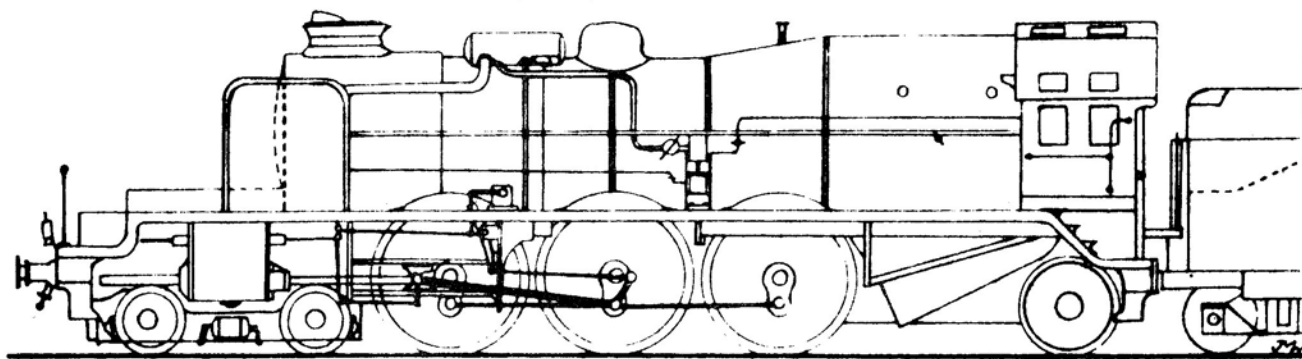


45 **FEVRIER**
1980



FERRO-FLASH

*Ferro Flash : Bulletin informatif mensuel
du Club Ferroviaire du Centre (C.F.C.)
et du Rail Miniature Mosan (R.M.M.)*

Editeur responsable : Michel THIRY

*Secrétariat C.F.C. : Michel THIRY
chaussée de Mons, 189
6198 SENEFFE*

*Secrétariat R.M.M. : Jean-Marie WARZEE
route de Gembloux, 25
5002 S!Servais NAMUR*

*Les articles de FERRO FLASH peuvent être reproduits librement,
veuillez simplement en informer l'éditeur responsable et citer la source.*

LE JOUR DES ROIS.

Par ces vieux soirs des mois vides, le train circule
De forêt en village et de bruyère en bourg;
Le train grinçant et dur, le train torpide et lourd
Qui semble charrier les blocs du crépuscule.

Les long et noirs wagons roulent parmi l'hiver,
- Ressorts bandés, essieux tendus, bâches gonflées,
Trouant l'espace entier d'une brusque vallée
De chocs, de cris, de bruits et de plaintes en fer.

La plaine est blanche et dort sous les givres candides ;
La plaine au loin reluit comme un minerai blanc ;
La plaine est dans l'attente et dans l'émoi tremblant
D'un ne sait quoi de clair, de vierge et de splendide.

Le Christ est né. Les bons anges veillent dessus ;
La neige a chu, avec bonté et vigilance ;
La campagne, depuis des siècles, fait silence,
Autour des rois et des bergers qu'attend Jésus.

Mais aujourd'hui sous le grand ciel bombant sa voûte,
Avec ses cargaisons sombres qui vont et vont,
Seul le train marche - et les mages doux et profonds
Allant vers le sauveur divin se mettre en route.

Et les granges, les clos, les maisons et les toits,
Disséminé au loin par les champs léthargiques,
Ont peur, tandis qu'en sa marche logique,
Le train mord le silence et perfore le froid.

Emile VERHAEREN
(Toute la Flandre)



SANS COMMENTAIRE !!!

- Le C.F.C. ? Vous avez téléphoné avant-hier au sujet d'une offset qui s'arrête difficilement, je crois? (Transposé du journal "Le Soir" du 29 janvier 1980)

Nos réunions

C.F.C.

Samedi 23 février 14h30
Ecole de l'Alliance - Rue de l'Alliance
HOUDENG GOEGNIES

Au programme: Une réunion qui fera du bruit!
Apportez vos bruiteurs (vapeur, diesel, sifflet....) de tous poils et comparons les.

Reportages: NUREMBERG 1980: la foire en diapositives par les envoyés spéciaux du C.F.C. à NUREMBERG - discussion libre sur ce qu'ils ont vu - les nouveaux catalogues à disposition

Les trams historique de la S.T.I.B. par
M. Y. REYNAERT

Tous les vendredis de 19h30 à 23h dans le même local:

- Permanence C.F.C.
- Construction d'un réseau mixte HO 2 et 3 rails
- Service réparation et conseils techniques avec catalogues des pièces détachées.
- Consultation des livres en bibliothèque.

RAIL MINIATURE MOSAN

Vendredi 22 février 1980 à 19h 30'

Complexe communal de Belgrade

Salle des conférences rez-de-chaussée ou

Classe du premier étage

2, place de Bia Bouquet 5001 BELGRADE-NAMUR

Au programme:

- Tribune du modélisme: Bâtiments ferroviaires "belgeisés" présentation et explications par M. AM. DUCARME.
Si vous avez aussi des réalisations personnelles, apportez les !...
- La locomotive électrique SNCB de ligne: principes de fonctionnement et d'utilisation: cours de vulgarisation par M. J. DUBUFFET.
- La construction des loco électriques SNCB série 20. diapos de M. JM. WARZEE.

Vie des clubs

Au RAIL MINIATURE MOSAN :

Sauf avis contraire au "Ferro-Flash", les prochaines réunions du R.M.M. sont prévues aux dates suivantes: vendredi à 19h30' les 22 février, 28 mars, 25 avril, 30 mai, et 27 juin 1980. Prévoyez ces dates sur votre agenda et venez montrer vos réalisations aux réunions.

L'Assemblée générale du R.M.M. a vu, à l'unanimité, la réélection des membres du comité: Mrs. Roger MOSSERAY et Jean-Marie WARZEE. Cette élection a eu lieu le 25 janvier 1980.

Les vérificateurs aux comptes pour 1979 étaient Mrs. Patrick SEMELEN et Edouard VANDENDORPEL.

Pour 1980, les vérificateurs aux comptes désignés sont: Mrs. Patrick SEMELEN et Guy SERESSIA.

RAPPEL : COTISATION R.M.M. 1980 :

Ce "Ferro-Flash" est le dernier que vous recevrez si vous n'êtes pas en règle de cotisation:

- 300,-fr pour les membres adultes
- 150,-fr pour les jeunes âgés de -18 ans.

La cotisation couvre le service annuel de "Ferro-Flash". Cette cotisation peut être payée à notre prochaine réunion du 22 février ou être virée ou versée au CCP du trésorier 000-0345360-40 de M. M. HERBIET av. de la Plante, 47b à 5000 NAMUR.

BIBLIOTHEQUE : Les membres R.M.M. qui ont emprunté des livres, sont priés de les rapporter à la réunion du 22 février ou chez le secrétaire. Merci d'y penser ! ... Il manque aussi le catalogue de pièces détachées Märklin, le membre R.M.M. qui est en possession de ce catalogue est prié de le rendre au plus tôt, car nous pensons faire une nouvelle commande de pièces.

M. Michel CASTERMANT, jeune membre C.F.C., vient de perdre brutalement son Papa. Le C.F.C. et le R.M.M. lui présentent ainsi qu'à sa famille nos sincères condoléances.

CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

4bis

Suite à notre réunion de janvier, le comité 1980 a été constitué comme suit:

Président: M. P. HAUTEFIN Chaussée de Mons, 657
7160 HAINE SAINT PIERRE Tél.: 064/22.39.43

Vice-présidents: M. O. BANNEUX Rue de Luttre, 37
6178 GOUY LEZ PIETON Tél.: 071/84.57.07

M. R. DEBLIQUIT Rue St Donat, 28
7070 HOUDENG GOEGNIES Tél.: 064/21.18.81

Secrétaire: M. M. THIRY Chaussée de Mons, 189
6198 SENEFFE Tél.: 064/55.25.52

Trésorier: M. J-P. REGIBO Rue de la Cure, 52
1380 REBECQ Tél.: 067/63.79.67

Commissaires aux comptes: M. P. COPPIETERS Rue N-D du Petit Nimy
7000 MONS

M. J. MILET Rue de la Haie, 20
7190 ECAUSSINNES D'ENGHIEN

Bibliothécaires: M. J. VANDORMAEL Rue de l'Abbaye, 52
7330 ST GHISLAIN

M. J-L. FRANCO Place Wauters, 11
7161 HAINE ST PAUL

Responsables réseau C.F.C.: M. R. MARTIN Rue Prud'homme, 28
6510 MORLANWELZ

M. P. SOETENS Rue J. Haye, 29
7071 HOUDENG AIMERIES

Délégué à BRUXELLES: M. M. BROIGNIEZ Rue de la Victoire, 145 bis
1060 BRUXELLES

Cotisation 1980: dernier bulletin, dernier rappel!

Vite, vite, pour ne souffrir d'aucune interruption dans le service FERRO-FLASH, renouvelez aujourd'hui même votre cotisation:

compte C.F.C.: 271-0061822-65 CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE
c/o Banque G HOUDENG

