligne traversait ensuite la Semois en empruntant le pont routier et suivait un accotement à gauche de la route Arlon - Bouillon sur environ 4.600 mètres.

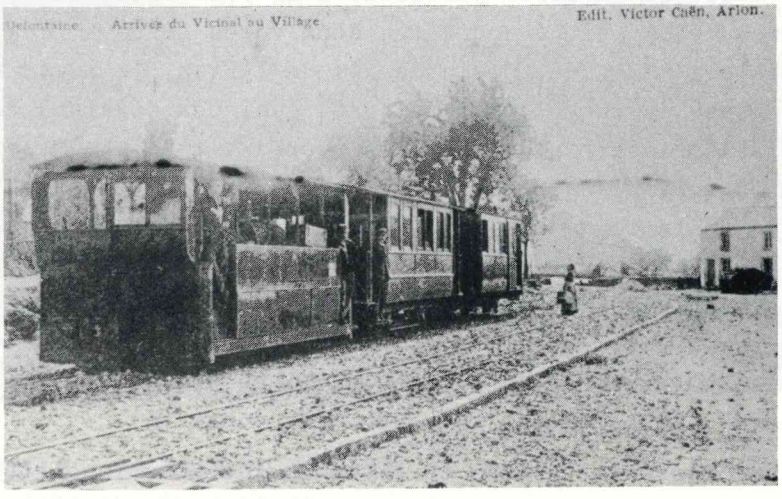
A proximité de la gare de Ste-Marie, pour éviter une pente trop forte et faciliter le transbordement entre le vicinal et le Grand Chemin de Fer, la ligne entamait une large courbe vers la gauche suivie d'une courbe assez sèche vers la droite. Le chemin de fer vicinal était de la sorte parallèle à la voie SNCB, le célèbre café Moreaux étant situé entre les deux voies ferrées. Toujours parallèle aux rails du chemin de fer de l'Etat, la ligne traversait à niveau la route d'Arlon. Après quelques dizaines de mètres, elle s'infléchissait à droite puis amorçait très progressivement une courbe montante à gauche. Elle passait ensuite sur un pont au-dessus de la ligne du Grand Chemin de Fer puis, au moyen d'un second pont, au-dessus du Role. Ces deux ouvrages d'art construits exclusivement pour le tram étaient les seuls existant sur la ligne (cfr. p.6). Un coup d'oeil sur le site occupé actuellement par la Compagnie Semosane des Bois donne une idée de ces deux "passages supérieurs" (le talus est toujours bien conservé).

La ligne reprenait, après ce tracé quelque peu insolite, l'accotement gauche de la grand-route jusqu'à l'entrée du village de Tintigny (actuellement rue des Acacias).



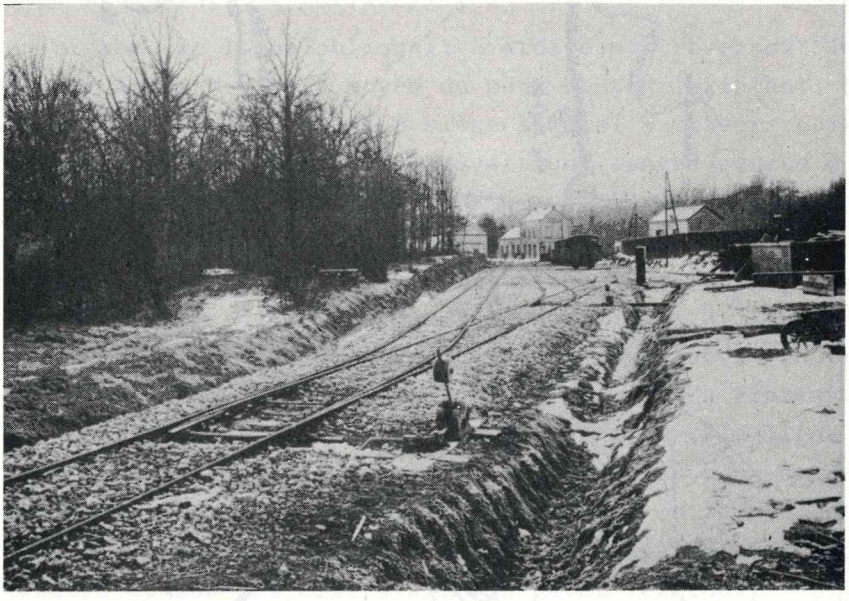
TINTIGNY rue des Acacias : Mr Vital Sindic
Mr Lamotte,sa fille Jeanne (épse Lucien Jeanty)
sa petite-fille Geneviève Jeanty.

Elle se développait alors en site propre jusqu'à Bellefontaine - tantôt sur un talus, tantôt en suivant une tranchée (généralement bordée d'aulnes pour fixer les terres) - traversait cette agglomération (le tram s'y arrêtait deux fois,devant l'Eglise et route d'Orval) et suivait pendant quelque 1200 mètres la route vers Limes-Orval.



Bellefontaine arrivée du vicinal au village

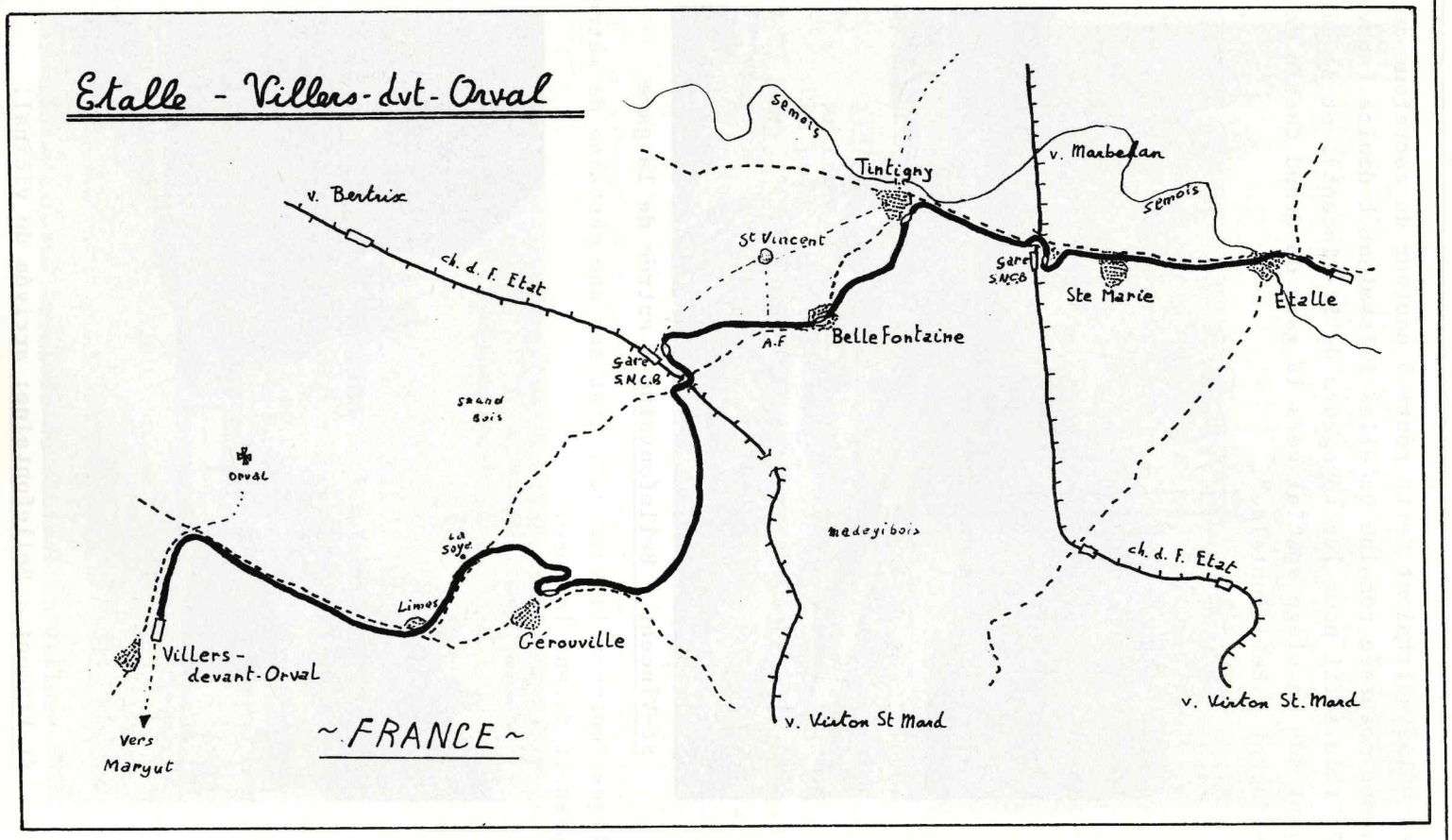
Les voies quittaient cette route à hauteur du carrefour de l'ancienne chaussée romaine qu'elles laissaient à droite (nouvel arrêt facultatif pour les voyageurs de St-Vincent), et se dirigeaient sur un siège spécial vers la gare du Grand Chemin de Fer "St-Vincent - Bellefontaine".



St-Vincent - Bellefontaine : entrée de la gare

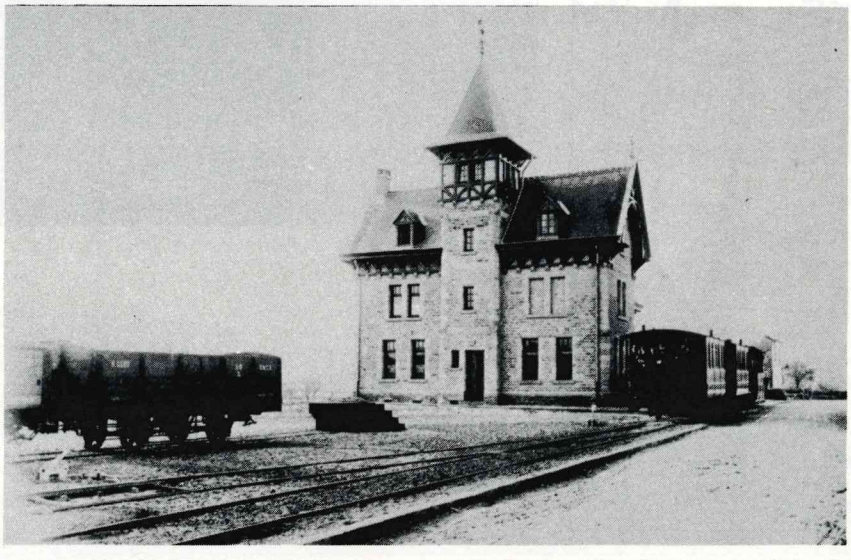
La ligne longeait la voie de l'Etat sur une centaine de mètres et passait devant la gare.

