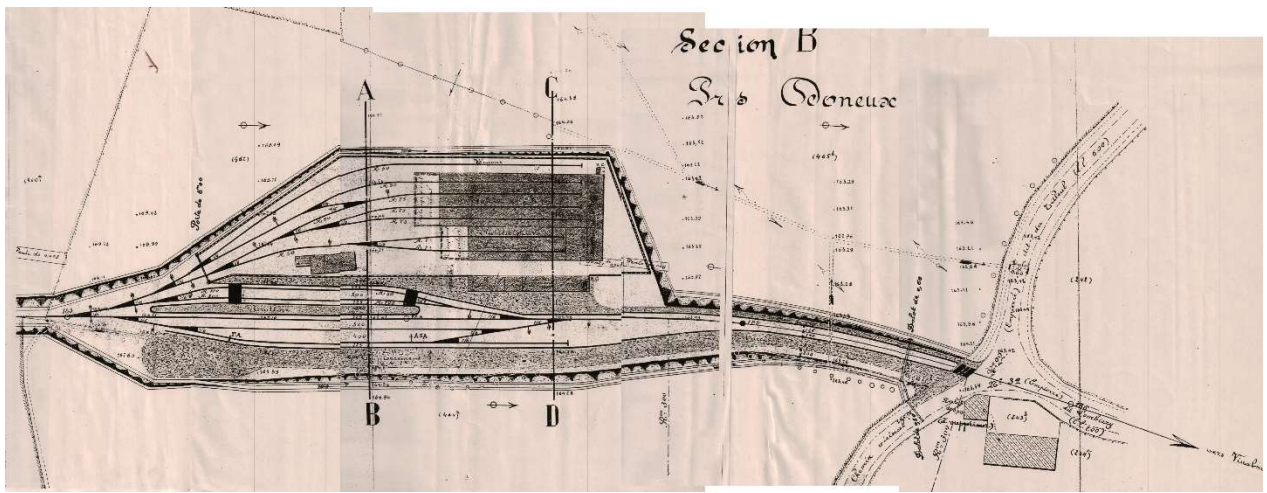


La gare de Burdinne - Les trams



Plan de la gare de Burdinne

1. Historique

- La malle-poste

Présente depuis 1835 (Itinéraire Huy - Burdinne), la malle-poste fonctionna jusqu'en 1914, avant d'être remplacée définitivement par le tram.

Tirée par deux à quatre chevaux, elle transportait 4 à 6 personnes avec leurs bagages.

En 1870, la liaison Burdinne - Eghezée était assurée par Pascal Falise.

