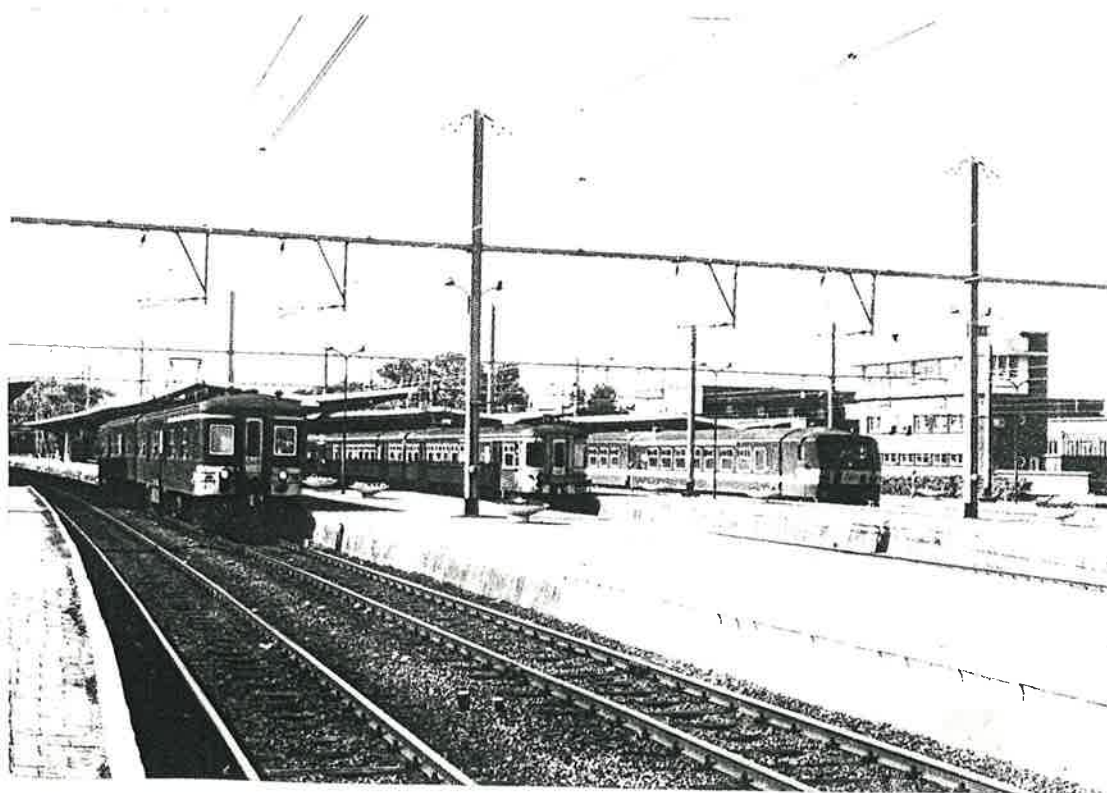


# FERRO FLASH

Novembre - décembre 1992 N° 160

Imprimé bimestriel  
à taxe réduite

Bureau de dépôt: LA LOUVIERE I



21/7/92 AM049 remplaçant l'IC 538 (!)  
Bruges Photo Y. Reynaert

## CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

Documentation  
Modélisme  
Informations ferroviaires

GARE MUSEE D'HAINES-SAINT-PIERRE de 14 à 18 h.

Dimanche 7 février:

Secrétariat BRUXELLES  
Michel BROIGNIEZ

Allée des Jonquilles, 18  
1457 Walhain (Perbais)  
Tél: 010 / 65.87.48

Projection diapositives: **RETRO 1992**

Pot-pourri des diapositives des membres ravagés photographes de la section

Dimanche 7 mars:

Sur une idée de JLF: **PAPIERS FERROVIAIRES**

Vous souhaitez vous débarrasser de vos vieilles revues ferroviaires, de vos livres de vos documents anciens ou acquérir le n° de votre revue préférée qui vous manque ou trouver la "photo du siècle" c'est l'occasion

☞ Tables gratuites à votre disposition

⇔⇔ **liquidation des surplus de la bibliothèque**

☛☛☛ présence du représentant belge de R. M. F.

avec anciens numéros

Comptes bancaires

BRUXELLES: 068-2027267-91

CENTRE: 271-0061822-65

000-1560678-45 ↘

(P. Marchal à 7181 Petit-Roeulx)

Les demandes de renseignements et

d'anciens FERRO-FLASH se font à  
votre secrétariat respectif.

Les changements d'adresse sont à faire

parvenir UNIQUEMENT au secrétariat  
de BRUXELLES.

Pour toute correspondance, prière de  
joindre une enveloppe timbrée  
et auto-adressée.

Montants des cotisations

Membre avec service FERRO-FLASH

**BEF 700,-**

Membre vivant sous le même toit qu'un  
membre avec service FERRO-FLASH

**BEF 400,-**

Membre bienfaiteur à partir de 1000,-  
Pour les moins de 18 ans, s'adresser  
au secrétariat respectif

N'OUBLIEZ PAS DE MENTIONNER  
VOS NOM ET ADRESSE COMPLETE  
AINSI QUE VOTRE NUMERO DE MEMBRE.

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

Les articles publiés n'engagent que  
la responsabilité de leur auteur.  
Les firmes et commerçants cités dans  
les articles, ne le sont à titre d'information

Les vendredis de 20 à 23 heures

29 janvier 5 février 19 février 5 mars 19 mars

**MONTAGE DECORATION AMELIORATION  
DES RESEAUX DE LA GARE**

\*\*\*\*\*

LOCAL PLACE CAFFET Haines-St-Paul

Les vendredis de 19h30 à 23 heures

22 janvier 12 février 28 février 12 mars 28 mars

**REUNION LIBRE BIBLIOTHEQUE NOUVEAUTES**

Les dimanches CONSTRUCTION METAL BLANC

☞ Attention: prière contacter les responsables le vendredi

**Notre photo de couverture: "Ne dites jamais jamais"**

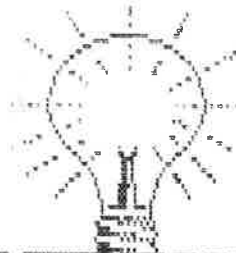
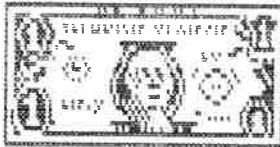
Le 21/07/92, l'IC 538 ayant trop de retard, il a été décidé de le remplacer  
entre Bruxelles-midi et Bruges par ...l'unique AM 049...qui ensuite est  
revenue à vide à Bruxelles-Midi.

