

Editeur responsable : Roland Dussart Desart



# TRAMANIA

N° 61 quatrième trimestre 2018 € 6,00

Périodique trimestriel de l'asbl TRAMANIA n° d'entreprise 0451.681.686

Siège social : Venelle au Palio, 49 à 1150 Bruxelles

Publié en toute indépendance par l'éditeur responsable

Bureau de dépôt : 1150 Bruxelles 15 // Agrément P505315

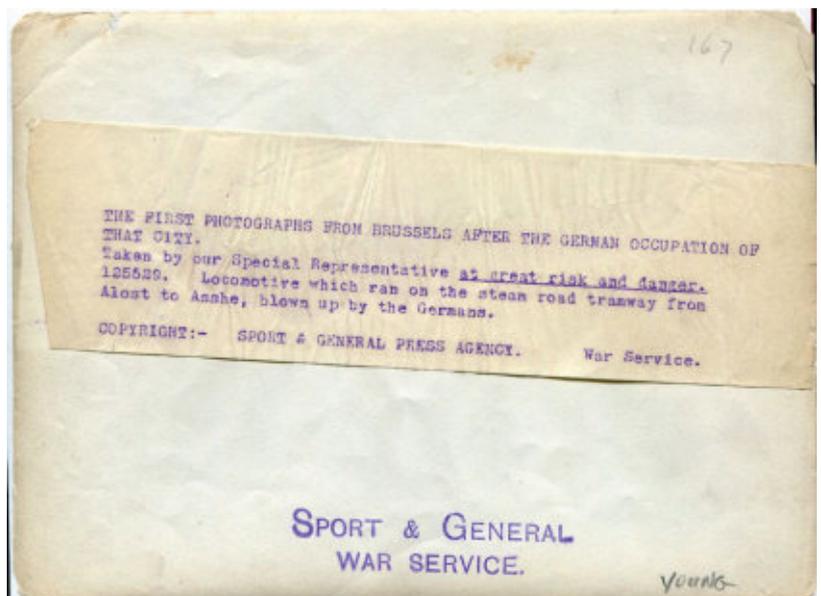
ISSN : 1782 - 950X // numéro PP : BC10605 E-

mail : roland.dussart.desart@skynet.be



## TRAMANIA a 25 ans !

La 317, une type 4 construite par Energie en 1901, n'a pas échappé à la retraite allemande. Quelque part entre Alost et Asse (voir cicontre). La machine fut réparée et déclassée en 1936.



# La Tramania Touch a 25 ans

## Offrir une montre en or...

A défaut de recevoir à nouveau de quoi mesurer avec ostentation le temps qui passe, comme cela avait été le cas au terme d'un quart de siècle passé au service d'un employeur bientôt ébranlé par les suites d'un 11 septembre mémorable, j'ai été invité à poursuivre la veine numérogique en consacrant la présente rubrique à la petite histoire de *Tramania*, modeste a.s.b.l. fondée un peu par hasard le 11 décembre 1993 (*statuts publiés au Moniteur belge du 27 janvier 1994*). En effet, votre serviteur, alors administrateur essentiellement versé dans ce que plus d'un *regardant* pouvait qualifier d'affaires extérieures de l'**ASVi**, et **Philippe** et **Roland Dussart-Desart** cherchions à affranchir son service *publications* des affres d'une comptabilité assujettie à une **TVA**, du reste nécessaire à son fonctionnement, et développer un *merchandising* (*en l'espèce, la commercialisation de produits ferroviaires dérivés*) prometteur en sachant par exemple que jusqu'au quart de la recette d'un festival de la mi-août pouvait être engrangé dans une voiture de tram convertie en *bazar*!

