

# FERRO FLASH

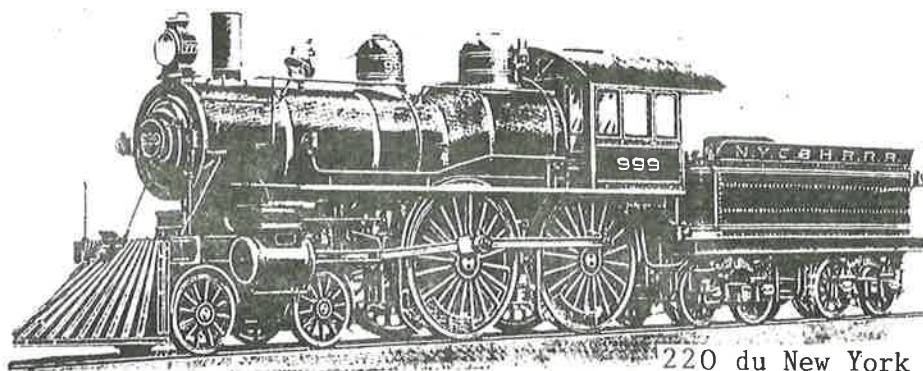


Editeur responsable: DEBLIQUIT Richard  
28, rue St Donnat 7110 Houdeng Goegnies

MARS - AVRIL 1991

N° 150

Bureau de dépôt: LA LOUVIERE I



220 du New York Central

## CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

DOCUMENTATION  
MODELISME

INFORMATIONS FERROVIAIRES

Secrétariat BRUXELLES

Michel BROIGNIEZ

Allée des Jonquilles 18

1457 Walhain (PERBAIS)

Tél: (010) 65.87.48

Secrétariat CENTRE

Henri HAUBE

Rue Docteur Grégoire 51

7100 La Louvière

Comptes bancaires:

BRUXELLES: 068-2027267-91

CENTRE: 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 1.000  
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

7100 Haine-Saint-Pierre.

! ↘ 2  ↙ !

Dimanche 17 mars:

**Nos réunions**

\*\*\*\*\* BOURSE D'ECHANGE INTERNATIONALE \*\*\*\*\*

Salle omnisport de LA LOUVIERE-BOUVY

Dimanche 7 avril:

\*\*\*\*\* PORTES OUVERTES GARE D'HAINES-ST-PIERRE \*\*\*\*\*

de 14 à 18 heures

Dimanche 5 mai:

\*\*\*\*\* PORTES OUVERTES GARE D'HAINES-ST-PIERRE \*\*\*\*\*

de 14 à 18 heures

Au programme:

**LA SNCF AU TEMPS DE LA VAPEUR**

Ce thème sera illustré par les modèles réduits, la vidéo et la littérature.

Des vitrines sont disponibles pour exposer vos trésors et réalisations sur le sujet.

*N.D.L.R.: nous recherchons un mordu de l'époque pour un éventuel exposé - historique - les Compagnies - etc...*

TOUS LES VENDREDIS SOIRS:

Réunion hebdomadaire local Place Caffet

Sur rendez-vous:

Réunion à la gare pour travail sur réseau "Dupuis"

Il reste à mettre en oeuvre:

- motorisation des aiguillages
- signalisation fonctionnelle
- éclairage bâtiments
- finition décoration

sur réseau N

- signalisation fonctionnelle
- améliorations diverses

En projet: dimanche 2 juin: les chemins de fer U.S.

7 juillet: quand la gare était ouverte

4 août: libre

1 septembre: les chemins de fer suisses à voie normale

6 octobre: présentation d'un artisan belge

3  
(à lire attentivement S.V.P.!).

*Vie du Club*

Compte rendu de la réunion de comité du samedi 12 janvier 1991

Personnes présentes

R. Debliquit, J.L. Francq, H. Haube, P. Hautefin, Ph. Marchal, M. Pater.

Absents et excusés : Michel et Arlette Broigniez.

La réunion débute par la lecture, par Philippe Marchal, d'un bilan financier positif pour 1990.

Il est proposé, vu les frais occasionnés par l'occupation des locaux de la gare, de porter la cotisation des membres adultes avec service Ferro-Flash de 600 à 800 francs pour 1992.

La proposition est acceptée à l'unanimité.

La cotisation pour les membres habitant sous un même toit qu'un membre avec service FF reste fixée à 400 francs.

Pierre Hautefin soumet ensuite à l'assemblée la proposition de rachat de la collection de modèles SNCB époque 3 de Marcel Thibaut afin qu'elle ne soit pas dispersée. Le prix total pourrait atteindre près de 200.000,-.

Philippe Marchal fait remarquer que les avoirs du club ne permettent pas un rachat en bloc.

Il est décidé :

- de reprendre contact avec la commune de La Louvière pour connaître sa position quant au rachat éventuel de la collection.

- D'organiser le premier dimanche de mars, à la gare d'Haine-Saint-Pierre, une exposition de l'entièreté de la collection.

Pour rappel, les comptes sont accessibles à tous les membres sur simple demande auprès du trésorier.

Jean-Luc Francq présente ensuite le bilan plus que positif du fonctionnement de la bibliothèque pour 1990.

Il propose de réaliser un règlement interne à la fonctionnement de la bibliothèque, ce dernier sera remis à tous les utilisateurs et habitués de la biblio.

Enfin, le comité aborde la question des participations à plusieurs manifestations à venir dans l'année. A savoir, une exposition à Pont-sur-Sambre dans le nord de la France, les manifestations du 150ème anniversaire du chemin de fer à Braine le Comte et une exposition au Moulin d'Arenderg à Rebecq sur invitation du RRR. Il est décidé de décliner la première et la troisième afin de pouvoir mieux se consacrer à la seconde. Cette décision vaut pour la section Houdeng et n'engage en rien la section de Bruxelles.

