



1e 10/3/86

38



tram magazine

AMUTRA

Editeur responsable

Verantw. uitgever

R. DIEUDONNE

Avenue des Buissonnets, 42

1020 Bruxelles

Braambosjeslaan, 42

1020 Brussel

Périodique trimestriel

Driemaandelijks tijdschrift

1985 / II

10^e année / jaar

150 F

NOTRE PHOTO DE COUVERTURE

L'AR. 108 s'apprêtant à tracter un train de bois, en gare de Chimay.

(Photo R. Temmerman)

tram magazine

Les Tramways dans l'Entre-Sambre-et-Meuse

(Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux)

par A. De Preter

Documentation : P. Dehon
P. De Backer
Ph. Carlier
P. Van Campenhoudt

AU SOMMAIRE :

I. LA LIGNE DE CHIMAY A COUVIN	3
II. LA LIGNE D'OLLOY A OIGNIES	23
III. LA LIGNE DE FLORENNES A DINANT	28

Les articles contenus dans ce numéro de Tram Magazine, sont publiés dans la langue dans laquelle ils nous sont remis. Ils n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

De artikels die in dit nummer van Tram Magazine verschijnen worden in de taal waarin zij ons toegezonden zijn en op de verantwoordelijkheid van hun auteurs gepubliceerd.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT

PHYSICS 351

PROBLEM SET 1

1998

PHYSICS 351

PROBLEM SET 1

1998

Il y avait dans l'Entre-Sambre-et-Meuse trois lignes isolées, à savoir

- Dinant à Florennes
- Olloy à Oignies
- et, enfin, la ligne Chimay à Couvin par Petite-Chapelle disposée à proximité de la frontière française et qui se complétait d'une antenne en France.

I. La Ligne de Chimay à Couvin

La ligne vicinale Chimay-Couvin comporte en fait trois branches. C'est à Petite-Chapelle, à la frontière, que les trois branches se rencontrent.

- une branche orientée au nord vers Couvin (ligne n° 109)
- une branche orientée au nord-ouest vers Chimay par Cul-des-Sarts (n° 97)
- enfin, une dernière branche au Sud, vicinal français vers le Tremblois par Rocroi.

Comme on peut s'en rendre compte sur la carte, le vicinal était destiné à compléter le réseau du grand chemin de fer avec lequel il était en liaison. Chaque extrémité des antennes décrites était en correspondance avec une ligne de chemin de fer :

- à Chimay, avec la ligne de la Compagnie de Chimay (ligne 156)
- à Couvin, avec le réseau national, ligne n° 134
- au Tremblois, en France, sur la ligne de La Chapelle vers Charleville-Mézières, ligne réalisée parallèlement à la frontière franco-belge.

HISTORIQUE

Pour connaître l'historique des lignes vicinales de Chimay à Couvin, il faut examiner le contexte économique et ferroviaire de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Une carte des années 1950 nous montre combien le réseau ferré était dense dans cette partie du pays. Les itinéraires parallèles et les liaisons complexes ne sont pas rares. Ils témoignent de la concurrence des diverses compagnies attirées par la prospérité économique de la région (1).

Les promoteurs du rail avaient pressenti les exigences d'une clientèle composée d'industriels désirant écouler leurs produits finis et s'approvisionner en combustible depuis le bassin de Charleroi.

Au 19^e siècle, on comptait plusieurs haut-fourneaux, des forges et des fonderies dans la région ; celle-ci recelait également de gisements de métaux non-ferreux (plomb et zinc), ainsi que de marbre, de pierre, de sable et de dolomie.

Le sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse présentait un terrain ardoisier propice à l'exploitation qui se développa principalement à Cul-des-Sarts, Le Bruly et Oignies.

Enfin, l'abondance de bois et forêts, qui couvrent toujours la zone de Chimay-Couvin, permettait l'implantation de scieries.

Sur base d'études réalisées vers 1834-1835, on dressa les premières cartes économiques reprenant les richesses exploitables de la région. "Le Musée de la Vie Régionale" à Cerfontaine a republié récemment deux cartes dressées,

l'une par l'ingénieur Magis vers 1843, l'autre par l'ingénieur anglais William Cubitt vers 1845, qui prévoyaient les premiers axes ferrés depuis Charleroi vers Mariembourg pour contribuer à la mise en valeur de la région. Le projet fut adopté par le gouvernement belge qui, selon la politique de l'époque, ne désirait pas prendre l'opération à sa charge, préférant attribuer l'entreprise à un concessionnaire privé.

Après plusieurs tentatives infructueuses, une société anonyme de droit belge, mais à capitaux anglais, dite "chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse" fut constituée le 3 avril 1845 et concrétisa les espoirs de la région. Ainsi fut construit l'axe Charleroi-Walcourt-Mariembourg-Treignes-Vireux. Cette dernière localité étant située en France.

D'autres compagnies, "La compagnie de Chimay" et le "Nord Belge" participèrent à l'infrastructure ferrée de la région. Les villes de Chimay et de Couvin furent desservies à partir de 1854 par le grand chemin de fer (1). Cette solution devait satisfaire les industriels pendant plusieurs années et ce n'est qu'à la fin du siècle que l'on envisagea de desservir les ardoisières de Cul-des-Sarts, Le Bruly et Oignies.

A partir de 1890, les communes frontalières sollicitèrent les vicinaux, récemment créés, pour compléter le réseau ferré par la pose de trois lignes de tram indépendantes :

- de Chimay vers Cul-des-Sarts
- de Couvin vers Le Bruly
- de Olloy vers Oignies.

Ces trois lignes devaient affluer vers le grand chemin de fer et remplacer les malles-poste et les chariots utilisés jusqu'au début de notre siècle. Le même problème existait en France où la ligne de chemin de fer passant par Charleville-Mézières avait délaissé la ville de Rocroi. Pour y remédier, on avait inauguré le 18 novembre 1895 un chemin de fer départemental exploité par "La Compagnie des Chemins de Fer Départementaux" de Rocroi au Tremblois, où la correspondance était possible pour rejoindre Charleville par train. A partir de cette date, on caressa le projet de relier deux des futures lignes belges en vue d'assurer une correspondance commune avec le départemental français. Les liaisons Couvin-Rocroi et Chimay-Rocroi verraient ainsi le jour.

Une difficulté majeure cependant : la ligne française était posée à l'écartement de 0,80 m, alors que les vicinaux adoptaient la voie métrique. Pour des raisons bien compréhensibles à l'époque, les autorités militaires françaises s'étaient montrées réticentes au développement d'un réseau ferré trop dense dans les départements frontaliers (2). Lorsque, enfin, l'autorité militaire consentit à la création d'une première tranche de lignes secondaires, elle imposa l'écartement de 0,80 m qui fut celui d'environ 120 kilomètres de lignes frontalières, la voie métrique étant réservée à l'intérieur du pays.

Diverses solutions furent envisagées pour assurer une jonction avec la France soit la pose de trois rails sur le parcours Couvin-frontière, soit la construction de la ligne Couvin-frontière à l'écartement unique de 0,80 m. Avec l'adoption de cette dernière solution, l'utilisation d'un matériel commun avec la branche de Chimay se révéla impossible. Cette solution ne rencontra cependant pas que des partisans. Alors que l'impasse semblait réelle, le bon sens heureusement triompha : l'utilisation de la voie métrique fut autorisée en France lors de la création d'une deuxième tranche de lignes. Ceci allait remédier aux difficultés d'exploitation que le chemin de fer départemental rencontrait au sein de son propre réseau.

L'écartement de 0,80 m abandonné, une jonction sans entraves avec les lignes belges devenait réalisable. Il restait à rechercher l'emplacement d'une gare-frontière vers laquelle les trois lignes allaient aboutir. Ce pivôt se situa à Petite-Chapelle en territoire belge.

Tous les obstacles étant levés, on put entreprendre la pose des voies. La mise en service voyageurs des divers tronçons eut lieu aux dates suivantes

- 25 avril 1903 : Chimay-Bourlers
- 13 septembre 1903 : Bourlers-Forges
- 15 novembre 1903 : Forges-Regniowelz
- 1 mai 1904 : Regniowelz - Cul-des-Sarts
- 3 octobre 1904 : Cul-des-Sarts - Petite-Chapelle
- 1 décembre 1904 : Petite-Chapelle - Couvin
- 17 décembre 1905 : Petite-Chapelle - Hiraumont (France).

Ce dernier tronçon, posé dès l'origine à l'écartement métrique, le restant du parcours jusqu'au Tremblois dut être modifié (3).

La longueur des lignes était respectivement :

- de Petite-Chapelle vers Chimay : 27,16 km
- de Petite-Chapelle vers Couvin : 16,00 km
- de Petite-Chapelle vers Le Tremblois : 15,50 km.

Pendant la première guerre mondiale, l'occupant procéda au démontage des voies tant en France que chez nous. Les lignes furent rétablies entre 1920 et 1922 et l'on profita de cette reconstruction pour généraliser l'écartement métrique chez nos voisins.

DESCRIPTION

Pour la description du parcours des lignes au départ de Petite-Chapelle, nous empruntons, avec son autorisation, des textes aux publications de l'asbl "Au Pays des Rièzes et des Sarts", n° 18, datés de 1969 (archives G.T.F.). Ces articles étaient rédigés par MM. L. Boullet et V. Maniette.

A. La ligne vers Couvin au temps de la vapeur

"... Ceux qui se rendaient à Couvin empruntaient le tram. Un coup de sifflet du "garde" et le convoi s'ébranlait. Après une immense courbe, il disparaissait sur la droite, dans les bois. Un panache de fumée blanche, émergeant de la cîme des arbres, permettait de le suivre des yeux. Pendant plusieurs minutes, alors qu'il s'éloignait de la gare, on entendait le halètement de sa vaillante petite locomotive trapue et le bruit régulier des roues à chaque joint de rail. Puis, dans une clairière, le tram réapparaissait, petit et menu, avant d'arriver à Le Bruly.

Le trajet pour Couvin était relativement rapide, les arrêts peu nombreux. Après la halte près de l'église, le tram qui, dans la traversée de Le Bruly, avait longé la grand-route, pénétrait dans la propriété de Mr Claes. Après un parcours de quelques centaines de mètres, la voie retraversait la route précitée pour se diriger vers la Forge du Prince où existait un arrêt facultatif.

Plus loin, c'était la carrière où bien souvent, des wagons de pierrailles attendaient sur une voie latérale.

A la halte de Lahonry, le convoi stoppait pour alimenter en eau la chaudière de la "machine". Enfin, toujours par les bois où coule le Ry de Pernelle, il poursuivait sa course, longeait l'étang de la fabrique de manches d'outils Willame, installée dans une ancienne usine sidérurgique "les Laminiers de Pernelle", atteignait Pernelle et Sainte-Barbe. A l'entrée de Couvin,



FORGES : ART. 89 en attente en gare, le 13 août 1957.

(Photo P. Van Campenhout)

après avoir franchi le pont sur l'Eau Noire, un peu au-delà de l'hospice, le machiniste ralentissait l'allure du convoi à cause de l'étroitesse de la rue.

La plupart des passagers descendaient au Grand Pont. De la Place Verte, le tram continuait jusqu'à la station, terminus pour voyageurs où parfois devait l'attendre le train de Mariembourg. La voie du vicinal se prolongeait cependant le long de la route nationale et traversait cette dernière près de l'usine "La Couvinoise" pour permettre le transbordement de marchandises pondéreuses telles que chaux, sable, charbon, bois de mine, engrais, grumes, ainsi que de bestiaux, des wagons du chemin de fer sur ceux du tram et vice-versa.

Dans les conditions normales, le trajet de Petite-Chapelle à Couvin durait 55 minutes pour parcourir 16 km !"

B. Le tram pour Chimay

"Le tram pour Chimay réalisait un parcours de 27,16 km. Sur ce trajet, plus long, on dénombrait de nombreux points d'arrêts dans les villages, les hameaux, voire à certains chemins forestiers.

De la gare de Petite-Chapelle, il filait en ligne droite jusqu'à peu près au Calvaire, pour ensuite longer le chemin de grande communication vers la Verte Place avec un arrêt facultatif en face de la maison de Félix Robin. Abandonnant alors le bord de la chaussée pour ne le reprendre qu'au Gué des Bagneaux, le tram suivait un tracé à peu près rectiligne et traversait le chemin menant au Laid Trou.

Arrivé à la laiterie du Moulin, il "montait à Cul-des-Sarts" le long de la rue des Marais. La gare, avec ses voies d'accès aux remises de locomotives, au quai d'embarquement de marchandises et à la pompe, formait un cul-de-sac. Pour aller vers Chimay, le tram devait, en effet, rebrousser chemin (4).

L'horaire tenait d'ailleurs compte des "opérations de manoeuvre" telles que l'accrochage ou la mise à quai des wagons de marchandises, l'approvisionnement en eau de la chaudière de la locomotive et l'attelage de la machine en tête de la rame, pour le départ. De cet arrêt prolongé, beaucoup de voyageurs profitaient pour entrer au café de la gare.

Le tram "redescendait" alors par la rue des Marais vers la laiterie du Moulin et virait à droite dans un grincement caractéristique des roues sur les rails fortement courbés en cet endroit.

Au Moulin, l'arrêt se prolongeait parfois assez longtemps car il fallait accrocher au convoi ou des wagons chargés de bestiaux ou des wagons chargés de marchandises.

C'était, en général, au Moulin que les cultivateurs chargeaient sur wagons spéciaux fermés les bestiaux vendus aux marchands. Un plan incliné permettait un embarquement facile.

Se remettant en marche, le tram continuait vers la manufacture de tabacs Thomas Philippe et atteignait enfin le bas de Cul-des-Sarts. C'était un arrêt obligatoire, en travers de la route menant au village voisin de Regniowelz. Et le trajet se poursuivait en passant devant le cimetière de l'Escaillère ; puis, le tram longeait à nouveau la grand-route de Chimay par les ardoisières "Le Chasseur" jusqu'à Boulan non sans s'arrêter une ou deux fois suivant les circonstances. Il atteignait Nimelette où l'on pouvait admirer l'étang, franchissait l'Eau Noire, sur un pont en pierre à 4 arches et, à grand renfort de vapeur, gravissait la forte rampe qui menait au village de Rièzes où, après une courbe très accentuée, il arrivait à la gare.

Un peu plus loin, avant de s'arrêter, c'était la traversée de la route venant de Nimelette. Un parcours d'une dizaine de minutes sur une voie relativement mal assise, par les prés, les marais et les sapinières, vous fai-

sait découvrir quelques fermes et les imposants bâtiments de l'abbaye cistercienne de Notre-Dame de Scourmont.

