

CHRONIQUE VICINALE NAMUROISE

A TRAVERS LA PRESSE DE L'EPOQUE

1907-1909

JACQUES DUPONT

CHRONIQUE VICINALE NAMUROISE

A TRAVERS LA PRESSE DE L'EPOQUE

1907-1909

JACQUES DUPONT

AVANT-PROPOS

Ce fascicule, que nous avons dû limiter à trois années, vu l'abondance de matière, est dans sa plus grande partie consacré à l'établissement des trams électriques dans la ville de Namur, qui a été l'objet de violentes polémiques entre les journaux de la majorité et de l'opposition.

Il faut savoir que les luttes politiques et philosophiques atteignaient à l'époque une virulence qu'on ne rencontre plus actuellement, même en période électorale. Il n'était certainement pas question à l'époque d'une "opposition constructive" !

Les catholiques, alors au pouvoir à Namur, ayant accordé la concession des tramways urbains à la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux, les libéraux les accusaient de favoritisme et leur reprochaient de ne pas avoir recouru à la procédure d'adjudication, sacrifiant ainsi les intérêts de la ville à ceux de la S.N.C.V. et invoquaient que cette concession était contraire à la législation qui, selon eux, n'aurait pas permis à la S.N.C.V. d'exploiter un réseau de tramways à caractère urbain, thèse qui fut mise à néant par un arrêt de la Cour d'Appel de Liège.

L'AMI DE L'ORDRE 7/1/1907

DINANT UN TUE

Hier soir, vers 6 heures 1/2, un nommé Joseph Terwagne, âgé de 29 ans et père de trois enfants, suivait la ligne du tram en direction de Philippeville.

Le tram venant de Florennes arrivait en cornant et en sifflant, mais Terwagne n'entendit pas le cornet avertisseur. Le mécanicien fit fonctionner ses freins, renversa la vapeur, mais la voie est à cet endroit en pente rapide et il lui fut impossible d'arrêter le tram.

Terwagne fut atteint et tamponné. On le releva avec le crâne fracturé et il mourut presque aussitôt.

L'AMI DE L'ORDRE 15/1/1907

HAN-SUR-LESSE

Un arrêté royal du 4 janvier autorise le conseil communal de Han-sur-Lesse à vendre à la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux, moyennant la somme de 12.166 frs 20, 1 hectare, 6 ares, 30 centiares de bois soumis au régime forestier, et 1 hectare, 1 are, 47 centiares de terrains incultes situés en divers lieux et dont l'emprise a été faite pour l'établissement de la ligne ferrée des Grottes de Han.

L'AMI DE L'ORDRE 23/1/1907

AU FUNICULAIRE

Nous apprenons que la Société Namur-Citadelle fait effectuer des travaux importants au Funiculaire.

Le service de celui-ci va être effectué de façon à pouvoir fonctionner à n'importe quel moment de l'année.

La force motrice nécessaire sera fournie par le réseau électrique de la Ville?

La Société Namur-Citadelle s'est entendue avec la Société du Gaz et les machines se trouvant au pied du funiculaire vont disparaître.

L'AMI DE L'ORDRE 3/2/1907

MALONNE

A l'occasion de la séance dramatique et musicale qui aura lieu à Saint-Berthuin, un tram spécial partant de Namur-Station à 12 h.55 sera organisé chacun des deux jours. La séance sera terminée avant le départ de 19 heures.

L'AMI DE L'ORDRE 9/2/1907

UNE COLLISION

Jeudi, vers 5 heures du soir, une automobile conduite par Mr Francotte est entrée en collision avec un tram au boulevard Ad Aquam.

Deux ou trois cents francs de dégâts à la voiture.

L'AMI DE L'ORDRE 12/2/1907

UN NOUVEAU VICINAL

Nous apprenons que la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux - cette société qui fait le cauchemar du stupéfiant échevin radical namurois, Mr Borlée - vient de solliciter du Gouvernement la prise en considération du projet de chemin de fer vicinal Thon-Samson-Assesse-Evrehailles(Bauche).

La S.N.C.V. semble avoir pris pour devise: "bien faire et laisser dire".

Tous les gens sérieux reconnaissent son utilité et proclament les services qu'elle rend aux populations.

L'AMI DE L'ORDRE 15/2/1907

CHANTS OBSCENES

Procès-verbal vient d'être dressé par un garde du chemin de fer vicinal à charge d'un nommé Pochet Edmond, de Bois-de-Villers, sur plainte de plusieurs personnes.

Pochet, qui avait pris place dans une voiture à Wépion, s'est mis à chanter des chants d'une révoltante obscénité et refusa de se taire malgré les injonctions du garde.

L'AMI DE L'ORDRE 6/3/1907

LESVES ACCIDENT AU TRAM

Madame Notte, de Besinne-Arbre, en descendant du tram à la Station de Lesves alors qu'il était encore en marche, fut trainée sur une longueur de dix mètres.

Quand on la releva, elle avait le poignet brisé et de grandes blessures à la tête. Après avoir reçu les soins du docteur de Hemptinne, elle put être reconduite chez elle en voiture.

L'AMI DE L'ORDRE 21/3/1907

AUX VICINAUX

Nous apprenons que le Gouvernement a accordé la prise en considération à la S.N.C.V. du projet de construction du chemin de fer vicinal de Lesves-Fosses-Jemeppe-sur-Sambre.

L'AMI DE L'ORDRE 2/4/1907

WEPION UN TUE PARLE TRAM

Hier après-midi, à Wépion, un namurois, Louis Collet, 62 ans, demeurant rue des Brasseurs, passait en vélo.

Il n'entendit pas venir le tram et fut tamponné par la locomotive et projeté à plusieurs mètres de distance, le crâne fracturé.

Quand on le releva, il vivait encore mais mourut pendant qu'on le ramenait à Namur dans le fourgon du tram.

L'AMI DE L'ORDRE 3/5/1907

AVIS

Le chemin de fer vicinal de Courrière à Ohey sera ouvert à la circulation lundi prochain.

L'AMI DE L'ORDRE 7/5/1907

LE MATERIEL DES VICINAUX

La traction vapeur, qui dessert 2.778 km. 39, comprend 529 loco-motives, 2 voitures à vapeur, 1.372 voitures de 1ère, 2ème classes et

mixtes, 50 voitures fourgon, 317 fourgons à bagages, 3.586 wagons à haussottes, 675 wagons fermés, 414 wagons plats, 63 wagons spéciaux (grues, citernes, intercalaires...)

La traction électrique qui dessert 148 km. 99 comprend 191 voitures électromécaniques fermées, trois voitures électriques ouvertes, 119 voitures de remorques fermées, 68 voitures de remorques ouvertes, 4 fourgons à bagages, 5 wagons plats.

Enfin, la traction animale qui dessert 5 km.06, se compose de 14 voitures fermées et de 10 voitures ouvertes.

LA PROSPERITE DES VICINAUX

Rien n'indique mieux la merveilleuse prospérité de nos vicinaux que ces quelques chiffres puisés dans le rapport de la société nationale:

Le capital s'est élevé à 237.078.000 francs. La longueur des concessions octroyées à 3.845 km. et la longueur des concessions exploitées à 2.920 km.

Les recettes annuelles sont passées à 16.736.288 frs en 1906, contre 87.827 frs en 1885 et 9.841.515 frs en 1900.

L'AMI DE L'ORDRE 8/6/1907

RENVERSE PAR LE TRAM

Vendredi matin, Mr Karelle, vétérinaire à Andenne, revenait de Seilles au point où le vicinal Andenne-Eghezée traverse le chemin de fer du Nord-Belge, n'aperçut pas le tram qui le tamponna. Le machiniste l'ayant aperçu renversa la vapeur mais ne put arrêter le machine assez vite et Mr Karelle fut atteint et renversé. Il est blessé au front. On espère qu'il en sera quitte avec quelques jours de repos.

On peut dire qu'il l'a échappé belle, car une seconde de plus et le malheureux était écrasé.

L'AMI DE L'ORDRE 12/6/1907

LE VICINAL D'OHEY A HAVELANGE

Nous apprenons avec plaisir que la prise en considération sollicitée par la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux pour un embranchement d'Ohey à Havelange de la ligne vicinale Andenne-Sorée-Ciney lui est accordée.

L'AMI DE L'ORDRE 16/6/1907

AUX GROTTES DE HAN

La construction d'une voie ferrée aussi hardie qu'intéressante fait faire aux touristes pour les conduire à l'entrée de la Grotte, l'ascension des Rochers de Faule, sommet de la montagne de Han.

Cette ligne, partant de Rochefort, suit la vallée de la Lhomme, puis s'élève peu à peu sur les hauteurs, découvrant aux voyageurs des horizons grandioses qui changent d'aspect à chacune des courbes que décrit la voie. Par moments, c'est une succession de panoramas comparables aux surprises des plus jolis chemins de la Suisse.

L'AMI DE L'ORDRE 20/6/1907

BIOUL AUX TRAVAUX DU TRAM

Un manoeuvre conduisait une brouette de mortier pour les travaux de la nouvelle ligne de Warnant à Lesves dans la traversée de Bioul.

Glissant sur la terre fraîchement remuée, il fut entraîné par sa brouette et eut les deux mains broyées.

Le médecin n'a jugé aucune amputation nécessaire, mais estime que le blessé aura une longue incapacité de travail.

L'AMI DE L'ORDRE 25/6/1907

SUPPRESSION DE LA MALLE-POSTE NAMUR-DINANT

C'est donc une affaire définitivement réglée.

Dans la nuit du 30 juin au 1er juillet, les riverains de la Meuse entre Namur et Dinant, caressant leurs oreillers pendant leurs insomnies, n'éprouveront plus le charme d'entendre dans le silence de la nuit le pas cadencé des chevaux, le tintement gracieux des grelots, ni le roulement sourd de la lourde voiture chargée de correspondances destinées aux nombreuses communes de la région.

La légendaire malle-poste Namur-Dinant aura vécu.

L'AMI DE L'ORDRE 8/7/1907

BIOUL ACCIDENT MORTEL

Vendredi matin, les nommés François Godefroid et Jules Mossiat, tous deux de Houyet, étaient occupés au percement d'une tranchée de la ligne vicinale de Warnant à Lesves.

Un éboulement atteignit les deux ouvriers. Protégé par le manche de sa pelle, Mossiat s'en est tiré avec des blessures anodines aux jambes. Moins heureux, Godefroid fut enseveli sous une masse de déblais et quand il fut dégagé il avait cessé de vivre. Le défunt, âgé de 45 ans, laisse une veuve et trois enfants.

LA PROVINCE 8/7/1907

TRAM-CAR

L'on a barré un des deux côtés de la Place d'Armes à l'occasion de la foire, ce qui rend la circulation fort dangereuse.

Dans l'après-midi, deux enfants ont failli se faire écraser en face du café Joris par un tram-car.

On ferait bien ou de détourner tout-à-fait la circulation de véhicules ou de la rendre normale.

LA PROVINCE 9/7/1907

CONSEIL PROVINCIAL DU 8/7/1907

Mr Melchior (socialiste) demande un chemin de fer vicinal de 10 à 15 kilomètres entre Velaine-sur-Sambre et Jemeppe.

Il expose avec raison que ce vicinal faciliterait les communications entre des communes très populeuses et très industrielles.

Renvoi à la 5ème commission.

LA PROVINCE 12/7/1907

PLACE DE LA GARE

Ne pourrait-on, dans l'intérêt des piétons, forcer l'administration des Chemins de Fer Vicinaux à enlever les huiles grasses et cendrées qui souillent la place de la Gare ?

A certains moments, on ne peut plus traverser la place sans se crotter d'une boue grasse et huileuse difficile à enlever des vêtements.

N'y a-t-il pas un règlement qui défende de nettoyer et de graisser les machines des vicinaux place de la Gare ?

LA PROVINCE 14/7/1907

NAMUR & ENVIRONS

La Société exploitant les chemins de fer vicinaux de Namur ne pourrait-elle faire nettoyer les aubettes qui de loin ont été érigées pour servir de salles d'attente aux voyageurs ou du moins on le suppose car certaines d'entre elles n'ont plus été ouvertes depuis longtemps ?

Partout les volets restent hermétiquement clos et il y règne une saleté repoussante. Nous en avons même vu qui servaient d'échoppes.

C'est une vraie honte et les touristes qui visitent votre ville doivent en emporter un joli souvenir.

LA PROVINCE 21/7/1907

Nam-sur-lesse.

On nous écrit:

Voici encore quelques exemples de la façon dont les voyageurs sont importunés ici et à Rochefort par les racleurs de certain hôtel.

Un employé du vicinal, qui, paraît-il, est serre-frein, se promène constamment avec un képi galonné portant : "Guide des Grottes". En réalité, il ne guide personne, mais s'occupe tout simplement d'engager les voyageurs à se rendre à un hôtel qu'il recommande. Cet employé est abonné au chemin de fer entre Marloie, Jemelle et Rochefort, il circule dans les trains, sur les quais des gares et y distribue ouvertement des circulaires, recommandant la ligne du tram et un hôtel, et

ce contrairement à tous les règlements.

La semaine dernière, comme un groupe de touristes lui demandait le chemin d'un hôtel, il les engagea à ne pas s'y rendre et ce devant plusieurs témoins.

Les voyageurs sont tellement importunés, qu'à la fin, l'administration s'est émue quand-même. Il paraîtrait que procès-verbal a été dressé à charge du racleur. Notez que l'administration est ferme vis-à-vis des autres hôteliers, défense formelle est faite aux cochers de pénétrer dans les gares.

Un autre fait dont se plaignent tous les voyageurs, c'est le prix élevé du vicinal: 1 fr.20 pour 4 kilomètres, aller et retour; il est vrai qu'on nous assure que les marchands de tickets, qui ennuiet tout le monde touchent 20 centimes par

ticket vendu.

Encore une fois, que l'on fasse de la réclame pour les Grottes, c'est parfait, elles valent une visite, mais que l'on laisse les voyageurs libres de s'y rendre par la voie qu'ils préfèrent et de dépenser leur argent dans les hôtels de leur choix.

Nous espérons que l'administration prendra des mesures énergiques pour faire cesser cet abus qui dégénère en privilège.

La question a été portée à la tribune de la Chambre par l'honorable M. Cappelle. Nous donnons plus loin la réponse du ministre; nous sommes persuadés que notre mandataire lui fournira les renseignements nécessaires pour permettre l'application du règlement.

TRAMS AVIS

Aujourd'hui dimanche, à l'occasion du troisième dimanche de la foire, un tram vicinal Namur-Forville quittera exceptionnellement Namur à 11 heures 30 du soir.

LA PROVINCE 23/7/1907

HAN SUR LESSE LA SOCIÉTÉ DES GROTTES

Pourquoi les employés des Vicinaux sont-ils les valets de chambre de la Société des Grottes ?

Pourquoi sont-ils autorisés à prendre malgré eux les valises des voyageurs pour les porter à l'hôtel exploité par un gérant au service de la Société des Grottes?

Nous signalons ces faits scandaleux à Monsieur le Ministre des Chemins de Fer et à Monsieur de Buriel, Directeur Général des Vicinaux, en demandant leur intervention.

LA PROVINCE 27/7/1907

HAN SUR LESSE

Le Directeur de la Société des Grottes de Han et de Rochefort nous fait savoir que ni lui ni la société des Grottes n'ont d'intérêts dans les lignes du chemin de fer vicinal de Rochefort à Han et de Han aux Grottes, pas plus qu'aucun hôtelier de la localité.

Il croit que notre article paru le 23 vise sans doute le sous-directeur de ladite Société, concessionnaire du Vicinal.

Nous lui donnons bien volontiers acte de cette rectification.

Nous tenons à faire remarquer que nous n'en voulons guère à la Société des Grottes ni à son directeur.

Ce que nous avons voulu faire ressortir, c'est le métier de racleurs auquel on oblige bien malgré eux les employés des Vicinaux.

LA PROVINCE 1/8/1907

PAUVRES BÊTES

Hier, vers 8 heures, de nombreux passants étaient attroupés autour d'un tram-car en panne.

Ce véhicule était tiré par deux chevaux harrassés, efflanqués, n'en pouvant plus.

Tout le monde avait pitié de ces pauvres bêtes.

Qu'en pense la Société Protectrice des Animaux ?

LA PROVINCE 1/8/1907

GRAND HOTEL DE LA CITADELLE

Tous les jours, déjeuner-concert de midi à deux heures.

De 3 à 5 heures, concert de symphonie sur la terrasse.

Le funiculaire débarque devant l'Hôtel.

Prix du billet: 15 centimes.

LA PROVINCE 1/8/1907

Gembloux. — Lors de la session dernière, nos conseillers provinciaux cléricaux ont essayé de se tailler une réclame électorale à propos du vicinal Gembloux-Nivelles. La sollicitude de nos calotins pour les intérêts de la ville de Gembloux étonnera à bon droit ceux de nos concitoyens qui se souviennent de ce qui s'est passé pour le vicinal Gosselies-Incour.

Réclamé il y a une vingtaine d'années, ce vicinal resta en gestation plus de dix ans, si bien qu'il n'y a que deux ou trois ans que la ligne est mise en exploitation. C'est que l'on ne pouvait commencer les travaux aussi longtemps que le tracé ne satisfaisait pas une grande et puissante famille catholique du Brabant-Hainaut.

Le conseil communal de Gembloux, soutenu dès le début, je dois le dire, par l'administration des vicinaux, réclamait le tracé Gosselies-Gembloux-Incour. Nos édiles faisaient valoir l'intérêt qu'auraient les po-

pulations desservies par le vicinal à pouvoir se rendre à Gembloux, commune commerciale et industrielle, et l'avenir du trafic elle-même lié à son raccordement à une gare aussi importante que celle de Gembloux. Toutes les raisons invoquées par la ville de Gembloux pour l'adoption du tracé proposé par elle étaient donc reconnues fondées par l'administration des vicinaux et cependant après des années de tergiversations, ce fut la solution de la grande et puissante famille catholique qui prévalut. Gembloux fut sacrifié.

Le gouvernement pouvait-il refuser quelque chose aux plus fermes soutiens de sa politique et nos conseillers provinciaux cléricaux auraient-ils laissé osé combattre les prétentions d'un de leurs grands électeurs du canton?

Voilà ce que se diront tous nos concitoyens qui savent du moins que ce n'est pas chez

leurs administrateurs libéraux que l'on fait passer l'intérêt privé avant l'intérêt public. Aussi le vicinal Gembloux-Nivelles est-il assuré du concours désintéressé de tous nos amis siégeant à l'hôtel de ville.

Gembloux peut être tranquille; ses intérêts sont entre des mains loyales et probes. La question de la gare. — Messieurs les conseillers provinciaux catholiques de Gembloux mettez-vous donc d'accord.

Dans son maiden-speech au Conseil provincial, M. Gérard, le nouvel élu, a demandé la suppression du passage à niveau et la construction d'une nouvelle gare à Gembloux. M. le notaire en était encore à ses premières culottes que la question de la gare était déjà posée et Gembloux attend toujours satisfaction sur ce point. Mais l'innocent qu'est M. Gérard sait-il que M. Descamps, son collègue catholique au Conseil provincial, a signé une pétition demandant le maintien du statu quo à la gare???

LA PROVINCE 6/8/1907

LE FUNICULAIRE

L'on se plaint vivement du service du funiculaire les jours d'affluence.

Alors que les voyageurs font queue pour trouver une place, on fait partir des voitures à moitié remplies.

L'on se demande bien pourquoi on n'utilise pas les places vacantes ?

LA PROVINCE 7/8/1907

LA PASSERELLE DU CONFLUENT

Les accotements réservés aux piétons le long de la voie du vicinal sur la passerelle jetée au dessus de la Sambre au confluent sont en très mauvais état.

Partout, il manque des planches laissant béants de larges trous lesquels font choir les malheureux passants que ne les aperçoivent pas à temps.

On a bien remplacé quelques planches, mais ceci ne suffit guère. C'est tout l'accotement qu'il faudrait réparer.

L'AMI DE L'ORDRE 7/8/1907

CONSEIL COMMUNAL DE NAMUR

Ordre du jour: point n° 16: Ligne Vicinale Namur-Forville: augmentation de capital.

LA PROVINCE 15/8/1907

A LA CITADELLE

Il existe à la Citadelle une petite passerelle au dessus de la voie du funiculaire.

Depuis longtemps, une planche de cette passerelle a disparu, laissant béant un trou par lequel un enfant tomberait aisément dans le vide et une grande personne s'y casserait facilement la jambe.

Monsieur Qui de droit attend-il qu'un accident se produise pour effectuer la réparation?

LA PROVINCE 17/8/1907

A PROPOS DU TRAM-CAR

Nous recevons continuellement les doléances de beaucoup de personnes au sujet des tram-cars.

Le service se fait sans aucun horaire ni itinéraire.

On y entasse les voyageurs au point que les voitures ne peuvent plus avancer.

Jeudi encore, un tram-car était tellement chargé qu'il dut stopper rue de Fer, les chevaux n'en pouvant plus.

Ne pourrait-on régler ce service?

L'AMI DE L'ORDRE 25/8/1907

NOS LIGNES ELECTRIQUES FUSION DE CAPITAUX

Malgré les incessantes demandes de notre collège échevinal qui aurait voulu doter Namur durant la période de villégiature de 1907 de lignes vicinales électriques, la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux a agi avec une sage lenteur.

Il nous paraît que depuis longtemps elle aurait pu inviter le conseil communal à délibérer sur la question de l'unification des capitaux des lignes créées ou à créer. Enfin, mieux vaut tard que jamais.

Nous engageons le Collège à se réunir au plus tôt pour statuer sur cette question afin de ne motiver aucun retard dans l'exécution des travaux nécessaires à la mise en exploitation des différentes lignes électriques devant desservir Namur et sa banlieue.

LA PROVINCE 29/8/1907

ON RECLAME

Malgré de nombreuses réclamations, on s'obstine à maintenir au coin de l'ancienne chaussée de Dinant un urinoir qui infecte le voisinage et laisse dans un état lamentable la route qui donne accès au funiculaire.

Namur-Villégiature ne pourrait-il protester ?

UN POTEAU S. V. P.

Le guide renseigne qu'il doit y avoir un arrêt facultatif dont le but est de permettre aux voyageurs de prendre le funiculaire à La Plante.

Mais aucun poteau n'indique là qu'il y ait un arrêt. Il arrive fréquemment que des voyageurs qui attendent le tram le voient passer devant eux sans qu'il s'arrête.

L'AMI DE L'ORDRE 30/8/1907

NOS TRAMS ELECTRIQUES

Monsieur de Burlet, directeur général de la S.N.C.V., nous adresse la lettre suivante que nous nous félicitons d'avoir provoquée:

" Permettez-moi de ne point accepter votre affirmation selon laquelle la Société Nationale aurait agi avec une sage lenteur... Vous n'ignorez certainement pas que la S.N.C.V. ne peut entamer les travaux d'une ligne avant d'en avoir obtenu régulièrement la concession. Elle a donc, non point observé une "sage lenteur", mais subi une inéluctable nécessité.

J'ajoute que la possibilité d'exécuter des travaux ne peut plus tarder et que des ordres sont donnés dès-à-présent pour que les approvisionnements en matériaux nécessaires commencent incessamment...

C. de Burlet."

LA PROVINCE 6/9/1907

UN NETTOYAGE NECESSAIRE

Nous avons reçu les doléances d'une dame qui, traversant la place de la Gare, eut le bas de sa robe complètement abîmé par de l'huile qui stagne continuellement sur la place de la Gare et qui sert au graissage des machines des trams.

S'il est nécessaire de procéder au graissage des machines sur la place de la Gare, qu'on procède ensuite à un nettoyage complet !

L'AMI DE L'ORDRE 7/9/1907

ACCIDENT DE TRAM

Ce matin, à 8 heures, Paul Haubrugés, 14 ans, garçon boucher, suivait la bordure du macadam au Boulevard Ad Aquam, lorsqu'il voulut traverser la voie du tram, sans même se retourner.

A ce moment-même arrivait le tram de La Plante. Le machiniste s'arrêta net. Heureusement, le garçon fut repoussé par le chasse-pierre entre la machine et le trottoir au lieu de passer sous les roues qui l'eussent réduit en bouillie.

On le dégagea et le docteur Stiernon lui prodigua les premiers soins. Il a la cuisse droite fracturée et le genou gauche foulé. Il a été conduit à l'hôpital.

L'AMI DE L'ORDRE 13/9/1907

ACCIDENT AUX VICINAUX

Hier, le tram venant de Namur et qui doit arriver à Spy à 14 h.32 a eu du retard par suite d'une avarie à la machine, un essieu de la locomotive s'étant brisé à la Vieille Place. Il a fallu faire venir une autre machine. La voie a été obstruée jusque 4 heures 30. Les autres trams ont eu des retards considérables, le service étant complètement désorganisé. A un voyageur qui demandait le remboursement de son billet, l'employé du vicinal a répondu qu'on ne pouvait prévoir les cas de force majeure et que l'argent versé n'était pas restituable. Est-ce vrai ?

LA PROVINCE 19/9/1907

COLLISION

Une collision qui aurait pu avoir des suites graves s'est produite hier matin vers 11 heures à l'entrée de la rue de l'Ange et de la Place d'Armes entre un tram-car venant de la Gare et un camion du chemin de fer allant en sens inverse.

Les deux attelages voulant s'éviter mutuellement montèrent tous les deux sur le trottoir et faillirent entrer dans la vitrine de la chapellerie Collard. Heureusement les conducteurs purent retenir leurs chevaux à temps et tout se borne à une courte entrave dans la circulation et à un copieux rassemblement.

Etant donné l'étroitesse de nos rues à grand passage, on se demande comment de pareils accidents ne se produisent pas plus souvent.

L'AMI DE L'ORDRE 21/9/1907

LE VICINAL NAMUR-CITADELLE

Un arrêté ministériel du 9 septembre approuve des plans d'emprises afférents à des terrains militaires pour l'établissement de la ligne vicinale de Namur-Station à Namur-Citadelle.

L'AMI DE L'ORDRE 28/9/1907

LES TRAMS ELECTRIQUES

Le Moniteur de ce matin publie l'arrêté royal déclarant la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux adjudicataire des lignes électriques de Namur. Il en indique les lignes:
Namur-Station à La Pairelle, avec embranchement du Pont de Jambes à la Gare du Chemin de Fer du Nord-Belge, à Jambes.
Namur (Faubourg St-Nicolas) à Saint-Servais (Place Communale).
Namur-Station à Namur (Citadelle).

Les Vicinaux souscrivent la somme de 111.000 frs. L'Etat assure une part de 463.000 frs par annuités de 16.205 frs chacune. Le capital total est de 1.148.000 frs dans la formation duquel interviennent les communes de Namur, Jambes et St-Servais.

Le délai d'exécution est fixé à deux ans à compter de l'arrêté, c'est-à-dire du 25 septembre. Les modifications éventuelles à la voirie sont à la charge de la Société des Vicinaux.

Voilà donc une excellente nouvelle. D'ici deux ans, Namur aura ses trams électriques. A qui les devra-t-elle ? Aux catholiques, à eux seuls et elle saura s'en souvenir.

LA PROVINCE 29/9/1907

NOS TRAMS ELECTRIQUES

Le Moniteur de ce jour publie un arrêté royal déclarant la Société des Chemins de Fer Vicinaux concessionnaire des lignes électriques de Namur.

Le délai d'exécution est fixé à... deux ans !

Ce n'est pas encore l'été prochain que nous aurons nos trams électriques !

