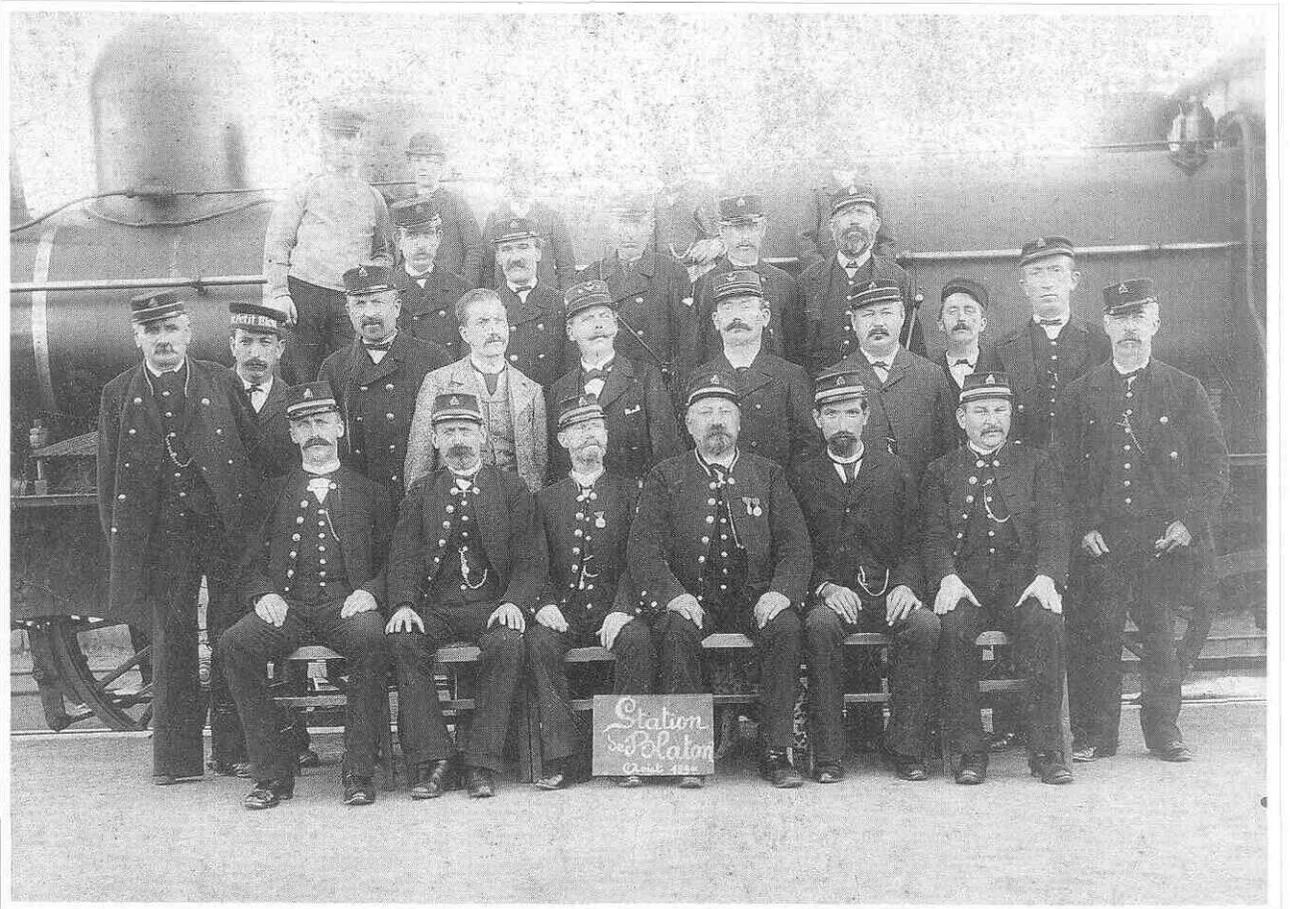
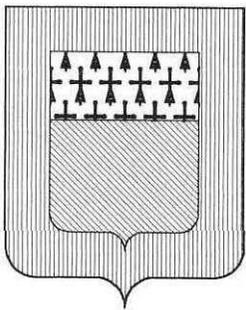


Mercuriale

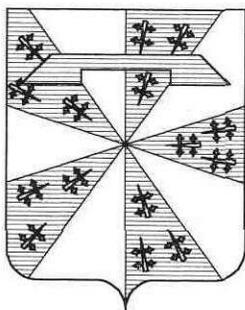
Cercle d'Histoire et d'Archéologie Louis Sarot



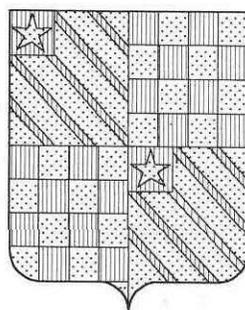
Mélanges II



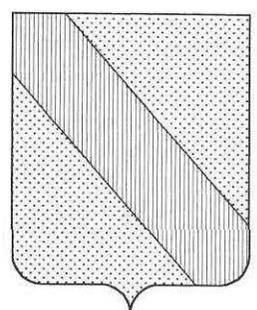
Bernissart



Blaton



Harchies



Ville et Dommeroeul

Sommaire

Libre-Propos	3
Leurs noms sont gravés dans la pierre: Les résistants de Ville, Pommeroeul et environs <i>Gérard Eloi</i>	5
Mesures usitées dans l'actuelle entité de Bernissart à la fin de l'Ancien Régime - Seconde partie - <i>Frans Bels</i>	11
Iguanodons bernissartensis: et si les Allemands avaient réussi... <i>Gilbert Née</i>	17
" <i>Seigneurs et Pérou</i> " - Les aventures d'une bande de brigands sous l'occupation française - L'affaire d'Harchies <i>Freddy Wattiez</i>	29
Clin d'oeil à Pommeroeul <i>Jean Mellemans</i>	35
La terre de Blaton au XV ^{ème} siècle <i>Alain Defernez</i>	39
- 1753 - Acquisition du " <i>joli domaine de Blaton</i> " - 1 ^{ère} partie - <i>Eric Pottiez</i>	47
Blaton, plaque tournante ferroviaire en Hainaut <i>Claude Destrebecq</i>	51
Erratum <i>Didier Boulongne, Jean-Paul Caulier</i>	67
Avis de recherche	69

Blaton, plaque tournante ferroviaire en Hainaut

Claude Destrebecq

*Une chaleur ardente leur brûlait les
jambes à tous deux; puis, la porte
refermée, de nouveau, le courant
d'air glacé souffla...*

Emile Zola
"La bête humaine"

A son apogée, au temps de la vapeur, la gare de Blaton était très importante. Pas moins de cinq lignes y prenaient le départ ou y transitaient. A une époque où l'automobile n'avait pas encore envahi nos routes, le principal moyen de transport était le train.