\*\*\* ASSEMBLEE GENERALE ANNUELLE SECTION CENTRE \*\*\*\*

4

Samedi 16 février s'est tenue l'assemblée générale annuelle de notre association. Ainsi que le veut nos statuts, le comité a été remplacé (mandat de 2 ans)  
A l'unanimité, ont été élus au poste de

Président:  
Vice-Président:  
Trésorier:  
Secrétaire:  
Bibliothécaire:  
Rédacteur Ferro-Flash:  
Responsable local Caffet:  
Responsable gare Haine-St-Pierre:  
Coordinateur publicité:  
Responsable module:  
Responsable N:  
Responsable LGB:  
Responsable vapeur vive;  
Responsable commandes groupées:  
Responsable vidéo:  
Responsable bar:  
Responsable propreté:  
Trésorier adjoint  
Secrétaire adjoint  
Responsable voyages:  
Responsable expo.:  
Responsable animation:

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

JE RECHERCHE: mode d'emploi en prêt ou photocopie du magnétoscope GOLDSTAR HQ automatic.  
Faire parvenir à Pierre HAUTEFIN, Chaussée de Mons, 125 7100 HAINE-ST-PIERRE 064/22.39.43  
(91/04)

A VENDRE: échelle 0 reproduction jouet de l'autorail double Bugatti Nord de marque JEP  
Prix plancher 7.500,- frs. Faire offre à l'adresse suivante: CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE  
- annonce 91/05 - Gare-Musée Rue de la Station 7100 HAINE-ST-PIERRE (91/05)

A VENDRE: MARKLIN modèle rare, très recherché et bien côté: réf. 3101 type 96 SNCB  
Prix plancher: 14.000 frs. Faire offre acceptable à la même adresse que précédemment mais  
avec indication - annonce 91/06 (91/06)

A VENDRE: 150X HAMO 2 rails, force de traction extraordinaire: 7000,- frs. S'adresser comme  
annonce précédente avec indication - annonce 91/07 (91/07)

A VENDRE: FLEISCHMANN série limitée vapeur SNCB 25.018 réf. 4174B, JOUEF TGV atlantique 4 éléments  
moteur Bühler réf. 7401, BACHMANN G scale, 121 vapeur U.S. réf. 91101. Le tout pas ou  
peu roulé cause changement d'époque. Faire offre acceptable à Pierre-Marie HAUTEFIN, allée du  
Ploche, 3 bte 4 067/21.06.62 après 17 heures

NOS PETITES ANNONCES: sont gratuites pour les membres en règle de cotisation avec maximum de 3 lignes de 90  
lettres signes ou espaces. Toute ligne supplémentaire même incomplète: 50 frs à joindre à votre texte.  
pour les non-membres: 75 francs la ligne à joindre à votre texte  
domiciliation: 100 frs à joindre à votre texte

RETOUR DU TRAMWAY: après la France, l'Angleterre.

Nous n'y reviendrons pas: alors que chez nous (rengaine connue)..l'Angleterre aussi retrouve ses tramways. Après Londres et sa ligne des docks, c'est Sheffield qui retrouvera les joies du transport urbain ferré après un divorce de 32 ans.

Et avec LA VIE DU RAIL 2281, on enfonce le même clou. Après quelques hésitations, la communauté urbaine de Lille maintient ses voies métriques vers Roubaix et Tourcoing et les dote d'un nouveau matériel roulant construit par...Breda à Palerme (Italie)

BB 10003 SNCF sous caténaire belge

C'est le spectacle que les ravagés de circulations exceptionnelles, osons le dire même extraordinaire s, pourront voir vers la mi-mai entre Courtrai et Enghien.

La 10053 est en effet chargée de tester l'alimentation des rames transmanche tricourant Info. La Vie du Rail

## La gare de Haine-Saint-Pierre renaît Sur les rails luxembourgeois



NOUVELLE GAZETTE 23/01/1992

Désormais, tous les premiers dimanches du mois, de 14 à 18 h, le club ferroviaire du Centre ouvrira ses portes, avec chaque fois une animation sur un thème différent, dans les locaux de l'ancienne gare de Haine-Saint-Pierre, avec aussi les collections de l'Ecomusée régional, une mini-bourse et un mini-marché, ainsi qu'un centre de réparations pour modèles réduits.

Ce dimanche, Jean-Luc Franc, 18 avenue Churchill à

Morlanwelz, commenta une projection de diapos sur les chemins de fer du Grand Duché de Luxembourg. Le réseau est petit mais très varié, car pas moins de quatre réseaux différents y envoient leurs locomotives chaque jour en gare de Luxembourg. On y trouve essentiellement en hiver : du matériel SNCB, automotrices Breck, qui assure la liaison Bruxelles-Luxembourg ; des locos de série 20, 23, 26 et 27, pour les trains internationaux et vers la Belgique ; des locos

série 55 pour les trains vers Liège ; du matériel DB, locos série 18, qui remorque les trains Koblenz-Luxembourg ; du matériel SNCF, BB 18 15000, et d'autres types de locos pour les trains vers Longwy et Thionville.

D'autre part, on pouvait y rencontrer le représentant du groupement des Amis du Rail du Luxembourg, acquérir des cartes postales éditées par cette association, des publications, des affiches, etc... L.C.B.

C'était au temps où Bruxelles bruxellait (Jacques Brel)

C'était au temps où le Centre centrait (?).

Il fut un temps, on le sait bien, où la Belgique - et en particulier le Hainaut - exportait du matériel ferroviaire dans le monde entier. Il y eut des trams belges jusqu'à Buenos Ayres et lorsque le client se désistait, pour des raisons financières ou politiques, les réseaux belges reprenaient le matériel promis à l'exportation mais en lui conservant l'appellation du réseau qui l'avait commandé. Les Vicinaux comme certains réseaux urbains eurent ainsi des motrices "Taschkent" ou "Odessa" (villes russes que la révolution de 1917 priva désormais des tramways belges) comme des remorques "Oran" (prévues pour cette ville d'Algérie), et j'en passe.