## ... n'est vraiment plus tendance !

Loin d'être motivée par un amour immodéré du gain, cette démarche s'inscrit en soutien informel de l'**ASVi** obligée de relever la succession de défis qui s'imposent à elle au cours de la dernière décennie du 20<sup>ème</sup> siècle. Ainsi l'anéantissement du dépôt de Thuillies par la tempête du 15 mars 1990 et la fin de la **SNCV** vont imposer naturellement le projet de Thuin (Ouest) indispensable pour pérenniser l'exploitation de la ligne **92**, disposer du patrimoine historique de la Société nationale dissoute, palier l'indisponibilité pour cause de travaux de génie civil de l'infrastructure concédée, raccorder à cette même infrastructure le site de Thuin et y prévoir la construction sur fonds propres d'un premier édifice. Bref, un agenda aux antipodes des inclinations de l'amateur de tram (*son profil consommateur de loisirs ferroviaires autocentrés tel qu'identifié par le sondage d'opinion réalisé en 1979 à mon initiative parmi les Amutristes, ne fut l'objet d'aucune publicité*). Sachant

également cela, c'est donc à dessein que le trio se piquant de venir à bout de ces obstacles, s'autorise par les statuts de *Tramania* à agir en général en faveur de la préservation du patrimoine ferroviaire. Dans cette même optique, sa raison sociale est collective, se moque de la barrière des langues, rompt avec la pratique du bon vieil acronyme et par son logo exotique étend d'emblée sa sphère d'intérêt bien au-delà des limites du Royaume.

## Sur le terrain et...

Echaudé par l'exfiltration à Gosselies du patrimoine vicinal dévolu à la **SRWT** (*encore dans les limbes*), où l'**ASVi** s'était fait escroquée par un transporteur bien connu à Charleroi, le *gang Tramania* va prendre le temps d'établir un contact personnel suivi avec de plus petits entrepreneurs disposés à travailler tout en souplesse, les samedis de préférence. En effet, si une partie des travaux d'aménagement entrepris peu à peu sur le site de Thuin (Ouest), peut être éligible pour l'exonération fiscale des dons versés dans le cadre de la convention passée entre l'**ASVi** et la *Fondation Roi Baudouin (FRB)*, pas mal de manutentions lourdes ou de transports procédant plus du troc ou de l'échange de bons procédés ne peuvent figurer dans une comptabilité orthodoxe. Ainsi, le devis établi d'abord pour l'atelier et le *Centre de Découverte du Vicinal (CDV)* ne tient pas compte d'indispensables préparatifs consistant à extraire et transporter les appareils de voie déjà récupérés au Heysel, à La Roue et aux Hauchies. Idem pour ce qui concerne la fastidieuse *métrification* d'un premier tronçon de la ligne **SNCB 109**.

## ... fort loin du tram !

En effet, après avoir mené à bien le raccordement de la **109** au vicinal et rétabli le passage à niveau avec l'aide de **Jésus (Ets Baix)**, **Philippe Dussart-Desart** sollicite l'ingéniosité désintéressée du regretté **Jean-Marie Carels** pour *vicinaliser* au moindre coût la voie ferrée accédant à l'atelier. Dirigé de main de maître, ce chantier étalé sur de nombreux week-ends est fourni en électricité par un groupe électrogène industriel mis à disposition le temps qu'il faut par **Etienne Baix**. Cet entrepreneur lobbain bien au fait des enjeux locaux sait lui aussi que la pérennité des activités de l'**ASVi** ne peut être assurée qu'à Thuin et non à Anderlues. Mal en point, l'alimentation électrique de la liaison vers Lobbès réclame des soins urgents qu'une équipe, fût-elle très dévouée, peine à lui donner. Au début 1997, l'exploitation touristique du **92** est suspendue. La rame *ligne aérienne* qui continue à sortir malgré cela, attire encore bien quelques curieux mais l'absence de tram *voyageurs* semble éloigner radicalement de Thuin les fans du vicinal. Ne risquant donc pas d'être importunés sur le site en friche qu'ils domestiquent, les anachorètes de l'Ouest vont en conclure de tenter une nouvelle demande de subvention (fonds **FEDER**) telle que celle déjà introduite auparavant auprès du *Commissariat Général au Tourisme (CGT)* dans le but d'édifier un premier bâtiment sur le terrain **SNCB** que la ville de Thuin réserva à cette fin dès 1992.