Revenons à ces lignes dont quatre, aujourd'hui, sont disparues...

La ligne qui reliait Blaton à Gand (86), dépendait de la Compagnie du Chemin de fer Hainaut-et-Flandres, créée par l'arrêté royal du 5 janvier 1857²⁰. A Blaton, le trafic des marchandises débuta le 15 février 1861 sur la section de Saint-Ghislain à Basècles et celui des voyageurs le 20 février de la même année²¹. A partir du 1^{er} janvier 1866, la société Hainaut-et-Flandres, suite à une situation financière critique, fut renflouée par la Société Générale d'Exploitation des chemins de fer²². L'Etat devint propriétaire de la ligne le 1^{er} janvier 1871²³. Le 7 août 1926, les chemins de fer de l'Etat belge devinrent la Société Nationale des chemins de fer belges²⁴ (loi du 23 juillet 1926). Notons qu'en 1907, cette ligne portait le numéro 71²⁵.

Reliant le port de Gand au bassin houiller du Borinage, de lourds trains de charbon allaient alimenter la Flandre qui, de son côté, fournissait de la main-d'oeuvre aux charbonnages. Le trafic des voyageurs fut supprimé de Blaton à Leuze le 2 juin 1984, suite à l'instauration du plan IC/IR. A Basècles, les Engrais Battaille continuèrent à être desservis jusqu'il y a quatre ans. Les rails avaient été enlevés de Basècles à Leuze en 1989. En octobre 1999, la portion subsistant de Basècles-Carières à Basècles a été à son tour démontée, sonnante le glas de cette voie ferrée.

²⁰ LOISEL F., 1867. *Annuaire spécial des chemins de fer belges*, Comptoir Un. d'Imprimerie et de Librairie, Bruxelles, p. 383.

²¹ LOISEL F., op. cit. p. 381.

²² LOISEL F., op. cit. p. 386.

²³ FINET G., mars 1979. "Ligne 78 Mons-Tournai une ligne singulière" in: *Le Rail*, p.8.

²⁴ DE LEENER G., 1927. *Les chemins de fer en Belgique*, ULB, Institut de Sociologie Solvay, Bruxelles, Maurice Lamertin éd., p. 65.

²⁵ Selon le guide officiel des voyageurs sur tous les chemins de fer belges du 1^{er} juillet au 30 septembre 1907.



Photo Delforge Frères, S.D.

Une franche camaraderie existait entre les cheminots flamands et leurs collègues hainuyers de Blaton, me disait mon grand-père, chauffeur de locomotives à Blaton. Il est dommage que ce lien qui reliait et rapprochait nos deux communautés ait été sacrifié au nom de la rentabilité.

← Mon grand-père Romain Brouillard.

Après la fermeture de la remise-abri de Blaton, il fut transféré au dépôt de Saint-Ghislain où il termina sa carrière sur les types 81.

Né à Basècles le 23 novembre 1893 et y décédé le 2 janvier 1965, il était entré aux chemins de fer le 4 février 1913.

Il prit sa retraite le 1^{er} juillet 1950.

La ligne Tournai - Blaton - Saint-Ghislain - Mons (78), fut créée en plusieurs étapes, de 1842 à 1870²⁵. La section Blaton - Péruwelz fut mise en exploitation le 1^{er} août 1870²⁶.

La ligne 78 est la seule encore en activité.



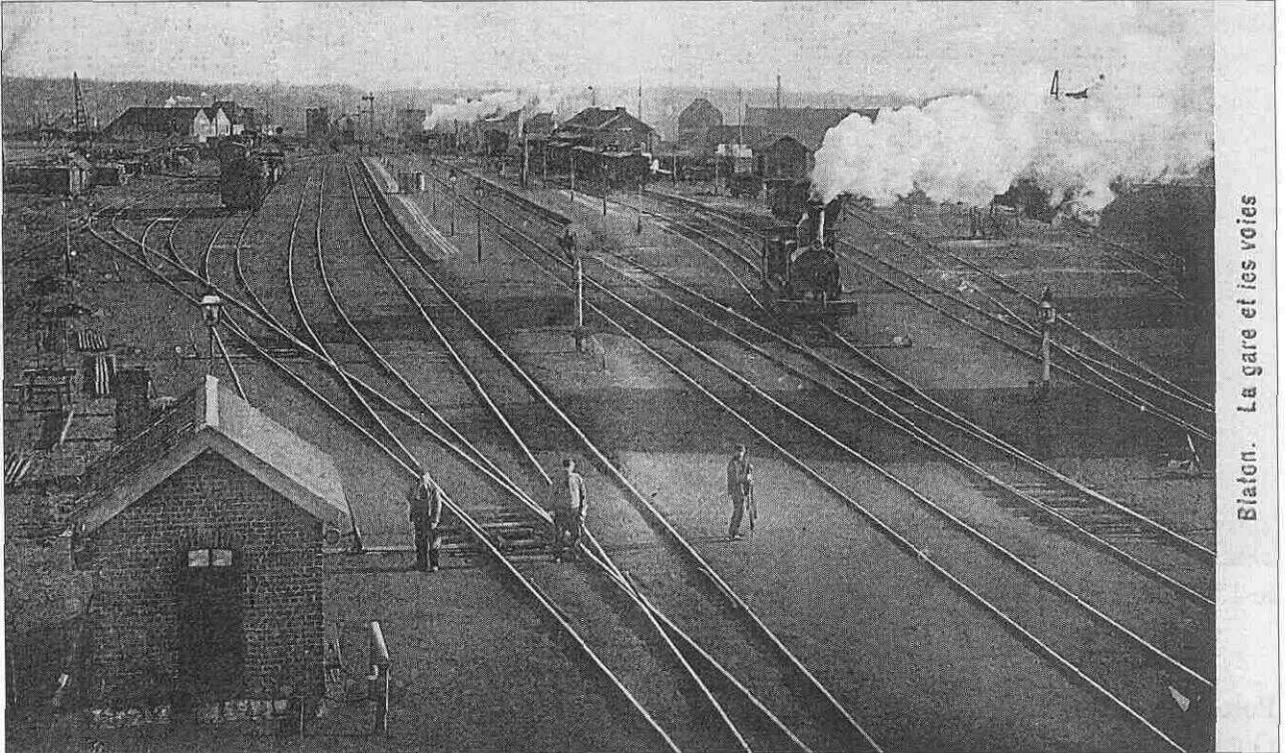
Le trafic des voyageurs.