LA PROVINCE 30/9/1907

AU MONITEUR CHEMINS DE FER VICINAUX

La Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux est déclarée concessionnaire du chemin de Fer Vicinal de Olloy-Oignies.

L'Etat intervient pour 400.000 frs dans la formation du capital afférent au prêt chemin de fer vicinal et se libérera au moyen de 90 annuités de 14.000 frs chacune.

Le délai d'exécution est fixé à quatre ans.

LA PROVINCE 3/10/1907

OHE LES TRAMS

Le tram de Namur à Spy ne peut réussir à tenir les horaires.

Le lundi par exemple, le tram qui doit passer à 9 heures 15 à la Station de Temploux arrive avec 20 ou 30 minutes de retard, chose qui arrive souvent quand il ne reste pas en panne au Chemin de Flawinne pendant une demi-heure ou une heure.

Hier, le tram se rendant à Spy arrivait à Temploux à 7 heures 35 au lieu de 7 heures 02.

Les habitants des localités situées sur la ligne vicinale partant en voyage préfèrent aller les uns à pied à Namur, les autres à Rhisnes ou Onoz, sachant fort bien qu'avec les trams il n'y a pas possibilité d'avoir les correspondances.

LA PROVINCE 5/10/1907

LES TRAMS

Décidément, on se moque des voyageurs à l'administration des chemins de fer vicinaux.

Hier matin encore, le tram arrivant d'Onoz-Spy qui doit arriver à Namur à 7 heures 23 afin de donner les correspondances vers Bruxelles, Liège, etc., est arrivé bien bravement à la gare de Namur à 8 heures moins quelques minutes.

Presque chaque jour, des retards sont à constater.

Nous avons pris à bonne source des renseignements au sujet de ces retards.

Ils sont dus à l'état lamentable des locomotives et surtout à l'incapacité notoire du personnel qui les conduit.

Nous demandons à l'administration compétente de remédier à cette situation très préjudiciable pour l'exploitant d'abord et pour le public ensuite.

La question des tramways

La part des cléricaux

Elle est minime. — Le contraire de la vérité. — Les libéraux ont tout fait pour arriver à une solution. — Les projets de 1901 et le rapport de M. l'échevin Borlée. — Le nouveau rapport Borlée en 1903 insiste pour la mise en adjudication. — Le conseil communal vote le rapport. — La lenteur ministérielle. — Un projet égaré dans les bureaux de la rue de la Loi. — Une lettre édifiante. — Le ministre fait le mort. — Pourquoi cette conspiration?

Elle est bien minime.

Sans doute ils s'en vont répéter partout que c'est à eux que Namur devra son réseau de tramways électriques et il se trouvera des naïfs pour les croire, des ignorants pour être dupes de leur manœuvre et des indifférents pour ne pas se soucier de leurs men songes.

C'est sur ces trois catégories d'él ecteurs que les cléricaux établissent les bases de leurs opérations.

Les naïfs, les ignorants et les indifférents forment les bataillons puissants de l'armée cléricale, mais parmi ceux-là il en est beaucoup que l'on peut ramener dans la bonne voie. Il suffit pour y arriver de s'efforcer de convaincre les naïfs, d'éclairer les ignorants et d'intéresser les indifférents.

C'est ce que, pour cette question des tramways, nous allons tenter de faire.

Quand les cléricaux prétendent que c'est à eux que les Namurois doivent la prochaine construction du réseau de tramways électriques, ils disent la chose qui n'est pas.

La réalité est moins flatteuse pour eux. SI NAMUR N'A PAS ENCORE DE TRAMWAYS ÉLECTRIQUES AUJOURD'HUI, ET SI LA VILLE NE DOIT EN ÊTRE DOTÉE QUE DANS DEUX ANS, LA FAUTE EN EST AUX CLÉRICAUX.

C'est donc bien tout le contraire de la vérité qu'ils s'en vont affirmer de porte en porte, en quémandant des votes et en sollicitant des appuis.

Depuis aussi longtemps que la question des tramways électriques est ouverte à Namur, LES LIBÉRAUX N'ONT CESSÉ DE PRÉCONISER LA RÉALISATION DES PROJETS SOUMIS AU CONSEIL COMMUNAL. Ils ont tous fait ce qui était en leur pouvoir pour arriver à ce but et CE SONT LES CLÉRICAUX QUI, SOIT A LA VILLE, SOIT AU GOUVERNEMENT, ONT TOUT FAIT POUR RETARDER LA SOLUTION.

Dès 1901, la Société l'Electrorail avait sollicité du gouvernement l'autorisation d'établir un réseau de tramways électriques à Namur. A la demande du gouvernement, le collègue échevinal procéda à une information de quinze jours, laquelle fut suivie, la concession devant être accordée par l'Etat, d'une seconde information d'un mois tenue par l'administration provinciale à la demande du ministre de l'agriculture.

Les commissions réunies des tramways et des finances, le conseil communal, prirent connaissance des observations présentées par le collègue

au cours de l'enquête entreprise par l'administration provinciale.

Pendant ce temps, il vint à la connaissance des dites commissions qu'une demande de concession similaire à celle de l'Electrorail, et comportant un réseau complet pour Namur, venait d'être introduite par la Société suisse des ateliers de construction Oerlikon.

Au nom des deux commissions, M. l'échevin Borlée rédigea UN RAPPORT QUI FUT PRÉSENTÉ A LA SÉANCE DU CONSEIL DU 25 OCTOBRE 1902 et qui proposant d'émettre un avis favorable sur la demande de concession de l'Electrorail, se terminait par ces conclusions :

« LE CONSEIL PRIE L'AUTORITÉ SUPÉRIEURE DE SOUMETTRE A UNE ÉTUDE COMPARATIVE LES PROJETS PRÉSENTÉS, d'une part par la Société l'Electrorail et d'autre part par la Société des ateliers de construction Oerlikon, ET D'ADOPTER CELUI DES DEUX PROJETS QUI PRÉSENTE LE PLUS D'AVANTAGES au point de vue des communes intéressées et PARTICULIÈREMENT AU POINT DE VUE DE LA VILLE DE NAMUR, sur le territoire de laquelle les lignes projetées atteindront le plus grand développement et auront le plus d'importance. »

Les conclusions de ce rapport furent adoptées.

Le conseil communal de Namur dans sa séance du 5 novembre 1902 formula un vœu relatif à des tracés nouveaux et, le 25 février 1903, le ministre de l'agriculture transmit à l'administration communale un nouveau projet de l'Electrorail, modifié et complété autant que possible sui

vant les observations présentées par le conseil communal.

Le projet nouveau comportait six sections : 1. Place d'Armes-La Plante; 2. Place d'Armes-Jambes; 3. Place d'Armes-Salzinnes; 4. Place d'Armes-faubourg Saint-Nicolas; 5. Place d'Armes-Gare; 6. Place d'Armes-Sainte-Croix. Les lignes Place d'Armes-La Plante, Place d'Armes-Jambes, Place d'Armes-Gare et Place d'Armes Sainte-Croix devaient être livrées à l'exploitation dans le délai de deux ans à partir de la date de publication de l'arrêté royal octroyant la concession. Les deux dernières devaient être achevées dans le délai de quatre ans.

Le mode de traction électrique devait être du système Bède ou de tout autre système à prise de courant souterraine pour les lignes à établir à l'intérieur de la ville; sur les autres parties du réseau la prise de courant pourra se faire par câble aérien avec retour du courant par les rails.

Les départs devaient avoir lieu toutes les quinze minutes, en hiver de 8 h. du matin à 9 h. du soir; en été de 7 h. du matin à 10 h. du soir. Quant au prix, il devait être de dix centimes sur tout le parcours d'une section quelconque et de quinze centimes lorsque le trajet à faire empruntera deux sections.

LE CONSEIL COMMUNAL, DANS SA SÉANCE DU 3 AVRIL 1903, APPROUVA LE RAPPORT DE M. L'ÉCHEVIN BORLÉE qui, au nom des commissions réunies des travaux et des finances, proposait « d'émettre UN AVIS FAVORABLE au sujet du projet en question et DE PRIER M. LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE D'EN HATER AUTANT QUE POSSIBLE LA MISE EN ADJUDICATION PUBLIQUE, AFIN QUE LA VILLE DE NAMUR

SOIT DOTÉE, DANS LE PLUS BREF DÉLAI, D'UN SERVICE RÉGULIER DE TRAMWAYS ÉLECTRIQUES RÉALISANT DES MOYENS DE TRANSPORT FACILES ET ÉCONOMIQUES, TANT À L'INTÉRIEUR DE LA VILLE QU'À VERS LES FAUBOURGS ET LES COMMUNES LIMITOPHES. »

Sur les conclusions de ce rapport, MM. Douxchamps et Mélot s'abstinrent.

Le ministre de l'agriculture AGIT ALORS AVEC UNE LENTEUR DÉSPÉRANTE. Il aurait pu, il aurait même dû, décréter la mise immédiate en adjudication. L'Electrorail, les ateliers Erlinkon, d'autres compagnies auraient soumissionné, et en admettant que pas un seul soumissionnaire ne se soit présenté, il était encore temps alors de faire directement des propositions à l'une ou l'autre des sociétés de traction susceptibles de pouvoir organiser le service de traction électrique.

C'était la marche à suivre, la marche normale et rapide, que la situation réclamait. Au lieu de cela, le ministre, DANS LES BUREAUX DE QUI LE PROJET DE L'ELECTRO-RAIL S'ÉTAIT DÉJÀ ÉGARÉ À LA FIN DE 1902, n'adressa à cette société le projet de cahier des charges que le 12 octobre 1903. Puis il fit le mort.

Dans une lettre adressée à M. le ministre par le président du conseil d'administration de l'Electrorail, nous lisons :

« Le 26 février 1904, en réponse à la lettre que vous nous avez adressée le 13 du même mois, nous vous avons demandé quelques jours pour arrêter les modifications du cahier des charges, d'accord avec nos bailleurs de

fonds. Le 15 mars 1904, nous avons remis le cahier des charges modifié. Nous avons rappelé notre lettre d'envoi modifié et DEPUIS NOUS NOUS SOMMES PERMIS DE VOUS LA RAPPELER TOUS LES TROIS MOIS. »

Cette lettre est datée du 2 février 1906 !

Il ressort de tout ceci que LE GOUVERNEMENT N'A PAS VOULU METTRE LE RÉSEAU ÉLECTRIQUE EN ADJUDICATION. Or, s'il l'avait voulu, NAMUR AURAIT DES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES DEPUIS 1905 !

D'OU PERTE ÉNORME POUR TOUT LE COMMERCE DE LA VILLE.

Et à qui doit-on ce préjudice colossal ?

AUX CLERICAUX.

Pourquoi ceux-ci ont-ils, de complicité avec le gouvernement, organisé l'inaction autour des propositions des sociétés dont il a été question dans cet article ? Et pourquoi ont-ils été cause de l'ajournement de toute solution, — ce qui retardera l'établissement des lignes électriques à DEUX ANS, AU PLUS TOT ?

Pourquoi ?

NOUS LE VERRONS DEMAIN.

La question des tramways

Contre l'intérêt général

Le but et le résultat. — La société nationale entre en jeu. — Au Conseil communal. — La discussion du 16 janvier 1906. — Pourquoi on conservait dans les cartons le projet de l'Electrorail. — Comment le gouvernement manque à tous ses devoirs. — L'accaparement du réseau des tramways. — Le discours de M. Borlée. — La mission des vicinaux. — Une illégalité. — L'oubli jeté sur le projet de l'Orlikon. — Tout pour la Société Nationale.

Nous avons montré avec quelle sollicitude le gouvernement, d'accord avec les cléricaux namurois, s'évertua d'empêcher toute solution relativement aux tramways électriques. Cette lenteur voulue mise à résoudre un problème important pour la prospérité de la ville de Namur, devait avoir un but que nous ignorons : elle eût en tous cas un résultat, celui de permettre à la Société nationale des chemins de fer vicinaux de faire des propositions à la ville.

Ces propositions virent jour EN 1905, — ALORS QU'À CETTE DATE, SI LE GOUVERNEMENT ET LES CLÉRIKAUX DU CONSEIL L'AVAIENT VOULU, LE RÉSEAU DE TRAMS ÉLECTRIQUES EUT DÉJÀ ÉTÉ MIS EN EXPLOITATION !

C'est un rapport de M. l'échevin Saintraint qui fit connaître ces propositions au Conseil, le 12 août 1905.

Les conclusions de ce rapport furent adoptées. Elles tendaient à prier la Société nationale de lui soumettre un projet complet tant technique que financier.

La Société Nationale s'était déjà émue auparavant des préoccupations de la ville de Namur et elle avait adressé au Collège échevinal une protestation contre les premiers projets de réseau électrique. Voyant sans doute qu'il n'y avait rien à tenter contre un vœu unanime de toute la population qui tôt ou tard triompherait des résistances, la Société Nationale se décida d'élaborer, elle aussi, un projet.

Enfin, la discussion de la question vint devant le Conseil le 16 janvier 1906.

« Cette question, disait M. Saintraint dans son rapport, semblait sur le point d'être résolue, en ce sens que la ville de Namur avait émis définitivement un avis favorable sur un projet qui avait fait l'objet d'une étude attentive de sa part... »

M. Borlée a mis encore en lumière cette situation anormale résultant du fait que le ministre, une fois la demande de l'Electrorail semblant écartée, n'a pas mis à l'étude les propositions de la société Orlikon, propositions très sérieuses et méritant un examen approfondi.

Quand cette société formula une demande, le 1er octobre 1901, et la rappela le 1er mars 1902, le ministre répondit le 17 mars de cette année en invoquant la priorité pour le projet de l'Electrorail. Or, quand la Société Nationale, QUATRE ANS plus tard, vint présenter ses propositions, on les accueillit en oubliant de revendiquer la priorité pour Orlikon !

OR, LA SOCIÉTÉ ORLIKON S'ENGAGEAIT À CONSTRUIRE UN RÉSEAU COMPLET DE TRAMS ÉLECTRIQUES. DE PLUS CELA N'EUT PAS COUTÉ UN CENTIME À LA VILLE, AU CONTRAIRE, LA SOCIÉTÉ EUT PAYÉ UNE REDEVANCE ANNUELLE, TANDIS QUE LE PROJET DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE LUI COUTE UNE MAJORATION DE 121,000 FRANCS de sa participation au capital, majoration PAYABLE AU MOYEN D'ANNUI-

TÉS SUPPLEMENTAIRES A CONCURRENCE D'UNE SOMME DE 4,235 FRANCS PENDANT 90 ANS.

Rien n'y fit. Ni les observations de M. l'échevin Borlée, ni celles de M. l'échevin Procès, qui constatait qu'on se livrait à la Société Nationale sans réclamer d'elle des engagements précis, n'eurent à convaincre la majorité DONT LE SIEGE ÉTAIT FAIT D'AVANCE. Le Conseil, par 16 voix contre 6 (MM. Borlée, Legros, Procès, Delonnoy, Cambrelin, Halloy), repoussa, le 16 janvier, le projet de l'Electrorail. Le 26 février, il adopta les propositions de la Société Nationale par 14 voix contre 2 (MM. Borlée et Demil) et 5 abstentions (MM. Charlier, Legros, Delonnoy, Cambrelin et Jeanmart).

Du projet de l'Orlikon, il ne fut pas question...

IL RÉSULTE DE TOUT CECI QU'IL EST ÉVIDENT QUE LES CLÉRIKAUX DE L'HOTEL DE VILLE COMME LES CLÉRIKAUX DU GOUVERNEMENT, ONT VU FAVORISER LA SOCIÉTÉ NATIONALE.

Dans une lettre que, à la suite de la délibération du Conseil communal de Namur, l'Electrorail adressait au ministre de l'agriculture, nous relevons ce passage :

« IL NOUS A ÉTÉ ASSURÉ QUE LE SILENCE FAIT AUTOUR DE NOTRE DEMANDE, RÉSULTE DE CE QU'UNE ENTENTE SERAIT ÉTABLIE ENTRE LE GOUVERNEMENT ET LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX POUR ACCORDER À CELLE-CI LA MEILLEURE PARTIE DE LA CONCESSION QUE NOUS DEMANDONS. »

L'Electrorail poursuivait ainsi sa protestation : « Or, dit-elle, la loi interdit à la Société Nationale l'établissement et l'exploitation de lignes urbaines et il nous a été affirmé que DES JURISTES EMINENTS CON-

MENT ONT DONNÉ UN AVIS FORMEL A CE SUJET.»

Toutefois les plaintes et les protestations de l'Electrorail furent vaines, et le gouvernement cléricale, d'accord avec la majorité cléricale de notre Conseil communal, DONNA LA MEILLEURE PARTIE DE LA CONCESSION à la Société Nationale.

Mais l'intérêt général? direz-vous. Attendez!

P. S. — Nos lecteurs auront spontanément rectifié une erreur qui s'est glissée dans notre article d'hier. Le premier rapport de M. Borlée, dont il y est question, proposait d'émettre un avis DÉFAVORABLE sur le projet de l'Electrorail et non favorable. C'était le projet de l'Electrorail, que le ministre avait renvoyé ensuite au Conseil le 30 mars 1904 avec les modifications apportées au cahier des charges par la société elle-même. Or, depuis cette date jusqu'en janvier 1906, le Conseil communal n'avait pas trouvé le temps d'examiner ce projet remis à neuf. Si, les commissions compétentes avaient su prendre communication de la lettre de M. de Burllet, par laquelle celui-ci faisait des propositions à la ville.

ON A CONSERVÉ DANS LES CARTONS LE NOUVEAU PROJET DE L'ELECTRORAIL AFIN DE LAISSER A LA SOCIÉTÉ NATIONALE LE TEMPS D'ÉLABORER SES PROPOSITIONS. Personne n'osera soutenir le contraire et cela est sûr que le projet de la Société Nationale une fois déposé, on attendit encore, pour s'occuper de l'Electrorail, que la Société Nationale eût répondu aux nouvelles demandes de renseignements de la ville. Alors seulement on mit à l'ordre du jour la discussion des nouvelles propositions de l'Electrorail... avec celles de la Société Nationale.

C'est dans de telles conditions que

la discussion du 16 janvier s'ouvrit. M. le conseiller Legros fut l'un des premiers à prendre la parole. Il fit remarquer que la première chose qu'il y aurait eu à faire, c'eût été que le gouvernement donnât suite à la demande de l'Electrorail. L'ENQUÊTE FAITE, LE CAHIER DES CHARGES APPROUVÉ, LE DEVOIR DU GOUVERNEMENT ÉTAIT DE METTRE EN ADJUDICATION UN MOIS APRÈS APPROBATION DU CAHIER DES CHARGES,

De tout cela rien n'a été fait, ajoutait M. Legros: Si le gouvernement avait mis en adjudication, l'affaire aurait été soumissionnée et à l'heure actuelle nous aurions des tramways électriques urbains, tandis qu'il faudra encore des années avant d'en avoir.

Mais les observations les plus judicieuses furent faites par l'échevin M. Borlée, qui constata que le Conseil assistait tout simplement à l'accaparement du réseau des tramways de Namur par la Société Nationale. M. Borlée prouva ensuite que l'opération à laquelle la majorité cléricale du Conseil voulait se livrer était contraire aux lois sur la matière. En effet, la loi sur les tramways dit que les concessions de tramways ne peuvent être accordées à des particuliers ou à des sociétés que par voie d'adjudication publique pour 50 années en plus.

M. Borlée soulevait de plus cette objection: LES VICINAUX ONT ÉTÉ CRÉÉS POUR ÉTABLIR DES RELATIONS ENTRE COMMUNES PRIVÉES DE MOYENS DE COMMUNICATION: ILS NE PEUVENT DONC EXPLOITER UN RÉSEAU URBAIN.

Or rien n'a été répondu à cette objection.

La question des tramways

Le triomphe de l'illégalité

Les discours de MM. Borlée et Procès le 16 janvier. — L'illégalité démontrée par une lettre de M. le ministre de l'agriculture. — Pourquoi les cléricaux ont-ils choisi la solution la moins favorable? — L'intérêt général et ... l'autre!

Pour appuyer ce que nous avons dit au sujet des agissements de la majorité cléricale, soutenue par le gouvernement, il nous paraît nécessaire de reproduire les discours que, le 16 janvier 1906, MM. les échevins Borlée et Procès prononcèrent au sujet de l'octroi de la concession à la Société Nationale.

L'allocation de M. Borlée est résumée en ces termes par l'« Opinion libérale » du lendemain :

« La proposition qu'on nous demande de voter, est tout simplement l'accaparement du réseau des tramways de Namur par la Société Nationale des chemins de fer vicinaux. Cette opération est faite contrairement aux lois sur la matière, puisque, d'un côté, la loi sur les tramways dit dans ses articles 3-2 que « les concessions de tramways ne peuvent être accordées à des particuliers ou à des sociétés que par voie d'adjudication publique et pour 50 années au plus », l'adjudication devant porter sur la durée de la concession, ou sur le taux des péages, ou sur le montant des redevances. D'un autre côté, les vicinaux ne peuvent être mis en possession de cette concession, attendu qu'ils ont été créés pour établir des relations entre communes privées de moyens de

communications et non pour l'exploitation de réseaux urbains. Si l'on jette un coup d'œil sur les rétroactes de cette affaire, on s'aperçoit de suite que la Société des chemins de fer vicinaux s'est toujours opposée, sans aucun droit, à l'établissement de tramways dans l'intérieur de la ville.

Une demande de concession d'un réseau de tramways pour la ville de Namur a été introduite, le 9 février 1901, par la Société des ateliers de construction Erlikon. Elle comprenait :

1. Une ligne desservant les rues Mathieu, de Fer, de l'Ange, place d'Armes, rues du Pont, Notre-Dame, avenue de La Plante jusqu'au Parc.

2. Une ligne desservant les rues de Bruxelles, Emile Cuvelier, de Gravière, place Lilon, rue St-Nicolas, avenue de Hannut jusqu'au Nouvel Hôpital.

3. Une ligne desservant les rues Godefroid, du Chenil, place Saint-Aubain, boulevard de la Sambre, ancien pont de Salzinnes jusqu'à la place Wiertz.

4. Une ligne desservant toute la route-promenade des Panoramas, depuis l'ancien pont de Salzinnes jusqu'au rond point de la Citadelle.

Le devis s'élevait pour ces quatre lignes à 972,000 francs. Cette demande a été confirmée le 12 octobre 1901 par lettre recommandée avec tous les documents à l'appui et rappelée le 1er mars 1902.

Le 17 mars 1902, M. le ministre de l'agriculture a invoqué la priorité de la demande en concession de la Société l'Electrorail. Par lettre recommandée du 31 mars 1902, la Société Erlikon a maintenu son intention de demander la concession.

POURQUOI, LA DEMANDE DE L'ELECTRORAIL, PARAISSANT DEFINITIVEMENT ÉCARTÉE, LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE

NE MIT-IL PAS A L'ÉTUDE LA DEMANDE DE LA SOCIÉTÉ ERLIKON ET NE LUI LAISSE-T-IL PAS LA PRIORITÉ SUR LA DEMANDE DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE?

Quoique la Société Nationale ne soit pas fondée, LÉGALEMENT, à demander une concession pour un réseau de tramways, elle nous demande aujourd'hui de voter notre part de participation dans la construction d'une ligne allant de la Gare à La Plante, avec embranchements vers Jambes, et une ligne allant de St-Servais au faubourg St-Nicolas. La Société nous dit aussi qu'elle est disposée à construire une ligne allant de La Plante à Salzinnes au-dessus de la Citadelle, lorsque la ville aura construit la route en question.

Elle ne s'engage pas à grand chose, car elle sait que cette route ne se fera pas. Pour la même raison, elle pouvait tout aussi facilement vous promettre de relier le faubourg de Salzinnes à La Plante lorsque la ville aura fait établir un tunnel à travers les terrains de la Citadelle.

AU LIEU DE VOIR S'ÉTABLIR TOUT UN RÉSEAU COMPLET DE TRAMWAYS COMME LE PROPOSAIT LA SOCIÉTÉ ERLIKON, SANS QUE LA VILLE S'ENGAGE POUR UN CENTIME, ON NOUS PROPOSE AUJOURD'HUI DE VOTER NOTRE PART DE PARTICIPATION DANS LE CAPITAL NÉCESSAIRE POUR LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DE CES LIGNES.

Lorsque vous aurez voté cela, la ville sera dépouillée de tous ses droits, on ne la consultera plus pour rien. On construira des lignes comme on voudra, sans s'inquiéter de nos réclamations, le service sera établi suivant le bon plaisir de la société, elle fera payer les prix de parcours qu'elle entendra fixer et la ville n'au-

ra plus que le droit de payer sa part dans le déficit d'exploitation.

L'EXPLOITATION DES LIGNES VICINALES SE SOLDE CHAQUE ANNÉE PAR UN DÉFICIT DE 4,000 FRANCS ENVIRON POUR LA PART DE LA VILLE. VOUS DEVREZ Y AJOUTER LE DÉFICIT POUR LE RÉSEAU URBAIN.

Je fais remarquer en passant que par le tracé proposé, la société rend impossible l'organisation de concerts sur la Grand'Place, car le détournement par la rue de Bavière et la rue Emile Cuvelier, n'existe plus comme dans les anciens projets. La Société ne nous garantit même pas une exploitation électrique, elle ne nous donne qu'une espérance d'équiper dans l'avenir à l'électricité, sur une partie de leur parcours, les lignes actuelles.

Je ne saurais, quant à moi, me rallier à cette proposition que je trouve préjudiciable aux intérêts de la ville et que je considère comme l'enterrement définitif du réseau de tramways dans la ville de Namur.

Je demande, au contraire, que le Conseil vote une résolution PRIANT LE MINISTRE COMPÉTENT DE METTRE IMMÉDIATEMENT EN ADJUDICATION LE PROJET ADMIS PAR NOUS OU CELUI DÉPOSÉ EN 1901 PAR LA SOCIÉTÉ GÉRLIKON.»

De son côté, M. Procès disait :

«Le vote qu'on nous demande, c'est l'enterrement des tramways urbains. Les Namurois veulent des tramways et c'est pour cela que M. le Bourgmestre dit qu'il faut se jeter dans les bras de la Société vicinale. Et bien, vous n'aurez pas de tramways. La Société ne s'engage à rien, ni sur le nombre de trains, ni sur les prix, ni sur l'époque où le trafic commencera. Vous écarterez toutes les demandes. Vous n'avez même pas demandé au gouvernement de les

mettre en instruction. La conduite du gouvernement me semble assez étrange. Il n'instruit pas les demandes, il semble qu'il veuille les écarter. Non seulement la Société Nationale ne prend pas d'engagement, mais nous allons lui donner de l'argent. La société d'exploitation fait des bénéfices, mais les communes n'en font pas!

La Société construira comme elle voudra, quand elle voudra. Vous n'aurez aucune action sur elle. Si vous voulez accorder une concession à la Société Nationale, demandez des engagements précis. C'est ce qu'il y a lieu de faire aujourd'hui, au lieu de se contenter des déclarations verbales du directeur de la Société Nationale.»

Quant à l'illégalité d'une concession urbaine accordée aux chemins de fer vicinaux, ainsi que l'a dit M. Borlée en séance du 16 janvier 1906, elle est confirmée non seulement par l'Electrorail, mais par le ministre lui-même.