De haut en bas et de gauche à droite:  
 Le dépôt de Thuillies après la tempête du 29 février 1992,  
 Premiers résultats: début 1993, pose de l'aiguillage vers le site  
 du CDV, démontage de selles sur la jonction des lignes SNCB  
 130bis et 109. Mise à voie métrique de la 109 à Thuin Ouest.  
 Après la reprise en mains du dossier "Atelier" en 1998, l'argent  
 des subventions coule enfin ! En 1999 la coquille vide se mue en  
 atelier équipé (électricité, fosse et dalle en béton prévue pour le  
 levage) Le bâtiment sera raccordé en février 2000.



# L'ETINCELLE

NUMERO DU PREMIER TRIMESTRE 2000

Périodique trimestriel de l'Association pour la Sauvegarde du Vicinal  
 Tramway historique Lobbes - Thuin (ASVi)  
 Association sans but lucratif n° 855872

Editeur responsable : Roland Desmet Desart  
 Vendeur au Public, 49 à 1159 Bruxelles  
 e-mail : roland.desmet.desart@skynet.be

Bureau de dépôt : 1150 Bruxelles 15  
 Dépôt légal : RD 46784 ; numéro PP : 1/6216  
 Site web : <http://www.asvi.org>

## SOMMAIRE

- 0 2 EDITORIAL : Comptes de faits et comptes annuels
- 0 3 LE CENTRE DE DECOUVERTE DU C.F. VICINAL (CDV) CONTINUE DE PLUS BELLE !
- 0 5 LA VOIE DE THUIN (I)
- 0 8 SIMPLIFICATIONS A GOSSELIES
- 0 10 QUI ? LE NEUF ? LE MATERIEL ROULANT
- 0 16 LE CHAT-CHEF DE DEPOT
- 0 17 LES TRAMWAYS DU CAUCASE (I) : Tiblisi
- 0 29 TRAMANIA
- 0 32 COTISATIONS 2000 (Rapport) - LA FONDATION ROI BAUDOUIN
- 0 6 LA VOIE DE 80 - LA LIGNE AERIENNE DU CDV
- 0 7 DERNIERE MINUTE
- 0 11 L'AR 86 AVANCE
- 0 16 CREPUSCULES D'EST EN OUEST
- 0 28 L'AGENDA FERRAIL
- 0 30 ASVi-PUBLICATIONS

**LE PEIGNE DE VOIES EST MAINTENANT COMPLET !**



La voie 11 de l'atelier (à droite) est raccordée et une voie IV (garage lateral) posée (RDD 0206)

## TRAMANIA s'invite à Namur ...

Tout à la parution régulière de *l'Étincelle* et au service *publications* bientôt agent exclusif des vidéos *On Line*, le *trio Tramania* met en veilles les soins qu'il prodigue à la **HM 9924** (*salement crashée en 1993*) pour sortir du pétrin l'**ASVi** privée de son gagne-pain. En effet, les fonds européens d'aides régionales n'étant prévus que pour du neuf et non l'entretien de ce qui existe déjà, il est vital de relancer le projet sur lequel se fonde alors la conservation de la collection vicinale chèrement exfiltrée. Forts de s'être consacrés depuis pas mal de temps à la préservation du patrimoine de l'ancienne Société nationale, on met le cap sur Namur. Là, il faut bien se rendre compte que ce côté national n'intéresse pas d'emblée une administration régionale pratiquant l'entre-soi et se défiant des *sans-parti* (*les demandes de subsides sont généralement adressées au CGT par des associations émanant intégralement de formations politiques dominantes*). Aussi s'agit-il en plus de respecter le lourd *vade me cum* du candidat à l'aide publique, de favoriser ici aussi des relations personnelles qu'il convient d'entretenir au sein de la jeune administration régionale encore facilement effarouchée par des types prétentieux ostensiblement venus en ligne droite de la capitale du royaume.

## ... se mouille à Thuin...

Conciliant activité professionnelle et relative liberté de se déplacer, **Philippe Dussart-Desart** va consacrer un temps fort appréciable à remettre sur les rails la demande de subvention de l'atelier. Il en suit le traitement jusqu'à son terme. Le premier semestre de 1999 se termine par la mise en place de la fosse de visite et des voies, ce qui autorise la reprise de l'exploitation (par ART) entre Thuin et Lobbes.

