

SUR LES TRACES DU PETIT TRAIN ZAMAN

ZAMAN, CET HOMME UNIQUE POUR LA RÉGION !

C'est en 1879 que s'installa la première ligne de chemin de fer privée entre la gare de Noville-Taviers et le village d'Ambresin. C'est le baron Joseph Emmanuel Zaman, industriel fortuné installé alors au château de Wasseiges, qui fut à l'origine de l'installation de cette ligne au départ destinée au transport des betteraves. Pour obtenir la concession définitive, l'État belge exigea que, parallèlement au transport des marchandises, le transport des villageois des différents villages traversés soit assuré. Cette obligation créa une dynamique sociale particulière entre les habitants des villages concernés par les 9446 mètres du tracé de la petite ligne.

Si aujourd'hui la ligne n'existe plus depuis de nombreuses années, il reste encore quelques traces de cette époque qui permit un beau développement économique dans la région. Enfoncez votre vélo et partez à la découverte de cette histoire étonnante.



Balade sur les traces du petit train Zaman



Fonds européen agricole pour le développement rural : l'Europe investit dans les zones rurales

POURQUOI UNE LIGNE DE CHEMIN DE FER DANS NOTRE RÉGION ?

Après le développement des carrières et l'acquisition de sociétés ferroviaires, Zaman voit une nouvelle opportunité dans l'exploitation des betteraves sucrières grâce à ses nouvelles propriétés et ses terres agricoles propices à ce type de culture. Il constitue en mai 1864, avec quelques associés, la société « Zaman & Cie », une association pour la fabrication de sucre. La « sucrierie d'Embresin* » devient la plus importante et la mieux équipée de la région. Il s'associe également plus tard avec quelques propriétaires de terres à betteraves pour créer la sucrierie de Bonneffe.



Mais vu la position géographique des sucrières, l'acheminement des matières premières et des productions se fait par attelage pour rejoindre la ligne de chemin de fer Namur-Tirlemont, en gare de Noville-Taviers, ce qui freine la rentabilité de l'entreprise. Comme rien n'arrête le baron, il décide donc de créer sa propre ligne de chemin de fer entre Noville-Taviers et Ambresin. Il obtient en 1878 la concession de la construction et de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer à voie étroite pour une durée de 40 ans. La ligne du petit train Zaman est née. Les travaux seront réalisés en un an et le petit train Zaman fait sa première sortie le 1^{er} septembre 1879. Le coût de la construction de la ligne lui revient à 298.500 francs, une somme colossale pour l'époque !

*orthographe ainsi à l'époque

Né le 10 mai 1812, il devient orphelin à l'âge de 14 ans et sera élevé par son oncle, le chevalier François Wyns de Raucourt, qui en fera son légataire universel. Il épousa la Comtesse Cécile du Monceau de Bergendal en 1840 ; de cette union naquirent 4 enfants. Maître des carrières de Quenast, industriel connu et respecté, gestionnaire avisé, il sera fait écuyer en 1858 par Léopold 1^{er} et recevra la distinction honorifique de « chevalier de l'Ordre de Léopold » par Léopold II en 1867.



Sénateur de Nivelles de 1857 à 1870, il développera la vingtaine de carrières que sa société rachète au fil des ans, allant jusqu'à employer 1400 ouvriers. En parallèle, il transformera un simple dépôt de matériel roulant en lieu de construction de matériel ferroviaire. Ses locomotives seront primées lors de l'Exposition Universelle de Paris en 1855. Il arrivera à Wasseiges en 1860 et fera l'acquisition du château et de la ferme attenante, mais également de la ferme du Soleil et d'un moulin à vent. Il devient ainsi propriétaire de plus de 500ha de terres et de bâtiments agricoles. Au sommet de sa gloire, Joseph-Emanuel est surnommé le « Baron Zaman ».

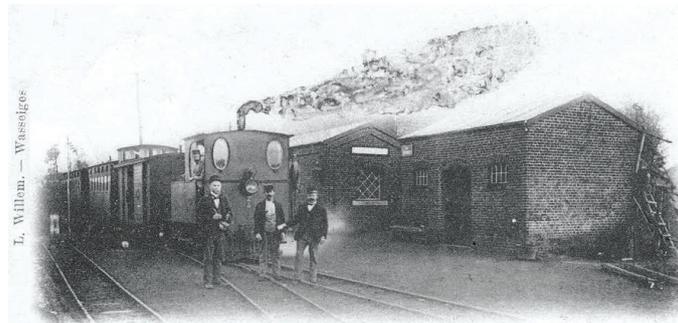
MONSIEUR JOSEPH-EMMANUEL ZAMAN



UNE VIE ÉPHÉMÈRE POUR LA LIGNE, LA FAILLITE POUR SON CRÉATEUR

Durant toutes ces années, ce train fera partie du quotidien des habitants en parcourant les campagnes inlassablement. Il ira de gare en gare presque chaque jour, en traversant le bâti de Branchon (viaduc surplombant le village, haut de 5.5m et long de 128m), mais il n'était pas rare que le conducteur s'arrête en plein milieu des champs pour embarquer les plus jeunes gratuitement, qu'il dépose des habitants en chemin, hors des 4 gares officielles, ou encore qu'il prenne un peu (voire beaucoup) de retard en gare lors de son dernier passage pour attendre ceux qui finissaient la kermesse de Tavier ! Le succès et la réputation de ce petit train étaient tels que le roi Léopold II lui-même emprunta cette ligne le 3 mai 1880.

La concession et l'exploitation de la ligne resteront dans la famille Zaman jusqu'à sa fin, en 1917, date à laquelle les Allemands s'emparent de la ligne, la démantèlent et envoient les rails ainsi que le matériel roulant en Allemagne.



Wasseiges - La station

Le baron Raoul d'Huart, beau-fils de Joseph-Emmanuel Zaman, sera le dernier gestionnaire de cette ligne qui a permis un développement économique de toute la région.

Zaman, quant à lui, subit de très lourdes pertes lors du krach boursier de 1884. Le baron est ruiné. Obligé de vendre la quasi-totalité de ses biens à près de 72 ans, il se réfugie chez sa fille cadette Anne et son gendre, Raoul d'Huart. Il mourra en 1894, à l'âge de 82 ans, et sera inhumé dans la crypte familiale de l'ancien cimetière de Forest.

Dès 1923, la ligne sera remise en ordre pour répondre aux nouvelles techniques d'exploitation par la SNCV (Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux). Le pont de Branchon, qui avait survécu, sera démonté cette année-là. Les voyageurs pourront de nouveau emprunter cette ligne secondaire dès 1926. Figurant sous le n°535 dans les indicateurs de la SNCV, elle restera des années durant dans l'esprit des villageois, la ligne du petit train Zaman.