

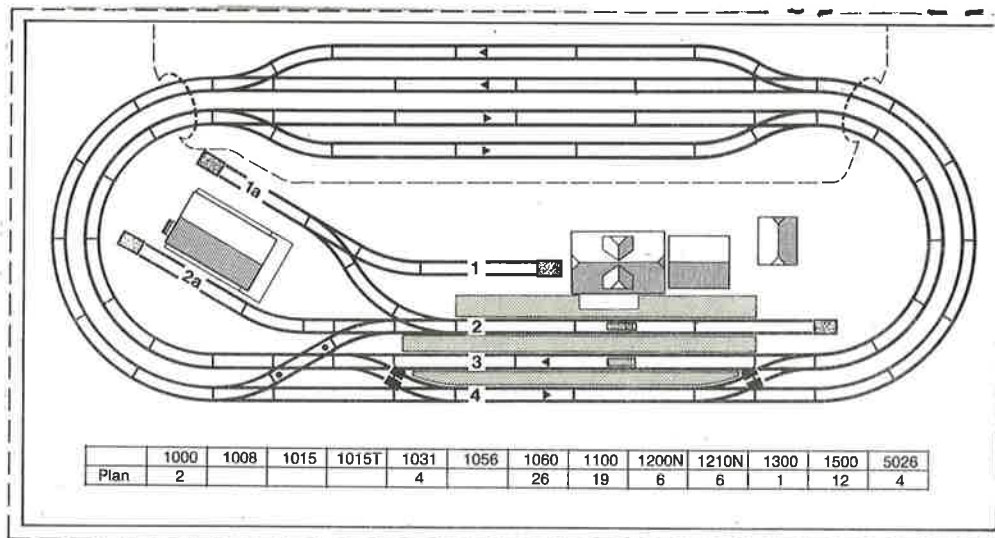
# FERRO FLASH



JUILLET-AOUT 1990 N° 146

Bureau de dépôt: LA LOUVIERE X

EDITEUR RESPONSABLE: DEBLIQUIT RICHARD  
28, Rue St Donat - 7070 - Houdeng Eoignes.



## CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

DOCUMENTATION  
MODELISME

INFORMATIONS FERROVIAIRES

Secrétariat BRUXELLES

Michel BROIGNIEZ

Allée des Jonquilles 18

5865 Walhain-Saint-Paul

Tél: (010) 65.87.48

Secrétariat CENTRE

Henri HAUBE

Rue Docteur Grégoire 51

7100 La Louvière

Comptes bancaires:BRUXELLES: 068-2027267-91CENTRE: 271-0061822-65

Les demandes de renseignements et d'anciens FERRO-FLASH sont à faire parvenir à votre secrétariat respectif.

Les changements d'adresse sont à faire parvenir UNIQUEMENT au secrétariat de BRUXELLES.

Prière de joindre pour toute correspondance une enveloppe timbrée et auto-adressée.

Montants des cotisations

Membre avec service  
FERRO-FLASH: BEF 600,-

Membre vivant sous  
le même toit qu'un  
membre avec service  
FERRO-FLASH: BEF 300,-

Membre bienfaiteur: BEF 800,-  
et plus...

N'oubliez pas de mentionner  
vos nom et adresse complète  
ainsi que votre numéro de  
membre.

FERRO-FLASH - FERRO-FLASH

Les articles et photos pour parution dans Ferro-Flash sont à faire parvenir à votre secrétariat respectif.

Les articles publiés dans Ferro-Flash n'engagent que la responsabilité de leur(s) auteur(s).

Les firmes et commerçants cités dans les articles, ne le sont qu'à titre d'information.

ECHANGE DE REVUES INTER-CLUBS

Les revues sont à faire parvenir à  
Pierre HAUTEFIN

Chaussée de Mons 125

7160 Haine-Saint-Pierre.

EDITORIAL \*\* \*\*\*\*\*

17/06/1990. 0425.

Le temps me manque pour conclure l'édition  
projeté. Votre <sup>Bulletin</sup> doit vous parvenir le  
26 ou 27 juin au plus tard.  
0425, il faut encore assurer l'assemblée.  
Ce sera pour le prochain et éditorial

Bonnes

Vacances à tous.



\*\*\* MANIFESTATIONS \*\*\*\*

Entre l'effervescence de mai/juin et celle de la rentrée où pas mal de manifestations se bousculent, le trou des vacances où, malgré tout, nous avons pointé:

BRUXELLES samedi 21 juillet: sortie des tramways historiques rue Royale dès 17h00

LOBBES 11, 12 et 15 août: festival " LE TEMPS DU VICINAL " . Parcours SNCV Anderlues-Thuin et parcours Thuin-Thuillies ( L. 109 SNCB ) en tram à vapeur!!

PUURS 7 et 8 juillet: week-end du train avec bourse d'échange le 7

AS 7 et 8 juillet Festival vapeur avec trains vers Eisden et Zolder

Bruxelles - Liège - Gouvy - Libramont - Bertrix - Athus - Luxembourg - Bruxelles: 25 août 199  
Un voyage " A.F.B. " avec la présence et la traction d'une 202 et d'une 1600 CFL.  
C'est une organisation commune PFT/GAR dont on ne peut qu'apprécier la collaboration

Tous les renseignements concernant cette rubrique peuvent être trouvés au local les vendredis soirs.

SUR LE CHEMIN DES VACANCES

Il y a du train aussi. Vous trouverez dans votre bulletin la liste des Chemins de fer touristiques fédérés à la F.A.C.S.