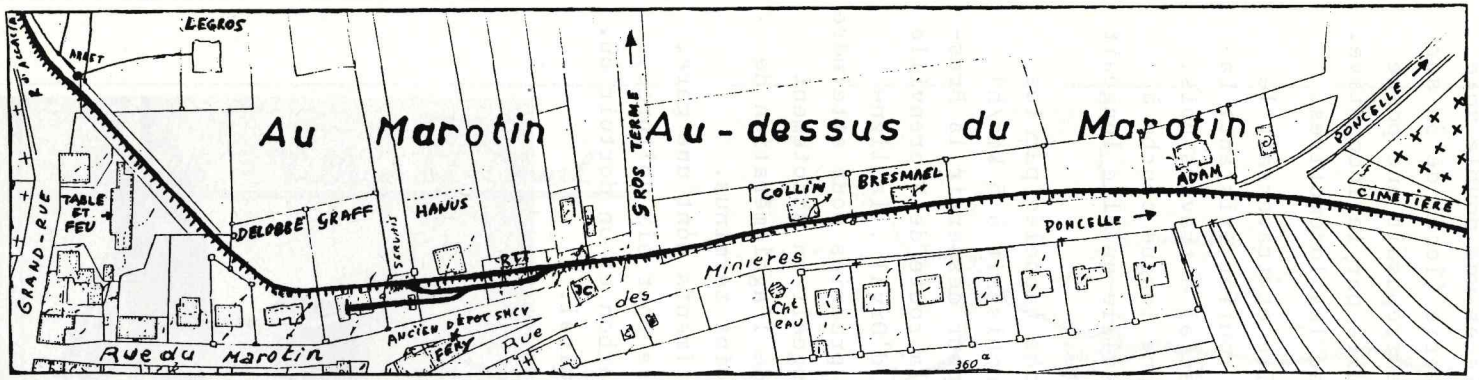
St-Vincent - Bellefontaine: arrivée du vicinal.

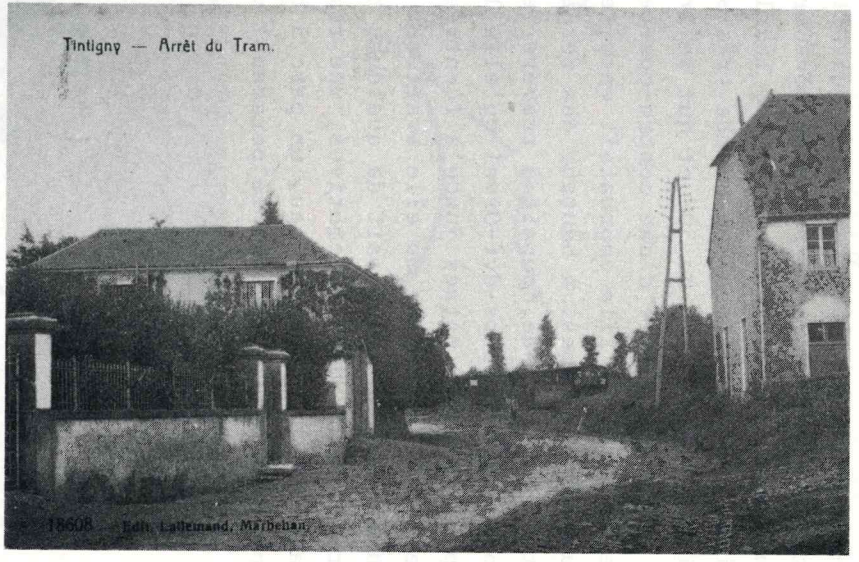

Etalle - Villers-dvt-Orval
Semois
Tintigny
v. Marbellan
Semois
v. Bertrix
St Vincent
ch. d. f. Etat
Gare S.N.C.B
Ste Marie
Etalle
Belle Fontaine
A.F
Gare S.N.C.B
Grand Bois
Orval
La Soye
Limes
Gérouville
Villers-devant-Orval
Vers Marvut
~ FRANCE ~
Madeyibois
v. Virton St Mard
ch. d. f. Etat
v. Virton St. Mard

La SNCV possédait là un bâtiment-lampisterie et une double voie pour les manoeuvres des convois. La lampisterie (local de 3m sur 3m) servait d'abri au piocheur. La SNCV y entreposait une pompe qui était actionnée grâce à la vapeur produite par la locomotive. Cette pompe permettait de ravitailler en eau les locomotives.

Passée la gare, la ligne obliquait à droite et traversait le chemin de fer Athus-Meuse au moyen du pont routier existant. La ligne s'établissait à nouveau sur siège spécial à travers bois. Sur environ cinq kilomètres, elle suivait une longue courbe à droite pour rejoindre la route Virton-Gérouville qu'elle longeait jusqu'à proximité de cette dernière localité.
La ligne amorçait alors une courbe très sèche (appelée par les machinistes "le rayon de 50" et qui se franchissait à 5 kms/h) vers la droite suivie d'une contre-courbe pour desservir la Brasserie de la Soye. Elle empruntait ensuite la route de Florenville en passant par Limes. A hauteur des forges d'Orval , la ligne quittait la chaussée,coupait à travers les prairies pour atteindre la route vers Villers-dvt-Orval qu'elle longeait en accotement sur près de 1.400 mètres jusqu'à l'entrée de l'agglomération de cette dernière commune où elle avait son point terminus.
Là aussi, la SNCV disposait de quelques bâtiments dont une gare, une remise pour deux locomotives, une remise pour six voitures, un magasin, un château d'eau, un parc à charbon et un dortoir où, une nuit sur deux, logeait le personnel vicinal.



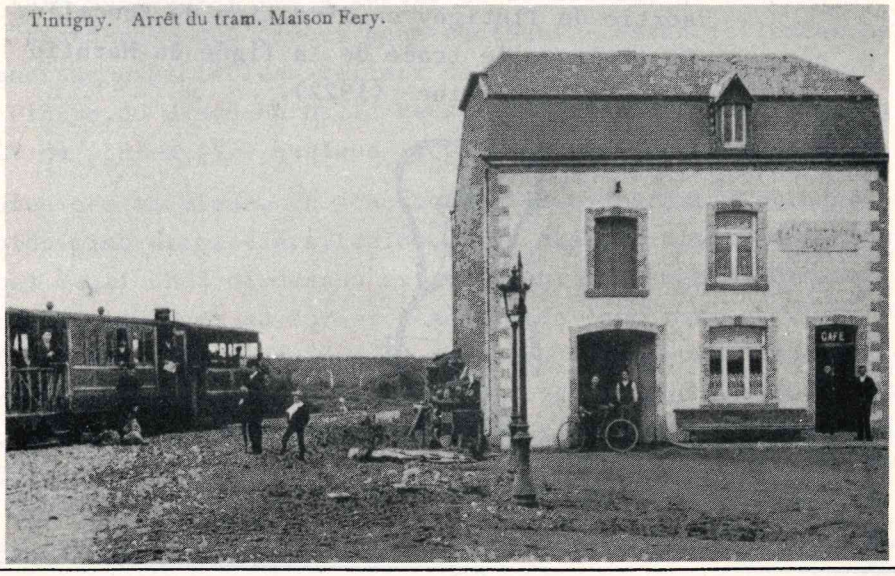




TINTIGNY : Arrêt du tram près des écoles .

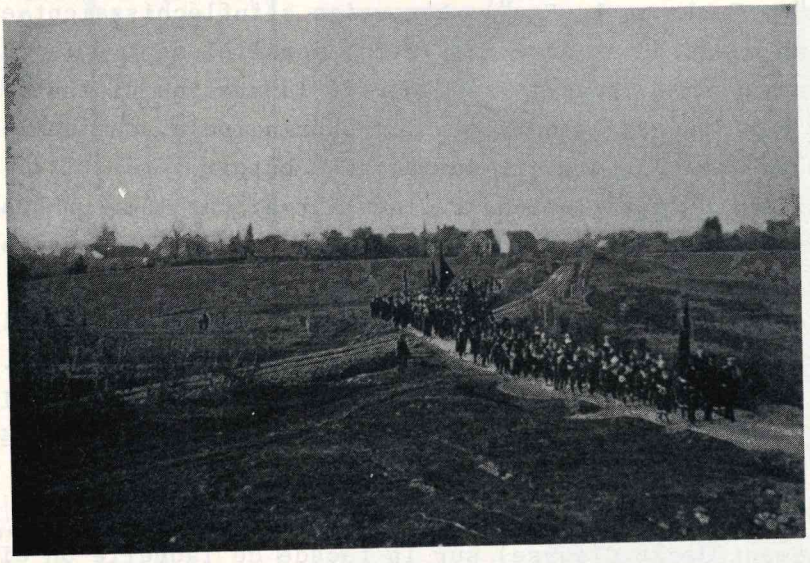
La traversée de Tintigny.