En effet, après le vote du 16 janvier, le ministre de l'agriculture adressait à l'administration communale de Namur la lettre que voici :

«J'ai pris connaissance de votre lettre du 9 janvier 1906, 2e division, n. 3744, portant que le Conseil communal de Namur a émis un avis défavorable sur les dernières propositions de la Société l'Electrorail, concernant la création d'un réseau de tramways dans l'agglomération namuroise. Vous trouverez ci-joint copie d'une lettre par laquelle la Société précitée déclare accepter le cahier des charges tel qu'il a été approuvé par le dit Conseil communal, ne maintenant de ses propositions de modifications, que celles relatives à la constitution du réseau. Je me réserve d'examiner la question avec le plus grand soin.

EN ATTENDANT, JE CROIS DEVOIR VOUS FAIRE REMARQUER

QUE DE L'AVIS DE MON DÉPARTEMENT, IL SERAIT CONTRAIRE A LA LÉGISLATION SUR LA MATIÈRE, DE PERMETTRE A LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX DE PÉNÉTRER DANS LA VILLE ET D'Y EXPLOITER UN SERVICE INTENSIF OFFRANT TOUS LES CARACTÈRES DE TRAMWAYS URBAINS.»

Donc la flagrante illégalité, indiquée par l'Electrorail et précisée par M. Borlée, que la ville allait commettre, le gouvernement l'a laissée commettre : bien plus, il l'a aidée à la commettre ! C'EST DONC BIEN LE TRIOMPHE CONSCIENT ET OFFICIEL DE L'ILLÉGALITÉ. Et le gouvernement, d'accord avec la ville, ou la ville, d'accord avec le gouvernement, y ont eu recours POUR ARRIVER A UNE SOLUTION QUI SERT, MOINS BIEN QUE D'AUTRES QUI FURENT PROPOSÉES, L'INTÉRÊT GÉNÉRAL.

Voilà ce que les cléricaux de l'Hôtel de Ville ont fait. Voilà à quel procédé ils ont eu recours et aujourd'hui il leur plaît de chanter victoire ! Ah ! non. Le corps électoral sait que dans la question des tramways, LES LIBÉRAUX SEULS ONT DÉFENDU LES VÉRITABLES INTÉRÊTS DE LA VILLE.

Les cléricaux n'y ont pas songé.

Ils ont travaillé à la réussite d'un projet qui coûtait cher à la ville, alors que d'autres eussent rapporté ; ils ont retardé la solution le plus possible, sans se préoccuper du préjudice qu'ils causaient au commerce namurois, alors que les tramways électriques auraient pu être mis en exploitation soit en 1903, soit en 1905 ; ils ont fait tout cela au mépris de leurs devoirs, POUR FAVORISER ILLÉGALEMENT LA SOCIÉTÉ NATIONALE.

Et pourquoi l'ont-ils favorisée ? Ah ! voilà qui est inutile à dire : TOUT NAMUR LE SAIT !

LA PROVINCE 7/10/1907

ENCORE LES TRAMS

De mieux en mieux: Le tram de Spy est arrivé hier matin place de la Gare exactement à 8 heures 45 (heure officielle: 7 heures 23).

Les voyageurs sur cette ligne ne prennent plus que le billet simple, n'étant pas certains de pouvoir retourner. Les réclamations arrivent nombreuses à la direction.

Espérons mieux à bref délai pour la marche régulière de nos vicinaux !

L'AMI DE L'ORDRE 8/10/1907

LES TRAMS ELECTRIQUES

Le dernier mot:

L'organe libéral publiait hier un article intitulé "Le triomphe de l'illégalité".

Faut-il dire que l'illégalité n'existe que dans la cervelle de l'auteur de l'élucubration ? Cette thèse a été soutenue ces derniers temps par ceux qui avaient intérêt à la faire valoir. Malheureusement l'arrêt de la Cour d'Appel de Liège a donné raison à la Société Nationale contre la prétention des Tramways Urbains Liégeois et l'arrêté royal plus récent encore accordant la concession des lignes électriques à créer à Namur fait bonne justice de toutes les arguties dont nos adversaires se prévalent pour attaquer notre excellente administration catholique.

Les lignes vicinales seront établies par nos amis et ce - que la feuille maçonnique en sèche de dépit - malgré l'opposition et les protestations, malgré la mauvaise volonté des conseillers libéraux.

A chacun ses oeuvres et ses responsabilités !

LA PROVINCE 10/10/1907

**Ce que nous avons dit
reste exact**

L'organe clérical prétend justifier l'illégalité commise par le gouvernement en ce qui concerne l'octroi d'une concession urbaine à la Société nationale des chemins de fer vicinaux, en faisant état d'un arrêt de la cour d'appel de Liège et de l'arrêté

royal lui-même qui accorde la concession à la Société nationale.

Voilà qui est au moins étrange. Tout ce que dit notre confrère ne prouve pas que l'illégalité n'existe pas et nous plaignons le gouverneur s'il doit attendre des jugements pour connaître l'interprétation qu'il leur faut donner, aux lois, que lui est chargé de faire respecter, — bonnes ou mauvaises.

<p>Pour le surplus il reste vrai que les vicinaux n'ont pas été créés pour exploiter des lignes urbaines. Il reste vrai aussi que les cléricaux du gouvernement auraient pu faire en 1902 ce que demandaient les libéraux du conseil communal de Namur et mettre à l'étude les deux projets de l'Electrorail et de l'Erlikon. Il reste vrai que les cléricaux du gouvernement auraient pu mettre la concession en</p>	<p>adjudication publique, ce qui aurait excité la concurrence et amené le dépôt de plusieurs projets au milieu desquels on aurait pu choisir le plus favorable aux intérêts de la ville. Il reste vrai que les cléricaux du gouvernement ont trouvé en les cléricaux de la ville d'excellents auxiliaires et qu'ensemble ils ont depuis 1903 retardé toute solution immédiate pour permettre à la Société nationale, de solliciter la concession.</p>
---	---

LA PROVINCE 11/10/1907

LES INTERETS QU' ILS SERVENT

Les cléricaux de la ville ont tout fait avec ceux du gouvernement - nous l'avons démontré - pour faire échouer les projets du réseau des tramways namurois soumis aux autorités afin de permettre à la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux d'être concessionnaire de ce service.

Ils ont refusé d'ouvrir une adjudication publique ainsi que les libéraux l'avaient demandé dès 1902.

Avec les libéraux, Namur aurait eu son réseau de trams électriques en 1904. Grâce aux cléricaux, nous ne l'aurons, si tout va bien, qu'en 1909. C'est cinq années de perdues pour le commerce namurois.

Et quelle est la raison de ce retard ?

L'intérêt trop grand que portent les cléricaux à la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

L'AMI DE L'ORDRE 14/10/1907

LE VICINAL ANDENNE-SOREE-CINEY

Nous apprenons que l'Etat veut bien intervenir à concurrence de 50% du capital de 1.130.000 frs reconnu nécessaire en vue du prolongement jusque Ciney de la ligne vicinale d'Andenne à Sorée, à condition que la Province intervienne de son côté pour un quart de la dépense.

LA PROVINCE 16/10/1907

UNE COLLISION

Hier, après-midi, un tram venant de Wépion a tamponné une voiture automobile au boulevard Ad Aquam.

Cette voiture fut à moitié démantibulée, mais les personnes qui l'occupaient s'en sont tirées sans trop grand mal.

L'AMI DE L'ORDRE 17/10/1907

PROFONDEVILLE HORRIBLE ACCIDENT DE TRAM

Le petit Camille Mottiaux, âgé de 6 ans, sortit en courant de sa maison au moment où arrivait le tram de Namur.

Le pauvre petit fut atteint par la locomotive. Il eut les deux pieds coupés et portait en outre une grave blessure à la tête.

Tous les soins furent inutiles car il mourut peu de temps après.

Le désespoir de son père, qui venait de perdre son épouse il y a à peine trois mois, est indescriptible.

L'AMI DE L'ORDRE 18/10/1907

LES TRAMS ELECTRIQUES

Un "voyageur" nous demande quel sera le tarif des trams électriques.

D'après nos renseignements, le billet en seconde classe de la place de la Gare au Parc de La Plante sera de dix centimes et jusqu'à l'extrémité de La Plante de quinze centimes.

Combien de départs ? Un départ tous les quarts d'heure, au minimum.

L'AMI DE L'ORDRE 19/10/1907

CONTRE LES TRAMS ELECTRIQUES

En séance du conseil communal du 26 février 1906, Mr Borlée vota contre le contrat qui doterait Namur et les faubourgs des trams électriques.

Les tramways électriques

Ce qu'ont fait les cléricaux

Comment ils sont parvenus à retarder toute solution pour favoriser les intérêts de la Société nationale au détriment de ceux de la ville et de ceux du commerce.

Les cléricaux prétendent que c'est à eux seuls que Namur doit les trams électriques qu'on nous promet pour dans deux ans seulement.

Voyons les faits :

En 1901 la société l'Electrorail soumit un projet de trams électriques au gouvernement. Au même moment la société Erlikon présenta des propositions relatives à l'installation d'un réseau complet de trams électriques. Au nom des commissions des travaux et des finances, M. Borlée présenta au conseil communal un rapport dont les conclusions commandaient au gouvernement de soumettre à une étude comparative les deux projets de l'Electrorail et l'Erlikon et d'adopter celui des deux projets qui présente le plus d'avantages, surtout au point de vue de la ville de Namur.

Le conseil communal ratifia ces conclusions le **25 octobre 1902**.

Le conseil, en séance du **3 novembre 1902**, formula un vœu relatif à des tracés nouveaux et le **3 avril 1903**, il approuva le rapport nouveau de M. Borlée émettant un avis favorable sur un nouveau projet de l'Electrorail adressé à l'administration communale par le ministre de l'Agriculture le **25 février 1903**.

Il n'y avait donc jusqu'ici pas de temps perdu. Le nouveau rapport de M. Borlée, ratifié par le conseil, priait le ministre de hâter autant que possible la mise en adjudication publique, afin que la ville soit dotée dans le plus bref délai d'un service régulier de tram-

ways électriques, réalisant des moyens de transports faciles et économiques tant à l'intérieur de la ville que vers les faubourgs et les communes limitrophes.

Le ministre ne répondit pas. Il n'avait qu'à ordonner la mise en adjudication publique immédiate : **il ne fit pas**. Une adjudication publique eut amené peut-être d'autres soumissions. Le nouveau projet de l'Electrorail avait déjà été égaré dans les bureaux du ministère à la fin de 1902 : **on l'y laissa encore** dans la poussière. Le ministre fit le mort et cela est si vrai que dans une lettre datée de 1906 le président de l'Electrorail écrit ceci :

« Le 26 février 1904, en réponse à la lettre que nous vous avons adressée le 13 du même mois, nous vous avons demandé quelques jours pour arrêter les modifications du cahier des charges, d'accord avec nos bailleurs de fonds. Le 15 mars 1904, nous avons remis le cahier des charges modifié. Nous avons rappelé notre lettre d'envoi modifié et depuis nous nous sommes permis de vous la rappeler tous les trois mois. »

Donc en 1903 et 1904, malgré l'avis pressant du conseil communal venant en 1903 renforcer son rapport de 1902, le gouvernement obstina à ne rien faire. Son inaction permit, en 1905, à la Société nationale, qui avait déjà protesté contre les premiers projets de l'Electrorail, de faire de vagues propositions à la ville.

Le **12 août 1905**, le conseil communal de Namur réclama de la Société nationale un projet complet et détaillé.

Le **16 janvier 1906**, le conseil communal discute le projet, et MM. Borlée et Procès firent valoir le lanceur que mit le gouvernement, dès février 1903, à s'occuper de la question.

Il aurait pu mettre les travaux en adjudication **comme le demandaient les libéraux** et Namur eût été dotée d'un réseau de trams électriques dès 1905 certainement, si pas dès 1904.

Il résulte de ce qui précède :

Que si les libéraux n'ont pas abouti dans la question des trams électriques c'est en raison de **la mauvaise volonté du gouvernement**;

Qu'eux seuls ont défendu les vrais intérêts de la ville, et que si on avait voulu les écouter, Namur aurait eu **un réseau complet** de trams électriques dès 1904, puisque en 1902 déjà, on demandait au gouvernement d'étudier la question;

Que l'arrêt qui s'est manifesté dans les pourparlers entre le gouvernement et la ville **coïncide précisément avec le retour au pouvoir des cléricaux**;

Que ceux-ci se sont mis d'accord tacitement avec le gouvernement pour ne pas donner suite au projet de l'Electrorail et de l'Erlikon, **afin de permettre à la Société nationale d'obtenir la concession**;

Que les cléricaux namurois ont **sacrifié les intérêts de la ville à ceux de la Société des chemins de fer vicinaux**.

Ils n'ont pu arriver à leur but qu'en consacrant une **illégalité flagrante**. Ils auront beau ergoter, ils ne détruiront pas l'effet de l'extrait de la lettre suivante écrite par le ministre de l'Agriculture et adressée à l'administration communale de Namur, lettre datée de **mars 1906** :

« En attendant, je crois devoir vous faire remarquer que de l'avis de mon département, il serait contraire à la législation sur la matière, de permettre à la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux de pénétrer dans la ville et d'y exploiter un service intensif offrant tous les caractères de tramways urbains. »

Donc, **l'illégalité existe**. Elle avait été signalée le **16 janvier 1906** par M. Borlée mais les cléricaux n'en avaient pas tenu compte. Le moniteur des cléricaux a prétendu, il y a quelque temps, qu'un arrêt de la cour de Liège interprétait la loi dans le sens de l'autorisation par les vicinaux d'exploiter des lignes urbaines. La date de la lettre du ministre prouve qu'au moment où le conseil a pris sa décision illégale, on ne pouvait tabler sur aucune jurisprudence, aussi l'autorité supérieure aurait-elle dû casser la décision du conseil communal de Namur.

L'AMI DE L'ORDRE 29/10/1907

LE VICINAL DE GEDINNE A BOHAN

Par arrêté royal du 26 octobre, la Sté Nationale des Chemins de Fer Vicinaux vient d'être déclarée concessionnaire du chemin de fer vicinal de Gedinne à Bohan (frontière) avec embranchement de Vresse à Alle-sur-Semois.

L'Etat intervient pour 1.240.000 frs dans la formation du capital au moyen de 90 annuités de 43.400 frs chacune.

Le délai d'exécution est fixé à quatre ans.

LA PROVINCE 27/11/1907

AUX VICINAUX

Il y a quelque temps, nous demandions à la société des Vicinaux de placer entre chaque voiture sur la ligne Onoz-Spy une tole reliant les voitures de façon à préserver les voyageurs des plateformes des charbons brûlants que lance la locomotive dans les montées du Cimetière de Belgrade et de Suarlée.

Nous n'avons pas encore obtenu satisfaction. La saison étant un peu avancée, peu de personnes risqueraient un catarrhe par bon vouloir en voyageant en cette saison sur l'avant ou l'arrière des voitures.

Cependant, les samedis et dimanches, le manque de wagons oblige beaucoup de voyageurs à risquer une bronchite. L'administration a pris l'habitude de former ses trains d'une voiture de 2ème classe et de deux mixtes (1ère et 2ème classes), alors que deux voitures de seconde et une mixte sont insuffisantes. Le peu de monde voyageant en première trouverait certainement assez de places avec une seule voiture et on se demande pourquoi donner une demi voiture à chaque voyageur de première alors que ceux de seconde sont entassés dans l'unique wagon leur réservé ou obligés de prendre l'air vif et humide de cette saison sur les plateformes.

Espérons que la Direction entendra nos réclamations et qu'une voiture de 2ème classe sera jointe aux trains les samedis et dimanches, surtout aux départs de Namur de 10 h.50 et 1 h.50.

L'AMI DE L'ORDRE 4/12/1907

SPY LA FRAYEUR DU MULET

Lundi soir, sur la route de Spy à Onoz, le tram vicinal a tamponné un mulet conduit par Mr Van Paemel, de Jemeppe-sur-Sambre.

Ce mulet, effrayé par le sifflet de la machine, s'est cabré et, malgré les efforts de son conducteur impuissant à le maîtriser, a reculé sur la voie où le tram le tamponnant lui a blessé une cuisse. On a dû l'abattre.

L'AMI DE L'ORDRE 5/12/1907

LESVES

Le surveillant des voies du chemin de fer vicinal, Mr Ducoffre, ayant constaté la disparition de dix billes et de diverses pièces de bois, du dépôt de Lesves, fit des recherches qui amenèrent la découverte chez un habitant de la localité d'une partie des billes volées.

Procès-verbal a été dressé.

LA PROVINCE 27/12/1907

NAMUR ET ENVIRONS

LE VICINAL NAMUR-FORVILLE

L'on nous annonce qu'un nouvel horaire est établi pour desservir la ligne du vicinal Namur-Forville. Nous ne pouvons qu'applaudir aux heureuses intentions de l'autorité compétente qui a eu à cœur de donner satisfaction à la classe ouvrière en créant l'institution de trains supplémentaires au moyen desquels nos ouvriers pourront se rendre en ville à leur travail en arrivant à l'heure réglementaire. Cette sage innovation, que l'on réclamait et que l'on attendait depuis longtemps, sera certes bien accueillie car, non seulement elle facilite le déplacement des travailleurs mais de plus elle provoquera l'exode des artisans vers le centre du mouvement industriel de notre contrée. C'est donc de grand cœur que nous votons de sincères remerciements à ceux qui ont compris sérieusement les impérieuses nécessités de la classe laborieuse.

Malheureusement, un sentiment de stupefaction nous a envahis tout entiers en constatant l'heure de départ du dernier train de Namur vers Forville à 19 h. 20 (7 h. 20 soir). Nous nous sommes demandés réellement si cette indication ne constituait pas une erreur d'impression : 20 h. 20 au lieu de 19 h. 20. Et ce qui nous porte à croire que c'est une confusion, bien pardonnable, hâtons-nous de le dire, c'est que plusieurs trains précédents sont retardés. S'il en est ainsi, nous sommes rassurés. Mais si, réellement, c'est à 19 h. 20 que l'heure de départ du dernier

train pour Forville est officiellement annoncée, nous ne pouvons que déplorer ce changement qui produira les plus tristes conséquences en portant atteinte, non seulement au mouvement régulier des voyageurs et par ce fait même, au progrès du commerce et de l'industrie, mais aussi au trafic de l'exploitation du vicinal.

Nous nous expliquons :

Lorsqu'une administration compétente établit un horaire de trains de voyageurs, elle a toujours en vue, nous semble-t-il, l'esprit de concordance qu'elle a tout intérêt de ménager avec les correspondances existantes sur toutes les lignes aboutissant à un point commun de départ.

Consultons un instant le guide dans lequel nous trouvons les renseignements qui nous sont nécessaires pour justifier l'exposé de nos revendications :

A l'arrivée, les derniers trains banlieue donnant correspondance sur tout le réseau de Namur se composent comme suit :

Liège, train arrivant à 19 h. 33; Tirlemont, à 19 h. 38; Bruxelles, à 19 h. 42; Charleroi, à 19 h. 35; Dinant, à 19 h. 41; Arlon, à 19 h. 42. Or, tous les voyageurs ramenés par ces trains ont une correspondance vers 20 heures dans toutes les directions y compris même les lignes vicinales de Wépion, de Malonne et de Spy. Une seule ligne resterait sans correspondance : celle de Namur-Forville.

C'est donc déshériter sans raison toute une importante région qui se compose de plusieurs cantons peuplés : ceux de Namur et d'Eghezée. Cette anomalie peut entraîner de lourdes responsabilités qui résulteraient uniquement des intérêts lésés de cette population pleine d'activité et de travail.

MEHAIGNE ACCIDENT DE TRAM

Un accident dû à l'imprudence de la victime est survenu à Mehaigne.

Le tram de St-Denis-Bovesse à Eghezée passait dans cette localité quand une dame âgée, Mme D..., voulut monter sur le marchepied d'une des voitures.

Elle s'y prit si mal qu'elle fut renversée et trainée sur une distance d'au moins trente mètres.

Quand on la releva, elle portait de nombreuses blessures, mais sa vie n'est pas en danger.

L'AMI DE L'ORDRE 29/12/1907

LE VICINAL NAMUR-FORVILLE

Un groupe de commerçants et d'industriels des cantons de Namur et d'Eghezée demande des modifications à l'horaire du vicinal Namur-Forville et nous demande d'appuyer sa revendication, ce que nous faisons volontiers.

Actuellement, le dernier tram de Namur vers Forville part à 7 h. 20 du soir, c'est-à-dire qu'il ne donne pas correspondance aux trains arrivant de Liège à 19 h.33, Tirlemont à 19 h.38, Bruxelles à 19 h.42, Charleroi à 19 h.35, Dinant à 19 h.44, Arlon à 19 h.42.

La ligne vicinale Namur-Forville est la seule qui soit ainsi sacrifiée au plus grand dam de tous ceux qui l'utilisent.

Il suffirait qu'on retardât le départ de 45 ou 50 minutes pour donner satisfaction à tout le monde. C'est bien peu de chose et nous espérons que les intéressés n'auront aucune peine à l'obtenir.

LA PROVINCE 30/12/1907

LES TRAMS ELECTRIQUES

Il paraît que d'ici deux ans nous devons avoir un réseau de trams électriques. C'est du moins ce que le Moniteur a annoncé avant les élections. Jusqu'à présent on ne s'en douterait pas.

La Société des Vicinaux n'a encore commencé aucun travail ni procédé à aucune adjudication. A moins qu'elle n'attende la bonne saison pour éventrer les rues et faite patauger les touristes. C'est un moyen comme un autre de les chasser.

LA PROVINCE 10/1/1908

LES CHEMINS DE FER VICINAUX

La longueur des lignes concédées au 31/12/1906 est de 3.845,49 kilomètres. 2.932,44 kilomètres sont en exploitation, dont 148,99 kilomètres sont exploités à l'électricité. 913,05 kilomètres sont en construction ou à construire prochainement. Au total 3.845,49 kilomètres concédés.

Le capital nominal afférent à l'ensemble de ces lignes est de 237.076.000 francs. L'Etat intervient pour 97.658.000 francs et les provinces pour 67.097.000 francs, les communes pour 63.573.000 francs et les particuliers pour 3.748.000 francs.

LA PROVINCE 16/1/1908

NOS VICINAUX

La section de Perwez-lez-Andenne à Ohey de la ligne vicinale de Ben-Ahin à Courrière est livrée à l'exploitation depuis hier.

L'AMI DE L'ORDRE 21/1/1908

NOS TRAMS ELECTRIQUES

Monsieur C. de Burlet, directeur général de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux, vient d'informer notre échevin des travaux faisant fonctions de bourgmestre, Mr Saintraint, que l'adjudication des travaux de construction des chemins de fer électriques de Namur (Namur-Jambes, Namur-St-Servais et Namur-Wépion-La Pairelle) est fixée au mercredi 12 février prochain. Le montant du devis est de 90.000 francs.

LA PROVINCE 21/1/1908

NAMUR LA SALE

Hier après-midi, un ouvrier des vicinaux vidait à l'aide d'un seau la fosse d'une bouche d'eau place de la Gare.

Alors qu'il eût été bien simple de vider chaque fois le seau dans l'égoût voisin, notre homme en répandait bravement le contenu - une sale eau boueuse - au beau milieu de la place.

Et l'on s'étonne que la place de la Gare soit transformée en un infect cloaque !

LA PROVINCE **22/1/1908**

LE TRAM DE SPY

La période de froid intense a provoqué un grand désarroi dans les chemins de fer belges.

Il nous plait de constater que pendant cette longue période de perturbation généralisée, pas une seule fois le tram de Spy n'a subi de retard sensible. Dès que la neige fit son apparition, on organisa un service spécial, un tram de nuit qui circula pour assurer le bon état de la voie.

Un bon point pour le personnel de nos vicinaux qu'il convient de féliciter pour sa belle conduite et son zèle pendant cette période difficile.

Proficiat ! Continuez.

L'AMI DE L'ORDRE **25/1/1908**

HAN SUR LESSE **ACCIDENT DU AU BROUILLARD**

Un tram vicinal allant de Rochefort à Wellin a tamponné à hauteur du cimetière de Han-sur-Lesse, les enfants de Mr Crucifix, cultivateur à Han.

Arthur Crucifix a été relevé mort, le crâne brisé, tandis que sa soeur Olga, âgée de 3 ans 1/2, a été projetée au bas du remblais et relevée à peu près indemne.

A cause de la courbe et du brouillard, le mécanicien a aperçu les enfants alors qu'il n'était plus qu'à une minime distance et, comme la courbe est en forte pente, il n'a pu, malgré ses efforts, stopper à temps.

LA PROVINCE **26/1/1908**

**SOCIÉTÉ NATIONALE
DES**

Chemins de fer vicinaux

La Société nationale des chemins de fer vicinaux fera procéder le mercredi 26 février 1908, à 11 heures du matin, en son local, rue de la Science, 14, à Bruxelles, à l'ouverture publique des soumissions pour l'établissement de voies nouvelles et le déplacement de la voie entre les cumulées 2.266 et 3.570 de la section de Namur (Station) à Namur (Citadelle) des chemins de fer vicinaux électriques de Namur.

Montant du devis fr. 29.011,50.

Cautionnement 2900 francs.

Les soumissions devront être adressées à M. le directeur général, par lettres recommandées remises à la poste au plus tard un jour avant la date fixée pour l'adjudication.

Les entrepreneurs pourront prendre connaissance des plans, cahier des charges, devis, etc., au siège de la Société nationale (2e direction) et chez M. Rigot, ingénieur provincial, rue Lucien Namèche, 39, à Namur à partir du 29 janvier.

Le cahier des charges sera délivré au prix de 1 franc par exemplaire.

Le directeur général,

C. de BURLET.

Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux

La Société nationale des chemins de fer vicinaux fera procéder le mercredi 12 février 1908, à 11 heures du matin, en son local, rue de la Science, 14, à Bruxelles, à l'ouverture publique des soumissions pour la construction des chemins de fer vicinaux électriques de Namur (Namur à Jambes, Namur à Saint-Servais, Namur à Wépion « La Pairelle »).

Montant du devis 90,837 francs.

Cautionnement 9,000 francs.

Les soumissions devront être adressées

à M. le directeur général, par lettres recommandées remises à la poste au plus tard un jour avant la date fixée pour l'adjudication.

Les entrepreneurs pourront prendre connaissance des plans, cahier des charges, devis, etc., au siège de la Société nationale (2e direction) et chez M. Rigot, ingénieur provincial, rue Lucien Namèche, n° 39, à Namur, à partir du 22 janvier.

Le cahier des charges sera délivré au prix de 1 franc par exemplaire.

Le directeur général,

C. de BURLET.

306

L'AMI DE L'ORDRE 27/1/1908

CHEMINS DE FER VICINAUX

Un arrêté ministériel du 20 janvier approuve les plans d'emprises à effectuer sur la traversée des communes de Gedinne, Nafrature, Houdremont et Bellefontaine, pour l'établissement du chemin de fer vicinal Gedinne-Bohan (frontière) et embranchements.

LA PROVINCE 31/1/1908

OHE LES VICINAUX

Par suite d'une avarie survenue à la locomotive, le tram vicinal qui devait quitter Namur à 11 heures 10 pour Forville est resté en panne.

Vous croyez peut-être qu'on envoya d'urgence une autre machine ? Absolument pas: l'administration supprima tout simplement le départ et on se contenta de former un nouveau train pour assurer à Forville le départ de 12 h.43 et les deux trains quittèrent ensemble Namur à 2 heures 05. On n'a pas plus de sans-gêne.

L'AMI DE L'ORDRE 4/2/1908

VICINAUX ELECTRIQUES DE NAMUR

La Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux fera procéder le 12 février à l'adjudication de l'entreprise des travaux à effectuer pour la construction des chemins de fer vicinaux électriques de Namur.