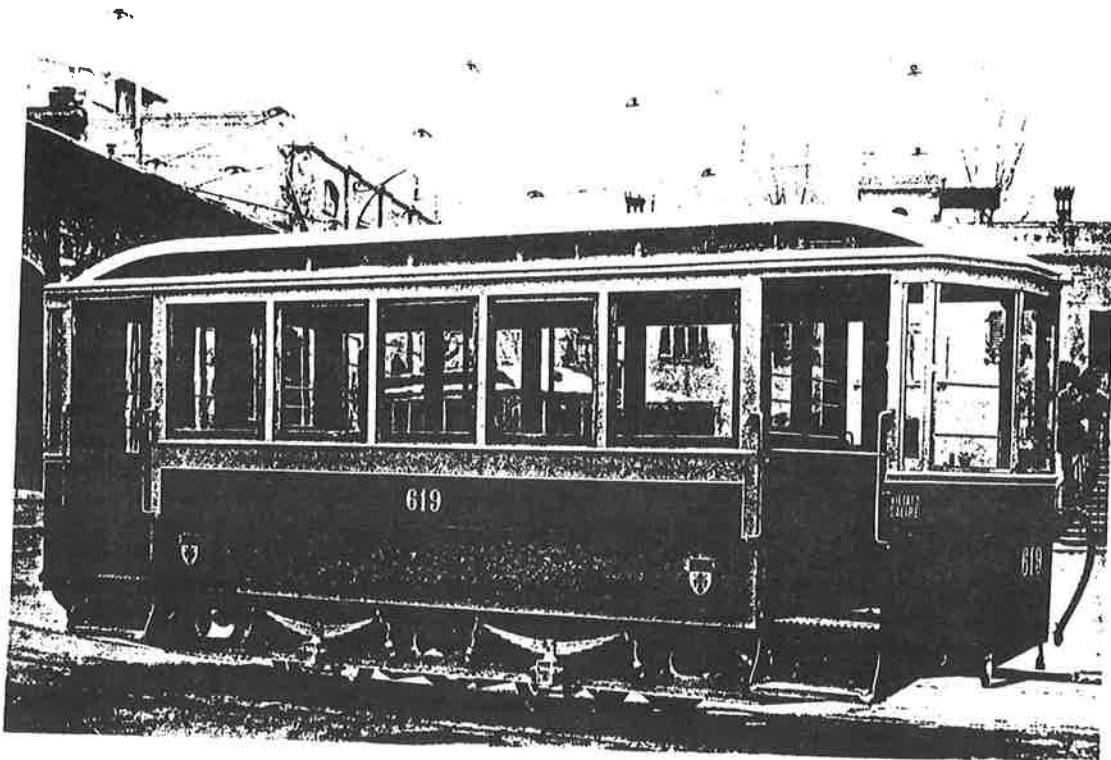
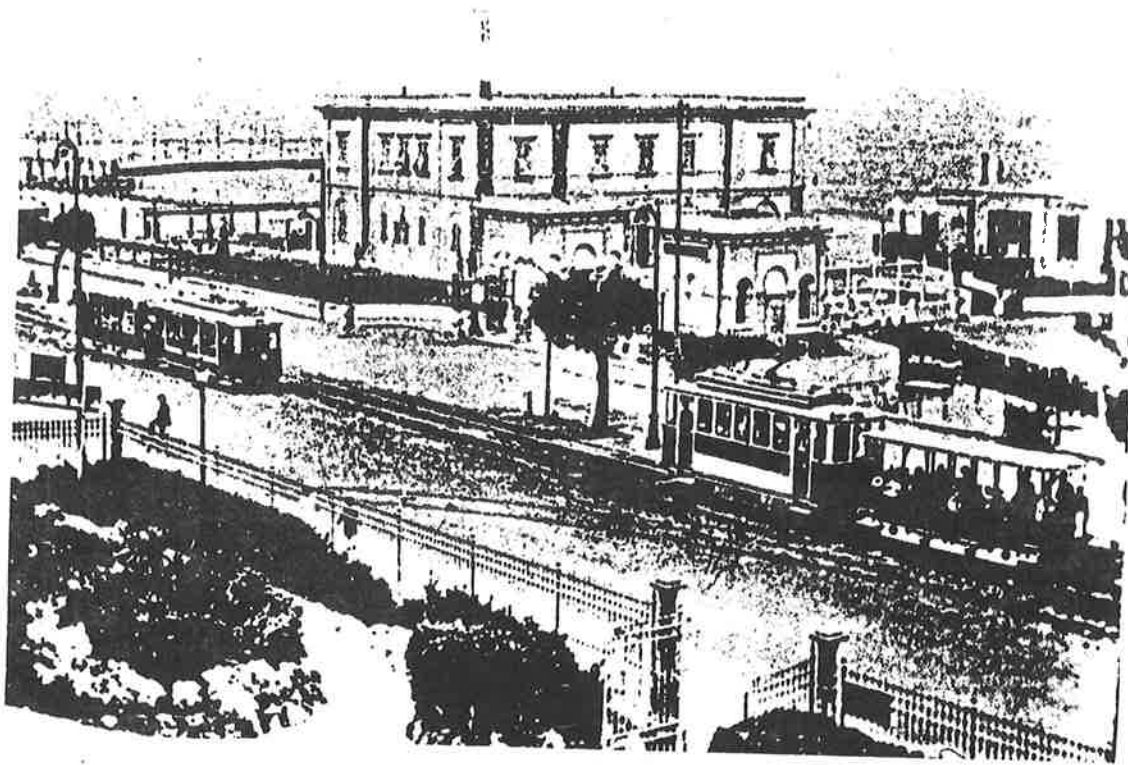
Bien qu'elle-même productrice de matériel de qualité, l'Italie passa plusieurs commandes à nos constructeurs. C'est que des capitaux belges furent plus d'une fois à la base de la constitution de réseaux d'Outre-Alpes. Même les "grands" chemins de fer utilisèrent au moins une série de motrices à vapeur (avec compartiment à voyageurs), construites d'ailleurs à Haine-Saint-Pierre. Mais c'est surtout dans le domaine des tramways que les voitures belges furent célèbres. Ainsi, Bologne eut une série de motrices particulièrement puissantes et qui gardèrent l'appellation de "Marcinelle". Revenons au Centre: Livourne utilisa au moins deux séries de motrices "Baume et Marpent", de huit mètres de long et d'une capacité d'une quarantaine de personnes, tandis que la seule série de remorques construite pour l'exploitation électrique à Florence, provenait de la fameuse "Franco-Belge".

La plupart des réseaux étrangers ont connu (eux aussi!) des fusions et des divisions; beaucoup de villes italiennes ont en outre subi des bombardements lors de la seconde guerre mondiale. D'autre part, la quasi-totalité de nos constructeurs ont disparu. Il se pose donc un réel problème de recherche dans le domaine des plans, des années exactes de construction, etc.. Il faut presque toujours se limiter à l'étude des photos réalisées jusqu'à la disparition de ce matériel - en général dans les années '50 au plus tard, ainsi qu'au témoignage de ceux qui l'ont connu sur place. Laissons donc la conclusion à l'image; je n'oublie pas de remercier mes amis italiens et tous ceux que j'ai contactés dans le cadre de l'Ecomusée du Centre, dépositaire de ce qui reste d'archives des anciennes firmes constructrices.