A Poteaupré, une halte obligatoire desservait le hameau : il n'était pas rare d'ailleurs d'y rencontrer des moines qui attendaient le tram pour se rendre à Forges ou à Chimay.

Parfois, sur une voie latérale, se trouvaient garés des wagons que des trapistes déchargeaient, en silence, sur des véhicules tirés par un ou deux chevaux. De là, à bonne allure, après avoir traversé le chemin de Forges, via le carrefour du Lohan, le tram filait par les bois vers les étangs de Vertillon et la gare de Forges, dépôt principal du réseau des vicinaux.

Encore un ou deux arrêts dans Bourlers et il poursuivait sa route jusqu'à la place des Ormeaux, à Chimay, pour s'immobiliser devant la brasserie Degauquier, terminus de la ligne. "

C. Le Tremblois - Rocroi - Petite-Chapelle

Monsieur Ph. Carlier a rédigé un historique complet de la branche française sur base d'une étude de Monsieur H. Mozaive. C'est cet historique déjà publié dans "Présence du Tramway" n° 10 d'avril 69, que nous reproduisons intégralement ci-dessous.

"Cette ligne, la première en date du département des Ardennes, fut créée pour relier au grand chemin de fer la ville de Rocroi que celui-ci avait dédaignée.

Rocroi (2.400 habitants), chef-lieu de canton et ancienne sous-préfecture du département des Ardennes, était à l'origine un petit village qui fut fortifié par François Ier, puis par Henri II, pour répondre à la construction par les Espagnols de la forteresse de Charlemont. Bien que de création artificielle, cette ville s'industrialisa et devint un petit centre métallurgique prospère.

La ligne Le Tremblois - Rocroi fut déclarée d'utilité publique le 9 août 1894. Les travaux débutèrent dès que l'autorité militaire eut donné son consentement et le 18 novembre 1895, le transport des voyageurs était assuré tandis que le 15 janvier suivant, la ligne était ouverte au service marchandises.

La voie quasi entièrement établie en site propre atteignait après un parcours à travers bois avec une rampe de 27 % le village de Bourg-Fidèle, puis desservait le hameau de Sainte-Philomène pour aboutir à Rocroi où elle pénétrait dans la ville jusqu'à la Place d'Armes où se trouvait son terminus ; celui-ci fut ramené à la gare de Rocroi en 1903. La remise était située à Rocroi, où se trouvait également un bâtiment-voyageurs ; des abris-bureaux avaient été établis au Tremblois et à Bourg-Fidèle. Notons encore la présence, au Tremblois et à Rocroi, de halles à marchandises.

La voie, à l'écartement de 0.80 m, était constituée de rails Vignole de 18 kg/mètre.

En vue de la jonction avec la ligne vicinale Couvin - Le Bruly - Petite-Chapelle, la ligne fut prolongée jusqu'au faubourg industriel d'Hiraumont où sera édifiée la gare douanière, en contournant les remparts par l'ouest : une halle à marchandises fut également édifiée à Hiraumont. Afin de permettre l'acheminement du matériel français en territoire belge, on envisagea la pose d'un troisième rail entre la frontière (Petite-Chapelle) et Couvin. Mais ce projet fit place à une autre solution, à savoir la substitution pure et simple de la voie métrique à celle de 0,80 m. La nouvelle voie, constituée de rails Vignole de 26 kg/mètre, fut mise en service entre le Tremblois et Hiraumont le 9 avril 1903. Quant à la liaison Hiraumont - frontière - Petite-Chapelle, elle fut livrée à l'exploitation directement en voie métrique le 17 décembre 1905. Sur cette dernière section, un rail plus léger, de 22 kg/m, fut adopté ; les rampes n'y excédaient pas 22,3 %.

La longueur totale de la ligne Le Tremblois - Petite-Chapelle atteignait ainsi 15,500 km. Les Allemands déposèrent la voie au cours de la première guerre mondiale. L'exploitation reprit le 12 juillet 1920 entre Le Tremblois et Rocroi et, en avril 1922, entre Rocroi et la frontière. Durant la seconde guerre mondiale, le service se poursuivit tant bien que mal. La liaison avec la Belgique fut interrompue dès le début des hostilités. Enfin, la ligne fut déclassée dans le courant du mois de septembre 1950.

Cette ligne dut faire face dès sa création à un trafic tant voyageurs que marchandises fort important. En 1897, nous notons 5 aller-retour entre Rocroi et Le Tremblois. Le matériel roulant se composait alors de locomotives du type 030 T de 14 tonnes, de voitures à deux essieux (15 places assises) et de wagons à deux essieux également.

La clientèle "Marchandises" était constituée principalement par les différentes fonderies situées à proximité du chemin de fer et auquel la plupart se raccorderent ; l'on dénombra jusqu'à 8 embranchements particuliers simultanément. Des trucks porteurs (3, puis 7 jeux) furent utilisés dès 1896, ce qui permit de supprimer le transbordement.

Peu après la mise en service de la voie métrique, le nombre d'aller-retour entre Rocroi et Le Tremblois fut porté à 7. Le nouveau matériel roulant comprenait des voitures et des wagons à deux essieux et à bogies ; les locomotives étaient des 030 T de 16 tonnes, qui furent remplacées en 1935 par des 130 T de 19,5 tonnes. Des trucks porteurs adaptés au nouvel écartement furent mis en service en 1925 seulement, mais leur nombre était malheureusement insuffisant (cinq jeux).

La création en 1948 d'une liaison directe par autobus entre Charleville et Rocroi vint retirer à la ligne la plus grosse partie de son trafic voyageurs. Elle ne fut pratiquement plus utilisée que pour le trafic local auquel suffisait une voiture ajoutée aux trains de marchandises.

Bien que l'importance du trafic marchandises justifiât son maintien, cette ligne fut déclassée en 1950 mais, détail curieux, elle fut encore utilisée jusqu'en 1952 pour pallier la carence des transporteurs routiers.

Horaire du service voyageurs au 1er juillet 1914

.....						
Petite-Chapelle		8.27	11.48	15.53	18.10	
Rocroi	A.	8.42	12.06	16.12	18.24	
	D.	6.25	8.44	12.08	16.15	18.25 20.04
Le Tremblois		6.54	9.12	12.36	16.44	18.48 20.32
Le Tremblois		7.32	9.36	13.20	17.08	18.58 20.55
Rocroi	A.	8.00	10.05	13.49	17.36	19.26 21.23
	D.	8.02	11.24	14.35	17.38	
Petite-Chapelle		8.13	11.36	14.47	17.50	

453 Chimay-Cul-des-Sarts-Petite-Chapelle-Couvin 453

12	14	7	16	18	K		11	13	15	17	19	
6. 0	11.55	—	16.25	21.15	0	Chimay D. Place Léopold. A.	5.20	8.50	15.15	18.50	21.10	
6. 9	12. 4	—	16.35	21.25	3	Bourlers D. Place Comm.	5.11	8.40	15. 7	18.41	21. 1	
6.20	12.20	—	16.43	21.30	5	A. Forges	5. 5	8.35	15. 0	18.35	20.55	
6.20	12.20	—	16.43	21.30	5	A. Dépôt.....	—	8.35	15. 0	18.20	20.55	
6.32	12.32	—	16.58	21.45	9	D. Carr. de Lohan	—	8.20	14.38	18.20	20.48	
6.35	12.35	—	17. 0	21.48	9	Pesayr-La-Trappe	—	8.18	14.36	18.18	20.45	
6.44	12.50	—	17. 9	21.57	12	Rièzes Station.....	—	8. 7	14.25	18. 2	20.39	
6.50	12.57	—	17 14	22. 6	15	A. Nimclette-Halle D.	—	8. 0	14.16	18. 0	20.23	
7. 0	13.10	—	17.21	22.15	18	L'Escailière	—	7.52	14. 6	17.52	20.13	
7. 6	13.16	—	17.24	22.20	19	Cul-des-Sarts Rogniowes.....	—	7.47	14. 2	17.48	20.10	
7.12	13.25	—	17.30	22.27	22	Moulin.....	—	—	13.63	17.60	20. 8	
7.15	13.30	—	—	22.30	A.	Village.....	—	—	13.50	—	20. 0	
7.20	13.40	16.40	—	—	23	D. Village.....	—	—	13.40	17.30	19.50	
7.22	13.43	16.42	—	—	22	Moulin.....	—	—	7.42	12.37	17.25	19.47
8. 0	14. 0	17. 0	—	—	25	A. Pet. Chap. } D.	—	—	7.35	12.28	17.17	19.38
8. 0	14. 0	17. 0	—	—	0	D. (St.) } A.	—	—	7.35	12.28	17.17	19.38
8.14	14.12	17.10	—	—	4	Le Bruly Pl. Comm.	—	—	7.18	12.12	16. 0	19.25
8.22	14.20	17.18	—	—	7	F. Prince.	—	—	7.10	12. 9	15.50	19.15
8.32	14.28	17.28	—	—	10	Laoury.....	—	—	7. 0	11.55	15.40	19. 5
8.43	14.39	17.41	—	—	13	Couvin (Dernelle).....	—	—	6.50	11.43	15.30	18.55
8.55	14.45	17.46	—	—	15	Gr. Pont.....	—	—	6.43	11.35	15.23	18.38
9. 0	14.48	17.50	—	—	16	A. (St.-Et... D.)	—	—	6.40	11.30	15.20	18.35

Arrêts supplémentaires à : Bourlers (Usines Manfroid), Forges (Usines Polet), Rièzes (ison Soret), L'Escailière (Az Chasseur), Cul-des-Sarts (Usines Thomas Philippe), Le Trou, Petite Chapelle (Verte Place), Couvin (Forges de Pernelle, Ste-Barbe).

Horaires de la ligne 453 Chimay - Couvin respectivement en 1924 (ci-dessus) et du 1er février au 14 mai 1929 (ci-dessous).

453 Chimay-Cul-des-Sarts-P^{le}-Chapelle-Couvin 453

12	14	16	18	19	K		11	13	15	17	19		
—	5.50	11.55	16.15	19.30	0	Chimay D. Place Léopold.....A.	5.20	8.50	15.15	18.45	20.55		
—	6. 0	12. 4	16.24	19.40	3	Bourlers D. Place communale.	5.10	8.40	15. 7	18.30	20.45		
—	6.10	12.20	16.28	19.45	5	A. Forges	5. 5	8.35	15. 0	18.30	20.40		
—	—	—	16.30	—	5	A. Dépôt.....	—	—	—	18.28	—		
—	6.22	12.32	16.42	—	9	D. Carr. de Lohan	—	—	8.20	14.38	18.18	20.30	
—	6.25	12.35	16.45	—	9	Pesayr-La-Trappe	—	—	8.18	14.36	18.14	20.27	
—	6.31	12.50	16.55	—	10	Rièzes Station.....	—	—	8. 7	14.25	18. 2	20.17	
—	6.40	12.57	16.58	—	15	Nimclette-Halle ..	—	—	8. 0	14.16	17.51	20.10	
—	6.50	13.10	17.11	—	18	L'Escailière	—	—	7.52	14. 6	17.44	20. 0	
—	6.56	13.16	17.14	—	19	Cul-des-Sarts Rogniowes.....	—	—	7.47	14. 2	17.39	19.50	
—	7. 3	13.25	17.22	—	22	Moulin.....	—	—	—	13.59	17.33	19.47	
—	7. 6	13.30	17.23	—	A.	Village.....	—	—	—	13.58	17.30	—	
—	—	—	—	—	23	D. Village.....	—	—	—	—	—	—	
4.30	7.15	13.10	16.40	—	24	Moulin.....	—	—	—	12.40	16.30	19.50	
4.33	7.17	13.13	16.42	—	26	Pet. Chapelle (Stat.)	—	—	—	7.42	12.37	16.20	19.47
4.35	8. 0	14. 0	17. 0	—	27	Le Bruly, Pl. comm.	—	—	—	7.35	12.28	16.17	19.38
5. 2	8.14	14.12	17.10	—	31	F. Prince.	—	—	—	7.18	12.12	15. 0	19.25
5.11	8.22	14.20	17.18	—	33	Laoury.....	—	—	—	7.10	12. 9	15.50	19.15
5.20	8.32	14.28	17.28	—	35	Couvin (Fernelle).....	—	—	—	7. 0	11.55	15.40	19. 5
5.38	8.45	14.39	17.41	—	40	Gr. Pont.....	—	—	—	6.50	11.43	15.30	18.55
5.42	8.55	14.45	17.40	—	42	Station-Rat. D.	—	—	—	6.13	11.35	15.23	18.48
5.45	9. 0	14.48	17.50	—	43	A.	—	—	—	6.40	11.30	15.20	18.45

453 Chimay-Cul-des-Sarts-P^{be}-Chapelle-Couvin 453

Chimay (Place Léopold).... D.	—	8.15	11.20	11.40	14.51	16.40	19. 0	20.56	
Bourlers (Place communale)...	—	8.23	11.25	11.50	14.58	16.50	19. 6	20.58	
Forges (Dépôt)..... A.	—	6.28	11.27	11.38	15. 2	16.56	19.10	—	
D.	—	6.30	11.27	—	15. 8	16.57	—	—	
Rières (Station).....	—	6.58	11.45	—	15.21	17.22	—	—	
Nacailière (Halle).....	—	7.15	11.55	—	1.32	1.43	—	—	
Cul-des-Sarts (Village).... A.	—	7.37	12. 7	—	15.44	18. 3	—	—	
D.	4.30	7.55	12.11	—	15.45	18. 8	—	—	
Petite Chapelle (Station)....	4.42	8.10	12.22	—	15.58	18.24	—	—	
Le Bruly (Place communale)...	3. 0	8.24	12.29	—	16. 3	18.35	—	—	
Couvin (S.N.C.B.)..... A.	5.42	9.10	12.53	—	18.28	19.21	—	—	

Couvin (S.N.C.B.)..... D.	—	—	—	—	6.30	10. 0	13. 8	16.52	—	20.30
Le Bruly (Place communale)...	—	—	—	—	7.11	10.45	13.30	17. 0	—	21.12
Petite Chapelle (Station).... A.	—	—	—	—	7.26	10.59	13.37	17. 7	—	21.24
D.	—	—	—	—	—	—	—	17.11	—	21.38
Cul-des-Sarts (Village).... A.	—	—	—	—	7.41	11.12	13.47	17.24	—	—
D.	—	—	—	—	7.45	11.20	13.51	17.28	—	—
Escailière (Halle).....	—	—	—	—	8.28	11.3	14. 2	17.43	—	—
Rières (Station).....	—	—	—	—	8.40	11.52	14.14	17.56	—	—
Forges (Dépôt).....	5. 2	—	—	—	8.33	12.12	14.32	18.14	20.10	—
Bourlers (Place communale)...	5.10	—	—	—	8.38	12.18	14.38	18.19	20.14	—
Chimay (Place Léopold).... A.	5.18	—	—	—	8.46	12.25	14.43	18.28	20.20	—

Chimay le mardi, mercredi, vendredi et samedi
Couvin le lundi, jeudi, dimanche et tous les jours de jours fériés

Arrêts supplémentaires : Forges (Carrefour Lohan), (La Trappe); Rières (Nimelette); Cul-des-Sarts (Regniowels), (Moulin); Le Bruly (Forge du Prince); Couvin (Le Ronay), (Pernelle), (Grand Pont).