Après la halte facultative de la Maison Blanche (chemin de Han), la ligne descendait la grand-route en accotement à gauche.
A l'entrée du village, venant de la rue des Acacias qui seule existait alors (le redressement de la grand-route ayant eu lieu après la seconde guerre), la ligne quittait la grand-rue qui tournait à droite pour franchir la tranchée encore visible actuellement entre la propriété Collard (maison de Mr Legros) et les Ecoles ("La Table et Le Feu"). Les voies s'infléchissaient ensuite légèrement à gauche et se redressaient parallèlement à la rue du Marotin au bout de laquelle se trouvait la station vicinale de Tintigny qui comportait outre la ligne principale, une demi-lune de manoeuvre et une voie cul-de-sac avec butoir.
Il s'agissait d'installations rudimentaires: pas même un quai pour faciliter l'accès aux voitures, les voyageurs devant traverser la demi-lune de manoeuvre pour monter dans le tram.
Au bout de la voie cul-de-sac, le quincaillier Théophile Gillet entreposait ses produits métallurgiques (poutrelles,tôles,...).
Le dépôt pour colis était tenu par les époux Fery-Roussel. Il est à signaler que tout le quartier du Marotin a été érigé au début du siècle en fonction de l'arrêt du vicinal.
Après la "station", la ligne frôlait l'arrière de la maison Fery (actuellement Jacky Clausse) sur la façade de laquelle on distingue encore l'enseigne "A l'arrêt du tram - Café Restaurant".

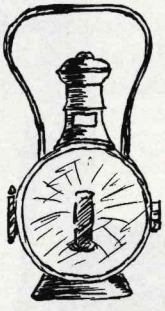


1910

La ligne passait ensuite le chemin du Gros Terme et suivait la rue des Minières en accotement à gauche sur un talus encore visible aujourd'hui (trois nouvelles maisons viennent d'être bâties à cet endroit). Les voies traversaient la rue des Minières, longeaient le mur nord du cimetière et entamaient en site spécial, à travers champs et bois, une longue montée jusqu'à l'entrée du village de Bellefontaine où elles rejoignaient la route Tintigny-Bellefontaine



TINTIGNY: Cortège funèbre de Camille Jacques à la sortie de Tintigny en direction de Poncelle. On remarque le tracé de la ligne du Marotin vers Bellefontaine (1922).



lanterne à pétrole

LES LOCOMOTIVES A VAPEUR UTILISEES SUR LA LIGNE 141

Un coup d'oeil trop rapide sur le parc à locomotives de la SNCV donne à penser qu'il n'existait qu'un modèle unique de machines à vapeur formé d'un massif parallélépipède enveloppant la chaudière et le mécanisme, porté par trois essieux accouplés, coiffé d'un toit de tôle légèrement arrondi et comportant deux postes de conduite (l'un côté porte chaufferie , l'autre côté cheminée) protégés par des glaces coulissantes en guise de paravents.

Un observateur perspicace remarquera qu'il existait de nombreux types différents de ces fameuses locomotives "bi-cabines à trois essieux accouplés d'aspect classique" pour reprendre les termes utilisés dans les descriptifs vicinaux. Il existait exactement... 13 types: les 1,2,3,4,6,7,8,9,13,16,18,19 et 21 .

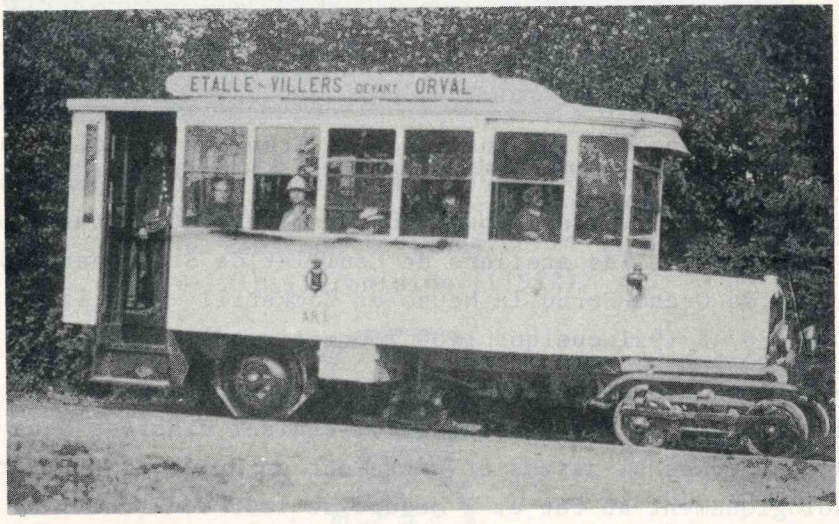
Pour mémoire, précisons que dix autres types "non-classiques",dont certains ne comptaient qu'un ou deux exemplaires, complétaient le parc "vapeur" de la SNCV .

La machine vicinale belge d'aspect classique - dont on a énuméré les 13 types différents - tenait ses caractéristiques générales de la locomotive "type 20" réalisée en 1880 par les ateliers métallurgiques de Tubize. C'est elle ,en effet,qui fut retenue par la SNCV lors du Concours International de Tramways organisé par la Société en 1885. C'est à partir de ce modèle, qu'on peut qualifier de "standard", que divers constructeurs - essentiellement belges comme par exemple les ateliers de Couillet,de St Léonard, de Haine St Pierre,du Grand-Hornu,la Meuse et Cockerill - ont livré à la SNCV de 1887 à 1921 quelque 1100 locomotives à vapeur.

Toutes ces machines, en fonction de leurs caractéristiques propres (poids,timbre,chaudière,freins,...), étaient classées dans un des types mentionnés ci-dessus et portaient un numéro SNCV attribué chronologiquement au fur et à mesure de leur construction. Pour information, précisons que la dernière loco-vapeur mise en service dans notre pays portait le n° 1105: c'était une locomotive de type 18, livrée à l'exploitation le 16 août 1921 sur la ligne Louvain-Jodoigne .

Ce sont essentiellement des locomotives à vapeur du type 4 qui ont roulé sur la ligne 141. Les archives vicinales permettent d'affirmer que des locomotives de type 3 (notamment la loco n° 77) et 18 ont également circulé entre Etalle et Villers-dvt-Orval, fût-ce pendant quelques mois seulement.
Les types 3, 4 et 18 constituaient les modèles de base du réseau vicinal. Nous en reproduisons dans le premier tableau ci-joint les principales caractéristiques techniques.
Le tableau suivant décrit les locomotives du type 4 employées sur la ligne 141.

Après cet aperçu succinct des machines à vapeur, il nous faut maintenant évoquer les deux automotrices (autorails) A.R.1 dont l'une roula quelques jours en 1925 entre Etalle et Villers-dvt-Orval.
Ces autorails étaient des véhicules légers à moteur à combustible liquide (essence) livrés à la SNCV en 1924 à titre expérimental. Construits à partir du châssis d'autobus Saurer, ils comprenaient un essieu moteur à l'arrière et à l'avant, un bogie (1) léger remplaçait l'essieu classique. Une tourelle centrale (plateau) avec vérin permettait le retournement de l'autorail en bout de ligne.



Est-ce leur allure inesthétique qui leur valut de se retrouver relégués sur notre lointaine petite ligne (et sur celle reliant Marbehan à Ste-Cécile) ? C'est en tout cas une curiosité grâce à laquelle la ligne 141 est citée dans les ouvrages les plus scientifiques sur le chemin de fer vicinal.

(1) Chariot à deux essieux permettant de prendre les courbes.

LOCOMOTIVES A VAPEUR "BI-CABINES"

Caractéristiques des 3 modèles de base du réseau SNCV

	TYPE 3	TYPE 4	TYPE 18
Nombre d'exemplaires	237	377	126
Epoque de livraisons	1887 à 1897	1897 à 1914	1914 à 1920
Poids à vide	15	16,5	18 tonnes
Poids en ordre de marche	18,8	20	22 tonnes
Surface de grille	0,653	0,723	0,750 m²
Surface de chauffage	31,8	31,8	34 m²
Timbre	10,3	12,5	12,5 kg/cm²
Diamètre cylindre	0,280	0,280	0,280 m
Diamètre des roues	0,832	0,832	0,865 m
Empattement	1,8	1,8	2 m
Longueur hors tampons	6,202	6,202	6,450 m
Capacité soutes à eau	2	2	2 m³
Capacité soutes à combustible	0,650	0,650	0,520 m³
Effort de traction	2271	2734	2945 kg

On retient de ce premier tableau que le Type 4 était strictement dérivé du Type 3. Il était un peu plus lourd avec ses 16,5 tonnes et était doté d'un timbre plus élevé ce qui améliorait la puissance.

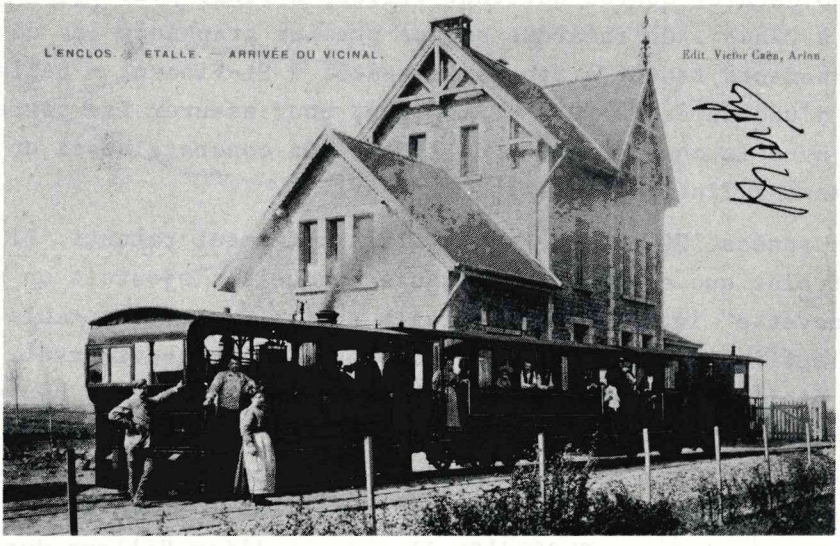
Quant au Type 18, on y a apporté toutes les améliorations susceptibles de corriger les défauts révélés lors de l'utilisation des Types précédents.

