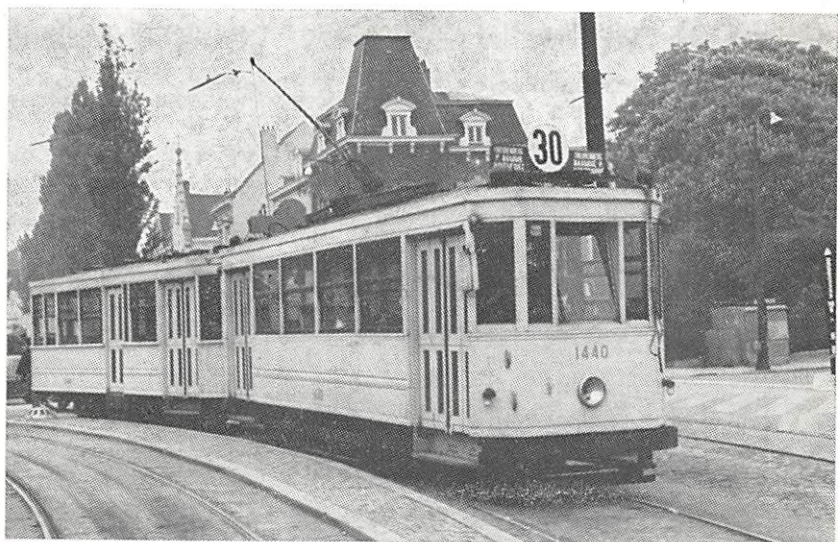


1e c/s/74



# présence du tramway

46

bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

12e année / III  1973  prix 25 fr.

LA LIGNE No. 7 DE LA S.T.I.C.

J. de Meurs

La fin de la desserte par tramways électriques de la ligne N° 7 de la Société des Transports Intercommunaux de Charleroi, dans la soirée du samedi 30 juin 1973, mérite une brève évocation du passé de cette ligne.

Son histoire se confond en quelque sorte avec celle du réseau tout entier puisqu'elle n'est, en fait, que la fameuse ligne « Charleroi-Gilly » prolongée. La majeure partie de cette ligne « Charleroi-Gilly » fut en effet une des origines du réseau des transports publics carolorégiens.

Créée en 1885, elle fut une des cinq premières lignes de « chemin de fer d'intérêt local » en service en Belgique.

Etablie à l'écartement normal (1,435 m.) et desservie par des convois tirés par des locomotives à vapeur, elle fut exploitée à l'origine par la « Société Anonyme des Chemins de fer Vicinaux Belges ».

L'électrification du réseau ayant été décidée, la concession fut remise en adjudication en 1903 et attribuée, pour une durée de 35 ans, à la « Société Anonyme des Railways Economiques de Liège — Seraing et Extensions » qui, à son tour, la rétrocéda à une nouvelle entreprise : la « Société des Tramways Electriques du Pays de Charleroi et Extensions », fondée le 17 octobre 1904.

Dès l'année suivante, la ligne, primitivement limitée à Gilly-4-Bras, fut mise à voie métrique (comme la totalité du réseau), électrifiée et prolongée jusqu'à Soleilmont.

Comme la nouvelle convention conclue en 1924 avec les pouvoirs publics l'avait exigé, une nouvelle prolongation fut établie jusqu'au Vieux Campinaire en 1926.

C'est enfin en 1930 que fut réalisée la dernière extension de la ligne qui l'amena à son terminus final de Fleurus Centre.

Comme les gens heureux, la ligne N° 7 fut sans histoire ! Elle ne présenta jamais aucune caractéristique bien particulière si ce n'est d'avoir été, de très loin, la plus longue ligne de tout le réseau.

Pendant longtemps établie en accotement le long de la chaussée sur une grande partie de son trajet suburbain, la ligne n° 7 fut intégralement placée dans l'axe de la voirie et mise à double voie après la seconde guerre mondiale.

En plus de la ligne N° 4 dont elle partageait le parcours jusqu'à Gilly-4-Bras, la ligne N° 7 disposait de services partiels complémentaires qui la soulageaient appréciablement dans la desserte d'une région particulièrement peuplée.



A l'époque des anciennes motrices des séries « 200 » munies de plaques de destination en bois, ces lignes portaient les indices suivants : « Charleroi Sud—Gilly-4-Bras » (plaque rouge avec lettres blanches sans numéro) ;

Ligne N° 1 : « Charleroi Sud—Gilly-Sart-Allet » (plaque verte) ;

Ligne N° 2 : « Charleroi Sud—Soleilmont » (plaque rouge et verte) ;

Ligne N° 7 : « Charleroi Sud—Fleurus » (plaque verte et blanche).

Pendant un certain temps, la ligne N° 2 eut des plaques rouges et la ligne N° 7, des plaques rouge et blanche.

Enfin, un service complémentaire « supplémentaire » : « Charleroi Ville Haute—Gilly-4-Bras » fût même parfois exploité aux heures de pointe.



SOLEILMONT : ACCROCHAGE DE LA REMORQUE A CONTREVOIE.

(Ph. J.M. Pholien)

Desservie par des motrices des séries « 200 » puis par des motrices « 400 », la ligne N° 7 ne fut parcourue par les motrices « 300 » qu'en cas de nécessité de renforcement. Les convois étaient presque toujours composés d'une motrice et d'une remorque.