02	CHEMIN DE FER TOURISTIQUE DU VERMANDOIS Ligne ST-QUENTIN - ORIGNY-STE-BENOITE (22 km) Voie normale - Traction vapeur et diesel Dimanches et jours fériés : juin, juillet, septembre C.F.T.V. - Boite Postale 262 - 02104 ST QUENTIN CEDEX Tél. 23 67 06 00	68	CHEMIN DE FER TOURISTIQUE DE LA VALLÉE DE LA DOLLER Ligne départementale CERNAY - SENTHEIM Voie normale (14 km) - Traction à vapeur et diesel Vapeur : dimanches et jours fériés du 1er juin au 30 septembre Diesel : mercredi au samedi inclus du 1er juillet au 31 août Tél. 89 82 88 48
06	LE «TRAIN DES PIGNES» CHEMIN DE FER DE LA PROVENCE Ligne NICE - DIGNE Voie métrique - Traction vapeur Service assuré deux à trois dimanches par mois de mai à octobre G.E.C.P. - 06000 NICE - Tél. 93 88 28 56	69	CHEMIN DE FER TOURISTIQUE D'ANSE Voie de 0,38 m (2,6 km) - Traction diesel Service assuré de Pâques à la Toussaint Tél. 74 60 26 01
07	CHEMIN DE FER DU VIVARAIS Ligne TOURNON - LAMASTRE Voie métrique (33 km) - Traction vapeur et diesel Service assuré de Pâques à la Toussaint Tél. 78 28 83 34	72	CHEMIN DE FER TOURISTIQUE DE LA SARTHE Voie normale (12 km) - Traction vapeur Service assuré dimanche et jours fériés de fin juin à début septembre Tél. 43 28 65 03
11	AUTORAIL TOURISTIQUE DU MINERVOIS Ligne SNCF NARBONNE - BIZE (20 km) Voie normale - Traction diesel Service assuré les dimanches de début juillet à la mi-septembre M. PIERNETZ - 6, rue Corneille - 11110 COURSAN	80	CHEMIN DE FER DE LA BAIE DE SOMME Voie métrique (26 km) - Traction vapeur et diesel Service assuré les samedis et dimanches de fin juin à mi-septembre Tél. 22 26 96 96
17	TRAMWAY TOURISTIQUE DE SAINT-TROJAN Voie de 0,60 m (6 km) - Traction diesel Service assuré de Pâques au 15 septembre Tél. 46 76 01 26	81	CHEMIN DE FER TOURISTIQUE DU TARN Départ de ST-LIEUX-LÈS-LAVAUUR Voie de 0,50 m (4,3 km) - Traction à vapeur et diesel Dimanches et jours fériés de Pâques à fin octobre En plus fonctionne tous les samedis, dimanches, lundis du 14.07 à fin août ACOVA - B.P. 2040 - 31018 TOULOUSE CEDEX - Tél. 61 47 44 52
17	CHEMIN DE FER TOURISTIQUE DE LA SEUDRE Ligne SAUJON - LA TREMBLADE Voie normale (20 km) - Traction à vapeur Service assuré samedis, dimanches et fêtes en juillet et août ainsi que les deux derniers dimanches de juin et les 2 premiers de septembre Tél. 46 05 64 84	85	CHEMIN DE FER DU PUY DU FOU Ligne MORTAGNE / SÈVRE - LES HERBIERS (Vendée) Voie normale (44 km) - Traction vapeur Les jeudis du 7 juin au 26 juillet - les samedis, dimanches et jours fériés du 9 juin au 1er septembre - les dimanches du 9 septembre au 23 septembre Certains vendredis soirs entre le 15 juin et le 31 août C.F.P.F. - 30, rue G.Clemenceau - 85690 LES EPESSES - Tél. 51 57 64 64
37	TRAINS A VAPEUR DE TOURAINE Ligne CHINON - RICHELIEU Voie normale (20 km) - Traction vapeur et diesel Service assuré du 16 mai au 13 septembre Tél. 47 58 12 97	95	MUSÉE DES CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL BUTRY - VAL D'OISE Le musée est ouvert tous les samedis et dimanches de 15 h à 17 h 30 Les trams touristiques du Sausseron circulent les 1er et 3e dimanches de chaque mois d'avril à novembre Association M.T.V.S. - Mairie de Butry-sur-Oise - 95430 AUVERS Tél. (1) 34 73 06 52
40	CHEMIN DE FER TOURISTIQUE DES LANDES DE GASCOGNE Ligne LABOUHEYRES - SABRES Voie normale (13 km) - Traction vapeur et diesel Service assuré de mars au 11 novembre M. F. ALFRED - Résidence Pontet-Musset - 33600 PESSAC - Tél. 56 45 95 29	BELGIQUE	CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS VALLÉES Ligne MARIEMBOURG - TREIGNES Voie normale (14 km) - Traction à vapeur et diesel Tél. (32) 81.71.11.22
45	MUSÉE DES TRANSPORTS DE PITHIVIERS Ligne PITHIVIERS - BELLEBAT Voie de 0,60 m (4 km) - Traction à vapeur Service assuré dimanches et fêtes du 1er mai au 14 octobre Tél. 38 30 50 02		TRAM HISTORIQUE LOBBES - THUIN Voie métrique (5 km) - Traction électrique Service assuré dimanches et fêtes du 15 juin au 15 septembre ASVI - Rue Belliard 91 - B-1040 BRUXELLES - Tél. (32) 26.73.48.63
57	CHEMIN DE FER FORESTIER D'ABRESCHVILLER Ligne ABRESCHVILLER - GRAND-SOLDAT Voie de 0,70 m (6 km) - Traction vapeur et diesel Service assuré samedis et dimanches du début mai à fin octobre Tél. 87 03 70 09		MUSÉE DU TRANSPORT URBAIN BRUXELLOIS Ligne WOLUWE - TERVUEREN Voie de 1,435 m (7,5 km) - Traction électrique Week-ends et jours fériés du 2 avril au 1er octobre MTUB/MSVB - Av. de Tervueren 364B Tervurenlaan - B-1160 BRUXELLES Tél. 02/616.31.08
57	CHEMIN DE FER TOURISTIQUE DE LA VALLÉE DE LA CANNER Ligne de VIGY - HOMBORG Voie normale (12 km) - Traction à vapeur Service tous les week-ends du 1er mai au 30 septembre Tél. 82 56 22 78 Gare : 87 77 97 50	SUISSE	VAPEUR VAL-DE-TRAVERS CHEMIN DE FER TOURISTIQUES Ligne SAINT-SULPICE - TRAVERS Voie normale - Traction vapeur Chemin de Fer Régional du Val-de-Travers - Avenue Daniel-Jeanrichard 8 2114 FLEURIER - Tél. 038 61 11 22
64	CHEMIN DE FER A CRÉMAILLÈRE DE LA RHUNE Voie métrique (4,2 km) - Traction électrique Service assuré Pâques, Pentecôte et saison estivale Tél. 59 54 20 26		

## \*\*\* PETITES ANNONCES \*\*\*\*

A VENDRE: autorail 43 vert fini et peint, AM 62, AM54 encours de fabrication, 51 résine et châssis moteur, automotrice quadruple 806 avec vraie première classe, automotrice break à terminer, 3 voiture M2 avec longs pans renforcés à terminer. Livraison à domicile Le tout: 25.000 francs. S'adresser à Monsieur Jean-Pierre BLANCHART, rue des Brasseurs, 30 à 7000 MONS

A VENDRE N: plaque tournante Arnold, autorail 45 SNCB, loc; BR 215, divers wagons et voitures. Le tout 8.350,- francs. Même adresse que précédente.

## \*\*\* LA VIE DU CLUB \*\*\*\*

1990 marquera dans les annales du CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE aussi bien pour la section de Bruxelles dont le réseau modulaire est maintenant abrité sous le toit de la gare de Schaerbeek que pour la section de LA LOUVIERE qui dispose depuis quelques semaines d'une magnifique vitrine dans la gare-musée de Haine-Saint-Pierre partagée, en harmonieuse symbiose, avec les collections ferroviaires de l'Ecomusée de Bois-du-Luc. C'est le moment de faire le point sur nos activités:

### Gare de Haine-Saint-Pierre

Nous partageons ce magnifique et inespéré espace avec l'Ecomusée de Bois-du-Luc. Notre volonté est d'ouvrir au maximum ce local au grand public et d'en faire un lieu éducatif en symbiose avec les collections de l'Ecomusée exposée en permanence. Cette gare aura pour vocation d'être une vitrine non seulement de notre association mais aussi de notre passion première: le chemin de fer miniature qui deviendra un outil éducatif.