LOCOMOTIVES "Type 4" AYANT CIRCULE SUR LA LIGNE 141

N° S.N.C.V.	Type	Constructeur	Première mise en service date	Première mise en service ligne		Destination ultérieure à l'utilisation sur la ligne 141
218	4	JUNG (Allemagne)	1897	CLAVIER-COMBLAIN	En service sur la ligne ETALLE-VILLERS entre 1908 et 1935	vendue à un particulier
295	4	John COCKERILL	1901	TERVUEREN-TIRLEMONT		MELREUX-LAROCHE
354	4	J.J. GILAIN	1905	DINANT-FLORENNES		vendue à un particulier
391	4	La Meuse	1906	DIXMUDE-POPERINGHE		MARCHE-MARTELANGE
463	4	GILLY	1908	ETALLE-VILLERS		MARCHE-MARTELANGE
487	4	Grand Hornu	1908	ETALLE-VILLERS		COXYDE-LA PANNE
490	4	Grand Hornu	1909	MEIRELBEKE-HERZELE		vendue à un particulier
507	4	Ateliers métallurgiques	1909	ETALLE-VILLERS		vendue à un particulier
559	4	THIRIAN	1909	OSTENDE-DIXMUDE		vendue à un particulier

Dans le second tableau,on constate que neuf machines du Type 4 ont parcouru notre ligne pendant une période indéterminée située entre 1908 et 1935 mais jamais simultanément,cinq machines étant suffisantes pour exploiter la ligne. Six d'entre-elles provenaient d'autres lignes, parfois lointaines, la SNCB les ayant transférées par le Grand Chemin de Fer jusqu'à la gare de Ste-Marie. Seulement trois locomotives ont été livrées neuves en gare de Ste-Marie et donc inaugurées en Gaume.
Lors de l'abandon de l'exploitation de la ligne en 1935, cinq machines ont été vendues par la SNCV à Mr Noirfalize pour être probablement aussitôt réduites en mitraille.

E
T
A
L
L
E



1908

Les wagons tirés par ces machines étaient extrêmement divers. Généralement le train se composait d'une voiture à plate-forme ouverte (2ème classe), d'une voiture voyageur (1ère classe) et d'un wagon marchandise qui était soit un wagon fermé (couvert) , soit un wagon tombereau (bac), soit un wagon plat (plate-forme) selon les matériaux à transporter.
Comme elle le faisait pour ses locomotives, la SNCV attribuait un numéro à chaque wagon mis en circulation. Grâce à ce classement rigoureux, nous connaissons non seulement les machines mais également les wagons utilisés sur la ligne 141. Ont servi sur notre ligne, entre autres, les voitures de 2ème classe n°sncv 546 (construite par La Métallurgique en 1887), n° 957 (Franco-Belge, 1901), n° 1256 (Ragheno,1908) et le n° 1333 (La Centrale de Construction, 1908).

LE MOUVEMENT DES VOYAGEURS

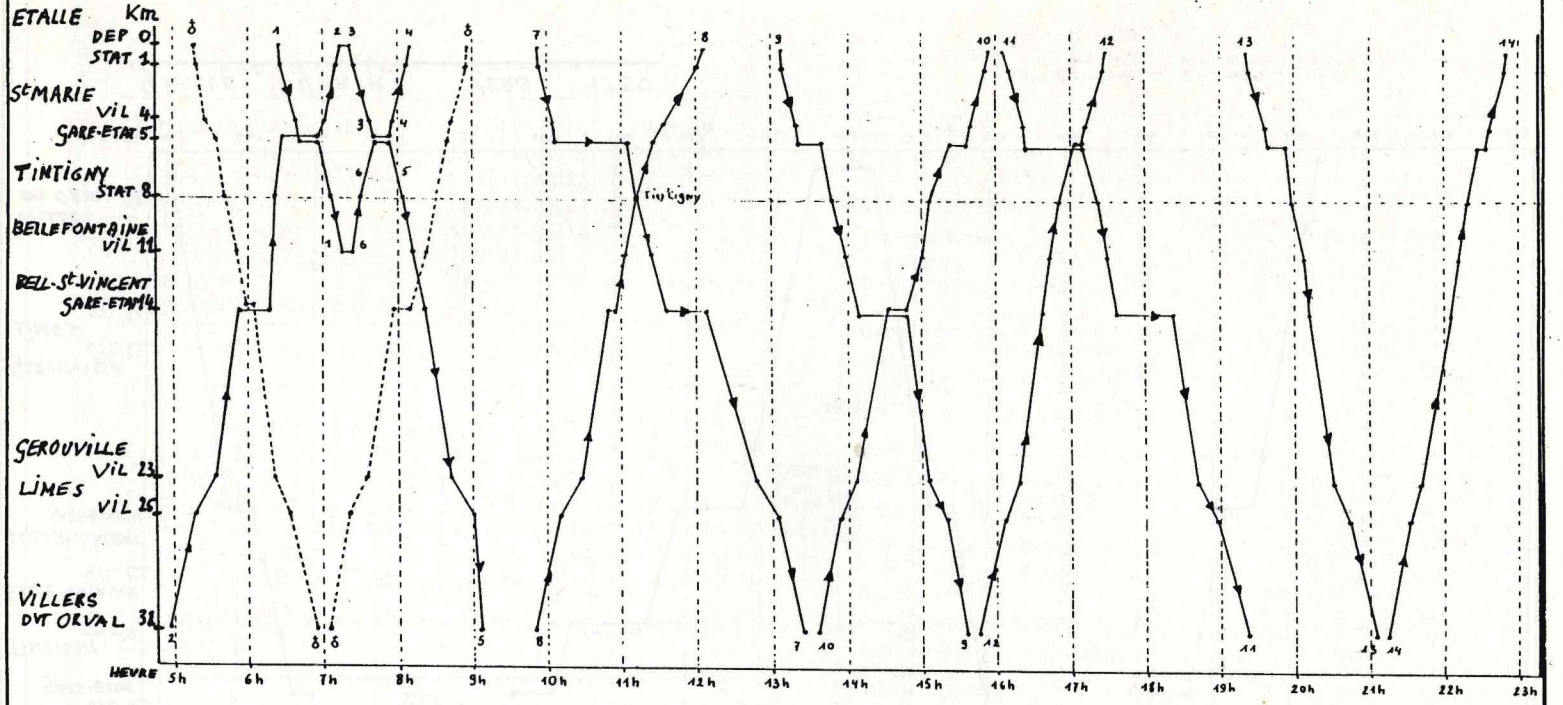
A partir des horaires de 1913 et 1928, nous avons pu établir les graphiques suivants.

Avant la première guerre, la base du trafic était constituée par sept voyages aller et retour effectués simultanément par deux locomotives en service. Le premier tram partait de Villers-dvt-Orval à 4h55. A Ste-Marie, il croisait le premier tram parti d' Etalle à 6h25 . Le chassé-croisé se répétait ainsi sept fois jusqu'au dernier convoi quittant Villers à 21h10 pour rejoindre Etalle à 22h48 . On remarque sur ce premier graphique les divers stationnements tantôt à Ste-Marie,tantôt à St-Vincent - Bellefontaine, d'une durée de 10 à 60 minutes, pour assurer les correspondances avec le chemin de fer de l'Etat. On constate aussi un seul croisement à Tintigny à 11h15 .

Fin des années '20, le trafic fut très nettement ralenti. Il ne restait plus que deux allers-retours auxquels s'ajoutait un service "navette" le matin entre Etalle et Ste-Marie. Une seule locomotive suffisait. Elle était stationnée à Villers-dvt-Orval. Son départ était fixé à 5h00 pour une arrivée à Etalle deux heures vingt minutes plus tard en ayant assuré les correspondances du Grand Chemin de Fer à St-Vincent - Bellefontaine et Ste-Marie. Après avoir effectué un service entre Etalle et Ste-Marie , le convoi repartait vers 9h25 d'Etalle pour rallier Villers-dvt-Orval à 13h40. L'après-midi, un second aller-retour complétait ce bien maigre horaire.

A partir de Pâques 1931, le tram à vapeur ne circulait plus que deux fois par semaine : du lundi au mardi et du vendredi au samedi chaque fois de 17h50 à 16h40 le lendemain. Les autres jours de la semaine, le service était assuré par les autobus avec un parcours presqu'identique.

C'est en 1935 que le vicinal a été supprimé. Le service autobus a été modifié: Tintigny est devenu le croisement des deux lignes Villers-dvt-Orval - Marbehan et Etalle - Marbehan. Un service de marché était assuré pour Arlon le jeudi et, pour Virton, le vendredi.



GRILLE HORAIRE AVANT 1914

GRILLE HORAIRE VERS 1930

MARBEHAN — FLORENVILLE — STE-CÉCILE

Marbehan-stat-Etat	7.40	11. 5	14.	17.	20. 5
village	7.41	11. 6	14, 1	17. 1	20. 6
Villers-s-s. (Orsinfaing)	7.48	11.13	14. 8	17. 8	20 13
Rossignol-gare	7.59	11.24	14.19	17.19	20.24
Termes-village	8.10	11.35	14.30	17.30	20.35
Les Bulles-village	8.22	11.47	14.42	17.42	20.47
Jamoigne (Chemin de Moyen)	8.25	11.50	14.45	17.45	20.50

STE-CÉDILE — FLORENVILLE — MARBEHAN

Jamoigne chemin de Moyen.	6.10	9.15	12.15	14.55	18.30
Les Bulles-village	6,13	9.18	12.18	14.58	18.33
Termes-village	6.25	9.30	12.30	15.10	18.46
Rossignol-gare	6.36	9.41	12.41	15.21	18.56
Villers-s-s.-Orsinfaing	6.47	9.52	12.52	15.32	19.07
Marbehan-village	6.54	9.59	12.59	15.39	19.14
» station-Etat	6.55	10. 0	13. 0	15.40	19.15

Arrêts facultatifs à Bulles. route de Tintigny, Rossignol, La Civane.