en mentionnant nom, adresse, n° membre et motif du versement

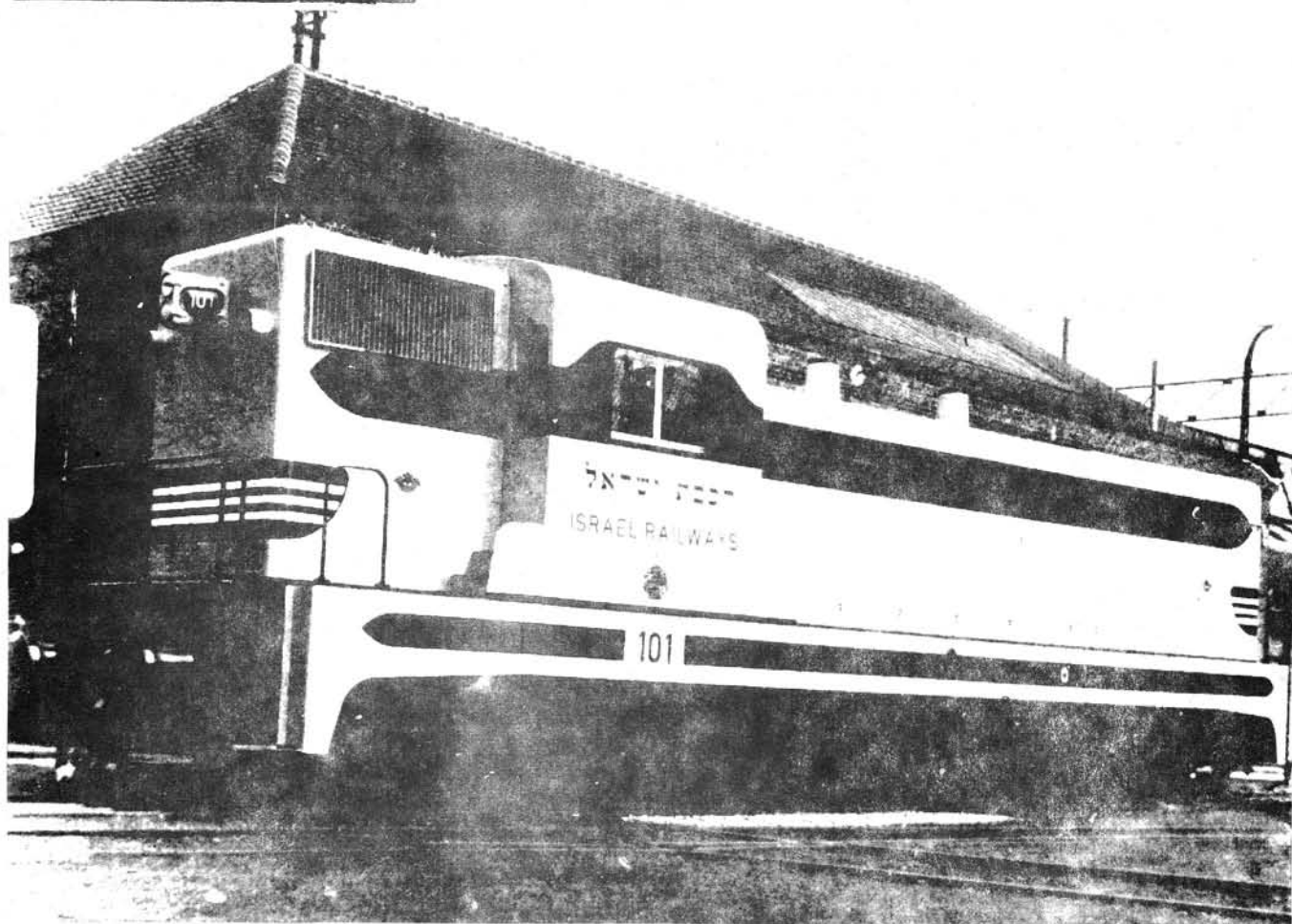
Membre ordinaire	300 frs
" étudiant	200 frs
Membre sous même toit sans le F-F	100 frs
Membre bienfaiteur	500 frs et +

Avez-vous songé à rentrer livres et revues empruntés à la bibliothèque

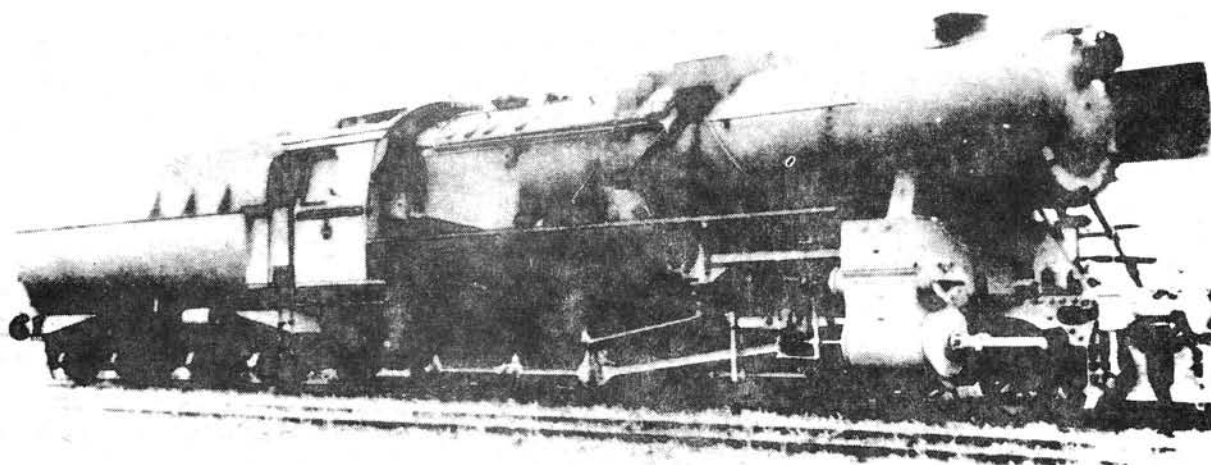
A la dernière minute:

JE CHERCHE : Ceci n'est pas un gag ! Afin de remplir de façon réaliste un train complet de minerai en HO, qui pourrait me fournir ± 2 Kg de véritable minerai de fer dans l'état où il est transporté en wagons réels ?

S'adresser à YVES REYNAERT lors de la prochaine réunion club



Grâce à M. C. VANDERSTRAETEN une photo d'usine qui montre bien la destination future de cette BB "mystère" en gare de LA CROYERE. Construction ANGLO-FRANCO-BELGE moteur G.M. 1.200 cv 2 temps 16 cyl. 3 exemplaires (réf. RAIL ET TRACTION 19) - année 1952
Cette photo illustre en même temps nos pages RETRO ainsi que cette I50 type 26 SNCB construite par cette même usine.



S U I S S E - C.F.F.

Parmi les 880 unités motrices du parc des chemins de fer fédéraux, 284 (32 %) ont plus de 40 ans. Un total de 339 véhicules sont condamnés à disparaître pour être remplacés à parts égales par des locomotives et des automotrices. Certaines opérations permettent de prolonger de 10 à 20 ans l'utilisation de certaines machines. En Belgique, nous connaissons cette situation pour les rescapées de la série 29 révisées dernièrement, bien que celles-ci ne soient pas très âgées par rapport aux vétérans de réseaux voisins. En Suisse, jusqu'en 1990, les séries suivantes resteront en service :

Re 4/4 I (42 en service en 1990)

Ae 3/6 I (Retrait final complet en 1990)

Ae 4/7 (41 en service en 1990).

La situation actuelle et les prévisions pour les séries modernes se présentent comme suit :

Re 4/4 II et III: 224 en service
(N°11172 et 11282 détruites)

45 à livrer de début 1983 à 1983 pour la NCTV (*), avant les Re 6/6.

Re 6/6: 75 en service

14, solde à livrer jusqu'en janvier 1981.

Machines polyvalentes. Programme à poursuivre de 1983 à 1985 pour l'éventuel ferroutage à instaurer en 1984 (**).

Re 4/4 IV: 4 prototypes commandés en décembre 1978 et à livrer en 1981.

Machines polyvalentes ("universelles") à construire de 1985 à 1987 pour la NCTV et le ferroutage.

L'étude des 4 prototypes Re 4/4 IV s'inscrit dans le cadre de la modernisation des techniques permettant d'améliorer la fiabilité et de réduire l'entretien des locomotives, tout en restant dans les limites du coût raisonnable à la construction. Sans être un échec, la technique des convertisseurs et moteurs asynchrones équipant les diesel Am6/6 et électriques de manœuvre Eeb/6 II, reste encore inapplicable aux machines de ligne. Les Re 4/4 IV recevront donc une commande par hacheurs des moteurs à courant continu ou ondulé. Le frein à récupération est négligé au bénéfice du frein rhéostatique, ne renvoyant pas d'énergie au réseau. Le problème des ondes harmoniques perturbant la signalisation et les télécommunications n'est pas encore vaincu, d'autant plus que de nombreuses installations fixes sont d'un âge déjà respectable, les C.F.F. étant parmi les pionniers de la traction électrique. Il est vraisemblable que les Re 4/4 IV seront d'abord cantonnées sur une portion du réseau, les modifications apportées aux installations fixes étant de toute façon programmées en fonction de la demande de l'exploitation. Les automotrices futures seront toutes pourvues de hacheurs, leur rayon d'action étant limité selon les principes de l'exploitation des C.F.F. (Absolument pas comparables à ceux de la S.N.C.B.), et l'expérience acquise avec les RABDe 8/16 et le matériel des Compagnies privées étant riche en enseignements. La recherche du coût réduit à la construction entraînera la mise en service d'automotrices à un seul poste de conduite avec attelage classique à une voiture pilote pour réversibilité, les voitures intermédiaires légères éventuelles étant du type courant.

(*) NCTV = Nouvelle Conception du Trafic Voyageurs. C'est-à-dire un "plan de restructuration" suisse.

(**) Ferroutage = transport par rail de remorques, tracteurs, camions, alternative moderne aux services routiers des tunnels alpins, sur de plus longs parcours, comme Bâle - Chiasso.

Comparaison de la courbe d'effort et de la vitesse max. des locomotives les plus modernes :

	Re 4/4 II	Re 6/6	Re 4/4 IV
Effort en tonnes :	26,5 à 9,5	40 à 20	30 à 11
Vitesse max. (km/h) :	140	140	160 (200)

Les voitures :

Dans le cadre de la NCTV (Nouvelle Conception du Trafic Voyageurs), comme en Belgique, la seule chose sûre est le trafic intervilles. Les voitures légères existantes seront quelque peu transformées et affectées au trafic régional avec les locomotives les plus anciennes, ou des automotrices et voitures pilote pour réversibilité. Une énorme différence avec le matériel belge est que l'âge moyen des véhicules suisses n'est que de 18 ans.

L'adoption de l'attelage automatique voit son échéance encore une fois reportée, la date ultime étant à présent indéterminée. La prudence étant de mise en la matière, les C.F.F. s'étaient montrés relativement courageux en équipant d'emblée leurs nouvelles voitures unifiées du type III, mieux connues sous le vocable "Swiss Express", et revêtues de la nouvelle livrée rouge et blanche. La décision inattendue de l'UIC, sans doute elle-même victime de l'immobilisme de certaines administrations subissant la pression de groupements syndicaux opposés à l'automatisme "mangeur d'emplois", cette décision donc isole le nouveau lot de voitures de l'ensemble du parc, mais compromet aussi l'application de la suspension pendulaire étroitement liée aux organes de choc et de traction à disposition centrale. Il n'empêche que chaque voiture accomplit déjà la moyenne journalière de 684 km, tous temps d'immobilisation compris (contre 465 km pour les types I et II plus anciens).

Compte tenu des conditions ci-dessus, la construction des voitures unifiées du type III ("Swiss Express") n'entre plus dans les projets des C.F.F., au profit d'un premier groupe de 40 voitures unifiées type IV, polyvalentes, c'est-à-dire convenant fondamentalement pour l'aménagement en 1° et 2° classes, restaurant, voitures spéciales de groupe, etc ...