Edition Callewaert, Blaton, vers 1903

²⁵ FINET G., op. cit. p. 7.

²⁶ FINET G., op. cit. p. 7.

La ligne Ath - Blaton (81), fut accessible dès le 20 juillet 1876 de Blaton à Beloeil²⁷. Il faudra attendre le 24 juin 1877 pour atteindre la gare d'Ath²⁸. Entre Blaton et Beloeil, la ligne fut définitivement mise hors service le 25 juillet 1984²⁹. Entre-temps, la cité princière avait accueilli, venant de Blaton, le 26 mai 1979, la locomotive à vapeur 29013³⁰. On peut regretter que le projet envisagé par certains d'en faire une ligne touristique ne fut jamais réalisé.



Blaton. La gare et les voies

Au temps de sa splendeur. Quel panache!
Carte postale anonyme, oblit. 1912.

La ligne Blaton - Bernissart (80), fut ouverte à l'exploitation le 15 novembre 1876³¹. En 1923 eut lieu le raccordement du charbonnage d'Hensies - Pommeroeul. A partir de 1927³², une ligne électrifiée privée, de six kilomètres, prolongeait la ligne 80 vers la gare privée "des Sartis" des charbonnages d'Hensies - Pommeroeul.

Trois locomotives électriques y circulaient³³. Mon grand-père m'a parfois parlé du danger que représentaient les caténaires pour l'équipe de conduite des locomotives à vapeur. Souvent, deux locomotives à marchandises devaient venir de Saint-Ghislain pour tirer les rames de wagons de charbon vers Blaton, à cause de la déclivité sur le trajet de la Grande Bruyère.

²⁷ LEMAIRE F. s.d. Repères chronologiques, Cellule régionale de documentation. Chemin de Fer et Industrie de la Pierre, Tournai.

²⁸ LEMAIRE F., op. cit.

²⁹ 1992. *Promenade ferroviaire au Pays d'Ath*, Edition PFT, Bruxelles, p. 237.

³⁰ 1992., op. cit. p. 236.

³¹ LEMAIRE F., op. cit.

³² LEMAIRE F., op. cit.

³³ FINET G., op. cit. p. 11.

Le trafic des voyageurs fut supprimé en 1961³⁵. La fermeture, en 1976, des puits des charbonnages d'Hensies - Pommeroeul fut le chant du cygne de cette ligne (fermeture définitive le 15 octobre 1979 par A.R., Moniteur du 01-11)³⁶.

La S.A. des Charbonnages de Bernissart a possédé, raccordés à la ligne 78, deux puits d'extraction à Harchies (on remonta du charbon à partir de 1904)³⁷.

La fermeture eut lieu en 1964. La cessation d'activité des cinq fosses de Bernissart s'était échelonnée de 1913 à 1926³⁸.

Tous ces charbonnages étant reliés au chemin de fer, on comprend mieux maintenant l'importance de ce véritable carrefour ferroviaire qu'était Blaton.

En 1945, les charbonnages d'Hensies ont aménagé, au siège des Sartis, un quai à voyageurs de 200 m. de long. Ils ont apporté au tracé les modifications nécessaires en vue de leur utilisation par les locomotives de la Société Nationale³⁹.

Le nombre total des mineurs, venant de Blaton, à cette époque⁴⁰ était de:

Poste du matin:	850 à 900 mineurs
„ „ du midi:	250 mineurs
„ „ du soir:	<u>450 mineurs</u>
Au total:	1.600 mineurs

La ligne Blaton - Quevaucamps (79), fut ouverte au trafic, au départ de Blaton, le 20 mai 1895⁴¹, jusqu'à la place de Quevaucamps, mais le terminus ne sera accessible aux voyageurs que le 1^{er} juillet 1897⁴² et, aux marchandises, le 15 juillet 1898⁴³.

Les voies furent démontées en 1942 par l'occupant allemand pour être expédiées en Pologne⁴⁴. C'était la fin de cette ligne qui avait, pourtant, favorisé l'essor de la bonneterie à Quevaucamps. Soit dit en passant, les trains roulant sur cette ligne circulaient dans les rues.

Notons au passage deux événements qui eurent pour cadre la gare de Blaton.

- De 1878 à 1881, eut lieu le transport sur wagons plats des squelettes des célèbres iguanodons découverts à la fosse Sainte-Barbe de Bernissart. Trente-sept voyages furent nécessaires pour les acheminer vers Bruxelles. *“On employa une technique d'isolement de blocs renfermant les ossements dans leurs gaines d'argile. Après mise en plâtre et cerclage métallique, certains de ces blocs atteignaient le poids d'une tonne”*⁴⁵. Le poids total était de 130 tonnes.

³⁵ FINET G., op. cit. p. 11.

³⁶ LEMAIRE F., op. cit.

³⁷ MOUREAU F. & LEBLOIS Y. et Ch., 1974. *Bernissart et Harchies en Cartes postales anciennes*, Bibliothèque Européenne, Zaltbommel, p. 31.