Costumes Confectionnés
POUR HOMMES
FRS 12 30 35 45

ETALLE — VILLERS-DEVANT-ORVAL

Etalle Dépôt D.		6.25	7.24	9.45	13.05	16. 3	
Etalle Station		6.27	7.26	9.47	13. 7	16. 5	
Ste-Marie (lez Etalle) village		6.39	7.40	9.59	13.19	16.17	
Ste-Marie Station-Etat A.		6.43	7.44	10. 3	13.23	16.21	
D.	+	6.58	8.00	11.10	13.40	17.10	
Tintigny Station		7. 8	8.10	11 25	13.49	17.20	
St-Vincent Village		7.17	8.19	11 34	13.58	17.29	
Bellefontaine Stat.-Et A			8.29	11.44	14. 0	17.40	
D.			9.00	12.25	14.47	18.20	
Village			9.20	12.46	15.02	18.41	
Gérouville Limes Station			9.35	13. 4	15.17	18.58	
Villers-dt-Orval A.			9.55	13.23	15.36	19.17	

VILLERS-DEVANT-ORVAL — ETALLE

Villers-dt-Orval Station D.	4.55		10. 5	13.35	15.45	
Gérouville Limes Station	5.16		10.24	13.56	16. 5	
Village	5.32		10.42	14.12	17.17	
Bellefontaine Stat.-Et. A.	5.54		11.02	14.34	16.36	
D.	6.10		11.15	14.50	16.36	
St-Vincent Village	6.20	7.21	11.15	15. 1	16.44	
Tintigny Station	6.29	7.30	11.25	15. 9	16.52	
Ste-Marie Station-Etat A.	6.39	7.40	11.35	15.19	17. 1	
D.	6.58	7.52	11.45	15.35	17.10	
Ste-Marie (lez-Etalle) village	7. 2	7.56	11.49	15.39	17.14	
Etalle Station	7.12	8. 6	12. 0	15.51	17.26	
Etalle Dépôt A.	7.14	8. 8	12. 2	15.53	17,28	

+ Ne fait pas arrêt à St-Vincent-Bellefontaine (station) au chemin de St-Vincent, Tintigny (entrée du village et Han.)

Arrêts facultatifs Etalle (village), rue du Moulin, Moulin, Sainte-Marie, Tintigny, Han (entrée du village), St-Vincent-Bellefontaine (station chemin de St-Vincent), Gérouville, route de Meix-Station, La Soye, Limes, Village, Villers-dt-Orval, chemin de Margny-Orval.

LA VIE QUOTIDIENNE DES AGENTS DU VICINAL

S'il est certain que l'établissement de la ligne vicinale améliora les communications dans notre région et facilita le développement du commerce, le Tintigny de 1900 n'était pas pour autant un désert économique, notamment grâce à la présence des gares du Grand Chemin de Fer à Ste-Marie et St-Vincent - Bellefontaine. Cette prospérité apparaît dans les résultats de l'enquête réalisée par les autorités provinciales et communales en 1899 pour appuyer leur demande de création d'un chemin de fer vicinal.Les négociants de Tintigny ont expédié cette année-là,depuis la gare de Ste-Marie, 730 tonnes de marchandises et en ont reçu 1848.

Voici quelques précisions sur ces chiffres :

Négociant Thonon-Collin : marchandises reçues (épicerie,eau-de-vie,huiles...) 554.000 kgs / marchandises expédiées (beurre) 400 kgs par jour !

Négociant Tisserant-Charlier : marchandises reçues (farine,son, pétrole,tissus,...) 62.300 kgs / marchandises expédiées (beurre charbon de bois,...) 25.000 kgs.

Négociant Tonglet : marchandises reçues (épicerie) 25.400 kgs marchandises expédiées (beurre,jambons,oeufs,...) 4.000 kgs.

Négociant Fasbender : marchandises reçues (laines,volailles..) 8.000 kgs / marchandises expédiées (machines à tricoter,couvertures,volailles) 6.000 kgs.

(...)

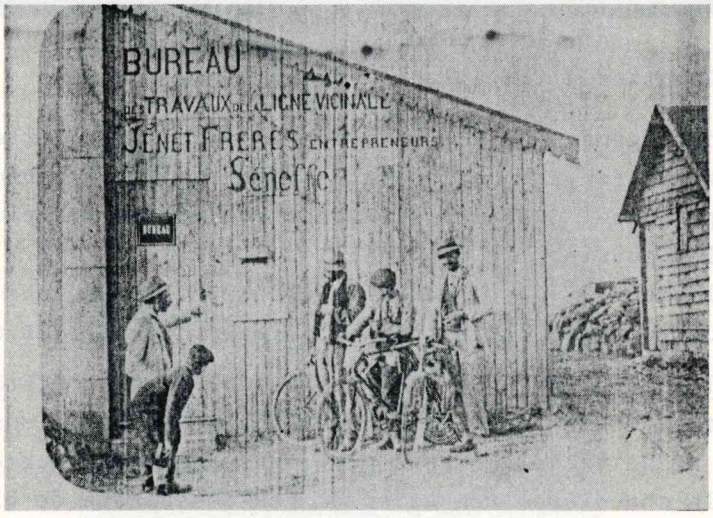
Cela étant, aussi bien la construction de la ligne de 1906 à 1908 que son exploitation quotidienne jusqu'en 1935 suscitèrent une grande animation dans le village et ses environs, en y marquant profondément le cadre humain et social.

Dans ce chapitre, nous allons évoquer la vie quotidienne des acteurs de l'histoire de la "141" à qui nous devons une partie importante de notre expansion.

La construction de la ligne fut l'oeuvre de l'entreprise privée Jenet Frères de Seneffe en Hainaut. Plusieurs dizaines d'ouvriers, répartis en divers ateliers, furent occupés plus de deux ans aux

gigantesques travaux de construction à une époque où la mécanisation était peu développée : brouettes,tombereaux,wagonnets basculants de chantier transportaient les déblais souvent arrachés à la pelle, parfois à l'excavatrice.

La vie de ces hommes, bien souvent étrangers à la région,seminomades oeuvrant ici et là, était particulièrement pénible : dix à onze heures de lutte incessante contre le terrain pour un maigre salaire bientôt dépensé dans des boissons alcoolisées - logement dans des barraquements de bois peu confortables - éloignement de la famille ...
Une étude de la ligne 141 ne peut ignorer ces aspects de la vie rude et particulière du chantier de construction.



Ce document exceptionnel nous montre un barraquement érigé près de la gare de Ste-Marie où on peut encore lire :

BUREAU

des TRAVAUX de la LIGNE VICINALE

JENET FRERES entrepreneurs

SENEFFE

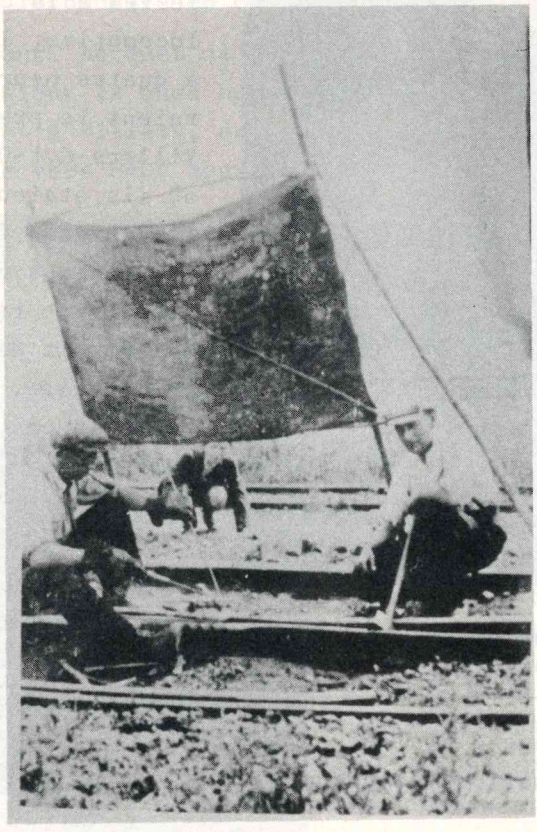
Chantier d'installation de la ligne à Etalle

La vie des agents du chemin de fer vicinal était certes plus humaine mais aussi très harassante surtout pour le personnel de la rame (personnel roulant) qui subissait un horaire plus éprouvant que les ouvriers de dépôt et les piocheurs.
Grâce à plusieurs témoins de cette époque, nous pouvons nous faire une idée des occupations de ces différentes catégories d'agents.

Le travail du chef de dépôt Chantraine qui logeait à Etalle et de son assistant était techniquement difficile: réparations de chaudronnerie et de mécanique tels que graissage, remplacement des tubes de la chaudière, réajustement des coussinets de bielle, lavage de la chaudière (calcaire) ... Il faut noter que les réparations importantes et les entretiens complets triennaux se faisaient à Marloie.
Parallèlement à ces activités techniques, le chef de dépôt tenait le bureau des recettes.

Plusieurs piocheurs répartis par tronçon de ligne étaient affectés à l'entretien de la ligne dont Alexis Rock d'Etalle, Joseph Guillaume, Emile Saussu de Bellefontaine, René Van Puyenbrock et Joseph Denayer.
Brûlés par le soleil en été, fouettés par les vents d'automne, gelés par la bise en hiver, ces terrassiers entretenaient et

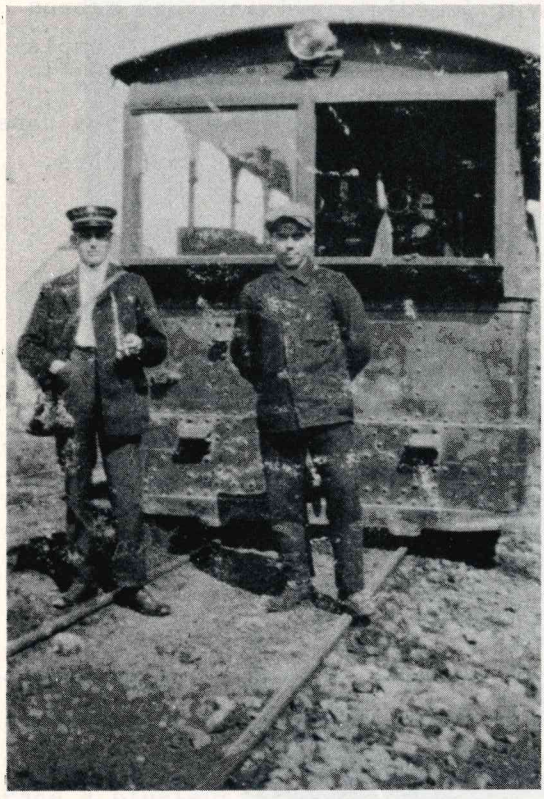
contrôlaient la voie et ses abords immédiats: élagage des arbres des talus, désherbage, remise de ballast, vérification et remplacement éventuel des rails et des billes, serrage des éclisses, tire-fond, crampons et boulons, réparations diverses, travaux dans les dépôts ... l'ouvrage ne manquait jamais pour les piocheurs.



