



Extrait du TTA : : Le Tramway Touristique de l'Aisne d'Erezée - Manhay

<http://tta.be/Genese-du-Tramway-Touristique-de-l>

Genèse du Tramway Touristique de l'Aisne

- Description - Genèse du Tramway Touristique de l'Aisne -

Date de mise en ligne : dimanche 15 février 2015

Copyright © TTA : : Le Tramway Touristique de l'Aisne d'Erezée - Manhay -

Tous droits réservés

Genèse du Tramway Touristique de l'Aisne

<dl class='spip_document_652 spip_documents spip_documents_left' style='float:left;'>

Voyage spécial Amutra à Bruxelles

En 1961, différents amateurs des chemins de fer secondaires et tramways décidèrent de se réunir en association sans but lucratif en fondant l'ASSOCIATION POUR LE MUSÉE DU TRAMWAY (AMUTRA). Cette association avait pour but de réunir tous ceux qui, par leur travail et leurs cotisations, contribuent à l'entretien et au développement du Musée du Tramway.

<dl class='spip_document_653 spip_documents spip_documents_right' style='float:right;'>

Le 133 dans la cour du dépôt de Schepdael

Grâce à l'appui de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux, ce musée a pu être créé et aménagé dans l'ancienne station vicinale de Schepdael. Ce musée retraçait l'histoire des lignes ferrées vicinales qui furent le trait d'union entre nos villes et nos campagnes.

Néanmoins, ce musée était "statique", c'est-à-dire que les véhicules qui y étaient présentés étaient immobiles. C'est pourquoi l'idée de conserver une ligne vicinale et de l'exploiter à des fins touristiques fut envisagée., l'AMUTRA avait suivi et étudié les différentes initiatives prises à l'étranger.

Depuis sa fondation, l'AMUTRA était préoccupée par la sauvegarde d'une section de ligne vicinale. Malheureusement, de trop nombreuses conditions devaient être réunies pour qu'une telle remise en exploitation puisse avoir lieu : la section maintenue devait présenter, avant tout, un intérêt touristique ou attractif ; sa position géographique devait la mettre à la portée d'un grand centre urbain ; il importait que la voie soit en site propre, sans longer ni traverser des voiries importantes enfin, l'état de la voie elle-même ne devait pas exiger de lourdes remises à neuf. A la même époque, le bourgmestre d'un village ardennais, situé sur l'ancienne ligne vicinale Manhay-Melreux, s'efforçait, dans le cadre de la mise en valeur de sa commune, de conserver la voie située sur son territoire. Ayant eu vent de cette initiative, le Comité de l'Amutra se mit en rapport avec le bourgmestre dynamique de cette localité, nommée Dochamps, et lui proposa son aide ; il lui conseilla de connecter sa commune avec un important carrefour, en l'occurrence celui du pont d'Erezée, situé à quelque 10 km au Nord-Ouest. Par chance, les voies vicinales étaient intactes sur la section intéressée (Erezée - Amonines - Dochamps), aussi la suggestion fut-elle immédiatement adoptée, et sa réalisation confiée à l'Amutra. Par bonheur, le tronçon en question réunissait toutes les conditions idéales. Malheureusement, au moment où le Conseil d'Administration de l'Amutra s'ouvrit de ses projets à la Direction de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux, les voies et traverses de la ligne Manhay-Melreux venaient d'être vendues à une firme spécialisée en matériel de travaux publics... De commun accord avec la S.N.C.V., il fut donc décidé que la future société exploitante reconstruirait la section Erezée - Dochamps en matériaux plus légers, à l'écartement de 0,60 m. Une locomotive Krauss fut aussitôt achetée et garée, provisoirement, au Musée de Schepdael.

<dl class='spip_document_654 spip_documents spip_documents_left' style='float:left;'>



Le "futur" dépôt de Blier

Peu de temps après, coup de théâtre : le démolisseur de la ligne Manhay - Melreux acceptait, en échange de la section située dans la vallée de l'Aisne, entre Erezée et Dochamps, divers tronçons de lignes de la région de Forville. Le projet de voie de 0,60 m devint donc caduc, et on entama aussitôt des recherches pour la sauvegarde et l'acquisition de matériel à voie métrique. D'aucuns se demanderont pourquoi la ligne ne fut pas exploitée jusqu'à un de ses terminus d'origine : Melreux ou Manhay. Le premier était en effet une gare de chemin de fer, le second un point important sur la grande route Liège-Bastogne. Il faut rappeler à ce sujet qu'au moment des tractations, il ne subsistait plus de la ligne que la section Moulin-Crahay-Fisonne. Rejoindre Manhay était impossible tandis que pour atteindre Melreux ou Hotton, il eut fallu reconstruire la ligne ce qui était pratiquement impossible, sans oublier que cette section traversait plusieurs routes à grande circulation.

<dl class='spip_document_655 spip_documents spip_documents_left' style='float:left;'>

La gare de Pont d'Erezée en juin 1967 (Photo E. Keutgens)

Les statuts de l'Amutra ne lui permettaient pas d'exploiter une ligne de tramway. Le caractère tout particulier de cette nouvelle activité exigeait d'ailleurs la création d'une association qui se spécialiserait dans une telle entreprise. D'autre part, la S.N.C.V. demandait un "interlocuteur valable", à statut juridique bien établi, aux fins d'élaboration d'une convention réciproque. Aussi le Conseil d'Administration de l'Amutra devait-il fonder, le 18 septembre 1964, une a.s.b.l. dénommée "Tramway Touristique de l'Aisne", en abrégé "T.T.A.", avec siège social à Erezée. Les statuts paraissaient au Moniteur Belge du 19 novembre 1964.