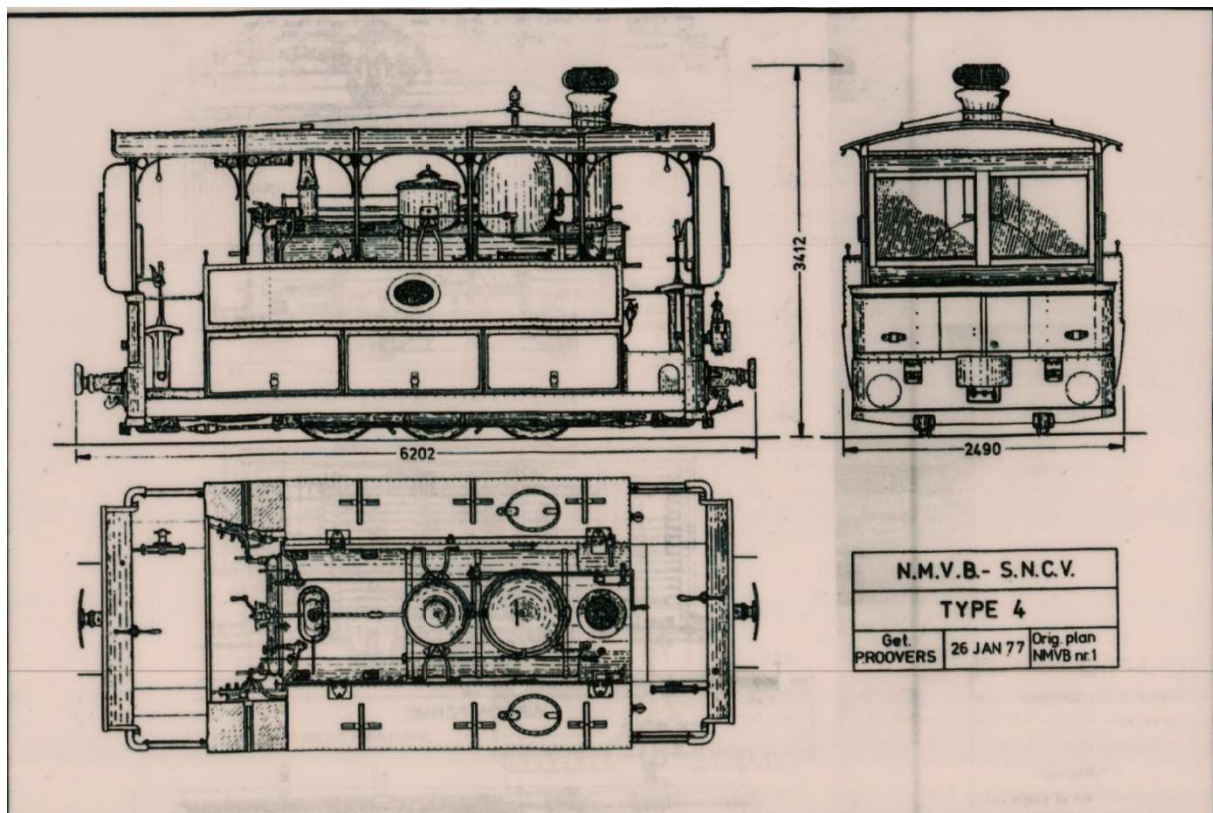
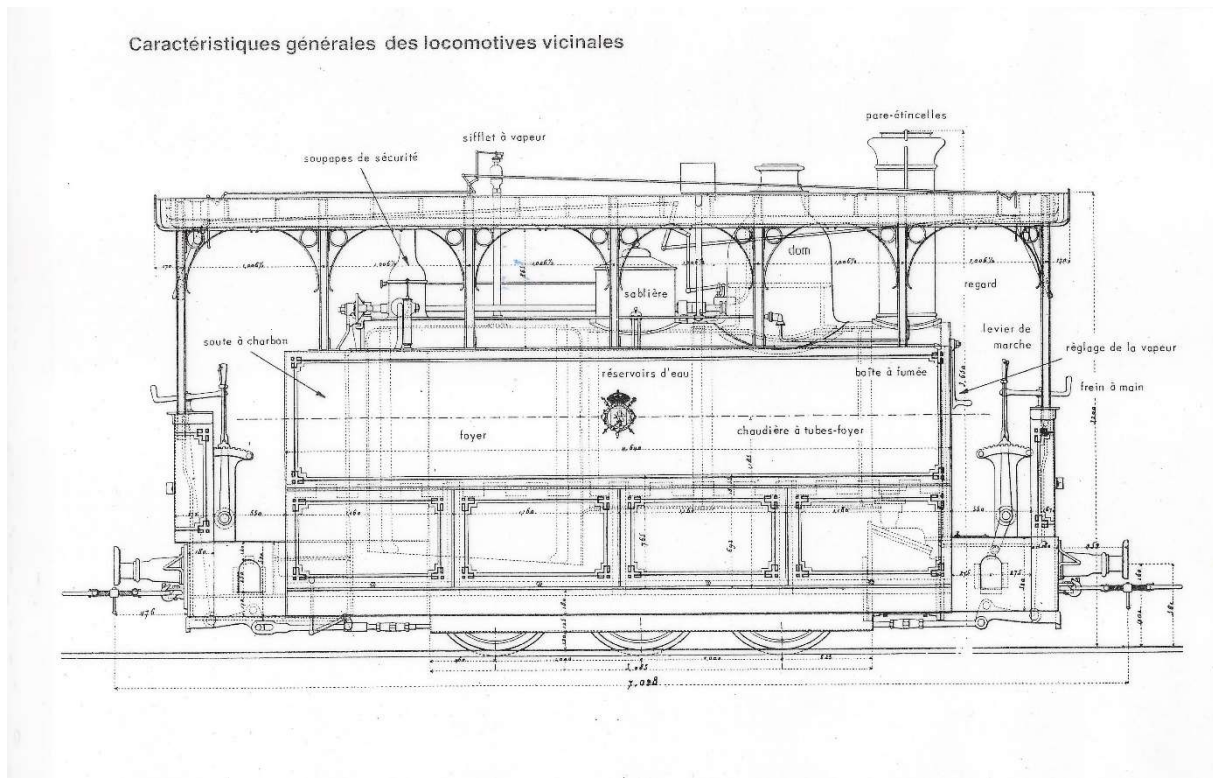
La liaison entre Huy et Burdinne était assurée par les conducteurs Mulquet, Thirionnet, Dellise et Lafalize.