Même ligne, mais ci-dessus horaire du 15 mai au 1er octobre 1938 et ci-dessous en 1953 (renumérotée à cette époque : 697).

697 Chimay → Couvin [59^A] 697

	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20
Chimay (St. SNCB).....	—	—	—	8.20	—	12.10	14.25	16.40	18.30	20.10
Bourlers.....	—	—	—	8.30	—	12.20	14.35	16.52	18.40	20.20
Forges (Dépôt)..... A.	—	—	—	8.35	—	12.25	14.40	16.40	18.50	20.25
D.	4.50	—	5.40	—	—	12.25	—	16.40	18.55	20.35
La Trappe.....	5.02	—	5.52	—	—	12.36	—	16.52	19.13	20.37
Rières (Station).....	5.12	—	6.02	—	—	12.45	—	17.00	19.25	20.45
Nimelette.....	5.17	—	6.07	—	—	12.50	—	17.05	19.33	20.50
L'Escailière.....	5.25	—	6.15	—	—	12.58	—	17.12	19.45	20.55
Regniowels.....	5.28	—	6.18	—	—	13.03	—	17.14	19.53	20.59
Moulin.....	5.36	—	6.26	—	—	13.11	—	17.21	20.05	21.06
Cul des Sarts..... A.	5.40	—	6.30	—	—	13.15	—	17.25	20.10	21.10
D.	5.45	5.00	6.30	—	10.30	13.20	—	17.30	—	—
Moulin.....	5.48	5.05	6.35	—	10.33	13.23	—	17.33	—	—
Petite Chapelle..... A.	5.58	5.20	6.45	—	10.43	13.33	—	17.43	—	—
D.	6.08	5.45	7.01	—	10.43	13.33	—	17.43	—	—
Bruly.....	6.08	5.45	7.01	—	10.53	13.43	—	17.53	—	—
Lahoury.....	6.24	6.10	7.19	—	11.09	13.59	—	18.09	—	—
Couvin (St. SNCB).....	6.45	6.45	7.40	—	11.30	14.20	—	18.30	—	—

	1	3	5	7	9	11	13	15	17	19
Couvin (St. SNCB).....	—	8.20	—	10.20	12.10	—	17.15	20.25	—	—
Lahoury.....	—	8.41	—	10.53	12.31	—	17.38	20.46	—	—
Brully.....	—	8.57	—	11.15	12.47	—	17.54	21.02	—	—
Petite Chapelle..... A.	—	9.07	—	11.30	12.57	—	18.04	21.12	—	—
D.	—	9.07	—	11.38	12.57	—	18.10	21.12	—	—
Moulin.....	—	9.17	—	11.52	13.07	—	18.20	21.22	—	—
Cul des Sarts..... A.	—	9.25	—	12.07	13.15	—	18.25	21.25	—	—
D.	6.35	9.25	—	12.07	13.15	—	18.30	—	21.20	—
Moulin.....	6.39	9.29	—	12.12	13.19	—	18.34	—	21.22	—
Regniowels.....	6.47	9.36	—	12.22	13.26	—	18.42	—	21.32	—
L'Escailière.....	6.49	9.38	—	12.28	13.28	—	18.44	—	21.35	—
Nimelette.....	6.57	9.46	—	12.41	13.35	—	18.52	—	21.43	—
Rières (Station).....	7.02	9.51	—	12.55	13.40	—	18.59	—	21.48	—
La Trappe.....	7.10	9.59	—	13.14	13.48	—	18.09	—	21.56	—
Forges (Dépôt)..... A.	7.25	10.15	—	13.30	14.00	—	18.25	—	22.10	—
D.	7.35	10.25	11.20	13.35	14.00	15.25	18.25	—	—	—
Bourlers.....	—	—	—	13.43	14.08	15.30	19.30	—	—	—
Chimay (St. SNCB).....	7.40	10.35	11.35	13.55	14.20	15.40	19.40	—	—	—

Arrêts supplémentaires - Rijk. halten : Bourlers: La Saboterie, Usines Manfried; Forges: Carref. du Laban; Usines Poulet; Vertillon; Etang: Chemin de Maubert. Chemin Scourmont. Rières: Maison Soret; Chasseur. Escailière: Ardoisières; Cul des Sarts: Usines Philippe; Laid Trou. Petite chapelle: Verte Place; Grand Rue; Bruly; Forges du Prince; Quatrième; Couvin: Forges de Pernelle; Usines de Pernelle; Sainte Barbe; Grand Pont.

Au sujet des locomotives, la revue "La Vie du Rail" n° 1445 du 2 juin 1974 apporte les précisions suivantes :

"... C'est à Tremblois que furent livrées les deux premières machines des Ardennes, les Corpet 030 T de 14 tonnes n° 1 "Rocroi" et n° 2 "Vouziers", les 15 juin et 4 juillet 1895, la n° 9 "Le Tremblois" ayant au contraire été livrée à Raucourt.

Lors du changement d'écartement, elles furent remplacées par d'autres Corpet, similaires, de 16 tonnes, n° 36 (28 septembre 1902), n° 37 (17 septembre 1902) puis n° 39 (21 mars 1904). Par la suite, des Corpet 130 T circulèrent également, semble-t-il, sur la ligne."

Début juillet 1950, Monsieur P. Dehon eut l'occasion de voir des machines hors d'usage, en mauvais état, rangées le long des remparts de Rocroi.

EXPLOITATION

La ligne comptait 43,16 km en territoire belge et 15,50 en France. L'exploitation des lignes belges s'y faisait à l'origine avec un parc de 9 machines à vapeur et 18 remorques voyageurs. A l'examen des horaires, on peut affirmer que la liaison de Couvin à Chimay était assurée en continuité malgré l'obligation pour le tram de rebrousser deux fois chemin à Cul-des-Sarts et à Petite-Chapelle.

Par contre, les voyageurs désirant se rendre ou venant de France devaient changer à Petite-Chapelle pour continuer leur voyage, le train français ne dépassant pas cette localité. On disait "le tram belge et le petit train français". Cela provenait du fait que les trams étaient tirés par une machine bi-directionnelle qui leur donnait une forme plus cubique. Le train français était tiré par une locomotive qu'il fallait, en principe, retourner pour pouvoir repartir, ceci comme au grand chemin de fer (5).

Petite-Chapelle : gare linéaire, elle comportait un bâtiment en longueur orienté vers la France qui abritait le service de douane en plus de la fonction de gare ; il était surmonté de deux logements. Un seul bâtiment annexe, une petite remise à locomotives, situé au-delà de la plaque tournante.

Cul-des-Sarts : gare en impasse, comportant plusieurs bâtiments à savoir la gare à voyageurs sans étage, une remise à marchandises et une grande remise à locomotives et wagons en bout de ligne.

Forges : dépôt principal des vicinaux, il comportait plusieurs bâtiments plus importants se composant d'un bâtiment à usage de bureau, magasin et habitation à l'étage, d'importantes remises pour 6 locomotives, 8 voitures avec atelier de réparation et, plus loin, d'un atelier de peinture, d'un château d'eau et d'un dépôt de combustible (6).

Les lignes connurent un trafic de marchandises intense, l'importance du parc de wagons à marchandises en témoigne. L'adoption du même écartement que la France ne permettait toutefois pas les échanges aisés des wagons : les attelages restaient différents. Les raccordements industriels desservant les entreprises locales étaient nombreux : ils confirmaient le succès du vicinal dans la région. Pour amener les wagons du grand chemin de fer jusqu'à Forges, une voie à quatre files de rails avait été établie depuis Chimay sur une distance de 5,550 km. Ceci évitait un transbordement des marchandises à Chimay ("Nos Vicinaux" n° 154 de septembre/octobre 1971).

A Couvin, un raccordement à voie large existait sur 200 m environ, établi jusqu'aux fonderies et émailleries Saint-Roch. Les vicinaux manoeuvraient les wagons Etat jusqu'à Forges ; à l'origine, ils utilisaient des wagons intercalaires avec 3 butoirs de chaque côté et muni d'un double attelage.



FORGES : AR. 207 à l'arrêt en gare en juillet 1953.

(Collection R. Temmerman)

* *
*

FORGES : vue générale des installations de la gare vicinale en août 1957.

(Photo P. Van Campenhoudt)



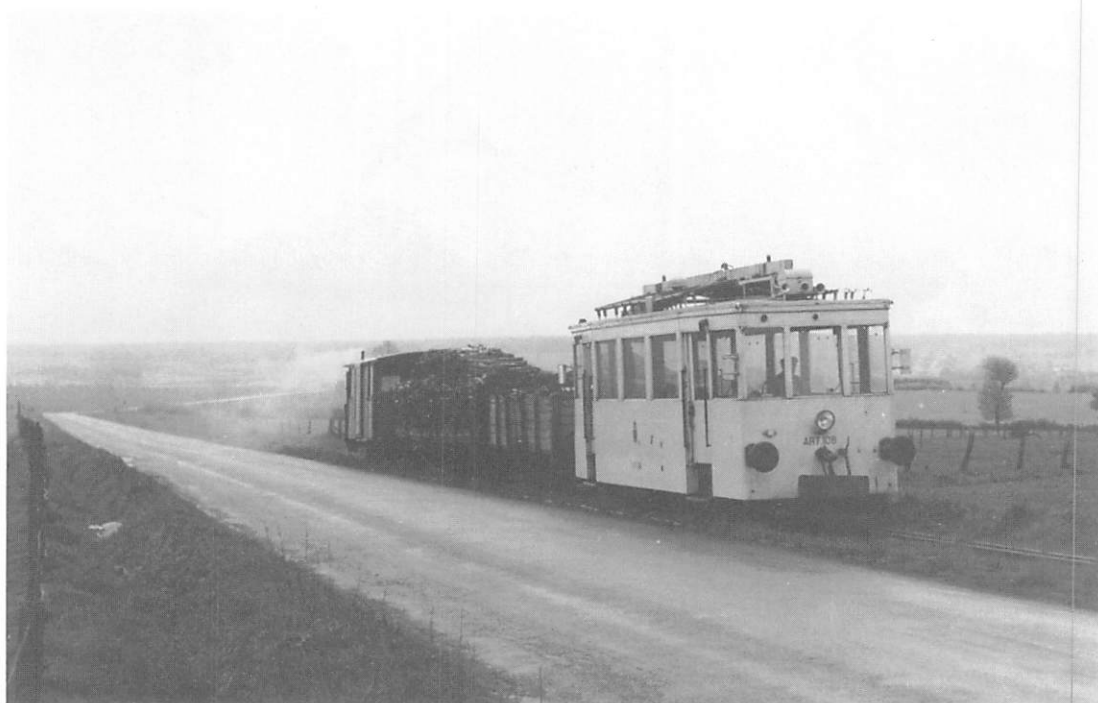


FORGES : ART. 89 et vue sur les voies à double file de rails en août 1957.
(Photo P. Van Campenhoudt)

* *
*

Entre FORGES et CHIMAY, train mené par l'ART. 108.

(Collection R. Temmerman)



Après la guerre, ils utilisèrent des autorails possédant les 3 butoirs appliqués sur la carrosserie, pour éviter l'usage de l'intercalaire. Une locomotive au moins semble avoir été dotée des trois butoirs au cours de la deuxième guerre (examen d'après photo).

LE TRANSPORT DES VOYAGEURS

La durée du trajet complet soit 43,16 km de Chimay à Couvin variait, entre 1924 et 1929, de 2 h 10' à 2 h 53', suivant les arrêts marqués en route. Nous l'avons dit, le tram rebroussait deux fois et, à Cul-des-Sarts, il parcourait la rue du Marais (\pm 1 km) à deux reprises au cours du même voyage. On consacrait plus ou moins de temps à la manoeuvre : voilà pourquoi le temps de parcours pouvait varier d'un voyage à l'autre. Les passagers n'étaient nullement gênés par cette marche des trams ; chaque halte possédait ses cafés, épiceries, etc... fort prisés par les voyageurs.

Chacun trouvait de l'autre côté de la frontière ce qui manquait chez lui. Le contrôle douanier était assuré à la gare de Petite-Chapelle ; passons sur les formalités obligatoires que chaque voyageur s'ingéniait à contourner !

Quels étaient les voyageurs du tram ? Il y avait en semaine les travailleurs qui se rendaient en grand nombre dans les usines et entreprises de la région ou au-delà de la frontière. C'étaient les titulaires "d'abonnements ouvriers", comme on disait à l'époque.

En fin de journée, trois convois se trouvaient simultanément sur les trois voies parallèles établies à Petite-Chapelle ; cette disposition permettait aux frontaliers de rejoindre leurs domiciles respectifs. Les dimanches amenaient une autre clientèle : les parents des pensionnaires visitaient ou reconduisaient leurs enfants dans les établissements scolaires de la région. Il y avait également la foire et le marché de Chimay qui attiraient énormément de monde le lundi de Pâques.

Les mémoires se souviennent de convois exceptionnels pour ces journées ; il fallait prévoir des trams de 10 à 12 voitures avec une locomotive à vapeur à chaque extrémité du convoi. La fonction principale de la locomotive attelée en fin de convoi était de freiner.

Comme il s'avérait indispensable de désigner un garde par voiture, tous les receveurs disponibles étaient mobilisés.