Pol TORDEUR.

Ill.: 1 LIVOURNE, proche de Pise: la belle ligne du bord de mer est parcourue (à droite de l'image) par un convoi composé d'une motrice Baume & Marpent tractant une remorque ouverte (en général datant de la traction hippomobile).  
2 FLORENCE, remorque Franco-Belge; technique traditionnelle des fenêtres fixes, du lanterneau et des banquettes longitudinales. Matériel à deux essieux très simple et très robuste.





# MODELISME

## TOUT LE BELGE SUR MARKLIN

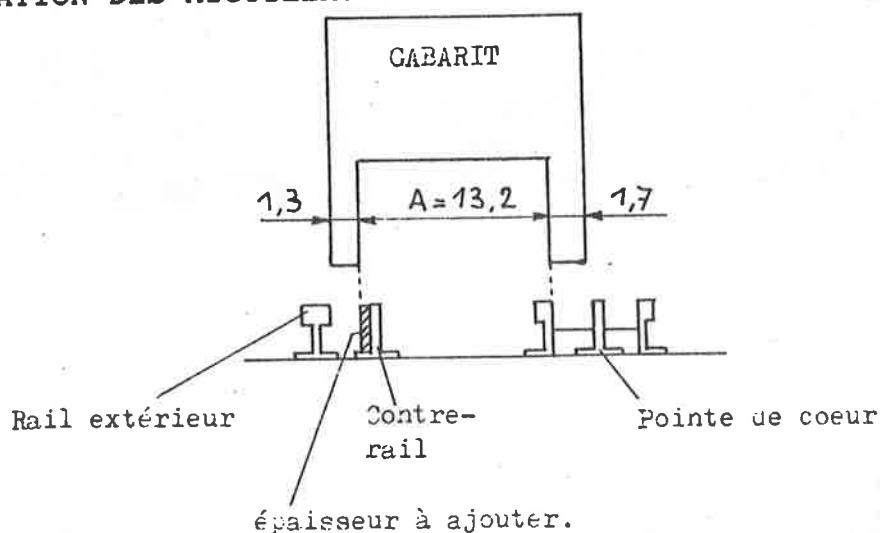
Je possède un réseau basé sur les voies Märklin "M". Après avoir acquis du matériel suisse, allemand, ... je me suis décidé à me spécialiser en matériel belge.

Gros problème: Märklin ne favorise pas vraiment les belges. Il fallait donc acquérir du matériel d'autres marques qui ont eu la mauvaise idée de suivre à peu près toutes la norme NEM 310. C'est-à-dire que ce beau matériel ne supporte pas les pointes de coeur des aiguillages Märklin et déraille à cet endroit. Ce n'est pas tout: Märklin est en 3 rails et les autres en 2 rails. Après réflexion, je me suis dit que si j'avais eu tant de peine à faire mon réseau, je n'avais vraiment pas envie de recommencer un autre.

Il fallait donc trouver des solutions:

1. apporter une modification aux aiguillages
2. faire rouler tout en courant continu, ce que le moteur universel de Märklin tolère parfaitement.

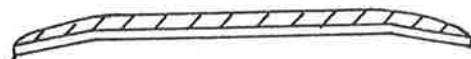
### 1. MODIFICATION DES AIGUILLAGES



Il faut réduire la distance qui existe entre le rail extérieur et son contre-rail en collant une épaisseur qui peut varier pour les aiguillages simples de 0,5 mm à environ 1 mm suivant la fabrication de l'aiguillage et aussi son âge, car certains contre-rails ne sont pas toujours fixés de manière très rigide. Ce qui compte, c'est la distance A de la figure.

Pour avoir un réglage facile et constant, on se fabriquera un petit gabarit suivant la même figure. Le contre-rail, une fois réglé, sera bloqué par en-dessous de la semelle d'aiguillage par 2 grosses gouttes d'araldite. La dimension A permettra le passage sans problème de tout matériel, aussi bien suivant NEM 310 que Märklin. Cette épaisseur aura la même longueur que le contre-rail et ses deux extrémités seront affinées.

épaisseur



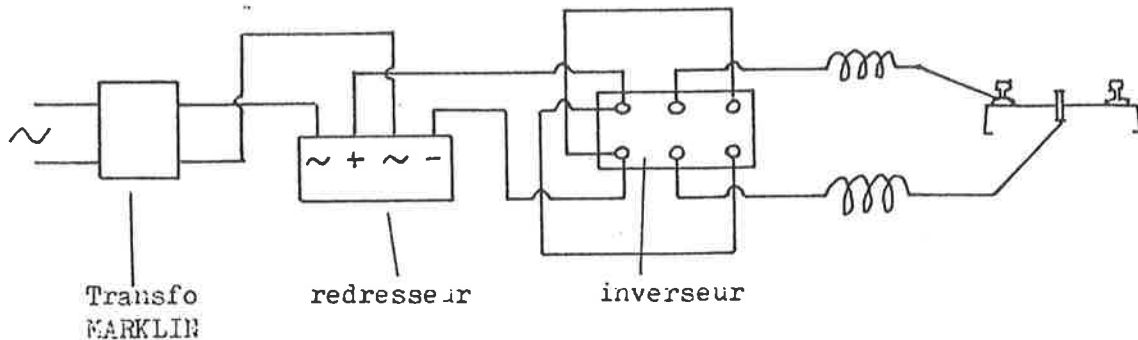
contre - rail



Appliquer le même traitement aux traversées-jonctions, si nécessaire. Ce n'est en effet pas toujours nécessaire, suivant le modèle de traversée-jonction.

## 2. MISE EN CONTINU D'UN RESEAU 3 RAILS

### - Alimentation du réseau:

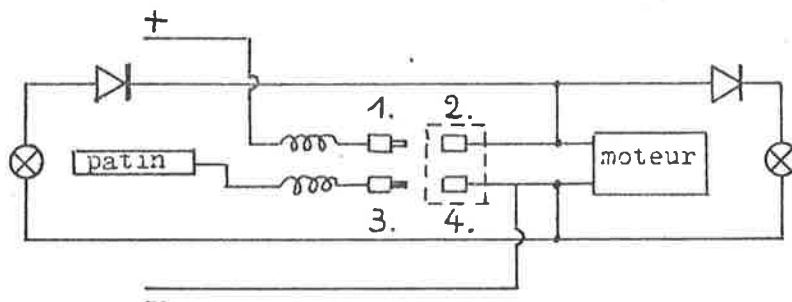


Le schéma montre qu'on garde le transfo Märklin pour utiliser son inverseur par surtension pour les locos Märklin. Le redresseur fournira le courant continu et l'inverseur servira pour les machines à courant continu.