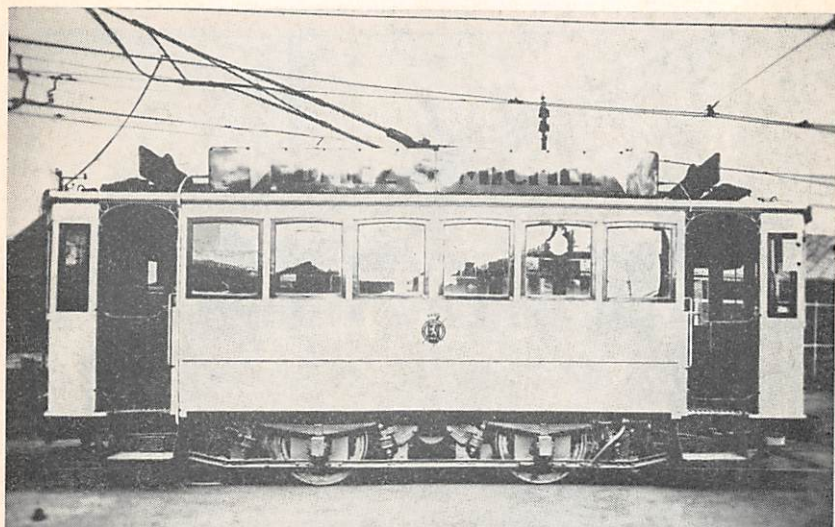
La récente suppression de cette belle ligne limite donc à Soleilmont la desserte de la banlieue nord de l'agglomération par des tramways électriques. Il n'est peut-être pourtant pas exclu d'espérer que les projets actuellement à l'étude permettent un jour le rétablissement, sous une forme encore améliorée, de la desserte par rail de cette région du Pays Noir en pleine expansion démographique. C'est en tous les cas ce que souhaite — comme nous ! — la presque totalité de ses habitants.

## LES MOTRICES ELECTRIQUES DE LA S.N.C.V.

F. Dehon et E. Keutgens

suite 3

| <i>Séries</i> | <i>Constructeurs</i> | <i>Adjudications</i> | <i>Mises en service</i>               |
|---------------|----------------------|----------------------|---------------------------------------|
| 9169-9182     | Ragheno              | ex-Cie North         | reprises en 1905                      |
| 9183-9194     | La Brugeoise         | 24- 1-1906           | 5- 6-1907                             |
| 9195-9199     | } Braine-le-Comte    | 24- 1-1906           | 2- 5-1907                             |
| 9205-9211     |                      |                      |                                       |
| 9200-9204*    | La Métallurgique     | —                    | 31-12-1899                            |
| 9212-9215     | Ragheno              | 10- 4-1906           | 16- 8-1906                            |
| 9216-9227     | Baume & Marpent      | 17- 7-1907           | 9216 : 6-8-08<br>9217-9227 : 2-9-08   |
| 9228-9251     | Ragheno              | 17- 7-1907           | 10-1908 à 1-1909                      |
| 9252-9261     | La Hestre            | 17- 7-1907           | 9252 : 19-6-08<br>9253-9261 : 25-9-08 |
| 9262-9271     | Baume & Marpent      | 17- 7-1907           | 22- 1-1909                            |
| 9272-9281     | Atel. Métallurg.     | 17- 7-1907           | 26- 3-1909                            |
| 9282-9286**   | Seneffe              | 17- 7-1907           | 26- 3-1909                            |
| 9287-9325     | La Construction      | 17- 7-1907           | 10-1908 à 3-1910                      |

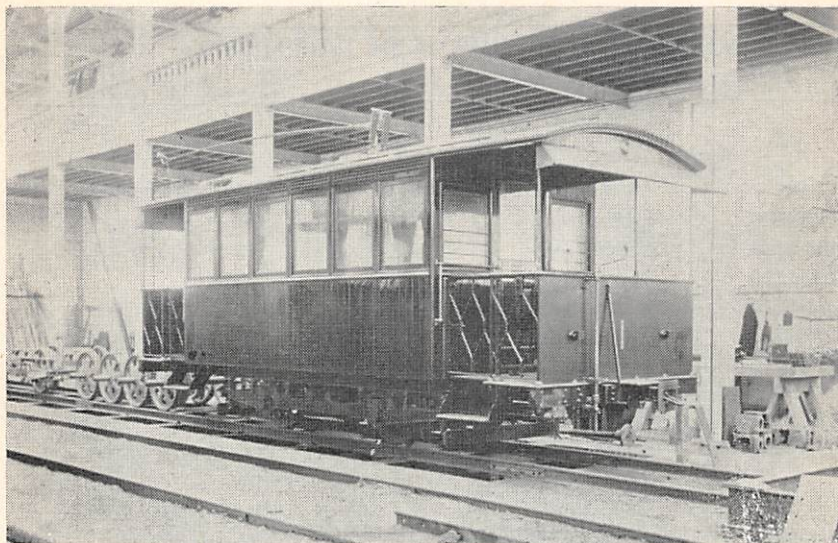


LE RESEAU ELECTRIQUE DE CHARLEROI ALLANT CONNAITRE DE NOUVELLES EXTENSIONS EN 1906 ET 1907, 24 MOTRICES SUPPLEMENTAIRES SONT COMMANDEES LE 24-1-1906 : 9183 A 9194 - 9195 A 9199 - 9205 A 9211. SUR NOTRE PHOTO : LA 9188. (Photo S.N.C.V.)

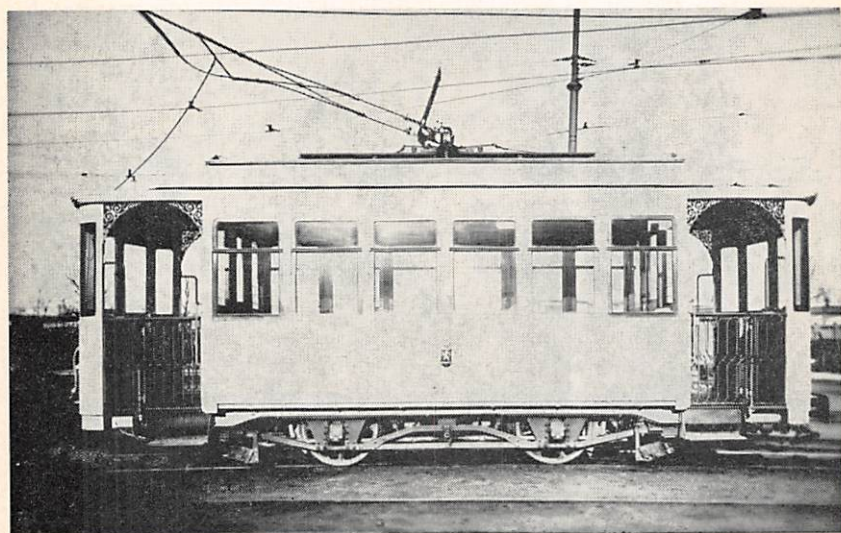
\* motrices à accumulateurs de Gand.