Un dépôt et une réserve de chevaux se situaient sur la Grand-Place (rue de Huy, n° 1), chez Auguste Dellise.



La malle poste sur la Grand Place de Burdinne vers 1913

- Le tram à vapeur



Le tram fonctionne grâce à la vapeur produite par de l'eau chauffée au bois d'abord, au charbon ensuite. Il consomme environ 100 litres d'eau pour parcourir 1 km.

En dehors des zones habitées, le machiniste peut laisser sa machine donner toute sa puissance : elle peut atteindre 60 km/h.

Dans les villes, villages et hameaux, il lui est interdit de rouler à plus de 10 km/h.

La locomotive possède 2 postes de conduite et roule indifféremment dans les 2 sens.

La majorité des trams furent construits par les sociétés liégeoises « Cockerill » et « les usines de la Meuse ».

Plus de 1000 locomotives pesant entre 16 et 23 tonnes sillonneront notre pays.

Voyager en tram à vapeur à la fin du 19^e siècle est toute une entreprise. Ceux qui peuvent se payer un billet de première classe (la bonne bourgeoisie) se trouvent installés relativement confortablement sur des banquettes recouvertes de coussins. Le voyageur de condition modeste ne peut prendre place que dans une voiture de seconde classe et doit se contenter de banquettes en bois.

Dans les deux classes, l'éclairage est assuré par des lampes à pétrole accrochées aux parois.

Le convoi est le plus souvent composé d'une locomotive, de 2 ou 3 voitures de 2^e classe, d'une voiture de 1^{ère} classe et d'un fourgon à bagage.

En hiver, les wagons sont chauffés par un petit poêle noir surnommé « le petit diable ». Planté dans un coin de la voiture, il fait, durant le voyage, l'objet de soins attentifs du chef de convoi et des receveurs : ils vérifient si le poêle ne fume pas, ronronne convenablement et ne s'emballe pas jusqu'à créer la canicule dans la voiture ...

- Le gazogène

Pendant la seconde guerre mondiale, les carburants sont rares et sont principalement réservés à l'armée, ce qui provoque la mise à l'arrêt de nombreux autorails.

Quand les locomotives à vapeur reprennent du service, des ateliers régionaux vont tenter de garder certains autorails en service en les équipant de générateurs de gaz au bois ou au charbon.

Le gazogène est un appareil qui extrait du gaz hors du bois ou du charbon par une combustion lente. Ce gaz peut alors alimenter le moteur du véhicule.

Des camions, des autobus, des tracteurs agricoles, des bateaux, des autos, des engins de chantier et même des motos en furent équipés.

La traction vapeur disparaît.