Le sympathique photographe qui n'est autre que notre ami Yves  
Reynaert ajoute "J'ai voyagé avec elle pour prendre la photo à Bruges.  
J'étais le seul ravagé à Bruges et je suppose donc qu'il s'agit là d'une  
exclusivité...malgré que c'est par pur hasard que j'étais à Bxl-Midi mais  
en possession d'une carte TTB (pour circuler partout, ce que tout ravagé  
digne de ce nom devrait avoir sur lui en permanence!)"

*Yves, merci pour le document et le bon conseil*

ECHANGE DE REVUES INTER-CLUBS

Les revues sont à faire parvenir à  
Pierre HAUTEFIN  
Rue Argentin, 1  
7140 MORLANWEZ



# COTISATIONS 1998

MEMBRE ORDINAIRE AVEC FF. = BEF 700.-

\* \* \* \* \*

MEMBRE VIVANT SOUS LE MEME TOIT QU'UN

MEMBRE ORDINAIRE, MAIS SANS FF. = BEF 400.-

\* \* \* \* \*

MEMBRE BIENFAITEUR, MINIMUM BEF 1.000.-

\* \* \* \* \*

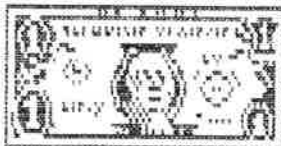
**POUR LES MEMBRES DE MOINS DE 18 ANS :**

CONTACTEZ LE RESPONSABLE DE VOTRE SECTION

\* \* \* \* \*

MERCI DE VOTRE SOUTIEN A NOTRE CLUB

**CFC = CFC = CFC = CFC = CFC = CFC = CFC**



# Première partie: Peinture et vieillissement.

## LE MATERIEL

**L**a patine n'est pas un sport de riche ! Le seul investissement plus conséquent, mais facultatif, est le sacro-saint aérographe. Le reste est du plus élémentaire, à savoir: Des pinceaux de toute les grandeurs, parmi ceux-ci, des bons marchés, car la technique décrite plus loin va vous "manger" quelques pinceaux! Pour ce qui est de la peinture, voici la palette nécessaire pour accomplir ce genre de travail: Du noir mat, du rouille 113 ( gamme Humbroll ), des tons de gris, du plus clair au plus foncé, du rouge brique, du blanc mat, du kaki (pour la teinte du ciment ), du jaune, de la terre de sienne et du brun foncé. C'est tout!

## LE CHOIX DE LA PATINE

**A**vant toute chose, il s'agit de définir l'age, la situation et la fonction du bâtiment à traiter. En effet, un édifice situé dans le Brabant ( pas à Clabecq ni à Vilvorde ! ) sera forcément moins sale que le bâtiment des machines du n° 18 à marchienne. il en va de même pour l'age d'une construction: le temps plus ou moins long ou les murs extérieurs ont été pollués. La fonction du bâtiment est déterminante, cela coule de source!

Aidez vous de quelques photos couleur prises sur des sites réels, leur simple observation vaut souvent mieux qu'un long discours. C'est en tout cas de cette manière que j'ai débuté mes transformations. Un bon truc aussi: les "échantillons" ( ne riez pas ! ): Un morceau de brique ou un fragment de béton ramassés au coeur de quelques ruines, histoire de se mitonner une teinte qui "colle" à la réalité. J'ai souvent procédé de la sorte, surtout quand une teinte fraîchement appliquée me semblait fausse.

## LA TECHNIQUE

**J**e ne sais si je peux revendiquer la paternité de la technique que je m'appête à vous décrire; je vous jure toutefois que je ne l'ai pas cueuillie dans une revue US! C'est tout simplement le résultat d'une soirée d'essai et de tatonnement à la recherche d'un résultat qui tardais à me satisfaire. Le premier essai fut basé autour de la méthode bien connue qui consiste à peindre les murs dans leur teinte définitive puis de couvrir d'une couche de blanc que l'on essuie rapidement de façon à ne laisser cette teinte que dans les joints. Niet catégorique! Il subsiste toujours des traînées disgracieuses et peu réalistes. En effet si le vieillissement d'un bâtiment réclame des nuances, il faut agir en sorte que celles-ci soient subtilement fondues et non pas superposées de façon criarde.

Ici , on commence à l'inverse: peindre tout d'abord les murs en couleur ciment; j'emploie pour ma part le kaki Humbroll qui figure bien le vieux ciment. Attendre dès lors le complet séchage (24 h. ) de la couche que l'on aura appliquée soit à l'aérographe, soit au pinceau en prenant bien soin de remplir les joints de briques. on peut aussi y ajouter une ou deux nuances de gris-brun-noir sale, un jus dilué et appliqué à certains endroits afin de figurer une altération locale des murs. Vous préparez maintenant un mélange de rouille, de noir, de terre de sienne, de rouge brique, de gris, le tout formant une teinte plus ou moins foncée imitant la vieille brique; procédez à des essais sur des bouts de plastique en ayant comme modèle de contretypage les fameux échantillons. Attention! Une teinte semblera toujours plus foncée avant d'avoir perdu sa brillance lors du séchage. A vous d'en tenir compte. diluez cette teinte très modérément, le but de cette dilution est de favoriser la "glisse" du pinceau lors de son application sur vos