\*\* motrices monophasées du Borinage (identiques aux 9139-9158).

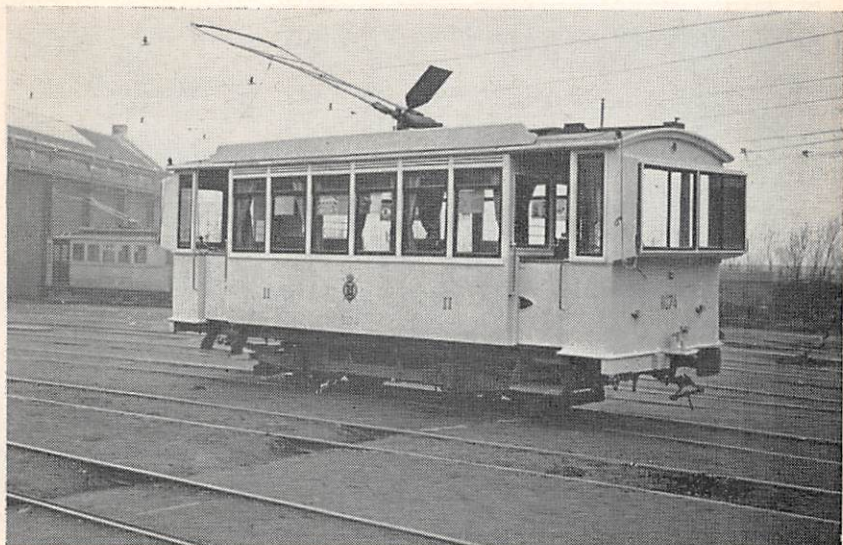




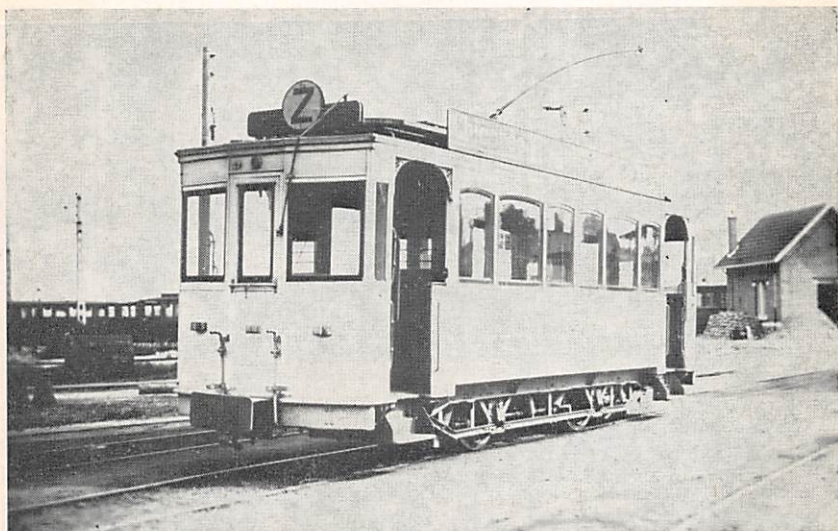
EN JUIN 1896, UNE SOCIÉTÉ PRIVÉE, LA CIE DU TRAMWAY ÉLECTRIQUE D'OSTENDE, COMMUNEMENT APPELÉE « CIE NORTH », METTAIT EN EXPLOITATION LA LIGNE D'OSTENDE A MIDDELKERKE (PAR LA DIGUE), PROLONGÉE EN 1898 JUSQU'À WESTENDE. EFFECTIF : 14 MOTRICES EN TECK ET 3 MOTRICES BALADEUSES. (Photo Raghenò)



POUR LE NOUVEAU RÉSEAU ÉLECTRIQUE D'OSTENDE, LA S.N.C.V. COMMANDE 28 MOTRICES D'UN NOUVEAU STYLE : 4 UNITÉS POUR LA LIGNE DE L'EX-CIE NORTH (9212-9215) ET 24 POUR LA LIGNE OSTENDE-BLANKENBERGHE EN COURS D'ÉLECTRIFICATION (9228-9251). SUR NOTRE PHOTO : LA 9238. (Photo S.N.C.V.)