Vers 1930, Etienne Lenoir, de Virton, invente le premier moteur à essence à combustion interne. Ce moteur sera installé sur un nouveau type de véhicule à 2 essieux, baptisé autorail (AR).

En 1935, après plusieurs essais réussis, la société adopte le diesel pour la majorité de ses autorails.

En 1947, les ateliers SNCV d'Andenne-Seilles, transforment l'AR 104 en autorail tracteur (ART). On remplace le moteur d'origine par un diesel General Motors.

Ces trams rouleront principalement dans les campagnes : les trams électriques, circulant, quant à eux, en ville.

- Disparition du tram

A la fin de la 2^e guerre mondiale, le problème de la remise en réseau se pose.

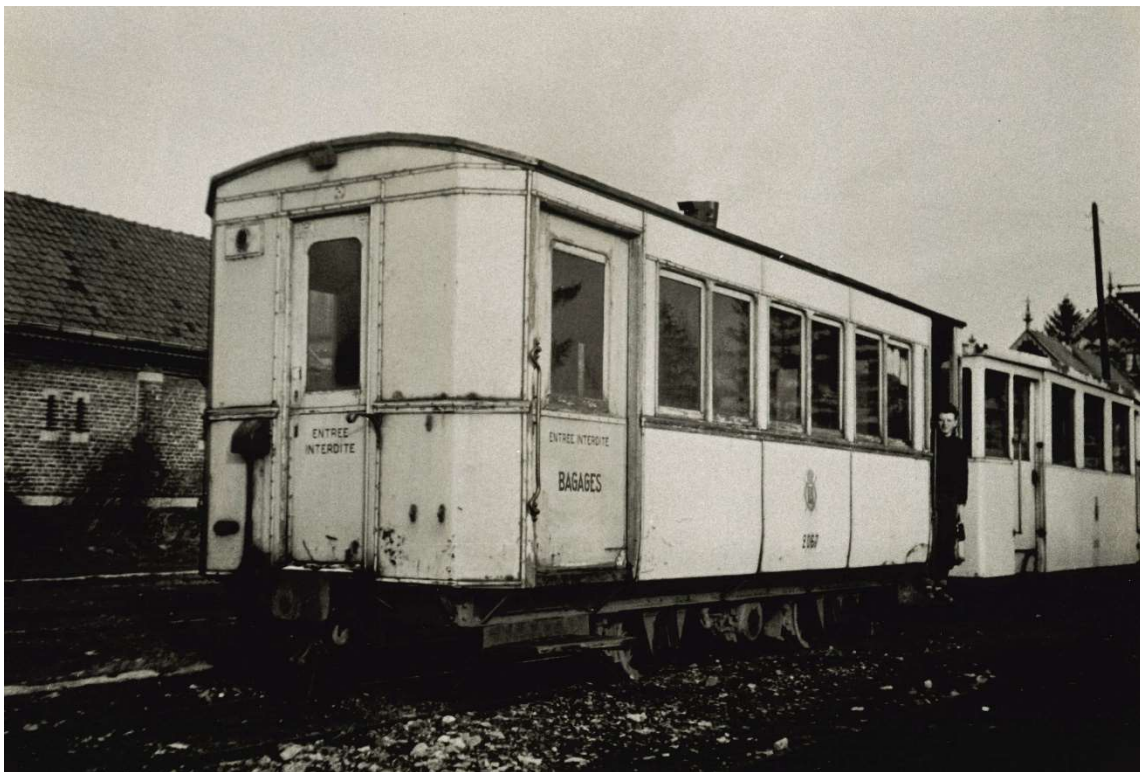
La SNCV ayant obtenu en 1931, l'autorisation d'employer les services de l'autobus, décide que celui-ci est le transport idéal.

En ville, un autobus particulier, muni de 2 perches pour capter l'électricité fait son apparition : c'est le « trolleybus ». (Trolley est le nom donné aux USA au dispositif servant à transmettre le courant au moteur d'un véhicule).