Actuellement, pour des raisons de sécurité évidentes, nous devons nous contenter d'ouvertures ponctuelles dont les dates vous sont communiquées par notre bulletin. Nous tentons d'animer chacune de celles-ci par un thème bien déterminé; en même temps, vous trouverez déjà en permanence un réseau "fleuri" LGB sur lequel l'ami Pol C. donne la dernière touche en compagnie de quelques trop rares bénévoles, un réseau en N mis à notre disposition par le détaillant local bien connu ainsi qu'un réseau de démonstration en HO. A cela s'ajoutent deux vitrines.

### Local de la place Caffet Haine-Saint-Paul

Ce local reste notre Q.G. avec bibliothèque, service prêt de livres et documentation, réseau HO modulaire, réseau N équipé du T.E.R. en démonstration, atelier. Ce local n'est, en principe, pas accessible au public...et nous l'oublions, notre classique grand réseau en boucle qui nous (pour)suit depuis notre local Alliance à Houdeng.

C'est dans ce local que se déroule les réunions hebdomadaires à partir de 20 h. tous les vendredis. De 18 h. à 20 h, le rendez-vous est fixé en gare de Haine-St-Pierre ( 1er, 3e, et 5e vendredis du mois ) en alternance avec la place Caffet ( 2e et 4e vendredi )

### Local du Cercle Horticole Houdeng-Goegnies

Ce nouveau local abrite dorénavant le réseau en N modulaire auquel nous allons donner une deuxième jeunesse afin de répondre aux demandes d'animation en provenance de l'entité A l'instar d'autres associations, l'achat d'une remorque permettant son transport faciliterait cette activité mais mais c'est pas gratuit ni donné.

### Parc de la crèche Houdeng-Goegnies

Suite à la G.R.G. de la machine qui devait assurer la traction, nous avons dû suspendre les activités " Vapeur Vive " cette année afin de revenir en force l'an prochain avec une vapeur et une loco diesel ( mais à batterie ). Notre réseau reste néanmoins ouvert à tout membre qui souhaite tourner dessus: une condition prévenir une semaine à l'avance au 064/22.39.43.

\*\*\* CALENDRIER \*\*\*\*

DIMANCHE 1ER JUILLET gare-musée de Haine-Saint-Pierre de 14 à 18 h

3e animation: "TRAINS DE JARDIN et GRANDS ECARTEMENTS "

SAMEDI 7 JUILLET gare-musée de Haine-Saint-Pierre de 15 à 17 h.

4e animation " LES VOIES FINE SCALE HO "

DIMANCHE 15 JUILLET parc de la crèche communale à Houdeng-Goegnies de 14 à 18 h.

" GARDEN PARTY "

L'occasion de se retrouver avec épouse et enfant(s) dans le cadre discret et agréable du parc de la crèche. Pour les plus courageux, munissez-vous de pelle et de rateau, un petit coup de main au réseau entre deux St Feuillen ne fera pas de mal.

SAMEDI 28 JUILLET gare-musée de Haine-Saint-Pierre de 15 à 18 h.

5e animation " PHOTOS, DIAS et VIDEOS DE VACANCES I "

SAMEDI 2 SEPTEMBRE gare-musée de Haine-Saint-Pierre de 15 à 18 h.

6e animation " PHOTOS, DIAS et VIDEOS DE VACANCES II "

1ER, 3E ET 5E VENDREDIS: 18 à 20 h. gare-musée de Haine-Saint-Pierre  
20 à !! h; local place Caffet

2E ET 4E VENDREDIS: 19h30 à !! h : local place Caffet

\*\*\* GARE-MUSEE DE HAINE-SAINT-PIERRE \*\*\*\*

ON CHERCHE: volontaire, bénévole ça va de soit, pour assurer permanence.

Pour valoriser au mieux notre présence en la gare de Haine-Saint-Pierre, aux côtés de l'Ecomusée Régional du Centre, une ouverture régulière de la gare au grand public est indispensable. En accord avec l'Ecomusée, un horaire devrait être fixé et communiqué aux médias régionaux et nationaux. Il est évident, que, dès que cette information est diffusée, c'est une obligation morale, pour nous, de respecter nos engagements. Une fois de plus, tout ne peut et ne doit pas reposer sur les épaules d'un seul homme. D'ores et déjà, nous pouvons assurer l'ouverture au public les 1er, 3e et 5e vendredis de 18 à 20 h. Qui peut s'engager à assurer celle-ci dans le courant du dernier trimestre? Pour le reste, nous sollicitons votre avis: pensez-vous qu'une ouverture le samedi apporterait plus de visiteurs que le dimanche ou l'inverse Pourriez-vous assurer une permanence un de ces deux jours dans le courant du dernier trimestre? Combien de jours par mois ( p.e. 1er samedi ou 3 e dimanche ...etc )

Faites parvenir vos réponses au responsable gare a.i. Pierre HAUTEFIN Chaussée de Mons, 125 à 7160 HAINE-ST-PIERRE

\*\*\* EN PARCOURANT \*\*\*\*

Le train : C'est la Germanie francisée; plus ou moins, cela dépend des numéros.  
n° 23 Un effort est quand même visible avec de magnifiques photos et un style un peu moins dépouillé que dans "le journal du chemin de fer."

Journal du chemin de fer : De la plume du très expert Jean Dubuffet n° 36 nous trouvons une étude de la série 20, ses joies et ses "nombreux" malheurs.  
Notons aussi cette visite, chez "Marklin S.A." qui n'est autre que l'importateur de la marque!  
Le contenu, mis à part quelques articles bien belges est malheureusement d'une saveur trop "d'autre Rhin".

L'échos des trois vallées : Journal d'informations du CFV3V autres Les informations générales relatives à l'association avec en exclusive, une attaque virulente du sieur Magerman à l'encontre du train touristique Meuse Molinee, on lira l'étude sur ce monument qu'est la gare d'Anvers-central. Pour en revenir à cette guerre du petit train: le CFV3V serait-il le seul habilité des touristiques aux yeux de de la SNCB ? On pourrait presque le croire en lisant le discours présidentiel contenu dans ces pages...

MO Boveria : Ce n° 40 est entièrement consacré aux nouveautés 1990. n° 40 Eh néerlandais bien entendu...

Le train-train : Histoire : Le rail avant le rail ou l'aventure 2/1990 des premières voies "marginales", qui étaient l'avant-propos du grand chemin de fer.

Catalogue TTZ / C'est l'inventaire du matériel de cette association Le fascicule contient aussi les plans de la gare et de la Halle à Marchandise de Ash, et en prime, un plan de poste "SAXBY"

Froidmont ferrovière : Le club ferrovière Froidmont Locomotion de Rixensart nous propose sa revue comme un recueil de tout ce qui s'est écrit à propos du train dans la presse belge. C'est parfaitement exhaustif puisque tous les journaux y passent.

RMF : rien à signaler pour ce mois-ci sinon que vous pouvez gagner une 41 A Est si vous répondez bien aux questions formulées par le journal et à la question subsidiaire bien entendu!

La vie du rail : TGV : 115KM pour éviter Lyon. International : un 2232 reportage très gouillé sur les chemins de fer libanais, après des années de guerre. inutile de dire que rien ou si peu ne subsiste. Même des wagons de marchandises servent de barricades empilés les uns sur les autres au beau milieu de la capitale .

2233 Arménie, Roumanie, Pologne : ces trains attendus. Trains humanitaires, bien entendu, avec à la clé deux ou trois photos de locos polonaises, vapeur, diésel, et électrique.