³⁸ BOULONGNE Didier, juin 1999. Les fosses de Bernissart in *Mercuriale*, pp. 5-12.

³⁹ Note de la Division Technique, Bureau 11-1, Bruxelles, adressée à Monsieur Riffart, Ingénieur principal, le 16 juin 1945 (Doc. SNCB).

⁴⁰ Note de la Division Technique, op. cit.

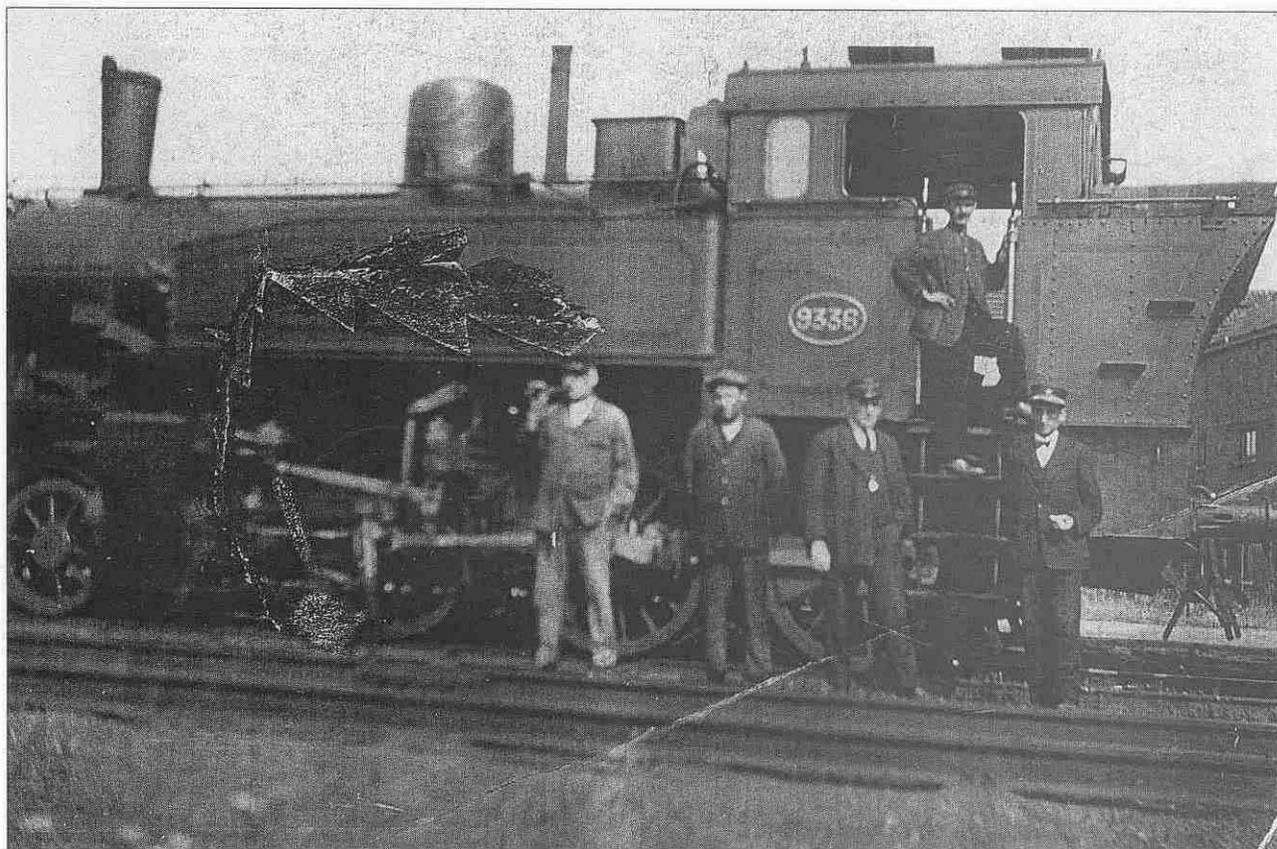
⁴¹ DUHANT Bernard, 1984. *L'ancienne gare de Quevaucamps*, ASPB, 7.

⁴² LEMAIRE F., op. cit.

⁴³ DUHANT Bernard, op. cit., p. 9.

⁴⁴ DUHANT Bernard, op. cit. pp. 13-15, 20.

⁴⁵ QUINET G.E., 1969. *Bernissart... Il y a 125.000.000 d'années*, édité par la Commission administrative du Patrimoine de l'Institut Royal des Sciences Naturelles de Belgique, p. 14.



Sur ce document exceptionnel, figure la locomotive-tender 9336 du sous-dépôt de Blaton.
De gauche à droite: Pierre Hornez, chauffeur, futur machiniste, non identifié, Jardinier, chef-piqueur,
Albert Bouvry, machiniste, et Clovis Brabant, chef-garde principal.
Photo prise en 1939 à Quevaucamps sur la ligne 79, à l'arrêt du vicinal. Doc. Renée Brabant