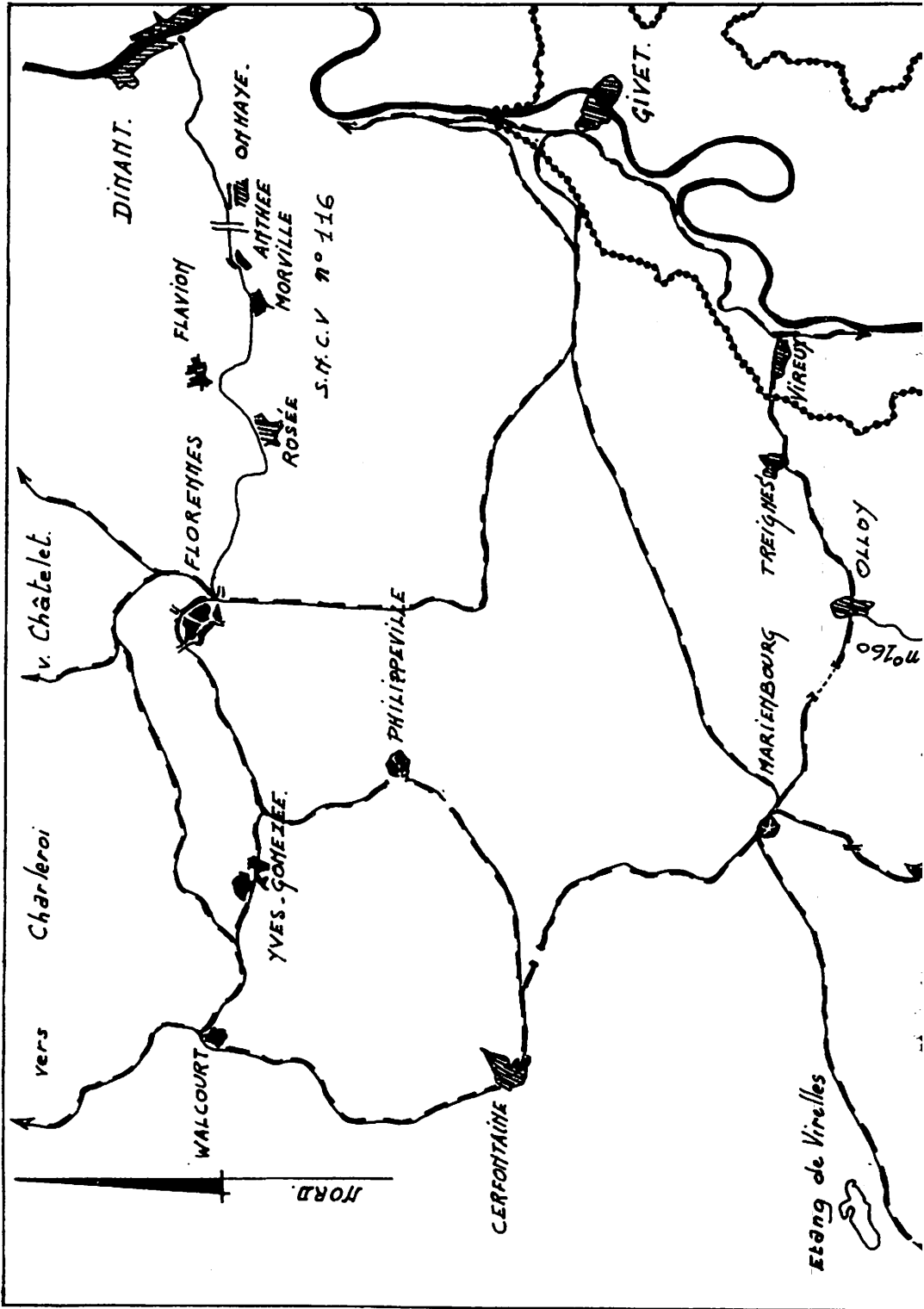
Enfin, avec un peu de retard sur l'horaire, dans de furieux crachements de vapeur et grâce aux jets soutenus de sable sur les rails, le convoi se mettait péniblement en marche. Ces jours de fête, on ne s'occupait guère de la surcharge des essieux car la société faisait réellement des ... recettes extraordinaires.

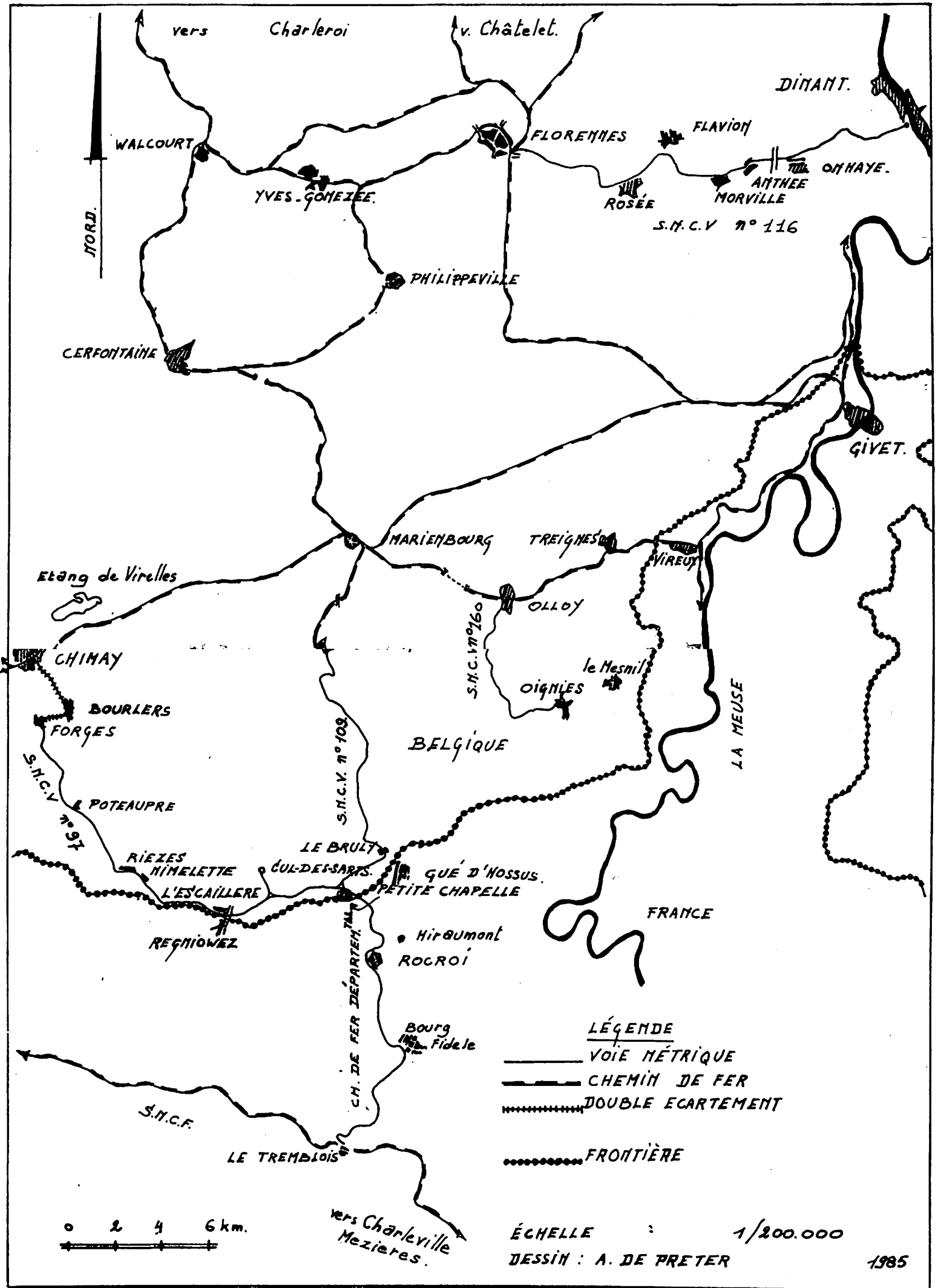
Ce n'était certes pas le confort pour les voyageurs mais chacun supportait allègrement les petites bouculades.

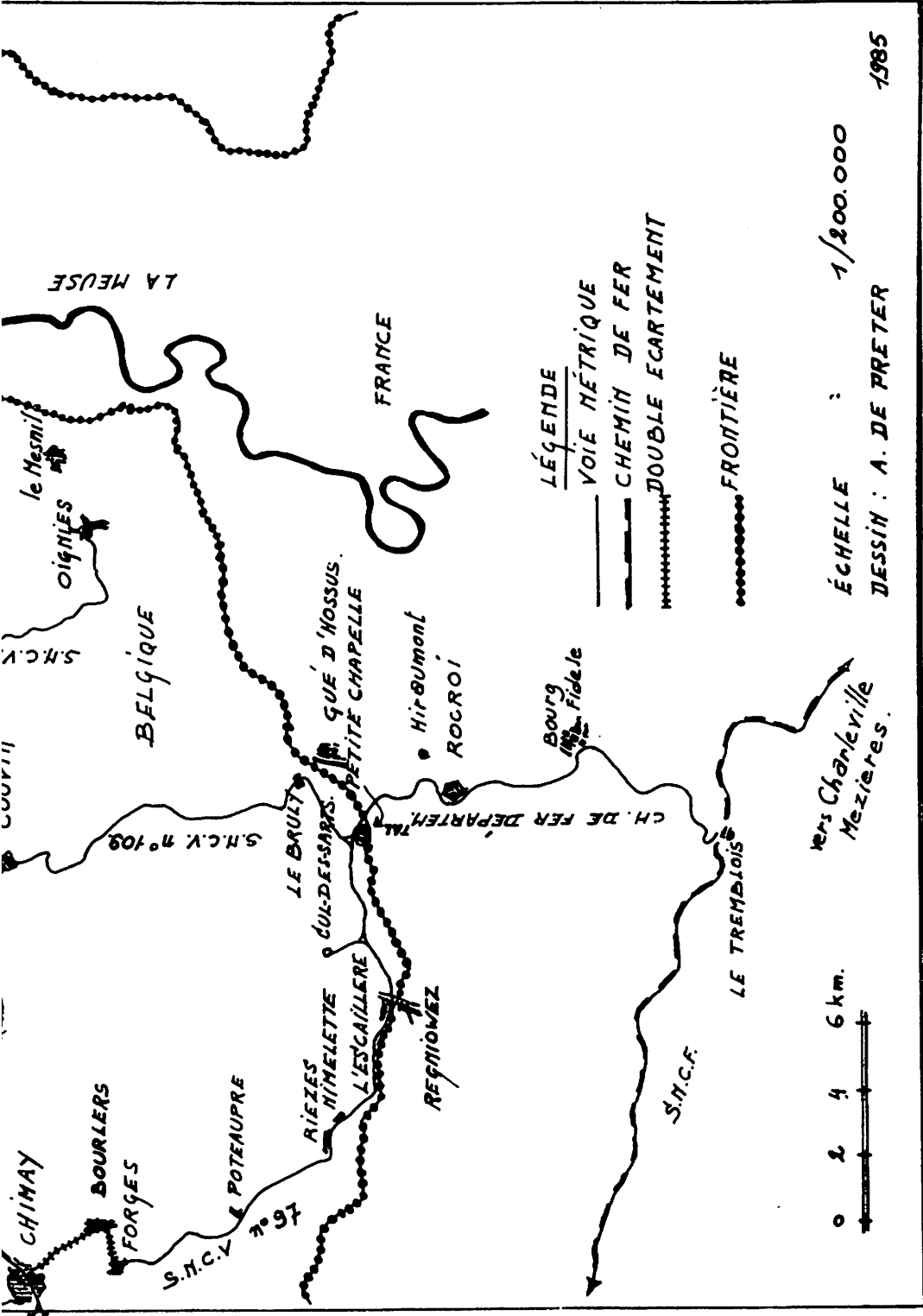
Le garde, coiffé du képi bleu foncé orné d'une roue ailée, du numéro distinctif et d'un galon en argent, porteur de la sacoche de cuir en sautoir et d'une planche à billets, muni du crayon rouge ou bleu avec embout en caoutchouc, vous remettait en cours de voyage le billet marqué de deux traits (un pour le lieu de départ et l'autre pour le lieu d'arrivée) et recevait le prix des places dans les voitures : argent belge ou argent français, qu'importe ! A cette époque, le franc était au pair de part et d'autre de la frontière : nul tracas pour le calcul du change... (5).

MODERNISATION ET CLOTURE DES LIGNES FERREES

L'année 1936 voit arriver les premiers autorails. "Le Courrier de Philippeville" du samedi 28 mars 1936 annonce en termes élogieux l'arrivée du premier







LÉGENDE
 — VOIE MÉTRIQUE
 — CHEMIN DE FER
 ||||| DOUBLE ÉCARTEMENT
 FRONTIÈRE

ÉCHELLE : 1/200.000
 DESSIN : A. DE PRÉTER
 1985

0 2 4 6 km.

véhicule de couleur crème !

"Il a fait son apparition à Couvin, mercredi. Il s'est livré à des essais... bruyants. Les premiers démarrages devant la station étaient sensationnels, mais il s'est assez vite rendu compte qu'un peu de prudence s'imposait dans les croisements de voies des abords de la gare. Il n'en sera pas moins beaucoup plus rapide que les vieilles locomotives ; il est aussi d'aspect beaucoup plus engageant et n'a aucune difficulté à être plus propre... Il paraît que l'autorail entre en service lundi...".

Engins plus confortables, les autorails possèdent un moteur à "huile lourde". Nous avons dénombré six véhicules de ce type attachés à la ligne Chimay-Couvin lesquels vont améliorer la qualité du transport des voyageurs. La durée du voyage complet tombe de 1h37' à 55' au cours de l'année 1938. Les locomotives à vapeur restent affectées au service des marchandises.

Pendant la seconde guerre mondiale, le service est assuré vaille que vaille, le réseau belge arrive intact à la libération. Toutefois, la liaison avec la France fut interrompue en 1940. Il fut procédé au démontage des voies sur un tronçon frontalier pour pallier toute invasion. Après les hostilités, les Départementaux renoncèrent à rétablir la jonction.

Les années 45 à 50 sont celles du modernisme et du progrès ; le tram doit affronter la concurrence de l'automobile, la clientèle devient sensible au confort du voyage.

Le même journal du samedi 5 avril 1947, soit onze années plus tard, souligne l'inconfort des usagers ! Au cours d'un récent voyage du soir, relate-t-il, 72 abonnés devaient se partager les 48 places qu'offrait l'autorail attelé... à un fourgon à bagages !

La durée totale du parcours Chimay-Couvin remonte à 2h30' en 1951. Vous l'avez deviné : l'autobus est dans l'air. Il avait déjà été adopté sur la branche française vers Rocroi et le Tremblois dès 1950 ; il sera adopté sur la section belge Cul-des-Sarts - Petite-Chapelle - Couvin en date du 1er juin 1953. Un trafic voyageurs par tram survécut encore une année sur le tronçon restant Chimay - Cul-des-Sarts jusqu'au 23 mai 1954.

La presse locale annonça les événements en se limitant à la publication des nouveaux horaires et en se félicitant du prolongement de ligne vers Olloy et Oignies que l'autobus permettait ("Le courrier de Philippeville" du 6.6.53 et du 29.5.54).