Profitant d'une expérience acquise sur le tas, **Philippe** s'attaque ensuite au gros morceau qui n'est autre que le **CDV** proprement dit. Plus que jamais la réussite de ce projet repose avant tout sur la maîtrise des réseaux socio-politiques prêts à se disputer la quotité de fonds FEDER affectée à la promotion du tourisme sur le territoire de Thuin. Cela promet ! Car pour édifier un minimum de **CDV** qui se respecte, l'**ASVi** est tenue de rafler pas moins du quart de cette manne européenne. La fin justifiant les moyens, il faut se rapprocher des leviers de décision et gagner un maximum de visibilité. Co-fondateur du lobby *Thuin en marche* et admis en tant que secrétaire de l'Office du Tourisme de Thuin (**OTT**), **Philippe** n'y défend que les projets en passe de réalisation comme le **CDV**. Pour visualiser cela, il me demande de donner libre cours à mon imagination pour illustrer les aménagements touristiques dont la cité gagnerait à se doter. L'esquisse d'un funiculaire gravissant les *jardins suspendus* me vaut ainsi une belle engueulade en pleine Ville Basse et l'ascenseur censé accéder au sommet des remparts vient encore d'alimenter une très récente controverse électorale !

## ...se garde d'usages carolorégiens...

Même en l'absence de détails, vous n'aurez sans doute pas manqué de vous demander comment s'être gardé de Charleroi qui intervient dans tout ce qui se fait dans son arrondissement. Rassurez-vous ! Malgré les usages épinglés ultérieurement par les médias, pas plus que l'**ASVi**, *Tramania* n'aura dû vendre son âme au diable ou à l'image qui en fut faite alors lieu. Ainsi, après avoir décroché la timbale et lancé l'appel d'offres en vue de construire le **CDV**, on est époustoufflé par le peu d'intérêt manifesté à cet égard par l'entrepreneur *carolo* le mieux en cour. Le mot de la fin reviendra à un confrère plus modeste: *cela va de soi car avec vous, pas de commission de 5%* ! Sans attache partisane, **Roland Dussart-Desart** peut ainsi cadencasser au strict minimum la part incombant à l'**ASVi** pour construire le pont mixte (*tram* et *RAVEL*) remplaçant l'ouvrage vicinal primitif.

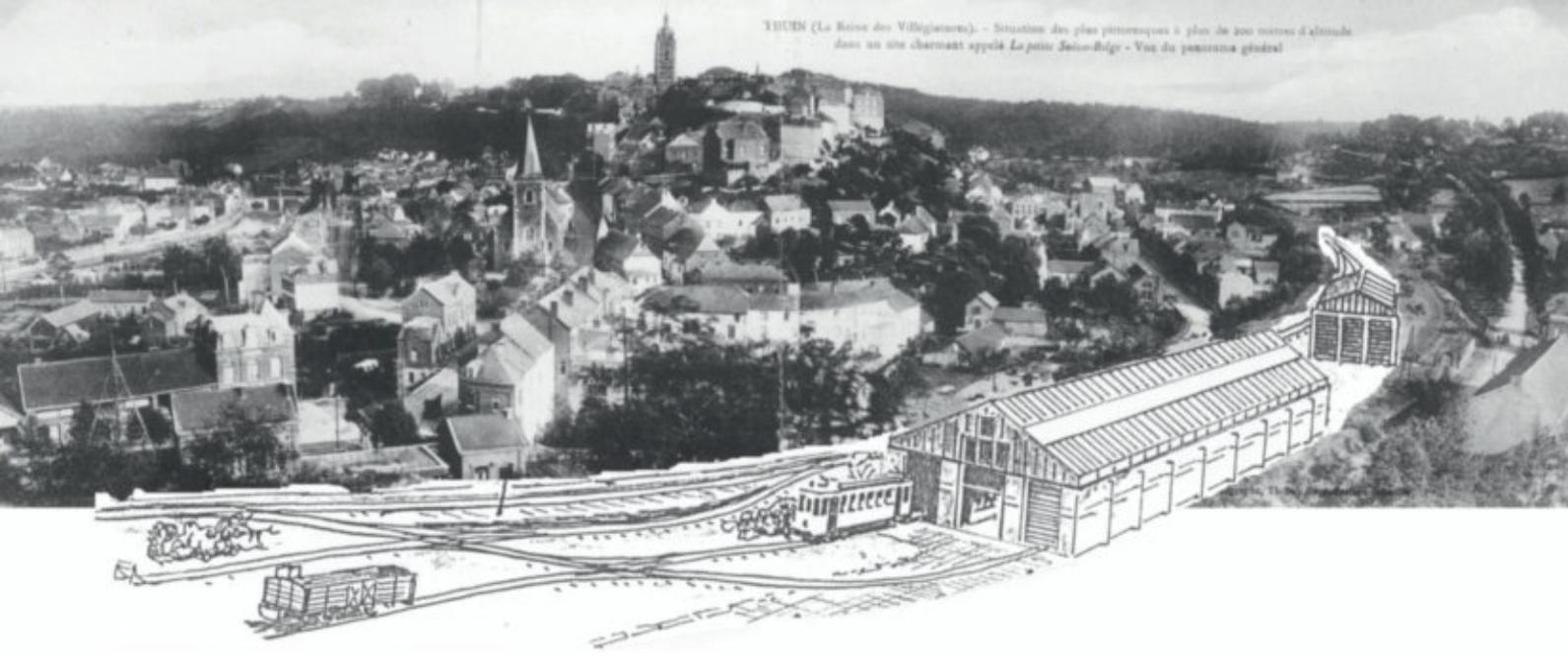
## ...et poursuit des priorités ...