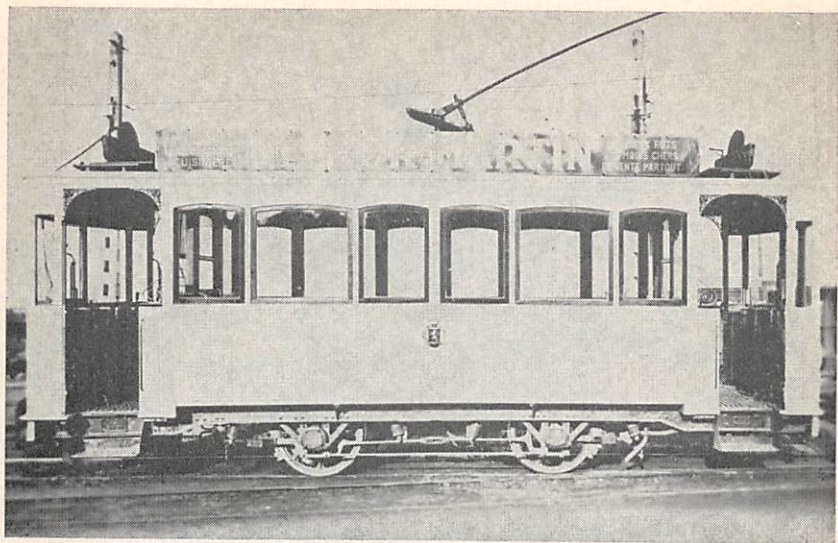


EN 1905, LA S.N.C.V. REPREND LA CIE DU TRAMWAY ELECTRIQUE D'OSTENDE, ET IMMATICULE LES MOTRICES EN TECK DE 9169 A 9182. LE RESEAU D'OSTENDE DEVIENT AINSI LE 6e RESEAU ELECTRIQUE DE LA S.N.C.V. (Photo Anthony)



PARTI DES DIFFERENTES SERIES COMMANDEES LE 17-7-1907, ON REMARQUE LES PREMIERES UNITES D'UN TYPE NOUVEAU, A 6 FENETRES INEGALES, ET QUI SERA PLUS TARD FORT REPANDU A LA S.N.C.V. LES PREMIERES (9216-9227), MISES EN SERVICE DANS LE HAINAUT, FURENT SUIVIES DES 9252-9261, ATTACHEES AUX LIGNES DE BRUXELLES. CI-DESSUS, LA 9252. (Photo S.N.C.V. 17)

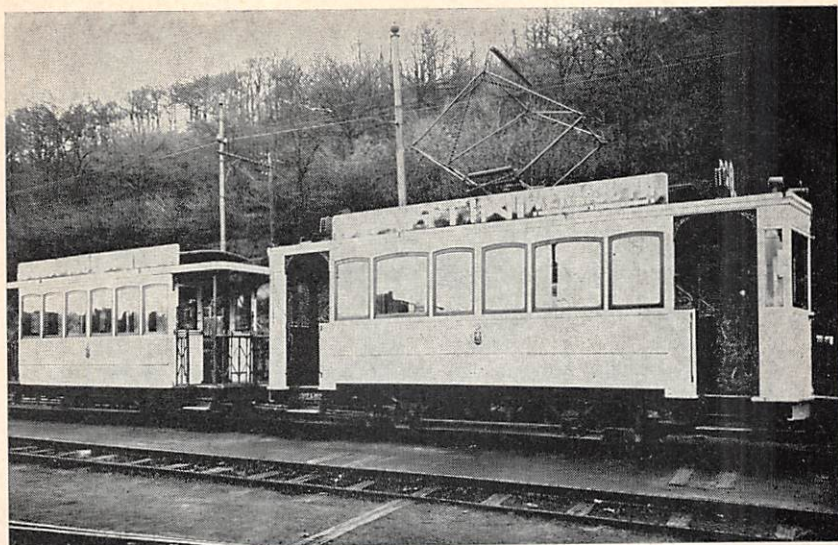




TOUJOURS PARI MI LES MOTRICES DE L'ADJUDICATION DE 1907, UNE AUTRE SERIE A 6 FENETRES INEGALES (9287-9325) REPARTIE ENTRE LES RESEAX DE BRUXELLES ET DE LIEGE. LE PREMIER RECEVRA 24 UNITES (9287-9296 ET 9307-9320) ET LE SECOND 15 (9297-9306 ET 9321-9325). (Photo S.N.C.V.)



A BRUXELLES, APRES LA DEUXIEME GUERRE MONDIALE, 10 UNITES DU TYPE DECRIT CIESSUS, PREALABLEMENT MODERNISEES, SERONT ACCOUPLEES EN PERMANENCE A CES REMORQUES DU MEME TYPE, POUR FORMER DES RAMES REVERSIBLES ATTACHEES PRINCIPALEMENT A LA LIGNE DE WEMMEL. NOTRE PHOTO: LA RAME 9319-11709. (Photo Desbarax)



EN PREVISION DE L'ELECTRIFICATION DU RESEAU DE NAMUR, DEUX SERIES DE 10 MOTRICES SONT COMMANDEES EN 1907, IMMATICULEES RESPECTIVEMENT DE 9262 A 9271 ET DE 9272 A 9281. NOTRE PHOTO REPRESENTA LA 9276 ET LA REMORQUE 1964 (Photo S.N.C.V.)



## VARIA

### 3 REMORQUES S.T.I.C.

Trois remorques (nos. 38, 40 et 41), rachetées à la S.T.I.C., ont été transportées au début du mois de juillet 1973 en Grande Bretagne.

Elles sont destinées à circuler sur la ligne des « COSTWOLD LIGHT RAILWAYS » à South Cerney dans le Wiltshire.

Cette ligne privée, d'environ 1,5 km de long, était primitivement à l'écartement de 61 cm (2') et a été mise à l'écartement métrique. Elle est destinée à relier un vaste parking à un centre d'attractions nautiques situé au bord d'un lac. Elle fut créée pour le desserte d'une carrière de gravier aujourd'hui abandonnée et que les exploitants ont aménagée en site touristique et d'attractions. Une extension jusqu'à un autre lac artificiel des environs est déjà envisagée.

Le parcours est gratuit et compris dans le prix de l'accès au centre nautique.

La traction est assurée par des loco-tracteurs de différentes provenances et mises à l'écartement métrique.

Quatre locomotives à vapeur d'origine portugaise ont été acquises en vue d'assurer le desserte des extensions envisagées.

Jusqu'à nouvel ordre, les trois remorques carolorégiennes conserveront leur livrée d'origine.

J.d.M.