Toute activité n'allait pas disparaître sur les lignes ferrées, le transport du bois assura l'essentiel du trafic des marchandises ("Nos Vicinaux", n° 41 de novembre/décembre 1952).

Le 29 août 1955, le trafic marchandises est clôturé sur le tronçon Couvin-Le Bruly, cette section sera démontée en 1956.

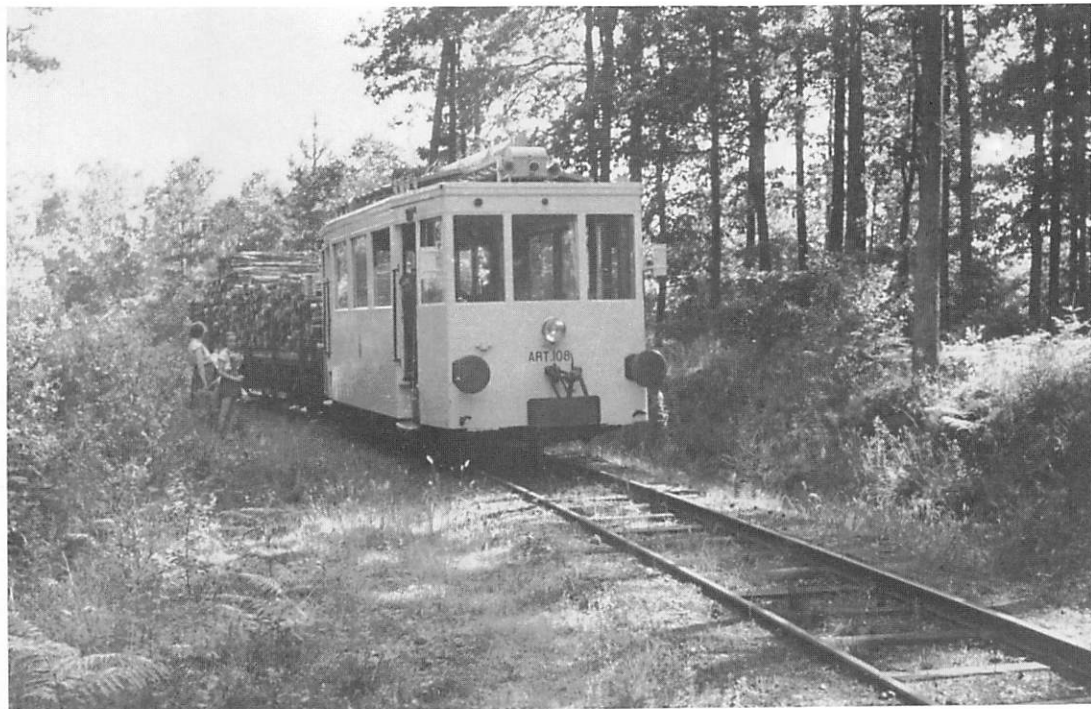
"... Le rail a été conservé du Bruly à Chimay et un autorail tracteur assure l'acheminement vers Chimay des bois et des sables. La section Le Bruly-Couvin a été abandonnée : on a préféré, jusqu'à Forges, conserver Chimay comme gare d'échange, d'où partent 5 km de voies à 4 rails et sur lesquelles nous transportions des wagons de chemin de fer..." ("Nos Vicinaux", n° 52 de septembre-octobre 1954).

Le sursis était toutefois de courte durée :

- le 1.11.59, fermeture du trafic marchandises Le Bruly - Petite-Chapelle, section démontée en 1960 ;
- le 1.6.60, fermeture du trafic marchandises Chimay - Cul-des-Sarts - Petite-Chapelle ;
- 1960 : démontage Cul-des-Sarts - Petite-Chapelle ;
- 1961 : démontage du reste de la ligne (travaux toujours en cours en 8/1963).

Ainsi se termine l'activité du tramway dans l'Entre-Sambre-et-Meuse qui circula 57 années entre les dates extrêmes du 25 avril 1903 au 1er juin 1960.

Le trafic voyageurs fut assuré pendant 51 années jusqu'au 23 mai 1954. Les autobus et les camions eurent raison du tramway qui, lui-même, avait évincé les malles-poste et les chariots de jadis !

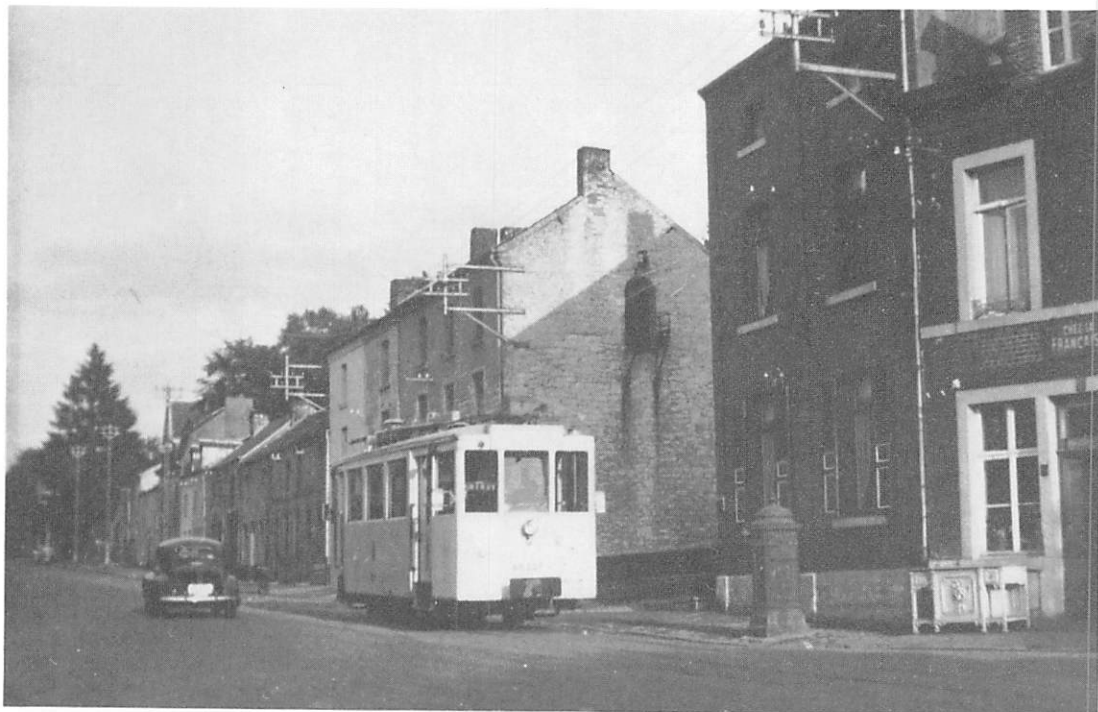


FORGES "La Trappe" : ART. 108 en lisière de forêt menant un train de bois, en juillet 1957.
(Collection P. Dehon)

* *
*

BOURLERS : AR. 207 dans la traversée du village en juillet 1953.
(Collection R. Temmerman)





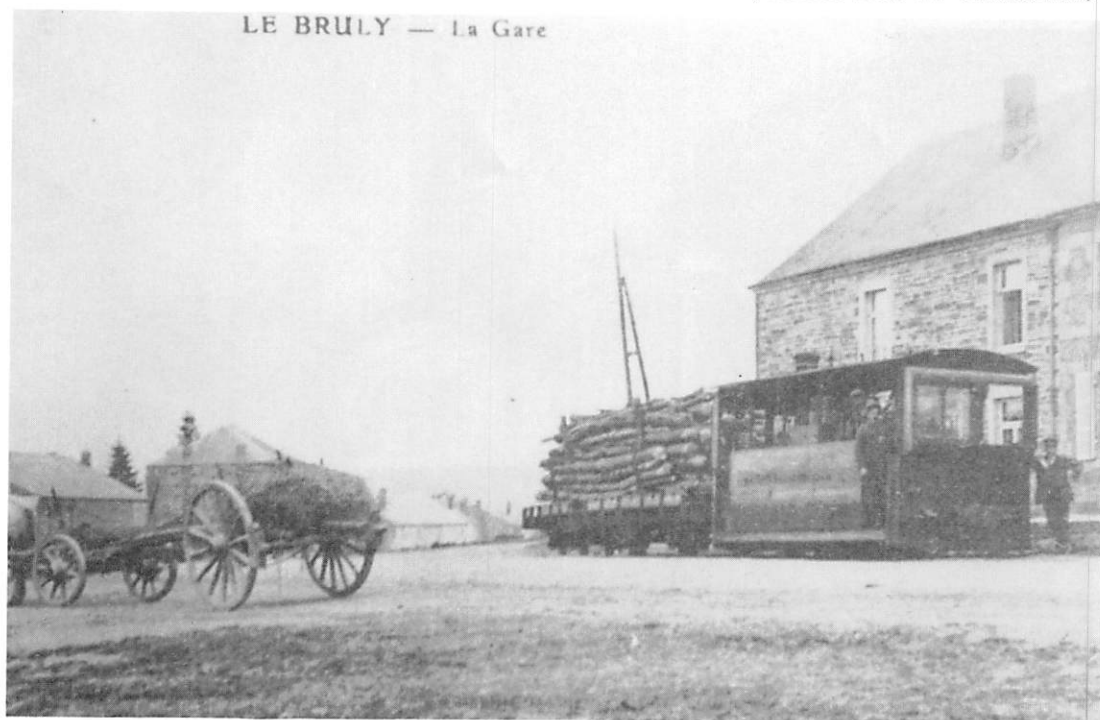
CHIMAY : AR. 207 circulant à contre-sens dans la traversée de la ville, en juillet 1953.

(Collection R. Temmerman)

* *
*

LE BRULY : convoi vapeur en attente en gare.

(Collection R. Temmerman)



INVENTAIRE DU MATERIEL BELGE

Cet inventaire dressé en juillet 1958, époque à laquelle subsistait un service de marchandises limité entre Chimay et Le Bruly, fut établi par M. Paul De Backer et complété par MM. Paul Dehon et Pierre Van Campenhout.

A. Autorails

On y dénombrait trois autorails : les ART 56, 89 et 108. L'ART 89 était sur place uniquement en 1957 pour remplacer l'ART 56 absent à cette époque pour remise en état. Les 3 véhicules étaient munis de 3 tampons et de 2 attelages (types SNCV et SNCB).

Se trouvaient également sur place à une époque antérieure les véhicules AR 65, 71 et 207, ce dernier vu en service à Couvin le 30 juin 1952.

De plus, d'après les notes de M. Van Campenhout, il y avait en juin 1950, à Bourlers, l'AR 203 ; en septembre 1953, l'AR 166 à Chimay et l'AR 207 à Forges ; en septembre 1958, à Forges, l'AR 108 et également l'ART 56.

Les archives vicinales signalent que, dès leur livraison, le 4 février 1936, les AR 205 et 206 ont été imputés au capital Chimay - Cul-des-Sarts et le 207 (même date) au capital Couvin - Petite-Chapelle. Le 206 fut ensuite transféré au capital "Banlieue de Tournai".

Signalons enfin que, d'après examen d'une photo prise en mars 1964, l'ART 56 fut démoli à Forges.

B. Locomotives

Le réseau possédait jadis 9 locomotives dont les HL 417 et 436, ainsi que 18 remorques, parmi lesquelles on relève les numéros 1509 qui se trouvait en 1958 à Couvin, immobilisée dans la firme Verhoeven, et 1821 (teck), immobilisée dans la firme Ryckaert.

C. Wagons plats à bogies

Six exemplaires, soit les numéros 8120, 8121, 8124, 8145, 8146 et 8164.

D. Truck intercalaire

Un exemplaire, le n° 8406, muni de 3 butoirs de chaque côté mais avec double attelage d'un seul côté.

E. Wagons à haussettes

Plus de 30 exemplaires dont 2 (marqués *) appartiennent à l'ancienne ligne d'Olloy - Oignies :

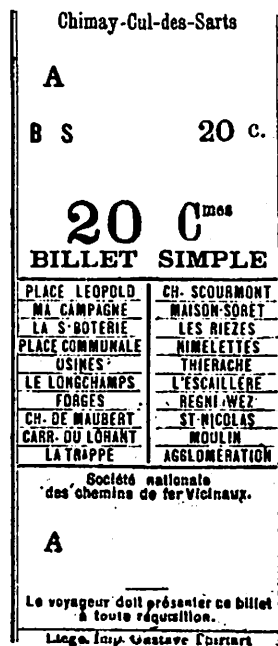
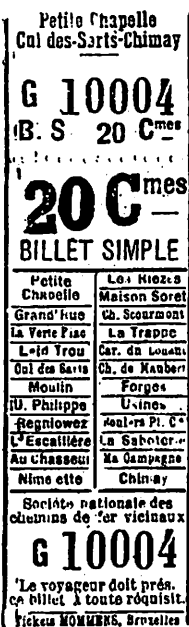
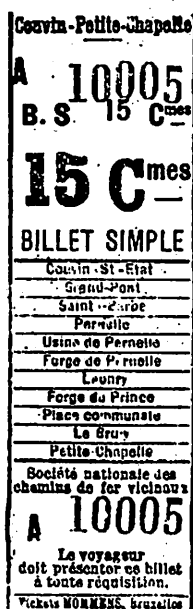
1482	3536	4585	5194*	6028	6854	15030
2502	3556	4814	5300	6161	7223	15330
3142	3883	4821	5366	6293	7252	15376
3366	4138	4913	5791	6466	11236	15712
3440	4390	4963	6023	6578*	14591	

F. Wagons fermés

Un seul exemplaire, le numéro 17572.

G. Wagons plats

Trois exemplaires, les numéros 7109, 7359 et 7387.



- (1) Contexte historique extrait de Trans-Fer Spécial n° 2 publié par le G.T.F. en 1984 (Entre-Sambre-et-Meuse).
- (2) Historique extrait de "Les Chemins de Fer Départementaux des Ardennes", publié par Ph. Carlier dans "Présence du Tramway" n° 9 de janvier 1964.
- (3) Précisions historiques d'après archives et documentation de MM. Paul Dehon et Paul De Backer.
- (4) Après quelques années, une bretelle fut posée au Moulin pour éviter le détour et le rebroussement. Les voies formaient un triangle curviligne. Toutefois, à la lecture des horaires, on peut conclure que la plupart des trams voyageurs desservaient Cul-des-Sarts et devaient donc rebrousser (documentation L. Verboven).
- (5) Extrait de "Au pays des Riezès et des Sarts" n° 18 de 1969.
- (6) Tous les bâtiments étaient encore visibles lors de notre visite en mai 1984, convertis en habitation à Petite-Chapelle et en salle de fêtes à Cul-des-Sarts (la plaque tournante a disparu). Au dépôt de Forges, l'activité vicinale est maintenue, le dépôt abritant 6 autobus. Les rails sont encore visibles dans les remises. Le pont en pierres de Nimelette subsiste également.