2234 L'histoire d'une croisière à 500 KM/H, ou quand la pub prend le train. C'est en fait cette fameuse publicité pour le TGV.

2235 c.p.m

2236 Dans ce numéro, c'est notre pays qui est à l'honneur, avec en vedette, devinez, nos querelles linguistiques autour du futur TGV; on l'illustre comme on peut...  
On passera l'éponge pour pouvoir lire l'article consacré aux trams de charme de Lisbonne : un look rétro pour ces trams du Portugal.

Dans ces mêmes pages, aussi, l'historique de "La rafale", ces convois guerriers qui succédaient au Trans-indochinois des belles années de la paix. La rafale, comme son nom l'indique, c'est donc un groupe de trains envoyés à intervalles réguliers, en rafale, entrecoupés de trains blindés menés par des troupes françaises pour se protéger des attaques, des minages et passer au travers du rideau de feu viet-min tendu au plein cœur de cette fameuse jungle, tout un programme...

2237 On reste dans le registre oriental et tout aussi guerrier avec ce reportage intitulé "Les trains de la guerre", au Cambodge cette fois. Trente cinq ans plus tard, ce sont les khmers rouges, joyeux lurons s'il en est, qui mitraillent et minent la voie sur laquelle se déplacent des convois hasardeux tirés par des vénérables locos vapeur qui ressemblent comme deux gouttes d'eau aux 250 K S.N.C.F. région est; et pour cause, elles sont françaises, ces bouilloires!  
Il en est même certaines qui ont été construites à Haine-Saint-Pierre, un gage de qualité pour du matériel qui est passé au travers des aléas de la guerre!  
Après lecture de ce chaud reportage, il me vient une réflexion: que c'est banal de prendre un train entre Charleroi et Bruxelles comparé à la périlleuse aventure qui consiste à parcourir 500 KM au ralenti, à la merci de tout danger.

Loco revue : Lisez donc ce reportage sur le réseau du RMM, un réseau n° 524 qui de prime abord paraît simpliste, mais quel qualité et quel réalisme pour cette reproduction des bords de Meuse entre Namur et Givet!  
Ce numéro est pour le reste consacré aux nouveautés 90.

Model Rail Roader : Encore et toujours ce même commentaire émerveillé-une vraie litanie- à propos de ces décors américains : c'est fantastique, c'est réaliste et c'est génial... mais peu plausible de par chez nous, sauf pour quelques techniques de patinage et de "weathering".

Miba : C.P.M.

# \*\* PETITE CHRONIQUE A GRANDE VITESSE \*\*\*\*

u moment même où nous ouvrons cette nouvelle rubrique, les records tombaient et se succé-  
aient grâce à la rame TGVa 325 allégée:

10,6 km/h le 9 mai 1990 ( 2 motrices et 3 remorques )

10,8 km/h le 16 mai 1990 ( 2 motrices et 2 remorques )

15,3 km/H le 18 mai 1990 ( 2 motrices et 2 remorques )

es chiffres prouvent bien que le roulement roue acier sur rail acier n'a pas dit son der-  
ier mot encore.

A suivre

# \*\* POTRAINS \*\*\*\*

classer dans une rubrique "Incroyable mais vrai" ou "Le saviez-vous?"; c'est lors d'une  
éunion avec les services du Patrimoine de la ville de LA LOUVIERE que nous l'avons appris:  
a rue de la Station à HAINE-ST-PIERRE est propriété des Chemins de fer!!!  
e cas n'est pas rare et il est fréquent de constater que notre Chemin de fer est souvent  
ropriétaire de la rue qui conduit à sa station, vestige souvent oublié des premiers temps  
e l'histoire ferroviaire.

\*\*\*

A SERIE 62 SNCB ROCO N'EST PLUS FABRIQUEE. C'est ce que nous avons appris d'une source  
ue nous pouvons considérer comme sûre. Pas de panique, il y a encore du stock bien sûr,  
ais veillez de ne pas avoir la même blague qu'avec les 29 disparues des rayons rapidement  
t sans que l'on s'en soit rendu compte.

\*\*\*

u dans "LA VIE DU RAIL" en rubrique modélisme: 150P MODEL LOCO: 1640 en kit, 5400 toute  
ontée décorée, prête à rouler en FF. bien entendu.

\*\*\*

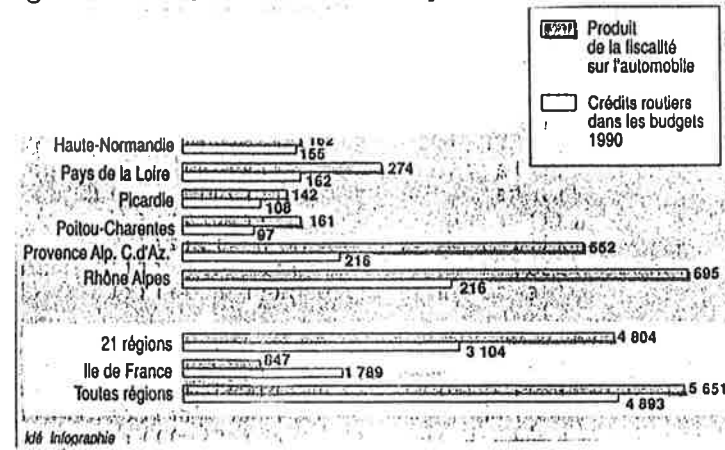
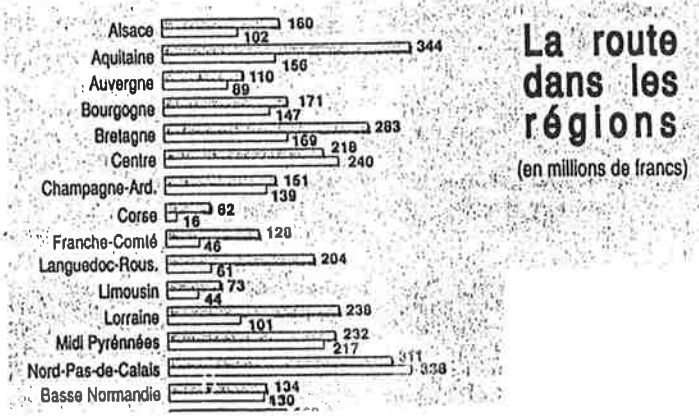
NCV, on dépose à MORLANWELZ entre l'Athénée Provincial du Centre et la Chapelle de Mon-  
aigu...mais rassurez-vous, on ne démonte pas pour démonter, c'est juste pour faciliter  
arking et circulation avant le retour du tram ( sic )

\*\*\*

la y est, les Tms KMB sont là, la 52 cabine flottante et la 51 aussi.

\*\*\*

es jeunes fervents du rail se demandent comment on peut favoriser encore la route quand on  
rend conscience des réels avantages du rail ne fut-ce qu'aux points de vue économie géné-  
ale des énergies, dégradation en tous genres, pollution, ..etc. Le béotien slogan " Mon  
uto, ma liberté" n'explique pas tout, la fiscalité indirecte générée par l'automobiliste  
est aussi une bonne raison de la politique si favorable aux 4 roues individuels; paru dans  
'LA VIE DU RAIL ", voici les chiffres pour les régions françaises: "C'est pas une mauvaise  
affaire" !!





