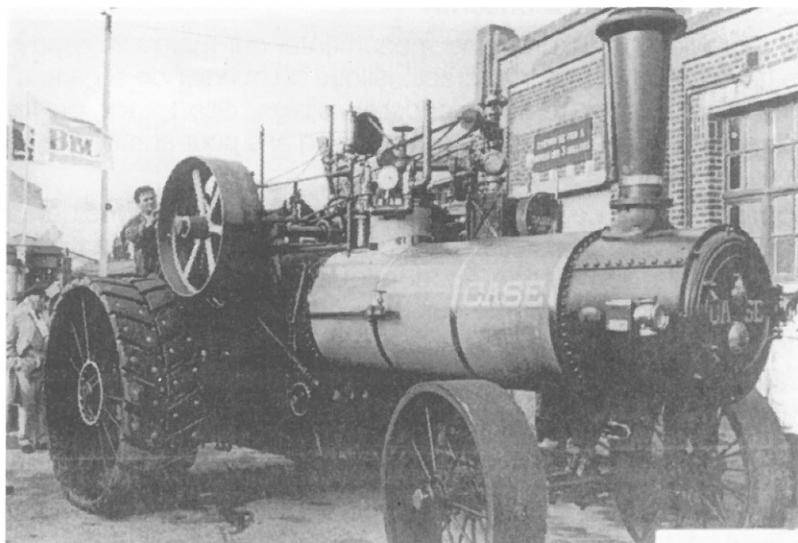


Notes

○ Le «Chemin de fer des trois vallées» a vingt ans

Les 25 et 26 septembre derniers, Mariembourg et ses environs ont vu défiler tout un ensemble de vieilles machines à vapeur venues saluer, à leur manière, les vingt ans d'existence du «Chemin de fer des Trois Vallées» (CF3V). C'est, en effet, en 1973 que quelques «mordus» rêverent de mettre sur pied un musée vivant de la traction à vapeur sur rail. A force de persévérance et de démarches incessantes, le 14 mai 1975, une convention fut signée entre la Société Nationale des Chemins de Fer Belges et l'association «CF3V» accordant à cette dernière l'utilisation de la ligne 132 entre Nîmes et Treignes, fermée quelques années plus tôt. En 1978, le parcours a été prolongé jusqu'à Mariembourg. En 1985, cette association a allongé son parcours entre Mariembourg-Chimay et Chimay-Momignies. Enfin, en 1990, l'exploitation a encore grandi entre Dinant et Givet ainsi que le tronçon Momignies-Anor (France), soit actuellement un réseau de 75 km de ligne exploitée. Si les premières années, le nombre de voyageurs transportés n'était que de 2 à 3.000, en 1992 il est passé à plus de 90.000. Pareil succès méritait de fêter dignement les noces de porcelaine (20 ans) du CF3V par toute une série de manifestations. Les machines appartenant au CF3V – 25 locomotives à vapeur dont 19 sont d'origine belge, la plus ancienne datant de 1884



L'imposant tracteur Case de 1909, propriété de M. Van Damme (Photo Vers L'Avenir).

et la plus récente de 1952 – ont certes constitué l'essentiel de la batterie en démonstration, mais bien d'autres renforts sont venus grossir, cette cavalcade géante tout en panache, à commencer par trois appareils qui sont la propriété de la SNCB; une locomotive du Chemin de Fer luxembourgeois a aussi participé à la fête, de même qu'une réplique de la Marc Seghiné: cette dernière est une machine française encore équipée de roues en bois, le modèle original datant de 1828. Un ancêtre d'origine allemande est également venu cracher sa vapeur à Mariembourg. Ce convoi circule actuellement sur la Vennbahn, un circuit touristique qui part de Raeren, près d'Eupen, et traverse nos Hautes Fagnes. A épingle aussi la présence d'un tracteur à vapeur aussi bruyant qu'insolite de la marque américaine Case, datant de 1909 (voir photo). Cette manifestation grandiose attira à Mariembourg, en cette fin septembre 1993, environ 25.000 personnes, dont beaucoup d'étrangers: Français, Hollandais, Britanniques et surtout Allemands. Nostalgiques de la Belle Epoque, passionnés de mécaniques anciennes ou – tout simplement – curieux d'un jour, tous y ont trouvé leur compte et, indirectement, rendu un hommage mérité au dynamique comité du CF3V et à ses quelque 200 membres, tous bénévoles. On trouvera un bon compte rendu illustré de cette «méga-fête» dû à Thierry De Vriese, dans *Le Rappel* de Charleroi du 30 septembre 1993, p. 8.

J.-P. Hx

○ La «Tour Motte» à Mouscron

La tour Motte était un signe monumental qui marquait le paysage entre Luingne et Mouscron. Caractéristique du quartier de la gare, c'était aussi l'un des rares témoins encore visibles, des toutes premières constructions élevées il y a quatre-vingt-cinq ans pour abriter une filature de laine peignée.

Apparemment, cette tour ne répondait qu'à des considérations d'ordre technique. Mais elle pouvait aussi être considérée comme le symbole de la domination économique et sociale exercée par les patrons de l'entreprise Motte sur Mouscron, à l'exemple du «château Motte-Boussu» à Roubaix.

Les «Etablissements Motte & Cie» ont vu le jour en 1907, quand on commença à construire rue du Bornoville une «usine à usage de filature de laines peignées». Ce sont des capitaux français qui sont à l'origine de la société en commandite simple par actions «Motte-Dewavrin & Cie», fondée à Mouscron en 1906. Les gérants de cette société étaient Alphonse Motte-Jacquart et Joseph Motte-Bernard. En 1909, suite à une modification de l'actionnariat, restreint quasiment à la seule famille