L'entreprise comprendra:

- 1) Le chemin de fer vicinal de Namur (Faubourg St-Nicolas) à la gare de Saint-Servais, vers la culée 4.216, non compris les parties de voies empruntées le chemin de fer vicinal de Namur-Spy-Onoz.
- 2) La section de Namur (Station) à Wépion (La Pairelle), non compris les parties de voies empruntées du chemin de fer vicinal de Profondeville-

Namur-Saint-Gérard.

3) La section de Namur (Pont de Jambes) à la Gare de Jambes-Nord comprise entre la culée 0 et 939.

LA PROVINCE 12/2/1908

AUX VICINAUX

L'article 32 du cahier des charges relatif à l'affermage de l'exploitation des lignes vicinales dispose notamment "qu'il y aura constamment dans les dépôts des boîtes de secours en parfait état, contenant tout ce qui est nécessaire pour qu'en cas d'accident les premiers soins puissent être donnés sans aucun retard. Le personnel de l'exploitation doit étudier avec le plus grand soin les instructions sur les premiers secours à donner aux blessés. Il est hautement désirable que le personnel soit bien au courant de la manière de se servir des appareils renfermés dans ces boîtes. Lorsqu'un agent ou une tierce personne s'est blessé, le chef-garde fera arrêter le train et placera le blessé dans une position où il puisse respirer, à l'abri du froid, de l'humidité ou d'un soleil trop ardent et procédera en attendant l'arrivée du médecin, avec calme et sang-froid, aux premiers soins que réclame son état".

L'AMI DE L'ORDRE 13/2/1908

RESULTATS D'ADJUDICATION

Adjudication à laquelle il a été procédé ce 12 février à onze heures à la S.N.C.V., relativement à la construction du chemin de fer vicinal électrique de Namur, estimation 90.387 frs - caution: 9.000 frs:
Marcq à Ecaussines: 79.650,- Mathot-Laurent-Romedenne à Hamois: 84.089,-
Lefevre & Heine à Anthisnes: 88.490,- Nicodème à Namur: 88.566,- Leroy et Hubert à Heist-op-den-Berg: 98.782,- Dineur à Waterloo: 102.980,- Frère à Charleroi: 108.096,03,- Petit à Berchem: 109.850,- Grison à Forest: 115.418

LA PROVINCE 16/2/1908

COUVIN

La gare de triage du vicinal Couvin-Petite Chapelle est terminée et le trafic des marchandises se fera incessamment sur cette ligne.

Le plan de la ligne vicinale Couvin-Bourlers a été remis aux communes intéressées pour l'enquête de commodo et incommodo.

L'AMI DE L'ORDRE 18/2/1908

LE VICINAL NAMUR-FORVILLE

Par arrêté royal du 31 janvier, la Compagnie des Chemins de Fer du Nord, concessionnaire des lignes du Nord-Belge, est agréée comme concessionnaire de l'entretien et de l'exploitation du chemin de fer vicinal de Namur à Forville.

L'AMI DE L'ORDRE 19/2/1908

UN PROJET OUBLIE

Il y a quelques années, la Chambre de Commerce de Namur émettait l'idée de voir créer une ligne vicinale de Namur à Perwez, en passant par St-Servais, St-Marc, Emynes, Villers-lez-Heest, Warisoulx, Dhuy, Upigny, Saint-Germain, Liernu et Aische-en-Refail.

Le projet rencontra immédiatement des adhésions nombreuses. Le Conseil Provincial s'en occupa, le prit en considération et désigna un rapporteur.

Les communes consultées se montrèrent favorables et elles tombèrent aisément d'accord sur presque tous les points.

Toutes les choses humaines, malheureusement, sont sujettes à oubli, les lignes vicinales aussi, et comme on le laissa tranquille, le chemin de fer Namur-Perwez s'est endormi.

Ne serait-ce pas le moment de le réveiller ?

L'AMI DE L'ORDRE 20/2/1908

UN PROJET OUBLIE

A propos de notre article d'hier sur le vicinal Namur-Perwez, un habitant de Saint-Servais nous rappelle que seule cette commune ou plutôt ceux qui la dirigent, font opposition au projet.

Le bourgmestre, qui a la phobie des Vicinaux, l'a combattu au Conseil Provincial, refuse aussi l'indispensable intervention financière de la commune.

Mais il ne faut pas que l'inertie d'administrateurs soi-disant partisans du progrès mais en réalité rétrogrades, empêche la réalisation d'un travail si manifestement utile à tous.

Nous souhaitons qu'on se remette à la tâche et espérons que cette fois on aboutira.

LA PROVINCE 26/2/1908

AU MONITEUR

Est apporté un VIIème supplément aux tarifs et conditions réglementaires pour le transport des marchandises, tapissières, valeurs, oeuvres d'art, objets précieux, équipages, dépouilles mortelles et animaux vivants sur le chemin de fer d'intérêt local de Taviers à Embresin (tram Zaman).

LA PROVINCE 1/3/1908

AUX VICINAUX

Nos chemins de fer vicinaux ont réussi, pendant cette période hivernale, à assurer un service régulier de tous les jours. Aussi, c'est avec bonheur que nous rendons hommage au personnel d'élite de ce service qui, bien que surmené, est parvenu à maintenir sa bonne réputation tant sur le plan de la régularité que de l'entretien du matériel.

Nous nous faisons un devoir de le recommander tout spécialement à la bienveillance de l'administration supérieure.

L'AMI DE L'ORDRE 8/3/1908

LE VICINAL NAMUR-PERWEZ

Nous sommes heureux d'annoncer que la construction du vicinal Namur-Perwez est en bonne voie et cette fois - on peut l'espérer - de façon définitive.

Cependant, avant qu'une solution formelle intervienne, il faut que toutes les communes intéressées aient donné leur avis. Or, quatre d'entre elles, Emines, Warisoulx, Saint-Germain et Liernu, ne se sont pas encore prononcées.

Nous devons insister auprès d'elles pour qu'elles se hâtent. C'est le profit général, c'est aussi leur profit particulier, leur prospérité, leur bien-être qui est en jeu.

Et Saint-Servais ? Eh bien quoi, Saint-Servais ? Il faut souhaiter que le maire ne s'obstine pas dans son opposition rétrograde et place l'intérêt de ses administrés au dessus de toute autre préoccupation accessoire.

Pourquoi les habitants de cette commune ne le lui manifestent-ils pas par voie de lettre collective ou autrement à leur choix ?

LA PROVINCE 14/3/1908

ACCIDENT

Mr Arthur Martin, maréchal ferrant au charbonnage de la Gueule du Loup, revenait de son travail hier soir par le tram Malonne. Arrivé à la gare, il commit l'imprudence de descendre avant l'arrêt complet. Il perdit l'équilibre et tomba sous les roues.

Le tram s'arrêta aussitôt et Mr Martin fut relevé avec de graves contusions aux reins.

LA PROVINCE 16/3/1908

SUR LE RAIL

Le nommé Maillien, de Bierwart, chauffeur au tram vicinal de Andenne-Samson, préposé au décrochage des wagons, a été surpris hier matin, au cours de sa besogne par une rame de quatre wagons que le tram déposait aux carrières de Mr Tonglet, industriel à Marche-en-Pré (Sclayn). Il n'a pu éviter les lourds véhicules et le train lui passa sur le corps à hauteur du bassin. La mort fut instantanée et le médecin, appelé en toute hâte, ne put que constater le décès.

La victime, âgée d'une trentaine d'années, était marié et père de deux enfants en bas âge.

LA PROVINCE 19/3/1908

LES TRAMS ELECTRIQUES

On nous prie d'insérer la lettre suivante adressée aux Bourgmestre et Echevins de Namur par la S.N.C.V. :

" Nous avons l'honneur de vous faire savoir que les personnes sur les maisons desquelles des rosaces seraient placées n'ont à craindre aucun inconvénient à en résulter pour leurs immeubles.

Entre les rosaces et le fil sont intercalés un tendeur pour isoler la ligne aérienne de la façade au point de vue de la transmission du courant électrique et une sourdine qui a pour effet d'arrêter les bruits et les trépidations qui pourraient se produire.

Ce dispositif est appliqué sur toutes nos lignes électriques et nous donne pleine satisfaction. Il est d'ailleurs identique à celui mis en service sur toutes les lignes de tramways et à l'heure actuelle il existe en Belgique des milliers d'appareils de ce genre.

Nous joignons à la présente un plan de la rosace qui est ancrée par quatre boulons sans toutefois que ces boulons traversent la muraille de part en part.

Dans ces conditions, nous estimons que les personnes intéressées peuvent avoir tous leurs apaisements.

Veillez agréer...

Le Directeur Général: C. de Burlet."

LA PROVINCE 23/3/1908

OHE! LES VICINAUX

On se demande vraiment pourquoi les vicinaux n'organisent pas un service intensif sur la ligne de la Citadelle les jours de beau temps, la société ne veut-elle pas gagner d'argent?

Hier, au départ de 2 1/2 heures, le train était bondé et l'on dut y laisser trois voitures dans lesquelles les voyageurs s'entassaient, avec le système de chauffage à l'aide des poêles préhistoriques et malodorants qui s'y trouvent, il y faisait asphyxiant.

La locomotive hiale tante et poussive parvint enfin à arriver au haut de la citadelle avec 14 minutes de retard sur un trajet de 20 minutes.

La circulation des trains dans les conditions actuelles offre de plus de réels dangers, auparavant, on faisait usage sur cette ligne de matériel muni de freins

Westinghouse, mais depuis quelques temps on se sert de matériel ordinaire, et comme il n'y a pas de serre-freins l'existence des voyageurs est livrée au hasard d'une rupture d'attelage, on frémit à ce qui se produirait sur cette pente formidable si cela arrivait; l'unique receveur qui dessert les trois voitures et qui a déjà fort à faire pour servir les voyageurs ne peut évidemment s'occuper des freins, alors...

Espérons que cela changera quand nous aurons la traction électrique, car sinon, on regrettera plus d'une fois d'avoir accordé la concession aux vicinaux; mais en attendant on pourrait améliorer quelque peu le service et exploiter nos trams d'une façon digne d'une grande ville, centre de tourisme, et non comme des lignes destinées uniquement à desservir de petits villages.

LA PROVINCE 1/4/1908

NOS TRAMS ELECTRIQUES

La Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux qui n'a rien à refuser aux namurois, va procéder à des essais en vue de mettre en exploitation cet été le service à traction électrique sur la ligne de la Citadelle.

On se servira de voitures à accumulateurs ainsi qu'il en circule à Gand. Cela permettra de se servir des voies actuelles et on pourra commencer le service tout de suite.

Une de ces voitures est arrivée hier au dépôt de Malonne. C'est une merveille. Elle effectuera ce matin un voyage d'essai et partira de la Gare à 10 heures 1/2, montée par les ingénieurs de la société, les autorités et quelques rares invités, afin de se rendre compte si elle est assez forte pour gravir les pentes de la Citadelle. Si les essais sont concluants, on nous promet un service tous les quarts d'heure pour le premier mai.

L'AMI DE L'ORDRE 1/4/1908

VICINAL NAMUR-PERWEZ

Au conseil communal, Mr l'Echevin Golenvaux donne lecture d'une lettre du Gouvernement Provincial et propose que la ville accepte la participation qui lui incombe et que l'on délègue MM. Golenvaux et Charlier pour assister à la réunion qui sera provoquée à ce sujet par Mr le Gouverneur. Adopté.

LA PROVINCE 4/4/1908

EN VILLE

Nous avons vu avec plaisir que l'aubette du tram située au Pont de Jambes venait d'être remise en état. Au moins les voyageurs pourront s'y abriter maintenant.

Mr Hero-Wuillot y a installé un comptoir de journaux bien achalandé et nous avons été heureux de constater que cette fois la société a autorisé le concessionnaire à vendre tous les journaux y compris les journaux libéraux !

L'AMI DE L'ORDRE 8/4/1908

LE VICINAL NAMUR-PERWEZ

Les réponses des communes intéressées à la construction du vicinal Namur-Perwez arrivent au Gouvernement Provincial. Déjà Namur, Saint-Marc, Emines, Villers-lez-Heest, Warisoulx et Dhuy ont donné un avis favorable.

Saint-Germain a répondu négativement.

Il reste à connaître les délibérations de Liernu, Upigny, Aische-en-Refail et Saint-Servais.

Nous espérons que l'intérêt de tous et de chacun engagera ces communes à étudier au plus tôt la question, de façon que celle-ci soit bien en état le jour où Mr le Gouverneur convoquera les bourgmestres ou les délégués choisis par les conseils communaux. Le problème est de trop grande importance pour laisser traîner les choses. Il touche de trop près à la prospérité générale et à l'avenir bien compris de toute une partie de notre province.

A l'oeuvre donc, les retardataires !

LA PROVINCE 23/4/1908

ACCIDENT DE TRAM

Le Vicinal d'Eghezée à Saint-Denis a pris en écharpe hier à 4 heures 1/2, à l'arrêt de Dhuy, la voiture d'un commerçant de Leuze-Longchamps.

La collision n'a heureusement causé que des dégâts matériels: l'avant de la voiture a été emporté et des marchandises ont été projetées dans les champs voisins.

LA PROVINCE 27/4/1908

LE VICINAL DE COUVIN A BOURLERS

<p><i>Le vicinal de Couvin à Bourlers</i></p> <p>Quelques renseignements donnés par la « Chronique des Travaux Publics » :</p> <p>La ligne vicinale de Couvin à Bourlers, dont la concession va être accordée, prendra son origine à Couvin (place Verte), où elle se détachera de celle de Couvin à Petite-Chapelle : par une courbe à droite, elle se développera à travers champs et rejoindra la chaussée de Chimay, d'où elle se dirigera vers le village de Peschés elle atteindra cette agglomération et le couvent du même nom, puis se dirigera toujours sur partie indépendante vers la Chapelle-Saint-Roch et la commune de Gonrioux. La ligne desservira l'agglomération principale, traversera la vallée d'Al-</p>	<p>ne entre les étangs de Gonrioux et passera par la « Pierre qui tourne », le hameau des Bautonville, le village de Baileux et la fabrique de tuyaux de drainage, elle aboutira à la station de Bourlers, à la ligne de Chimay à Petite-Chapelle.</p> <p>Il est entendu, cependant, que les conditions de tracé décrites ici sont susceptibles d'être modifiées d'après les résultats des études définitives sur le terrain.</p> <p>Le capital primitif a été augmenté de 90,000 francs en suite de nouvelles études. Le capital définitif, fixé à 1,170,000 francs, est réparti comme suit : Etat, 585 mille francs; province de Namur, 231,000 francs; province de Hainaut, 119,000 frs; communes, 210,000 francs; particuliers, 25,000 francs.</p>
---	--

LA PROVINCE 3/5/1908

AUX VICINAUX

Les modifications suivantes sont apportées aux tarifs en vigueur sur les chemins de fer vicinaux de Namur-Forville, Courrière-Ben-Ahin, Andenne-Sorée, Samson-Andenne-Huy, Andenne-Eghezée et Eghezée-Saint-Denis-Bovesse:

- 1) Sur le chemin de fer vicinal de Namur à Forville, les prix de transport des voyageurs sont ramenés à 7 et à 5 centimes par kilomètre, respectivement pour la première et la seconde classe.
- 2) Les lignes vicinales de Namur-Forville et de Courrière-Ben-Ahin sont comprises dans le groupe des chemins de fer vicinaux de la région d'Andenne entre lesquels il est délivré des abonnements divers en service mixte. Le barème pour les abonnements ordinaires en vigueur sur ces lignes est remplacé par un nouveau barème. Ces modifications entreront en vigueur dans quinze jours.

LIGNE NAMUR-FORVILLE

On sait que depuis le 1er janvier cette ligne est exploitée par le Nord-Belge, qui a consenti aux réductions de taxes et accepté la création de trains supplémentaires le matin, pour le transport des ouvriers.

Notre Province et ses vicinaux

La Société Nationale des Chemins de fer vicinaux vient de faire distribuer son Rapport pour l'année écoulée qui constitue son 23e exercice social.

Nous avons extrait de ce copieux document les renseignements ci-dessous qui donnent une physionomie exacte de la situation de notre province au point de vue de ses railways vicinaux.

Seize lignes vicinales y sont actuellement établies ou en établissement et donnent une longueur totale de 304 km 10.

De ces seize lignes, trois ne sont pas encore exploitées : celle de Lesve à Warnant, celle d'Olloy à Oignies et les lignes vicinales électriques de Namur.

Voici quelle est la situation des travaux de celles de ces lignes récemment établies, en construction ou simplement projetées mais dont le Rapport annonce la mise en exploitation prochaine.

La ligne de Courrière à Ben-Ahin, section comprise entre Perwez et Ben-Ahin (8 km 500) est en bonne voie de réalisation. Toutefois, il manque encore quelques emprises à acquérir à Louvegnée (Ben-Ahin).

Les travaux de la ligne de Lesve à Warnant (15 km 600) sont également très avancés et la Société espère qu'ils seront achevés en juillet prochain.

On prépare activement le dossier pour l'adjudication des travaux d'établissement du tram d'Olloy à Oignies. De même pour celui qui reliera Gedinne à Bohan (36 km 200) par Nafraiture, desservant ainsi tout une belle contrée de villégiature si longtemps privée de moyens de communications.

Le projet de Couvin à Bourlers (14 km 10) a souffert, lui, quelques difficultés. Les plans et documents de la demande en concession sont soumis aux enquêteurs; le capital a dû être majoré et les communes intéressées sont appelées à augmenter leur quote-part.

Quant aux lignes électriques de Namur,

les quelques indications données par le Rapport de la Société Nationale intéresseront les Namurois qui voient avec curiosité leurs rues s'encombrer de rails approvisionnés sans que rien leur annonce une prochaine mise en œuvre.

Ces lignes composeront 14 kilomètres de railway.

L'adjudication a eu lieu pour la pose des voies nouvelles à construire, les 12 et 26 février derniers; celle relative à la fourniture des poteaux a été opérée le 8 avril et les travaux de pose des cables d'alimentation et des lignes aériennes seront commencés dans le courant du mois de juin prochain quand les travaux des voies seront suffisamment avancés.

Le matériel roulant voitures motrices et voitures de remorque est en construction.

On peut espérer que l'exploitation d'une partie de ce réseau par la traction électrique sera commencée dans le courant du mois d'août prochain.

Quant aux extensions ultérieures à donner à ces lignes le Rapport annonce que les communes actionnaires des lignes Profondeville-Namur-St-Gérard et Namur-Spy Onoz sont appelées à donner leur adhésion à la fusion des capitaux de ces deux dernières lignes avec le capital des lignes électriques. Dès qu'un accord sera intervenu, la traction électrique pourra être appliquée à la section de la Pairelle à Profondeville, à celle de la place d'Hastedon au Cimetière de Belgrade et à celle de Salzinnes aux Balances.

Nous terminerons cet exposé en constatant que si des tentatives ont été faites pour améliorer les moyens de communication dans notre province, celle-ci n'en reste pas moins la plus déshéritée au point de vue des vicinaux. Le Condroz, notamment, forme sur la carte spéciale une large tache blanche vierge de toute ligne rouge. Le Luxembourg et le Limbourg lui-même nous dépassent, le premier comportant 358, le second 325 km de lignes, alors que la province de Namur jouit, en y comprenant les projets, plus ou moins hypothétiques, ci-dessus, de 301 km. de railway vicinal.

L'AMI DE L'ORDRE 14/5/1908
GROTTE DE HAN ET DE ROCHEFORT

Excursions incomparables depuis la merveilleuse transformation de l'éclairage électrique et l'ascension des Rochers de Faules par le chemin de fer des Grottes (station Rochefort).

LA PROVINCE 17/5/1908
LIGNE VICINALE NAMUR-FORVILLE

On nous écrit:

" Enfin, des avis annoncent au public qu'à partir de ce 18 courant, les prix des parcours des voyageurs sera réduit par kilomètre de 8 à 7 centimes en première classe et 6 à 5 centimes en seconde.

L'on ne peut pas dire que c'est trop tôt, car c'est après six longues années que cette mesure vient d'être prise, alors que d'autres lignes de moindre importance ont admis ce tarif réduit depuis longtemps.

Il en résulte que cette situation n'ayant perduré que trop d'années a constitué une véritable exploitation, malgré toutes les revendications qui ont été présentées antérieurement tant par les administrations communales que par les particuliers.

Nous attendons maintenant la "réorganisation" des trams du soir en partance tant de Namur que de Forville."

LA PROVINCE 20/5/1908

**Epouvantable
accident
de tram
A SALZINNES**

Le populeux faubourg de Salzinnes a été hier le théâtre sanglant d'un accident épouvantable.

Un train de matériaux destinés aux travaux de la citadelle gravissait la côte raide de la rue du Belvédère. Le dernier wagon de ce convoi était chargé de dix mille kilos d'énormes moellons de granit. Sur ce wagon s'était installé le garde Joseph Feuillen, sympathiquement connu des namurois.

Tout à coup, vis-à-vis de la maison

Daoust une rupture d'attelage se produisit et le dernier wagon après être resté un instant stationnaire, se mit à dévaler de plus en plus rapidement vers la rue Patenier.

Il était cinq heures un quart. Ces rues étaient pleines d'animation et des cris d'effroi accueillèrent au passage l'énorme masse qui parcourut ainsi 1,300 mètres à une vitesse vertigineuse.

Le pauvre garde Feuillen demeuré sur le wagon avait perdu tout son sang-froid.

Arrivé au coude à angle droit que décrit la voie au croisement des deux rues, le wagon sauta violemment des rails, traversa la rue Patenier et défonça le trottoir.

Par la violence de l'élan, Feuillen fut projeté hors du wagon et littéralement aplati contre la façade de l'école des filles. Puis, toute la charge du wagon emportée par le même mouvement formidable, sauta du véhicule et vint bombarder la même façade, défonçant d'énormes

<p>parvis de murs qui s'écroulèrent à l'intérieur des appartements de l'instituteur en chef.</p> <p>Le premier moment de terreur passé, quelques courageux citoyens s'élançèrent au secours de Feuillen.</p> <p>L'un d'eux apercevant la main du garde entre deux moellons, écarta ceux-ci et amena l'avant-bras détaché du corps.</p> <p>Alors on se mit à déblayer avec rage et peu après le corps du malheureux apparaissait entièrement, mais dans quel état!</p> <p>La tête ne faisait plus qu'une bouillie, les bras étaient cassés en plusieurs endroits, un pied avait été coupé net et le ventre était ouvert.</p> <p>Ces lamentables restes furent transportés à l'intérieur de l'école par MM. Debry, Thinand et Denison.</p> <p>Moins d'une demi-heure après le Parquet était sur les lieux accompagné de M. Van Cutsem, ingénieur de la ville, et de M. De Mere, ingénieur des chemins de fer vicinaux.</p>	<p>Des premiers renseignements il résulte que Joseph Feuillen était marié et père de trois enfants. Il habitait au château de Mme Thibaut, au Milieu du Monde, où sa femme est concierge.</p> <p>Il n'était âgé que de 27 ans.</p> <p>Pendant que le Parquet ouvrait une enquête, M. Van Cutsem faisait procéder aux premiers travaux d'élançonnage à la façade de l'école des filles qui menaçait à tout instant de s'écrouler. Tout le trumeau à droite de la porte de sortie des élèves était défoncé et l'équilibre en porte à faux de l'édifice faisait craindre des éboulements.</p> <p>Regrettons en terminant que la précaution n'ait pas été prise d'attacher une locomotive en queue du convoi. Il est certain que dans ces conditions une rupture d'attelage n'aurait pas eu les regrettables et sanglantes conséquences qu'elle a eu hier. Pense-t-on à ce qui se serait produit une heure plus tôt, lors de la sortie des petites élèves.</p>
--	--

LA PROVINCE 21/5/1908

L'ACCIDENT DE SALZINNES

La Direction des Chemins de Fer Vicinaux nous prie de dire qu'il ressort de son enquête qu'il n'y a pas eu rupture d'attelage.

La machine, qui tirait deux wagons de 10.000 kgs de moellons, tomba en panne en face de la maison Daoust.

Pour permettre à la locomotive de se remettre à gravir la côte très raide de la Citadelle, le garde imagina de détacher le dernier wagon, de le caler en attendant que la machine pût revenir l'accrocher pour le mener aux travaux.

Malheureusement, à peine le premier tronçon du convoi s'était-il mis en marche que l'on s'aperçut avec effroi que le wagon détaché descendait insensiblement la pente.

N'écoutant que son courage, le malheureux garde Feuillen monta sur le véhicule pour le freiner davantage.

On sait la triste suite, la course à la mort et l'épouvantable catastrophe qui en résulta.

Cela démontre on ne peut mieux que, ainsi que nous le disions hier, l'accident ne se serait pas produit si on avait attelé en queue une seconde locomotive. C'est une précaution qui s'impose sur pareilles pentes pour des trains lourds.

On peut se demander également comment un wagon freiné parvient à se mettre en mouvement à moins que ses freins ne soient défectueux.

Nous espérons qu'on prendra les mesures nécessaires pour éviter le retour de pareils accidents et pour assurer la sécurité des agents et du public.

L'AMI DE L'ORDRE 21/5/1908

ASSOCIATION DES ANCIENS ELEVES DES ECOLES DES FRERES DE NAMUR

Les membres de l'association sont invités à assister le plus nombreux possible à l'enterrement de leur regretté camarade, Joseph Feuillen, garde à la Société Anonyme de l'Exploitation des Chemins de Fer Vicinaux à Namur, mort victime de son dévouement le mardi 19 courant.

Réunion jeudi 21 courant à 3 h. 1/2 près de l'église de Bomel.

LA PROVINCE 23/5/1908

VICTIME DU TRAVAIL

Les travaux du tram électrique de la Citadelle vont devenir tristement célèbres. Hier, on y a enregistré un nouvel accident.

Plusieurs ouvriers avaient placé une mine pour faire sauter un morceau de rocher.

La mèche brûla trop vite et l'explosion se produisit avant que les travailleurs aient pu se retirer. L'un d'eux, Jules Sterckx, fut atteint à la figure et grièvement blessé. On craint qu'il ne perde un oeil.

L'AMI DE L'ORDRE 30/5/1908

LES GRANDS TRAVAUX

Les entrepreneurs ont commencé depuis quelques semaines la route dite "Route Merveilleuse".

Un tram électrique la desservira en jonction avec le tram à vapeur actuel Namur-Wépion et Namur-Salzennes-Citadelle.

La transformation de ces lignes à l'électricité est commencée et l'ouverture est annoncée par la S.N.C.V. pour le mois d'août prochain.

LE VICINAL NAMUR-PERWEZ

Toutes les communes sauf Perwez ont répondu.

La réponse de toutes a été affirmative, à part St-Servais, St-Germain et Liernu.

Pour St-Servais, son opposition ne sera pas irréductible et on peut avoir confiance qu'elle ne sera que momentanée.

Pour Liernu et St-Germain, leur réponse négative se base sur des considérations budgétaires très respectables, mais qui ne peuvent cependant tenir contre le voeu général de la population. Or, tel est le cas !

LA PROVINCE 31/5/1908

DEUX DERAILLEMENTS

Deux déraillements se sont produits sur la ligne vicinale de Namur à Profondeville.

Un tram du matin a déraillé près de Wépion. Une voiture du tram qui part de Namur à 11 heures est sautée des voies.

Ces deux accidents, qui n'ont heureusement pas eu de conséquences fâcheuses, ont causé de forts retards dans le service des trams pendant toute la matinée et une partie de l'après-midi.