REFLEXIONS SUR DIX ANNEES  
DE PRESENCE AU MUSEE DU TRAM

G. Prové-Clairac

*Dédié à la mémoire de mon camarade Joseph Wauters (†)*

Au cours de dix années, j'ai eu l'occasion heureuse, *polyglotte et dépolluante* de piloter pas mal de visiteurs sur le carreau ou dans les remises de notre Musée du Tram. Et ces visiteurs sont fort aise lorsqu'un guide les accompagne et les dirige par « la bonne voie » *dans le dédale lyrique ou candélabresque des multiples aiguillages où, autrement, ils s'égareraient désespérément.*

Il faut voir le sourire reconnaissant, il faut capter le clin d'œil malicieux de la jeune maman à la descendance de laquelle on a recommandé la prudence pour évacuer sans sauter les étroites plates-formes des machines à vapeur, à l'ascendance de laquelle on a tendu un bras secourable pour lui permettre d'aller admirer l'antique sellerie ou le confortable habitacle des compartiments de première classe : un style différent pour chaque convoi.

Un bref cours d'histoire ; il s'agit d'enseigner aux plus jeunes, de rappeler aux moins jeunes que la ligne à voie normale de la Vallée du raisin était encore en activité il y a quelque 15 ans, là bas... à Groenendaël, si proche de Bruxelles ou bien que le bois de teck a la qualité d'imputrescibilité ; il convient d'informer les mêmes de toute l'émotionnante et patriotique signification du « *stoomtram van de bachte de kuppe* » dont chaque pièce de la H.L. construite à Newcastle o/T. est estampée du sigle britannique W.D. (Département de la guerre).

C'est à ce moment précis que la bobone qui a, généralement, l'âge du siècle, vous pose la question de cabinet :

— Et des trams à cheval... vous en avez ?

On fait comprendre à la bobone qu'on en a eus mais que la vétusté, les mites et la vermine aidant, un tel attelage est disparu mais... pas mort.

— Il est parti pour le dépôt de Haacht, près de la Brasserie du même nom mais il n'est pas encore « dans la bière » pour autant.

Excellente matière à conférence pour annoncer au visiteur que si la plupart des véhicules — ils dépassent la soixantaine — entreposés au Musée de Schepdaal sont de provenance vicinale, l'Amutra a préservé presque autant de trams de source urbaine, provinciale ou étrangère au dépôt de Haacht ou... ailleurs.

Nombre de visiteurs du Musée du TRAM, ceux qui y viennent pour la première fois, notamment, croient qu'ils vont n'y trouver qu'une quinzaine de voitures, encore en état de décomposition avancée et ils affichent volontiers une moue septique.

Mais lorsque, suivons le guide, ils en découvrent quatre fois plus dans un état impeccable, s'estompent les masques rébarbatifs, nait le sourire ingénu, fuse la question.

Le guide, bientôt débordé, n'aura plus assez d'une langue pour expliquer ni de deux mains pour désigner tout ce dont il faudra parler : cela crée une ambiance.

— Moi, Monsieur, j'ai encore connu *celui-là* sur la ligne d'Alost, pendant la guerre, quand on allait chercher du lard ou des patates.

— Dis, ma mie, regarde... tu te rappelles *celui-ci* ; on le prenait pour aller chez tante Mariejeanne à Waterloo. Et à l'Espinette, il fallait courir pour avoir une place assise dans la correspondance... N'est-ce pas Mossieu ?

Et l'on répond affectueusement :

— Mais bien sûr Madame !...

Même si l'on sait que l'avisé d'Alost avait été affecté au réseau de la côte ou que le désigné de Waterloo n'avait jamais circulé que dans le Borinage... mais, va t'en contredire.

\* \* \*

Vers le fond de la remise II c'est toujours un peu la pagaye : on ne suit plus le guide, on le devance. Le guide mène la bobone et sa fille vers la berline royale pour leur en faire admirer le luxe inoui mais... les gosses ont déjà aperçu la petite loco industrielle sur une voie parallèle et lui donnent l'assaut.

Tchin, tchin, tchin, tchin, tchin, bong, bong, bong, bong, ding, ding, ding.

Tout à coup : truiit truiit, un coup de sifflet strident, autocratique du guide met le point d'orgue au concert de sonnailles cacophonique et insolite.

— Eh bien, Mossieu, que se passe-t-il ? (parfois aussi : ah wel Menheer... wa nieeus ?)

— C'est rien Madame, c'est une troupe de louveteaux qui actionnent gongs et sonnettes en pagaille alors... coup de sifflet.

— Ils vous obéissent bien ?

— Ça ! En 10 années ma casquette (marine française) et mon sifflet (police parisienne) m'ont fortement aidé à maintenir ordonnance et docilité dans la « maison ».

— En tout cas... chapeau !

— Non... casquette. (Et tout le monde rit.)

Et la visite se poursuit. Les hommes, eux, pour peu qu'ils soient originaires du cru se pâmeront ou évoqueront des souvenirs de lycéens



devant un film directionnel déployé : plafond-sol de Namur, de Liège, d'Anvers...

Suivons le guide ! Les enfants : rassemblement !

\* \* \*

Après avoir fait admirer le paravent arrondi de la motrice-fourgon de la côte et ses plaques d'origine ou les fourgons à bagages sur quatre ou huit roues, on passe en revue le matériel à perche, archet ou panto : non paraventé, d'abord, (la 19) paraventé, ensuite, (la 9314) climatisé, enfin (ad. ex. la 9515).

Les « carolos » d'un certain âge ne manqueront jamais de distinguer au passage leur antique 9073 avec la lettre « C » décollée dans la tôle de son frontispice ni les deux tubulures de freinage qui en agrémentent la toiture.