Mais l'autobus est plus économique ; il nécessite moins de personnel et n'a pas besoin de rails ni de lignes électriques pour fonctionner.

Cette apparition aura pour conséquence la disparition d'une série de métiers et des petites gares villageoises.

Le réseau vicinal sera finalement vaincu par l'automobile ...



Voiture pour voyageurs - 1957

2. Historique des lignes au départ de la gare de Burdinne

Le tram est apparu en Belgique pour permettre aux habitants des campagnes d'avoir la possibilité de rejoindre les grandes villes. Ils ont ainsi un moyen de locomotion pour se rendre au travail.

Outre les personnes, les trams transportent des vélos, des bagages, des vaches, veaux, ou autres cochons ...

Les trams « marchandises » tirent des wagons ouverts ou fermés pour le transport des céréales, de la farine, du sucre, du bois ...

Le charbon est déposé en grande quantité à Burdinne, et à l'automne, les agriculteurs amènent leurs betteraves aux arrêts de tram (Lamontzée, « Vieux Bruxelles à Oteppe ...), afin de les acheminer à la râperie de Hannêche.

A Oteppe, la société « Oteppo » (eaux, limonades) utilise le tram pour conduire ses bouteilles à destination.

Le 28 mai 1884, le Roi Léopold II signe la loi instituant la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux (SNCV).

Ce chemin de fer a pour fonction principale de relier les grandes villes aux villages des campagnes. L'approvisionnement des grands centres est amélioré et les débouchés des produits agricoles sont ainsi augmentés. Cette société assurera également la correspondance avec le « grand chemin de fer ».

- Pourquoi chemin de fer « vicinal » ?

Le mot vicinal provient du latin « vicinus », qui signifie « voisin » et du mot « vicus » qui signifie « bourg ».

Le tram rapprochait les habitants des campagnes de ceux des villes.

Jusqu'au milieu du 19^e siècle, les chemins communaux sont des chemins de terre, sans aucun revêtement en dur. De plus, dans les communes rurales, on ne sait pas toujours à qui appartiennent les chemins et sentiers qui serpentent à travers nos villages.

Pour clarifier la situation, le Parlement belge vote en 1841, la Loi sur la voirie vicinale qui attribue aux communes la responsabilité et la charge de l'entretien du réseau routier sur son territoire. C'est à cette époque que sortent les « Atlas des voies vicinales » (Pour Burdinne, Hannêche, Lamontzée, Oteppe et Marneffe, cet atlas date de 1843 - consultable sur le site [Géoportail de Wallonie](#)).

Le tram devient un moyen de déplacement plus rapide pour le transport des voyageurs et des marchandises et il favorise le développement économique et social de nos régions. Il est le lien entre la ville et les campagnes. Les horaires sont adaptés afin de permettre aux ouvriers et aux écoliers de se rendre en ville le matin et de rentrer le soir. En 12 ans, le nombre de trams va doubler et les stations fleurissent un peu partout.

- Le tram à Burdinne

En 1885, la SNCV est invitée à étudier un tracé de chemin de fer vicinal de Tavier à Huccorgne, via Burdinne.

En 1887, une nouvelle proposition est déposée pour un itinéraire Bierwart - Hannut, via Burdinne.

En 1891, autre proposition : Bierwart - Burdinne - Huccorgne - Vinalmont.

En 1899, un accord intervient sur un itinéraire Hannut - Huccorgne, via Burdinne. La commune de Burdinne est sollicitée pour un montant de 32.000 francs dans la formation du capital.