LA PROVINCE 2/6/1908

NOS VICINAUX

Le Moniteur publie l'arrêté royal accordant à la S.N.C.V. la concession de la ligne de Mainvault à Quiévrain (37 km.8) ce qui porte à 4.036 km. le réseau des lignes vicinales.

La Société a donc dépassé son 4.000ème kilomètre. Il était intéressant de souligner cette étape.

On sait que le réseau des grands chemins de fer belges, Etat et compagnies comporte une longueur de 4.593 km.

Les 4.036 km. de la S.N.C.V. forment 158 lignes différentes disséminées dans divers coins du pays et réparties entre les diverses provinces suivant le tableau ci-après: Anvers: 522 - Brabant: 557 - Flandre Occidentale: 633 - Flandre Orientale: 381 - Hainaut: 569 - Liège: 407 - Limbourg: 315 - Luxembourg: 382 et Namur: 280.

Des 4.036 km. concédés 3.200 km. sont aujourd'hui livrés à l'exploitation. Les autres sont en construction ou le seront prochainement.

LA PROVINCE 4/6/1908

ENCORE UN WAGON QUI DERAILLE

Le tram qui part de la Gare à 2 heures pour Malonne arrivait à l'arrêt du parc Louise-Marie lorsqu'un wagon sauta des rails.

Après un moment de panique, le personnel des Vicinaux s'employa activement à réparer l'accident. Comme les travaux duraient, la locomotive et les wagons qui précédaient la voiture déraillée poursuivirent leur route.

Ce n'est qu'après plusieurs heures d'efforts que la voie fut libre.

Entretremps, les nombreux promeneurs et curieux que les courses de côte attiraient vers la Citadelle durent en effectuer l'ascension à pied.

LA PROVINCE 11/6/1908

JAMBES CONSEIL COMMUNAL

Le Conseil Communal de Jambes se réunira le vendredi 12 courant à 8 heures. Ordre du jour:

...

Point 5: Vicinal Huy-Andenne-Samson: prolongement.

LA PROVINCE 12/6/1908

SUR LE RAIL

Un terrible accident s'est produit sur la ligne vicinale d'Andenne à Eghezée, dans la traversée de Bierwart.

Un habitant de Bierwart, Mr Malvaux, cultivateur, dont la maison touche à la voie, a été tamponné en sortant de chez lui par une locomotive de manoeuvre dont les roues lui passèrent sur le corps.

Monsieur Malvaux était âgé de 40 ans, marié et père de famille.

LA PROVINCE 16/6/1908

AUX CHEMINS DE FER VICINAUX

Monsieur Ramaeckers de Borman, vice-président du Conseil Provincial de Liège et Vanderlinden, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, viennent d'être nommés administrateurs des Chemins de Fer Vicinaux.

LA PROVINCE 4/7/1908

DERAILLEMENT

Le tram vicinal qui quitte Namur à 11 heures pour Profondeville a déraillé hier à la Porte Saint-Nicolas.

Tout le trafic a subi de ce chef des retards considérables.

LA PROVINCE 13/7/1908

AUTO TAMPONNEE

Hier soir, vers 8 heures, l'automobile 18055 contenant trois personnes traversait la place de la Gare.

Au même moment, un tram vicinal arrivait à reculons. Avant que le chauffeur ne puisse l'apercevoir, le tram prit l'auto en écharpe et la tamponna.

Heureusement, personne ne fut blessé et les automobilistes en furent quittes pour la peur et des avaries sérieuses à leur voiture.

L'AMI DE L'ORDRE 25/7/1908

MALONNE UN QUI L'A ECHAPPE BELLE

Il y a quelques jours, un nommé Z.B. de Bois-de-Villers, après avoir un peu trop fêté la dive bouteille, s'était couché sur la voie du tram, entre Malonne-Malpas et Insepré.

Heureusement, le machiniste Collet, qui conduisait le tram 15, aperçut le dormeur, serra les freins et put arrêter sa machine à dix centimètres de la tête de l'imprudent qui l'a réellement échappé belle !

L'AMI DE L'ORDRE 26/7/1908

LES TRAMS ELECTRIQUES

Les travaux de construction des lignes électriques se poursuivent avec activité et célérité.

On est arrivé à une des parties les plus difficiles de la tâche, le pont de Jambes. Notre vieux pont a un réel défaut: il est fort étroit. Il y aurait un moyen très simple de l'élargir. Ce serait d'enlever les sous-bassements et les bornes qui le longent de chaque côté vers l'intérieur et donc le rétrécissent. Le travail se fera-t-il ? Peut-être:

En tout cas, il n'est pas fait et par conséquent les travaux vont encombrer sérieusement le passage.

La circulation va-t-elle être arrêtée ? Nous sommes heureux de pouvoir répondre non. Certes, pendant deux jours, il faudra y mettre du sien, mais on passera, piétons et véhicules.

Cette nuit de samedi à dimanche on achèvera la courbe du Rempart Ad Aquam. Dimanche repos, donc pont accessible à tous. Lundi, on reprendra la besogne, poursuivant cette fois en ligne droite. Les voituriers auront simplement le petit ennui de devoir attendre une dizaine de minutes.

La police donnera accès à chaque bout du pont jusqu'à ce que d'un côté d'abord, puis de l'autre, la file des voitures se soit écoulée. Puis on recommencera.

Nous le répétons: deux jours de patience et ce sera fini.

Soyons patients !

LA PROVINCE 26/7/1908

HORAIRE DES TRAMS

Un service spécial intensif au départ de la Gare sera organisé vers la Citadelle, à l'occasion du concours hippique ce dimanche de 12 h.05 à 19 h. et de la Citadelle vers la Gare de 12 h.30 à 19 h.25.

LA PROVINCE 29/7/1908

A LA CITADELLE

Hier, vers 4 heures, la locomotive servant au transport des matériaux et des déblais sur la Route Merveilleuse a par suite de l'état d'humidité des rails sauté des voies et versé sur le flanc.

Elle est tombée à trois mètres dans le remblai, n'occasionnant heureusement aucun accident de personnes.

L'AMI DE L'ORDRE 5/8/1908

ANDENNE EXPERIENCES SUR LE PONT

Les expériences faites au pont d'Andenne n'ont pas pour but de s'assurer de la solidité de l'ouvrage, laquelle ne fait pas de doute, mais de servir de base à la réglementation de la circulation des trains des Chemins de Fer Vicinaux qui empruntent le pont.

C'est ce que mardi le Ministre a dit à la Chambre.

LA PROVINCE 11/8/1908

COLLISION

Le tram vicinal qui va de la Gare vers Wépion est entré en collision hier vers 7 heures du soir à hauteur du kursaal avec une voiture-réservoir à pétrole appartenant à Mr Flammache.

Les deux chevaux ont été renversés et le chariot très endommagé.

Quant au tram, il a eu de ce chef presque une heure de retard.

L'AMI DE L'ORDRE 12/8/1908

VICINAL ROCHEFORT-WELLIN-GRAIDE

La section de Daverdisse (Gare) à Graide du chemin de fer vicinal Wellin-Rochefort-Graide sera exploitée à partir du 14 août.

L'AMI DE L'ORDRE 17/8/1908

WÉPION DERAILLEMENT

Hier, au moment du départ du tram de Wépion-Station vers Profondeville, la locomotive du vicinal a sauté des rails.

Le service a été interrompu jusqu'à 7 heures 30 du soir. Un rail a été brisé par le choc.

L'AMI DE L'ORDRE 26/8/1908

NOS LIGNES ELECTRIQUES

On s'étonne que, les rails de nos trams électriques étant en place, on ne s'occupe pas immédiatement de placer les poteaux et les fils.

On s'en étonne d'autant plus que l'été va finir sans que l'exploitation - qui cependant serait fructueuse à cette époque de villégiature et de tourisme - ait commencé.

Transmis à la Société des Vicinaux.

LA PROVINCE 27/8/1908

ROULERA ROULERA PAS ?

Quoi donc ? Le tram électrique, parbleu ! On s'étonne en ville que les rails de nos trams électriques étant en place, on ne s'occupe pas immédiatement de poser les poteaux et les fils.

On s'étonne d'autant plus que l'été va finir sans que l'exploitation qui serait pourtant fructueuse à cette époque de villégiature et de tourisme ait commencé.

L'AMI DE L'ORDRE 1/9/1908
AUX VICINAUX

Monsieur de Bulet, directeur général de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux, nous écrit:

" Dans quelques jours, la population de Namur pourra constater que les travaux d'installation des trams électriques sont entamés.

L'adjudication pour la ligne aérienne a eu lieu le 1er juillet et dès que l'adjudicataire a été désigné, on s'est mis en mesure d'approvisionner les matériaux nécessaires. De nombreux envois de différentes pièces sont déjà effectués et l'entrepreneur a reçu ordre de commencer les travaux. Ceux-ci seront menés de façon à pouvoir exploiter les diverses sections au fur et à mesure de leur achèvement.

Les voitures motrices sont construites et l'ordre d'expédition est donné. Elles sont bientôt à destination.

En résumé, on peut compter que sauf accroc imprévisible, on verra dans les premiers jours du mois d'octobre des voitures électriques rouler dans Namur."

La population namuroise sera heureuse d'apprendre que les travaux ont achevé de traverser les phases préliminaires et que bientôt les trams électriques sillonneront notre cité.

LA PROVINCE 9/9/1908
POUR LES HABITUÉS DE LA PLANTE ET DE WEPION

On annonce que la suppression du tram de midi 18 et son remplacement - inefficace - par un tram partant à 1 heure, c'est-à-dire trop tard pour permettre aux employés d'être de retour à leur besogne à l'heure normale est due au service de la Citadelle.

Or, on nous annonce que la traction électrique sera appliquée à cette dernière ligne au mois d'octobre.

Eh bien, il est donc sans nécessité - et il serait ridicule de le

faire - de supprimer dans quelques jours le tram de midi 18, puisque dès octobre, grâce à la traction électrique qui sera inaugurée sur la ligne électrique de la Citadelle, on pourra le rétablir.

LA PROVINCE 12/9/1908

INCIDENT AU PALAIS DE JUSTICE

Ce vendredi matin, un détenu de 22 ans, comparaisant au cabinet du juge d'instruction, s'échappa, profitant d'un moment d'inattention de l'agent chargé de la conduire. Il se dirigea à toutes jambes vers Belgrade.

Arrivé au tunnel de Sainte-Croix, il heurta la bicyclette de M. Guyaux, entrepreneur des trams électriques qui alerta deux agents qui passaient à ce moment et ramenèrent le délinquant au Palais de Justice.

LA PROVINCE 14/9/1908

NOS TRAMS ELECTRIQUES

Par arrêté royal du 29 août, la Société Anonyme d'exploitation des Chemins de Fer Vicinaux de Namur et extensions est agréée comme concessionnaire de l'entretien et de l'exploitation des sections de Namur-Station à La Pairelle, avec embranchement du Pont de Jambes et de Namur (Faubourg Saint-Nicolas) à Saint-Servais (place communale) des lignes vicinales électriques de Namur.

LA PROVINCE 18/9/1908

MANDATS DE POLICE

Sont chargés d'exercer en qualité de gardes-voyers les fonctions de police, Mr Maricot, chef-garde à Jemelle et Taziaux, chef garde à Noiseaux, agents des chemins de fer vicinaux exploités par la Société Anonyme des Chemins de Fer Provinciaux.

L'AMI DE L'ORDRE 20/9/1908

NOS TRAMS ELECTRIQUES

Nous allons avoir nos trams électriques.

Depuis Jambes-Nord, où se trouve le point terminus d'une de ces lignes, l'entrepreneur de la société concessionnaire a commencé à dresser les poteaux destinés à soutenir le trolley.

Ces poteaux, qui ont 6 à 7 mètres de haut, sont larges de 20 cms de diamètre. Ils sont en fer étiré et un socle de fonte de 40 cms de diamètre en constitue le soubassement.

C'est dire qu'ils peuvent encombrer des rues étroites et placés sur le trottoir gêner les commerçants pour leurs étalages ou l'accès à leurs magasins.

Afin de remédier à ces inconvénients, la société a fait des démarches auprès des intéressés pour obtenir l'autorisation de remplacer les poteaux par des rosaces ancrées aux façades.

Ces rosaces, d'un joli dessin, n'ont que 25 cms sur 15. Les quatre boulons qui les fixent aux mirailles ne traversent pas l'épaisseur de la maçonnerie. Enfin, un tendeur intercalé entre la rosace et le trolley isole complètement celle-ci de la ligne aérienne et absorbe tout mouvement ou tout bruit.

Chacun peut donc avoir tous ses apaisements. Les rosaces éviteront l'encombrement des trottoirs et faciliteront d'autant la circulation.

C'est leur seul but. Elle le réaliseront sans ennuis pour personne.

LA PROVINCE 20/9/1908
DES VOIES DANGEREUSES

Dimanche, un tram de voyageurs se dirigeait vers la Citadelle.

A peine engagée rue du Belvédère, la machine se mit à patiner sur place puis lentement le tram tout entier recula. Il y eut un moment de vive alerte. Un bon frein Westinghouse eût immédiatement fait l'affaire et rassuré les voyageurs.

Mais il n'y avait pas de frein Westinghouse. En voulant sauter sur une voiture pour en bloquer le frein préhistorique dont le matériel est affligé, le fils d'un contrôleur se foula le pied dans la précipitation qu'il y apporta.

La locomotive asthmatique ayant repris haleine et force, l'ascension put reprendre.

Les commentaires aussi !

L'AMI DE L'ORDRE 25/9/1908

LES TRAMS ELECTRIQUES

Depuis lundi, les travaux commencés boulevard Ad Aquam pour le placement des poteaux électriques des trams sont suspendus. Le public se demande pourquoi et est très ennuyé.

Il y a une douzaine de trous fort profonds, recouverts de quelques morceaux de planches. Un des poteaux est dressé, mais uniquement posé à même l'orifice et son équilibre est problématique. S'il venait à tomber, qu'advierait-il ?

Signalé à l'autorité compétente.

L'AMI DE L'ORDRE 27/9/1908

AUX TRAMS ELECTRIQUES

On a remis la main aux travaux du boulevard Ad Aquam. Depuis ce matin, on a placé six ou sept poteaux. Bref la besogne a repris à plein.

Menée avec cette belle ardeur, elle avancera vite.

L'AMI DE L'ORDRE 29/9/1908

NOS VICINAUX

A partir du 1er octobre seront mises en exploitation:

- 1) la section Perwez-Ben-Ahin (Sollières) du chemin de fer vicinal Courrière-Ben-Ahin.
- 2) la section Acosse-Burdinne-Bierwart-Héron du chemin de fer vicinal Hannut-Vinalmont-Burdinne-Huy.

Toutefois, pour cette dernière ligne, les trains ne feront pas arrêt au delà de Warét-L'Evêque, provisoirement.

LA PROVINCE 5/10/1908

DE NOUVEAUX VICINAUX

La S.N.C.V. est autorisée à établir et à exploiter à titre de partie intégrante de la ligne vicinale de Hannut-Burdinne-Huy l'embranchement compris entre Couthuin et Seilles, suivant les indications des plans approuvés par le Ministre des Chemins de Fer, Postes et Télégraphes.

Sont approuvées les délibérations des conseils communaux des communes intéressées.

L'Etat intervient pour 225.000 frs dans la formation du capital complémentaire afférent au prédit chemin de fer vicinal et se libèrera au moyen de 90 annuités de 7.875 frs chacune.

Le délai d'exécution est fixé pour la nouvelle extension à trois ans, à compter de la date de l'arrêté.

Les bases des prix de transport à appliquer sur l'embranchement de Couthuin à Seilles seront les mêmes que celles afférentes à la ligne vicinale de Hannut-Vinalmont-Burdinne-Huy.

LA PROVINCE 7/10/1908
LES TRAMS ELECTRIQUES

Le Ministre a décidé de recommander les prescriptions ci-après aux exploitants de trams électriques:

- 1) Tous les fils de garde ou autres dispositifs quelconques régulièrement affectés à la protection des lignes électriques à haute tension doivent être mis en bonne et due communication avec la terre. Les prises de terre ne peuvent être distantes de plus de 200 mètres l'une de l'autre, cette distance maximum étant à tout instant susceptible d'être réduite d'une façon générale ou dans des cas particuliers, à première réquisition.
- 2) La liaison effectuée avec la terre ne peut être altérée ni supprimée en aucune circonstance ni sous aucun prétexte, si ce n'est moyennant l'interruption complète du courant haute tension.
- 3) A première réquisition des agents de l'administration des télégraphes et du service d'électricité dépendant de l'administration des Ponts et Chaussées, l'exploitant d'une ligne électrique à haute tension est tenu de mettre ces agents à même de procéder rapidement et sans danger à la vérification et la liaison des fils et dispositifs de garde avec la terre. L'exploitant procurera gratuitement à cette fin le personnel et le matériel nécessaires et exécutera sans délai la réparation des défauts qui lui sont signalés.

LA PROVINCE 10/10/1908
TRAMS ESCARGOTS

La ligne Namur-Wépion est à ce point de vue particulièrement privilégiée.

Pas un jour ne se passe sans que les trams n'arrivent à Namur avec 15, 20 et jusqu'à 35 minutes de retard.

La Société exploitante ne paraît pas se douter le moins du monde que de pareils désordres intervenant dans le service public qu'elle a pour

devoir d'assurer occasionnent des perturbations qui peuvent être graves et léser des intérêts dont elle ne soupçonne même pas l'existence.

Nous parlons de la ligne Namur-Wépion. En va-t-il autrement sur les autres lignes du réseau ?

LA PROVINCE 19/10/1908

VICINAUX

Un arrêté ministériel du 12 octobre a approuvé les plans d'emprise de terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer vicinal de Namur à Forville, sur le territoire de Namur.

L'AMI DE L'ORDRE 21/10/1908

NOS VICINAUX

A partir d'aujourd'hui 21 octobre, la section de Lesves à Bioul du chemin de fer vicinal de Lesves à Warnant est mise en exploitation pour le service marchandises.

Selon toute vraisemblance, le service des voyageurs pourra commencer dans le courant du mois de novembre.

L'AMI DE L'ORDRE 22/10/1908

NOS TRAMS ELECTRIQUES

On est occupé à tendre, dans la grand-rue de Jambes, les fils de cuivre de la ligne aérienne.

C'est bon signe et on peut espérer que les trams ne tarderont pas à circuler

LA PROVINCE 23/10/1908

LES TRAMS ESCARGOTS QNOZ

La Direction vient de signifier leur changement aux deux meilleurs employés de la ligne ! Deux bons serviteurs qui ont plus de douze ans de service et dont le public n'a jamais eu qu'à se louer.

Il est tout au moins étrange de rendre responsables du désarroi actuel ces deux bons employés, car ce n'est certes pas de leur faute si

si la force des locomotives n'est pas suffisante et si elles sont en mauvais état.

Les réclamations n'ont jamais visé le personnel, mais bien l'organisation du service.

Une des causes principales des retards répétés des différents trams qui font le service entre Onoz-Spy et Namur est le "service mixte" imposé. Le trafic de marchandises devient de plus en plus intense et chaque jour, à l'un ou l'autre train, les voyageurs assistent à d'interminables manœuvres qui ne sont pas faites pour les réjouir.

Souhaitons que l'installation des trams électriques à Namur nous apporte une organisation plus sérieuse.

Nous mettons là tout notre espoir !

LA PROVINCE 24/10/1908

UNE COLLISION

Le tram Namur-Malonne qui quitte Namur-Station à 11 heures 05 arrivait à toute vitesse à front de l'église de Salzinnes, lorsque la locomotive heurta violemment une charrette de la Brasserie Gochet.

Le choc fut très violent. Les deux ouvriers brasseurs furent précipités à bas de leur siège, mais heureusement sans grand mal.

Seule la voiture était assez mal en point, les brancards étaient brisés et elle dut être remorquée à bras d'homme.

LA PROVINCE 27/10/1908

BONNE NOUVELLE

La Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux voulant parer à la crise intense qui sévit malheureusement dans nos ateliers de construction, vient de passer d'importantes commandes de matériel roulant: 53 locomotives, 110 voitures, 20 fourgons, 350 wagons divers.

Ces chiffres portent à 76 locomotives, 230 voitures et 800 wagons divers le matériel roulant commandé pendant le cours de cette année pour une valeur de 5.100.000 francs.

Il faut reconnaître que la Société Nationale, en passant cette année des commandes aussi importantes, fait preuve aussi d'une bonne administration car elle profite des bas prix pour acquérir son matériel roulant.

DERAILLEMENT

Hier soir, à 7 heures 1/2, la locomotive du tram venant de Wépion a sauté des rails rue Mathieu, entravant le service des Vicinaux.

A 10 heures du soir, malgré des efforts énergiques, la circulation n'était pas encore rétablie.

LA PROVINCE 30/10/1908

WANFERCEE-BAULET

On nous écrit:

"Voudriez-vous vous faire l'écho des nombreuses plaintes des voyageurs du tram Onoz-Fleurus ?

Journellement, la marche régulière des trams est entravée par des retards considérables qui occasionnent un sérieux préjudice aux voyageurs ordinaires et ouvriers.

La Direction des Chemins de Fer Vicinaux ne pourrait-elle veiller à ce que les locomotives qui font le service Onoz-Fleurus soient parfaitement entretenues et n'exposent plus les voyageurs à rester en panne, manquer leurs affaires ou s'absenter de leur travail ?

Ne pourrait-elle en outre supprimer le service des marchandises par trains mixtes, les manoeuvres nécessitées par ce service ne permettant généralement pas de respecter l'horaire malgré toute la bonne volonté du personnel. Nous attirons l'attention de qui de droit sur ce qui précède et espérons qu'on remédiera promptement à cet état de choses.

Un groupe de voyageurs mécontents".

LA PROVINCE 31/10/1908

TERRIBLE CHUTE

Le tram escargot Namur-Fleurus a été vendredi le cause indirecte d'un accident terrible.

Sa femme ne rentrant pas au logis à l'heure habituelle (elle avait pris le tram !), son mari grimpa lui-même au fenil à claire-voie au dessus de sa grange.

Un faux mouvement le précipita sur le sol où il se fractura le crâne. Son état est grave.

LA PROVINCE 10/11/1908

TOUJOURS LE TRAM ESCARGOT

Hier, lundi matin, le tram d'Onoz devant arriver à Namur à 9 h. 45 est arrivé à 10 h. 10, alors que le train de Bruxelles avait déjà atteint Gembloux !

Il est regrettable que sur une ligne aussi importante que celle d'Onoz, on ne parvienne pas à obtenir une locomotive capable de monter la pente de Sainte-Croix.

L'hiver promet aux habitants des différentes localités desservies par ce tram bien des ennuis et au personnel bien des malédictions.

Espérons que nous serons entendus par la mise en marche de machines plus puissantes et d'un matériel un peu moins préhistorique.

C'est là tout notre vœu.

LA PROVINCE 13/11/1908

LE VICINAL LESVES-WARNANT

Sur proposition de Monsieur le Ministre des Chemins de Fer, Postes et Télégraphes, un arrêté royal décide que la Société Anonyme d'Exploitation des Chemins de Fer Vicinaux de Namur et Extensions est agréée comme concessionnaire de l'entretien et de l'exploitation du chemin de fer vicinal de Lesves à Warnant.

LA PROVINCE 18/11/1908

LESVES UN HOMME BROYE

Lundi soir, un tram qui part de Namur à 8 heures et qui arrive à Lesves à 9 heures 15, a renversé une jeune homme de Lesves, nommé Dor, et lui a coupé les deux jambes à hauteur des cuisses.

Dor, qui est célibataire, sortait de chez lui quand il fut atteint par le tram. Aussitôt, il fut placé sur le tram et transporté à la station où le docteur de Hemptinne, de Lesves, lui prodigua ses soins. Mais hélas, à 4 heures du matin, Dor rendait le dernier soupir.

C'était un excellent et honnête ouvrier de la fabrique de Ciment d'Arbre. Il habitait avec ses parents dont la douleur est poignante.

LA PROVINCE 24/11/1908

LE SANS-GÈNE DES VICINAUX

Il existe à l'avenue de la Plante, au pied de la chaussée de Dinant, un poteau arborant l'inscription: "Funiculaire Arrêt du Tram".

Le funiculaire ne fonctionnant pas en hiver, cet arrêt ne sert qu'aux habitants du quartier.

Si le nombre de voyageurs est si peu important pour y faire arrêt, que la Société supprime donc du guide la mention de ce poteau. Elle éviterait ainsi aux voyageurs de venir attendre pendant plusieurs minutes un tram qui leur passe sous le nez à toute vapeur, malgré tous leurs signes d'appel au conducteur.

De deux choses l'une: ou bien les Vicinaux respectent les indications du guide ou bien ils doivent annoncer la suppression de l'arrêt.

Nous espérons qu'un simple avertissement les fera rentrer dans la légalité et dans les convenances.

L'AMI DE L'ORDRE 25/11/1908

CONSEIL COMMUNAL NAMUR

Une discussion a eu lieu sur le point de savoir si oui ou non il subsisterait des trams à vapeur à Namur.

L'Echevin Falmagne signale que le service des marchandises continuera à se faire par traction à vapeur.

LA PROVINCE 29/11/1908

LES TRAMS ELECTRIQUES

Des arrêtés ministériels des 12 octobre et 23 novembre 1908 ont approuvé les plans d'emprises afférents à des terrains nécessaires à l'établissement des chemins de fer vicinaux ci-après:

- 1) Lignes électriques de Namur.
- 2) Gedinne à Bohan (frontière) et embranchement: Communes de Chairière et Orchimont.
- 3) Namur à Forville: Commune de Namur.

LA PROVINCE 30/11/1908

NAMUR POTEAUX

A une des dernières séances du Conseil Communal, on s'est plaint du mauvais effet des poteaux plantés en pleine ville par le service des tramways.

Chacun sait que pour obtenir le déplacement d'un poteau et son remplacement par une rosace, il faut payer 25 francs. Nous savons que chaque propriétaire a été averti. En agissant ainsi, la société des Vicinaux a rempli son devoir, mais si, après avoir écrit, elle avait signalé à l'administration le nom des opposants, celle-ci aurait pu envoyer l'ingénieur de la ville trouver ces personnes et leur demander de revenir sur leur décision dans l'intérêt de la ville.

Notre avis est qu'on devrait accorder un nouveau délai de quinze jours pendant lequel le déplacement des poteaux aurait lieu gratuitement. Cela ne ruinerait pas les Vicinaux et diminuerait les inconvénients actuels.

Tous les conseillers communaux sont d'accord pour regretter le placement de ces poteaux. Or, rue de Bruxelles, deux couvents ont refusé la rosace. Les jésuites qui en ont trois ou quatre pour leur part auraient-ils si peur de l'électricité des Vicinaux ?

Poteaux, jésuites et mystère !

LA PROVINCE 1/12/1908
NOS BONS VICINAUX

On nous en conte une bien bonne:

Une dame prend le tram place de la Gare pour la place Viertz. Elle paye 10 centimes. Seulement, comme elle est accompagnée d'un chien, on lui réclame 15 centimes pour ce chien.

Aux Vicinaux, on paye donc 50% de plus pour un chien que pour une grande personne. Pourquoi ne pas lui réserver alors un compartiment remboursé ?

LA PROVINCE 7/12/1908
L'IMPASSE DE LA GARE

Il nous revient que le Conseil Communal a autorisé les Vicinaux à construire un bâtiment dans l'impasse de la place de la Gare.

Il paraîtrait qu'un des riverains, propriétaire d'un immeuble au bout de cette impasse, va tenter une action en justice contre l'administration communale.