Il s'agira d'une voiture longue (26,4 m) avec 6 places de plus que les voitures unifiées du type II en 2° classe (86 au lieu de 80), 12 de plus en 1° classe (60 au lieu de 48), soit un accroissement de 4,4% pour une rame de 12 voitures (5 A et 7 B). En service international, on attend la livraison de 30 voitures RIC à couloir central dites Bpm, tendance inspirée par l'Allemagne et la France. L'ensemble des nouveaux véhicules, à baies fixes permettant la climatisation, pourront circuler à 200 km/h dans un proche avenir, leur longévité étant de l'ordre de 40 ans.

L'augmentation de la clientèle "voyageurs" a conduit partout à l'allongement des trains et à l'adoption progressive d'un matériel moteur plus puissant. Les exigences de cette clientèle en matière de confort ont considérablement diminué le potentiel de places assises par véhicule "grande ligne" et il ne saurait être question de revenir en arrière. L'époque des 8 places par compartiment est révolue (... pas en Belgique, où les voitures modernes de 2° classe à couloir central offrent encore 5 places de front !). Les C.F.F. sont à la recherche de nouvelles solutions rentables, comme la S.N.C.F. qui mettra en circulation de nouvelles voitures à étage pour les liaisons intervilles à moyenne distance, matériel à ne pas confondre avec les rames réversibles à étage, jaunes et blanches, en service sur la banlieue parisienne.

Enfin, l'application de la NCTV nécessitera une réserve de locomotives de l'ordre de 25 % de l'effectif réellement en service, ce qui justifie la nécessité de prolonger la longévité du matériel ancien.

Marchandises, tunnels, ferroutage...

La Suisse ne fait pas partie des Communautés européennes, et on constate une curieuse chute du trafic en transit, les échanges s'effectuant directement entre la France et l'Italie (Modane) ou avec l'Allemagne par l'Autriche (Brenner).

L'ouverture du tunnel routier du St-Gethard en automne 1980 compromet gravement l'organisation des services rail-route alpins, assurés par du matériel devenu vieillot il est vrai. Mais puisque la politique concurrentielle est à l'ordre du jour au sein de l'anarchie des transports européens, les C.F.F. étudient le ferroutage moderne, sur itinéraires longs, à vitesse plus élevée. En 1984, 19 paires de trains circuleront chaque jour sur l'axe Nord-Sud, à la cadence horaire entre 06h00 et 24h00. L'évolution même du trafic des marchandises en Suisse mérite d'être abordée séparément.

Il apparaît donc que les lignes directrices observées dans le plan des C.F.F. sont les mêmes que pour les autres réseaux européens, le tout étant dominé d'une inconnue non négligeable. Néanmoins, l'importance des actions engagées permet de croire en l'avenir du rail européen.

C.M.



Transports Urbains en Belgique

Le Transport Automatisé Urbain s'installera-t-il à Namur ?

Les lecteurs de l'hebdomadaire français "La Vie du Rail" auront sans doute été assez intrigués par le compte rendu du correspondant belge G. Finet, publié dans l'édition du 7 octobre 1979 et intitulé "La Belgique aura-t-elle aussi son non-conventionnel ?". Il y était fait état d'une journée d'études organisée à Namur au sujet du projet T.A.U. (Transport Automatisé Urbain) destiné aux villes d'importance moyenne et pour lequel le ministère des Affaires économiques octroie un budget de 500 millions de francs belges pour l'élaboration des prototypes et leurs essais sur un chantier expérimental à Jumet dès 1981. L'exploitation proprement dite pourrait commencer en Belgique ou à l'étranger en 1984-85. L'article se termine par une question évasive laissant croire que les études risquent d'en rester au stade du simple "gadget". Déjà en 1978, le quotidien "Vers l'Avenir" avait consacré quelques lignes et une illustration futuriste à ce projet qu'un conseiller provincial imagine pouvoir implanter à Namur même.

En réalité, il s'agit une fois encore de procurer du travail à l'industrie nationale, en particulier au groupement actuel intéressant la région wallonne, les Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi (ACEC) et BN/CFC, ce dernier devenu Constructions Ferroviaires et Métalliques (CFM) à raison de 60% de la commande pour les usines de Bruges et 40% pour celles de la région du Centre. Il n'y a là aucun mal, mais il suffit d'entendre les regrets des ingénieurs de la S.N.C.B. pour comprendre que les réalisations de notre industrie ferroviaire correspondent parfois moins à un besoin précis des services de l'Exploitation qu'à la nécessité de remplir un carnet de commandes au plus tôt. Le drame du T.A.U. est justement que personne n'en veut. Là où il devait voir le jour, Charleroi n'en veut plus, et c'est compréhensible. Mens non plus. Alors, pourquoi pas Namur ? Mais l'échevin des travaux ne veut rien entendre. Qui oserait lui donner tort ? Le cadeau est peut-être empoisonné. Le Ministre des Communications lui-même a émis un avis défavorable. Mais de quoi s'agit-il au juste ?

En 1973, une ASBL réunissant des personnalités de l'industrie, du secteur public et des milieux universitaires de la province de Hainaut orientait ses recherches vers trois secteurs, dont les transports de masse. Cet objectif rejoignait les vœux du ministère des Affaires économiques, soucieux de l'essor de la construction électromécanique belge. On se souviendra peut-être de l'ébauche révolutionnaire d'un monorail devant se substituer aux tramways du littoral, projet fort heureusement remplacé par le simple renouvellement de l'infrastructure et du matériel roulant de la S.N.C.V., les usines de Saint-André-lez-Bruges s'étant spécialisées dans le pré-métro devenu métro léger, parfois vendu "clef sur porte". La mise en service du même matériel à Charleroi explique le rejet du T.A.U. par cette municipalité. Quatre autres villes belges réunissaient les critères favorables à l'adoption de ce mode de transport : Mons et Namur d'une part, Gand et Louvain d'autre part, ces deux dernières n'étant pas prioritaires par suite des "compensations Zeebrugge". La situation des usines concernées plaçait Mons en second lieu, mais ici aussi, les espoirs furent déçus.

Le T.A.U., système complet de transport avec une infrastructure, des véhicules et un mode d'exploitation qui lui sont propres, s'adresse aux villes dites moyennes, c'est-à-dire de 100.000 à 600.000 habitants. Namur ne compte 100.000 habitants que depuis la fusion des ... 26 communes ! Il est généralement admis que le simple tramway ne se justifie que dans une ville de 300 000 habitants au moins. Le T.A.U. comprendrait un double "Y" (Belgrade et Malonne d'une part, Lives et Erpent de l'autre, dans le cas de Namur), articulé sur un noyau urbain d'environ 3 km de diamètre, et desservant ainsi une zone de transport d'une dizaine de kilomètres de diamètre. Les convois alimentés par troisième rail en courant triphasé roulent toujours en site propre, au sol, aérien quand la densité de l'habitat augmente (niveau de bruit extérieur: 75 dBA), souterrain au centre. Ils s'inscrivent dans des courbes de 10 mètres de rayon ! Les stations ne sont jamais espacées de plus de 600 mètres, la limite inférieure étant de 200 mètres en ville. Le réseau se justifie pour une densité de trafic variant de 1.000 (heure creuse) à 10.000 (pointe) voyageurs par heure et par sens. Le pré-métro, dont le coût global équivaut à 70 % de celui du métro, exige 2.000 à 10.000 voyageurs par heure. Il faut insister sur la définition de cette norme horaire, mettant ainsi en évidence l'aberration du projet adapté au "Grand-Namur" en certains endroits où ne circule aujourd'hui qu'un autobus par heure, voire moins. C'est certes insuffisant et il faut envisager l'avenir. Mais l'absence de coordination dans le cadre d'un schéma global des transports et une politique de promotion des transports en commun encore illusoire sont déplorables. Namur ne possède d'ailleurs rien de particulier, pas même un couloir pour autobus. A l'étranger, il n'existe pas d'exemple en la matière. En 1977, la décision de construire un métro à Lille a fait échec au plan initial V.A.L. développé par Matra.

Evidemment, le T.A.U. constitue un champ d'application idéal pour la mise au point de divers éléments commercialisables séparément, dont un moteur asynchrone à cage, alimenté par un onduleur à fréquence variable. L'automatisme de la conduite sans intervention humaine représente un grand espoir, toutes les tentatives passées s'étant soldées par des échecs techniques, n'excluant pas non plus l'éventualité de l'échec financier, les investissements dépassant de loin l'économie réalisée par l'absence de personnel de conduite.

Le métro bruxellois a coûté 1 milliard au kilomètre. Le T.A.U. se contente de 600 millions au kilomètre de double voie, mais pour une capacité sept fois plus petite. Les frais d'exploitation chiffrés en nombre de voyageurs/kilomètre resteraient proches de ceux de l'autobus. Tout porte à croire que le T.A.U. sera sensiblement moins onéreux que le pré-métro, ... dans une ville où le tramway n'existe pas. Gand constitue donc un cas particulier, puisqu'il y existe déjà des installations traditionnelles en site propre. De toute façon, la promotion de l'industrie ferroviaire se

fera aux dépens d'autres entreprises spécialisées dans le secteur des transports. Bien qu'ayant acquis de 200 à 300 nouveaux autobus par an depuis 1974, la S.N.C.V. n'empêche pas les actuels carrossiers belges de travailler à un régime relativement bas. Nous l'avons dit : il s'agit d'abord de procurer des heures de travail à l'industrie, avant de chercher à résoudre un problème spécifique de transports en commun urbains.

Le T.A.U. pourra respecter une vitesse commerciale de l'ordre de 28 km/h. Il se composera de petits véhicules automatiques accouplables en unités multiples. De plus, chaque unité est articulée de façon à s'inscrire dans des courbes de 10 m de rayon, et le gabarit réduit en surbaissant le plancher entre les bogies placés aux extrémités de cuisse. La réversibilité est également prévue.

L'infrastructure et trois prototypes devraient être mis au point par ACEC/BN avant 1982, pour un peu plus d'un demi milliard. Le Fonds des prototypes couvre déjà 80 % des dépenses des deux premières années, soit près de 150 millions, remboursables grâce à la commercialisation partielle ou totale du produit T.A.U.

Le projet T.A.U. est étroitement associé à la mise en chantier d'un Centre des Transports à Jumez, permettant l'essai sur circuit des systèmes de régulation, commande automatique et techniques de génie civil. Ce projet intéresse particulièrement les ACEC et BN, actuellement contraints de réaliser bon nombre d'essais à l'étranger. La première ligne devrait être ouverte à l'exploitation début 1984, mais le site aurait déjà dû être choisi par les ministères de la Région wallonne et des Communications, dans une ville wallonne de plus de 100.000 habitants. Dans ce budget de plus de 3 milliards, deux tiers seraient consacrés à l'infrastructure (7 km de double voie), la ligne devant avant tout servir à la promotion de la vente du système ou de certains constituants. Mais une telle entreprise réclame malgré tout de forts moyens financiers de la part d'une ville, et y laisse forcément des séquelles. Qui en voudra donc ?