II. La Ligne d'Olloy à Oignies

Poursuivant notre étude des lignes vicinales dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, nous trouvons dans le proche pays de Couvin, la ligne d'Olloy à Oignies. Cette ligne se greffait à Olloy à la gare de chemin de fer de la ligne n° 132 de Mariembourg à Treignes et Vireux en France. Ce dernier parcours a retrouvé une deuxième jeunesse depuis son exploitation touristique par le Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées (CFV3V).

La ligne vicinale joignait la gare d'Olloy à la commune d'Oignies sur une distance de 10 km environ. La desserte des ardoisières proches d'Oignies fut à l'origine de la création de cette ligne réalisée à travers les bois de Nismes, à l'écart des routes. Il n'y avait que deux arrêts intermédiaires sur le parcours : la carrière des Nutons et Regniessart.

La prise en considération de la ligne fut accordée le 11 juillet 1905, la concession le 21 septembre 1907 et son ouverture à l'exploitation eut lieu le 25 mars 1911. L'occupant procéda au démontage en août 1915 ; la voie fut rétablie en juin 1921 ("La Province de Namur" de G. Everard / 1930).

Une prolongation de la ligne aurait été envisagée d'Olloy vers Couvin dont elle est séparée de 8 km environ, en vue de se rattacher à la ligne Chimay-Couvin, mais, c'était concurrencer le chemin de fer et le projet ne se matérialisa pas.

Comme toutes les lignes vicinales établies en zone rurale, la ligne Olloy-Oignies était à voie unique, l'exploitation se faisait en traction vapeur à l'origine pour se poursuivre en traction diesel à la veille de la seconde guerre mondiale. Bien que située dans la province de Namur, cette ligne appartenait au patrimoine du groupe du Hainaut.

Le trafic voyageurs était relativement réduit comme nous en témoigne l'extrait que nous empruntons au n° 38 de "Nos Vicinaux" (mai-juin 1952) :

"La ligne vicinale la moins connue du grand public est probablement celle d'Olloy à Oignies. Située à quelques kilomètres de la France, dans la botte de l'Entre-Sambre-et-Meuse, elle ne compte qu'un train de voyageurs le matin et un le soir (1).

Le dimanche, le départ du vicinal du matin à la gare SNCB d'Olloy est retardé jusqu'à 10h10', ce qui permet aux touristes venant des grands centres par chemin de fer d'avoir la correspondance.

Si l'accès de la région est un peu difficile, le touriste qui décide d'y séjourner ira de découvertes en découvertes.

Moins âpres, plus paisibles que les paysages de l'Ardenne proprement dite ceux de la Thierache sont sans cesse changeants...

La ligne vicinale est sans conteste une des plus "touristiques" que nous connaissons ; elle serpente dans un pays accidenté et les fagnes, les grands bois, les vastes horizons défilent pendant quarante minutes devant les yeux du voyageur."

Les voyageurs qui ont eu l'occasion de parcourir cette ligne de bout en bout dans les années 50 ont retenu son caractère particulièrement sinueux : elle épousait tous les méandres de l'affluent du Viroin qu'elle longeait, obligeant le tram à rouler à allure réduite ; on a compté 72 courbes sur ce parcours. Les AR effectuaient le parcours en grinçant dans les courbes et contre-courbes, l'empattement des véhicules étant particulièrement long, le

profil aurait probablement mieux convenu aux véhicules à vapeur aux essieux plus rapprochés.

La durée du parcours était de 45' en 1953 et, à la lecture des horaires, il ne semble pas que ce temps ait été amélioré par rapport à l'exploitation par la traction vapeur.

Autre caractéristique de la ligne : le bon état d'entretien du parc à véhicules. Celui-ci était entretenu au dépôt de Oignies, qui disposait d'un atelier de peinture figulant un parc à véhicules forcément réduit.

Des remorques voyageurs vertes avec balcons ouverts, souvenir de l'époque vapeur, étaient garées dans un état impeccable au dépôt d'Oignies pour reprendre du service les jours d'affluence, marchés, etc... Le début des années 50 fut fatal à cette sympathique ligne comme à bien d'autres d'ailleurs.

Le 23 mai 1954, des autobus prennent le relais sur ce parcours, prolongé jusqu'à Couvin et Chimay d'une part et jusqu'à la frontière d'autre part, la ligne de Chimay ayant été convertie à l'autobus le même jour.

La presse locale salua cette amélioration qui permettait de desservir les communes éloignées (2).

Un trafic de marchandises survécut 2 ans jusqu'au 8 février 1956 : c'est le transport du bois qui assura la plus grande activité des dernières années ("Nos Vicinaux" n° 41 de novembre-décembre 1952).

Enfin, le démontage des voies eut lieu au cours de l'année 1958.

Nous avons eu l'occasion de parcourir le site d'Oignies au printemps 1984 et avons constaté que la gare, bel exemplaire d'architecture vicinale typique, réalisée ici en pierres du pays aux versants de toiture en ardoises, est toujours présente. A l'autre extrémité de l'aire de manoeuvres, subsistent deux remises contiguës sous de longues toitures pouvant abriter 4 voies parallèles. Les grandes portes d'accès ont été murées et des ouvertures latérales pratiquées à l'emplacement des rangées de fenêtres. Ces remises servent d'atelier à un particulier ; il n'y a plus aucune activité vicinale visible.

La traditionnelle petite remise aux marchandises située latéralement à l'aire de manoeuvres, que nous avons repérée sur une photo datant de 1950, a disparu.

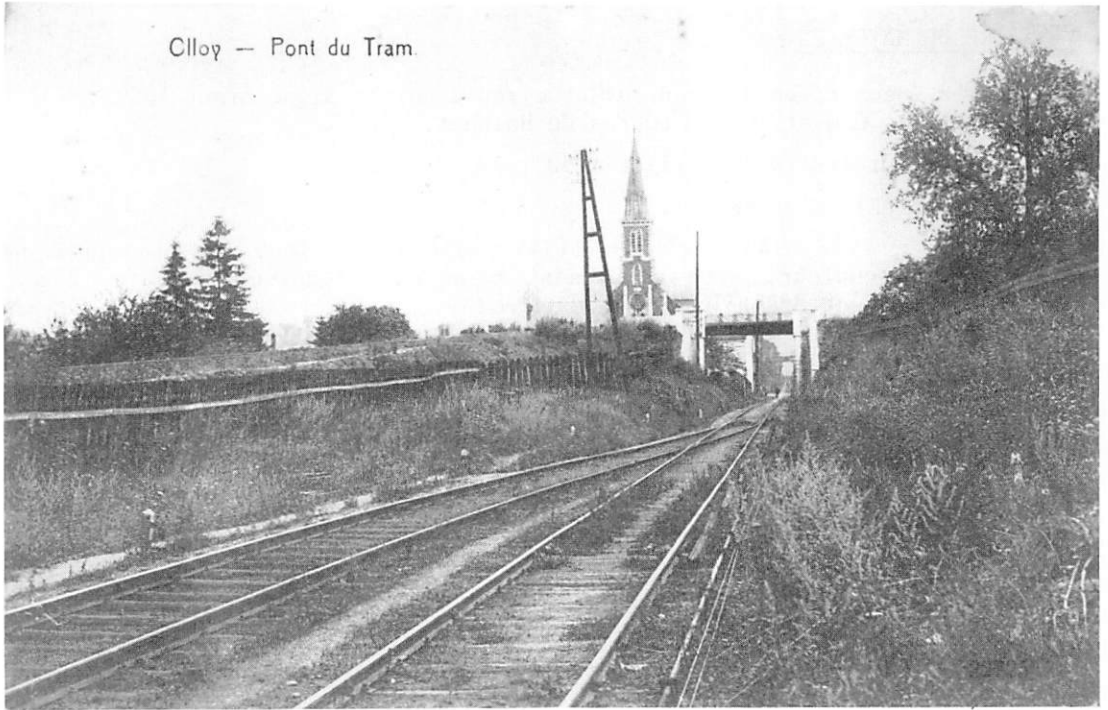
L'assiette de la voie vers Olloy a été bétonnée à des fins touristiques. Dix kilomètres de piste cyclable... qui dit mieux ? Nous les avons parcourus : l'arrivée à Olloy est particulièrement saisissante. La ligne arrive par les crêtes et survole littéralement les toits d'Olloy que l'on découvre après un long parcours en sous-bois.

La ligne amorce une descente, se glisse entre le versant des collines et l'arrière des maisons pour franchir par deux ponts successifs la rue de la Champagne et l'actuel Chemin de Fer des Trois Vallées.

Par un talus réalisé dans le fond des jardins, la voie descendait pour permettre le stationnement du tram devant la gare.

Les ponts ont disparu, quelques riverains ont prolongé leur jardin jusqu'à la voie du chemin de fer. Il subsiste une culée de pont en gros moëllons rue de la Champagne, d'où l'on peut deviner les talus en courbe.

La piste cyclable se clôturant à l'entrée d'Olloy, ces derniers tronçons de ligne ne sont pas entretenus et tendent à disparaître sous la végétation.



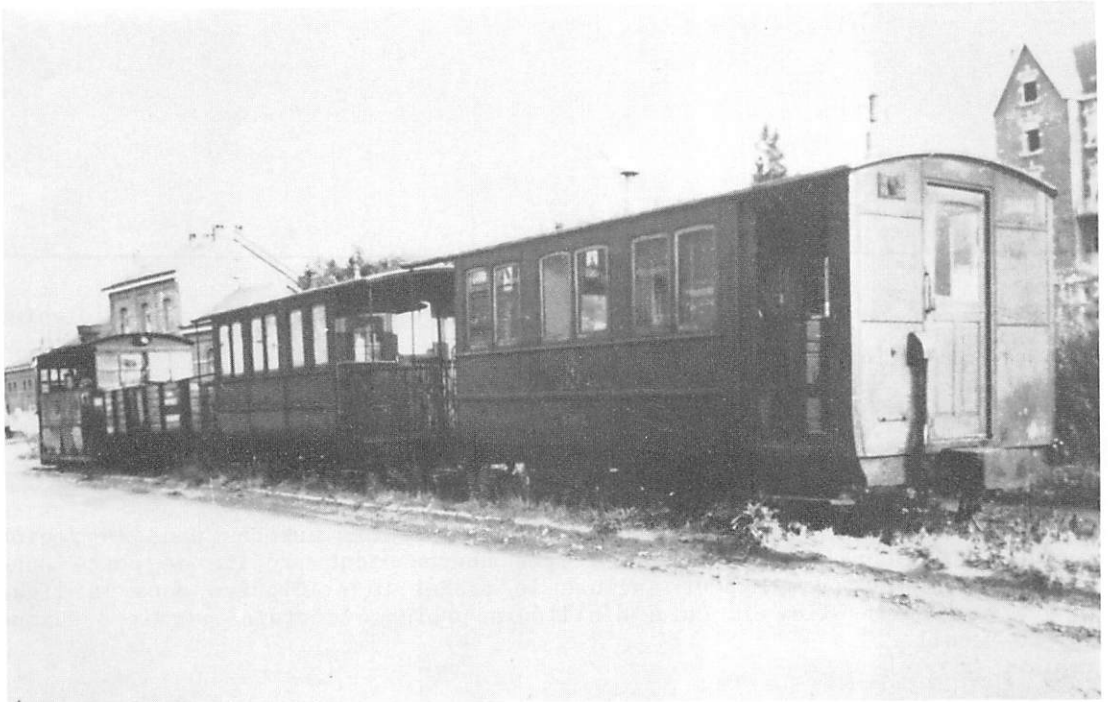
OLLOY : site du vicinal à proximité de l'église.

(Collection P. De Backer)

* *
*

OLLOY : convoi vapeur mixte en formation en 1950.

(Photo Gauthier (?) - Collection P. De Backer)



INVENTAIRE DU MATERIEL

- Dernières locomotives à vapeur ayant circulé sur la ligne avant 1953 :
HL 680, 987, 1034 et 1080, toutes du Hainaut.
- Véhicules visibles le 30 juillet 1953 :
- a) autorails : ART 55 et AR 112.
- b) remorques : 1484, 1493, 11514*, 11545*, 11634 et 11635 ; remorques de couleur verte comprenant 6 petites fenêtres reprises 2 par 2 et des balcons aux extrémités,
2062, de même type mais avec compartiment bagages à une extrémité au lieu de la plate-forme.
- c) marchandises :
Haussettes 10 T : 3352, 4963, 5756, 5914, 6138, 6179, 6180, 6469, 6525, 6578, 6762, 6850, 6854, 6933, 15080 et 16146.
Plats à 2 essieux : 7106, 7123, 7237, 7261, 7359, 7387, 7433, 7442, 7499.
Plats à bogies 20 T : 8117 (groupe 45 Forges).
Fermés 10 T : 17572, 17716* et 17717.

Remarques :

- Inventaire établi par M. Paul Dehon ; toutefois, les wagons annotés * font l'objet d'un addendum établi par M. Paul De Backer.
- Le 19 août 1942, M. G. Leclercq a vu sur cette ligne la HL 1080 ainsi que la 295, celle-ci à titre provisoire, de même que les remorques 2062 et 11634. L'AR 151, du groupe Namur-Luxembourg, avait quitté la ligne quelque temps auparavant pour retourner à Namur.
- M. Van Campenhoutd a vu l'AR 112 à Oignies en septembre 1953 ; il portait l'indication "révision 1/1953". Ce véhicule provenait de la ligne Wetteren-Aalst où il fut observé en septembre 1950.

-
- (1) Quand "Le Courrier de Philippeville" du 26 avril 1941, parle de Oignies "Au tram", c'est en termes moins élogieux pour dénoncer... "le régime primitif de deux trains par jour, l'un le matin, l'autre le soir...". Ce tram, très matinal, était fréquenté par des ouvriers travaillant la plupart à Couvin, ce qui obligeait ceux-ci à faire le détour par Mariembourg.
L'absence de tram dans le courant de la journée était soulignée.
 - (2) Le même journal du 29 mai 1954 souligne : "Les autobus dans la région de Chimay-Couvin-Olloy... on a très heureusement profité de cette suppression (de trams) pour inclure le trajet Olloy-Oignies dans la ligne Chimay-Couvin-Olloy et on a d'ailleurs prolongé certains services jusque Le Mesnil...".

OIGNIES. — Remise des machines du vicinal.



OIGNIES : remise vicinale.