murs. Après avoir trempé ledit pinceau ( bon marché - vous allez comprendre pourquoi ) , essuiez le sur un Scottex. Venez maintenant brosser la surface des briques avec ce pinceau presque sec. Tout l'art consiste à ne pas noyer les joints de ciment. Vous comprenez maintenant pourquoi il fallait éviter de diluer abondamment votre teinte. Si vous avez l'impression que votre pinceau ne glisse pas bien, ajoutez un peu de diluant; un peu, pas un bain! Ce diluant sert ici en quelque sorte de lubrifiant. Revenez sur une surface précédemment brossée si la teinte ne couvre pas assez la couche "ciment" appliquée en premier lieu. Vous l'avez sans doute remarqué: cette première couche concourt à éclaircir la teinture vieille brique que vous appliquez à présent. Le frottement provoque une usure rapide du pinceau subitement atteint d'une calvitie! Voilà pourquoi il ne fallait pas vous ruiner dans l'achat de pinceaux onéreux dont l'espérance de vie n'est de toute façon que de quelques heures à cet usage.

Prenez du recul, vérifiez la régularité de votre teinte, en tout cas, évitez les contrastes violents. Trop monotone? Après une première application, ajoutez dans votre godet une ration de peinture grise, rouge ou que sais-je, suivant la nécessité de foncer ou d'éclaircir votre mur. avant séchage, revenez fondre ce jus modifié sur ce que vous avez couvert précédemment. La noyade subtile de ces différentes nuances ne favorise que mieux le réalisme, ici, on touche de près les techniques utilisées par les peintres impressionnistes! On peut aussi peindre l'une ou l'autre brique en noir, figurant ainsi celles qui sont trop cuites. L'essentiel vient d'être dit. Le reste, c'est votre expérience et votre coup d'oeil qui vous meneront dans cet art figuratif.

Voilà donc une nouvelle technique, certes pas la panacée, un peu plus longue d'application, mais beaucoup plus réaliste et d'une souplesse appréciable lorsqu'il s'agit de corriger les éventuelles erreurs. Il est sans doute possible de procéder de même pour les maquettes en pierre synthétique, je m'apprette en tout cas à le faire sur la fameuse gare de Vonèche de chez Jocadis. La porosité relative de cette matière devrait à la fois être un adjuvant appréciable, mais aussi un danger de bavure plus conséquent lors de l'application. Voilà! J'espère vous avoir fait découvrir de nouveaux moyens dans

l'élaboration d'un décor plus réaliste; c'est en tout cas la tendance actuelle. La vision des réalisations d'outre-Atlantique n'est pas étrangère à ce phénomène.

### La pierre bleue, comment la figurer?

**F**igurer la pierre bleue ne se limite pas bêtement à couvrir une surface d'une simple couche de gris-bleu foncé. C'est l'addition de plusieurs tons qui vous donnera le meilleur rendu. En fait, cette pierre n'est bleue que lorsqu'elle est polie par le passage répété de pieds qui la foule, par exemple sur le pas d'une porte. En d'autre cas sa teinte est une addition de gris clair, de brun, de noir et de blanc. Je commence donc par une couche de fond foncée ( gris pierre ), sur laquelle je repasse avec un jus de gris presque blanc; après quoi, je laisse sécher quelque peu l'ouvrage, pour revenir avec un pinceau presque sec de terre de sienne très diluée, à la limite du transparent total. Le glissement rendu fluide par la forte dilution favorise la couverture de toute la surface. Une remarque qui vaut pour un tas d'autres applications: Attention aux effets parasites d'une forte dilution, à savoir un brillant qui persistera et un "rinçage" provoquant des auréoles et une accumulation de peinture poisseuse au bas de vos pièces. Le remède? un pinceau presque sec. Mais ces deux bavochages peuvent être du plus bel effet pour représenter des coulées de gaz-oil, d'huile ou autres hydro-carbures sur une citerne, une loco, une chaudière ou un réservoir!

Revenons à notre pierre; j'applique, toujours presque à sec, quelques touches de blanc mat, à peine visibles et quelques traînées de noir de bas en haut, imitant ainsi l'altération des ans et des intempéries. Sur les seuils, un passage de gris bleu, histoire de figurer le polissage évoqué plus haut. La remarque concernant la situation et l'usage du bâtiment est toujours d'application. Evitez toutefois de trop "crasser" vos édifices: contentez vous d'une teinte vieille brique, de pierres salies légèrement mais riches en nuances. La vue de quelques clichés vous convaincra: Tout n'est pas si noir! Bien sûr, la proximité d'une cheminée ou le passage de locos vapeur occasionnent des traînées, mais celles-ci sont localisées et non pas couvrantes. Chaque coup de pinceau doit être



réfléchi afin de contrôler l'effet qu'il provoquera. Ne travaillez pas constamment le nez collé à votre maquette, cela vous empêche d'évaluer le rendu général et risque d'engendrer des contrastes ou des irrégularités disgracieuses visibles de très loin! L'essentiel des opérations est effectué à l'aide des pinceaux. Il est en effet très malaisé d'accomplir ce travail de fondus et de nuancement avec un aérographe. Celui-ci semble plus indiqué pour la représentation de projection de poussières ou autres.

### Les métaux:

**I**l est souvent fait usage de métaux dans l'architecture industrielle. Ceux-ci ont tôt fait de prendre une teinte altérée lorsqu'il ne sont que faiblement traités. C'était le cas jadis. En miniature, c'est une aubaine pour le "patinneur" invétéré qui va pouvoir reproduire très aisément une foule d'effets super réalistes!

Commençons par un truc simple et amusant, la peinture dégradée d'un portail en tôle ou même d'une soude à eau d'une loco tender.