En marge du coût estimé avec l'aide de professionnels de la construction et des délais de financement, la trésorerie peine à suivre malgré un mécénat facilité par la **FRB**. Plus libre, *Tramania* dépasse les limites imposées aux architectes. Ainsi pour doter la remise-atelier d'un quai véritable, on pria **Jésus** de récupérer moyennant un honnête bakchich les pierres de taille bordant la plate-forme de l'ancienne gare de l'Ouest. Idem des rails (*hors budget*) à poser à l'intérieur du **CDV**. Ils proviennent du démontage du site propre de Mariemont exécuté par l'entreprise **Baix**. Ne pouvant être payée à temps par le **TEC**, celle-ci avec la bénédiction de l'ingénieur **Etienne** rétribue son personnel grâce à la revente du solde de mitrailles ! Dans la plupart des cas, bien entendu, il faut y aller de sa poche comme à la veille de l'ouverture au public de la remise, il n'y a pas un rond pour y transférer par camion spécial la **HL 303** et la **A.1853** échouées à Gosselies depuis 1992. *Tramania* y veillera.

## ... loin d'une majorité d'amateurs

La reprise partielle de l'exploitation du **92** ramène du monde à Thuin mais bien peu d'amateurs admettent la priorité accordée au **CDV**. Eclipsé en 2003 par la fin de sa liaison vers Anderlues, son aménagement lié à la nature de son financement intéresse peu. Ceci me permet d'en réaliser à ma guise la scénographie (*un complément Decauville est prévu pour les juniors*). Dans la foulée, *Tramania* prévoit de réaffecter l'aide restante à la reconstruction de la ligne, finance l'étude d'un 3<sup>ème</sup> bâtiment destiné aux véhicules préservés encore hébergés par le **TEC** et le rapatriement de la cuve de l'ancien château d'eau de Vossem dont la réédification complètera la touche vicinale déjà mise par la barrière type *Destelbergen* récupérée à Kalken.

THUEN ( Reine des Villages) - Situation des plus pittoresques à plus de 200 mètres d'altitude dans un site charmant appelé Le petit Sain-Bégo - Vue du panorama général



Avoir une vision d'avenir, c'est bien, mais il faut de la volonté, de l'organisation, des plans, une bonne administration et établir des contacts. L'asbl "Thuin en marche" reserra les liens avec les autorités. Seul dossier de "vraie" asbl approuvé par la Région et l'Europe, notre réalisation fut trop rapide au goût des arbitres des élégances. Sans doute dépassés: un bâtiment de 1700 m2 équipé, scénographie, appareils de voie emblématiques, ligne aérienne, sous station, un nouveau pont sur la Sambre et un accord pour Biesmes,...

Mais cela ne suffit pas à faire tolérer plus longtemps l'action menée tambour battant par *Tramania*.

