

L'atelier de Thuin a dix ans ! 26-6-1999

Introduction

Près de 200 tramways vicinaux sont préservés à ce jour en Belgique. Le premier musée, à Schepdael, se fit dans le cadre de la SNCV, grâce à l'ingénieur **Raoul Hausman** qui en fut la cheville ouvrière. Très vite, on se rendit compte des limites de ce cadre, pourtant très adéquat. Rouler en vieux tram dérangeait pas mal d'amateurs, et la

chaussée de Ninove –aux voies condamnées– n'était pas le lieu idéal pour faire circuler des convois historiques. Les Ardennes offrant un attrait touristique évident, il fut assez facile de faire réviser les premiers autorails du TTA à Bruxelles, puis de les transférer à Erezée. En l'absence d'infrastructures, il fallait un abri pour le matériel et un premier bâtiment fut construit à Blier, grâce à l'aide de mécènes, de l'armée mobilisée par **Mgr Cammaert** et du CGT. Une première belge et bien wallonne de surcroît, le nord semblant préférer s'en remettre aux autorités.



Premiers espoirs et balbutiements en Hainaut

En 1972, une seconde vague d'amateurs privilégiant le patrimoine et la restauration à l'authentique se fit jour et donna naissance à l'ASVi. Comment protéger les motrices **9924** et **9888** ? Un premier projet caressa l'idée d'exploiter la section Dour – Erquennes, pas encore démontée, qui de plus était dotée d'une remise (photo **P. Meeuwig** au centre). Hélas, la commune ne comprit pas l'intérêt d'une telle attraction sur son territoire et, les remises étaient déjà vendues à un particulier. Le réseau montois sauta en 1973 : le matériel commença sa procession par Jumet, puis à l'été 1974 vers Trazegnies, où il fallut que l'ASVi prolonge une voie extérieure (photo ci-dessous)..



Le conducteur Chapelle vient à la rescousse des amateurs en herbe que nous sommes à l'époque.



La saga de Thuin

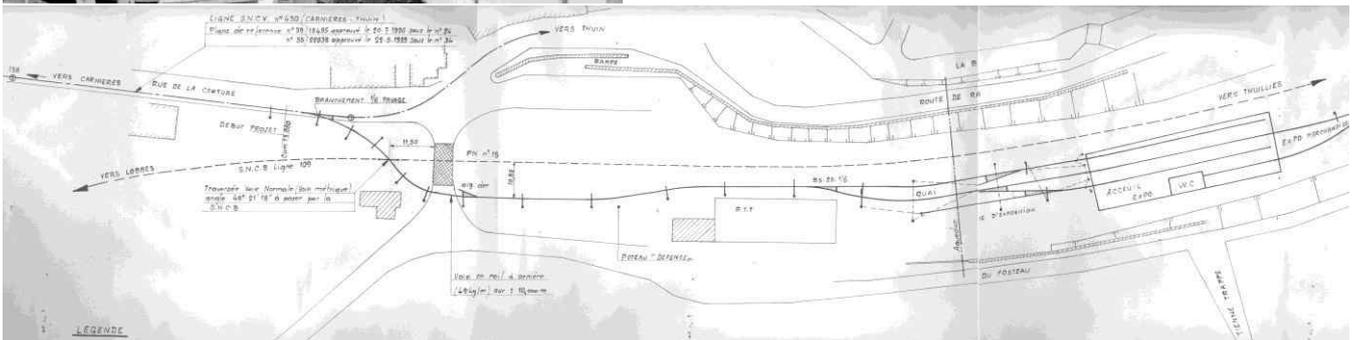
Un morceau de la gare de Thuin (Ouest) fut pris en location en 1976 et le dépôt de Thuillies en 1977. La RTT occupait la meilleure partie de la gare de Thuin (Ouest), ce qui compliquait les choses et réduisait fortement le potentiel du site. La ligne **109** était toujours en exploitation. Il faudra donc trouver un croisement voie normale – voie métrique. Ce dernier fut trouvé par **Joseph** à Zeebruges et déménagé vers Lobbes, près des entreprises **Baix**. Quatre aiguillages furent amenés sur place, suite au démontage de la boucle vicinale du Heysel. Le site resta abandonné, couvert de broussailles, la gare fut incendiée par des vandales et rasée.



En mai 1984, un premier projet de musée vit le jour : juste de quoi abriter cinq trams, bien peu au vu de la collection qui se dessinait. En mai 1986, des contacts firent d'abord espérer des subsides de la Communauté française, mais son Président **Bernard Anselme** notifia son manque d'intérêt pour un musée vicinal. Le 21 avril 1989 un nouvel espoir naquit suite à une réunion avec la Ville de Thuin : le Commissariat au Tourisme semblait indiquer qu'un subside pourrait être obtenu en 1990. Hélas, le dossier sera refusé. Le 21 juillet 1989, le dépôt de Trazegnies est vendu, entraînant un déménagement vers Gosselies, tout en perdant près de 100 m de voies abritées !