## \*\*\* C' SIR SA VOIE \*\*\*\*

Dans la vie, choisir la bonne voie est essentiel, en H.O., il en va actuellement de même.

En effet, depuis quelques semaines, une offensive "voie réaliste" est lancée par deux fabricants: ROCO et LIMA. Ceux-ci proposent dorénavant aux modélistes une voie plus fine, et moins haute cernant mieux la réalité. Hélas, le matériel plus ancien aux roues à bourrelet disproportionné ( mais on y était tellement habitué que l'on ne s'en rendait même pas compte, idem, d'ailleurs pour la voie ) ne passera jamais sur cette voie sauf échange d'essieux ( facile mais onéreux pour le matériel remorqué, mais bonjour les dégâts pour le matériel moteur).

Nous nous retrouvons devant deux ordres de choix:

I ) A) Vous possédez du matériel de fabrication "ancienne", vous souhaitez le faire rouler sans problème - je dirais même le faire rouler tout court -, aucune hésitation, fuyez le rail nouveau dont la hauteur est incompatible avec votre, matériel et achetez code 100.

B) Vous débutez, a) vous ne rechercherez jamais les anciennes références d'une marque: optez pour la nouvelle voie sans hésitation.

b) vous vous sentez un peu l'âme nostalgique ou l'âme collectionneur à vous de peser et de soupeser.....Bon choix!

II ) Trois marques proposent aujourd'hui du matériel de voie à hauteur réaliste; à ROCO et LIMA, il faut, en effet, ajouter le spécialiste de la voie de toujours: PECO.

Si le panachage n'est pas interdit, beaucoup se tiennent souvent à la même marque. Que choisir? Peut-être l'avez-vous déjà fait, nous attendons vos réactions et commentaires sur le sujet.

Néanmoins, avant de terminer, nous nous permettons de reproduire les réactions de J-L AUDIGUE, voix autorisée s'il en est, parue dans LA VIE DU RAIL n° 2245

### Voies nouvelles

Dans notre n° 2233, nous avons présenté la nouvelle voie Roco (code 83). Outre cette gamme renouvelée d'éléments et d'appareils de voie, l'année 1989 nous a permis de disposer de deux autres systèmes complets et de qualité.

Ce fut d'abord Lima qui proposa des voies au code 83 également, avec une variété de produits pour réaliser toutes sortes de tracés réalistes en HO. Par certains côtés, cette voie était même mieux réussie que celle de Roco. Seules les aiguilles se font encore attendre.

La troisième gamme nous est venue de Grande-Bretagne, sous la marque de Peco. Cette fois, il s'agit de voie au code 75 (1), très fine, avec un travelage fort réaliste (sans trou pour la fixation, avec tirefonds bien gravés et profilés beaucoup mieux proportionnés que les autres gammes). Les aiguilles peuvent être commandées par des moteurs à disposer sous le plateau. Celles-ci sont à cœurs à pointe isolée (système *Insulfrog*) ou non (*Electrofrog*).

Compte tenu de la finesse de ce matériel, il n'est pas possible d'y faire circuler n'importe quels engins moteurs ou remorqués (notamment pas les produits Jouef et Lima anciens). Mais quel réalisme par rapport aux autres gammes! À noter que Peco n'abandonne pas pour autant ses productions au code 100, bien connues et appréciées des modélistes, et acceptant tous les types de matériels roulants.

Jean-Louis AUDIGUÉ

# Test-rails Samedi 7 juillet

## Gare-musée de HAINE-ST-PIERRE de 15 à 17 heures

De 15 à 17 heures, nous serons à votre disposition en la gare-musée de Haine-Saint-Pierre. Vous pourrez voir et tester à l'aise ces nouvelles voies. N'hésitez pas à apporter votre matériel, une section de voie droite avec évitement sera mise à votre disposition en PECO, en LIMA et en ROCO.

Accidents de chemin de fer.

=====

Havré, le 31 mai 1858.

L'accident d'Havré a eu de très importantes conséquences juridiques. Voici donc une courte esquisse du contexte historique de Mons-Manage.

Au milieu des années 1840, le gouvernement accorda une concession à la Société des Chemins de Fer de Namur à Liège et de Mons à Manage. Le capital était principalement aux mains des Anglais. Mons-Manage fut prête sur toute sa longueur en 1840 et en 1851, Namur-Liège. Entretemps une concession fut accordée pour Mons-Haumont (F) à un groupe dans lequel les frères de Rothschild formaient les actionnaires les plus importants. La Compagnie du Nord française (propriété des Rothschild) exploitait aussi la ligne Mons-Haumont.

Entretemps, les propriétaires anglais de Liège-Namur et Mons-Manage désiraient céder leur exploitation au Nord français. Le gouvernement belge pouvait difficilement reprendre Mons-Manage, car cette ligne constituait la plus courte liaison entre Mons et Charleroi.

Un accord fut passé selon lequel l'Etat reprenait la ligne le 1-1-1858. La société exploita en outre pour compte de l'Etat jusqu'au 31-12-1858. L'accident se produisit entretemps et déboucha sur une longue querelle juridique qui se termina à l'avantage de l'Etat. Le montant de la première annuité fut perdu pour les actionnaires. Des annuités durent en outre être payées jusqu'en 1941.

Sources: Het Handelsblad.

2 juin: Hier, 31 mai, un terrible accident de chemin de fer s'est produit sur la ligne de Mons à Manage.

Le convoi était parti de Mons vers 7.30 h.; à Bracquegnies, (plus tard on dira Havré) il était à sa vitesse maximum, lorsqu'il heurta deux wagons chargés de coke. Le choc fut rude. La locomotive monta sur les deux wagons, les deux véhicules suivants furent écrasés et un troisième fort endommagé. Lorsqu'on voulut secourir les victimes, on trouva 9 morts et de nombreux blessés.

3 juin: le nombre de victimes de la catastrophe du Mons-Manage s'élève déjà à 22. Selon ce qu'on nous affirme, le frère du général Sapen, de Jemappes, se trouve parmi les morts. Le nommé César, caporal à la garnison de Namur, est décédé suite à l'amputation des deux jambes.

5 juin: les dégâts résultant de l'accident s'élèvent à 40.000 frs. Une nouvelle victime de la catastrophe, Mr. Wilputte, de Morlanwelz, est décédée suite à ses blessures. Mr. Alfons Lambert, peintre, est dans un état désespéré à l'hôpital de Mons. L'état de Louis Seuten, agriculteur et conseiller communal, ainsi que Frans Demily, menuisier, tous deux de Seneffe, ne laisse que peu d'espoir. Henriette Lespaigne et Rosalie Marlay de Houdeng-Aimeries ont été tuées sur le coup. De bonnes sources, il semble que deux autres femmes, un homme et plusieurs enfants de la même commune ont peu de chances de guérison.

6-7 juin: les habitants de Seneffe et Manage accusent les employés de la gare de négligence. La justice qui s'occupe de l'affaire, éclaircira bientôt la chose. Il est en tout cas établi qu'on a laissé partir seuls deux wagons, qui, prenant de la vitesse, ont télescopé le convoi de voyageurs, causant le terrible accident qui a plongé dans le deuil tant de familles de notre pays.