LA PROVINCE 9/12/1908

BROYEE PAR LE TRAM

Le tram vicinal qui part de la Citadelle à 17 h. 55 descendait l'avenue de Marlagne lorsque le mécanicien aperçut à faible distance une femme qui s'engageait sur la voie. En dépit de tous ses efforts, la locomotive tamponna violemment l'infortunée qui fut projetée en avant et étourdie sur la voie. Le tram, n'ayant pu s'arrêter, lui passa sur le corps qui fut littéralement enchevêtré sous les roues.

La malheureuse, Mme Vve Burton, âgée de 80 ans, était atteinte de surdité. C'est ce qui explique qu'elle n'entendit pas les coups de cornet désespérés du machiniste.

LA PROVINCE 11/12/1908

LIGNE VICINALE DINANT-FLORENNES

L'exploitation de cette ligne, à l'instar de la plupart des lignes aboutissant à Namur, ne donne nullement satisfaction au public.

Par suite de l'animosité qui règne entre les équipes d'ouvriers, nous dit-on, plusieurs déraillements se sont produits depuis peu à cause de fausses manoeuvres d'aiguillage.

A Florennes, la gare manque d'éclairage et c'est en tatonnant, au risque de se rompre le cou, que les malheureux voyageurs doivent prendre le tram.

Mais voici le bouquet: Il y a quinze jours, 41 voyageurs ont vu le tram partir à dix mètres de distance, sous prétexte qu'il était l'heure de départ. Et cependant, à Rosée et Morville, le personnel a trouvé... le temps de s'amuser au cabaret !

Enfin, l'horaire laisse à désirer. Il faudrait retarder de 40 minutes le dernier tram partant de Dinant pour assurer la correspondance aux voyageurs venant de Bruxelles, Jemelle, Hastière et Tamines.

LA PROVINCE 19/12/1908

LE TRAM COURRIERE-BEN AHLIN

Mr Fossion a posé au Ministre des Chemins de Fer la question suivante:

Le dernier tram de la ligne vicinale quitte Courrière à 19 h. 19, alors que le dernier train faisant arrêt pour y donner correspondance au vicinal arrive à 18 heures.

Monsieur le Ministre ne pourrait-il faire examiner s'il y aurait inconvénient à faire arrêter le train 1274 afin de donner une correspondance plus utile aux voyageurs qui habitent les régions desservies par le vicinal ?

Il lui a été répondu que la question était à l'étude.

L'AMI DE L'ORDRE 5/1/1909

LETRE RECUE PAR LE COLLEGE ECHEVINAL DE NAMUR

S.N.C.V. Bruxelles le 4/1/1909.

Les renseignements qui vous ont été donnés au sujet de l'ouverture de l'exploitation des trams électriques de Namur sont inexacts.

Il n'est nullement dans nos intentions de ne commencer cette exploitation qu'au printemps prochain.

Voici quelle est la situation et les dispositions que nous comptons prendre:

La ligne de Jambes (Nord) à Namur (Station) est entièrement terminée de même que la ligne de Saint-Nicolas à Saint-Servais. Cependant, pour cette dernière, il reste à établir une traversée de voie au raccordement de Namur-Meuse, travail à réaliser par l'administration des Chemins de Fer de l'Etat. Nous avons insisté auprès de cette dernière pour que cette traversée soit construite à bref délai. On vient de nous assurer que les instructions sont données dans ce sens.

On achève le montage des équipements électriques de dix voitures motrices. Ce travail ne peut se faire avec toute la célérité que nous aurions désirée à cause des installations du dépôt de Salzinnes qui ne sont pas entièrement terminées.

Quoi qu'il en soit, nous comptons bien que dans la première quinzaine de janvier nous pourrions commencer les essais sur la première des sections indiquées, et aussitôt que la traversée sera établie, organiser un service d'exploitation régulier sur ces deux sections.

En attendant, on continuera le montage de la ligne aérienne jusque La Pairelle, travail qui, suivant les prévisions de l'entrepreneur, pourra être terminé dans la deuxième quinzaine de janvier, pour poursuivre ensuite la pose de la ligne de la Citadelle.

De ce côté, il reste à établir le cable d'alimentation qui doit passer sous les tribunes de la plaine des jeux. La commande de ce travail est faite et on commencera la pose des poteaux dès que le permettra une température plus favorable.

Veillez agréer... Le Directeur Général C. de Burlet.

L'AMI DE L'ORDRE 8/1/1909

LE VICINAL MELREUX-MANHAY

Les travaux de construction du tronçon Erezée-Dochamps sont commencés. Deux brigades d'ouvriers sont déjà occupés aux terrasse-

ments.

Sauf empêchement imprévu, la ligne pourra être mise en exploitation jusqu'Amonines dans six mois.

Le 10 février prochain, aura lieu l'adjudication du tronçon Dochamps-Grandmenil.

Les jours de foire à Marched, un tram supplémentaire partira de Melreux vers Erezée vars 13 heures.

L'AMI DE L'ORDRE 10/1/1909

UN VICINAL CINEY-DINANT

Un vicinal Ciney-Dinant, par Fays, Achène, Taviet, Thysnes, Lisogne, Loyers, Fonds de Leffe et Leffe. Et pourquoi non ?

On a certes construit nombre de vicinaux moins utiles que celui-ci.

Cette ligne (15 kilomètres) faciliterait aux villages indiqués et à d'autres villages voisins (Sovet, Sorinnes, Awagne) l'accès des Gares de Dinant-Ciney, des foires si nombreuses et des marchés si importants de ces deux villes.

La construction de ce vicinal est très facile: quelques courbes à redresser dans les fonds de Leffe et une rampe qui n'atteindrait même pas 2% depuis Dinant jusque Taviet.

Il est certain qu'après fort peu d'années de trafic cette ligne serait pour les communes desservies une source de revenus budgétaires.

Aux électeurs de ces communes d'obtenir de leurs conseils communaux qu'ils se réunissent, s'entendent et demandent la concession de ce vicinal.

Si nous, électeurs de ces communes, nous voulons l'obtenir, nous l'aurons.

A l'oeuvre donc !

CHEMINS DE FER VICINAUX

La Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux fera procéder le mercredi 17 février à 11 heures, en son local, rue de la Science, 14, à Bruxelles, à l'ouverture publique des soumissions pour la construction de la section de Gedinne (Station de l'Etat Belge) à Membre, et d'un magasin à charbon, à Gedinne Etat Belge (chemin de fer vicinal de Gedinne à Bohan-frontière avec embranchement de Vresse à Alle).

Montant du devis: 612.185,16 frs. Cautionnement: 60.000 frs.

Les soumissions doivent être adressées à Mr le Directeur Général par lettres recommandées remises à la poste au plus tard un jour avant la date fixée pour l'adjudication.

Les entrepreneurs pourront prendre connaissance des plans, cahiers des charges, devis etc. au siège de la Société Nationale (2ème direction) et chez Mr Rigot, ingénieur provincial, rue Lucien Namèche, 39, à Namur, à partir du 30 décembre 1908. Le cahier des charges sera délivré au prix de un franc par exemplaire.

Le Directeur Général C. de Burlet.

LA PROVINCE 10/1/1909

PATIENCE CA VIENT

Après avoir donné la boue, les rails dans la boue, les poteaux près des rails, puis des fils sur les poteaux, voici l'arrêté du ministre des chemins de fer, postes et télégraphes qui approuve le plan-tarif déterminant les prix à percevoir pour le transport des voyageurs sur les lignes vicinales électriques de Namur.

L'AMI DE L'ORDRE 14/1/1909

CHEVAUX TAMPONNES PAR LE TRAM

Ce matin, à 9 heures 20, le camion de Mr Belot, brasseur à Purnode, descendait attelé de deux chevaux la rue de la Colline.

Comme les chevaux s'engageaient sur la voie du vicinal, un tram caché par la courbe dévalait de l'avenue de Marlagne.

Ils furent renversés et si grièvement blessés qu'il faudra sans doute les abattre.

On dit que chacun d'eux valait environ 1.200 francs.

L'AMI DE L'ORDRE 15/1/1909

L'ACCIDENT DE SALZINNES

Des deux chevaux renversés par le tram hier à Salzinnes, un est indemne, l'autre est grièvement blessé aux pieds et à la hanche.

On l'a transporté chez Mr Beguin, loueur de voitures, place Wiertz où un vétérinaire est allé le soigner. On espère encore qu'il ne devra pas être abattu.

L'AMI DE L'ORDRE 16/1/1909

CHEMINS DE FER VICINAUX

Un arrêté ministériel du 31 décembre a approuvé des plans d'emprises dans la commune de Lesves, afférents à des terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer vicinal de Profondeville-Namur-Saint-Gérard.

LA PROVINCE 20/1/1909

LES TRAMS VICINAUX

Les premiers essais auront lieu aujourd'hui.

Deux nouvelles voitures quitteront le garage et se trouveront à 11 heures précises du matin en face de l'Hôtel de Ville.

Monsieur le Bourgmestre, les membres du Collège et leurs dames prendront place dans la première voiture, la seconde étant réservée aux simples conseillers communaux non accompagnés.

Nul doute que les namurois ne laissent échapper l'occasion d'assister à un si beau spectacle.

LA PROVINCE 21/1/1909

LES ESSAIS N'ONT PAS EU LIEU

Les nombreux curieux qu'avait attirés l'annonce des essais de trams électriques honorés de la présence de Messieurs les membres du Collège et de leurs dames ont été déçus.

Au dernier moment, le wattman s'est aperçu que plusieurs roues manquaient et qu'on avait négligé d'adapter les accumulateurs à la voiture motrice.

Des ordres ont été immédiatement demandés à Bruxelles pour savoir s'il fallait réparer cette omission. La réponse parviendra dans la quinzaine.

On espère, si elle est affirmative, que ces opérations ne prendront guère plus d'un mois de travail.

LA PROVINCE 22/1/1909

UN MIRACLE

Jusqu'ici, les trams électriques ont trop fait penser au fusil de Tartarin. Partira, partira pas ? Roulera, roulera pas ?

Ils rouleront. La preuve, c'est qu'ils ont roulé. Pas tout seuls. Ce sera pour plus tard.

Hier, nous avons pu admirer une fort jolie voiture que poussait sur les rails une locomotive des vicinaux.

On essayait... Pourvu qu'on n'essaye pas pendant six semaines.

Enfin, un premier résultat est acquis.

L'AMI DE L'ORDRE 22/1/1909

LES TRAMS ELECTRIQUES

Les premiers essais ont eu lieu sur la ligne allant de la Gare à la Grand-Place. Ils n'ont pas été poursuivis, la prise de courant n'ayant pu être faite.

Les essais recommenceront vraisemblablement demain samedi, dans la matinée.

L'AMI DE L'ORDRE 23/1/1909

LES TRAMS ELECTRIQUES

Les premiers essais auront lieu, non pas aujourd'hui, mais lundi 25 courant entre midi et 1 heure 1/2.

L'AMI DE L'ORDRE 26/1/1909

A PROPOS DE TRAMS ELECTRIQUES

AVIS. Dans quelques jours vont circuler les trams électriques.

Nous croyons le moment venu de mettre le public en garde contre le danger auquel on ne pense pas souvent.

Certes, les installations ont été faites avec tout le soin et toute la solidité désirables. Mais rien ne dure de façon indéfinie et il arrivera fatalement que de ci de là des fils transmettant le courant se rompent.

Le premier mouvement, quand une chose tombe sur le sol, c'est d'aller la ramasser. Ici, le premier mouvement serait aussi le dernier.

L'électricité à haute tension dont les fils sont chargés peut foudroyer instantanément l'imprudent.

Si donc un fil se rompt, il faut bien se garder d'y toucher de quelque manière que ce soit, même de le repousser du pied.

Il n'y a qu'une chose à faire, c'est d'écartier tout le monde surtout les enfants pour qui l'inconscience du danger augmente le péril, et d'avertir aussitôt l'usine d'électricité.

Ajoutons que ces précautions doivent être prises dès maintenant. En effet, bien que les trams ne roulent pas encore, on en est à la période des essais, on vérifie le passage de l'électricité sur ces lignes et les fils sont déjà chargés de courant. La même chose existe pour les fils téléphoniques.

Hier après midi, une voiture actionnée par l'électricité a offert le parcours de la Gare de Namur à la Gare de Jambes-Nord et vice-versa. Pas d'accroc, tout a marché à merveille: voiture commode et confortable. Partout foule de spectateurs sympathiques. Bref un vrai succès comme début.

Cette fois, les gros malins qui ont ri des trams électriques ont écarquillé les yeux. ils n'en revenaient pas.

Oh, s'écriaient-ils, ça va tout de même et ça va bien!...

Laissons les à leur naïf étonnement et annonçons qu'un service régulier entre la Gare de Namur et la Station de Jambes fonctionnera prochainement, peut-être samedi ou lundi au plus tard.

LA PROVINCE 26/1/1909

Une heure en tramway électrique

— Allo! Le rédacteur de la Province de Namur ?

— Parfaitement.

— Ici, M. Petit, ingénieur en chef aux vicinaux, qui se fait un plaisir de vous inviter à accomplir avec lui un petit voyage dans les voitures électriques, dont les essais vont commencer.

Un quart d'heure plus tard, nous ren-

contrions sur la place de la Gare, M. Petit, qu'accompagnaient M. Greyson de Schodt, directeur de l'usine d'électricité, M. Allard, ingénieur électricien des vicinaux, M. Dhur, ingénieur de la Compagnie Générale d'Electricité, sans compter tout un personnel technique.

Face à la gare, la voiture stationnait, sa carrosserie vert à filet d'or, ses glaces biseautées, ses boiseries de clair acajou lui donnaient fort grand air.

Nous y montons. L'intérieur donne la même impression de luxe sobre et de bon aloi. Le plafond gaufré blanc à lanterne et vasistas, ses ampoules électriques, ses cuivrieres bien luisantes, ses poignées de cuir jaune sont tout bonnement séduisants.

Une sonnerie, un léger heurt et nous glissons. Devant nous, la foule s'écarte, curieuse et sympathique, derrière et tout autour, la marmaille ameutée nous fait un cortège endiablé qui nous escortera jusqu'à la gare de Jambes-Nord, point terminus de l'excursion.

Nous glissons. Parfois une alerte : des chevaux effarés se cabrent, la curiosité des gosses devient, pour eux, dangereuse ou bien une enseigne acérée menace les glaces de sa pointe. Pourtant point d'accroc. Et nous accaparonns le sympathique et distingué M. Petit qui veut bien mettre sa science et son obligeance à la disposition des profanes que nous sommes.

Il nous explique que c'est la Compagnie Générale d'Electricité de Paris qui s'est chargée d'établir l'équipement aérien de nos lignes, tandis que Baume et Marpent de Haine-Saint-Pierre ont construit les superbes voitures que voilà, alors que les moteurs sortent des Ateliers de construc-

tion de Charleroi.

Une des principales difficultés rencontrées dans l'installation de la ligne a été offerte par l'exiguïté des façades dont les fenêtres ne laissent entre elles qu'un mince trumeau, si mince que le placement de rosaces y a été impossible et que l'on a dû recourir à l'établissement de poteaux qui ne sont assurément pas esthétiques.

Pourtant, on est parvenu à supprimer depuis l'origine 130 de ces poteaux, résultat fort appréciable.

Et nous glissons toujours..

Dix voitures comme celle qui nous portera seront, cette semaine, au dépôt de Salzinnes, dix autres sont prêtes à être livrées.

Et, grande nouvelle, M. Petit veut bien nous annoncer qu'il compte formellement pouvoir, dès samedi prochain, commencer entre Jambes-Nord et Namur-Station, un service public et régulier avec horaire.

Les essais ont donné pleine satisfaction aux distingués ingénieurs et nous sautons de la voiture en les remerciant de leur gracieuse invite, heureux de pouvoir dire enfin à nos lecteurs que les tramways électriques n'auront désormais plus rien de commun avec le fusil de Tartarin. Ils partiront. Ils sont partis.

LA PROVINCE 28/1/1909

MEUX ATTENTAT CONTRE UN TRAM

Le tram qui part d'Eghezée à 6 heures 1/2 était arrivé entre Meux et Saint-Germain, à la ferme de Gennevaux, lorsqu'une pierre violemment lancée traversa et brisa une vitre d'un compartiment.

Il n'y eut heureusement aucun blessé. Plainte a été déposée.

L'AMI DE L'ORDRE 29/1/1909

LIGNES ELECTRIQUES DE NAMUR

A partir du samedi 30 janvier, horaire provisoire:

Namur vers Jambes: 1er départs 6 h.30, 7 h., 7 h.30, puis à l'heure et l'heure 30. Dernier départ à 20 heures.
Arrivées à Jambes à 6 h.45, 7 h.15, 7 h.45 puis à l'heure 15 et l'heure 45 jusque 20 h.15.
Départs de Jambes-Nord à 6 h.48, 7 h.35, 8 h.05, puis à l'heure 05 et à l'heure 35. Dernier départ à 20 h.35.
Arrivées à Namur à 7 h.03, 7 h.50 et 8 h.20, puis à l'heure 50 et à l'heure 20 jusque 20 h.50.

LA PROVINCE 30/1/1909

NOS TRAMS ELECTRIQUES

Aujourd'hui, à 10 heures, aura lieu l'inauguration officielle du nouveau service des trams électriques.

L'horaire que nous avons sous les yeux indique que le premier départ de Namur a lieu à 6 h.1/2 du matin, le dernier à 8 heures du soir, les départs se succédant de demi-heure en demi-heure.

Oserions-nous formuler que cet horaire soit aussi provisoire et éphémère que possible ?

Il est en effet permis de trouver assez peu intensif le service qui nous est offert.

L'AMI DE L'ORDRE 31/1/1909

LE PREMIER JOUR DES TRAMS ELECTRIQUES

Ce samedi 30 janvier fut le premier jour de circulation "officielle" des trams électriques.

La première ligne en exploitation (Namur-Station à Jambes-Nord) a été mise à la disposition du public et vraiment le public en a profité.

A certains heures de la journée, les voitures étaient presque prises d'assaut. En tout cas elles étaient bondées. On y est très bien, commodément assis, confortablement installé et le parcours s'accomplit sans heurts ni accrocs. Bref, la journée inaugurale a eu un grand succès auprès des voyageurs, sans compter le surcroît d'animation que la circulation met dans la ville.

N'est-ce pas le moment de rappeler que nos bons libéraux du conseil communal, en vrais amis du progrès, ne voulaient pas entendre parler des trams et que Mr Borlée, par exemple - sans compter ses acolytes de moindre importance - a farouchement voté contre.

Mardi, vraisemblablement, une seconde ligne sera livré à l'exploitation: celle de la porte St-Nicolas.

L'AMI DE L'ORDRE 7/2/1909

CHEMIN DE FER VICINAL DE BEAURAING A GEDINNE

Les Conseillers Provinciaux des cantons de Beauraing et de Gedinne invitent MM. les chefs et conseillers des communes intéressées à assister à la séance publique fixée en la salle communale de Winenne le dimanche 14 février prochain, à 2 heures 1/2 de relevée, à l'effet de se consulter sur le projet d'un chemin de fer vicinal à établir de Beauraing-Station à Gedinne station du tram de la Semois.

Mr de Burette, directeur général de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux a délégué Monsieur Rigot, ingénieur provincial pour assister à cette réunion, à l'effet de donner connaissance d'un tracé décrit sur plan, à titre d'essais et tous renseignements relatifs au projet susdit.

Cette séance sera présidée par Mr le Baron Albert d'Huart, ancien représentant et honoré de la présence de Monsieur le Docteur Georges Coussot, membre de la Chambre des Représentants.

L'AMI DE L'ORDRE 14/2/1909

LES TRAMS ELECTRIQUES

Deux nouvelles lignes de trams électriques avec départs toutes les demi-heure ont été mises en service aujourd'hui, celle de Namur-Station à La Pairelle et celle de St-Servais (Station) à la route de Hannut.

Déjà la première ligne Namur-Jambes mettait depuis 15 jours une grande animation en ville. Ses deux soeurs cadettes sont venues augmenter le mouvement et donner à l'agglomération de Namur un surcroît de vie et de gaieté.

Prochainement, la ligne Namur-La Pairelle sera accessible au public jusque Profondeville.

LA PROVINCE 15/2/1909

Les frasques du tramway

Ils ont joué de malheur, hier, les trams électriques namurois. Dès l'installation des voies, on a pu remarquer qu'en de certains endroits de nos artères le rayon de courbe des lignes avait été réduit d'une façon inquiétante. L'accès et l'issue de la Place d'Armes notamment, rue de l'Ange et rue du Pont, nous ont toujours paru des plus dangereux, pour les piétons, pour les vitres voisines et... pour les trams eux-mêmes.

On l'a bien vu hier. Lorsque le service fonctionnait à voiture simple, avec de la prudence, beaucoup de prudence, les wattmen parvenaient à éviter tout fâcheux accroc. Mais depuis samedi, les voitures motrices remorquent de secondes voitures. Et dimanche matin, vers 10 h. 15, le tram de La Pairelle, ainsi composé de deux voitures, sortant de la Grand-Place s'engageait dans la rue de l'Ange lorsque la deuxième voiture sauta des rails. Les attachés n'étant pas assez lâches, les buttoirs en contact des deux véhicules s'accrochèrent l'un sur l'autre et la deuxième voiture dérailla, suspendue en l'air par son buttoir.

Aussitôt, secousses, effroi des voya-

geurs, immobilisation du tram, attroupe-ment des badauds, perturbation du service... Une demi-heure de travail des crics et tout rentra dans l'ordre.

— L'après-midi une jeune et jolie « mesquenne » très occupée, dans la même rue de l'Ange où la voie frôle si dangereusement le trottoir, à écouter les propos, point du tout cavaliers, d'un lancier agaçant, ne dut qu'à la poigne solide de son... interlocuteur de ne pas être réduite sous ses yeux en chair à pâté.

— Enfin pour terminer cette chronique nous nous ferons l'écho des doléances de plus d'un commerçant pour qui les enseignes commencent à devenir des causes d'ennuis sérieux. La proximité invraisemblable de la voie et des façades exige paraît-il que les enseignes soient congrûment rognées. Il y a dans ces exigences quelque chose de vexatoire pour certains négociants notamment dont les enseignes présentent un caractère artistique indéniable.

Nous voudrions bien savoir s'il n'existe pas quelque part un bout de règlement communal qui délimite en cette matière les droits de chacun. A qui la plume?

L'AMI DE L'ORDRE 18/2/1909

LES TRAMS ELECTRIQUES

On nous écrit: " Il semble qu'un arrêt de quelques instants serait de haute nécessité en face de la rue du Chenil. A l'importance du quartier St-Aubain, ajoutons les nombreux élèves et professeurs des établissements des Jésuites, des Ursulines, de l'Ecole Moyenne des Filles et de l'Athénée, ainsi que les employés du Gouvernement Provincial et du Palais de Justice qui seraient heureux surtout par mauvais temps d'user du tram s'arrêtant à quelque pas du lieu où les appellent leurs leurs occupations ou leurs devoirs. Si pour des motifs d'économie de force électrique cet arrêt ne pouvait exister en même temps que celui situé en face de la rue Godefroid, ce dernier n'aurait aucune raison d'exister préféremment à celui demandé. Un arrêt rue de Bruxelles en face de la rue du Chenil s'impose. Il serait en outre d'un excellent rapport pour les Vicinaux".

LA PROVINCE 19/2/1909

ANDENNE ACCIDENT DE VICINAL

Ce 18 février, vers 8 heures, un tombereau attelé d'un cheval et fort chargé longeait la voie du tram vicinal à Andenelle quand à un moment donné le cheval ne parvint plus à démarrer le véhicule.

Le tram venant de Huy tamponna le tombereau qui fut réduit en miettes.

Quant au cheval, il n'a heureusement pas été atteint.

LA PROVINCE 20/2/1909

OU ALLEZ-VOUS, WATTMAN ?

N'y aurait-il pas lieu d'indiquer de façon plus apparente sur les voitures celles qui se dirigent vers Jambes et celles qui vont vers La Pairelle ?

La nuit venue, la lanterne rouge des premières et la lanterne verte des secondes sont d'excellente indication. Mais le jour ?

Une combinaison de couleurs ne ferait-elle pas l'affaire ?

L'AMI DE L'ORDRE 20/2/1909

AMONINES UN BLESSE

Des ouvriers travaillant au vicinal Erezée-Dochamps étaient occupés au percement d'une tranchée entre Amonines et Forge à l'Aplez, quand un éboulement se produisit.

Trois hommes furent atteints. Seul, le nommé Alfred Klein fut gravement blessé. Il a été transporté aussitôt à l'hospice d'Amonines où il reçut les soins les plus dévoués.

On désespère de le sauver.

L'AMI DE L'ORDRE 21/2/1909

LES TRAMS ELECTRIQUES

A partir de ce dimanche, les trams de la ligne de St-Servais (Station) à la route de Hannut circuleront toutes les demi-heures.

Départs de St-Servais Station à l'heure et l'heure 30 et de la route d'Hannut à l'heure 25 et l'heure 55.

L'AMI DE L'ORDRE 7/3/1909

PROLONGEMENT DU VICINAL BEN-AHIN-COURRIERE

La S.N.C.V. a sollicité du Gouvernement la prise en considération du prolongement par Maillen jusque Lustin (Gare de Tailfer) de la ligne de Ben-Ahin à Courrière.

L'AMI DE L'ORDRE 9/3/1909
LE VICINAL BEAURAING-GEDINNE

Décidément, la question de notre vicinal de Beauraing-Winenne-Gedinne prend une bonne tournure.

Une première réunion des conseillers provinciaux et des bourgmestres des communes intéressées a eu lieu à Winenne le 14 février dernier en présence de 200 personnes. Cette réunion provoqua un entrain et un esprit qui se poursuivent et font bien augurer de l'avenir.

Le chemin de fer de Gedinne à la Semois qui va être établi incessamment ne serait que la continuation de la ligne vicinale de Beauraing à Gedinne-Village.

Il a été décidé qu'une délégation se rendrait dans le courant de ce mois en audience chez Monsieur C. de Burlet, Directeur Général de la S.N.C.V. à Bruxelles, pour lui exposer les desiderata et les ressources

de nos communes, voire même les sacrifices qu'elles sont prêtes à consentir.

Espérons que M. le Directeur Général, qui connaît bien notre triste situation, réservera bon accueil à notre députation et que notre projet devienne sans tarder une réalité.

L'AMI DE L'ORDRE 10/3/1909

LE VICINAL BOHAN-GEDINNE et VRESSE-ALLE S/SEMOIS

Un arrêté royal du 4 mars approuve les délibérations des conseils communaux des communes de Nafraiture, Houdrémont, Vresse, Orchimont, Gedinne, Laforêt, Membre, Alle s/Semois, Louette-St-Pierre et Bohan relatives à l'intervention de ces communes dans la formation du capital afférent à la ligne vicinale de Gedinne à Bohan avec embranchement de Vresse à Alle s/Semois, ainsi que leur consentement au relèvement des annuités qui les concernent.

Il porte chacune des 98 annuités dues par l'Etat pour cette ligne à 45.260 frs.

L'AMI DE L'ORDRE 13/3/1909

AUX VICINAUX

Par arrêté royal du 25 février, la "Société Anonyme Mosane pour l'Exploitation de Chemins de Fer Vicinaux" est agréée comme concessionnaire de l'entretien et de l'exploitation des chemins de fer vicinaux d'Andenne à Eghezée, de Samson-Andenne-Huy, d'Andenne-Sorée, d'Eghezée-St-Denis-Bovesse, de Namur-Forville et de Courrière-Ben-Ahin, en remplacement de la Compagnie du Chemin de Fer du Nord, concessionnaire des lignes du "Nord-Belge".