Peignez en premier lieu la surface à traiter d'une couche de rouille bien marquée. Il s'agit d'un mélange de rouille 113, de noir et de rouge brique que vous appliquerez bien dilué en fondant différentes nuances claires ou foncées. Le résultat après séchage n'est déjà pas mal, non? Admettons que cette pièce ait un jour été peinte et que les intempéries faisant leur triste oeuvre, la couleur soit plus ou moins altérée: Rien de plus simple, après séchage de la couche de rouille, brossez de bas en haut la teinte, vert, rouge, grise ou que sais-je de votre pièce. L'intensité de cette couverture est proportionnelle à l'état sensé être figuré. Peu de rouille? Ne laissez que quelques lambeaux de cette teinte aux endroits désirés. Franchement dégradé? Un petit coup de pinceau vertical de la couleur "neuve" par-ci par-là. Bizarrement, c'est l'application première de la rouille et non le contraire, comme on pourrait le croire, qui permet ce résultat saisissant de réalisme et pourtant si simple à mettre en oeuvre! Extrapolez cette technique à d'autres éléments tels des wagons ou des locos réformées et délaissées le long de vos lignes de chemin de fer.

Les gouttières et les corniches en zinc sont

dans les boîtes de construction standard représentées dans un gris métallique brillant et monotone à souhait: Appliquez leur le même traitement que pour la pierre mais en éclaircissant plus votre teinte. tracez quelques coulées de rouille aux fixations et ancrages. Vous m'en direz des nouvelles! Idem pour les toitures dont les nervures seront elles-aussi rouillées.

Les charpentes métalliques de grande importance ( cas du chevalement de mine ) seront traitées plus aisément à l'aérographe. Vous n'aurez pas besoin de vous contortionner pour peindre les recoins. Inutile de chercher des complications: si une zone n'a pas reçu sa ration de peinture au premier passage, pas de panique, un second passage, si possible dans une teinte légèrement différente, lui donnera. commencez par la plus foncée, p. ex. le noir ou le gris anthracite, ajoutez dans votre bocal une dose de rouille à chaque passe, variez les plaisirs picturaux en remettant de temps à autre du noir! Pas mal, non?

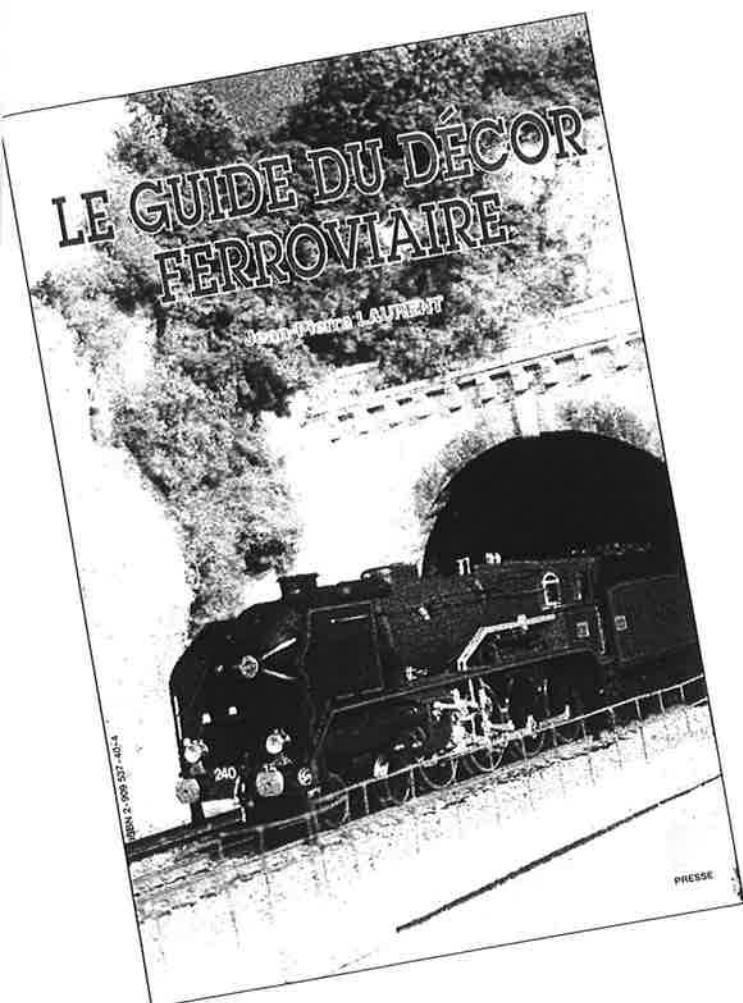
### **Le béton et le ciment**

**A**u diable cette sale habitude de représenter le béton par une teinte d'un gris clair bien uniforme: Ouvrez votre pot de kaki, peignez la surface à traiter, sans attendre le parfait séchage, repassez avec une autre couche, celle-là éclaircie avec du jaune ou du blanc. Quelques traînées de noir ou de blanc et voilà votre béton aussi vrai que nature!

### CONCLUSION:

**V**ous excuserez la manière "très prof." avec laquelle je vous ai exposé si doctement cette facette du décor. Ce n'est sans doute pas la panacée ni l'infaillible, ce n'est qu'une base de départ déjà éprouvée. On peut toujours y apporter d'autres idées via la revue qui donne refuge à ces colonnes.

**Gilles Durvaux.**



# LE GUIDE DU DÉCOR FERROVIAIRE

de Jean-Pierre LAURENT

2e Édition

**EST  
DISPONIBLE**

- Un ouvrage revu et augmenté, le plus complet sur le thème
- Aborde les principaux thèmes du décor ferroviaire
- Explique très clairement le sujet  
« Il est votre guide pour un décor réussi!! »

**80 PAGES**

**Format: 210 x 297 m/m  
+ 140 PHOTOS couleur  
+ 50 PHOTOS N et B**

**Pour vous**

**795,-frs**

Disponible en gare d'Haine-St-Pierre  
tous les premiers dimanches du mois  
ainsi que les anciens numéros de R.M.F.