C.M.

+ ——— +

A LA S.N.C.B.

Le Conseil central du Mouvement Ouvrier Chrétien a publié en date du 13 octobre 1979 un rapport d'une trentaine de pages reprenant les réactions et contre-propositions de ses dirigeants, à la suite du plan de restructuration de la S.N.C.B.

Indépendamment de toute opinion, le travail réalisé m'a paru fouillé et bien documenté. Il témoigne de la volonté d'aboutir à une série de propositions concrètes, sans jamais déprécier l'outil existant. Par ailleurs, il encourage la réforme tout en évitant naturellement les solutions trop onéreuses, et surtout, en combattant les critères de rentabilité économique mis en exergue par les promoteurs du plan.

Il n'entre pas dans mes intentions de résumer cet ouvrage trop bien détaillé. Néanmoins, quelques points particuliers valent la peine d'être évoqués.

Parmi les lignes de force, le lecteur retrouve la critique de la déplorable absence d'une politique globale des transports en Belgique, et des sévères distorsions divisant les nations européennes sur ce point. Il est enfin tenu compte du "droit au transport", de la spectrale "crise de l'énergie", de l'économie du sol, et - avec des réserves - de la représentation des usagers dans les processus de décision.

Restructuration

Ce dernier aspect permet précisément de douter des intentions de la S.N.C.B. qui souhaite "ménager la collectivité" en diminuant son intervention pour combler le "déficit" (?) d'exploitation. Or, ladite collectivité réclame précisément un système de transport répondant à tous les critères d'usage en la matière. Il est donc aberrant de constater que la S.N.C.B. engage seule la réforme, sans aucune consultation du contribuable directement intéressé à la question, doublement d'ailleurs, comme "bénéficiaire" et "payeur". En d'autres termes, il aurait peut-être fallu attendre que le contribuable se plaigne !

Un des gros défauts du projet "Intercity" est de ne tenir compte que des temps de parcours de ville à ville, qui ne représenteront souvent qu'une portion des trajets effectués réellement par les usagers tributaires de moyens de transport (théoriquement) complémentaires. Plus simplement, la disparition de 27 gares actuellement desservies par les semi-directs amènera plus de correspondances en annulant le bénéfice dû à l'augmentation de la vitesse commerciale. De plus, l'absence possible de desserte omnibus entraînera l'utilisation au moins partielle du véhicule privé jusqu'au centre des villes toujours plus engorgées. La solution préconisée réside dans l'utilisation d'un matériel léger, à accélération rapide, avec arrêt à la demande, sur les lignes secondaires.

Les liaisons "Intercity" correspondent souvent à des dessertes existantes, les nouvelles n'ayant qu'une justification "ferroviaire" (technique et exploitation).

Dans le domaine des marchandises, la disparition du trafic en wagon isolé condamne une région telle que Bruxelles où il est majoritaire. Je crois pouvoir y ajouter les petits zonings industriels récents, bénéficiant (rarement) d'un raccordement nouvellement créé.

Il est rappelé que les transports par voies navigables s'effectuent encore dans des conditions sociales déplorables pour les transporteurs, bien que l'Etat supporte la quasi totalité des frais d'infrastructure. D'autre part, les "routiers", bénéficiant d'un réseau remarquable, paient une taxe de circulation dérisoire quand on la compare à celle de la voiture particulière. Dans ces secteurs, le transport est "privatisé". Aussi, ne faut-il pas perdre de vue qu'il existe des secteurs d'activités privatisés et rentables directement liés au rail : le groupe Wagons-lits, la Sté Depaire en sont des exemples. Et quand les services considérés sont jugés non rentables, il est fait appel à des sociétés mixtes, telles les nombreuses sociétés fermières de transport par autobus, aujourd'hui liées à la S.N.C.V., ... pour tout ce qui leur serait défavorable.

Les travaux à charge de la S.N.C.B. mais profitant avant tout aux autres moyens de transport sont évoqués : passage à niveau, ponts, tunnels, ... et la signalisation des lignes à exploitation simplifiée. Le zoning industriel de Malonne bénéficie d'un raccordement avec la gare de Floreffe. Sur la route de ceinture du zoning, très peu fréquentée, on vient d'installer un passage à niveau automatique avec feux lumineux et demi-barrières (!) à moins de 500 m du heurtoir de la voie unique qui n'est même pas desservie une fois par jour !

Un délicat problème est de savoir s'il faut abonder dans le sens des Parlementaires européens qui déplorent l'absence de politique commune en matière de transports. Car le 20 mai 1975 déjà, une décision du Conseil européen accordait aux réseaux une autonomie suffisante pour parvenir à l'équilibre financier. Le plan de la S.N.C.B. ne rejoint-il pas cette décision ... dangereuse ?

Par ailleurs, le même Conseil proclamait que les chemins de fer sont favorables à ... et ne sauraient être remplacés par ... etc... Que de contradictions : des déclarations qui ne débouchent sur rien, et des directives qui conduisent au démantèlement ! L'idée de "concurrence" domine partout dans la politique de la Communauté, où elle est considérée comme le moteur du progrès. Alors, ne faut-il pas se demander objectivement quels sont les modes de transport les plus avantageux au point de vue du rapport qualité/coût ?

Les responsables de la S.N.C.B. prétendent que l'utilisation de la voiture privée ne pourrait être enrayée par des mesures tarifaires. (Pourtant que se passe-t-il en Suède, en dépit des ténébreux calculs de Monsieur Chabert sur les ondes nationales ?) De toute façon, le public commet l'erreur d'assimiler les compensations de l'Etat à un déficit de la S.N.C.B. contrainte de respecter certains tarifs dans le cadre de la politique nationale de redistribution des revenus.

Le délicat problème de la concurrence surgit à nouveau à propos du trafic des marchandises. Elle s'y justifie, mais les conditions ne peuvent plus être faussées comme aujourd'hui.

Il serait par contre utile que le public se rende compte du phénomène suivant : les tarifs marchandises ayant évolué trois fois moins vite que les tarifs voyageurs, la collectivité subventionne directement l'industrie utilisant à vil prix un moyen de transport empruntant la même infrastructure, et aux coûts de production communs.

A propos de l'obligation de service public, une comparaison audacieuse mais amusante vaut la peine d'être reproduite : "On ne supprime pas un service tel que celui de la lutte contre l'incendie parce qu'il est trop coûteux par rapport au nombre d'incendies se produisant dans une ville."

Si l'intervention publique est contestée pour la S.N.C.B., comment expliquer qu'elle ne le soit pas pour la SABENA au service d'une minorité, en l'absence de tarifs sociaux ?

La promotion du transport par rail peut se faire à peu de frais. La consommation énergétique n'est absolument pas proportionnelle à la croissance du trafic (ce qui n'est pas le cas pour la route ou l'air), et la capacité de l'infrastructure est loin de la saturation. Le "débat nucléaire" récent a montré qu'une très grosse part de la production électrique belge provenait déjà des centrales nucléaires, moins facilement modulables dans le temps que les anciennes centrales thermiques. Le surplus inévitable de la production, susceptible d'être consommé par les trains de nuit, principalement marchandises lourds, tend donc vers un coût nul, puisque cette production d'énergie électrique ne peut être réduite à ce moment. L'électrification totale nécessitera cependant une longue période, et il est regrettable de constater que cette situation préjudiciable la desserte actuelle des lignes non électrifiées, parfois rayées du futur réseau de base à cause de leur mode actuelle d'exploitation.

L'amorce de l'affectation de matériel moderne aux dessertes "Intercity" permet de ne pas dire ouvertement que les trains de navetteurs seront formés grâce au matériel vétuste où les travailleurs passent de longues et pénibles heures le matin et le soir.

En pratique, le M.O.C. réclame le maintien de la liaison wallonne avec Knokke et Blankenberge, le prolongement de la dorsale de Liège à Verviers d'une part (ne pourrait-on envisager Aachen ?) et vers Lille d'autre part (depuis Tournai ?), le maintien de la ligne 42 avec liaison Maastricht - Luxembourg, des gares semi-di-

rectes actuelles, de tous les services omnibus, la création de services omnibus sur certaines lignes fermées (matériel adapté), les prolongements Mariembourg-Couvin (6km) et St-Lambert - Florenne (8 km) sur l'assiette existante, les liaisons Manage - Ottignies, Haine-St-Pierre - Ecaussines, et Tubize - Clabecq.

Des efforts doivent être consentis en faveur des navetteurs, surtout au moment où on constate déjà certains abus en matière d'indemnisation des frais de transports domicile-travail dans quelques secteurs précis.

* *

*

Voilà donc un aperçu trop vague de la réaction du M.O.C. Le tout est de savoir ce qu'il en adviendra ! La réunion provoquée par le Conseil Economique Régional wallon s'est terminée par un échec, la S.N.C.B. ayant refusé toute forme de participation. Nos voisins anglais diraient : "Wait and see !"

C.M.

+ ——— +

Plan Quinquenal 1981 - 1985 et les Electrifications

Le plan quinquenal 1981-85 qui concerne les investissements à charge de l'Etat a été approuvé par le Conseil d'Administration en sa séance du 30 novembre 79. Il reprend d'abord l'épuisement du plan décennal 1970-76-80 et un programme d'électrification complémentaire.