L'AMI DE L'ORDRE 20/3/1909

AUX VICINAUX

Un arrêté du 15 mars, vu la délibération du Conseil d'administration des Chemins de Fer Vicinaux, décide que le capital nominal de la ligne Onoz-Namur-St-Gérard-Profondeville et Extensions sera porté de 4.348.000 à 5.056.000 frs, approuve les délibérations des conseils communaux de Profondeville, Belgrade, Saint-Servais, Namur et Wépion, relatives à l'intervention de ces communes dans la formation du capital complémentaire.

Il décide que l'Etat interviendra pour 345.000 frs dans la formation

de ce capital et se libérera au moyen de 90 annuités de 12.390 frs.

LA PROVINCE 20/3/1909

**Les dangers
des trams électriques**

Hier, vers midi un quart, un de nos plus estimables concitoyens, Nicolas B., a été renversé par le tram électrique, rue de l'Ange, entre la rue de la Monnaie et la place d'Armes.

Fort heureusement, M. B. s'est relevé sans aucun mal et l'accident n'aura aucune des suites fâcheuses qu'il aurait pu comporter.

Sans incriminer en rien les services des vicinaux, qui ont déjà la faveur du public, il faut reconnaître qu'en cet endroit les plus minutieuses précautions que peut prendre le public ne le mettent pas à l'abri de tout regrettable accident.

Et nous sommes convaincus d'être l'in-

terprète de toute la population en demandant aux vicinaux s'il n'y a vraiment aucun moyen de remédier à une situation fort dangereuse, par exemple en modifiant de quelque manière la courbe de la ligne de façon à laisser plus de place à la circulation sur le trottoir.

Le même cas se représente d'ailleurs dans la même rue, au coin de la rue Haute-Marcelle, où le marche-pied des voitures électriques circule « en surplomb » sur le trottoir tout comme à l'endroit où l'accident d'hier a failli arriver.

La bonne foi de l'Administration des vicinaux lui fera reconnaître là deux situations éminemment préjudiciables à la circulation publique.

Il faut que le public, lorsqu'il se trouve sur un trottoir, y soit en sécurité.

LA PROVINCE 23/3/1909

Les tarifs des trams

Malgré toutes les sympathies que nous pouvons avoir pour le nouveau mode de transport instauré à Namur, qu'il nous soit permis de critiquer le genre de tarif adopté par l'exploitation.

Nous prendrons pour exemple la ligne de Saint-Servais-Faubourg Saint-Nicolas. Comment concevoir que de la rue Lucien Namèche ou même de la rue Pepin, (coin de la rue Emile Cuvelier), jusqu'au Tunnel, on fasse payer fr. 0.15 alors que de l'Ecole des Cadets le prix du billet n'est également que de 15 centimes et ce jusque Saint-Servais; par contre, des Quatre Coins jusque Saint-Servais (terminus est bien plus long que de la rue Lucien Namèche au Tunnel et malgré cela pour le premier on paie 10 centimes et pour le second beaucoup plus court, 15 cen-

times.

Ce système de tarif par sections n'est pas à notre point de vue, l'idéal, et nous estimons qu'un tarif élaboré, comme anciennement dans les grands centres où, pour la plupart, aujourd'hui, le prix unique n'est que de dix centimes, sur le nombre de points d'arrêt ou croisements est de beaucoup supérieur au premier. L'anomalie que nous signalons plus haut ne se produirait plus et ce ne serait que juste, car, il est vraiment étrange que pour un trajet plus court on doive payer davantage que pour un autre beaucoup plus long.

Personnellement, et en vue de faciliter l'accès des trams aux ouvriers se rendant ou rentrant de leur besogne, nous souhaiterions voir adopter le prix de 10 centimes, quel que soit le trajet urbain à parcourir.

LA PROVINCE 24/3/1909

SIMPLE OBSERVATION

Si les trams St-Servais-St-Nicolas et Wépion-Gare et vice versa arrivaient en même temps aux Quatre Coins, cela permettrait à de nombreux voyageurs d'y prendre la correspondance sans devoir attendre une demi-heure.

L'AMI DE L'ORDRE 24/3/1909

AUX VICINAUX

Par arrêté royal du 15 mars, le mandat de membre du Conseil d'administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux conféré par arrêté royal du 28 avril 1903 de M. Ch. Lagasse de Loch, directeur général à l'administration des Ponts et Chaussées, a été renouvelé pour un terme de six ans qui prendra fin le dernier mardi du mois d'avril 1915.

LA PROVINCE 28/3/1909

COLLISION

Hier après-midi, le cocher d'une voiture remontait la rue des Bourgeois lorsqu'il vit arriver sur sa gauche le tram électrique.

Il pensa pouvoir traverser les rails avant que le tram ne passât, mais l'arrière de sa voiture fut pris en écharpe par ce tram. Un choc s'ensuivit qui renversa le cocher sur le pavé.

Il se releva de lui-même avec une large écorchure au front.

LA PROVINCE 2/4/1909

BELGRADE ATTENTAT CONTRE LE VICINAL

Le tram vicinal quittant Namur à 8 heures 05 du soir, dévallait la pente au delà du Cimetière de Belgrade, lorsqu'il alla buter contre un taquet d'arrêt qu'une main criminelle avait enlevé d'une voie de garage pour le placer sur la voie principale.

Le choc fut excessivement violent. La plupart des voyageurs furent fort secoués et jetés à bas des banquettes. Plusieurs de plaignent de douleurs internes et d'autres ont été blessés par des éclats de vitres.

La locomotive a le tablier d'avant défoncé.

Le Parquet s'est rendu à Belgrade aux fins d'enquête.

L'AMI DE L'ORDRE 2/4/1909

BELGRADE ACCIDENT DE TRAM

Hier, vers 8 heures du soir, le tram vicinal s'est arrêté brusquement par suite peut-être d'un défaut d'une aiguille.

Le choc a brisé quelques vites et a fait perdre l'équilibre à quelques voyageurs.

Personne n'a été blessé.

Note: Il semblerait qu'il s'agisse du même incident, relaté de façon différente par chacun des deux journaux.

LA PROVINCE 4/4/1909

PETIT CODE DE L'USAGER DU TRAM

En montant dans un tram, tenez vous de la main droite.

En descendant d'un tram, tenez vous de la main gauche.

Ne descendez jamais de l'entrevoie, même si la barrière est ouverte.

Ne traversez jamais la rue derrière une voiture de tram. C'est dangereux, parce que vous ne pouvez voir la voiture venant en sens inverse.

Traversez toujours devant le tram, c'est plus prudent.

N'abandonnez pas de paquet ou de parapluie dans le tram. Ils pourraient ne pas revenir seuls.

Ne demandez jamais un arrêt facultatif trop tôt, mais demandez-le cependant au receveur avant d'y être arrivé.

Ne descendez jamais d'un tram sans regarder s'il ne vient pas un tram ou une voiture derrière vous.

Enfin, Mesdames, faites plus attention à la sécurité de votre personne qu'à votre robe.

L'AMI DE L'ORDRE 5/4/1909

AUX VICINAUX

On nous demande - et nous l'ignorons - pourquoi l'électrification de Salzinnes n'est pas encore exploitée.

Les travaux y sont terminés puisque les trams suivent tous les soirs la voie pour être garés dans la remise, aux Balances. Mais ils la suivent à vide et le public n'est pas admis.

Nous transmettons la question à l'administration des chemins de fer vicinaux.

LA PROVINCE 7/4/1909

TOUJOURS LES TRAMS

Hier matin, vers 10 heures, le tram descendant de la rue de Fer a brisé et arraché la tente de la boucherie Topet, rue de l'Ange, en ville.

Nous avons toujours prétendu que l'élargissement de la rue à cet endroit est de première nécessité. Il en va de même du changement de voie près de la charcuterie de Mr Marteau-Paquet.

L'AMI DE L'ORDRE 13/4/1909

AUX VICINAUX

Monsieur de Burlet, directeur général, nous écrit:
" Nous comptons ouvrir le 15 courant le service électrique de Namur-Station à Salzinnes-Eglise et à la Citadelle, mais diverses circonstances parmi lesquelles l'importance des transports de matériaux à destination du plateau de la Citadelle pour les vastes constructions qu'on y édifie actuellement, nous obligera sans doute à retarder cette date de 5 jours et à ne commencer que le 15 avril.

Section de la Pairelle à Profondeville: Nous avons soumis les plans à l'approbation des chemins de fer. Ils ne sont pas encore approuvés, mais nous avons déjà conclu les marchés pour que les travaux puissent être entamés sans retard. La situation est à peu près la même pour la section de Namur à Belgrade-Village par le Cimetière.

Nous allons également étudier le problème de l'électrification de la ligne de Namur à St-Gérard, au delà de Salzinnes jusque Malonne, ainsi que la partie de la ligne existant entre la rue de Fer et la porte St-Nicolas par la place Léopold et le boulevard Cauchy.

Quand nous aurons terminé ces deux études, on fixera le montant de la dépense. Nous en soumettons les résultats aux communes intéressées, ainsi qu'à la province et à l'Etat.

C. de Burlet."

LA PROVINCE 16/4/1909

ROCHEFORT TUE PAR LE VICINAL

Le nommé Arsène Arnould, demeurant à Wellin, s'endormit hier dans la soirée à Halma, sur la voie du tram. Un tram survint et comme la voie décrit à cet endroit une courbe, le mécanicien aperçut le dormeur à quelques mètres seulement. Il ne put stopper à temps et écrasa le malheureux. Celui-ci était âgé de 32 ans.

L'AMI DE L'ORDRE 19/4/1909

AUX VICINAUX

Le service par trams électriques sera inauguré demain, 20 avril sur la section de Namur (Station) à Namur (Citadelle).

Voici l'horaire provisoire:

Station Etat: 7 h. - Parc Louise-Marie: 7 h.02 - Rue de l'Indépendance: 7 h.04 - Place Wiertz: 7 h.06 - Salzennes-Eglise: 7 h.08 - Les Trieux: 7 h.11 - Les Hayettes (Briquetteries): 7 h.13 - Milieu du Monde: 7 h.15 - Citadelle: 7 h.20 et ainsi de suite d'heure en heure jusqu'à 7 heures du soir, dernier départ de Namur-Station. Les dimanches et jours fériés, départ supplémentaire à 8 heures du soir.

De la Citadelle à la Station, l'horaire est fixé comme suit: Citadelle: 7 h.40 - Milieu du Monde: 7 h.44 - Les Hayettes (Briquetteries): 7 h.46 - Les Trieux: 7 h.48 - Salzennes-Eglise: 7 h.50 - Place Wiertz: 7 h.52 - Rue de l'Indépendance: 7 h.54 - Place Louise-Marie: 7 h.56 - Station Etat 7 h.58, et ainsi de suite d'heure en heure jusque 7 h.40, dernier départ de la Citadelle. Les dimanches et jours fériés, départ supplémentaire à 8 heures 40 du soir.

Les correspondances ne sont pas garanties.

Les voyageurs sont priés de se trouver aux arrêts trois minutes avant l'heure de passage des trams.

Il est défendu de monter dans la voitures et d'en descendre pendant la marche ou du côté de l'entrevoie.

Pour renseignements ou réclamations, s'adresser aux bureaux de Namur ou à la direction, 155, chaussée de Charleroi à Bruxelles.

LA PROVINCE 20/4/1909

Nos vicinaux	
<p>La Société nationale des chemins de fer vicinaux étudie un projet tendant à compléter le réseau des lignes électriques de Namur et de la banlieue :</p> <ol style="list-style-type: none">1. De la Pairelle (La Plante), à Wépion et à Profondeville;2. De Namur à Belgrade (Village), par le cimetière. <p>Indépendamment de ces deux sections nouvelles dont la construction est déci-</p>	<p>dée, la Société nationale va étudier s'il n'y aurait pas lieu :</p> <ol style="list-style-type: none">1. De prolonger l'appareillage et le service électrique de la ligne de Namur à Saint-Gérard au delà de Salzennes jusqu'à Malonne (village);2. D'appareiller et d'exploiter électriquement une partie de la ligne existante entre la rue de Fer, à Namur, et la Porte Saint-Nicolas (viaduc du chemin de fer) par la place Léopold et le boulevard Cauchy.

<p>Le tram Namur-Citadelle Ligne vicinale électrique de Namur-Salzinnnes-Citadelle. — Horaire provisoire à partir du 20 avril 1909 :</p> <p>Station-Elat, départ à 7 heures et départs d'heure en heure jusque 20 heures. Place Louise-Marie, depuis 7 h. 2 jusque 20 h. 2. Rue de l'Indépendance, 7 h. 4 j. 20.4. Place Wiertz, de 7 h. 6, jusque 20 h. 6. Salzinnnes (Eglise), de 7 h. 8 à 20 h. 8. Les Trieux, de 7 h. 11 à 20 h. 11. Les Hayettes, de 7 h. 13 à 20 h. 13. Milieu du Monde, de 7 h. 15 à 20 h. 15. Citadelle, arr. à 7 h. 20 et à 20 h. 20.</p> <p>***</p> <p>Citadelle-Salzinnnes-Namur : Citadelle, départ à 7 h. 40 jusque 20 h. 40 m. Milieu du Monde, de 7 h. 44 à 20 h. 44. Les Hayettes, de 7 h. 46 à 20 h. 46. Les Trieux, de 7 h. 48 à 20 h. 48.</p>	<p>Salzinnnes (Eglise), de 7 h. 50 à 20 h. 50. Place Wiertz, de 7 h. 52 à 20 h. 52. Rue de l'Indépendance, de 7 h. 54 à 20 h. 54. Place Louise-Marie, de 7 h. 56 à 20 h. 56. Station-Elat (arr.) 7.58 et 20.58. Arrêt facultatif : Les Hayettes. Le départ de Namur-Station de 20 h. et le retour de la Citadelle à 20 h. 40 ne s'effectueront que les dimanches et jours fériés seulement. Les correspondances ne sont pas garanties. Les voyageurs sont priés de se trouver aux arrêts 3 minutes avant les heures de passage. Il est défendu de monter dans les voitures ou d'en descendre pendant la marche ou sur le côté de l'entrevoie. Pour renseignements ou réclamations, s'adresser aux bureaux de Namur ou à la direction, 155, chaussée de Charleroi, Bruxelles.</p>
--	---

LA PROVINCE 21/4/1909

BOUILLON LE VICINAL DE PUSSEMANGE

Un arrêté ministériel du 19 avril a approuvé le plan d'emprises affecté à des terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer vicinal de Bouillon-Corbion-Pussemange sur le territoire des communes de Sugny et de Pussemange.

LA PROVINCE 25/4/1909

ACCIDENT DE TRAM

Hier, à 8 heures 45, le tram électrique montant vers la Gare a tamponné rue de l'Ange un passant, Mr Louis Benne, qui se trouvait sur le trottoir de Mr Marteau-Paquet.

Mr Benne a été contusionné dans le dos.

GESVES

Le tram de Ben-Ahin à Courrière avait laissé entre Wallais et Space un wagon de ballast à l'usage des ouvriers qui travaillaient le long de la ligne.

A peine arrivé en gare de Gesves-Centre, le conducteur apercevait le wagon de ballast qui dévallait à fonds de train et arrivait droit sur son tram bondé de voyageurs. Une catastrophe était inévitable.

Sans perdre son sang-froid, le machiniste partit à toute vapeur vers Sorinnes, espérant gagner de vitesse le wagon vagabond.

Mais à cent mètres au delà de la gare de Gesves, le wagon rattrapait déjà le convoi. Le choc fut terrible. Le fourgon de queue fut réduit en miettes et les voyageurs rudement secoués.

Pas d'accident de personnes grâce au sang-froid du machiniste qui a de la sorte amorti la violence du choc.

L'AMI DE L'ORDRE 25/4/1909

LES VICINAUX

On nous écrit:

" Les voitures électriques sont divisées en deux compartiments qui sont habituellement de deuxième classe, mais il arrive parfois, notamment le vendredi toute la journée, que l'un de ceux-ci est muni de coussins rouges et converti de la sorte en compartiment de première classe.

Il faut être à l'intérieur pour s'en apercevoir.

Quand le cas se produit, les voyageurs de 2ème classe n'ont pas accès dans cette partie réservée de la voiture ni même sur la plateforme y attenante.

Si le service s'effectue au moyen de deux voitures, rien à dire. Alors, l'un de ceux-ci peut être divisé en deux compartiments de première et de seconde classe, l'autre voiture étant réservée à la deuxième classe.

Mais lorsqu'il n'y en a qu'une seule qui circule et à plus forte raison quand il n'y a aucun voyageur dans le compartiment muni de coussins, comme cela se présente à peu près régulièrement, ne pourrait-on se montrer plus tolérant en laissant séjourner les voyageurs de seconde classe sur la plateforme donnant accès aux premières classes ?

Ne pourrait-on le faire tout au moins quand la voiture de seconde classe est bondée et que la plateforme sur laquelle se trouve la wattman est également encombrée ?

Bref, les voyageurs de seconde classe étant de beaucoup les plus nombreux, n'est-il pas exagéré de réserver la moitié de la voiture aux voyageurs de première classe qui constituent l'infime minorité ?

Cette transformation de classe est-elle nécessaire et justifiée quand le parcours s'effectue à voiture unique ?"

Transmis à la Société des Vicinaux qui, nous n'en doutons pas, examinera la question avec bienveillance.

LA PROVINCE 26/4/1909

UN DANGER PUBLIC

Nous avons été des premiers à rendre justice aux trams électriques et à reconnaître ce que leur établissement dans notre ville pouvait avoir d'influence favorable sur la prospérité de la cité.

Mais il ne faut pas que ces résultats aient comme rançon la SECURITÉ PUBLIQUE.

Les accrocs du début qui ont pu être tolérés pendant la période d'essais et d'expériences ont assez duré. Cette période est close et close aussi doit être dès maintenant la série des accidents dont les tramways sont la cause.

Or nous la voyons s'allonger quasi quotidiennement d'une façon plus inquiétante.

Nous avons raconté qu'un passant, M.

Benne, avait été samedi dernier, vers 8 h. 1/2, accroché par le tram, alors qu'il se trouvait « sur » le trottoir de M. Marteau-Paquet, rue de l'Ange. Instinctivement il s'est agrippé à une passante, Mlle Félicie Jauquet, et dans son effort lui a tordu le poignet.

Et d'un.

Le même jour, dans la journée, un accident identique se produisait rue du Pont, à la hauteur du Musée, où une femme, dont nous n'avons pu nous procurer le nom, a été également saisie au passage par l'avant d'une voiture électrique et rudement projetée contre le Musée.

Et de deux.

Nous ne garantissons pas que ces accidents soient les derniers en date.

Le Namurois ne peut désormais plus se savoir en sûreté sur les trottoirs mêmes de sa ville. Cette situation DOIT PRENDRE FIN. Ce n'est pas là notre avis seulement, c'est celui de tous les Namurois et de tous les usagers des rues namuroises.

Il y a un remède à ce mal : c'est la modification du tracé des courbes en certains endroits dangereux.

Qu'est-ce donc que cette Administration communale qui n'assure pas la sécurité de ses administrés?

De deux choses l'une : ou bien elle ne le VEUT pas et s'en désintéresse, ou bien elle ne le sait pas, ne le PEUT pas.

Dans les deux cas, elle est également digne de l'indignation et du mépris publics.

LA PROVINCE 4/5/1909

SURPRISES DU TRAM ELECTRIQUE

A l'arrêt du Parc de la Plante, le receveur perçoit le prix des billets en attendant le croisement de la voiture allant vers La Pairelle.

Mais celle-ci était en panne et pour ne pas arriver en retard, des voyageurs ont dû descendre et faire le trajet à pied sans avoir pu obtenir le remboursement du prix de leur billet.

Nous conseillons donc aux personnes qui s'installent dans le tram, afin d'éviter pareils désagréments, de ne payer le prix du parcours que lorsque le tram se sera mis en marche.

TRAM ELECTRIQUE EN COLLISION

Le tram électrique est entré en collision, hier soir à 8 heures 1/2 sur territoire de Fooz-Wépion avec un chariot qui se trouvait en travers de la voie.

L'avant de la voiture a été défoncé et le tombereau culbuté et endommagé. Il n'y a pas eu d'accident de personnes.

L'AMI DE L'ORDRE 5/5/1909

WEPION TAMPONNEMENT

Hier, après le passage du tram électrique retournant à Namur à 8 heure et demie, Mr Albert Fosséprez, de Fooz-Wépion, sortit un chariot

de sa grange. Il croyait que ce tram était le dernier et que la voie allait rester libre.

A peine était-il parti un instant pour aller fermer les portes de sa grange, qu'un autre tram, le dernier celui-là, vint s'encastrer dans le chariot et l'endommagea fort.

L'administration des Vicinaux rappelle au public qu'il doit prendre l'habitude, même en dehors des heures de circulation, de ne rien laisser stationner sur la voie du tram. Un oubli pourrait causer un grave accident.

LA PROVINCE 6/5/1909

Juste réclamation

Nous recevons journallement des plaintes au sujet de la façon dont doit se faire en raison des deux modes de traction employés, le transport des voyageurs de la ligne vicinale Profondeville-Wépion-Namur.

Le transbordement à La Pairelle, les jours de mauvais temps surtout, est très désagréable et fait payer cher, actuellement, l'avantage des trams électriques sur cette ligne importante.

Voici venir les beaux jours et rien n'est fait encore quant à l'établissement de la ligne électrique jusque Profondeville. Vaut-on attendre la fin de l'été? On porte ainsi un préjudice très grave aux communes de Wépion et de Profondeville, et, indirectement, à celles de Rivière, de Lustin, de Dave, de Tailfer, pour le bon plaisir de la société des vicinaux.

On nous demande d'insister pour que les bourgmestres de Wépion et de Profondeville fassent les démarches nécessaires pour obtenir sans retard l'établissement de la ligne électrique de Profonde-

ville à La Pairelle.

Nous le faisons d'autant plus volontiers qu'il y a de nombreux intérêts en jeu, parmi lesquels ceux des populations dont nous parlons plus haut, ceux de Namurois qui, au cours de l'été, désireront se déplacer et aussi ceux des étrangers qui viennent passer la belle saison aux environs et qu'il faut, pour la prospérité commerciale de notre ville, relier le plus et le mieux possible à Namur.

Espérons que, pour une fois, on s'hâtera.

LA PROVINCE 10/5/1909

LES ENIGMATIQUES TRAMS

Un anglais de passage dans notre ville hésitait entre les voitures des trams électriques sans pouvoir distinguer celle qui allait vers La Plante de celle qui allait à Jambes.

Est-ce que les Vicinaux ne vont pas bientôt mettre fin à cet état de choses en imitant l'exemple de Bruxelles où il est permis de distinguer l'inscription que porte en caractères de 20 centimètres de haut le fronton des voitures ?

Ce ne sont pas les minuscules médaillons grands comme la main qui suffisent à renseigner le public.

L'AMI DE L'ORDRE 11/5/1909

A NAMUR

Namur a maintenant des trams électriques. Ils ont été établis par la S.N.C.V. qui a complété ainsi par un réseau urbain les 150 kilomètres de réseau vicinal qui ont Namur comme centre.

Les lignes électriques traversent Namur de part en part: Station-Etat à Station du Nord-Belge à Jambes, par la rue de Fer, le Boulevard Ad Aquam

et le Pont de Meuse d'une part et d'autre part Faubourg-St-Nicolas-Station Etat, Salzennes et Citadelle.

L'exploitation a été un gros succès. Les voitures sont belles, spacieuses et très bien éclairées. Les recettes dépassent les prévisions les plus optimistes et pourtant nous n'en sommes qu'à la période des essais avec des horaires encore provisoires et sans qu'une période stable de beau temps se soit produite.

On peut aller à Jambes pour 15 centimes, à la Citadelle pour 20 centimes en 15 minutes. Les forêts de la Vecquée et de la Marlagne sont rendues accessibles au public grâce à de nouveaux chemins et la proximité du tram électrique.

L'électrification vers Profondeville est décidée. C'est la conquête de la Meuse à brève échéance: Yvoir et Dinant en tramway. Namur assurera ainsi sa position de capitale mosane des Ardennes.

L'AMI DE L'ORDRE 12/5/1909

NAMUR VOL D'OUTILS

Un ouvrier des trams électriques avait, dimanche soir, caché ses outils dans un tas de cendrées.

Quand il voulut les reprendre lundi matin, les outils avaient disparu.

LA PROVINCE 15/5/1909

LE TRAM DE LA CITADELLE

Nous avons le plaisir d'informer le public que chaque dimanche, à partir du 16 mai, entre 2 et 6 heures de relevée, le service des trams électriques vers la Citadelle se fera de demi-heure en demi-heure.

D'autre part, on nous informe qu'un nouvel arrêt sera créé à la Citadelle entre le Milieu du Monde et l'Hôtel-Citadelle.

LA PROVINCE 23/5/1909

NOS TRAMS ELECTRIQUES

On est occupé en ce moment à travailler à l'aménagement de la ligne électrique depuis La Pairelle jusqu'à Profondeville.

Nous émettons le voeu de voir le travail se poursuivre rapidement. Il est de toute nécessité que tout soit terminé pour la fin juin, de manière à ce que le service régulier Namur-Profondeville soit enfin instauré.

Nous avons déjà signalé les divers intérêts en jeu. Aussi, nous sommes convaincus qu'on ne manquera pas de leur donner satisfaction.

L'AMI DE L'ORDRE 25/5/1909

AUX VICINAUX

L'administration des chemins de fer vicinaux a l'honneur d'informer le public qu'elle est dans l'obligation d'installer des compartiments de première classe dans les trams électriques de la banlieue de Namur. Elle a décidé d'arrêter la composition des compartiments de la manière suivante:

Lorsqu'une ou plusieurs voitures seront en service, le compartiment à l'arrière de chaque voiture dans lequel des coussins seront installés sera considéré comme première classe.

En général, les plateformes de chaque voiture, tant à l'avant qu'à l'arrière, seront considérées comme seconde classe.

Cette mesure sera mise en vigueur à partir du 27 mai.

L'AMI DE L'ORDRE 26/5/1909

L'ORAGE

Le violent orage qui a sévi hier sur Namur a provoqué le déraillement d'une voiture du tram électrique à La Pairelle par suite du gravier descendu de la montagne et recouvrant les rails.

Les roues étaient enfoncées jusqu'au moyeu. Il a fallu plus d'une heure pour les dégager.

Dans l'entretemps le service se fit avec une seule voiture.

L'AMI DE L'ORDRE 11/6/1909

AUX VICINAUX

Un lecteur nous fait remarquer:

" Quand circulaient les trams à vapeur, il y avait pour tout un train, composé parfois de 5 ou 6 voitures, un seul compartiment de 1ère classe. Aujourd'hui que nous avons des trams électriques et qu'ils circulent, sur la ligne de Wépion par exemple, à raison de deux voitures par convoi, chacune de ces voitures a sa première classe.

Avouez que c'est exagéré et même absolument injustifié. Les premières classes restent vides. On s'entasse donc dans les secondes comme des harrengs en caque."

Nous donnons acte à notre interlocuteur de sa protestation et la transmettons bien volontiers à l'administration des Vicinaux.

Profitons aussi pour demander à nos mandataires communaux qu'ils demandent à l'Etat de ne pas maintenir rigoureusement la clause de la convention relative aux compartiments de 1ère classe en ce qui concerne les trams électriques.