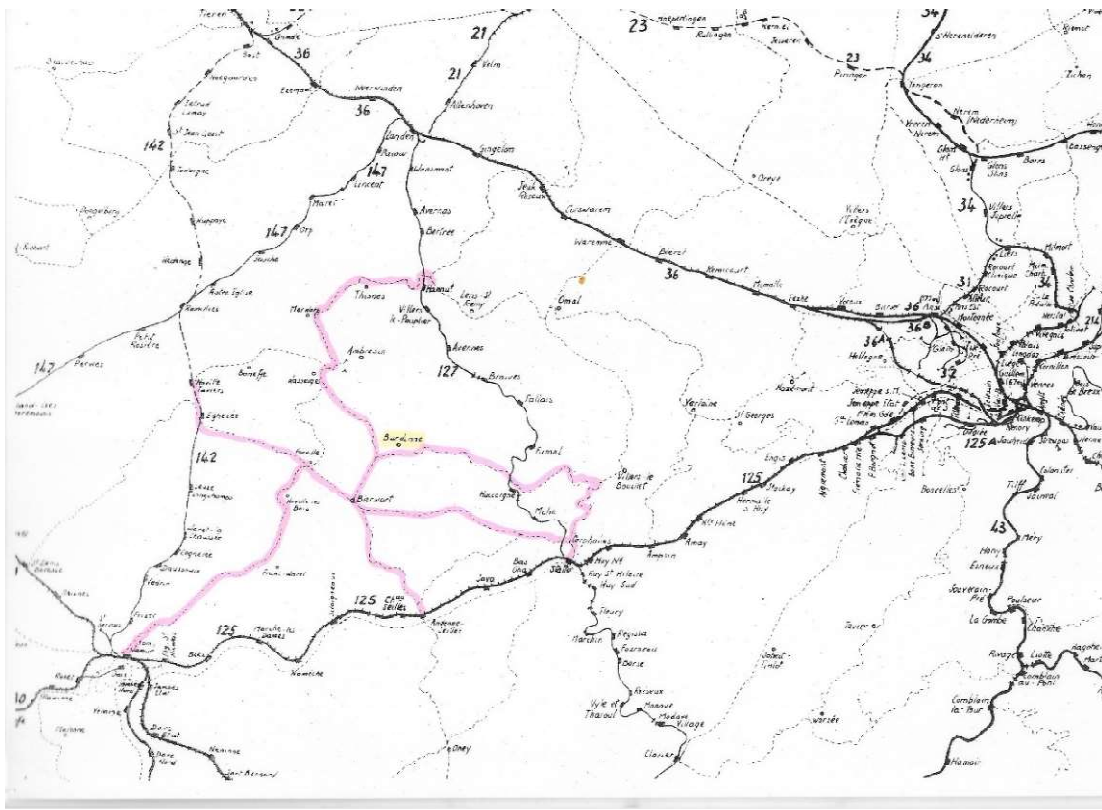
En 1905, après plus de 20 ans de tergiversations, on débute la construction de la ligne ainsi que d'une gare de triage et de chargement de marchandises et un atelier d'entretien.

En 1906, libération d'un terrain de 4a 35ca, rue de la Tomballe (rue Neuve actuelle) à Burdinne.

En 1908, cette ligne est mise en exploitation.

En 1911, un somme de 50.000 francs est demandée à la commune pour l'investissement de la ligne.

- Burdinne, nœud de communication



En 1908, au départ de Burdinne, les trams emmènent les voyageurs dans toutes les directions :

➡ vers **Huccorgne et Vinalmont** par la vallée de la Burdinale :

Prolongement du tracé venant d'Hannut, ce tracé sillonne la vallée de la Burdinale. Le tram dessert les villages de Lamontzée, Oteppe, Marneffe. Une légère déclivité l'amène dans la vallée de la Mehaigne à Huccorgne où il retrouve le « Landen - Statte » qu'il avait quitté à Hannut, et qu'il surplombe via un pont en béton. Par un trajet sinueux, il atteint Vinalmont

pour y opérer la jonction avec le « Waremme - Huy », via les hameaux de Roua et de Wanzoul.

Ce tracé s'avère compliqué et peu rentable et lorsque la vapeur cède le pas au diesel, cette section sera une des premières à être remplacée par l'autobus (1931).