## PETITES ANNONCES

93001 A vendre ou à échanger botins téléphoniques des années 50. S'adresser Monsieur Yvon PILETTE rue du Hocquet, 223 7100 LA LOUVIERE 064/264593

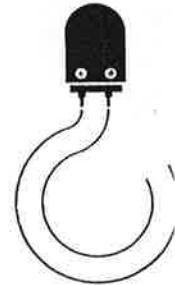
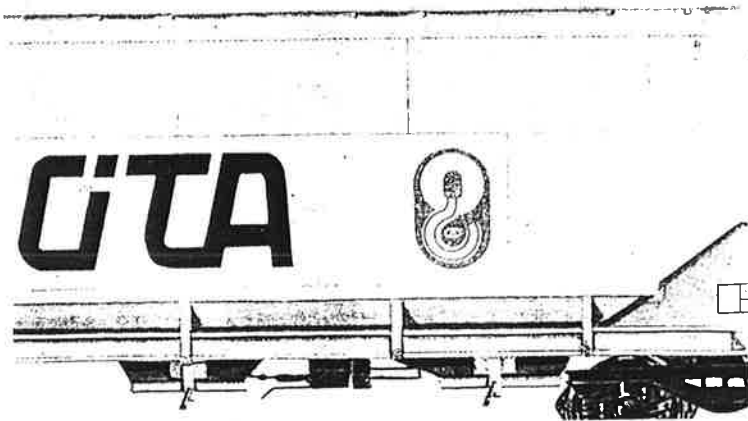
## EN GUISE D'EDITORIAL

Au moment où vous lirez ces lignes, le temps des voeux sera près de s'éteindre et je manquerai à toutes mes obligations de ne pas vous les présenter: **tous les bons voeux pour 1993 de la part de l'équipe C.F.C.** Je le fais néanmoins timidement car c'est l'équipe de Bruxelles qui vous les présentera, je crois, avec plus de fastes. En effet, après une brève concertation, il a été prévu, pour resserrer nos liens, pour être plus efficace aussi et, surtout, pour sortir un bulletin en temps et heure, d'alterner la rédaction soit: janvier/février, mai/juin, septembre/octobre rédigés par la section Bruxelles, mars/avril, juillet/août novembre/décembre rédigés par la section La Louvière avec, en outre, la possibilité de voir un partenaire privé s'insérer et permettre ainsi une information presque mensuelle comme en nos débuts.

Voilà la machine lancée, formons tous ensemble le voeux qu'elle tienne la voie et que ce numéro sera le dernier à accuser un tel retard mais rappelons-le, nous sommes *tous bénévoles*, nous attendons aussi avec beaucoup d'impatience les articles que vous nous promettez sans cesse.

## MYSTERE ECLAIRCI

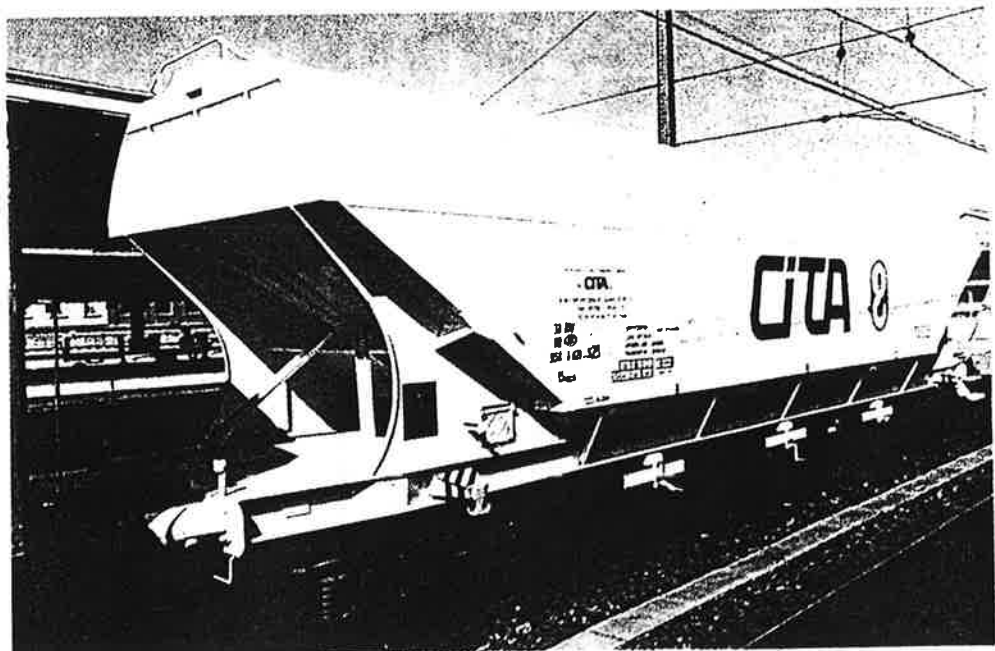
La sortie du céréalier SNCB RIVAROSSO a plongé dans la perplexité plusieurs de nos membres dont les pointus (et barbu par ailleurs): motif: le sigle bleu B (B CARGO?) apposé sur ses flancs: a-t-il roulé ainsi,



C'est l'ami Francis MICHEL de Tarcienne qui nous a donné la réponse: en **septembre 1985**, ce wagon était incorporé avec ce sigle dans la rame train-exposition composée d'ailleurs presque exclusivement de wagons appartenant à des sociétés: privées de location de matériel roulant.

### Wagon trémie pour vrac (CITA)

produits: céréales et dérivés  
déchargement axial  
tare: 20 t  
capacité: 96 m<sup>3</sup>  
charge maximale: environ 60 t  
longueur hors tout: 15 m





Le retour de cette revue en bibliothèque a évoqué beaucoup de souvenirs pour moi et c'est avec une certaine nostalgie que j'en parle.

En effet, le CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE venait à peine de naître, les rentrées étaient inexistantes et notre Président se démenait déjà pour améliorer l'ordinaire de notre association balbutiante.