Le plan d'électrification s'établit comme suit :

Lignes	Sections de lignes	Années de mise en service Prévisions
13	Kontich - Lier	1981
15	Antwerpen - Lier	1980
	Lier - Herentals	1981
	Herentals - Turnhout	1983
	Herentals - Mol - Neerpelt	1986
16	Lier - Aarschot	1980
24	Glons - Visé - Aachen West	1984
34	Hasselt - Glons - Liers	1982
35	Leuven - Aarschot	1980
	Aarschot - Hasselt	1981
39	Montzen - Welkenraedt - Eupen	1983
40	Bressoux - Visé frontière	1982
42	Liège - Marloie	1986
53	Schellebelle - Dendermonde - Mechelen	1983
54	Mechelen - Boom / Willebroek - Sint-Niklaas	1983
57	Lokeren - Dendermonde	1981
60	Dendermonde - Bruxelles	1981
66	Brugge - Kortrijk	1985

Lignes	Sections de lignes	Années de mise en service Prévisions
70	Kortrijk - Ieper	1986
75	Gent - Kortrijk	1980
	Kortrijk - Mouscron - Tournai	1981
	Mouscron - Lille frontière (Tourcoing)	1981
78	Tournai - Saint-Ghislain	1981
89	Denderleeuw - Zottegem	1982
	Zottegem - Kortrijk	1985
90	Denderleeuw - Geraardsbergen - Lessines	1984
	Lessines - Ath - Jurbise	1984
94	Halle - Ath - Tournai	1984
	Tournai - Lille frontière (Blandain)	1982
96	Saint-Ghislain - Quiévrain	1984
108	Haine-Saint-Pierre - Binche	1982
112	Marchienne-Au-Pont - Piéton - La Louvière	1982
113	Manage - Piéton	1983
118	Mons - La Louvière - Manage	1980
123	Geraardsbergen - Enghien - Braine-Le-Comte	1985
125bis	Flémalle-Haute - Kinkempois - Bassins de Liège	1983
132	Charleroi - Walcourt	1986
140	Ottignies - Fleurus - Charleroi	1984
154	Namur - Dinant	1986
167	Arlon - Athus	1985

Il a été fortement insisté sur l'électrification à prévoir des liaisons Boom - Puurs (- Dendermonde), Ieper - Poperinge et (Liège -) Rivage - Gouvry; tout dépendra des crédits qui seront mis à disposition par le gouvernement (4.603 millions accordés pour les électrifications en 1980 par le Ministère des Communications) .

M. Th.

Présentation des voitures M₄

Itinéraire du train exposition:

FÉVRIER 1980		21 Ath	11 Anvers-Est
	1 Brux.-Midi	22 Mons	12
	2 Brux.-Midi	23 Mons	13 Turnhout
Di	3 Brux.-Midi	24	14 Hasselt
	4 Brux.-Midi	25 Haine-St-Pierre	15 Hasselt
	5	26	Di 16 Liège
	6 Alost	27	17 Liège
	7 Gand-St-Pierre	28 Charleroi	18 Liège
	8 Gand-St-Pierre	29 Charleroi	19 Liège
	9 Gand-St-Pierre		20 Verviers
Di	10 Gand-St-Pierre	MARS 1980	21 Huy
	11 Bruges	1 Charleroi	22
	12 Bruges	Di 2 Charleroi	Di 23 Namur
	13 Ostende	3 Ottignies	24 Namur
	14 Ostende	4 Tirlemont	25 Ciney
	15 Roulers	5 Louvain	26 Libramont
	16	6 Malines	27 Arlon
Di	17 Courtrai	7 St-Nicolas	28 Arlon
	18 Courtrai	8 Anvers-Est	29
	19 Tournai	Di 9 Anvers-Est	Di 30
	20 Tournai	10 Anvers-Est	31



Dossier constructeur

CHASSIS à NOLETTES TYPE N° 17 LEVANT DU FLENU à CUESMES.

Hauteur : Echelle N: 20 cm., Echelle HO: 39,2cm.
Ce qui correspond à une hauteur réelle de + 30 M., ce qui est fort acceptable comme décor de premier plan pour l'échelle HO; pour un plan plus éloigné adopter l'échelle N.

MATÉRIAUX pour HO (hauteur 39,2)
Du carton, du triplex, des bâtonnets pour brochettes, latte de 15 x 4 mm., des baguettes de HÊTRE en 3x3 et 5x3, de la ficelle, des poulies reccano réf. 19b (75mm.) et réf.22 (25 mm.), des axes reccano réf. 16a (6cm.) et des clips réf.35 .

CONSTRUCTION.

Se conformer au plan établi pour l'échelle N ou multiplier par 2 pour l'échelle HO (voir plus haut l'emplacement du décor).

Préparer un gabarit dessiné pour le montage du chevalet (Fig.4) Ce chevalet se compose de 4 lattes de 15 x 4 disposées pour supporter les poulies ou nolettes. Ce chevalet très robuste supporte dans la réalité plusieurs tonnes de charge (les nolettes, câbles, cages, wagonnets, et leur contenu et également du personnel. Le chevalement fig. 7 qui supporte les guides des cages est constitué de baguettes de hêtre de 3x3.

Des entretoises fig.5 assurent la rigidité de l'ensemble et sont réalisées en baguettes de 5x3.

Des tirants fig. 8 complètent l'ensemble et sont réalisés avec de la fine ficelle entrelacée autour des entretoises.

Des pastilles fig. 10 fixant le tout sont collées à la jonction et réalisées dans du bristol à l'aide d'un perforateur.

Le montage des lattes et baguettes est collé COTE à COTE à l'aide de colle UHU Hart ou mieux de colle cellulosique (celluloïd dissous dans de l'acétone) attention aux FUMEURS. La colle blanche à bois est très intéressante mais sèche moins vite.

L'ensemble collé est maintenu en place quelques instants à l'aide de pinces (à linge ou autre) . Les tirants placés et collés seront maintenus tendus de la même façon.

La toiture est réalisée en carton sur base de triplex de 4mm. env. fig. 1) dans laquelle est planté des baguettes de brochettes fixées par des points de colle.

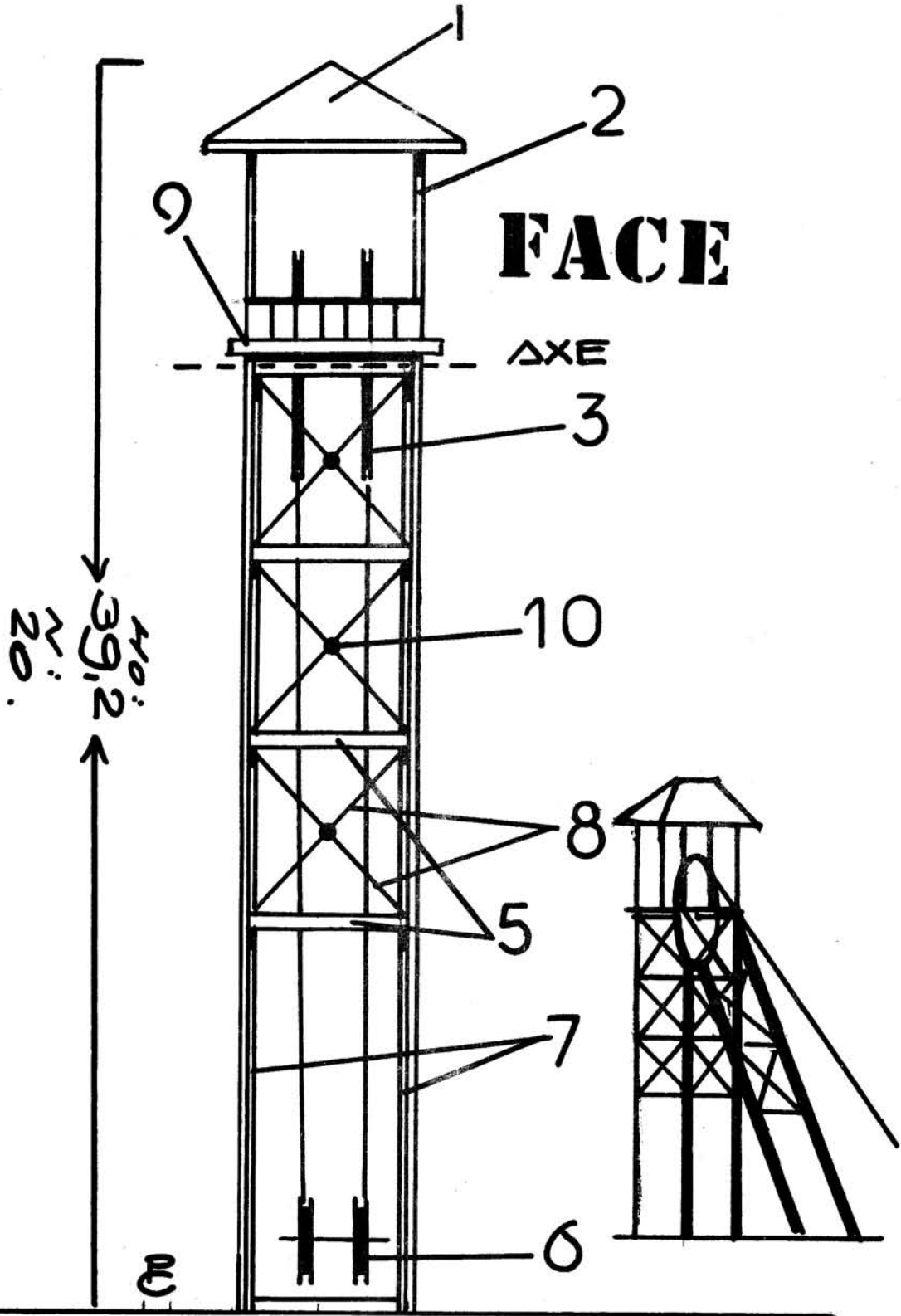
Une plateforme (fig. 9) ceinturée par une barrière FALLER sera posée sur l'arbre des poulies (fig. 3) et maintiendra le tout en place.

Ce montage est facile à construire avec un peu de patience et décore admirablement et ÉCONOMIQUEMENT nos réseaux ou dioramas wallons en leur conférant cette touche propre à nos régions (Cfr RESSAIX et FERONNE) . Il sera bien sûr entouré de bâtiments (recette, triage, charbonnerie et locaux administratifs).

Pour mémoire des croisillons renforcent le dos du chevalet et sont réalisés à l'aide de baguettes de 3x3 (fig. 7) et de 5x3 (fig. 5)

Bon courage et à bientôt pour la fabrication des bâtiments.