### - Modification des locos

Aucune modification pour les locos Märklin naturellement. Aux autres locos, il faudra ajouter 1 patin de prise de courant sur 3eme rail et faire une petite modification à l'entrée du cablage suivant le schéma.

Une fois modifiées, ces locos pourront circuler aussi bien sur un réseau continu 2 rails que sur un réseau continu 3 rails. En 2 rails, il ne faut pas oublier de verrouiller le patin vers le haut.



En 2 rails: brancher 1 + 2, 3 et 4 restent ouverts.

En 3 rails: brancher 2 + 3 et 1 + 4.

De cette façon, vous pourrez à loisir faire rouler vos locos (autres que Märklin) chez vous sur votre réseau 3 rails et sur un autre réseau en 2 rails.

Et finalement, pour être tout à fait complet, il faut enlever les grosses lanternes des aiguillages.

## La signalisation en gare de Luxembourg.

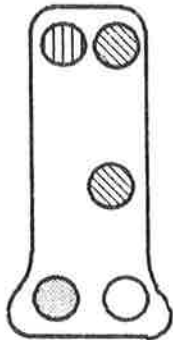
La signalisation en gare de Luxembourg et dans tout le pays a des particularités que peu de réseaux possèdent. Ainsi Luxembourg est une gare où se rencontrent 3 administrations étrangères en plus des chemins de fer Luxembourgeois.

Pour rappel, se retrouvent côte à côte: CFL en diesel et électricité 25 Kv/ 50 Hz

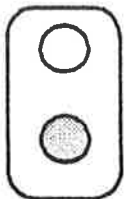
SNCB avec son 3000 V continu et diesels  
DB avec des locomotives bi-fréquences.  
Les diesels sont limitées à Wasserbilig  
SNCF avec ses BB15000 en 25Kv/ 50 Hz

### **A L'ETRANGER**

Il existe donc trois caractéristiques de traction qui se rencontrent dans une gare dont les quais de passage peuvent recevoir deux trains. Dans ce cas une demi voie lui est accordée (quatre voitures). Sinon les internationaux occupent l'entièreté du quai. Une gare bi-tensions signifie donc des voies commutables.



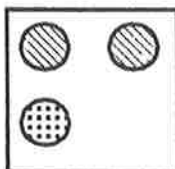
Signal de bout de quai



Signal de milieu de quai



Signal d'arrêt



Signal d'annonce

Ainsi il y a deux voies en cul- de sac en direction de la Belgique et trois voies de passage pour recevoir les longs trains internationaux. De plus des voies de garage sont également commutables. Il faut donc signaler aux machinistes si la tension est en rapport avec leur engin. Quant aux engins diesel ils ont aussi leur signalisation.

Pour simplifier nous adopterons ce qui suit:

Pour simplifier nous adopterons ce qui suit:

R = Rouge fixe

Bf = Blanc fixe

Bc = Blanc clignotant

Vf = Violet fixe

Vc = Violet clignotant

V = Vert

J = Jaune

2J = 2 jaunes

Les combinaisons possibles sont:



#### Signalisation de sortie:

R + Vf = Arrêt de tout mouvements

R + Bf + Vc = Manoeuvres thermique autorisées

R + Bc = Voie libre pour manoeuvres (électr + therm)

V + Bf + Vc = Voie libre pour thermiques

2J + Bf + Vc = Arrêt pour électriques, 30Km pour les thermiques.

V + Bc = Voie libre

2J + Bc = Voie libre

#### Signaux fixes et de barrage:

Vf = Arrêt de tous les mouvements

Vc + Bf = Voie libre pour les thermiques, arrêt pour les électriques

Bc = Voie libre pour tous les mouvements

De plus en gare de Luxembourg, un signal lumineux additionnel se trouve en dessous des signaux de sortie pour indiquer à l'aide de lettres, la direction tracée. Ce système se rencontre un peut partout en France. Exemples: pour la Belgique "KB" = Kleinbettingen (et pas Kredietbank)

ou "RO" = Rodange (destination Athus)

En conclusion: pauvres conducteurs qui font l'étranger et qui doivent se mettre en tête la réglementation de tous ces pays!! A quand l'Europe des chemins de fer comme celle de la route? Les frais de signalisation seraient bien moins élevés. Ce résumé ne se veut pas complet: il n'est q'une vague introduction à la signalisation CFL. C.S

**Voies étroites**

<b>ASD</b>	Aigle–Sépey–Diablerets
<b>BAM</b>	Bière–Apples–Morges
<b>BD</b>	Bremgarten–Dietikon
<b>BLM</b>	Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren
<b>BLT</b>	Baselland Transport
<b>BTI</b>	Biel–Täuffelen–Ins
<b>CJ</b>	Chemins de fer du Jura
<b>CMN</b>	Chemins de fer des Montagnes Neuchâtelaises
<b>FART</b>	Ferrovie Autolinee Reg. Ticinesi
<b>FB</b>	Forchbahn
<b>FLP</b>	Ferrovie Lugano–Ponte Tresa
<b>FW</b>	Frauenfeld–Wil
<b>GFM</b>	Chemins de fer fribourgeois
<b>LEB</b>	Lausanne–Echallens–Bercher
<b>MIB</b>	Meiringen–Innertkirchen-Bahn
<b>MOB</b>	Montreux–Oberland Bernois
<b>NStCM</b>	Nyon–St-Cergue–Morez
<b>OJB</b>	Oberaargau–Jura-Bahnen*
<b>OSST</b>	Oberaargau–Solothurn–Seeland- Transport (OJB/SNB/BTI)
<b>RBS</b>	Regionalverkehr Bern–Solothurn
<b>RhB</b>	Rhätische Bahn
<b>RVO</b>	Regionalverkehr Oberaargau ab 2. 7. 90
<b>SNB</b>	Solothurn–Niederbipp-Bahn
<b>TB</b>	Trogenbahn
<b>WB</b>	Waldenburgerbahn
<b>WSB</b>	Wynental- und Suhrentalbahn
<b>YSteC</b>	Yverdon–Ste-Croix