A cette époque, il trouva une oreille favorable auprès de la maison STAQUET JOUETS de Morlanwelz, notre premier "sponsor" qui nous offrit l'abonnement au FLEISCHMANN KURIER imprimé à ce moment sur du papier journal et en grand format. A ce moment aussi, il n'était pas difficile de trouver un revendeur presque au coin de sa rue et les Centraux se souviendront de CLOQUET à Houdeng, débonnaire et ventripotent. On trouvait chez lui le FLEISCHMANN qu'il allait chercher chaque semaine à Bruxelles. D.G.H., l'importateur (on trouvait aussi chez lui de l'américain, des trams HAMO qui valent une fortune maintenant, des trains à crémaillères HEINZ trop vite disparus) était alors à la rue de la Bienfaisance à Bruxelles. Que de changements depuis.... pour la rue et l'importateur.



Il y en avait aussi beaucoup d'autres. Les "Binchous" se souviendront de la librairie LONGFILS, dépositaire MARKLIN et, sans doute peu le savaient, propriétaire d'un énorme réseau CAM que le club faillit racheter: une vraie pièce de musée mais fort "avancée", encore une occasion ratée, je me souviens aussi d'un dépositaire FLEISCHMANN au coin de la rue Robiano, puis d'une éphémère boutique à la rue Wanderpepen, d'un Candy's dans la grande surface Match où une vendeuse à croquer mais incompétente proposait un tender moteur Jouef comme locomotive: une pièce rare, en effet! A La Louvière, M. SPITAEELS, "LA MAISON DU JOUET" dont chacun aujourd'hui reconnaît qu'il était "le spécialiste" régnait sans partage sur son royaume MARKLIN sur lequel il veillait jalousement empêchant même son grand voisin, le Bon Marché (disparu lui aussi) d'y accéder. Il y avait encore le magasin de LA LOUVE où entre les peluches traînaient du JOUEF et du PIKO et puis STAQUET JOUETS dont on pu croire il y a une quinzaine d'années qu'il serait le Spécialiste de la région du Centre.

Aujourd'hui, tous ces détaillants sont disparus, la maison STAQUET JOUETS, elle aussi, vient d'abandonner le train miniature.

Dans ce contexte, pour le moins déprimant pour l'amateur et le modéliste trains miniatures, l'un de nos membres, et pas n'importe lequel puisqu'il s'agit d'un de nos fondateurs, a relevé le gant et, en plein centre, de LA LOUVIERE a ouvert un point de vente, L'ETOILE DU NORD, essentiellement consacré à notre passion. Nous ne pouvons que l'encourager de tout coeur et lui apporter notre soutien.

Il a pris des risques énormes, petit poisson dans un monde de requins où la course à la ristourne prévaut sur la qualité du service. De sa détermination mais aussi, il faut bien le dire de l'achalandage des prochaines semaines dépendront le maintien dans notre région d'une "station" ferroviaire.

Se souvenant des débuts de l'association et maintenant dépositaire FLEISCHMANN (après JOUEF, RIVAROSSO, KLEIN MODELLBAHN, HAG, MARKLIN, ROCO), à son tour, il offre l'abonnement FLEISCHMANN KURIER à notre association.

Alors, avec une pointe de nostalgie, bonne Lecture à cette revue format A4 papier glacé couleur

**L'actualité ferroviaire miniature,  
Les conseils, les trucs, les petites annonces**

**LISEZ RAIL MINIATURE FLASH**

Extrait de "C'EST A DIRE" (SNCB)

## LA VOITURE BAR-BISTRO: 100 % création SNCB

La composition du train EuroCity Memling a récemment été complétée par une voiture nouvelle: Bar-Bistro. Marquée "Bistro" et "Memling" sur ses flancs également décorés d'une assiette et d'un noeud papillon, cette voiture aux portes jaunes - qui la distinguent des autres voitures - est à 100 % une création SNCB.

Le Memling relie tous les jours Ostende à Cologne - et retour. Il porte la nouvelle livrée des voitures internationales SNCB, gris et bleu en mélange harmonieux, avec logo B blanc coiffé de sa ligne rouge habituelle. Les portés des voitures "ordinaires" sont rouges également, et donc bien repérables du quai lorsque le train s'arrête en gare.

La voiture Bar-Bistro vient d'être réalisée entièrement par l'atelier central de Malines, sur des plans conçus par le bureau design de la SNCB.

L'intérieur a été entièrement repensé en fonction de l'usage. La cuisine et le "garde-manger" occupent une position centrale. De part et d'autre se trouvent le restaurant - service à table de repas complets - et le bar. La décoration est en tons doux et harmonisés. Des miroirs, à hauteur du passage entre bar et restaurant,

donnent une impression de grand espace à ce simple couloir. Les rideaux sont de teinte bleue. Tout l'habitacle bénéficie d'un éclairage indirect, et des appliques murales viennent en appoint dans la partie bar.

Les tabourets entourent des tables rondes, réalisées en corian, un matériau de la famille PVC, façon marbre, d'un entretien très facile. Le revêtement de sol est un vinyl souple de couleur grise.

Cette nouvelle voiture est desservie par Restorail, qui assurait déjà le bar ambulant dans le Memling. On y consomme une gamme de repas nouveaux, sur le même mode que les repas servis dans les avions. Les fours à micro-ondes sont donc les auxiliaires principaux d'un service qui se veut moderne, chaleureux, et qui s'adaptera certainement à la réponse de la clientèle. ■



## LES VOIES FERRÉES SNCB EN WALLONIE VERS UN RÉSEAU WALLON POUR TRAFIC LENT

Après la dernière guerre, le déclin de l'industrie wallonne, la création d'un réseau autoroutier en Europe, la généralisation de la voiture individuelle comme mode de transport furent les facteurs essentiels qui provoquèrent l'abandon d'une partie importante du réseau SNCB considérée comme non rentable.

Un outil forgé depuis plus de cent ans était brutalement amputé de ses fibres les plus anciennes.