Réparation d'un aiguillage

L'ouvrier de gauche effectue un travail de soudure à l'abri d'une toile le protégeant du soleil.

Les machinistes (mécaniciens) et les chauffeurs de locomotives à traction vapeur devaient avoir une fameuse santé pour endurer des prestations ardues toujours supérieures à douze heures par jour. Le conducteur et son machiniste prenaient le service à Etalle vers neuf heures, relayant leurs collègues partis de Villers-dvt-Orval à cinq heures.Douze heures durant, ils menaient leur convoi.



Mr Marquet et Mr Chantraine devant la locomotive au départ d'Etalle.

En fin de journée, au dépôt de Villers, ils dormaient quelques heures au dortoir. Le veilleur de nuit,Joseph Denayer, après avoir allumé le feu à la chaudière de la locomotive, les réveillait à quatre heures. Ils assuraient le premier trajet Villers-dvt-Orval - Etalle où ils étaient relayés par la deuxième équipe. Le lendemain à neuf heures, le service recommençait.
A l'étroit dans leur poste de conduite, coincés debout entre la chaudière et le pare-brise, la vie dans la locomotive n'était pas toujours gaie pour René Lenoir, Léon Shoppack, Marcel Rezette, Numa Vériter Christin et Henri Chantraine Nestor Flener ...tous originaires du village d'Etalle.

Une petite information technique pour éclairer la condition des "cheminots"...

On sait que la pluie,les feuilles et bien sûr la neige et le verglas gênaient la progression de la machine en contrariant son adhérence. Il fallait avoir continuellement recours à la sablière. Le système en usage à cette époque était rudimentaire. Dans certaines machines, le chauffeur et le mécanicien devaient puiser à la main le sable dans un seau et le verser au moyen d'un entonnoir dans un conduit aboutissant devant les roues, à dix centimètres des rails. Dans d'autres locomotives, un grand bac d'une contenance de plusieurs centaines de litres était disposé au-dessus de la chaudière. Le personnel de la rame devait hisser des seaux de sable (préalablement séché au four) pour remplir la réserve de

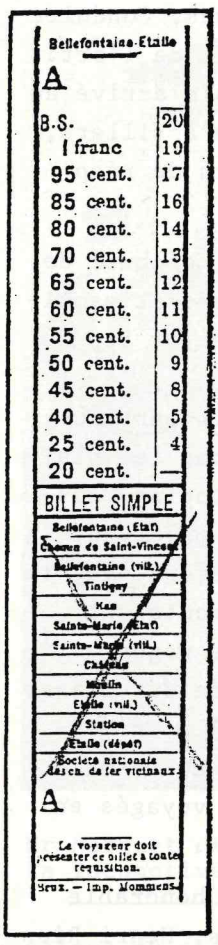
laquelle descendaient des tubes jusque devant les roues. Conduire un tram dans de telles conditions climatiques relevait de l'art. Il n'était pas non plus question de se reposer une fois arrivé au terminus. Après chaque trajet, aussi bien à Etalle qu'à Villers, le machiniste et le chauffeur se voyaient contraints de réapprovisionner la locomotive en charbon et en eau.

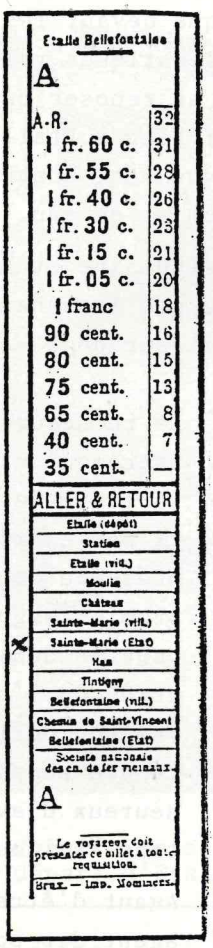
Les receveurs Henri Marquet de Bellefontaine et Léon Lefèbvre de Ste-Marie prestaient le même horaire que les chauffeurs et machinistes : logement à Villers, une nuit sur deux - début et fin du service à Etalle vers neuf heures.

Ste-Marie: Mr Henri Marquet en route pour prendre son service.

Le receveur était particulièrement visé par les plaisanterie des galopins.Ceux-ci par exemple, observant la présence du receveur dans le premier wagon, montaient dans le deuxième wagon à l'arrêt de l'entrée du village (maison Collard) pour descendre aussitôt au Marotin, heureux d'avoir voyagés en tram "à l'oeil" .

Avant d'être un honorable agent des postes, Henri Rion fut lui aussi tenté ...: Agé de dix ans, il habitait à Han. Après quatre heures, à la sortie des classes, le tram s'arrêta près de lui. Constatant que le garde se trouvait en tête de convoi, il bondit sur la dernière plate-forme. Hélas... aucun voyageur à l'arrêt facultatif de la Maison Blanche à Han ! Le tram poursuivit sa route. Cruel dilemme : se faire gronder à Ste-Marie par le receveur ou sauter ? Il choisit la deuxième solution avec, à la clé, une profonde entaille au genou.





La mission la plus visible du receveur consistait dans la délivrance des tickets et l'aide aux voyageurs.

Le cahier des charges spécifique au chemin de fer vicinal d'Etalle à Villers-dvt-Orval avait établi en 1905 le prix du transport des voyageurs comme suit :

Billets simples:

1ère classe: 7 centimes par km avec un minimum de 15 cts

2ème classe: 5 centimes par km avec un minimum de 10 cts

Billets d'aller et retour:

Prix doublés des billets simples réduits de 20%.

Des conditions spéciales étaient accordées aux élèves des établissements d'instruction publique (abonnement de 7 ou 14 déplacements).

Les bagages étaient taxés selon des normes bien précises. Ainsi, pour un trajet de 1 à 5 kms, un bagage de 1 à 100 kgs coûtait 30 centimes au client.

Quant à l'aide aux voyageurs, outre les opérations d'embarquement, débarquement et les informations en ce qui concerne les horaires, le receveur avait la responsabilité de l'allumage et de l'entretien du poële Diable qui équipait les voitures "voyageurs" et dont le bienfait était très apprécié en hiver.

On ne peut ignorer non plus les responsabilités du receveur dans l'acheminement du courrier jusqu'aux centres de distribution postale. La collaboration entre l'Administration des Postes et le chemin de fer vicinal était excellente.

Le receveur remettait au facteur qui l'attendait sur le quai

(avec une brouette !) les sacs de lettres (bien visibles sur le document photographique p 15). Une boîte aux lettres était accrochée en queue de convoi. Le villageois qui avait manqué la levée postale à Tintigny, glissait son courrier dans la boîte postale ambulante. En gare de Ste-Marie, un agent du chemin de fer relevait le courrier. Il apposait sur chaque missive la griffe (cachet) "Ste-Marie" et confiait les envois au "garde-train" du chemin de fer de l'Etat. Ce dernier, arrivé en gare de Marbehan, remettait le courrier au facteur des postes.
Pareille lettre, recherchée par les collectionneurs, était donc ornée de la griffe "Ste-Marie", du timbre à date de la poste d' expédition "Marbehan" et de celui de la poste d'arrivée.

Le vicinal transportait voyageurs, bagages, courrier et aussi marchandises, du petit colis de tissus pour le tailleur du village aux produits métallurgiques pondéreux du quincaillier. Ici aussi, le receveur avait un rôle capital puisqu'il était chargé d'assurer la parfaite livraison des marchandises au gérant du dépôt des colis.
Il en a transporté, des marchandises, notre vicinal: bois, pommes de terre (pour le négociant Dury de Florenville) , matières premières pour les brasseries, poutrelles de fer pour Théophile Gillet, briques et ciment pour Numa Rion et Victor Renauld, houille et briquettes pour l'épicerie Union Coopérative, tissus

pour le tailleur Devaux et les magasins Mauchien,Claisse , flacons et médicaments pour les docteurs en médecine ...
Les prix du transport de toutes ces marchandises étaient également fixés avec précision. Ainsi, pour ne retenir qu'un exemple, de un à dix kilomètres, la marchandise de 100 kgs était taxée à 80 cts, ce prix comprenant tous les frais: chargement, déchargement, enregistrement et port de l'avis d'arrivée par le responsable du dépôt (la célèbre petite carte verte avisant le destinataire de l'arrivée de son colis).
Il existait dans chaque village, à proximité de l'arrêt principal, un dépôt vicinal des colis et marchandises.
A Tintigny, c'est Edmond Fery, originaire d'Ansart, qui en fut le gérant. Il a d'abord occupé jusqu'en 1910 l'actuelle maison Jacky Clausse (première bâtisse construite au Marotin en 1906) qui servait donc de dépôt mais aussi de café, restaurant, hôtel.
Le volume des marchandises déposées étant de plus en plus considérable et la SNCV imposant l'existence d'un dépôt séparé de la maison bourgeoise et disposant d'une entrée particulière, Edmond Fery construisit avant 1914 une nouvelle maison (actuellement occupée par Mme Raymonde Fery) qui comprenait également un café.
Signalons à ce sujet la décision de la SNCV d'obliger le tenancier à accueillir dans son établissement tous les voyageurs y compris ceux qui ne désiraient pas consommer. Jusqu'à la fin de l'exploitation de la ligne en 1935, il exerça (avec son épouse Julia Roussel de Florenville) cette profession accessoire.

Leur fille, Berthe Fery, nous rapporte cette anecdote qui témoigne de l'ambiance toute particulière de cette époque du tram et sur laquelle nous nous plaisons à conclure ce chapitre.
Dans les années '20, deux soeurs du village Rosalie et Eugénie Dhor étaient occupées toute la semaine chez le négociant Jacquemin de Gérouville. Elles rejoignaient leur employeur par le dernier tram du dimanche soir. Deux heures avant le passage du tram, elles se rendaient au café-dépôt Fery et, utilisant le piano mécanique qui s'y trouvait, elles apprenaient la valse aux jeunes hommes du village.