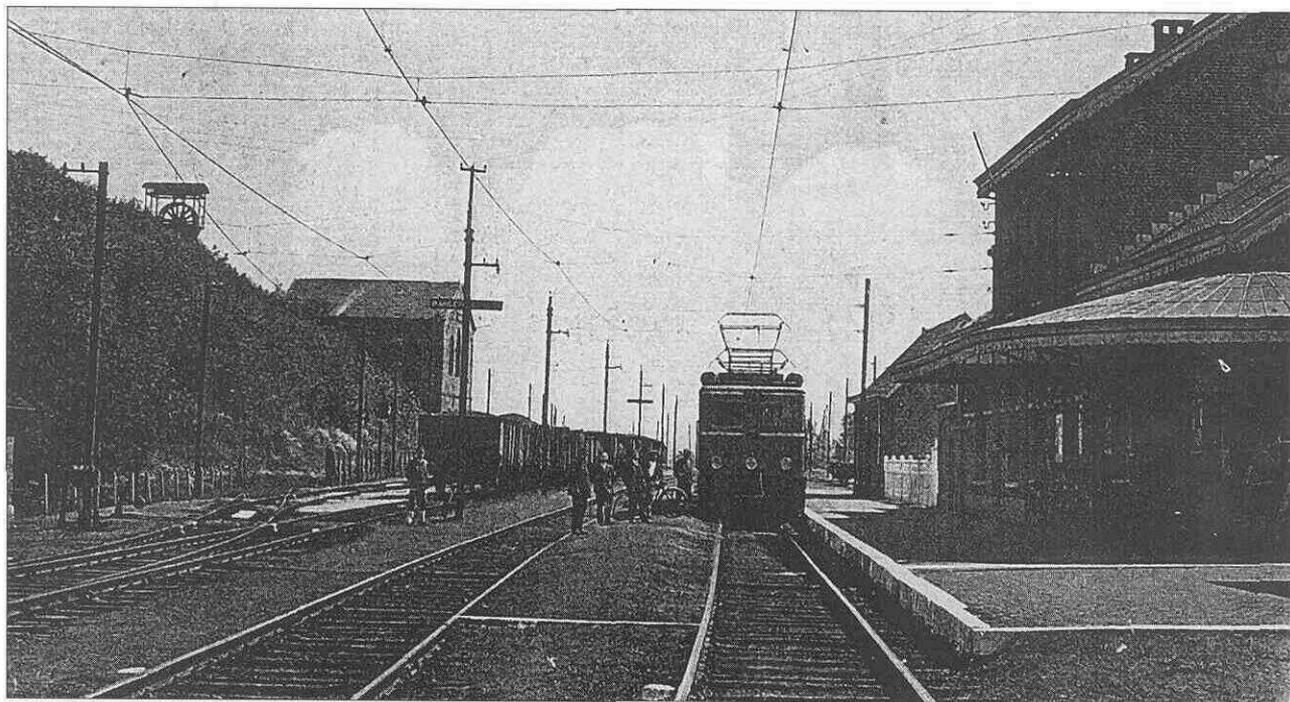
Clovis Brabant →

Né à Péruwelz le 6 octobre 1892, entré aux chemins de fer à Bruxelles-Nord en 1911, il prit sa retraite en 1946 à Blaton, avec le grade de chef-garde principal.

Il est décédé le 27 juillet 1969.

Doc Renée Brabant





Une des trois locomotives des charbonnages d'Hensies-Pommeroeul.
Le châssis à molette du puits n° 3 Sainte-Barbe, où furent découverts les squelettes d'iguanodons,
émerge du terril, sur la gauche.

Carte postale

Edition A. Gosselin-Mourin, Grand'Rue à Bernissart; Imp. Papet. Libr., vers 1930

- Le 13 mai 1940, en gare de Blaton, Jules Wacheul et deux autres membres de la défense passive ont participé au transbordement de l'or de la Banque Nationale de Belgique qui n'avait pas été évacué avant la guerre, depuis des wagons belges sur des wagons français⁴⁵. L'or devait être évacué vers Mont-de-Marsan où la Banque Nationale de Paris avait loué des coffres à la Banque de France⁴⁶.



Blaton. — Chemin de fer et gare.

ÉDIT. : CALLEWAERT BLATON.

L'importance du trafic des marchandises.

Carte postale, détail

Edition. Callewaert Blaton. Oblit. 1903

⁴⁵ Témoignage Robert Fagnot.

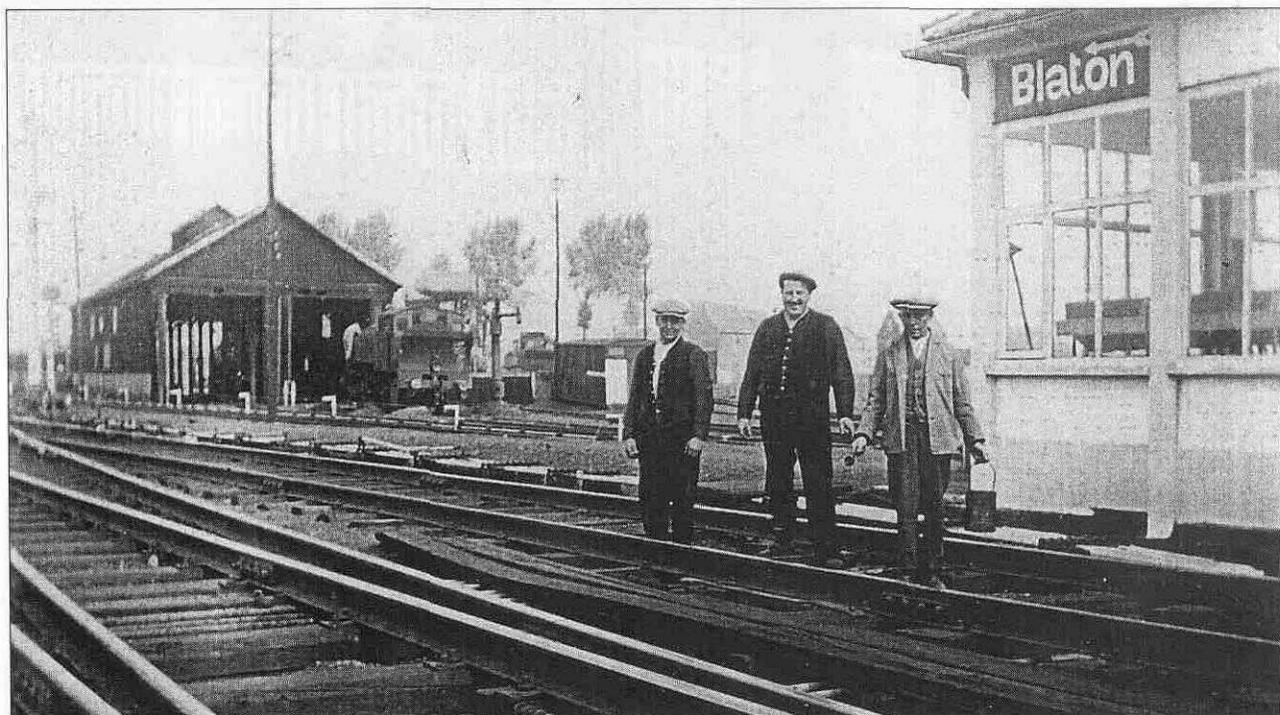
⁴⁶ STEPHANÉ P., 1990. -1940- 366 jours d'histoire de Belgique et d'ailleurs, Paul Legrain, p. 136.