LA PROVINCE 11/6/1909

WÉPION LA TRACTION ELECTRIQUE ... QUI NE ROULE PAS !

Les habitants de Wépion sont désolés de voir que les travaux d'aménagement de l'électricité ne continuent pas. De temps en temps un poteau et puis c'est tout. De cette façon le travail sera fini pour la fin de l'été, et encore...

C'est le moment des promenades et des villégiatures qui commence et le tram électrique aurait pu rendre service à tant de gens. Mais il ne faut plus l'espérer.

Domage tout de même.

LA PROVINCE 12/6/1909

Un réclame

une nouvelle ligne de tramways à Salzennes

Une pétition circule en ville, qui se couvre de nombreuses signatures; elle réclame l'établissement d'une ligne de trams nouvelle, laquelle partirait de l'Abbaye de Salzennes, suivrait la rue Henri Blès, l'avenue de Salzennes, le vieux pont de Salzennes, le boulevard Frère-Orban, la rue Saint-Aubain, place Saint-Aubain, rue du Chenil, r^{te} de Bruxelles, rue Godfroid, place de la Gare, rue Mathieu, rue Borgnet, place Léopold, pont de Louvain, et le Moulin-à-Vent.

Nous ne pouvons qu'applaudir à cette initiative de nos concitoyens; cette ligne

rendrait d'incontestables services, et serait l'une des plus productives du réseau, car elle desservirait des agglomérations très importantes. Actuellement, Salzennes n'est pas relié au centre de la ville, car le détour par la place de la Gare est tellement considérable qu'il ne faut pas en parler.

Par la nouvelle ligne réclamée, les habitants de cet important faubourg jouiraient des mêmes avantages que ceux des autres quartiers. Les ménagères seraient amenées à proximité des marchés, les employés des administrations provinciales et communales, à proximité de leurs bureaux, les étudiants et étudiantes

à proximité de l'athénée, des écoles moyennes de garçons, de filles, du collège de la Paix, etc., d'où clientèle assurée.

Les faubourgs du Moulin-à-Vent, d'Herbatte, le boulevard du Nord, le Fond d'Arquet, auraient aussi des moyens de communications faciles et peu coûteux et tous les habitants, en un mot, deviendraient des clients pour la ligne sollicitée.

A tous les points de vue, nous ne pouvons qu'appuyer les réclamants et nous ne doutons pas que les autorités compétentes donnent satisfaction aux pétitionnaires et que pour l'hiver prochain, la nouvelle ligne soit en exploitation.

LA PROVINCE 16/6/1909

LA 1ère CLASSE SUR LES TRAMS

La Société des trams nous avertit que dorénavant il n'y aura plus par tram électrique, qu'il se compose de 1, 2 ou 3 voitures, qu'une demi-voiture de 1ère classe. Ce sera toujours le compartiment arrière de la voiture motrice et pas d'une autre qui la constituera.

Dont acte.

L'AMI DE L'ORDRE 16/6/1909

AUX VICINAUX

Nous nous sommes fait l'écho de plaintes du public au sujet du trop grand nombre de compartiments de 1ère classe dans les trams électriques.

Nous sommes heureux d'apprendre que la S.N.C.V. vient de décider qu'il n'y aura plus qu'un seul compartiment de première classe par tram, même quand celui-ci sera composé de plusieurs voitures.

Le compartiment de première se trouvera toujours à l'arrière de la voiture motrice.

LA PROVINCE 21/6/1909

LES TRAMS ELECTRIQUES

Enfin, les trams ouverts ont circulé hier après-midi, mais seulement sur la ligne de la Citadelle.

Continuons à être exigeants et à demander avec tout le public que l'on se hâte de les mettre en circulation sur les autres lignes.

Les nouvelles voitures sont jolies, paraissent commodes et ont l'avantage d'être plus basses que les voitures fermées.

L'AMI DE L'ORDRE 27/6/1909

AUX CHEMINS DE FER VICINAUX

Le personnel des Chemins de Fer Vicinaux est en liesse, et il y a lieu d'en féliciter MM. les administrateurs de la Société, notre éminent ami, Mr Constantin de Burlet, en tête.

Il y eut le 28 mai dernier 25 ans que fut votée la loi instituant la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

Le Conseil d'administration a décidé d'associer à ce jubilé tout son personnel.

Voici ce qu'elle vient de décider:

Une gratification équivalant à un mois de traitement sera octroyée à tous les fonctionnaires, employés et ouvriers comptant de 1 à 6 ans de service.

Une gratification de deux mois sera accordée à ceux ayant de 6 à 15 ans de service et ceux qui auront plus de 15 ans recevront une gratification de trois mois de traitement.

D'autre part, le Conseil d'Administration offrira un grand banquet à tout son personnel.

LA PROVINCE **29/6/1909**

Une lacune

L'an dernier, alors que les « électriques » ne parcouraient pas encore Namur et sa banlieue, que l'on roulait tout bonnement en tramway à vapeur, les habitants des communes circonvoisines appréciaient beaucoup le service de nuit effectué par ces trams.

Le dernier tram vers Wépion notamment circulant vers 10 h. du soir, les voyageurs demeuraient en ville jusqu'au moment de son départ, à la grande satisfaction des commerçants et des voyageurs eux-mêmes.

Aussi la désillusion a été sensible de part et d'autre cette année et dimanche notamment en constatant que les « électriques » négligeaient de suivre l'excellent exemple de leurs prédécesseurs, qui avaient décidément du bon.

C'était pas la peine assurément...

Bataille dans le tram

Hier, vers 7 heures et demie, MM. D... père et fils, négociants, habitant une rue avoisinant le centre de la ville, se trouvaient dans le tram venant de La Plante, et pleins d'exubérance, vantaient les bienfaits (?) du règne clérical jusqu'à crier dans le tram : Vivent les catholiques!

Ils ne s'en tinrent pas là et, à un moment donné, critiquèrent les socialistes de façon désobligeante pour ceux-ci. Soudain deux ouvriers présents, — probablement des socialistes, — déclarèrent, agacés, qu'ils ne supporteraient pas plus longtemps les hableries des sieurs D... et, sans autre forme de procès, leur tombèrent dessus à bras raccourcis.

Vif émoi. Les dames se sauvèrent sur les plate-formes jusqu'à ce qu'enfin les agents du tram eussent mis fin à l'algarade.

**Pour les agents
des trams électriques**

De nombreux lecteurs nous signalent le danger que présentent pour les agents des tramways vicinaux l'usage des voitures ouvertes qui sont mises en circulation depuis quelque temps.

Nous nous faisons bien volontiers l'écho de ces plaintes. Il eût été si facile de faire choix de voitures ouvertes comportant une disposition centrale permettant aux receveurs de circuler au milieu de la voiture sans devoir faire usage du marche-pied extérieur.

Ce genre de voitures a été adopté à Bruxelles, à Anvers, à Liège, ailleurs même, mais nous devons, hélas! à la vérité de dire que s'il en a été ainsi, à Bruxelles entre autres, c'est à la suite d'accidents successifs qui ont coûté la vie

à plusieurs agents.

Ce sont de semblables éventualités qu'il eût été si facile d'éviter en adoptant un autre type de voiture. Est-il temps encore? Nous le pensons. Aussi signalons-nous nos observations à l'attention de la Société intéressée, dont les agents, qui sont en service à Namur ne sont pas du tout familiarisés avec l'usage des marche-pieds. Le seraient-ils d'ailleurs que le danger pour être moindre n'en serait pas moins constant.

Et puisque nous nous occupons de ces actifs et dévoués agents, qu'on nous permette de réclamer pour eux aussi le relèvement du barème de leurs traitements qui, vraiment, ne sont pas en rapport avec l'ancienneté et les services rendus.

Nous espéons que ces vœux seront entendus.

Une situation lamentable

Lundi, une avarie à une machine du tram à vapeur La Pairéle-Profondévillle, a obligé les voyageurs qui attendaient la correspondance, à faire une marche forcée...

Cet inconvénient a rappelé l'attention sur la misérable situation faite aux habitants de Wépion sur les lenteurs apportées dans l'installation de la voie électrique.

On nous assure que la raison du retard est un conflit entre l'administration des télégraphes et des tramways vicinaux au sujet de la pose des fils électriques sous les fils télégraphiques. Est-ce la raison réelle? Ce que nous savons de ce conflit nous permet de croire qu'avec de la bonne volonté il y aurait eu moyen de s'en-

tendre, ne fut-ce qu'en usant, au tournant de La Pairéle, de la traction souterraine, sur une distance fort réduite...

Mais là n'est pas la question. Nous sommes d'avis que les problèmes que discute l'administration des télégraphes eussent pu être solutionnés il y a bien longtemps, dès le jour où le premier poteau électrique fut posé, non à La Pairéle mais devant la gare...

En attendant que l'on rattrape le temps perdu, le public attend...

Ne serait-il pas dans l'intérêt même de la Société exploitante de hâter la conclusion d'une entente définitive?

En attendant que l'on rattrape le temps perdu, le public attend... l'intérêt du public, qui en toute cette affaire a été outrageusement négligé, au moins sera-t-on peut-être sensible à l'argument qui vise les intérêts particuliers...

LE VICINAL NAMUR-FORVILLE

Aux termes d'un arrêté royal daté du 5 juillet, la S.N.C.V. est autorisée à établir et exploiter à titre de partie intégrante de la ligne vicinale Namur-Forville, le prolongement compris entre Forville et Meffe

suivant les indications des plans approuvés par le Ministre des Chemins de Fer, Postes et Télégraphes.

Sont approuvées les délibérations des conseils communaux intéressés.

L'Etat intervient pour 437.000 frs dans la formation du capital nominal afférent au prêt prolongement et se libérera au moyen de 98 annuités de 15.295 frs chacune.

Le délai d'exécution est fixé à trois ans, à compter de la date du présent arrêté.

Si à raison de l'exploitation du prêt prolongement il était nécessaire d'élargir en certains endroits, soit la chaussée, soit l'assiette-même des voies publiques empruntées, la Société Nationale devra exercer à ses frais les travaux qui lui seront prescrits par le Ministre des Chemins de Fer, Postes et Télégraphes.

Les bases des prix de transport à appliquer sur le prolongement de Forville à Meeffe seront les mêmes que celles en vigueur sur la ligne vicinale de Forville à Namur.

L'AMI DE L'ORDRE 17/7/1909
CONSEIL PROVINCIAL DE NAMUR

A la séance du vendredi 16 courant, Mr de Saint-Omer a demandé à Monsieur le Gouverneur d'insister auprès du Gouvernement pour la création d'une ligne vicinale Beauraing-Winenne-Gedinne.

LA PROVINCE 20/7/1909
LA PLANTE TERRIBLE ACCIDENT DE TRAM

Un ouvrier de Mr Dechamps, entrepreneur des immondices, Etienne Sonnet, sortait avec un camion à reculons d'un terrain vague à La Plante, au moment où arrivait un tram électrique.

Sous le choc, le tombereau oscilla et le brancard atteignit le conducteur à la tête. Il s'affala sans connaissance.

Il fut conduit à l'institut chirurgical de Jambes où on constata une fracture du crâne, une blessure à un oeil et deux blessures à l'occiput.

Son état est des plus graves.

L'AMI DE L'ORDRE 24/7/1909

CONCOURS HIPPIQUE INTERNATIONAL

A l'occasion de ce concours hippique qui aura lieu les samedi 24, dimanche 27 et mardi 27 courants à 2 h.1/2 à la Citadelle (prairie Bignerons) un service spécial de tramways sera organisé:

Aller: départs de la Gare de 13 heures à 14 heures 30.

Retour: de 17 heures 30 à 19 heures.

Lundi 26, à la Plaine de Belgrade: gymkana et cross-country:

Service de trams: Aller: départs de la place de la Gare à 15 heures 50 et 14 heures - Retour: départs de la plaine de Belgrade à 16 heures 40 et 16 heures 55.

LA PROVINCE 29/7/1909

FATAL DENOUEMENT

Le malheureux Sonnet, victime d'un accident de tram à La Plante que nous avons relaté le 20 juillet est décédé hier matin sans avoir repris ses sens.

Agé de 38 ans, il était marié et père de famille.

LA PROVINCE 4/8/1909

COLLISION AVEC TRAM ELECTRIQUE

Le chariot-citerne appartenant à un débitant de pétrole est entré en collision avec le tram électrique dans la grand-rue de Jambes.

Le chariot a eu un brancard rompu et a été renversé sur le pavé où son contenu s'est répandu.

Quant au tram, il a été assez abimé et des vitres notamment ont volé en éclats. Pas d'accident de personnes.

L'AMI DE L'ORDRE 8/8/1909

LE VICINAL NAMUR-PROFONDEVILLE

L'équipement électrique du tram vicinal Namur-Profondeville n' pu être fait jusque maintenant à cause du parallélisme qu'il créerait entre les

fils du télégraphe et du téléphone et les fils du trolley.

Il pourrait y avoir, outre le fonctionnement irrégulier des services, des accidents graves, même mortels.

Il fallait donc apporter des changements de tracé à la ligne et mettre sous terre une partie des fils électriques.

Nous apprenons avec plaisir que les études de l'administration des téléphones ont permis d'élaborer un projet définitif qui va être communiqué à la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

Les populations intéressés peuvent espérer voir se réaliser à bref délai le travail qu'elles demandent.

Nous sommes heureux de leur en donner la bonne nouvelle.

L'AMI DE L'ORDRE 15/8/1909

AUX TRAMWAYS

La Société exploitante des Vicinaux de Namur a l'honneur de porter à la connaissance du public que, du 15 courant au 19 septembre inclus, les trams supplémentaires suivants seront mis en marche entre Namur-Station et Fooz-Wépion les dimanches, lundis et jeudis:

Départ de Namur Station à 20 h.45 - Arrivée à la Pairelle à 21 h.10.
Départ de Namur-Station à 21 h.45 - Arrivée à la Pairelle à 22 h.14
Arrivée à Fooz-Wépion à 22 h.27.

Départ de la Pairelle à 21 h.18 - Arrivée à Namur-Station à 21 h.40.
Départ de Fooz-Wépion à 22 h. - Arrivée à La Pairelle à 22 h. 13
Arrivée à Namur-Station à 22 h.40.

Egalement, du 15 courant au 19 septembre inclus, un service à l'heure et à l'heure 30 se fera au départ de Namur-Station pour la Citadelle et à l'heure 10 et à l'heure 40 pour Namur-Station, depuis 14 heures jusque 19 heures.

L'AMI DE L'ORDRE 17/8/1909

COLLISION

Hier, vers 3 h.30 après-midi, Grand-Rue à Jambes, un fourgon du 1er Lanciers sortait de la rue Van Opré quand arriva le tram électrique. Le timon du fourgon heurta la paroi de la première voiture et l'érafla sur une assez grande étendue.

Cet endroit est très dangereux, car de la rue il est impossible de constater si un tram arrive.

Les wattmen doivent donc sonner à grande distance et ralentir beaucoup l'allure.

LA PROVINCE 16/8/1909

DANGER PUBLIC

Notre confrère, l'Etoile Belge, préconise certaines mesures de sécurité à prendre à Namur.

Parmi celles-ci, des freins de sécurité pour nos trams électriques.

LA PROVINCE 20/8/1909

L'ACCIDENT DE BAUCE DES IMPRUDENCES

Sur toute l'étendue du réseau, il est courant de voir des gamins, même lorsque les trams circulent, grimper sur les buttoirs ou les marches-pieds.

La Place de la Station, notamment, est chaque jour le théâtre d'exploits de ce genre. Il est déplorable de constater un manque de surveillance de la police ainsi que des parents.

Espérons que le drame d'hier leur ouvrira les yeux.

L'AMI DE L'ORDRE 20/8/1909

TERRIBLE ACCIDENT DE TRAM

Le tram vicinal quittait l'arrêt de Bauce et se dirigeait vers Namur hier après-midi entre 4 et 5 heures, quand un gamin sauta sur le marche pied et resta accroché à la main courante.

Il sauta ensuite sur le sol après 150 mètres, alors que les voitures avaient déjà acquis de la vitesse. Hélas, il roula sous les roues et fut horriblement écrasé.

Le tram stoppa et on se précipita au secours de l'enfant. Hélas, il était mort. Son corps était couvert de blessures et parsemé de fractures. Il était âgé de neuf ans.

LA PROVINCE 1/9/1909

UN ARRÊT ET UN FREIN

La longue rue de Fer ne comporte sur tout son parcours aucun arrêt du tram électrique.

Des Quatre Coins à la Porte de Fer, il n'est pas possible pour les voyageurs se rendant à la Gare de monter dans une voiture.

: C'est une lacune qu'il importe d'autant plus de combler que la création d'au moins un arrêt dans cette importante artère mettrait notamment - c'est le cas de le dire - un frein à la vitesse vertigineuse que nos wattmen impriment à leurs voitures dans cette rue.

L'AMI DE L'ORDRE 8/9/1909

AUX VICINAUX

On nous écrit:

" Je crois devoir vous signaler une situation particulièrement dangereuse, surtout en hiver.

Les conducteurs du tram électrique s'engagent sur la section entre le parc Louise-Marie et le Tunnel sans avoir la certitude absolue que celle-ci n'est pas occupée par le vicinal descendant de Belgrade.

Le jour, il peut parfaitement voir, en regardant vers la Place de la Station, si ce vicinal est arrivé à Namur. Mais le soir, l'obscurité, la présence de feux d'automobiles et de trams électriques sur la place de la Station, peuvent l'induire en erreur.

Or, si le vicinal descendait la forte rampe du Tunnel alors que le tram électrique la gravit, une collision ne pourrait être évitée, les conducteur et machiniste ne pouvant freiner immédiatement en rampe et sur un parcours aussi réduit.

Il suffirait pour remédier à cette dangereuse situation de placer un simple disque le jour, un feu la nuit, sur le mât électrique de la place d'Omalus.

Le vicinal faisant arrêt à cet endroit, rien n'empêcherait le machiniste de manoeuvrer le disque ou le feu renseignant la voie libre."

L'AMI DE L'ORDRE 10/9/1909

BOIS-DE-VILLERS VACHE ECRASEE

Mercredi, vers 6 heures et demie, à Bois-de-Villers, Madame Come vve Marchal faisait rentrer ses vaches du champs, lorsqu'une de celles-ci, aveuglée sans doute par les lanternes avant du tram arrivant de Saint-Gérard, vint se jeter sous la machine et, trainée sur une distance de 50 mètres, fut tuée sur le coup.

L'AMI DE L'ORDRE 11/9/1909

TRAM ET AUTOMOBILE

L'auto de Mr François Richald, industriel, rue de Fer à Namur, passait à Fooz-Wépion, quand ses roues se calèrent entre les voies du tram.

Le vicinal arrivait à ce moment. Le machiniste freina mais ne put éviter à la locomotive d'atteindre et de démolir le côté droit de la voiture.

Aucun blessé.

LA PROVINCE 14/9/1909

COLLISION RUE DE FER

Hier après-midi, vers 1 heure, un cocher débouchait de la rue Moncrabeau dans la rue de Fer, conduisant sa voiture à deux chevaux, quand il vit arriver en pleine vitesse le tram électrique qui remontait vers la Gare.

Il tira violemment ses chevaux en arrière et les jeta sur le bord du trottoir où ils s'abattirent au moment où le tram arrivait.

La motrice heurta violemment à l'arrière-train une des deux bêtes qui fut grièvement écorchée. La voiture elle-même est aussi fort endommagée.

L'AMI DE L'ORDRE 21/9/1909

ANDENNE ATTENTAT CONTRE UN TRAM

Avant hier, à 19 heures 30, entre les points d'arrêt de Velaine et de Tramaka, un inconnu a lancé une pierre dans une voiture du tram n° 72.

Deux carreaux ont été cassés, mais il n'y a heureusement eu aucun accident de personnes.

LA PROVINCE 24/9/1909

COUVIN ABONNEMENTS VICINAUX

Aux termes d'un arrêté ministériel paru hier au Moniteur, des abonnements ordinaires valables pour 3 mois, 6 mois, 9 mois ou 12 mois seront délivrés sur les chemins de fer vicinaux de Chimay à Cul-des-Sarts,

avec prolongement vers Petite Chapelle, et de Couvin à Petite Chapelle, aux prix indiqués par un nouveau barème.

L'AMI DE L'ORDRE 1/10/1909

LE TRAM D'ANDENNE A JAMBES

Les pourparlers depuis longtemps envisagés entre la compagnie du Nord et la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux en vue de la prolongation du tram Andenne-Samson jusque Jambes viennent d'aboutir de façon définitive.

La construction immédiate de la nouvelle ligne est décidée.

Cette ligne desservira Brumagnes, Lives, Jambes et viendra aboutir à la ligne électrique de Namur.

L'AMI DE L'ORDRE 4/10/1909

LA PROLONGATION DE LA LIGNE VICINALE DE SAMSON (GRAND-MOINIL) A JAMBES

L'avant-projet a été étudié par la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux et le dossier a été transmis au département des Chemins de Fer pour la prise en considération et l'intervention financière de l'Etat.

Dans sa séance du 24 septembre dernier, la députation permanente de la Province de Namur a adressé à Monsieur le Ministre des Chemins de Fer une pressante recommandation en faveur de ce projet.

La députation permanente insiste vivement pour que le Gouvernement se hâte d'accorder à la Société Nationale l'autorisation et le concours qui lui sont nécessaires pour entamer les études définitives et constituer le capital de la ligne avec l'intervention des communes intéressées et de la Province.

L'AMI DE L'ORDRE 5/10/1909

LE TRAM COUVIN-PESCHE-CHIMAY

Le Conseil Communele de Pesche a voté à l'unanimité le crédit pour le tram, tout en demandant de le voir passer derrière le couvent.

On nous annonce que le conseil communal de Baileux a lui aussi émis un avis favorable. A Gonrioux, l'administration communale a fait faire un referendum. Sur 240 familles, une vingtaine seulement a voté contre.

On peut dire que la question est résolue et que d'ici peu de temps on se mettra à l'oeuvre.

L'AMI DE L'ORDRE 15/10/1909

ANDENNE ENFANT RENVERSE PAR LE TRAM

Un petit enfant jouait dans le fossé de la route au lieu-dit "Codedge".

Le tram de Gives arriva. A ce moment, l'enfant sortant du fossé s'engagea sur les rails. Le machiniste ne put arrêter à temps sa locomotive.

Le gamin fut renversé et eut le bras gauche écrasé. On dut procéder à l'amputation.

LA PROVINCE 30/10/1909

NOS VICINAUX

A l'occasion des fêtes de la Toussaint, l'administration des Chemins de Fer Vicinaux mettra en circulation au départ de Namur Station pour Belgrade des trams de 20 en 20 minutes aux heures 10, 30 et 50, à partir de 13 heures 10, jusque 16 heures 30.

LA PROVINCE 3/11/1909

UN TRAM QUI DERAILLE

Le tram qui doit arriver à Namur à 7 heures 30 a subi hier soir un accident qui, sans être grave en lui-même, a jeté le désarroi parmi les nombreux voyageurs de la ligne de Spy.

Sur le territoire de Saucin (Les Isnes), la machine a soudain sauté des rails, sans raison apparente et a immobilisé le convoi.

La remise de la machine sur les rails devant occasionner des manoeuvres assez longues, les voyageurs durent continuer leur voyage à pied, non sans maugréer.

L'AMI DE L'ORDRE 12/11/1909

NOVILLE-LES-BOIS UNE FILLETTE BRULEE

Mardi après-midi, lors du passage du tram à Sart d'Avril, le machiniste, nettoyant le feu de sa locomotive, amoncela des charbons incandescents.

Les femmes et les enfants du village ont pris l'habitude d'aller recueillir le coke qui se trouve dans ces cendrées.

Une petite fille de cinq ans, Rachel Ledieu, se mit aussitôt le tram parti, à ramasser des morceaux de charbon tout chauds. Ses vêtements prirent feu. C'était une torche vivante. Heureusement, un cultivateur de Noville aperçut la petite fille qui courait et l'enveloppa dans sa camisole

Grâce à sa présence d'esprit, l'enfant ne fut brûlée qu'aux mains et à une jambe. Sinon, elle eût été brûlée vive. Elle est maintenant hors de danger et sa guérison n'est plus qu'une question de jours.

L'AMI DE L'ORDRE 10/11/1909

AVIS

Par suite de l'exécution des travaux de la Route Merveilleuse, la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux nous prie d'informer le public qu'à partir de jeudi prochain, 18 courant, le service des tramways sera supprimé entre l'arrêt de La Motte Bel Air (propriété Gendebien) et l'Hôtel de la Citadelle.

LA PROVINCE 14/11/1909

COLLISION

Hier, samedi soir, vers 5 heures, un camion de charbon appartenant à Mr Hildegarde est entré en collision avenue Prince Albert avec le tram électrique à l'entrée de la plaine Saint-Nicolas.

Le camion a été démoli et le cheval blessé.

Pas d'accident de personnes, heureusement.

L'AMI DE L'ORDRE 16/11/1909

CHEMINS DE FER VICINAUX POLICE

Un arrêté du 11 novembre a chargé d'exercer les fonctions de police déterminées par la loi, les agents ci-après désignés de la Société Anonyme des Chemins de Fer Provinciaux et de la Société Anonyme d'Exploitation des Chemins de Fer Vicinaux de Namur et Extensions:

- en qualité d'inspecteur: Mr F. Héger, ingénieur-administrateur à Ixelles.
Mr J. Van Haelst, inspecteur à Ixelles.
Mr J. Crevecoeur, contrôleur à Hœyelaert.

LA PROVINCE 11/12/1909

RAILS OBSTRUES

Hier, vers 4 heures, un tank à pétrole de Monsieur Mercier, de notre ville, a versé au moment où il tournait au coin de la rue des Dames Blanches vers la rue de Fer.

Les rails du tram sont en cet endroit très surélevés et en s'y heurtant les roues arrières se sont brisées.

Le service des trams a été interrompu pendant deux heures et a dû s'effectuer par transbordement.

L'AMI DE L'ORDRE 17/12/1909

LIGNE VICINALE NAMUR-BELGRADE

La ligne vicinale de Namur à Belgrade sera mise en service à partir de ce 18 décembre. Voici les horaires de départ et d'arrivée:
De Namur (Station) départ à 6 h.15, arrivée à Belgrade (village-centre) à 7 h.07. De 8 h.05 jusque 19 h.05, départ toutes les 60 minutes avec arrivée à 8 h.07.
De Belgrade (village-centre) départ à 7 h.22, arrivée à Namur-Station à 7 h.38. De 8 h.37 jusque 19 h.37, départ toutes les 60 minutes et arrivée à 1'heure 48.

L'AMI DE L'ORDRE 31/12/1909

AUX TRAMS

On nous écrit:

" Par ces temps de gelée, on est obligé de faire les cent pas en attendant le passage des trams et on s'expose ainsi à se refroidir.

La Société des Vicinaux, en présence de l'accueil sympathique du public pour les nouveaux tramways, ne pourrait-elle à certaines places plus exposées installer un stationnement pour les voyageurs?

Ainsi, place d'Omalius, passent quatre lignes de tramways: Citadelle, St-Servais-Porte St-Nicolas, Spy, Malonne.

En reculant de quelques mètres l'arrêt de St-Servais, on pourrait construire dans le voisinage de l'abreuvoir actuel un abri qui servirait aussi aux voyageurs des diverses directions.

C'est une idée que j'ai entendu exprimer souvent.

Sa réalisation ferait plaisir à un grand nombre de nos concitoyens.

Un abonné."