Mais l'infrastructure subsistait, énorme - remblais, déblais, ouvrages d'art -, inscrite d'une manière remarquable dans le paysage, dotée d'une végétation riche et particulière qui créait de véritables couloirs écologiques.

Plusieurs ministres - A. Califice, G. Mathot, M. Wathélet - s'intéressèrent de près à la problématique de la réaffectation de ces voies. J. Chabert, Ministre des Communications décida même de créer un véritable réseau de pistes cyclables touristiques qui connaît un début de réalisation sur un tronçon de la ligne 165, Bertrix-Myno.

Les travaux publics réalisèrent quelques pistes isolées dans la province du Luxembourg et deux tronçons non jointifs furent équipés sur la ligne 142, Tirmont-Namur.

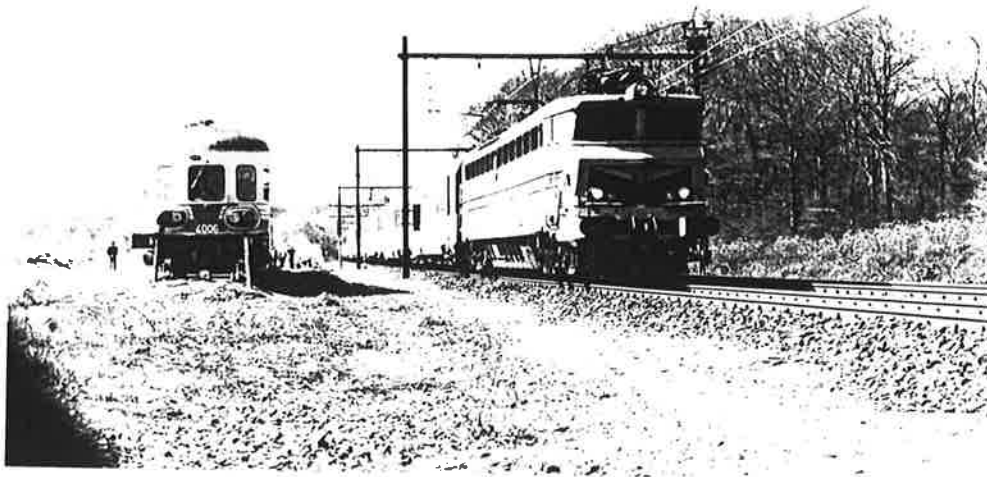
Diverses asbl imaginèrent des petits trains touristiques sur des voies non démantelées.

En 1987, la Commission wallonne du trafic lent s'émeut de la situation et recommande au Ministre Liénard de réaliser une étude d'ensemble sur tout le domaine public pas ou mal utilisé, y compris les voies ferrées SNCB désaffectées, en vue de la création d'un réseau pour trafic lent.

En 1990, le Ministre charge son administration de faire l'inventaire des voies ferrées SNCB et SNCV désaffectées.

Il apparut très vite que les voies SNCV dont la désaffectation remontait à plus longtemps étaient dans un état de morcellement tel qu'elles ne pouvaient plus constituer la base d'un réseau valable.

Par contre, les quatre-vingts voies SNCB représentant une longueur totale de 500 kilomètres pouvaient constituer l'ossature d'un réseau futur. C'est ainsi que l'on a classé, avec l'aide de l'Office wallon de Développement rural (OWDR) à Mons et des Comités d'Acquisition d'Immeubles, ces voies en fonction de leur "mitage", de leur intérêt écologique local et régional pour finalement en retenir provisoirement quarante-cinq, longueur 350 km; le classement allant d'un intérêt considéré comme bon jusqu'à exceptionnel.



# OCTOBRE

LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

# NOVEMBRE

LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

# DECEMBRE

LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		



# JANVIER

LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31



**CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE**  
La Louvière



# FEVRIER

LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28

# MARS

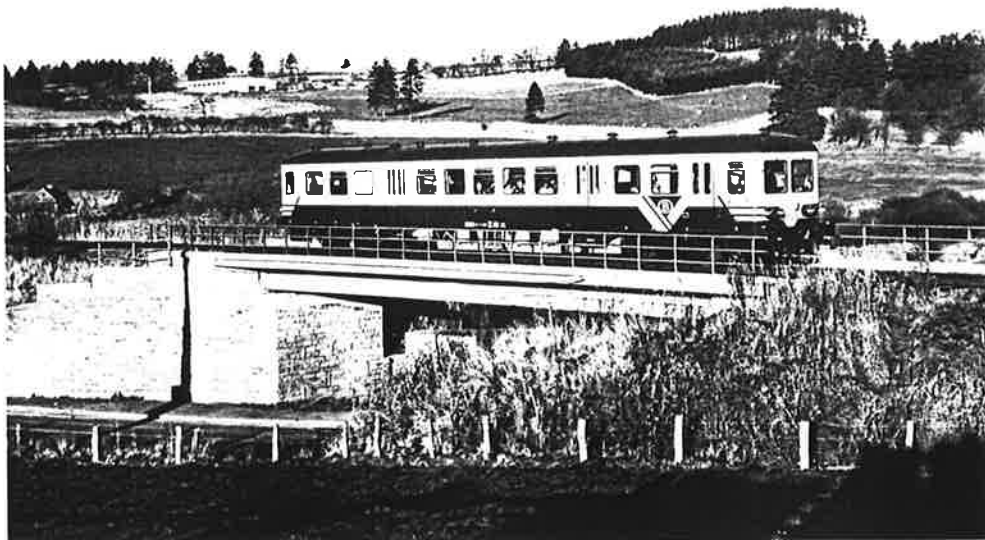
LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

# AVRIL

# MAI

LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
		1	2	3	4	
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24/31	25	26	27	28	29	30



# JUIN



LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				



# JUILLET

JUNE	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	



CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE  
La Louvière

# AOUT

LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23/ /30	24/ /31	25	26	27	28	29

# SEPTEMBRE

LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			



## "RÉAMÉNAGEMENT ET DE L'URBANISME" (région Wallonne)

Entre-temps, l'Exécutif régional wallon a demandé d'inscrire les itinéraires de cinq voies parmi les plus intéressantes en tant que grande voirie pour trafic lent aux plans de secteur concernés.