Toute une époque ...

A Bellefontaine : dépôt chez le peintre Moreaux.

QUELQUES ANECDOTES

L'exploitation de ligne: une tâche difficile.

L'exposé relatif à la création de la ligne a fait apparaître une séparation de principe entre le concessionnaire (la SNCV) , le constructeur (une entreprise de travaux publics) et l'exploitant (une "société fermière", compagnie privée).
La première nécessaire dérogation à ce principe intervint en 1889 à Houffalize. Personne ne soumissionna pour l'exploitation de la ligne 26 Houffalize-Bourcy. Le concessionnaire (SNCV) s'est vu obligé d'exploiter directement la ligne.
Sur la "141", le premier exploitant, la S.A. Janssens et Surny fut à ce point négligente dans la gestion de la ligne,que dès 1911,la SNCV dut rompre le contrat qui fut repris par la S.A. des Chemins de Fer Provinciaux. Pour peu de temps ...
En raison de la crise monétaire et de l'augmentation des coûts , cette société fermière abandonna la partie en 1921 et la SNCV exploita elle-même la ligne.

Le démontage de la ligne en 1917.

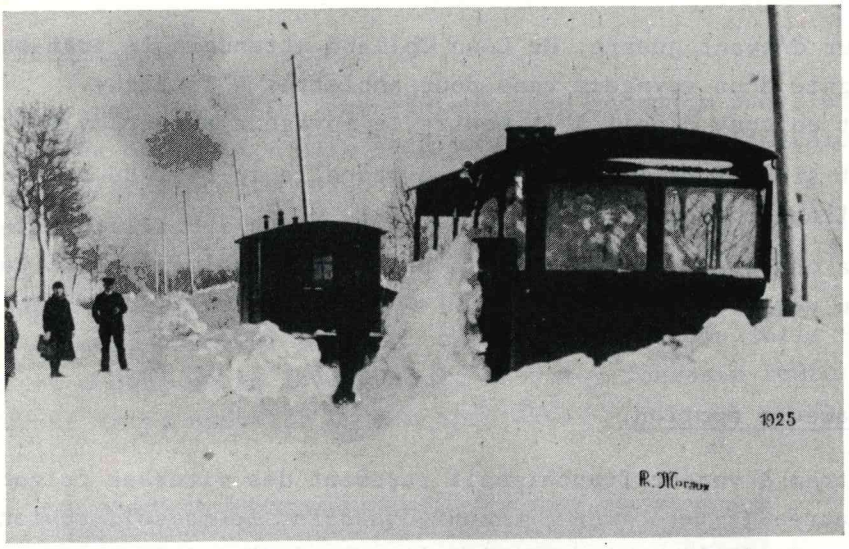
Durant la première guerre mondiale, la SNCV ne put empêcher le démontage de nombreuses lignes vicinales par les Allemands. Plus de la moitié du réseau fut ainsi pillée au mépris des conventions internationales: machines,wagons,rails,billes ... tout fut saisi.
Notre ligne connut ce triste sort en 1917 excepté un tronçon d' environ deux kilomètres situé dans le bois de Bellefontaine au-delà de la gare de St-Vincent épargné par les Allemands qui l' utilisaient pour le transport des grumes.
Le matériel enlevé partit probablement à Verdun où il servit sur le front.
Au prix d'un effort remarquable, la SNCV réussit immédiatement après la guerre à remettre en état la quasi-totalité des voies démontées par l'occupant. Dès 1921, la ligne 141 était remontée et remise en service grâce aux travaux réalisés par l'entreprise Marchal de Bois de Villers.

Déraillements.

Aucun incident grave ne fut déploré sur notre ligne durant la petite trentaine d'années d'exploitation.
Il y eut, bien évidemment, des sorties de voies qui peuvent s' expliquer par les caractéristiques de la machine vicinale dont les trois essieux rapprochés et le centre de gravité (chaudière et soutes) élevé entraînaient un tangage important. D'autre part, la course assymétrique des pistons était à l'origine d'un mouvement "en lacets" qui accroissait le risque de déraillements accentué par une pose et un entretien des rails ne répondant pas à une recherche optimale de sécurité.

Ces déraillements passaient souvent inaperçus, la machine étant toujours rapidement remise sur les voies par le machiniste et le mécanicien qui disposaient à cette fin de deux vérins (les deux proéminences métalliques bien visibles à l'avant des machines [voir doc. p.30] sous lesquelles le mécanicien posait les crics, étaient appelées "les corbeaux").

Le retard fut plus considérable le 3 décembre 1925.
Ce jour-là, le convoi venant de Villers fut surpris par une neige abondante. Rouler dans pareilles intempéries fatigua énormément la machine qui tomba à court d'eau à proximité de la gare de Ste-Marie. Même en détachant les wagons, la locomotive ne parvenait plus à progresser.
La locomotive de réserve dépêchée d'Etalle sur les lieux pour tracter la machine en détresse rencontra à son tour les pires difficultés et dut rapidement renoncer.
Afin d'éviter tous risques d'explosion de la chaudière, le feu fut éteint. Le chef du dépôt, Christin Chantraine, se vit contraint d'abandonner plusieurs jours la machine sur la voie. Il eut la présence d'esprit de charger l'équipe de piocheurs de recouvrir de neige les jupes (couvre-mouvements) pour éviter que le gel ne détériorât gravement le mécanisme de roulement.
Cette mesure de sauvegarde rapportée par Mr. Chantraine fils, explique l'invraisemblable quantité de neige qui envahit la machine comme en témoigne le document suivant.



Tram bloqué près de la gare de Ste-Marie le 03/12/25
On reconnaît Léopoldine Wala et Juste Servais.

Si on ne déplora pas chaque hiver pareils incidents, il n'en reste pas moins vrai que cette saison fut toujours pénible pour la SNCV et ses usagers. On imagine aisément les conséquences d'un froid persistant pour le matériel: gel de la machine et du mécanisme - réduction du pouvoir calorifique de la chaudière entraînant un diminution de la puissance de la machine - difficulté d'approvisionnement de la locomotive en eau, les tuyauteries du château d'eau ayant été gelées - problèmes de traction en cas de verglas ou de neige sur la voie, le patinage des roues très spectaculaire par exemple sur le raidillon du "Haut du Sud", près de "La Pétrole" - nécessité d'allumer et d'entretenir le poële "Diable" dans les voitures "voyageurs".

Un bon mot.

Trois haltes jalonnaient le tronçon tintignolais de la ligne 141. la "Maison Blanche" à Han, l'entrée du village (école) et la station de Tintigny sise au "Marotin" sur l'actuel emplacement du central automatique de la RTT.

A proximité de l'arrêt de l'entrée du village s'élevait la maison de la famille Collard à laquelle on accédait par une longue allée bordée de majestueux épicéas qui donnaient à la maison un aspect mystérieux.

Un jour d'avant guerre, Mr Léon Collard attendait le tram en compagnie d'un voyageur venu pour emplettes à Tintigny.
Jetant un coup d'oeil à la montre,le voyageur suggéra à Mr Collard:

- Et si nous allions voir cette chapelle là-bas, au bout de l'allée de sapins ?
- La chapelle dont je suis le Bon Dieu ! répliqua Mr Collard au voyageur confus.

Une fameuse émotion.

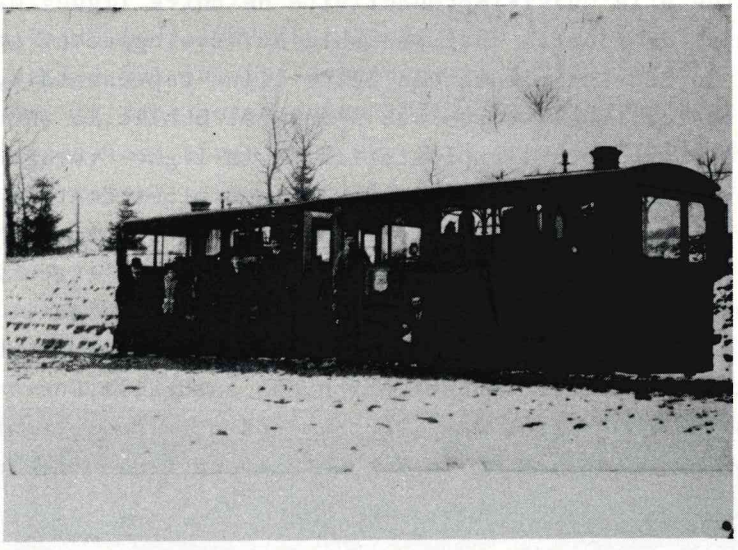
Le tram à vapeur franchissait rarement des vitesses fulgurantes. A l'entrée de la commune, venant d'Etalle, le convoi, roulant en accotement de la route, atteignait cependant une certaine rapidité. Un matin, Fernand Nicolas et René Dhor descendaient le village hissés sur un traîneau à trois roues tiré par un brave canasson vétéran de la première guerre mondiale.
Le machiniste, ayant aperçu le curieux attelage, siffla pour annoncer le dépassement. Comme si ce premier avertissement ne suffisait pas , voilà l'impétueux conducteur sifflant une seconde fois. Et le cheval, pourtant bien docile mais encore terrorisé par le fracas de la guerre, de s'emballer et de projeter par terre ses deux passagers, indemnes mais furieux contre cette bruyante machine !

Un enclos bien commode.

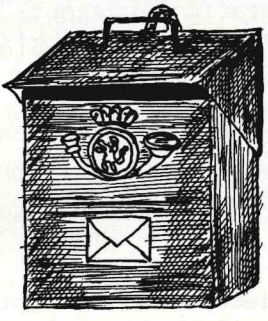
La gare de Tintigny, certes modeste, comportait cependant une voie de garage où de temps à autre, la SNCV parquait un wagon "marchandises".
Un bel après-midi d'été, un fils Laurent avait été prié par sa maman d'aller faire paître les chèvres. Une vraie corvée de surveiller les bêtes pendant que les camarades batifolent gaiement. Très pratique, le jeune galopin eut l'idée d'enfermer ses biques dans le wagon et de s'en aller jouer avec ses petits amis... sans se soucier des bêlements produits par les pauvres ruminants enfermés.