Si les anversois ne reconnaissent pas toujours le long fourgon-moteur qui vient pourtant de leurs réseaux, les bruxellois, par contre bondissent inmanquablement d'une joie teintée d'émotion en présence du convoi vert-pomme 9004 flanqué de sa délicieuse remorque fermée 1836 et pigmenté de l'adorable petit disque rouge « Espinette-Hut » ou bien encore en redécouvrant l'imposante 9314, ses grosses bécicles à pétrole, sa plaque Z. lors... il n'est plus question que d'évocation de tartines au plattekeis, de gueuze, de kriek ou de chasseurs de prinquères.

Le guide aura beau déployer toutes les ruses de Sioux sur sentier de guerre pour logiquement poursuivre la visite rame par rame, de façon rationnelle, ces sacrés gosses vous filent le long des convois pour aller assaillir la baladeuse qu'ils ont aperçue entre deux TRAMS.

C'est généralement sur ce bijou de notre Musée que l'on aime à clôturer le périple.

Après beaucoup d'historique, un peu de technique : la remise III.

- Les enfants restez près de moi hein... il y a des fils, des cordages, des outils, de la peinture... attention !
- Patrick, Geneviève, Alain, Nicole... ici, écoutez Monsieur et ne bougez pas !
- Oui ma Mie.

\* \* \*

Mesdames, Messieurs, les enfants, vous avez vu sur le carreau, l'état, parfois lamentable dans lequel nous récupérons nos véhicules ; vous avez admiré, dans les remises l'état dans lequel nous les ravalons : NOUS c'est cette équipe de jeunes gars que vous voyez au boulot, TOUS bénévoles et volontaires : ici, le médecin devient peintre ; l'avocat, soudeur ; l'ingénieur, vitrier ; l'étudiant, électricien ; le directeur de banque, menuisier ; le journaliste, surveillant-guide. TOUS, pour l'amour du

TRAM, viennent passer ici au Musée le plus clair de leur temps de loisirs, de repos, de congés...

Tandis que l'on arpente le long carreau de briques pilées en longeant l'interminable train de marchandises et en cartayant entre les aiguillages, l'aimable colloque se poursuit, joyeux, entre guide et visiteurs... mais il est coupé en deux par les visions curieuse du gyrobus rouge de Gent ou sympathique du bus parisien vert. (\*)

Le visiteur en croit à peine ses oreilles quand on lui affirme que le gyrobus qu'il admire est le seul et dernier exemplaire qu'il soit encore au monde (un cadeau des Tramways de Gand) ou quand on lui déclare que le vénérable ancêtre parisien qui a parcouru un million de Km. dans les rues de Paris a pris sa retraite *ibidem* à fin mai 1971 et est venu au Musée de Schepdaal par SES PROPRES moyens, (don précieux d'une association-sœur française).

— C'est pas possible ça... Mossieu !

— Mais si, Madame, c'est moi qui suis allé le réceptionner à la frontière française le samedi 25 août 1971 à midi 1/4, avec un autre membre de l'Amutra. Ces formalités ont duré plus de 2 heures. *Nous* (Amutra) avions tous les papiers en règle pour le faire pénétrer en Belgique et *lui* (le bus parisien) n'en avait aucun lui permettant de quitter la France.

Devant cette congérie de précisions, on croit le guide sur parole et l'on accède à l'étape terminale, la petite salle d'Exposition au seuil de laquelle il (le guide) vous laisse tomber après vous avoir fait les 2 recommandations classiques : Bonne fin de visite et... veillez à ce que les enfants ne laissent pas d'empreintes digitales sur nos photos ou sur nos clichés. Merci, bonne fin de journée.

— M'sieu... M'sieu !

— ... ?

— Tenez, vous avez été tellement intéressant et tellement gentil pour les enfants que vous accepterez bien...

— Non, Madame, je vous l'ai dit, nous sommes tous des volontaires, des bénévoles : avocats, médecins, ecclésiastiques, étudiants et même P.D.G. Nous n'acceptons aucune *gratification*.

J'insiste volontiers sur ce substantif qui laisse à mes interlocuteurs la faculté d'utiliser la tautologie.

— Même pas un petit pourboire ?

— Pour boire, bien sûr mais en deux mots et en deux verres, avec mon camarade de la permanence et à votre santé !

L'on prend congé sur ce mot de la soif mais... pas de la fin car voici qu'Arthur actionne le « pim-pon-pim-pon » de son autorail pour saluer l'arrivée d'un autocar de pensionnés... ah !

---

(\*) Le sympathique bus vert parisien 67 : Pigalle-Italie-Gentilly est actuellement au mini dépôt Vicinal du Vivier d'oie.



S'ils viennent de Nivelles ou de Wavre, pas de problème mais... s'ils surgissent d'Erembodegem ou de Mariakerke, il s'agira de les documenter dans leur *moedertaal*. Parfois on tombe sur une colle ou on ne retombe pas sur tel ou tel mot alors, on invente effrontément.

— Hebt U hier geen eendtram, Mijnheer ? (1)

— Wadde ?

— N'en eendtram, zegge kike... « coin-coin-coin-coin-coin... ».

Cette onomatopée lumineuse, internationale permet au guide de sonner au TRAM canard et... d'enchaîner :

— Och ia, toetoet... hoek, hoek, hoek... Neen Madame, hier niet maar, naar Luik... overstroming... zwemmen...

Et le guide joint le geste à la parole pour autant qu'un TRAM puisse nager. Et tout le monde rigole. Ces petits vieux sont adorables : ils se contentent de peu, rien de tout.

18 heures, le musée va fermer ses portes, le guide amène le sémaphore, comme on abaisse un pavillon en berne. Pour le visiteur, c'est terminé, pour Arthur et SON équipe active, cela va commencer : les grandes manœuvres. L'avertisseur de l'autorail s'anime pour saluer le départ des uns, appeler les autres à la tâche.

— Pim-pon... pim-pon... pim-pon... répèteront d'aucuns.