8 juin il semble que l'état des victimes qui se trouvent à l'hôpital s'améliore quelque peu. Un des blessés a pu hier rentrer chez lui et, aujourd'hui, un autre rentrera dans son village. On assure que 25 personnes ont perdu la vie dans cet accident.

12 juin: selon une lettre des chemins de fer de Mons à Manage on a donné par erreur le chiffre de 25 à 26 tués. Cette lettre précise dans une liste nominative que les victimes sont au nombre de 10. (Il nous paraît étonnant qu'après 10 jours on n'ait pu identifier que 10 des 25 victimes. La carte d'identité n'a été introduite que pendant la première guerre mondiale).

17 juin: La petite fille blessée à la joue, qui était couchée sur le corps mutilé de sa mère, se trouve toujours à l'hôpital. L'enfant n'a que deux ans et attend sa mère. Quand elle entend le bruit d'une locomotive, elle crie: "Maman va venir; Elle s'imagine que sa mère va venir la chercher en train.

D'après TTZ Aktueel

Avec leur aimable autorisation

Traduction: Roger MARTIN

LA FIN DE LA HL 36086 HOMMAGE A ISIDORE DENISON

=====

Mon cher Pierre,

Sur ton conseil, j'ai écrit comme je t'ai ressenti à l'époque le terrible accident qui a coûté la mort au machiniste avec qui je faisais équipe et le chauffeur qui me remplaçait. Accessoirement de la machine dont question et qui a été mise au rebut. (Entièrement inculpé après 8 km d'un parcours de rodage.)

J'étais jeune cheminot à l'époque. J'allais sur mes 22 ans. J'étais jeune chauffeur à la Remise de Corret. C'était au début de l'hiver 44/45. Je ne saurais vous préciser la date autrement. Je faisais équipe avec

un machiniste qui s'appelait Tidore Benison qui habitait Belgrade. Il m'avait même hébergé chez lui pendant l'offensive des Ardennes. (Tor Rundstedt) C'est d'ailleurs au cours de cette période que le drame que je vais vous décrire s'est produit.

Nous étions titulaires de 36036 si mes souvenirs sont exacts. Cette machine était vraiment à bout de souffle. La tubulure était tellement usée que tout à tout les gros tubes rendaient l'âme à quelques centimètres de la tôle tubulaire, côté foyer.

On nous avait donc désigné une autre locomotive sortant de Salzinnes. C'était 36086.

Mais pour des raisons d'utilisation du personnel (nous étions "hors série") nous étions provisoirement "dé-couplés".

Ce qui fait que pour rodar la machine, Monsieur Benison faisait équipe avec un autre chauffeur.

Il se donc préparé la machine à sa manière. Il m'avait expliqué que pour ne pas avoir de "chauffage", il fallait desserrer d'un huitième ou un quart de tour, selon le cas, tous les "coins" de boîte, de bielles, couplés ou matrices. Et puis graisser très souvent tous les "conges" accessibles. Plus tard, quand j'ai eu moi-même à rodar un moteur, j'ai utilisé cette méthode, à ma plus grande satisfaction.

Mais n'oubliez pas que je m'écarte du sujet. Mais nous pourrions juger aussi

la conscience professionnelle du personnel d'alors. Bon il fallait <sup>13</sup>  
près de deux heures avant la prise de service pour effectuer  
("sur son compte") toutes ces opérations.

Le jour venu tout s'est fait comme prévu.

Deux jours plus tard, après un repos, nous reprenions place  
en série. Personnellement, j'étais très fier parce que c'était  
la toute première fois que j'allais être titulaire d'une  
machine sortant "neuve" de l'Arsenal.

Voilà donc la machine préparée partie au train  
Car il n'était plus question de "rodage à vide". C'était  
le début de l'offensive des Ardennes et il n'était pas question  
de perdre le moindre ton de roue. Il fallait faire produire tous  
les moteurs disponibles.

Les voilà donc attachés à un train de coke pour l'industrie  
sidérurgique grand-ducale.

Ils étaient précédés, sur la ligne 261, par une équipe des C.F.L.  
qui venaient prendre livraison d'un train de sucre pour le  
Grand Duché. Bien que leur moteur était une grosse 141  
ces gens là avaient "charge complète".

On n'a jamais su ni pourquoi, ni comment on avait attaché  
5 wagons contenant des "jeuilleries" d'essence à l'arrière  
de l'avant-train, vraisemblablement après que l'essai de freinage  
ait été effectué.

<sup>14</sup> Tant et si bien qu'entre Jambes État et Namur (vraisemblablement dans la courbe de Bave État) le personnel luxembourgeois a dû s'arrêter pour "refaire de la pression".

C'est probablement en effectuant cet arrêt que la traction du premier wagon d'essence (non freiné) s'est cassée et que ces wagons ont dévalé la pente à la vitesse que je vous laisse deviner.

Et ils sont venus buter (et les "jerricanes" s'encastrer) contre la traversée avant de la machine 36086 qui attaquait la fameuse rampe à 16 mm par mètre, juste après le "Pont du Luxembourg" à la sortie de Namur.

Vous décrire le carnage que cette collision a fait est impossible. C'est tout à fait indescriptible.

J'ai vu les verres des vitres de la marquise qui avaient fondu. Le tuyau (extérieur) du souffleur qui avait fondu également, ainsi que d'autres pièces en bronze à moitié mangées par les flammes.

Par égard pour la mémoire du personnel de la locomotive, je ne vous décrirai pas dans quel état on les a retrouvés, tous les deux. C'est par le qui restait de la montre de Monsieur Senison qu'on a pu l'identifier.

Ceci m'a tellement frappé que je m'en souviens encore, comme si c'était hier. C'est parce que ma destinée l'a voulu ainsi ou sans quoi ma carrière aurait dû se terminer là.

Ce est "accident", on n'en a parlé le moins que possible et  
 bien vite on a tiré là-dessous un voile d'écrit d'oubli.

Pourtant, il a fallu plusieurs années pour que la végétation  
 reprenne ses droits à l'endroit où la catastrophe s'est produite.  
 J'aurais voulu vous décrire le désespoir des deux familles des  
 victimes.

J'aurais voulu vous décrire ce "grand monsieur", ce bon géant  
 de bonnaire qui me servait de professeur qui était ce monsieur  
 Senison. Mais à quoi bon?

Tout ce que je peux vous affirmer, c'est qu'il fallait aimer  
 ce que je faisais pour ne pas être dégoûté à tout  
 jamais de ce métier si ingrat mais si passionnant.

Malgré cela, c'est pendant près que 28 ans que j'ai  
 "secré" sur les locomotives, avant que ma santé ne me  
 trahisse.

Mais cela est une autre histoire...

Excusez-moi, monsieur, si j'ai été trop (très) long.  
 Mais j'ai tenu à vous décrire cette catastrophe.

Pour aussi vous faire toucher du doigt certaines  
 servitudes et certaines contraintes et puis aussi les périls  
 du métier de machiniste.

Tout ceci n'est pas connu du grand public. Et c'est tant mieux.