Le dépôt de locomotives

En 1865, la Compagnie de Hainaut-et-Flandres comptait onze locomotives à voyageurs et cinq à marchandises⁴⁷.

Au 16 avril 1939, "Il y avait trois sous-dépôts qui assuraient des roulements à l'aide de locomotives affectées à des dépôts qui étaient chargés des grandes réparations de ces engins". Blaton, sous-dépôt de Saint-Ghislain, avait en service trois locomotives de type 93⁴⁸. Ces machines, ex T9³ prussiennes (KPEV), livrées à la Belgique après la guerre 14-18 à titre de réparation de dommages de guerre, étaient destinées à la traction des trains dits "trotinettes" (une locomotive et deux wagons de voyageurs), ou au "cabotage" (traction de quelques wagons de marchandises), ou aux manoeuvres.

Blaton assurait alors des services vers Quevaucamps, Bernissart, Ath et Renaix.



La "remise" avec ses locomotives "Type 93".

Photo prise vers 1938

Doc. Claude Destrebecq

On peut apercevoir sur la photo ci-dessus, les châteaux d'eau, une colonne hydraulique, les parcs à charbon, éléments traditionnels d'un dépôt, ainsi que de petits tas de fraïsil.

A l'avant-plan, le block de commande des aiguillages et des signaux. La plaque tournante était située derrière l'abri. De 16,50 m. de diamètre, elle sera démontée dans les années soixante. Le dépôt de Saint-Ghislain assurait alors le trafic des marchandises plus important. L'abri de Blaton subsista jusqu'en 1947⁴⁹.

⁴⁷ LOISEL F., op. cit. p. 386.

⁴⁸ VANDENBERGHEN J., 1991. XIV. La Société Nationale des chemins de fer belges 1926-1939, 4. Locomotives par type et par remises nécessaires pour assurer les services prévus au livret au cours des années 1933 à 1940 (1-5), Département matériel.

⁴⁹ FINET G., op. cit. p. 9.

Jusque dans les années soixante, on pouvait encore apercevoir une locomotive type 81, à l'emplacement de l'ancien abri. Elle assurait la traction des rames des usines d'engrais Bataille à Basècles, le trafic des charbonnages d'Hensies-Pommeroeul, des manoeuvres en gare de Péruwelz, Basècles-Carières, Beloeil, etc...



La cour aux marchandises

© Photo S.N.C.B., s.d.

Le premier bâtiment était le local des gardes, le deuxième le hangar aux marchandises et le troisième, devant le pont "de la Folie", le dortoir des machinistes.

Quelques types de machines

Locomotive type 25

La vocation de ce modèle à marchandises était de tirer les convois de charbon, d'où le surnom de "charbonnière".

Durant les années vingt⁵⁰, la remise de Blaton abritait la locomotive n° 1933 (future 2538). Elle assurait notamment l'allège de lourds trains de houille - (HK* 6355/56) - depuis la gare de Bernissart jusqu'à celle de Renaix. L'équipe titulaire de conduite était composée de Fernand Solbreux, de Quaregnon, machiniste et de Romain Brouillard, de Basècles, chauffeur⁵¹. Cette machine avait été construite par les ateliers d'Haine-Saint-Pierre en 1890; elle sera mise hors service en 1937⁵².

⁵⁰ Le dépôt de Blaton abritait, pour assurer les services prévus au livret au 08/10/1922, une locomotive type 25 pour marchandises quatre locomotives type 15 pour voyageurs, (Source: Vandenberghe J., 1990. XIII Période 1919-1926. Locomotives par type et par remises nécessaires pour assurer les services prévus en 1922-1923-1924-1925).

* HK = train.

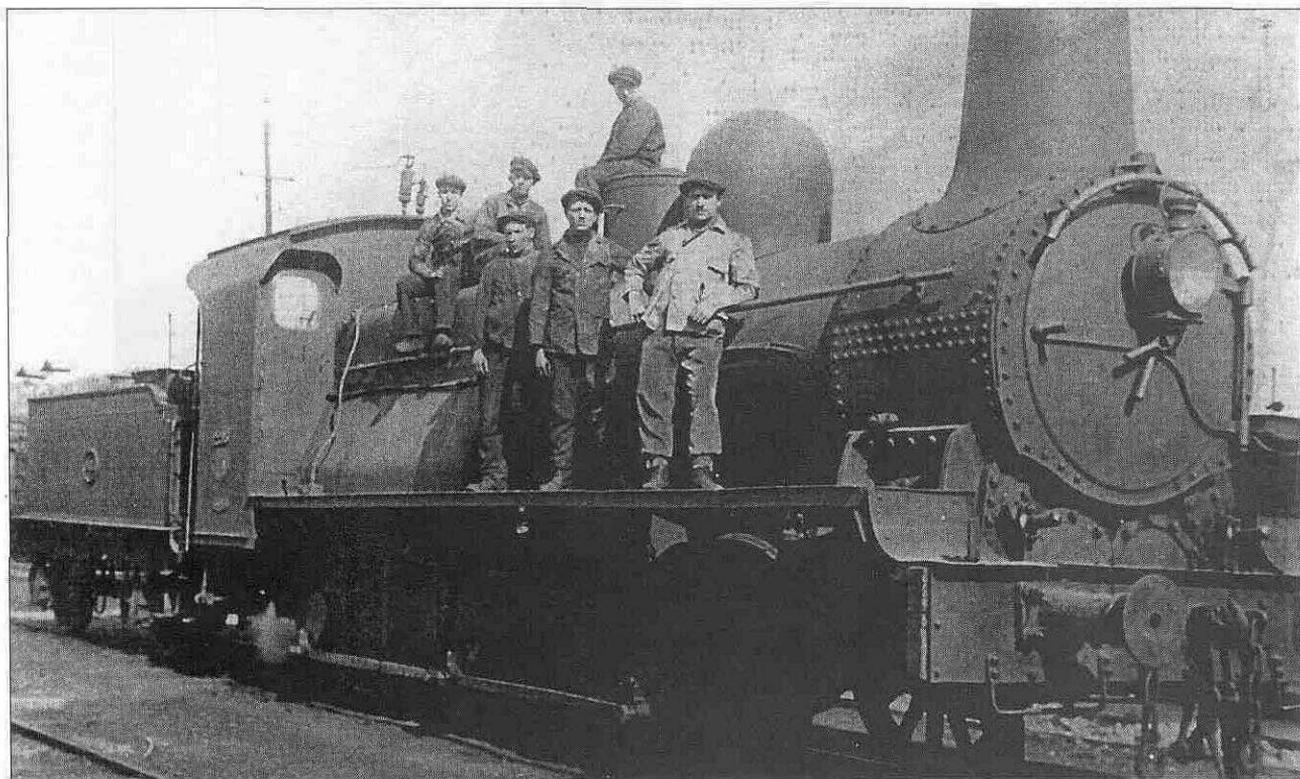
⁵¹ Archives S.N.C.B.