CHASSIS
MOLETTES

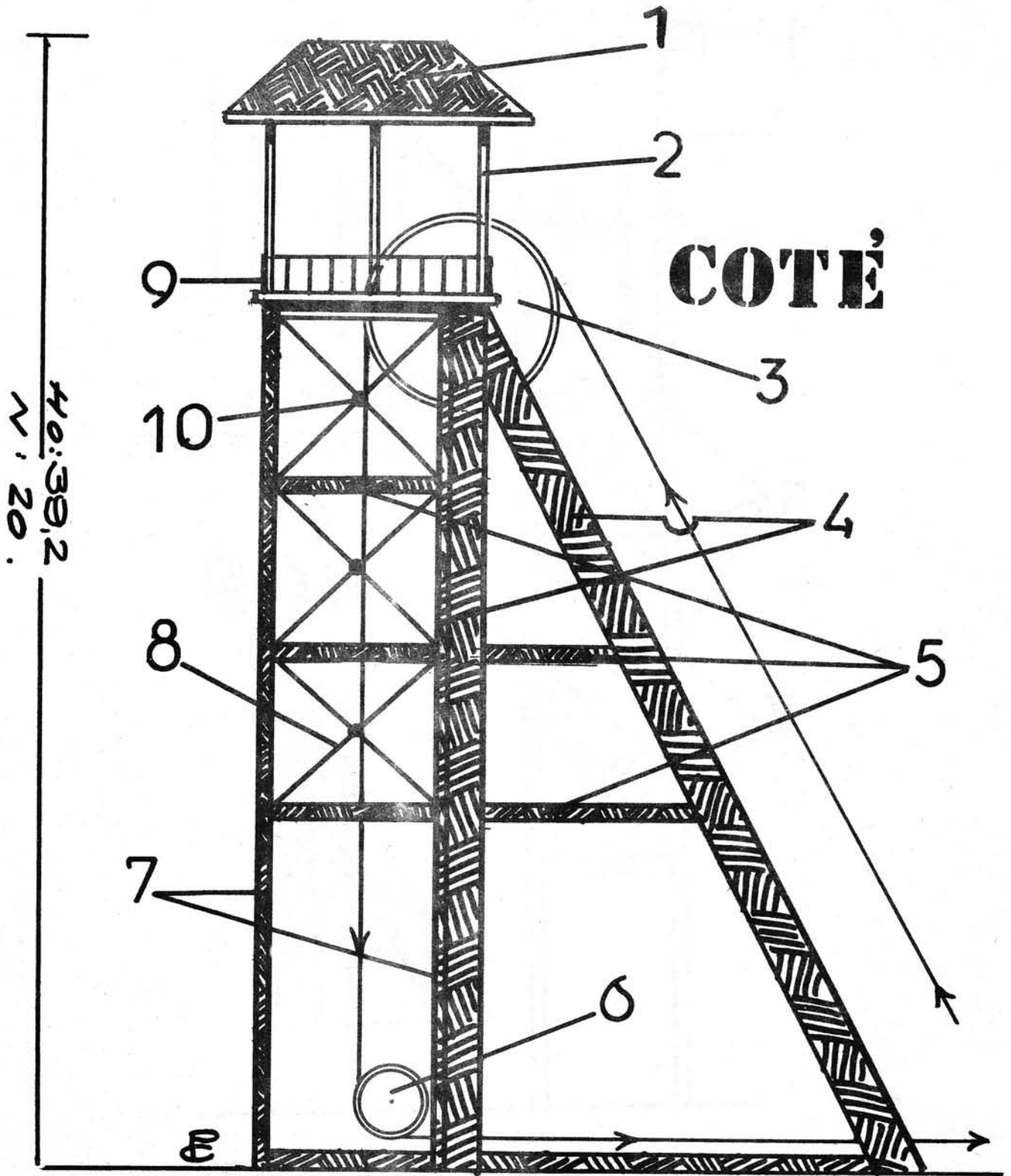


ECH. N 1/174

(ECH. HO. x 2)

TYPE N° 17
LEVANT DU FLÉNU
À CHESMES

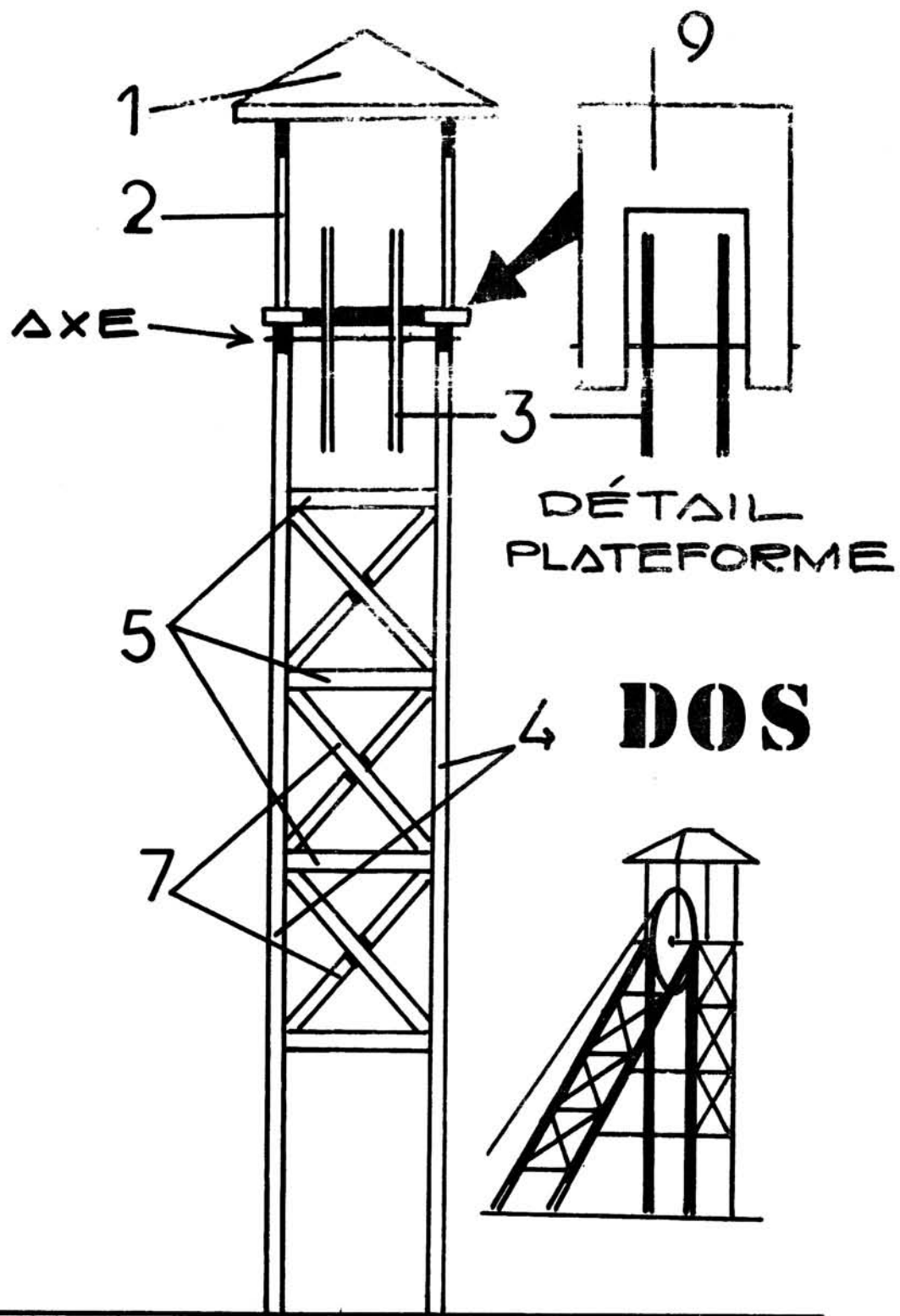
17



ECH. N. 1/174

(ECH. HO = 2x)

VU PAR P. COPPETERS



ECH. N 1 / 174

LE TRAVAIL DU PLASTICARD
(suite)

L'outillage

Voici la "liste conseil" de Xavier JACQUET:

.emporte-pièce de bourrelier avec une bonne matrice: surtout, ne lésinez pas sur la qualité de cet outil: achetez-le de préférence chez un spécialiste du cuir

.emporte -pièce de 7, 8, 9, 10, 11, 12

.cisaille à main

.pince coupante

.pince plate (petite)

.tournevis (petit)

.bloc tendre fer ou laiton 40x40x20

.étau

.limes diverses de serrurier: plate, queue de rat, carrée...

.cutter à lame interchangeable

.pinces brucelles (cf pinces à épiler)

.réglet

.pointe sèche

.compas

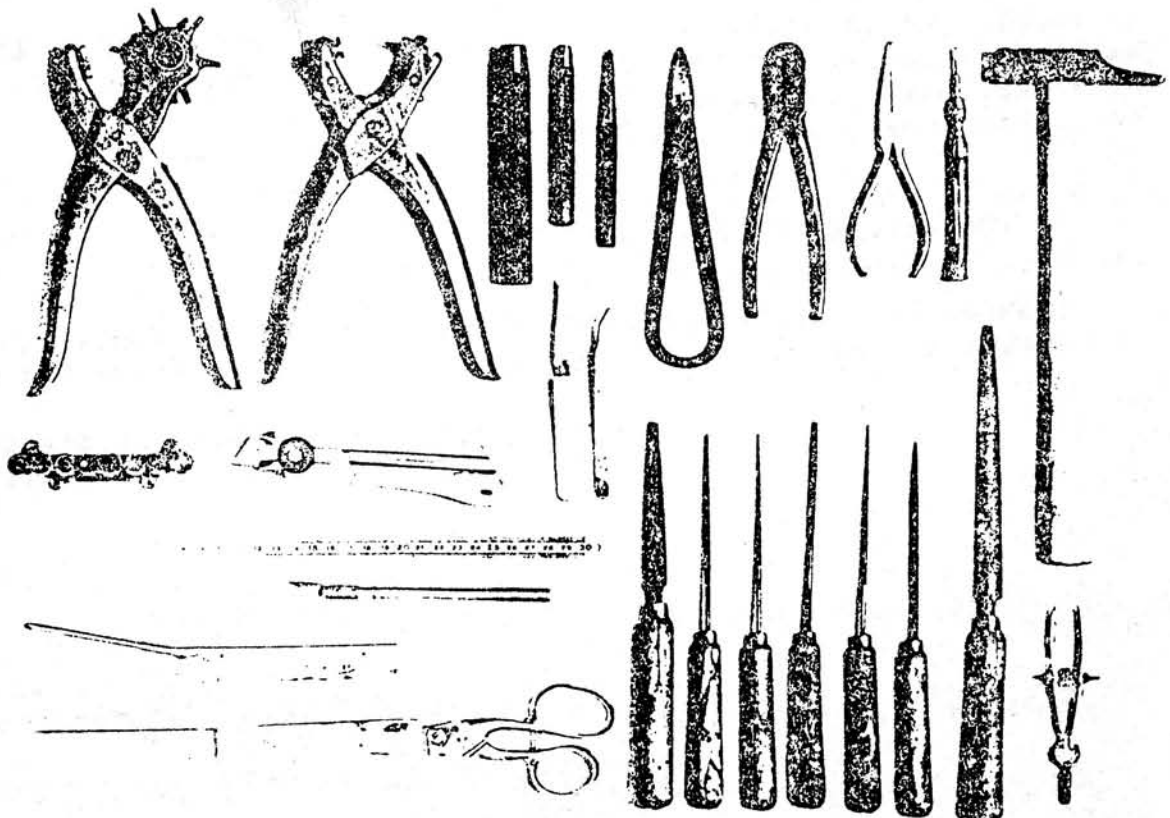
.une table en bois ou une planche à dessin