16 *Ne gâtons pas par nos explications désabusées l'aura qui entoure (ait) ce que je considèrerai toujours comme le plus beau métier qui soit au monde.*

*Sincèrement votre.*

*Scaillet*

SCAILLET. H.

---

## Quand la gare de Haine-St-Pierre vous dit tout sur les trams de notre région

Le Club Ferroviaire du Centre dont les principaux responsables sont Pierre Hauteфин, Jean-Luc Francq, Richard Deblieuit, Olivier Banneaux, Henri Haube, Christian Hacardiaux et Patrick Bouillon possède actuellement pas moins de trois locaux, aux spécificités différentes : à Houdeng, pour les réseaux ; aux écoles communales de la place Caffet, à Haine-Saint-Paul Fonds, pour l'atelier et la bibliothèque et à la gare de Haine-Saint-Pierre, pour les réunions et la « vitrine ».

Dernièrement, l'animation haine-saint-pierroise était surtout centrée sur le tram tandis que le 1<sup>er</sup> juillet sera réservé aux réseaux de jardins et aux grands écartements. Outre des réseaux entiers circulant fort bien, avec paysages, verdure et maisons, et même parfois des tunnels, on pouvait aussi contempler une maquette et une décoration dues à un membre de 15

ans. Des montages vidéos faisaient assister aux derniers parcours effectués dans notre région par les trams 30 et 31, avec musique funèbre à l'appui. Plaques, tickets, vestiges divers, étaient également à l'honneur. Mais la principale attraction résidait, sans conteste, en des photos de trams en pleine circulation, leurs numéros et leurs horaires, tout cela agencé par Jean-Luc Francq, dont la collection personnelle se complète de documents venant parfois d'Angleterre ou du Zaïre.

Glissons sur le tram dans l'entité louviéroise, pour en arriver à une reconstitution du viaduc Saint-Pierre de Morlanwelz qui comprend deux lignes de trams et une de train. Bref, de quoi attirer les amateurs et susciter des vocatons.

L.C.B.

---

Comme vous pouvez le lire, notre action dans notre "local vitrine", la gare-musée de Haine-Saint-Pierre ne laisse pas les médias, ni la population locale insensibles.

Lors de notre animation du 1<sup>er</sup> juillet, un moment particulièrement émouvant lorsque un Monsieur, déjà âgé, me demanda la permission de me lire un poème sur les tramways qu'il venait de composer en début d'après-midi tout spécialement à notre intention. Il était venu tout exprès de Mont-Saint-Aldegonde, en bus, pour nous rencontrer et nous en faire part. Pas une seconde je n'ai hésité et c'est bien haut, d'une voix sans hésitation, qu'il fit agréablement part de ses pensées sur nos trams.

Vous trouverez ci-contre fac-similé du courrier qu'il nous envoya quelques jours après à notre demande avec copie de "LES TRAMS"



Mont-Sainte-Blégonde  
Le 28 mai 1990

Cher Monsieur,

Je vous remercie de tout coeur pour la magnifique exposition sur les tramways et les trains et les usines du Centre ainsi que vos collaborateurs dans l'ancienne gare de Haine-Saint-Pierre

Les trams

Les premiers trams à vapeur  
roulinaient tout in douceur  
à l'approche en à brèves  
pour fêt vingt kilomètres  
rattachant les bleds de feu  
parcélés à des diables qui fêt peu  
passant à sto des bouyées

Ou bien el long des voyées  
souvent on n'a infumé  
à d'in yesse casi estouffé  
pus tard eût l'électrique  
qui estou plus pratique

avec ses bombettes in bras  
c'est l'pire pour nos dos  
si faut des pneumatiques  
pour eufêt nos sciatices

May tout métrant pus d'trams  
davant l'long des macadams  
pour nos minnes fêt des voyages  
olél Louvière, Carnières, Namêche  
Si bien qu'on est tout insouffrant  
quand on ratinol à l'arrêt

En nos z'a promis l'métropole  
ça v'rai probète quand l'bandet s'ra à scole  
Dussaussois Evence, François: 47 Rue d'Haine

7151 Mont-Sainte-Blégonde: poulèze, poussière de charbon  
mélangée avec de l'eau: infumé, infumé, insouffrant, épouvanté

\*\*\* NE DITES JAMAIS JAMAIS \*\*\*\*

Après la SYBIC entrevue à Mons par l'ami J-P. B. ( elle était venue en Belgique pour une campagne d'essai dont des essais à "grande" vitesse entre Mons et Hal, ce sont nos amis d'Aywaille qui ont surpris une "crocodile" luxembourgeoise en queue d'un régulier! Pantos baissés, elle se rendait à Kinkenpois pour un passage sur tour en fosse. Quant à J-P. H., il nous a rapporté des photos d'une rame DB remorquée par une 141 fuel ..avec deux tenders. Alors amis, modélistes, pour faire plus belge: programmez l'achat d'une Sybic ( prévue par MARKLIN et JOUEF ), d'une 41 DB ( ROCO ) et recherchez la série 3600 CFL de JOUEF dans les bourses

\*\*\* OUTILLAGE \*\*\*\*

NOUVEAU, ORIGINAL...ET DISPONIBLE EN BELGIQUE

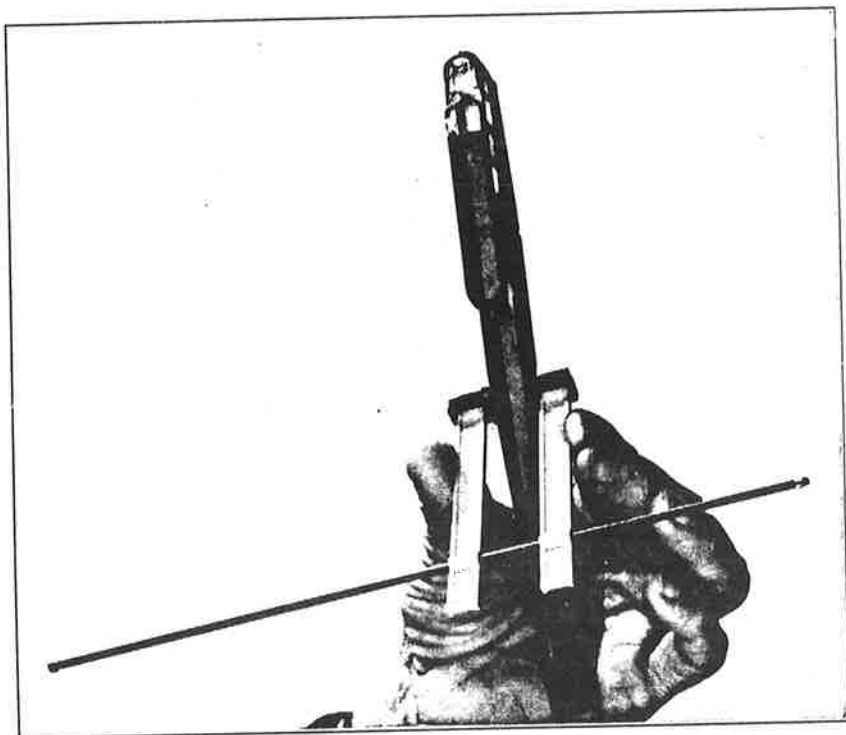
**NOUVEAU !** *Le SERRE-JOINT que vous attendiez !*

*Gros succès au Salon 90 de la Maquette et du Modèle Réduit à Paris*

**P**our maîtriser les serrages sans écraser. Enserrement des pièces sous tampons élastiques. Lors de la pose, on sent au bout de ses doigts la force exacte à laquelle on serre (comme si touchait les pièces directement) ! Léger (12 grs) et robuste, car construit entièrement en composites éprouvés. Ne glisse pas, rattrape le jeu du séchage de la colle.