## Une leçon d'humilité...

N'ayant somme toute qu'à se reprocher de n'avoir consacré aux initiés le temps largement passé à expliquer aux décideurs de tous poils les enjeux du **CDV**, *Tramania* abandonne l'édition de *l'Étincelle* en 2005 pour se recentrer sur celle de son périodique éponyme dont le contenu rédactionnel va traduire une plus grande diversité de centres d'intérêts. Depuis le n° **42**, la revue a pris une forme à la hauteur de son contenu. En 2006, le *Tramway Touristique de l'Aisne (TTA)* fait appel à son expérience pour lui confier la restauration de la remorque *De Rechter A.1584* et lui demander de l'aider à introduire une demande de subvention **FEDER** pour réinstaurer la traction à vapeur, édifier un musée et remettre la ligne en état. Jugé trop ambitieux par son commanditaire, ce dossier sert uniquement à la reconstruction de la ligne qui est achevée en 2015.

En 2010, *Tramania* tente de remporter une 231 *Tubize* à voie de 60 (Expo 1935) dont la vente aux enchères sera biaisée par la Région flamande qui en fera un monument régional. Entre-temps, l'étude de plusieurs dossiers *Decauville* n'aboutit pas, vu le manque de moyens de leurs initiateurs. Ceci et la disparition du garage où le **MWTC** admet à titre précaire ce matériel, amène *Tramania* à s'en séparer au profit de confrères néerlandais rencontrés au moment de la mise en vente du patrimoine ferroviaire du regretté **J.-M. Carels**.

## ... vaut bien un musée...

Afin d'améliorer les conditions de la restauration de la **A.1584**, le **TTA** fait en sorte que *Tramania* transfère ses activités du dépôt de Burdinne au **MWTC** à Liège. A partir de 2011, une collaboration stratégique est entamée avec cette institution. L'équipement en machines lourdes constitué pour faciliter la remise en état de cette voiture et de la motrice **57** de Verviers se complète par la suite. En marge de ces activités techniques, on participe à la scénographie (*GILS*) et à la préparation des expositions *A la guerre comme à la guerre* (2014), *Les tramways belges en Russie* (2017) et *Il y a 50 ans la fin des trams verts à Liège* (2018). La première est accompagnée d'une publication en commun (**MWTC/Tramania**) tandis que la deuxième offre l'occasion à **Roland Dussart-Desart** de publier la somme de ses recherches russes.

## ...de la recherche et des publications

Sortant des sentiers battus, *Tramania* se consacre à l'étude des aspects particuliers du tram belge et de sa présence à l'étranger. En tant que spécialiste, **Roland** participe à la rédaction d'ouvrages relatifs aux expositions : *Bruxelles 1910 (ULB)*, *Héliopolis 1910*

(**ULB**), *Charleroi 1911*. En attendant de s'attaquer au Moyen Orient et de revenir sur l'Égypte, il publie en 2017 *les Tramways de Tientsin*. L'exposition y consacrée à l'**ULB** l'année dernière sera bientôt remise à l'honneur, sous un nouvel angle, en collaboration cette fois avec l'université de Gand. Et n'oublions pas le tiré à part des 100 planches de *Caroline et Mélanie en tram*, une première dans l'édition tramviaire (cette phrase a été insérée par l'éditeur, l'auteur de l'article étant trop modeste !).

Les projets ne manquent pas...rendez-vous en 2019 !