(Collection P. De Backer)

* *
*

Horaires de la ligne 451 Olloy - Oignies, respectivement en 1929 et 1938.

451		Olloy - Oignies										451	
	2	4	6	8	K		1	3	5	7			
	SD		SD	D		D. Olloy (Station-Etat) ... A.	SD		SD	D			
—	7.33	10.50	18.40	20.20	0	Carr. des Natons ... A	5.45	9.20	17.10	19.40	—	—	
—	7.50	11. 4	18.50	20.31	3	↑ Regniessart ... A	5.34	9. 9	16.54	19.31	—	—	
—	8. 1	11.22	19. 8	20.40	9	↓ Regniessart ... D	5.17	8.52	16.37	19.17	—	—	
—	8. 8	11.25	19.15	20.55	10	A. Oignies (Dépôt) ... D.	5.10	8.45	16.30	19.10	—	—	

451		Olloy - Oignies										451	
	2	4	6	8	K		1	3	5	7			
	SD		SD	D		D. Olloy S.N.C.H. ... A.	SD		SD	D			
—	7.20	10.45	18.40	20.20	0	Carr. des Natons ... A	5.35	9.10	17.20	19.35	—	—	
—	7.31	10.55	18.51	20.31	3	↑ Regniessart ... A	5.19	8. 0	16.10	19.24	—	—	
—	7.47	11.13	19. 8	20.48	9	↓ Regniessart ... D	5. 2	8.42	15.53	19. 7	—	—	
—	7.55	11.20	19.15	20.55	10	A. Oignies (Dépôt) ... D.	5.55	8.35	15.45	19. 0	—	—	

1 fr. 15 c.	21
1 fr. 05 c.	20
1 franc	5
25 cent.	—
ALLER & RETOUR	
Olloy (Etat)	
Olloy (Village)	
Couvin (Regniessart)	
Oignies (Station)	
Société nationale des chem. de fer vicinaux	
A 00684	
Le voyageur doit présenter ce billet à toute réquisition.	
B. ux. - Imp. Vve H. Nomm us	

III. La Ligne de Florennes à Dinant

L'historique de la ligne Florennes-Dinant est plus difficile à relater ; cette ligne isolée connut une disparition rapide après la seconde guerre mondiale et a laissé moins de témoignages.

La revue "Nos Vicinaux" n'y a pas consacré d'article et bien peu de mémoires ont conservé le souvenir d'un tram à Dinant.

Le tram stationnait sur les hauteurs de cette ville... Il renonçait à descendre dans la vallée de la Meuse.

C'est devant le pavillon d'accès aux grottes de Dinant que se trouvait l'aire de manoeuvres du tram de Florennes.

La concession de la ligne fut accordée le 6 mars 1902, l'ouverture de Florennes-Est à Dinant eut lieu le 16 septembre 1905, le développement de la ligne était de 23,740 km. Il fallut encore attendre jusqu'en 1911 pour pouvoir joindre Florennes-Est à Florennes-Centre, soit sur une distance supplémentaire de 1,076 km. La longueur de la ligne se développait dès lors sur 25 km environ. Un démontage des voies eut lieu au cours de la première guerre, le tronçon Florennes - Morville fut reposé en automne 1921.

A la lecture des horaires, de 1929 à 1938, on peut constater que le trajet était parcouru en 1h20'. Au départ de Dinant, la ligne était disposée sur l'accotement droit de la route N 36 (actuelle route Charlemagne, qui franchit la Meuse sur un audacieux viaduc récemment construit).

La route et la ligne desservait au passage les communes d'Onhaye, Gérin et Anthée. Avant d'arriver à Morville, la voie cisailait la route pour desservir cette commune située à gauche, ainsi que les remises et ateliers de la ligne.

La voie cisailait à nouveau la route pour desservir Flavion, après un parcours à travers champs. La traversée de Rosée se fait par la route, qu'elle abandonne définitivement après cette localité, pour rejoindre Florennes-Est et la gare de chemin de fer.

Après une exploitation en traction vapeur, la ligne reçoit ses premiers autorails en 1938. Les journaux "Vers l'Avenir" et "Le Courrier de Philippeville" (respectivement des 25 et 28 mai 1938), publient la même photo de l'autorail AR 259 avec 4 membres du personnel en uniforme posant devant la nouvelle venue. Précisons que les AR 260 et 84 ont également été attribués à cette ligne.

La seconde guerre mondiale précipite son déclin : les Allemands démontèrent la section Rosée-Florennes, soit 7 km de voies, pour permettre le prolongement des pistes de l'aérodrome de Florennes. Ce tronçon ne fut jamais reconstruit et l'exploitation resta limitée entre Dinant et Rosée jusqu'en 1947.

La ligne se trouva amputée de l'unique gare d'échange avec le grand chemin de fer, située à Florennes. L'exploitation ferrée survécut deux années aux hostilités et le 20 juillet 1947, les autobus prennent le relais sur le parcours complet.

"... Le remplacement du tram par l'autobus est envisagé sans trop d'amer-

tume..." lit-on dans "Le Courrier de Philippeville" du samedi 24 mai 1947, sous le titre : "Florennes - L'autobus Florennes-Dinant". "... mais dans d'autres communes, les récriminations se font entendre et une bonne partie de la population déplore la suppression des rails qui leur amenaient avant guerre, marchandises, charbon et autres matières dont le transport s'avérait plus coûteux par camion. Flavion d'autre part voit avec amertume le nouveau service passer à quelques kilomètres de la localité, alors que des contrats avaient été signés avec la société des trams pour que le service ancien passe par Flavion.

La suppression du tram placera cette localité sans aucun moyen de transport vers les localités environnantes.

Mais ce service amènera d'autre part beaucoup de facilités pour la plupart des communes, à condition de bien envisager tous les points et d'établir des horaires convenables."

En juillet 1947, l'AR 84 quitte la ligne, le démontage des voies eut lieu dans le courant de 1948. A la date du 1er septembre 1949, on pouvait encore observer au dépôt de Morville deux remorques mixtes, c'est-à-dire à compartiments voyageurs et bagages, les numéros A.2020 et A.2125.

Ainsi s'achève une liaison ferrée qui fonctionna tout de même 42 ans !

Dinant-Florennes

A **5009**

B. S. 30 C^{mes}

30 C^{mes}

BILLET SIMPLE

Dinant	A l'Assurances
Cimetière	Morville
Chemin de Walran	Flavion
Onhaye	Rosée
Gerin	Suzanne-Corenne
Anthée	Ch. de Corenne
Place Communale	Florennes

Société nationale
des ch. de fer vicinaux.

A **5009**

Le voyageur doit
présenter ce billet à toute
réquisition.

Imp. Gustave Thurnier, Liège

DINANT-FLORENNES

c **99998**

B. S. fr. 2.00

Billet simple

Florennes Central	
Florennes E.	Anthée Place
Ch. Corenne	Anthée Gare
Juz. Corenne	Serville
Rosée	Gerin
Flavion	Onhaye
Misgonne	Ch. Wetillon
Morville	Cimetière
Assurances	Dinant

fr. **2.00**

société nationale
des ch. de fer vicinaux.

c **99998**

Le voyageur
doit présenter ce billet
à toute réquisition.

Société nationale des ch. de fer vicinaux, 17, r. Léonie, Bruxelles

556		Dinant - Florennes										556	
K		26D	2	3D	4V	5SD	6bisD	7	8D	9bis	11		
0	Dinant.....D.	7.15	10.50	11.45	13.55	14.40	14.55	—	—	—	—	—	
1	Cimetière.....	7.10	10.55	11.50	14.0	14.45	14.9	—	—	—	—	—	
2	Château de Mélin.....	7.22	10.59	11.54	14.0	14.40	14.9	—	—	—	—	—	
3	Chemin de Weillen.....	7.30	11.7	12.3	14.40	14.50	14.12	—	—	—	—	—	
4	Onhayo.....	7.33	11.40	12.7	14.18	14.8	14.15	—	—	—	—	—	
5	Gérin.....	7.38	11.35	12.12	14.19	14.9	14.20	—	—	—	—	—	
6	Anthée (Station).....	7.45	11.28	12.20	14.20	14.19	14.20	—	—	—	—	—	
7	" (Place).....	7.47	11.25	12.21	14.28	14.22	14.81	—	—	—	—	—	
8	Assurance.....	7.49	11.28	12.27	14.31	14.25	14.84	—	—	—	—	—	
9	Morville.....	5.0	8.2	11.81	12.90	14.24	14.20	14.93	—	—	—	—	
10	Flavion.....	5.8	8.10	11.40	—	14.41	14.57	14.45	—	—	—	—	
11	Rosée (Ferme).....	5.18	8.17	11.48	—	14.18	14.45	14.53	—	—	—	—	
12	" (Gendarmerie).....	5.18	8.19	11.50	—	14.51	14.47	14.55	—	—	—	—	
13	Juzaine-Corenne.....	5.21	8.25	11.58	—	14.57	14.54	20.2	—	—	—	—	
14	Ch. Corenne.....	5.30	8.31	12.6	—	15.2	18.1	20.7	—	—	—	—	
15	Florennes (Est).....	5.35	8.37	11.41	—	15.3	18.6	20.12	—	—	—	—	
16	" (C).....A.	5.40	8.40	12.15	—	15.15	18.10	20.16	—	—	—	—	
K		26D	4D	6bis	7bis	7V	8D	9bis	11				
0	Florennes (C).....D.	5.45	8.45	8.30	11.13	—	13.0	14.50	20.20				
1	" (Est).....	5.49	8.49	9.34	11.19	—	13.4	14.55	20.3				
2	Ch. de Corenne.....	5.54	8.25	9.40	11.21	—	13.6	14.50	20.35				
3	Juzaine-Corenne.....	6.0	8.31	9.46	11.27	—	13.12	17.5	20.41				
4	Rosée (Gendarmerie).....	6.6	8.28	8.58	11.3	—	13.20	17.12	20.49				
5	" (Ferme).....	6.8	8.40	9.56	11.37	—	13.22	17.14	20.51				
6	Flavion.....	6.15	8.49	10.3	11.45	—	13.30	17.22	20.19				
7	Morville.....	6.28	8.57	10.10	11.52	12.58	13.37	17.31	21.5				
8	Assurance.....	6.30	10.0	10.18	11.55	12.58	13.40	17.38	—				
9	Anthée (Place).....	6.29	10.4	10.17	11.54	13.4	13.48	17.30	—				
10	" (Station).....	6.31	10.8	10.21	12.2	13.7	13.47	17.38	—				
11	Gérin.....	6.35	10.16	10.29	12.10	13.15	13.55	17.45	—				
12	Onhayo.....	6.43	10.21	10.36	12.10	13.20	14.1	17.50	—				
13	Chemin de Weillen.....	6.46	10.34	10.37	12.10	13.24	14.4	17.54	—				
14	Château de Mélin.....	6.54	10.32	10.45	12.28	13.33	14.18	18.3	—				
15	Cimetière.....	6.57	10.33	10.51	12.32	13.37	14.17	18.0	—				
16	Dinant.....A.	7.0	10.40	10.55	12.37	13.40	14.22	18.10	—				

Supprimez les dimanches, jeudis ou vendredis, si le jeudi est jour férié.
 ● Circule les jeudis ou vendredis lorsque le jeudi est jour férié.
 V Les trains 6 et 7 ne roulent que le vendredi. Les voyageurs venant ou se dirigeant vers Givet sont priés de descendre ou de monter à la station de Florennes-Est pour atteindre soit le signal ou le train.

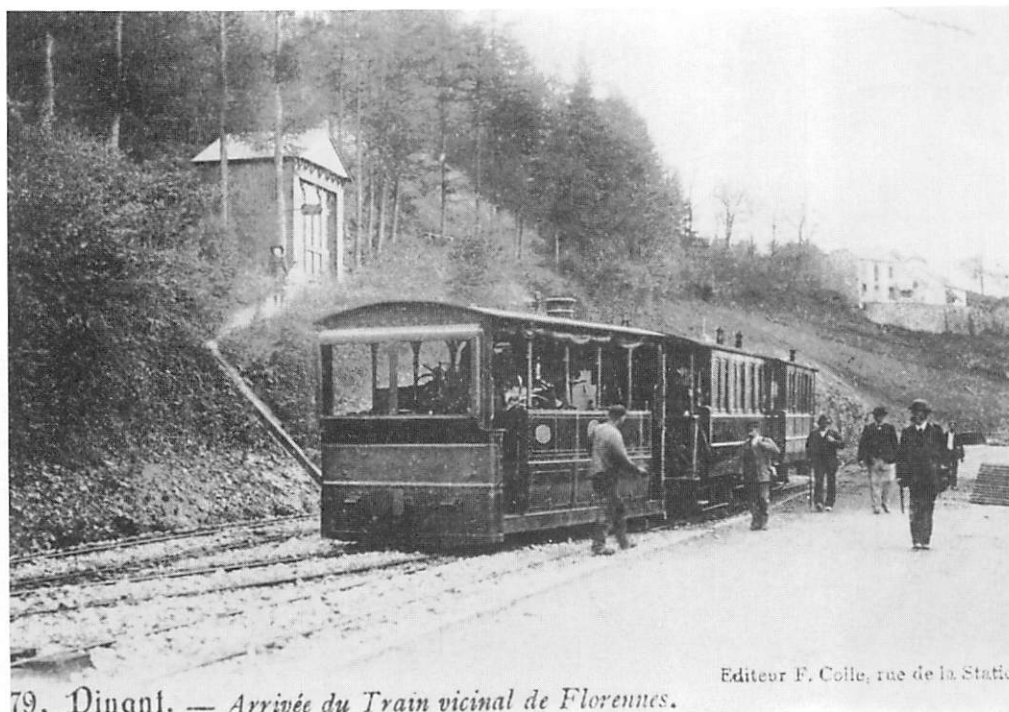
Horaires de la ligne 556 Dinant - Florennes respectivement d'application du 1er février au 14 mai 1929 et du 15 mai au 1er octobre 1938.