⁵² VANDENBERGHE J., 1988. IX. Période Belpaire-Masui 1884-1898, S.N.C.B.

La surface de grille du foyer "débordant", à deux portes, était de 5,26 m²⁵³. La consommation de charbon était de 260/300 Kg. par m² de grille et par heure, en vaporisant 7/7,5 l. d'eau par kg. de houille⁵⁴.

Les tenders des locomotives à Blaton étaient approvisionnés manuellement (au moyen de paniers en osier). En effet, dans une note du 20 janvier 1923 de l'Administration des Chemins de fer adressée à la Direction Voies et Travaux, on lit ceci: "*Mais il se fait que la consommation de charbon à Blaton n'est pas suffisante pour y installer la manutention mécanique et que, par conséquent, la manutention devra se faire à bras d'hommes*". Cette note concernait l'installation d'un parc à charbon supplémentaire (voir plan page 62).

Sur la vue ci-dessous, le personnage debout à gauche est Julien Helbo, de Quevaucamps, chauffeur à Blaton.



Locomotive de type 25 du dépôt de Saint-Ghislain.

La vocation de ce modèle à marchandises était de tirer les convois...

Photo tirée vers 1920

Doc. Antoine Dubreucq

Locomotive type 81 (ex G8¹)

Numéroté 8105 de 1925 à 1945, 81005 de 1946 à 1966; tender n° 17099.

Constructeur: Humboldt Deutz; année de construction 1914.

⁵³ DAGANT A., 1982. Les locomotives à vapeur de l'Etat Belge à la S.N.C.B., Tielt, Editions Veys, p. 489.

⁵⁴ DAGANT A., op. cit. pp.210-211.

N° KPEV (chemins de fer prussiens): 4905 de 1919 à 1925, dépôt: Köln.

Dépôt S.N.C.B.: en 1958, FR (Brugge); en 1961, FGH (Saint-Ghislain). Dernier dépôt et date de radiation: FGH, mars 1966⁵⁵.

Les Chemins de fer de l'Etat belge avaient reçu 583 locomotives de ce type à titre de réparation de dommages de guerre, en vertu du Traité de Versailles. Le relevé de 1921 ne recense que 578 machines⁵⁶.



-23 février 1961 -

Une locomotive de type 81 vient d'entrer en gare de Blaton.

Cliché J. Bazin

Locomotives types 41 et 53



En 1945, des machines de ces types étaient affectées à la remise de Blaton.

← Une locomotive de type 53 tire un convoi de wagons de marchandises.

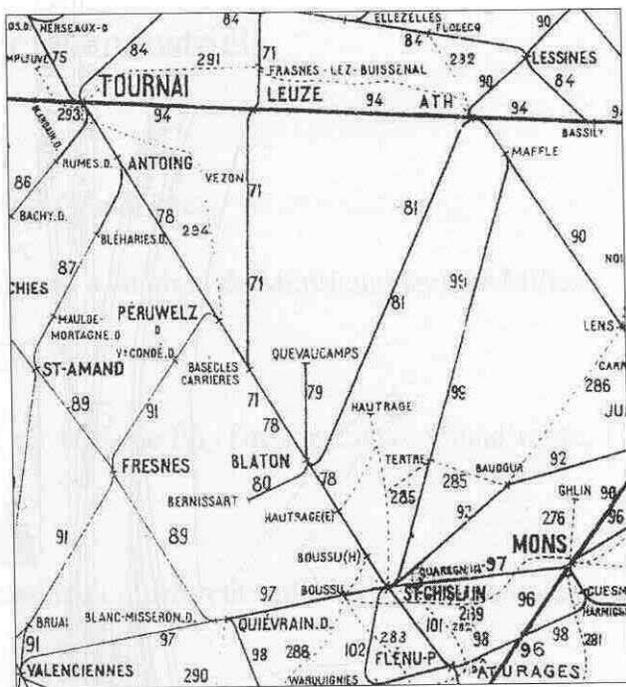
Photo prise en 1942 le long de la voie reliant Blaton à Bernissart.

Doc. Marcel Van Den Bossche

⁵⁵ 1992. Locomotive type 81, in *En ligne*, Revue trimestrielle éditée par le Patrimoine Ferroviaire Touristique, p. 6.

⁵⁶ VANDENBERGHE J., 1989. XII. La guerre 1914-1918 et les locomotives "armistice". 2. Description des locomotives K.P.E.V., Département Matériel, p. 227.

Carte extraite du
 Guide Officiel des Voyageurs
 sur tout le chemin de fer belge,
 du 1^{er} juillet au 30 septembre
 1907 →



Une équipe de la remise de Blaton



Le machiniste Guillaume Bossaux
 et le chauffeur Romain Brouillard photographés vers 1938.
 Doc. Claude Destrebecq

Les raccordements industriels

Quelques-uns parmi d'autres.