En mars 1990, une tempête démolit la grande remise de Thuillies.

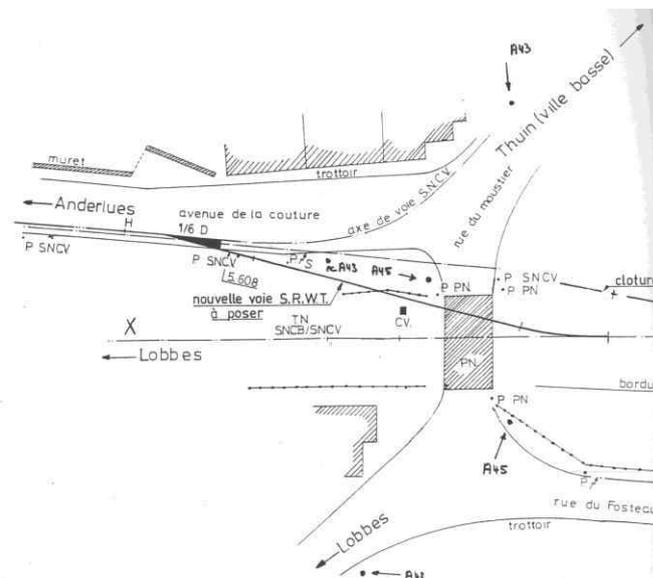
A l'été 1990, un nouveau projet fut mis au point, avec un espace d'exposition prévu pour répondre aux critères du Commissariat Général au Tourisme. Pas question d'une simple remise, il faut pouvoir accueillir le public, un choc révélateur pour l'écrasante majorité des amateurs fantasques. Oui, il faudra se soucier des touristes, pas de subsides pour les beaux yeux des défenseurs du vicinal ou juste pour rouler !



Au printemps 1991, nous pensions encore poser le croisement avec la ligne **109**, à la faveur de travaux routiers. Finalement les travaux ne se réalisèrent pas, mais ce début 1991 fut mis à profit pour récupérer les aiguillages mixtes de Marcinelle Hauchies, ainsi que des aiguillages classiques. (photo ci-contre)

Trois mois plus tard, 65 mètres de trams supplémentaires arrivent en Hainaut, à la faveur de la régionalisation des collections SNCV. Une situation intenable, après les pertes de Trazegnies et Thuillies. Il faudra construire un abri appartenant à l'association !

Début janvier 1993, par hasard, je constate que la Ville de Thuin a entamé des travaux à proximité du passage à niveau et suggère au CA de l'ASVi de proposer la pose d'une voie vicinale dans le passage à niveau. Le 2 février, la SNCB nous apprend qu'elle décline la ligne 109. Plus de croisement donc, et le tram métrique peut squatter la voie normale. Votre serviteur dessinera cette nuit-là les plans du branchement vicinal. Deux jours plus tard, les entreprises **Baix** commencèrent les



travaux. Une opération commando permet de récupérer les semelles *Angleur* sur le site et de préparer ainsi la mise à voie métrique de l'ancienne ligne 109, jusqu'au fond du terrain, 500 m plus loin. En mai, un voyage spécial pour les membres fut organisé sur notre nouvelle section de ligne ! **TRAMANIA** sera constituée en décembre 1993 pour, notamment, trouver les ressources pour la suite du projet, à l'image de la *Tramcar Sponsorship Organization* (Au centre : démontage de la voie normale par les Administrateurs de **TRAMANIA** en gestation).



La construction du musée (1), futur atelier

Début 1995, le CA décida collégalement de procéder à la construction. Risqué, car les rêveurs de service refusèrent toute forme de projet défini ou tout plan financier. Le 31 mai, un spécial avec l'**ART300** est organisé pour montrer le site et expliquer le projet au CGT. Toutefois, ce dernier privilégia d'autres projets (la politique a ses raisons). Les travaux commencèrent donc en juin sans subsides. Le chantier s'arrêta en novembre et le toit ne sera pas posé, faute de moyens.

En janvier 1996, la Région accorda une première promesse de subside, mais il ne sera pas versé, les porteurs du projet ne remplissant pas les démarches administratives nécessaires. Comprenne qui pourra !

Cet épisode se clôtura en février par la démission du secrétaire ASVi de l'époque, qui, au lieu de répondre aux requêtes simples du CGT, préféra critiquer la lenteur des travaux, prétendit pouvoir user de son influence et rêva de restaurer la machine à vapeur 303... le tout sans suite à ce jour. Voir <http://pdussart.tripod.com/demission.pdf>



Le secrétariat fut repris en main de manière efficace par **Roland**. Grâce à d'autres bonnes volontés, à la vente de la type N à l'asbl Protram, aux financements de **TRAMANIA**, les travaux purent reprendre au cours de l'été 1996. Une excellente saison 1996 se profila, avec un très beau festival du 15 août. Nouveau coup dur en 1997, l'exploitation de la ligne fut suspendue, la ligne aérienne entre Anderlues et Thuin n'étant plus conforme aux normes. D'évidence, la seule porte de sortie était d'exploiter au départ de Thuin, grâce à l'**ART300**. Pour ce faire, il suffisait de terminer et de raccorder l'atelier à la ligne !