.couteau X-Acto

.équerre

.petit étau

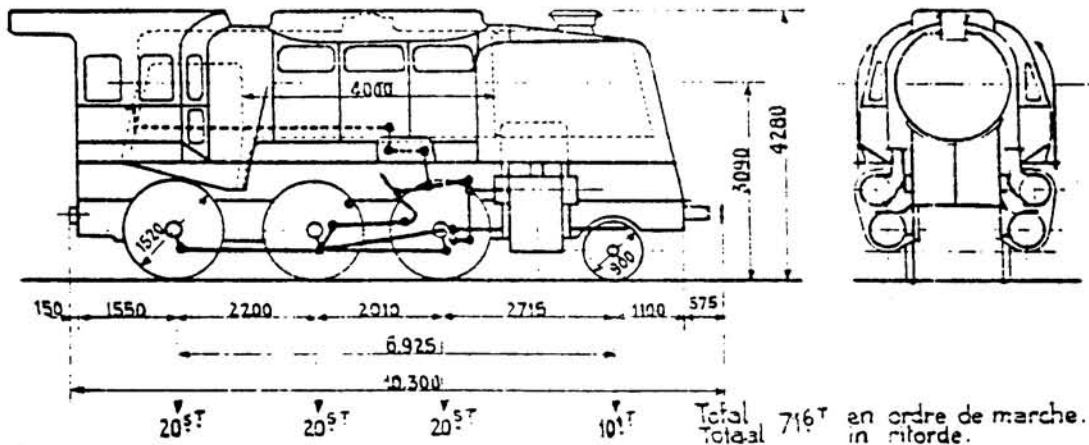
.marteau



LE MYSTERE DU MOIS

Notre archiviste TITI (ou THITHI peut-être?) était bien distrait quand il nous a préparé cette page. Il nous passa un plan mais égara sa légende! Qui peut l'aider à retrouver quelques détails sur cette machine?

Envoyez vos réponses chez M. P. HAUTEFIN Chaussée de Mons 657 à 7160 HAINE ST PIERRE sur simple carte postale.



NE DITES JAMAIS JAMAIS

Traction d'un HKI par HLE serie 29:

E 435 Paris-Cologne du vendredi 18.01.1980 arrivé à JEUMONT à l'heure en monocourant non annoncée.

HK repris par LE 67449 (rt32); HLE 2908 FEO, conducteur de LNC.

Machine remplacée à CARLEROI-S. (rt 33/55), le conducteur de relais ne connaissant pas les HLE série 29

Réf.: Relation 959 de Ot E 13/13

POUR VOS CAISSES "BONGE" SERIE 62/63

La motorisation idéale est un châssis MECHANOTEHNIKA T038.

Le châssis nu est en vente au prix de 495 frs chez votre détaillant

(transmis par les Maisons STAQUET
et POULET)

Et la dernière seconde (juste avant impression)

*MARKLIN: Série 16 bien sortie parfaite sauf les pentes
Roco: Télécommande de 16 trains sur mini ordinateur
Nuremberg envahi par l'électronique ferroviaire!*

LA SOCIETE ANONYME ANGLO-FRANCO-BELGE DE MATERIEL DE CHEMINS
DE FER (suite)

M. M. DELWARTE

L'usine de la Croyère occupe une superficie de 19 Ha.
Elle emploie plus de 1500 ouvriers.

Celle de Raismes occupe une superficie de 22 Ha et emploie plus de 2400 ouvriers.

La force motrice absorbée dans les deux usines atteint 6000 chevaux vapeur.

Comme chiffre annuel d'affaires, les deux usines réunies atteignaient, avant la 1ère guerre, la somme de 30 millions de francs.

Leurs produits se rencontrent dans un grand nombre de pays dont les principaux sont :

EN EUROPE : en dehors de la Belgique et de la France ;
Angleterre - Bulgarie - Espagne - Grèce - Hollande - Irlande -
Italie - Portugal - Roumanie - Russie - Serbie - Turquie.

EN AFRIQUE : Algérie - Congo - Dahomey - Egypte - Ethiopie -
Caurença Marquez - Sao Thomé - Madagascar - Tunisie

EN AMERIQUE : Argentine - Brésil - Chili - Colombie - San Salvador

EN ASIE : Asie Mineur - Cochinchine - Chine - Perse - Tonkin -
Yun-Nan

OCEANIE : Australie - Colonies hollandaises.

La section des locomotives à fourni des milliers de moteurs à la plupart des grandes administrations de chemins de fer européennes. Un soin minutieux y est consacré au forgeage, à l'ajustage, à la trempe et à la rectification des pièces de mouvement. Les chaudières de locomotives qui sortent des ateliers de la Croyère et de Raismes jouissent partout d'une grande renommée pour la solidité et le fini de leur construction.

Dans la section des voitures, la société s'est acquise une réputation de longue date. Cette réputation lui valut, la commande des voitures destinées aux voyages sur le continent des souverains anglais et celle du train impérial russe pour les voyages à l'étranger. Nulle usine en Belgique et en France ne possédait un stock de bois aussi varié que celles de la Croyère et de Raismes. Ce stock représentait constamment une immobilisation de plusieurs millions de francs.

Une grande spécialité de la société est celle de la construction des voitures de tramway pour lesquelles elle peut soutenir la comparaison avec les meilleures usines de monde entier. Elle a construit des voitures de toutes les capacités et pour tous les climats.

Dans la construction des wagons, la société Franco-Belge a su également arriver au premier rang. Les usines de la Croyère et de Raismes réunies pouvaient produire annuellement, vers 1910, de 4000 à 5000 wagons, suivant la capacité de ceux-ci.

En 1910, les usines de la Croyère seules ont livré à un seul client, le chemin de fer de Central North Argentin, 1647 wagons et fourgons sur bogies, de grande capacité. Ce matériel, étudié à la Croyère, a donné la plus complète satisfaction.

Depuis 1927, les ateliers de la Croyère de la société Franco-belge de Matériel de chemin de fer ont été constitués en Sté. Ame. nouvelle sous la raison sociale "Sté Anglo-Franco-Belge de matériel de Chemins de Fer" avec siège social à la Croyère.

D'une superficie de 20 ha., ses ateliers et son outillage permettent aussi bien l'exécution des pièces isolées que le travail en grande série "à la chaîne".

La Sté Anglo-Franco-Belge, grâce à l'étendue et à la situation géographique de ses installations, à un personnel spécialisé formé à la tâche, à une vaste documentation technique, à un outillage approprié et puissant, et constamment tenu à hauteur des progrès de la science moderne, est capable d'étudier et d'exécuter dans des délais réduits, les matériels les plus importants et les plus divers.

L'Anglo-Franco-Belge occupe en marche normale 1800 à 2000 ouvriers.

La production annuelle peut atteindre 50 à 60 locomotives, 100 à 120 voitures de voyageurs et 1600 à 1800 wagons de tous types.

2 - UN PEU DE GEOGRAPHIE

Vers 1860, les territoires attenants à l'usine faisaient partie de la commune de St-Vaast (actuellement La Louvière). La Croyère était un hameau de St-Vaast.

Actuellement La Croyère est un hameau de La Louvière; il est entouré des communes de Bois-d'Haine, Fayt, Haine-St-Paul.

L'Anglo-Franco-Belge se trouve à 500 mètres de la gare de la Croyère et à peu près à la même distance du lieu de débarquement du canal. Par ce canal, ont lieu les arrivages de charbon pour l'usine. Un chemin de fer privé le relie à l'usine. Ce chemin de fer privé part du lieu de débarquement du canal et va jusqu'à Haine-St-Pierre, dont il dessert les usines; un embranchement le rattache à l'Anglo-Franco-Belge. Les usines sont également raccordées à la gare de la Croyère. A ce point de vue, l'Anglo-Franco-Belge est très bien située.

Le canal dont il est fait mention plus haut, est un petit embranchement qui est relié au canal du Centre. Ce dernier reliant le canal de Mons à Condé au canal de Charleroi à Bruxelles, on voit de suite la situation avantageuse qu'occupe l'Anglo-Franco-Belge.

Le chemin de fer passant à la Croyère relie Mons à Charleroi, par La Louvière, Manage et Piéton.

Une ligne de tramway passe également à la Croyère et conduit les voyageurs vers Bois-d'Haine, Familleureux, Fayt, Manage, Haine-St-Pierre.

Pour les transports à courte distance, l'usine possède un camion automobile.

CHEMIN DE FER A VAPEUR DES TROIS VALLEES-Asbl

Matériel acquis en 1979 :

- Le CFV3V a acheté à la SNCB un fourgon ex postal-prussien à 2 essieux (fabriqué en 1929). Ce fourgon portait en Allemagne le n° 4237 E. Il a servi à Tamines pour le personnel, puis affecté à l'atelier de Monceau (ATD-LNC): à ce moment là, il était numéroté 3000-9491021-2 catégorie C Max.:40 km/h (dernière révision le 5-8-75). Restauré par les membres bénévoles du CFV3V, il a reçu la livrée vert foncé et la numérotation 15021. Ce fourgon accompagné des trois voitures prussiennes a fait un train spécial Treignes-Mariembourg et retour le samedi 7 juillet 1979 dans la soirée, puis est remonté à Mariembourg HLP tracté par le tracteur GH69 le dimanche 8 juillet à 1 heure du matin. Depuis cette circulation spéciale, après aménagement intérieur, il a servi le restant de la saison 79 comme buvette ouverte aux visiteurs du CFV3V.
- Le CFV3V a acquis une locomotive à vapeur sans foyer à 2 essieux (les cylindres se trouvent en dessous de la cabine) -Fabriquée par TUBIZE en 1941 sous le n° 2259, elle a été vendue par FOCQUET à GLAVERBEL (division de Lodolinsart). Sa pression maximum d'utilisation est de 16 Kgr/cm² (son manomètre est prévu jusque 25 Kgr/cm², pour les épreuves hydrauliques). Transférée tractée par la locomotive à vapeur du CFV3V ADO8 du raccordement de Dampremy jusque Mariembourg le vendredi 20 juillet 1979.
- Le CFV3V a acheté à la SNCB (groupe de Namur) un tracteur V -Type 5 -poids: 7 t. -moteur à essence - 2 essieux - son sens de marche s'inverse par un dispositif à chaînes et pignon droit baladeur. N° SNCB 38025-513-60. Transféré par ses propres moyens de Namur (FNR 8h40') à Mariembourg (LMG 12h00') le vendredi 28 septembre 1979.
- La Glacerie St-Gobain de Franière vient de vendre au CFV3V une locomotive à vapeur qu'elle avait garée froide sous un hangar depuis 5 ans. Fabriquée par la "Société de la MEUSE" à Liège en 1928 sous le n° 3235 - c'est une 020T - son timbre est de 12 Kgr/cm² -elle porte sur son côté droit la plaque d'immatriculation de la Province de Namur n°595 - son foyer est en cuivre.Son n° d'ordre à la Glacerie était le n° 1. Cette locomotive retourna aux ateliers de la Meuse pour réparations, en 1946: remplacement du foyer en tôles de cuivre rouge (de 14 à 26 mm d'épaisseur suivant l'endroit), remplacement des entretoises en cuivre de 26 mm de Ø, des boulons de ciel en acier de 25 mm de Ø et des vis d'harpons en acier, remplacement des tubes en acier de 40/45 de Ø provenant des Usines à Tubes de la Meuse à Flémalle-Haute.
Notes: La Glacerie St-Gobain de Franière utilisait aussi une locomotive à vapeur n°2 identique à la n° 1. Fabriquée par la "Société de la MEUSE" à Liège en 1947 sous le n°4356 -c'était une 020T -son timbre:12 Kgr/cm²- Immatriculation Province de Namur : 685.Son foyer était aussi en cuivre rouge. Cette locomotive a été transformée en tracteur diesel par FOCQUET (dans le style du GH69 du CFV3V) et est toujours en service à la Glacerie.