Cette ligne sera démontée par les allemands en 1942

➡ vers **Hannut** via Acosse et Wasseiges

Cette ligne partage au début la Burdinne - Statte et se dirige ensuite vers Acosse, Meeffe (où aboutit la ligne Namur - Forville), traverse l'agglomération de Wasseiges, et passe ensuite par Ambresin pour rejoindre Merdorp (avec son point d'arrêt dénommé « les Hougardiers »), Thisnes et arrive à Hannut.

Le plus fort trafic, (4 allers - retours journaliers), est localisé entre Burdinne et Hannut, avec un temps de parcours de 1h10min.

Le tronçon Burdinne - Meeffe sera supprimé en été 1943

➡ vers **Statte** en passant par Bierwart et Héron (mise en service en 1908)

Partant de Burdinne, le tram se dirige vers la râperie d'Hannêche et vers Bierwart où il rejoint le tracé de la ligne Eghezée - Andenne. Il quitte ce tracé commun au lieu-dit « Le Poteau » pour longer la chaussée Eghezée - Huy, et traverser Warêt l'Evêque, Héron, Lavoir, le hameau de Longpré. Il dessert le petit charbonnage et la râperie de Moha pour gagner Wanze avec une traversée supérieure du chemin de fer de Landen. Après cela, il rejoint le tracé Waremme - Huy et gagne la gare de Statte.

Le tronçon Burdinne - Bierwart sera supprimé le 06/02/1950 pour les voyageurs.

➡ vers **Andenne**, via Bierwart (la ligne Andenne - Eghezée fut inaugurée le 18/10/1886).

Le trafic « voyageurs » sera supprimé le 02/10/1955 et les marchandises le 01/12/1959.

➡ vers **Namur** en passant par Bierwart et Forville

La ligne Namur - Forville fut mise en service le 15 mai 1902.

Le tronçon Forville - Eghezée fut fermé le 01/12/1959.

➡ Vers **Eghezée** via Forville





A la disparition des services voyageurs, les sucreries encore en service disposeront de leur propre locomotive : la 330 à Hannêche, la 1016 à Ambresin et la 1094 à Moha. Le trafic saisonnier de betteraves et de pulpes justifiera le maintien de ces lignes jusqu'en 1960 (1958 à Burdinne). Le dépôt deviendra un dépôt de matériel désaffecté, puis sera loué à une société agricole. L'habitation principale fut louée à différents ménages.



Le transport des betteraves en 1958 - Râperie de Hannêche en provenance de la gare de Burdinne

En 2003, la commune de Burdinne rachète l'ensemble du site et entame la restauration du bâtiment principal. Il servira d'abord à y abriter l'accueil extrascolaire, avant aujourd'hui, d'accueillir une des bibliothèques du Réseau de Lecture Publique Burdinale - Mehaigne (Burdinne - Braives - Héron - Wanze) et le service « travaux » de la commune.

3. Les bâtiments :



- La gare

Le **bâtiment principal** de la gare abritait une salle d'attente, un guichet, une salle aux colis, l'habitation du chef de dépôt, des toilettes et un potager.

Une **remise** aux locomotives avec son lanternon pour les échappements de vapeur pouvait contenir 6 machines à vapeur.

Elle jouxtait une **autre remise** pouvant accueillir 20 voitures « voyageurs ».



Les remises en 1918

Un **quai d'embarquement** des marchandises et une rampe pour le chargement du bétail permettaient de remplir les wagons. (ce quai est toujours en place aujourd'hui).

Sur le côté, le volume pyramidal du **château d'eau** terminant l'alignement de la lampisterie et de la remise à charbon veillait sur l'ensemble.



Burdinne - La locomotive à vapeur fait le plein d'eau

- La lampisterie et le dortoir

Pour régler la circulation des trams, il a fallu mettre au point un moyen de communication entre l'agent de la gare et le conducteur du tram. Le jour, celle-ci se faisait à l'aide de fanions et la nuit, à l'aide de lanternes.