11/2018

Pierre Meeuwig



**EN 25 ans,  
TRAMANIA  
a investi  
211.314,29 €  
à Thuin,**



	BEF	EUR
1996 Oxygène, fournitures d'acier	50.000,00	
1996 Documents et livres	60.000,00	
1997 Barres d'écartement pour la ligne de Thuin/divers	125.000,00	
1997 Cric ABL	10.000,00	
1998 Transport rails Baix / Voie	32.316,00	
1999 Treuil tire-for + Taquets d'arrêt Atelier	80.000,00	
1999 Premier quai / Nivellement du sol pour arrivée HL 303	147.000,00	
1999 Plancher pour le wagon A .5071	35.000,00	
2000 Compresseur	25.000,00	
2000 Matériel de peinture pour poteaux de la ligne de Thuin	5.000,00	
2000 Boiseries pour la motrice 9924 (partie)	??	
2001 Commandes des livres Nalannes 1 et 2, Wemmel 1	35.820,00	
2001 Placement de 5 poteaux sur la ligne de Thuin	110.000,00	
2002 Cartes postales Blue Moon vendues au Centre		358,92
2002 Commande de livres vendus au Centre		715,62
2002 Location d'une nacelle pour la ligne de Thuin		242,00
2002 Poteaux pour la ligne de Thuin		3.600,00
2002 Tubes pour poteaux et autres accessoires de l'aér.		1.239,47
2003 Commande de livres vendus au Centre		896,75
2003 Location de matériel de voie pour Thuin		313,50
2004 Travaux de voie		3.000,00
Dons à la Fondation Roi Baudouin 1993-2001	5.040.000,00	
Dons à la Fondation Roi Baudouin 2002-2005		53.300,00
<b>Sous-totaux en francs et en Euros</b>	<b>5.855.136,00</b>	<b>66.169,26</b>
	<b>BEF</b>	<b>EUR</b>
<b>Investissement total de Tramania converti en Euros :</b>	<b>211.314,29€</b>	

**38.000 €**

**pour la A.1584 et a  
rédigé le dossier de  
subvention vers  
Lamorménil au  
profit du TTA,**



**a aménagé un atelier au Musée des Transports en Commun  
de Wallonie à Liège, financé la restauration du train STIV 57  
+ 44 et entame une collaboration avec la Hollande pour son  
matériel à voie étroite,.....**

# DEVENEZ MEMBRE DE *TRAMANIA asbl*

*Au sein de Tramania, asbl fondée en 1993, se trouvent les concepteurs et principaux mécènes du Centre de découverte du vicinal à Thuin, de l'atelier et du nouveau pont sur la Sambre. Tramania collabore aujourd'hui notamment avec :*

- 1) *le TTA, notamment en restaurant la remorque De Rechter A.1584 ;*
- 2) *la LRTA (revue Tramway & Urban transit) dont elle est l'agent officiel en Belgique ;*
- 3) *Rail Memories avec la diffusion sur notre site [www.tramania.com](http://www.tramania.com) des photos des réseaux SNCV, STIB et Etat belge par quelques-uns des photographes ferroviaires les plus réputés*
- 4) *Le musée des Transports de Liège (Natalis) : l'association restaure la A.1584, y a participé à la peinture du train 57+44 de Verviers, y collabore à des expos et à des publications*

La revue trimestrielle *Tramania*, lancée fin 2005, est depuis le n°42, entièrement en couleurs, imprimée sur papier couché 135g/m<sup>2</sup>. Elle décrit les activités de l'asbl en faveur du patrimoine ferré tramviaire ou industriel, vicinal, bruxellois ou à voie étroite, et est enrichie de nombreux articles historiques, avec un intérêt unique pour les trams belges à l'étranger. Cette revue abondante (40 pages A4 par n°) et richement illustrée, régulière comme un métronome, présente aussi une BD vicinale exclusive qui compte déjà 100 planches. L'index thématique de *Tramania* figure l'onglet « cotisation/revue » du site [www.tramania.com](http://www.tramania.com).

## Devenir membre de *Tramania*, c'est donc :

- 1) *participer à la préservation du patrimoine ferroviaire belge ;*
- 2) *aider une équipe d'actifs comptant plus de 40 années d'expérience dans la sauvegarde du patrimoine ferré vicinal et industriel et la recherche historique ;*
- 3) *recevoir la meilleure revue tramviaire historique de Belgique.*

**Cotisation 2020 : 20 EUR (→Belgique) ou 28 EUR (→Europe) à verser au compte BIC : BPOTBEB1 IBAN: BE41 0001 3319 1710 de Tramania, Venelle au Palio 49,1150 Bruxelles. Les nouveaux membres peuvent obtenir les 4 n° de 2014 et/ou les 4 n° de 2015 pour 18 EUR par année complète (étranger : 26 EUR). Pour l'année 2016, 17, 18 ou 2019 : 19 / 27 EUR**

Restauration  
d'une  
lanterne  
intérieure  
pour la  
remorque  
A.1584