Une réunion décisive eu lieu au CGT début 1998, qui nous éclaira sur les manquements divers du dossier de subsides. En quelques semaines, le dossier corrigé fut ficelé par votre serviteur et les premiers versements effectifs de subsides eurent lieu. OUF ! Cette bonne nouvelle nous autorisa à commencer la dernière tranche de travaux dans de bonnes conditions. On commença par la fosse de visite, copiée sur les plans d'Anderlues et les voies intérieures. Une fosse acquise de haute lutte car les mêmes rêveurs se berçaient du rêve d'une liaison éternelle avec Anderlues (...). Et s'obstinent à

organiser des activités sans avenir au dépôt d'Anderlues. Des voies *Decauville* permettent le déplacement de charges lourdes. Des rails *Cockerill* centenaires longent les murs en vue d'un pont roulant. Certains endroits sont renforcés, afin de pouvoir lever des véhicules. Un an plus tard, le 26 juin 1999, les travaux sont terminés et les premiers trams arrivent par rail à l'atelier de Thuin. Le 4 juillet, la circulation touristique est rétablie, après 700 jours d'interruption. Mission accomplie, l'équipe de **TRAMANIA** a pu rattraper la sauce et a mené le projet jusqu'à son aboutissement. Les divas de service rechignèrent à organiser une inauguration officielle ! Elle aura pourtant lieu le 4 octobre, en présence du Ministre **Daras**.

Philippe Dussart-Desart



Références : de nombreux articles publiés dans l'Etincelle sur ce sujet, de 1988 à 2000. Voir :

<http://pdussart.tripod.com/atelier1.pdf>

<http://pdussart.tripod.com/atelier2.pdf>

<http://pdussart.tripod.com/atelierplans.pdf>

<http://pdussart.tripod.com/asvmainfrenchnews.htm>

Il y 10 ans, nous préparions la construction du Centre de Découverte du Chemin de Fer Vicinal

(extrait de l'Étincelle février 2000)

Le Centre de Découverte du Chemin de Fer Vicinal continue de plus belle !

Le dur labeur de nos bénévoles, mais également une reprise en main des dossiers concernant Thuin (Ouest) ont permis la finalisation d'un premier bâtiment. L'augmentation du nombre de visiteurs sur la ligne Thuin - Lobbes et l'exposition conjointe d'une partie de la collection ASVi ont déclenché une augmentation de nos recettes. Quoique d'aucuns hésitèrent à organiser l'inauguration officielle de notre musée (1/10/1999), cet événement eut un impact psychologique considérable auprès des élus de la Ville et de la Région, qui "n'y croyaient plus".

Dans la foulée du succès de l'inauguration, nous avons établi des contacts intimes avec les pouvoirs publics et terminé le projet de bâtiment principal du Centre de Découverte du Chemin de Fer Vicinal.

Extension des périodes d'ouverture du musée, accords de coopération :

- ouverture du musée en dehors des périodes d'exploitation : un accord a été signé avec l'Office de Tourisme de Thuin. Les guides de l'OTT ouvriront les portes de notre musée aux groupes qui visitent la Ville de Thuin.
- accueil de groupes SNCB : un accord tri-partite ASVi - SNCB - OTT a également été signé. Un circuit guidé de la Ville et de notre musée, au départ de la gare SNCB de Thuin (Nord). (2/2000)
- des accords ont été conclus avec les opérateurs touristiques de la Thudinie : Distillerie de Biercée, Musée de l'Imprimerie, Moulin de Donstiennes, Château de Leers et Fosteau, gîtes ruraux, etc. (2/2000)

Un contact intime avec les élus locaux, régionaux et fédéraux :

- négociations au cabinet du Ministre de l'Economie et du Tourisme, accord sur un changement des subsides "sous-station électrique - murs du 2ème bâtiment", (10/1999)
- contribution au concept de "Tourisme à Thuin", qui intègre une passerelle au dessus de la Sambre, le quartier des musées (y compris le nôtre), le chemin RAVeL, une funiculaire reliant la Ville Basse et Ville Haute (** voir dessin ci-dessous **)

Le projet du bâtiment principal du Centre de Découverte du Chemin de Fer Vicinal :

- la reconnaissance officielle du projet et appui de la Ville de Thuin auprès de d'Intersud (11/1999)
- l'inscription PRIORITAIRE du projet dans la stratégie de développement touristique de la Région, (1/2000),
- présentation détaillée et approbation du projet ASVi au conseil communal de Thuin, retrait d'un projet concurrent de draines entre Thuin et Biesme-sous-Thuin (9/2/2000),
- la soumission de la fiche projet, dans le cadre du phasing out de l'objectif 1 Hainaut, au cabinet du Ministre Président Elio di Rupo. (** voir les pages qui suivent **) (11/2/2000)

Philippe Dussart-Desart.