556		Dinant - Florennes										556	
K		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
0	Dinant.....D.	7.10	8.45	10.50	11.45	13.55	14.40	14.55	—	—	—	—	
1	Cimetière.....	7.14	8.49	10.55	11.50	14.1	14.54	19.5	—	—	—	—	
2	Château de Mélin.....	7.17	8.54	10.58	11.54	14.5	14.57	19.9	—	—	—	—	
3	Chemin de Weillen.....	7.25	8.4	11.7	12.3	14.13	14.4	19.17	—	—	—	—	
4	Onhayo.....	7.28	8.7	11.30	12.7	14.16	14.5	19.20	—	—	—	—	
5	Gérin.....	7.33	8.12	11.15	12.12	14.22	14.11	19.29	—	—	—	—	
6	Anthée (Station).....	7.40	8.20	11.25	12.20	14.30	14.18	19.34	—	—	—	—	
7	" (Place).....	7.42	8.24	11.28	12.23	14.31	14.20	19.38	—	—	—	—	
8	Assurance.....	7.44	8.27	11.28	12.27	14.33	14.28	19.33	—	—	—	—	
9	Morville.....	4.45	7.52	9.30	11.37	12.30	14.38	14.28	19.43	—	—	—	
10	Flavion.....	4.53	8.0	—	11.40	—	14.45	14.37	—	—	—	19.43	
11	Rosée (Ferme).....	5.1	8.7	—	11.48	—	14.52	14.45	—	—	—	19.50	
12	" (Gendarmerie).....	5.3	8.9	—	11.50	—	14.54	14.47	—	—	—	20.0	
13	Juzaine-Corenne.....	5.8	8.15	—	11.58	—	15.0	14.54	—	—	—	20.7	
14	Ch. Corenne.....	5.18	8.21	—	12.6	—	15.6	18.1	—	—	—	20.12	
15	Florennes (Est).....	5.20	8.28	—	12.11	—	15.11	18.6	—	—	—	20.17	
16	" (C).....A.	5.25	8.29	—	12.15	—	15.15	18.10	—	—	—	20.20	

◆ Circule le vendredi seulement

556		Florennes - Dinant										556	
K		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
0	Florennes (C).....D.	5.37	8.15	—	10.27	11.50	12.26	—	—	—	—	—	
1	" (Est).....	5.42	8.18	—	10.31	11.55	12.30	—	—	—	—	—	
2	Ch. de Corenne.....	5.46	8.24	—	10.33	11.59	12.35	—	—	—	—	—	
3	Juzaine-Corenne.....	5.50	8.30	—	10.36	12.0	12.41	—	—	—	—	—	
4	Rosée (Gendarmerie).....	5.56	8.37	—	10.48	12.12	12.49	—	—	—	—	—	
5	" (Ferme).....	5.58	8.39	—	10.48	12.14	12.51	—	—	—	—	—	
6	Flavion.....	5.2	8.47	—	10.55	12.22	12.59	—	—	—	—	—	
7	Morville.....	6.10	7.55	8.55	10.40	11.4	12.31	—	—	—	—	—	
8	Assurance.....	6.13	7.58	8.57	10.42	11.5	12.33	—	—	—	—	—	
9	Anthée (Place).....	6.16	8.1	10.1	10.46	11.8	12.36	—	—	—	—	—	
10	" (Station).....	6.18	8.3	10.3	10.49	11.10	12.38	—	—	—	—	—	
11	Gérin.....	6.25	8.10	10.11	10.57	11.17	12.45	—	—	—	—	—	
12	Onhayo.....	6.30	8.15	10.18	11.3	11.22	12.50	—	—	—	—	—	
13	Chemin de Weillen.....	6.32	8.17	10.19	11.4	11.25	12.54	—	—	—	—	—	
14	Château de Mélin.....	6.39	8.24	10.24	11.13	11.23	12.3	—	—	—	—	—	
15	Cimetière.....	6.42	8.27	10.28	11.16	11.27	12.6	—	—	—	—	—	
16	Dinant.....A.	6.45	8.30	10.33	11.20	11.30	12.10	—	—	—	—	—	

○ Retardé de 2 heures le jour de marché à Florennes, ordinairement le jeudi.
 ◆ Vendredi.



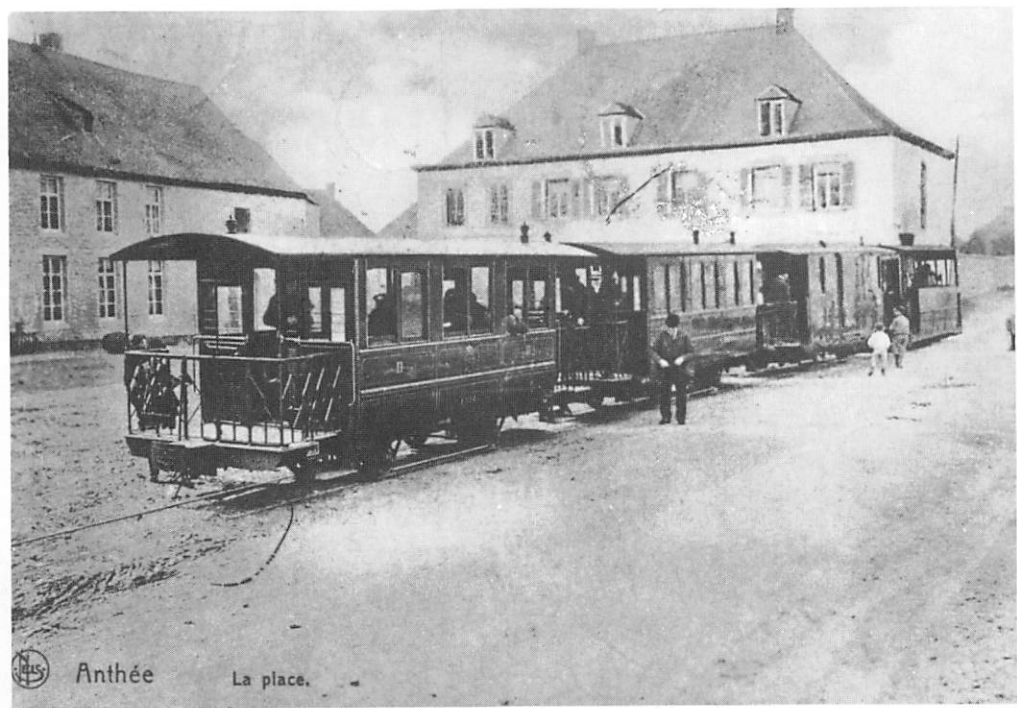
79. Dinant. — Arrivée du Train vicinal de Florennes.

Editeur F. Colle, rue de la Station

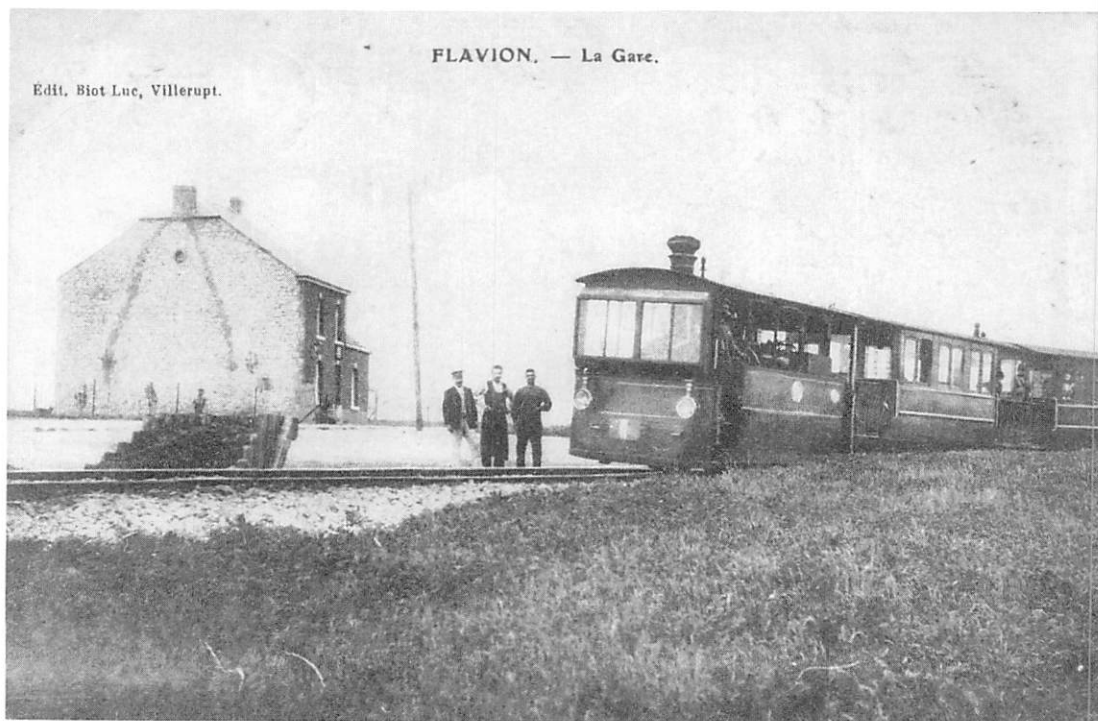
DINANT : arrivée du convoi vapeur en provenance de Florennes.
(Collection R. Temmerman)

* *
*

ANTHÉE : passage du train vicinal.
(Collection E. Keutgens)



Anthée La place.



FLAVION : convoi vicinal à l'arrêt en gare.

(Collection E. Keutgens)

* *
*

Train à vapeur longeant la route, quelque part entre Dinant et Florennes.

(Collection R. Temmerman)



L'AMUTRA, son objet, ses activités

L'Association pour le Musée de Tramway (« AMUTRA ») est une association sans but lucratif, fondée le 7 mars 1961.

Conformément à ses statuts, publiés dans l'annexe n° 1939 du « Moniteur Belge » du 11 mai 1961, elle s'est fixé pour buts :

- la préservation de véhicules historiques,
- l'aménagement, l'administration, l'exploitation et le développement d'un musée du tramway en Belgique,
- l'entretien courant de ce musée ainsi que l'enrichissement et le développement de ses collections,
- la recherche et la conservation des documents relatifs à l'histoire et à l'évolution des transports en commun,
- la publication d'une revue d'information,
- le regroupement de toutes les personnes qui s'intéressent d'une façon quelconque aux transports en commun.

Elle gère et exploite :

- un musée vicinal, situé à Schepdaal, chaussée de Ninove 184, et accessible au public, de Pâques au 31 octobre, de 14 à 18 heures, les dimanches et jours fériés ainsi que les samedis des mois de juillet et août.

Le prix de l'entrée est de 30 francs par personne. Des réductions sont prévues pour les enfants, les groupes organisés, les familles nombreuses, les membres de certaines organisations touristiques, etc.

- un musée local des transports anversoïis, situé à Edegem, Fort V-straat, dans le centre récréatif de l'ancien Fort V. Ce musée est accessible au public, de Pâques au 31 octobre, de 14 à 18 heures, les samedis, dimanches et jours fériés. L'entrée est gratuite.

Elle assume actuellement la préservation de plus de 110 véhicules divers : tramways hippomobiles, locomotives à vapeur, tramways électriques, autorails, remorques, wagons, trolleybus, autobus, gyrobus, etc.

Elle est composée de membres bénévoles.

Les activités de l'AMUTRA sont variées :

- réunions de membres,
- échange de photos et documents,
- projections de films et de diapositives,
- excursions et voyages d'études en Belgique et à l'étranger, à bord de tramways anciens et modernes,
- visites de réseaux, de dépôts, d'ateliers, d'usines, etc.,
- publication d'une revue périodique et de documents divers,
- restauration et entretien de véhicules historiques,
- gestion et administration du musée vicinal de Schepdaal et du musée local anversoïis d'Edegem.

L'AMUTRA ne bénéficie d'aucun subside. Toutes les activités sont assumées par les membres à titre purement gratuit et bénévole.

Tout autre renseignement concernant l'Association pour le Musée du Tramway, son objet et ses activités, peut être obtenu, sans engagement, par simple demande écrite, adressée à notre siège social et accompagnée d'un timbre-poste pour la réponse.

AMUTRA
Avenue des Buissonnets, 42
1020 BRUXELLES

AMUTRA : doel en werkzaamheden

De Vereniging voor het Trammuseum (« AMUTRA ») is een vereniging zonder winstbejag, gesticht op 7 maart 1961.

Haar doelstellingen, bepaald door haar statuten die gepubliceerd werden in de bijlage (nr. 1939) van het « Belgisch Staatsblad » van 11 mei 1961 zijn :

- het behouden van historische rijtuigen,
- het inrichten, de administratie, de exploitatie en de ontwikkeling van een trammuseum in België,
- het lopend onderhoud van dit museum, alsook de verrijking en de ontwikkeling van haar verzamelingen,
- het opzoeken en de bewaring van dokumenten betreffende de geschiedenis en de evolutie van het gemeenschappelijk vervoer,
- het publiceren van een informatietijdschrift,
- het verenigen van alle personen die op eender welke wijze belang stellen in het gemeenschappelijk vervoer.

Zij beheert en exploiteert :

- het Buurtspoorwegmuseum, gelegen te Schepdaal, Ninoofsesteenweg 184, en toegankelijk voor het publiek, van Pasen tot 31 oktober, van 14 uur tot 18 uur, de zondagen en wettelijke feestdagen, alsook de zaterdagen van de maanden juli en augustus.

De inkom bedraagt 30 frank per persoon. Vermindering op de toegangsprijs is voorzien voor kinderen, georganiseerde groepen, grote gezinnen, leden van toeristische organisaties, enz.

- het Antwerpse Trammuseum, gelegen te Edegem, Fort V-straat, in een recreatiedomein van het oude Fort V. Dit museum is toegankelijk voor het publiek, van Pasen tot 31 oktober, van 14 uur tot 18 uur, de zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen. De toegang is gratis.

De Vereniging heeft thans meer dan 110 verschillende rijtuigen in bewaring : paardetrans, stoomtramlokomotieven, elektrische motorwagens, spoorauto's, bijwagens, goederenwagens, trolleybussen, autobussen, gyrobus, enz.

De Vereniging is samengesteld uit vrijwillige leden.

De activiteiten van AMUTRA zijn gevarieerd :

- vergaderingen voor leden,
- uitwisselen van foto's en dokumenten,
- projectie van films en diapositieven,
- uitstappen en studiereizen in België en het buitenland, aan boord van oude en moderne trams,
- bezoeken aan tramnetten, remises, werkhuizen, fabrieken, enz.,
- publikatie van een tijdschrift en verscheidene dokumenten,
- restauratie en onderhoud van historische rijtuigen,
- beheer en het houden van de administratie van het Buurtspoorwegmuseum van Schepdaal en van het Antwerpse Trammuseum.

De « AMUTRA » geniet van geen enkele subsidie. Al de activiteiten worden gedaan door de leden en dit volledig gratis en vrijwillig.

Alle andere inlichtingen betreffende de Vereniging voor het Trammuseum, haar doel en haar activiteiten, kunnen op eenvoudig verzoek, geadresseerd aan onze maatschappelijke zetel en vergezeld van een postzegel voor antwoord, bekomen worden en dit zonder enige verplichting van uwentwege.

AMUTRA
Braambosjeslaan 42
1020 BRUSSEL