1923: Les carrières Duchateau frères, industriels à Grandglise.

1907: La fabrique d'engrais chimiques et le magasin à charbon de Monsieur Georges Milisse.

1937: Fernand Lacroix, marchand de bois à Harchies.

1946: Etablissement d'un quai de chargement par la firme Ph. Titelion Lucas, Grand'route, 18, à Maubray.

1954: Marcel Audin, entre Blaton et Harchies.

Ce raccordement a servi pour acheminer les matériaux qui furent utilisés pour le montage d'un pont sur le canal de Nimy à Blaton.

1955: Etablissement d'un quai de chargement par la firme Jean Delbart-Gosselin à Blaton.

Signalons ici que les Allemands procédèrent pendant la guerre 1914-1918 à des modifications importantes. Ils portèrent de deux à sept le nombre de voies au passage à niveau n°20 (voir plan page 62) sur la route Antoing-Grandglise⁵⁷. Il fut alors question, de 1920 à 1923, de modifier les plans et de déplacer la gare et ses installations, ce qui ne se fit pas...⁵⁸

Mais qu'ils sont fiers,
ces ouvriers de la voie
attachés à la gare de Blaton!

Portant un tonneau sur
l'épaule: Désiré Lefèvre.

Doc. Jean-Paul Caulier



⁵⁷ Lettre de l'Administration des chemins de fer adressée à Monsieur le Ministre des Travaux Publics le 22 septembre 1920. Doc. S.N.C.B.

⁵⁸ Fonds Mercuriale.

Classification de la gare⁵⁹

1914: A-2 gare autonome de deuxième catégorie.

1950: A-2d gare autonome de deuxième catégorie difficile.



Le personnel de la gare pose pour le photographe.

On reconnaît Syrin Pottiez, accoudé près de la porte d'entrée...

Carte postale V.P.F., oblitérée le 25 novembre 1914

Edit. Mauroy-Leleux, Blaton.



La gare actuelle, de style "expo 58", peu de temps après sa construction en 1960.

Doc. Jean-Paul Caulier

⁵⁹ DUMONT de CHASSART R., 1995. Inventaire des arrêts et dépendances des chemins de fer de Belgique, p. 28.

Sur le magnifique panorama de la gare représenté ci-dessous, on peut voir sur la droite le dortoir du personnel roulant (“des machinistes”). Sur la gauche, dans le fond, les bâtiments de la fabrique d’engrais chimiques Georges Milisse.



Carte postale V.P.F., oblitérée le 7 février 1915

Edit. Mauroy-Leleux Blaton

Les grandes dates et les modes de traction en gare de Blaton

- 1861-1966: les locomotives à vapeur.
- 1939-1984: les autorails “Michelines”⁶¹.
- 1955: début des locomotives diesel (types 201, futures 59)⁶².
- 1982: les locomotives et automotrices électriques⁶³.
- 1996: le T.G.V..

⁶¹ Au livret du 16-4-1939, Saint-Ghislain prévoit cinq autorails de type 609 et trois autorails de type 622. VANDENBERGHE J., op. cit.

⁶² DASSET L. 1985. Liège-Tournai de 1936 aux IC/IR, éd. Duculot Gembloux, p. 57.

⁶³ Janvier 1982 électrification de la ligne Mons - Tournai - Mouscron, Imprimerie Centrale S.N.C.B.

Conclusion

La fin des charbonnages, le déclin de la bonneterie, l'arrêt de l'exploitation des carrières, la cessation d'activité d'entreprises telles que la C.B.R.E.* à Quevaucamps, les carrelages Delhayé à Péruwelz, la sucrerie de Grandglise, ainsi que les fermetures partielles (malterie Franco-Belge à Beloeil, engrais Bataille à Basècles), l'automobile, le développement des transports routiers amenèrent de la part de la S.N.C.B. des restructurations et des suppressions de lignes, de gares et d'emplois.

Blaton, autrefois noeud ferroviaire, n'est plus aujourd'hui qu'une gare de transit dans un Hainaut occidental frappé de plein fouet par la crise économique. Terminons en ajoutant que durant la dernière guerre mondiale, la résistance à l'occupant fut très active à Blaton étant donné l'importance stratégique des communications ferroviaires; mais cela, c'est une autre histoire...

J'adresse mes chaleureux remerciements à celles et ceux qui m'ont aidé dans mes recherches sur la gare de Blaton et en particulier à Madame Renée Brabant, fille de Clovis, chef-garde principal à Blaton, à Jeannine Bosseaux, fille de Guillaume, dernier machiniste de mon grand-père, et à son mari Serge Colinet, à Antoine Dubreucq, neveu de Julien Helbo, chauffeur à Blaton, à Léon Bachy et à Freddy Lemaire.

Je remercie également le Service Archives et Photothèque de la S.N.C.B. à Bruxelles et le Bureau du Patrimoine de la S.N.C.B. à Mons pour leur bon accueil.

Pour ceux qui veulent en savoir plus:

LAMALLE U., 1943. Histoire des chemins de fer belges, collection nationale, Office de publicité, Bruxelles.

Trans-fer 86. Infrastructure S.N.C.B., p. 14-17.

BOULONGNE Didier, Nos fosses: Bernissart in: *Mons Borinage cartophilie*, n° 109 nov. et déc. 1995, p. 12-16 et p. 110, jan. et fév. 1996, p. 10-13.

DAMBLY Ph., 1989 et 1994. *Vapeur en Belgique*, G. Blanchart et C^{ie}, Bruxelles, tomes I et II.

LEMAIRE F., 1985. Le rail à Quevaucamps. De l'espérance à la trahison (Histoire de la ligne dans le concept industriel) in *Trans-fer*, édition spéciale G.T.F. (Groupement Touristique Ferroviaire) n°3, p. 160-170.

VER ELST A., 1977. *Les trains belges en image*, Bibliothèque Européenne - Zalbrommel / Pays-Bas.



* Compagnie Belge Réunie d'Electricité.