**Crémaillères**

<b>AB</b>	Appenzeller Bahnen (früher AB/SGA)
<b>AL</b>	Aigle–Leysin
<b>AOMC</b>	Aigle–Olon–Monthey–Champéry
<b>ARB</b>	Arth–Rigi-Bahn
<b>BOB</b>	Berner-Oberland-Bahnen
<b>BRB</b>	Brienz–Rothorn-Bahn
<b>BVB</b>	Bex–Villars–Bretaye
<b>BVZ</b>	Brig–Visp–Zermatt
<b>CEV</b>	Ch. de fer électriques Veveysans
<b>FO</b>	Furka–Oberalp-Bahn
<b>GGB</b>	Gornergratbahn
<b>JB</b>	Jungfraubahn
<b>LO</b>	Lausanne–Ouchy
<b>LSE</b>	Luzern–Stans–Engelberg
<b>MC</b>	Martigny–Châtelard
<b>MG</b>	Ferrovie Monte Generoso
<b>MGN</b>	Montreux–Glion–Rochers-de-Naye
<b>PB</b>	Pilatusbahn
<b>RHB</b>	Rorschach–Heiden-Bahn
<b>RhW</b>	Rheineck–Walzenhausen
<b>SPB</b>	Schynige-Platte-Bahn
<b>TPC</b>	Transports Publics du Chablais (AL, ASD, AOMC, BVB)
<b>VRB</b>	Vitznau–Rigi-Bahn
<b>WAB</b>	Wengernalpbahn

**Voies normales**

<b>BLS</b>	Bern–Lötschberg–Simplon
<b>BN</b>	Bern–Neuenburg
<b>BT</b>	Bodensee–Toggenburg
<b>CFEG</b>	Chemin de fer de l'Etat de Genève
<b>CJ</b>	Chemins de fer du Jura
<b>EBT</b>	Emmental–Burgdorf–Thun
<b>FMS</b>	Ferrovie Mendrisio–Stabio
<b>GBS</b>	Gürbetal–Bern–Schwarzenburg
<b>GFM</b>	Chemins de fer fribourgeois
<b>KLB</b>	Kriens–Luzern-Bahn
<b>MLB</b>	Münster–Lengnau-Bahn
<b>MO</b>	Martigny–Orsières
<b>MThB</b>	Mittel-Thurgau-Bahn
<b>OC</b>	Orbe–Chavornay
<b>OeBB</b>	Oensingen–Balsthal-Bahn
<b>PBr</b>	Pont–Brassus
<b>RVT</b>	Ch. de fer Rég. du Val-de-Travers
<b>SEZ</b>	Spiez–Erlenbach–Zweisimmen
<b>SMB</b>	Solothurn–Münster-Bahn
<b>SOB</b>	Schweizerische Südostbahn
<b>ST</b>	Sursee–Triengen
<b>STB</b>	Sensetalbahn
<b>SZU</b>	Sihltal–Zürich–Üetliberg-Bahn
<b>VCh</b>	Vevey–Chexbres
<b>VHB</b>	Vereinigte Huttwil-Bahnen
<b>WM</b>	Wohlen–Meisterschwanden

**Lignes musées**

<b>APS</b>	Aktion pro Sächsltram, Zürich
<b>BC</b>	Blonay–Chamby
<b>BDB</b>	Ballenberg-Dampfbahn
<b>DBB</b>	Dampf-Bahn Bern
<b>DFB</b>	Dampfbahn Furka-Bergstrecke
<b>DVZO</b>	Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland
<b>MEFEZ</b>	Modelleisenbahnfreunde Eiger Zweilütschinen
<b>OSS</b>	Oswald-Steam, Samstagern
<b>RBE</b>	Rive-Bleu-Express, Monthey
<b>RiT</b>	Riffelalp-Tramway
<b>TCB</b>	Tramclub Basel
<b>TCF</b>	Tram Club Fribourg
<b>TMZ</b>	Verein Tram-Museum Zürich
<b>TVB</b>	Tramverein Bern
<b>VHS</b>	Verkehrshaus der Schweiz
<b>VOTB</b>	Verein Original Tram Basel
<b>VVT</b>	Club Vapeur Val-de-Travers / Voyages Vapeur Transjurassiens

**tramways**

<b>BVB</b>	Basler Verkehrsbetriebe
<b>SVB</b>	Städt. Verkehrsbetriebe Bern
<b>TL</b>	Transports publics de la Région Lausannoise
<b>TSOL</b>	Tramway du Sud-Ouest Lausannois
<b>TN</b>	Tramways de Neuchâtel
<b>TPG</b>	Transports Publics Genève
<b>VBL</b>	Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern
<b>VBSG</b>	Verkehrsbetriebe der Stadt St. Gallen
<b>VBZ</b>	Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich
<b>VVZ</b>	Verkehrsverbund Zürich

# INFORMATIONS

\*\*\* CHARLEROI, CHAMPION DU GASPI \*\*\*\*

Eh oui, amis Carolos, y a pas de quoi être fiers. Après les travaux toujours inutiles à ce jour du métro dont les antennes ont été proprement croquées, la RTBF dans ses travaux inutile nous a fait visiter le cimetière des éléphants en l'occurrence le cimetière des B.N. à Jumet. 35 B.N. y pourrissent alors même que l'antenne vers Gosselies terminée attend toujours son premier tram en service régulier, alors que les lignes du Centre dont une partie fut rénovée à grands frais pour accepter ces mêmes B.N. sont définitivement fermées à tout trafic et bientôt déferées. Pour faire mieux prendre la sauce de l'incohérence, on parle tous azimuts de la fermeture de la dernière ligne suburbaine pourtant en site propre sur une bonne part de son trajet (Il s'agit bien sûr d'Anderlues-La Louvière). Alors, alors? Le drame du transport en commun est que si les exécutants restent, les décideurs politiques, comme leurs promesses, passent...et ne se retournent pas derrière eux. Nous laissons la parole à Madame Gisèle VAN RUYSKENSVELDE qui dans la revue ECOMOBILE n°5 nous fait part de la vision du métro terminé inexploité

## CHARLEROI : TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT

En juin, la régionale de Charleroi du R.A.P.D. a organisé, en collaboration avec les Réserves Naturelles et Ornithologiques de Belgique, Nature et Terroir et Fontaine 2000, une journée de ballade placée sous le double signe du transport en commun et de l'environnement. Soulignons que la STIC et la SNCV collaboraient à cette initiative qui en prêtant du matériel, qui en ouvrant ses installations au public.