Des lanternes étaient également placées à l'avant et à l'arrière du convoi ainsi que dans les voitures. Elles étaient entretenues par les lampistes, car le verre se salissait rapidement. Elles étaient de différentes formes et couleurs qui informaient le mécanicien de l'ordre donné.

Les voyageurs devant se rendre dans un endroit plus éloigné et n'ayant plus de correspondance pouvaient passer la nuit au dortoir.



La lampisterie, la remise à charbon et le château d'eau en 2000.

4. Voyager en tram

Dans une locomotive à vapeur, le **machiniste** et le **chauffeur** se tiennent en position debout, dans un espace minuscule, ouvert à tous les vents.



Ci-dessus, de gauche à droite : le garde - le chauffeur - le chef de train - le machiniste - l'employé de la gare



Ils commencent leur journée très tôt le matin par la préparation de la machine. Le feu est allumé 2 heures avant le départ. La locomotive est graissée et les différents organes contrôlés. Pendant le trajet, le chauffeur veille à alimenter le foyer en charbon et la chaudière en eau, tandis que le machiniste doit accroître ou réduire la puissance de la machine selon le profil de la voie.

Le **receveur** (percepteur), bardé d'une sacoche en cuir, sa boîte à billets dans la main gauche et un gros crayon rouge et bleu dans la droite, circule d'une voiture à l'autre pour vendre les tickets. Aux arrêts, il surveille la descente et l'embarquement des voyageurs et donne au machiniste, le signal du départ au moyen d'un sifflet. Il peut, si besoin, actionner un frein à main situé sur la plateforme des voitures et il aide également à manœuvrer les aiguillages.



Le receveur

Le **chef de gare** est responsable de la surveillance de la circulation des trams. Il manœuvre les signaux et s'occupe des voyageurs et de leurs bagages. Il est chargé de l'expédition et de l'arrivage des marchandises et des colis postaux. Il tient la comptabilité et vend des tickets. Il peut être aidé par un **employé**.

Les **cantonniers** sont responsables de l'entretien des voies.

Le **lampiste** doit veiller au remplissage, au nettoyage et à la réparation des différentes lampes ; il doit commander et stocker le pétrole nécessaire.



Il faut également vérifier le stock de charbon et le niveau de l'eau dans le **château d'eau**.

Salaires moyens (après 8 ans de service) :

Receveur	18 frs / jour
Machiniste	17 frs
Chauffeur	16,50 frs
Manoeuvre	16,50 frs
Veilleur	15,50 frs
Chef piocheur	16 frs
Piocheur	14 frs

Combien coûtait un voyage en tram ?

Les chemins de fer vicinaux possédaient 2 classes, jusqu'à la fin de la 2^e guerre mondiale, moment où la 1^{ère} classe fut supprimée.

Prix par km et par voyageur :

Année	1 ^{ère} classe	2 ^e classe	
1885	8 centimes	6 centimes	
1886 - 1913	7 centimes	5 centimes	Diminution des prix grâce à l'augmentation du trafic
1887			Apparition des abonnements
1920		14 centimes	
1927		35 centimes	
1937		40 centimes	

1945		42 centimes de 1 à 10 km 30 centimes pour plus de 10 km	
1949		80 centimes de 1 à 15 km 60 centimes pour plus de 15 km	
1951		1 franc de 1 à 10 km 90 centimes de 10 à 20 km 85 centimes pour plus de 20 km	

Marchandises :

1885	Transport rapide	Coût fixe de 7 frs la tonne Coût variable de 0,30 frs par tonne / km
	Transport lent	Coût fixe de 5 frs la tonne Coût variable de 0,15 frs par tonne / km 1 fr la tonne pour charger et décharger
	Marchandises lourdes	Coût fixe de 5 frs la tonne Coût variable de 0,07 à 0,13 par tonne / km

D'après l'exposition « **Qui a vu le tram ?** » réalisée en Mai 2003 à l'école de Burdinne par Mrs Smetz et Goffart et les élèves de 6^e primaire.

Mis à jour en juillet 2023 par Jean-Pierre Boland