— Brood-brug... brood-brug... brood-brug traduiront, peut-être, d'autres.

\* \* \*

### *Epilogue.*

— Au revoir, Braine l'Alleud...

— Tot weerziens, Oostrozebeke...

A cet adieu émouvant, j'ai dû, parfois, ajouter :

— Auf wiedersehen Bad Indra.

— Hasta la vista Pontenero.

— Spasibo towaritchyi.

— Evid ar Brezonec.

— So long Tipperary.

... Car, il m'est arrivé, tel dimanche de juillet 1972, de piloter en un seul après-midi, à Schepdaal, des visiteurs bretons, hollandais, allemands, britanniques et une famille nombreuse espagnole.

\* \* \*

Si, un prochain dimanche, il m'échoit de devoir guider *simultanément* deux ou trois smalahs d'agents marocains de la S.T.I.B. plus un minicar de visiteurs d'Erembodegem, je dirai à tout le monde :

— Salam... alleiekom ! (Cela s'écrit comme cela se prononce.)

Et tout le monde me comprendra et tout le monde rira... et tout le monde sera heureux et... c'est très bien ainsi.

---

(1) Le TRAM canard.

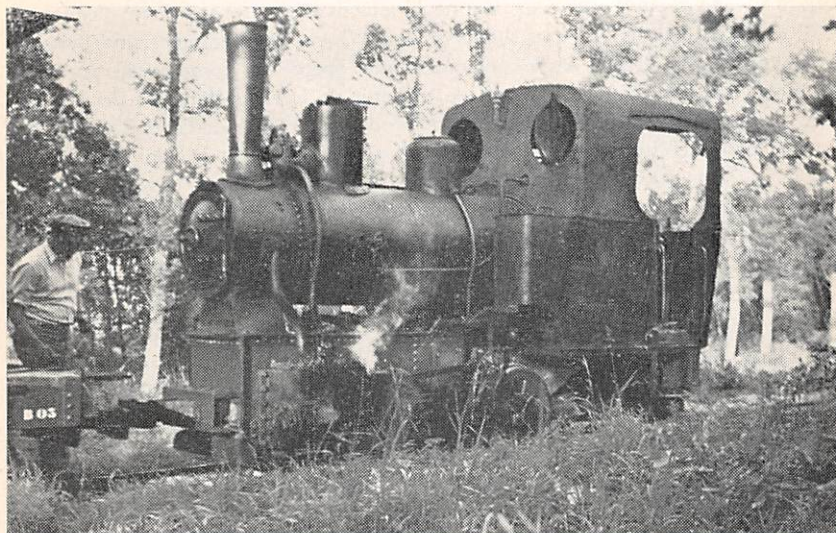
## DU COTE DES MUSEES...

M. Smet

Depuis une vingtaine d'années, un peu partout dans le monde, la préservation de matériel historique de transports en commun a été menée rondement. Il n'est guère de pays important, à l'heure actuelle, qui n'ait son musée du tramway, du chemin de fer, ou n'ait préservé un témoin représentatif d'une défunte exploitation dans un musée technique ou national.

En 1968, nous avons recensé de par le monde 92 musées, dont 46 assuraient la circulation du matériel préservé. Dans ce chiffre, nous avons volontairement inclus les musées consacrés à des thèmes plus généraux, mais présentant un véhicule comme témoin d'une époque révolue, ou plus exactement, d'une technique en constant devenir.

Fondée en 1962, l'AMUTRA compte une des plus vastes collections du monde. Et sauf erreur, car ce chiffre est difficilement contrôlable, elle vient en deuxième place avec 110 véhicules à son actif.



LOCOMOTIVE A VAPEUR « NEUMEYER » 020T DE 1922.

(Collection du Musée)

Décrire toutes ces réalisations relève de l'impossible. Avec l'accroissement permanent du nombre de collections, il nous faudrait une trentaine d'années pour en venir à bout... Dans cette chronique, nous nous contenterons de décrire succinctement les collections les plus remarquables, en particulier celles d'Europe. Nos amis Français, Suisses, Luxembourgeois, Anglais, Allemands, Hollandais, ont à leur actif des réalisations remarquables, parfois même extraordinaires.

Nous ne pouvons faire mieux que de les présenter au lecteur de cette revue, supposé intéressé par le sujet.



**FRANCE :**

**LE CHEMIN DE FER CAPPY—DOMPIERRE (C.F.C.D.)**

Nos voisins d'Outre-Quévrain ont possédé un nombre respectable de réseaux à voie de 60 centimètres, dite aussi voie Decauville. Principalement affectés à des tâches industrielles, certains d'entre eux assuraient également le trafic voyageurs.

Le C.F.C.D. est un des quatre « touristiques » français utilisant ce type de voie, mais se distingue des autres réalisations par le souci permanent de préserver l'aspect authentique du matériel.

Inauguré en 1971, le C.F.C.D. exploite une ligne relativement longue, et diverse. Située dans le département 80 (la Somme), la ligne part de la Sucrierie de Dompierre, haut-lieu de la première guerre, et court en accotement d'une route départementale sur le plateau de Santerre. Deux évitements et un passage à niveau protégé par feux lumineux jalonnent ce tronçon long d'environ 2.700 mètres. Ensuite, la voie s'incurve vers l'Ouest pour entamer une longue descente vers la vallée de la Somme. Cette pente est caractérisée par un rebroussement en « Z », permettant de racheter de fortes différences de niveau aux moindres difficultés. A partir de cet endroit, la ligne descend à flanc de coteau, dans les frondaisons, emprunte un tunnel de 100 m., en courbe, et arrive au Port de Cappy, terminus partiel. La voie se dirige ensuite vers le Pont de Cappy, sur environ 1 km., en passant devant le dépôt de la « Fourche » et le garage à matériel de la Sapinière. Cette dernière partie est établie sur la digue du canal de dérivation de la Somme.