La journée débuta par un historique des transports en commun à Charleroi. Celui-ci, illustré de diapositives sur les travaux terminés, en cours ou projetés, voulait expliquer le processus qui a amené les autorités (nationales et locales) à créer un métro à Charleroi.

A propos des travaux, rappelons que ceux-ci sont arrêtés et que M. Dalem, Ministre Régional des Communications, a confié au bureau d'étude STRATEC une étude des déplacements dans la région. Question principale : «on continue ou pas ce métro?»

Après l'historique, ce fut la descente sur le terrain : d'abord l'antenne de Fontaine, ensuite une visite des stations Waterloo, Pensée, Centenaire. Stations TERMINEES, mais non encore exploitées.

Et là, tous les participants ont rugi. De colère et de honte. Parce que ces stations (principalement Pensée et Centenaire) sont des lieux livrés au vandalisme le plus bête, le plus con et le plus associatif. Vandalisme est un mot bien faible quand on constate l'état de la station Pensée. Un cyclone l'aurait traversée que l'effet ne serait guère différent : rien n'y a résisté : vitres, sièges, ampoules, panneaux indicateurs ne sont plus que des souvenirs détruits, certaines ardoises du toit ont même fait l'objet de jets de pierres.

A Centenaire, c'est pire encore ... Il semble que cette station ait été choisie comme stand de tir au fusil par quelques allumés, de l'autodéfense ou de la chasse au béton et aux pigeons.

Cette situation consternante (le mot est faible...) pose des questions tant aux riverains qu'aux autorités. Des coups de fusil répétés, des destructions à jets de pierres ou avec des barres de fer, cela s'entend ! Vandalisme rime-t-il donc définitivement avec je m'enfoutisme ? Mais en serait-on là si ces stations étaient exploitées et accessibles ou du moins sous une surveillance adéquate ? Le vandalisme n'est pas neuf. Il s'agit d'un phénomène de société particulièrement difficile à traiter mais dont toutes les études prouvent qu'il s'attaque d'abord aux choses inutiles et non représentatives fussent-elles neuves et coûteuses.

L'après-midi de cette journée fut consacré à la visite de la réserve naturelle de Sébastopol à Bouffioulx. Quel contraste et

quelle richesse parfois ignorée des gens de la région. Croyriez-vous que cette réserve naturelle détient le record belge de variétés d'orchidées, rien que 27 sortes différentes pour notre plaisir ? Ben oui Madame ! Avant de remonter dans notre bus, le conservateur a relâché devant nous, émus et heureux, deux éperviers soignés après avoir fait les frais d'un automobiliste peu scrupuleux.

(Transports publics et environnement disions-nous).

Gisèle VAN RUYSKENSVELDE.

\*\*\* ON PEUT REVER A LIEGE \*\*\*\*

Beau parallélisme trouvé dans le bimestriel "QUALITE LIEGE" en son numéro de décembre:

GRENOBLE: Juin 1983: référendum en faveur du Tramway

    Août 1987: inauguration de la première ligne du Tramway

    Nov. 1990: inauguration de la deuxième ligne

LIEGE: printemps 1991: décision (et pourquoi pas un référendum au sein de l'agglomération?)

    juin 1995 : inauguration de la première ligne et arrivée des rames TGV à Liège

    été 1998 : inauguration de la deuxième ligne et liaison Bxl-Lge-Aix par une ligne nouvelle en site propre.

Si vous êtes intéressé ou si vous voulez rêver avec QUALITE LIEGE, vous pouvez utilement contacter Monsieur Pierre B Phillippart de Foy, rue César Frank, 38 à 4000 LIEGE

\*\*\* CONNAISSEZ-VOUS L'AUTEP \*\*\*\*

## ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS ET ESPACES PUBLICS (A.U.T.E.P.)

Association de fait créée avec le soutien du R.A.P.D. (Rassemblement pour une Autre Politique des Déplacements) le 20 mars 1989.

### Objectifs

Rassembler les personnes intéressées par une action et une réflexion collective autour des thèmes suivants :

- ° Comment assurer un meilleur service des transports en commun pour TOUS ;
- ° Assurer l'écoute et la participation des usagers aux processus de décision et de définition du service ;
- ° Revendication d'un aménagement du territoire qui privilégie d'abord les piétons, les cyclistes et les transports en commun ;

### Moyens

- ° La publication bimestrielle que vous avez sous les yeux ;
- ° La collaboration du R.A.P.D. et de ses permanents(e)s ;

### Concrètement

UNE COTISATION DE 300 Frs  
A VERSER AU COMPTE 001-2319223-29

\*Denis LEDUC  
R.A.P.D.-National  
26, Avenue d'Auderghem  
1040 BRUXELLES  
02/230.05.92

\*Piero-Angelo CARTA  
R.A.P.D.-Mons  
Rue Lamir 18-20 - 7000 MONS  
065/34.64.82

\*Gisèle VAN RUYSKENSVELDE  
R.A.P.D.-Charleroi  
Rue de Montignies, 42 -  
6000 CHARLEROI  
071/32.30.47 - 32.50.95

\*Chantal LAMETTE  
R.A.P.D.-Brabant Wallon  
Rue de Wastines, 7 -  
5974 OPPREBAIS  
010/88.91.53

\*Charles MALISOUX  
R.A.P.D.-Namur  
Fond de Malonne, 12 -  
5730 MALONNE

\*Claude ADRIAENSSENS  
R.A.P.D.-Bruxelles  
Bd Bockstael, 18 - 1210 BRUXELLES

## DANS LE CENTRE

\*\*\*\*\*

Une régionale du Rassemblement pour une Autre Politique de Déplacement est née dans le Centre d'autre part. La promotion du transport public d'une part et les projets d'un retour de la vie à la ville ne pouvaient nous laisser insensible. Habitants de La Louvière et d'autres communes du Centre faites-nous part de vos remarques et suggestions sur le sujet, nous en tiendrons bonne note. Adressez-vous soit au permanent Mons, Monsieur Piero CARTA ou à l'adresse postale du R.A.P.D. CENTRE qui est....RAPD-CENTRE Gare-Musée Rue de la Station 7100 HAINE-ST-PIERRE.