EN PARCOURANT

N.d.l.r.: afin d'éviter l'énumération fastidieuse des sommaires, nous ne retiendrons dorénavant que les articles susceptibles de vous intéresser. De même nous passerons sous silence les rubriques habituelles des revues (sauf article exceptionnel) ainsi que les suites d'articles (p.e. MODEL RAILROADER présente une suite d'article sur une commande à 16 canaux indépendants à monter soi-même: c'est une merveille, nous en avons parlé le mois dernier, nous n'en dirons plus rien ce mois) J'ai donc retenu ce mois EN PARCOURANT:

ELEKTOR fév. 80 éd. française: une sonorisation "train à vapeur". Une de plus! Mais deux avantages: ELEKTOR présente un circuit ultra condensé qui peut se glisser dans un tender et met en vente le circuit imprimé. Ndlr: mais qui peut nous fournir des micro-diffuseurs ?

MODEL RAILROADER janv. 80: à voir absolument les photos gagnantes du concours annuel (pour reprendre l'expression d'un ami: "nous sommes des p'tits musiciens à côté). Comment fabriquer un diorama neigeux en HO.

MINIATURBAHNEN janv. 80: économie d'énergie: alimentez votre réseau en pédalant. (original). Pour les amoureux du HOe quelques réalisations à partir de modèles commerciaux.

R. M. F. janv. 80: l'électronique nous envahit: c'est encore une fois Max BROST qui propose un Block-système à CI très simple, banalisé (capable de détecter différemment dans les deux sens de marche) et très prometteur: qui l'essaie et nous fait part de ses résultats?. Pour les amoureux du HOm, des pièces originales à construire à partir de matériel HOe (hélas introuvable! On n'a jamais tant parlé du JOUEF VE que depuis sa disparition: comme les disparus, il avait toutes les qualités!)

RAIL MAGAZINE fév. 80: vous pouvez y faire connaissance avec les nouveaux autorails SNCF X 2100, les voitures spéciales SNCF, le chemin de fer des Houillères de Blanzay. En publicité, la promesse d'un autorail BILLARD A 80D -ils ont parcouru tous les secondaires métriques français presque et leur silhouette est bien connue- en HOm et HOe reproduit par la firme MOUGEL

LA VIE DU RAIL I724: pour nos amis du réel le tour d'horizon 1980 SNCF. Un périple vapeur en Afrique du Sud

I725: des Flandres à la Riviera: l'invasion des BB 22200.

I726: les tramways historiques en mouvement en France Les nouveaux tramways à étage de Blackpool (en confidence: l'avant est celui standardisé d'un autobus). Pour les fureteurs: l'inventaire du matériel moteur SNCF au 31.12.79.

I727: les 2D2 qui disparaissent. A York, on a fêté aussi le centenaire de la traction électrique. Très intéressante la page 48 que les souvenirs d'un tractionnaire ayant assuré les "Sambre et Meuse" PARIS LIEGE avec photos du matériel XD 2500 Bugatti double XB I à 3 et les TAR. Et moi qui cherchait une excuse pour un Bugatti de cette série (3 exemplaires), le voilà qui venait régulièrement par mon Pays Noir.

ENTRE-VOIES janv. 80 (C.F.E.S.): une autre conception des modèles standards mais vous y retrouverez des points communs avec ceux du C.F.C.

ET janv. 80 (De Pijl): les archives de "la nouvelle locomotive pour type 28 de la SNCB" année 1946

LE MODELE 12 (C.F.M.S.): les nouveautés sur les étagères des détail-

I. D. R. fev. 80: pour les amis du chemin de fer réel: un rappel: la loco vapeur à haute pression (60 Hpz) 232 P.I sud-est et pour les modélistes l'amélioration de l'autorail 425 cv JOUEF

R. M. F. fev. 80: revue qui fête son 200 éme numéro sans grand éclat. A retenir: les nouveautés JOUEF et une suggestion: un locotracteur "libre" en HO (c'est pour moi aussi le PREMIER modèle que l'on peut construire: un modèle libre); un truc pour brunir les roues: le "Gun Blue" liquide bronzant le métal que l'on trouverait chez les armuriers.

LOCO-REVUE fev. 80: pour un coin d'appartement, un réseau triangulaire au trafic intense et au réalisme surprenant (préparé pour une émission t.v.)

TOURAIL fev. 80 (CFTY): un historique de la gare de Tournai, quelques bons trucs sur la décoration et le vieillissement des bâtiments.

PETITES ANNONCES

Echange "Histoire des chemins de fer belges" par J. DeMelle. Exempleire encore sous emballage plastique contre matériel Märklin ousimilaire, éléments décor, ... M. François-22, rue E. Hulin-7III-Saint Vaast-Tél. 064/227559

JE CHERCHE: documentation afin de réaliser un travail sur les lignes vicinales dans le Centre ("Histoire des trams de LA LOUVIERE). Des membres C.F.C. seraient-ils d'accord de participer à l'élaboration de ce petit ouvrage: s'adresser: M. J-L. FRANCO, Place Wauters, II à 716I HAINE ST PAUL

JE VENDS matériel HO: JOUEF 23IK n° 8255: 1500-frs voitures 5II2 et 5II3: 600-frs. RIVAROSSE vapeur F.S. n°III8: 1.500-frs, vapeur D.B. n°I339: 3500-frs, vapeur SNCF I34I: 3.500-frs. LILIPUT: vapeur I5I grise n°4502: 4500-frs, vapeur 232 grise n° I05.02: 4500-frs. ELEC-TROTREN 2 voitures 5004 et 5005: 700-frs S'adresser à M. A. BETTE rue d'Havré, 68 à 7000 MONS. Ce matériel est en parfait état et l'on peut venir le voir tourner sur mon réseau.

RETRO
=====

Le lundi 28 mai 1934, l'Etablissement de Carlsbourg à l'occasion de la Fête Patronale du Cher Frère Directeur Mathieu-Grégoire, mettait en route un train radio, avec l'horaire prévu suivant: 5h1/2(heure estivale) Lever 7h05' départ vers la gare- 7h1/2 départ du train Radio: 1re étape: Carlsbourg-Beauraing-Houyet-Walzin-Dinant-Maredsous-Tamines-Charleroi-Thieu-Mons. Vers 11 heures: visite de la ville de Mons. 2e étape: Mons- Jemappes- Tournai Vers 13 heures: Visite de la Ville de Tournai 3e étape: Tournai- Leuze- Ath- Enghien- Hal- Bruxelles(midi) Vers 17 heures: Visite de la ville de Bruxelles 4e étape: Bruxelles(Q.L.)- Gembloux- Namur- Dinant- Houyet- Carlsbourg. (Rentrée à Carlsbourg vers 22 heures)

Qui peut me donner des précisions sur ce train-radio et notamment le n° du train et les loco qui ont assuré la traction du train .

Renseignements à envoyer à Warzée Jean-Marie- 25, route de Gembloux 5002 Saint-Servais.

JOCADIS

rue de Bruxelles, 58,
1390 - ENGHIEU -
Tél. : 02 / 395.22.96

N-Ho-Hoe-Hom-O-I-IIIm

Fleischmann-Roco-Piko-Gutzold-Liliput-Electrotren
Trix-Mehanotehnika-Lima-Jouef-HAG-Ade-Bemo-Airfix
Rivarossi-AHM-Athearn-Dacker-Joe Works-Arnold-LGB
Minitrix-Ibertren-Fulgurex-Aster-Merker&Fischer

Tramways Ho

Roco-Liliput-Rivarossi-LGB-Gogtram-Mehanotehnika

Decors-accessoires-signaux-lampadaires-funiculaires
trolleybus-téléphériques...

Faller-Vero-Vollmer-Preiser-Wiking-Busch-Jouef-
Lima-Roco-Electrotren-Kibri-Pola-Brawa-Concor-
Heljan-Herpa-HMB-Sommerfeldt-Gunther-Starlux-DS
Heki-Sander-Mossmar-Seuthe-Merten-Wiland-Merit
Eko-Jordan-De Cuyper-

Radiosommande

SALOTA: 5 trains indépendants sur une même voie.

Transformateurs-régulateurs

Fleischmann-Jouef-Lima-Trix-Arnold-Titan-

SN.C.B.

Nombreux modèles-signaux-décalcomanies-photos

Revue.

Rail & Traction, Rail Hobby-Loco Revue-Rail Minia-
ture Flash-Rail Magazine-Fleischmann Kurrüer-
LGB Depeche-Strassenbahn Magazin-...

Livres.

Nombreux livres ferroviaires français, anglais,
américains, allemands, suisses, ...

EN PROMOTION JUSQU'À FIN FÉVRIER :

PLAQUE TOURNANTE FLEISCHMANN REFERENCE 6652 POUR COURANT CONTINU
ET COURANT ALTERNATIF SYSTEME MARKLIN : 3.900.- au lieu de 4.795.-

Nouvel arrivage de matériel d'occasion :

ROWA, LONG, ROCO, FLEISCHMANN, PIKO, HAMO, LILIPUT, MARKLIN, RIVAROSSO, ...

OUVERT DE 9 à 12 h et de 14 à 19 h.

Fermé le lundi-Ouvert le dimanche de 10 à 13 h.

Carte fidélité.