**Dimensions :**

allonge : 74 mm,  
entre-fer : 220 mm



Idéal pour la construction des maquettes plastiques. Avantages: légèreté impressionnante et large ouverture ( 220 mm ). Convient aussi pour les maquettes métal blanc à coller. Le prix peut paraître élevé à première vue mais il correspond à celui d'un outil de qualité en matériau composite.

Disponible en Belgique auprès de L'ETOILE DU NORD, Chaussée de Mons, 125  
7160 HAINE-SAINT-PIERRE

AW/GM/2QP7

- commission pour l'entité de transport du Hainaut ;
- commission pour l'entité de transport de Liège-Namur ;
- commission pour l'entité de transport de la partie sud-est du pays comprenant la province du Luxembourg, la partie sud de la dénommée "Bottle du Hainaut", les arrondissements de Dinant et de Philippeville, la partie sud de l'arrondissement de Namur, les communes rurales de l'arrondissement de Verviers et les cantons de l'Est.

Les arrêtés royaux du 2 juin 1977 et du 7 novembre 1977 relatifs à la durée d'existence des organes consultatifs créés par mesure administrative, pris dans le cadre des mesures générales au niveau interministériel, ainsi que les mesures d'application précisées par la Fonction publique dans une circulaire du 30 décembre 1987, ont déterminé la procédure pour prolonger la durée d'existence d'organes consultatifs dont le maintien est jugé indispensable.

Comme les Commissions précitées n'avaient plus eu d'activités concrètes depuis plusieurs années et que leur composition n'était plus assurée, aucune demande visant à prolonger leur durée d'existence n'a été introduite, ce qui a eu pour effet de les supprimer définitivement à la date du 30 juin 1988.

La régionalisation du secteur des transports en commun urbains et vicinaux nécessitera la mise en place d'une nouvelle organisation desdits transports publics wallons. Dans ce cadre, j'examinerai l'opportunité de recréer des organes consultatifs.

**MONSIEUR AMAND DALEM, MINISTRE DU BUDGET, DES FINANCES ET DU TRANSPORT.**

Question écrite n° 7 de Monsieur le Sénateur TAMINIAUX du 13 février 1989.

OBJET : S.N.C.V. - Commissions régionales des transports - Région du Centre.

Il me revient que dans certaines contrées de la Région wallonne, des Commissions régionales des transports ont été instituées.

Monsieur le Ministre pourrait-il me faire savoir :

- 1° où existent-elles ;
- 2° quel est le ressort territorial de leur fonctionnement ;
- 3° quelle est leur composition ;
- 4° quelles sont leurs attributions ?

\*\*\*\*\*

**REPONSE :**

Amand DALEM.

L'arrêté royal du 1er décembre 1976, abrogeant l'arrêté royal du 29 janvier 1962, avait porté notamment création des commissions consultatives suivantes pour la promotion et la coordination des transports urbains et interurbains :

- commission pour l'agglomération de Charleroi ;
- commission pour l'agglomération de Liège ;
- commission pour l'entité de transport du Brabant ;

AW2QP8/GM/

QUESTION ECRITE N° 8 POSEE LE 20 FEVRIER 1989  
PAR MONSIEUR LE SENATEUR TAMINIAUX  
A MONSIEUR LE MINISTRE REGIONAL WALLON DU BUDGET ET  
DU TRANSPORT.

\*\*\*\*\*

Suite à une décision du Conseil d'Administration de la S.N.C.V., les trams des lignes 30 - 31 - 80 - 82 ne circulent plus dans la région du Centre.

Ils sont remplacés par des bus.

Cette situation existe depuis octobre 1986.

Malgré les promesses formulées à l'époque dans un tract adressé à la population de la Région du Centre (deux ou trois ans de travaux), rien n'a évolué dans ce sens.

Au contraire, des voies sont enlevées ou recouvertes d'asphalte.

Quels sont les projets de la S.N.C.V. en matière de transport en commun dans la région du Centre ?

\*\*\*\*\*

**REPONSE**

Ces lignes ont été remplacées par des autobus fin 1986 sur les tronçons de Maurage - Trazegnies et Mariemont - Anderlues et en avril 1988 sur le tronçon Trazegnies - Charleroi.

Le montant des travaux de modernisation réalisés sur ce réseau de 1979 à 1988 s'élève à 589 millions, dont 114 à charge du Ministère des Communications (budget P.T.U.) et 475 sur fonds propres de la S.N.C.V.

Il avait été effectivement prévu de poursuivre les travaux de modernisation du réseau ferré.

Cependant, il y a lieu de constater que :

- 1° le montant des travaux d'investissement qu'il y a encore lieu de consacrer à la modernisation de ce réseau est de 1.450 millions (sur base des données de 1984) ;

- 2° le coût d'exploitation d'un réseau ferré (hors amortissements et charges financières de l'infrastructure et du matériel roulant) est au moins deux fois plus élevé au km parcouru que celui d'une exploitation par autobus. Ce qui représente une charge d'exploitation annuelle supplémentaire d'au moins 120 millions en exploitation ferrée par rapport à l'exploitation autobus ;

- 3° sur l'ensemble du réseau considéré le nombre de voyageurs montés dans les véhicules est de 13.000 par jour pour les deux sens de marche.

Le seul minimum à partir duquel un réseau de tramway est pris en considération, se situe au chiffre de 2.500 voyageurs par heure de pointe et par sens de circulation.

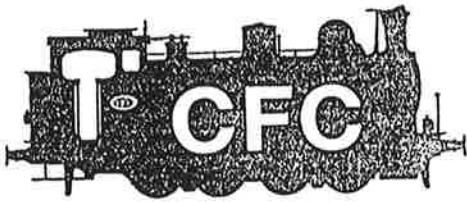
Or, sur les tronçons les plus chargés du réseau considéré, on dénombre de l'ordre de 1.000 voyageurs maximum par heure de pointe et par sens ; la solution autobus est donc indiquée à cet égard ;

- 4° même si la totalité de l'investissement qui reste à engager (1.540 millions sur base 1984) était prise en charge par la région wallonne, la S.N.C.V. ne pourrait supporter un coût supplémentaire d'exploitation de 120 millions par an.

Au vu de ce qui précède, j'estime qu'il ne convient pas de persister à investir ;

Le Ministre,

Amand DALEM.



CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE  
La Louvière

DIMANCHE 1<sup>er</sup> JUILLET

DE 14 H. A 18 H.

HAINES ST. PIERRE

3<sup>eme</sup> ANIMATION EN GARE

LE TRAIN DE JARDIN

EXPLOITATION D'UN RESEAU FLEURI !

LES GRANDES ECHELLES



Entrée Libre

Bienvenue à tous !