## Société Régionale Wallonne du Transport

---

Bruxelles, le 8 février 1991

Madame,  
Monsieur,

1991 sera l'année de tous les projets ... et de nombreux changements pour le transport en commun wallon.

L'arrêté royal du 4 janvier 1990, dont la publication au Moniteur Belge est imminente, a pour effet de vous transférer à la Région Wallonne.

En vertu de l'article 38 du décret du Conseil Régional Wallon du 21 décembre 1989 relatif aux services de transport public de personnes en Région Wallonne, vous faites désormais partie de la Société Régionale Wallonne du Transport.

Nous vous y souhaitons la bienvenue, même si ce passage n'est peut-être que transitoire.

En effet, vous n'ignorez pas que le décret précité organise le transport public wallon autour de six sociétés : la Société Régionale Wallonne du Transport, souvent appelée "Société coupole", et cinq sociétés locales d'exploitation, dont la création est prévue pour le 1er juillet prochain.

C'est au sein de ces sociétés d'exploitation, véritables producteurs de l'offre de transport, que sera affectée la plus grande partie du personnel issu des anciennes sociétés de transport public.

Les organigrammes de ces sociétés sont actuellement en cours d'élaboration, et il va de soi que vous serez régulièrement informés de l'évolution de cet important dossier, dans le cadre duquel un maximum sera fait pour tenir compte de vos aspirations personnelles.

Cependant, quelle que soit l'organisation juridique des structures de gestion du transport wallon, nous souhaitons, dans le respect de la philosophie de la réforme adoptée par le Conseil Régional Wallon, que ces structures soient animées d'un seul et même esprit.



Cet esprit commun, tourné prioritairement vers le service à rendre aux citoyens wallons, nous voulons qu'il soit perceptible à l'intérieur de nos sociétés mais aussi à l'extérieur par nos clients actuels et futurs.

A l'intérieur, en établissant entre les sociétés et leur personnel des réflexes de collaboration et de coopération, sous l'impulsion de la Société Régionale.

A l'extérieur, en développant, à travers un nouveau nom et un nouveau logo une image de marque commune à l'ensemble des nouvelles sociétés.

Ce nouveau nom, nous avons tenu à ce que vous soyez les premiers à le découvrir, avant la conférence de presse que notre Ministre, Monsieur Amand DALEM, doit donner ce mardi.

On parlera donc désormais du TEC (Transport en commun) wallon. Un nom dynamique, actuel, simple à mémoriser.

Avec ce nom arrive un nouveau logo qui reflète les changements pratiques et le changement d'esprit.

Par sa simplicité, ce logo marque une volonté de rendre plus facile l'accès aux services.

Par son dynamisme, il marque la détermination qui anime l'ensemble du personnel du transport en commun.

Par ses couleurs enfin, il indique la Région qui a fait le choix de miser sur le TEC.

Pour conclure, nous vous rappelons que ces importantes mutations se font dans le respect intégral des droit individuels dont vous étiez titulaire au sein de votre ancienne société. Ce principe a été clairement traduit dans le régime du personnel de la S.R.W.T., à propos duquel un protocole d'accord vient d'être signé entre la Direction et les organisations représentatives du personnel.

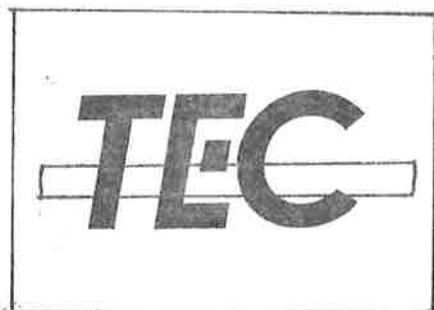
Bienvenue au TEC - Merci de votre collaboration.



**Jean-Marc VANDENBROUCKE,**  
Administrateur Général adjoint.



**Jean-Claude PLYPO,**  
Administrateur Général.



Fond jaune

lettres rouges

bande médiane blanche

Tram 2000 : c'est le centième numéro, il consiste essentiellement en un inventaire apparemment exhaustif du matériel de Transport Urbain en Belgique. Chapeau!

Ce long descriptif est accompagné d'un "Round up" sur tous les réseaux touristiques qui roulent en tram.

Tram 2000 octobre 1990 : les infos comme d'habitude sur tous les réseaux urbains et suburbains.

C'est toujours l'incertitude pour notre "90".

Ferro-Info octobre-novembre 1990 : électricité et signalisation. 50 ans de traction électrique en Belgique.

Transfer n°72 octobre 1990 : les dernières nouvelles ferroviaires de Belgique dont on éprouvera le possible retour du tram à Namur et un exposé concernant le transport public et la renaissance des entreprises de la région bruxelloise; mais là, c'est une réalité. Voir d'ailleurs la publicité faite pour les transports publics qui passe sur les ondes!

Loco Revue 531 novembre 1990 : quelques bons articles à se mettre sur la dent. (miam) Un réseau multinational comme on les aimait autrefois, de nos jours, on se cantonne à une région. C'est mieux, non? Le superbe tram, une motrice standard et sa remorque réalisés par S. Fraiteur. C'est un tram de la ligne W (Bruxelles-Waterloo-Braine l'Alleud) avec sa perche typiquement bruxelloise et sa publicité Côte d'Or.

La réalisation d'un passage inférieur, la réalisation de quais. A noter aussi la publicité annonçant le kit Loco-Set Loisir 1-040 TA et 2-040 TD. Bon sang, mais c'est bien sûr, c'est comme la type 89 ex Nord-Belge! Et aussi une loco du charbonnage de Monceau-Fontaine. Ça nous intéresse...mais à quel prix?

RMF n°318 novembre 1990 : encore et toujours cette belle 040 française, transformable on s'endoute en type 89. Mais à quel prix?

Mais rayon matériel belge, on est comblé, voyez donc les pages suivantes de cet RMF, il y a longtemps que l'on n'avait plus vu cela!

Loco Revue n°532 décembre 1990 : vous savourez ce succulent réseau en LGB évoquant les Chemins de Fer du Vivarais avec un réalisme époustouflant et j'espère que comme moi, vous apprécierez ce réseau décoré... en noir et blanc.