Jeux interdits.

Les wagons parqués à Tintigny étaient trop tentants pour les plus espiègles du village qui, à la tombée du soir, n'hésitaient pas à les déplacer sur la voie.
Profitant de la légère pente, ils les poussaient de bon coeur, parfois jusqu'au cimetière.
Farces innocentes mais dangereuses...
Berthe Fery qui, avec ses parents, tenait le dépôt des colis SNCV se souvient encore de la lourde chute de Jules Jourdain tombé du wagon durant cette activité un peu spéciale.



Ste-Marie: Locomotive Type 4 .



Boite postale ambulante

LA FIN DE LA LIGNE VICINALE 141

Au début des années '30,la Belgique connaît une importante crise économique et financière à laquelle n'échappe pas la SNCV. Les lignes vicinales à vapeur, dont le rendement devient gravement déficitaire du fait notamment de la concurrence routière, sont durement frappées. Les chiffres d'exploitation de la ligne Etalle-Villers-dvt-Orval sont éloquents à cet égard. En 1931,les recettes s'élevaient à 119.672 frs pour des dépenses chiffrées à 255.523frs L'année 1932 était à peine moins désastreuse avec un solde débiteur de 122.073 frs.

Confrontée à la quasi-improductivité de notre ligne, mais consciente aussi de l'outil indispensable au développement agricole et social du Sud-Luxembourg que cette ligne représentait,soucieuse enfin de rester fidèle à son but d'intérêt public,la SNCV envisagea d'abord de poursuivre l'exploitation de la ligne "voyageurs" en substituant aux trains à vapeur des automotrices dont le prix de revient était moins défavorable et d'abandonner purement et simplement le service "marchandises" déjà assuré pour l'essentiel par des camions privés.Une étude effectuée en 1933 indiquait qu'une économie d'exploitation de près des deux tiers du coût pouvait être réalisée par cette substitution des autorails.Des sacrifices très importants devaient être encore consentis nonobstant ce changement de véhicules et la suppression du trafic "marchandises".

La SNCV renâcla.

Une nouvelle étude plus précise fut réalisée fin 1934 sur l'utilité de la ligne 141 . Elle révéla que pour les mois d'août et septembre 1934, si le trafic "voyageurs" était à peu près stable, par contre, le trafic "marchandises" était devenu pratiquement nul.

Et la SNCV de constater que les recettes marchandises d'un mois ne couvraient pas le salaire de 15 jours du machiniste sans parler des autres dépenses du personnel de traction, d'entretien des voies et du matériel.

Suite aux chiffres si décevants du compte d'exploitation, la Société dut se résoudre à prendre les mesures les plus radicales.

Statistiques des mois d'août et septembre 1934

	GARE DE DEPART	DESTINATION	NATURE DU TRANSPORT	POIDS DES MARCHANDISES	SOMMES PERCUES
	BELLEFONTAINE	VILLERS O.	5 colis divers	141 kgs	15,- F
	VILLERS O.	BELLEFONTAINE	4 malles	200 kgs	12,5 F
A	BELLEFONTAINE	GEROUVILLE	7 fûts	228 kgs	12,5 F
O	TINTIGNY	VILLERS O.	8 caisses	145 kgs	13,- F
U	SAINTE-MARIE	TINTIGNY	acier	18.330 kgs	109,- F
T	BELLEFONTAINE	TINTIGNY	farine	5.050 kgs	36,- F
	BELLEFONTAINE	GEROUVILLE	charbon	15.000 kgs	115,- F
S	BELLEFONTAINE	VILLERS O.	6 caisses	123 kgs	15,- F
E	VILLERS O	BELLEFONTAINE	3 divers	233 kgs	20,- F
P	BELLEFONTAINE	GEROUVILLE	engrais	30.000 kgs	190,- F
T	BELLEFONTAINE	GEROUVILLE	farine	5.230 kgs	37,- F
E	BELLEFONTAINE	GEROUVILLE	charbon	15.000 kgs	115,- F
M	SAINTE-MARIE	TINTIGNY	ciment	15.000 kgs	90,- F
B					
R					
E					

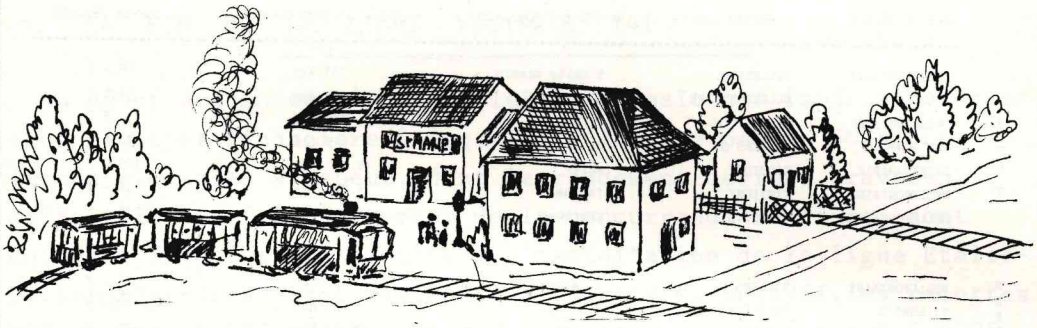
En 1935, la SNCV supprimait la ligne vicinale 141, délaissée par le public. Elle y substitua un service d'autobus conformément à l'autorisation qui lui fut donnée par l'Arrêté Royal du 11 juillet 1934. Il faut noter qu'en 1931 déjà, des bus Renault (9 places) roulaient cinq jours sur sept en lieu et place des locomotives à vapeur . Celles-ci ne circulaient donc plus que les lundis et mardis pour assurer les services "voyageurs" et "marchandises pondéreuses".

La ligne 141 démontée, seul le dépôt d'Etalle, adapté pour l' exploitation des lignes d'autobus,a pu encore longtemps témoigner du petit tram bucolique.

Les autobus Renault à Ste-Marie 1932

A gauche: Henri Chantraine . A droite: le facteur Gustave Gillet et Christin Chantraine

EL TRAM



C'n'est-me in hasard si l'grand'père Louis
S'est instalè à Sainte Marie.
Il avout l'flair, lu vara
èt i s'est dit :
"Tout-la
Dju seus sûr du gâgni ma vie".
Sondgez...ç'atout l'ètoile; en effet.
La boune ètoile pour lu, pardgè;
Ca les voies du comunicâtions
A Sainte Marie fint leu jonction;
Lu train, el tram èt la grand'route.
Bounes affaires garanties, pon d'doute.
...èt en z'a n'è causè des Moreaux
Avu l'cafet, l'hôtel èt la photo.

Dju m'souvins co du tram
Qui s'arrètout drî la mâjan.
C'atout la balade du charme
Pa t'avau les bos èt les tchamps.
An z'avout l'tès du rwâti passer l'paysadge
T'a n'allant d'ink à in aut-viladge.

A tout'vapeur i devalout d'Tint'ny.
"Dj'a pu co...dj'a pu co..." d'jou-t-i.
Probâb' qü ça n'allout
Ca ça devalout...
Mais pou r'monter l'haut d'Landin
Il l'i folout l'picotin...
"Dju n'a pu pus...Dju n'a pu pus..."
Causmet il arout falu l'pousser au cul.

Dju m'a souvins co du tram
Quand les dgens viquint au calme.
I n'avint-me la maladie d'couri;
Sé lampe, profitint d'leu neûti.
Aneu, an s'dèhatche; paraît-i, pou l'confort
Mais en n'voit pus pachôune qui rît...alors!

El fi du Marcel.

Nous voici arrivés au terme de notre voyage ...
Près de soixante années d'histoire vicinale ont été parcourues depuis le premier tracé de la ligne 141 jusqu'au passage de la dernière locomotive à vapeur en 1935 et le démontage de la ligne quelques mois plus tard.
Maints événements et souvenirs anecdotiques ont été évoqués et illustrés.
Soucieux d'être le plus complet possible et en dépit de leur caractère quelque peu "confidentiel", nous avons aussi voulu offrir aux lecteurs-voyageurs des informations plus techniques sur notre ligne et les machines qui l'ont empruntée .
Ce travail est arrivé à bon port grâce à la précieuse collaboration de nombreux "amis du tram". Nous remercions chaleureusement, pour leur aimable accueil et l'intérêt qu'ils ont manifesté à notre modeste entreprise

Madame H. Marquet , Madame B. Fery et Messieurs Badoux (Archives SNCV),Ch. Chantraine, JC Aubry (Musée du vicinal), M. Istat, R. Moreaux.

Parmi les ouvrages consultés, nous citerons:

A. DAGANT: Le chemin de fer vicinal d'Houffalize à Bourcy (Unde Oreris, Bastogne, 1982)

J. CHAPUIS: Cent ans de la SNCV , Paris, 1986.

Le Vivier aux Joyaux

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS , VOUS POUVEZ CONTACTER ...

Claisse Jean rue de France 170 6730 - Tintigny

Clausse Jacky rue du Marotin 17 6730 - Tintigny

Farinelle Eric rue du Tilleul 85 6730 - Tintigny

Julien Suzette rue Grande 95 6730 - Tintigny

Nazé Philippe rue des Minières 45 6730 - Tintigny

ou formez le 063 / 444826

GRACE A LA COLLABORATION DE

MUTTESCH - RENAUDIN

DROGUERIE

ENTREPRISE DE DECORATION ET DE PEINTURE

Papiers-peints - Recouvrement de sol

Toile cirée,tentures,voile ADO lisière d'or

Tapis de table

Couleurs - Vernis - Emaux

Dispenser Sigma : 1600 couleurs

77 , GRAND - RUE 6730 - TINTIGNY Tél. 063-44.41.46.

COIFFURE HOMMES

J.C ZANINI

3, QUARTIER DU
GROS TERME

6730 - TINTIGNY

Tél. 063. 44.45.87.

Editeur responsable: C.H.L.T.

Eric Farinelle rue du tilleul 85

6730 - TINTIGNY