A noter que la section Dompierre-Port de Cappy est la propriété de la Sucrierie qui l'utilise, très rarement il est vrai, pour l'expédition de sucre raffiné par péniche. Ce n'est qu'en 1974 que les trains pourront parcourir la totalité du réseau, et l'exploitation y gagnera en intérêt tant pour le grand public que pour l'amateur averti... et muni d'un magnétophone.

La section Port de Cappy-Pont a été entièrement reconstruite par les bénévoles de l'A.P.P.E.V.A. Déférée vers 1950, cette partie de la voie trouve son origine dans un des nombreux réseaux stratégiques qui desservaient cette région du Front, entre 1914 et 1918. L'équipement de la voie y est très léger (voie en éléments pré-montés métalliques), mais répond pour l'instant aux besoins.

La section exploitée par la sucrierie, par contre, est construite en voie très lourde pour ce type de chemin de fer : rail de 32 kg., traverses en bois, tire-fonnage moderne et ballast, le tout bien entretenu en sont les caractéristiques essentielles.

La longueur totale du réseau sera de 5 kms environ.

Le matériel roulant vaut par lui-même le déplacement, d'ailleurs facile pour les amateurs belges.



### Locomotives à vapeur :

- N° 1 : 020 T Henschel, 70 ch., constr. 1937, en réparation différée ; ex-Carières de Moulin-Neuf (Nièvre) ; ex-Floralies d'Orléans.
- N° 2 : 020 T Neumeyer, 35 ch., constr. 1922, en ordre de marche ; ex-Travaux Publics d'Annemasse, ex-Briqueterie Bolmer (Charentes).
- N° 3 : 030 T Decauville, 50 ch., constr. 1916, en réparation différée ; ex-Chemins de Fer du Nord-Est, ex-Sucrerie de Toury (Eure-et-Loir).
- N° 4 : 040 T Krauss-Maffei, 80 ch., constr. 1918, en ordre de marche ; ex-Sucrerie de Neuilly-Saint-Front (Aisne).
- N° 5 : 040 T Henschel, 80 ch., constr. 1917, en réparation différée ; ex-Sucrerie de Neuilly-Saint-Front (Aisne).
- N° 6 : 030 T Decauville, 50 ch., constr. 1931, en réparation différée ; ex-Briqueterie de Nesle (Somme).

Il est possible que les machines 040 T 4 et 5 proviennent de la Deutsches Feldbahn (Chemin de fer de campagne de l'armée impériale allemande en 1914-1918).



LES ETANGS ET LE PETIT TRAIN A VAPEUR ENTRE FROISSY ET CAPPY. (Collection du Musée)

### Traction diésel :

- N° T.21 : tracteur Billard à deux essieux, type T 75 D, à moteur Deutz 6 cylindres de 75 ch. Provient des Sablières de Bourron (Seine-et-Marne).
- N° T.22 : tracteur Ruston à deux essieux, moteur Hornsby de 20 ch., 2 cylindres. Provient de la Briqueterie de Nesle (Somme). Affecté aux manœuvres.

Sans numéro, en instance de transfert : autorail diesel-électrique, à bogies, construction Crochat  $\pm$  1928. A circulé en Savoie, au Cap Ferret et à Meyzieu.

Le matériel remorqué est non moins divers et l'examen de sa liste réservera quelques surprises à certains !



### **Baladeuses :**

quatre baladeuses à bogies : trois construites sur chassis Pershing, datant de 1915, fabriquées aux U.S.A. et ayant ensuite servi de wagons-citernes. La dernière montée sur chassis anglais du même âge, plus tard employée comme tombereau.

### **Chars à bancs :**

deux tombereaux munis de banquettes : rustiques, ces véhicules permirent les premiers transports de voyageurs. Ils sont montés sur chassis Pershing, jadis affectés au transport de betteraves...

### **Wagons divers :**

2 wagons de service, ex-War Department, à bogies ; 5 tombereaux et un chassis Decauville à deux essieux, construction 1910 et 1930 ; 2 lorries et 4 bennes de 600 litres.

### **Matériel à voie métrique :**

Ces véhicules sont à poste fixe, à Port-de-Cappy :

- deux remorques Carel-et-Fouché ex-Tramways de la Sarthe, d'un type très répandu, et disparu de longue date.
- les remorques 122, 142, 143 et 160 de Valenciennes, à voie de 60 cms et deux essieux.
- les remorques de Charleroi n° 3 et 6 : ces voitures, détonnant fortement dans le décor, servent d'abris à voyageurs au terminus du Port, où se fait normalement l'embarquement.

On constatera que ce réseau touristique ne manque pas d'attraits : d'autant que l'on a évité de barioler locos et baladeuses de couleurs n'attirant que badauds désœuvrés.

\*

Pour se rendre à Cappy, emprunter l'autoroute de Paris jusqu'à Péronne, suivre la route d'Amiens sur environ 1500 à 2000 mètres, et emprunter ensuite, à droite, la route de Bray-sur-Somme, mal signalée. 191 kms séparent Bruxelles de Cappy.

A tout amateur du chemin de fer secondaire, nous recommandons vivement une visite à cet attachant réseau qui fonctionne, chaque dimanche de Pâques à Octobre.

**présence  
du tramway**

**n° 46**

**12<sup>e</sup> année**

**sommaire :**

- *La ligne no. 7 de la S.T.I.C.*
- *Les motrices électriques de la S.N.C.V.*
- *3 Remorques S.T.I.C.*
- *10 Années de présence au Musée du Tram*
- *Du côté des Musées : Le C.F.C.D.*

---

*Notre photo de couverture : Une évocation surprenante, artistique, délicieuse de la ligne 30 T.B. morte le 6.9.1953. Merci, René Stevens, de nous la rendre si vivante... vingt ans plus tard.*