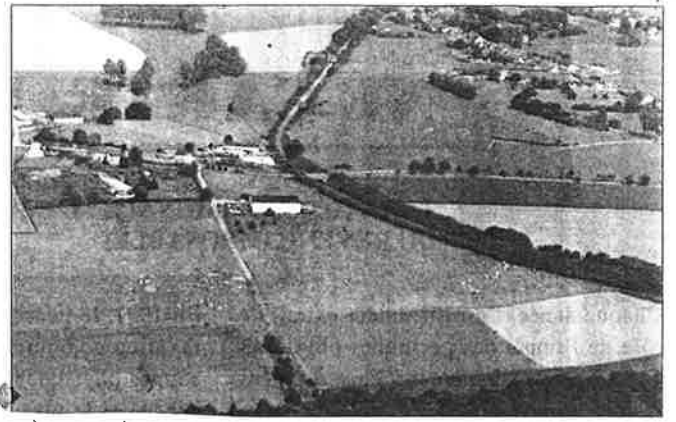
Le coût de l'opération de réaménagement n'avait jamais été scientifiquement abordé et la présence de nombreux ouvrages d'art effrayait.

L'apport technique du Ministère wallon de l'Équipement et des Transports a permis une première approche sérieuse (pour 350 km). En résumé:

1. "l'acquisition" fait l'objet d'un contentieux entre l'Etat belge et la Région;
2. la réfection des ouvrages d'art peut être estimée à 250 millions de francs;  
La plate-forme se caractérise par une pente minimale, moins de deux pour cent, et des croisements qui se font souvent à niveaux différents par le biais d'un ouvrage ce qui concourt à la sécurité et au confort d'un trafic lent à savoir piétons, cyclistes voire cavaliers; sans exclure la possibilité d'installer un transport communal moderne surtout en ville ou de gérer simultanément des couloirs de migration pour la flore et la faune;
3. l'entretien du réseau non aménagé: 10 millions de francs;
4. le réaménagement suivant le type de revêtement coûterait de 800 millions à 1 milliard et demi de francs;
5. l'entretien annuel du réseau aménagé coûterait 10 millions de francs par an;

Ces travaux pourraient s'étaler sur dix ans.  
Le jeu n'en vaut-il pas la chandelle ?

M. V.D.M.



*Une coulée verte reliant les villages à travers la campagne.  
Site pour les promenades à pieds, en vélo...*



*De la nécessité d'une politique cohérente  
un pont débouchant sur le vide, rupture du cheminement*



*Pentes douces et sites verdurés*

En sa séance du 01.02.1990, l'Exécutif Régional Wallon a fixé le périmètre des sociétés d'exploitation.

Vu le nombre important de lignes traversant les limites choisies, il a également dû préciser pour chacune de ces lignes, la société d'exploitation gestionnaire.

Ainsi, la ligne 90 (Charleroi-Anderlues-Binche-La Louvière) a été attribuée dans son entièreté à TEC Charleroi.

La scission de la ligne étant prévue à Anderlues, le tronçon "Charleroi-Anderlues" s'étendrait entièrement à l'intérieur du périmètre du TEC Charleroi et devait donc être gérée par cette société tandis que le tronçon Anderlues-Binche-La Louvière développerait la majorité de son itinéraire à l'intérieur du périmètre du TEC Hainaut.

Sa gestion devrait donc être reprise par cette société, ce qui nécessite une modification de la décision de l'Exécutif Régional Wallon du 01.02.1990.

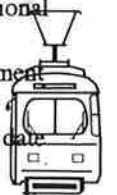
Le 11.07.1990, l'E.R.W. approuvait le schéma de mise en oeuvre du métro de Charleroi, schéma qui prévoit le remplacement du tramway par l'autobus sur le tronçon Anderlues-La Louvière.

Conformément à cette décision, le TEC Charleroi décidait de considérer Anderlues comme le terminus du ferré à la date d'ouverture du métro, fixée le 28.08.1992.

Souhaitant profiter du transfert pour revoir fondamentalement la desserte locale, le TEC Hainaut a déclaré ne pas pouvoir reprendre l'exploitation du tronçon Anderlues-La Louvière en août 1992 et a demandé l'arbitrage de la SRWT.

En sa séance du 3 septembre 1992, le conseil d'administration de la SRWT a proposé aux conseils d'administration du TEC Hainaut et du TEC Charleroi la solution suivante :

- TEC Charleroi continue à gérer l'exploitation complète de la ligne 90 jusqu'au 31.08.1993.
- La SRWT propose à l'Exécutif Régional Wallon de modifier la décision du 01.02.1990 en vue de transférer la gestion du tronçon Anderlues-Binche-La Louvière à la société TEC Hainaut à la date du 01.09.1993.
- TEC Charleroi et TEC Hainaut développent parallèlement et en concertation leur projet d'exploitation en tenant compte au mieux des besoins de la clientèle en correspondance.
- La mise en oeuvre des deux projets doit être simultanée et est fixée au 01.09.1993.





Rédigé par **FEBELRAIL** - Edition novembre 1992

**Manifestations prévues pour 1993.**

Dates	Organisation	Manifestation	Lieu
22/01	VeBOV	1992 - Un aperçu	Anvers
31/01	Hoes.Tr.Club	Bourse d'échange	Hoeselt
04 au 07/02	Ronoco-Travel	Spielwarenmesse Nürnberg	Nürnberg
12/02	VeBOV	Le tram en 1992 - Un aperçu	Bruxelles
14/02	MTUB	Présentation nouvelle saison	Woluwe
26/02	VeBOV	Vente publique	Anvers
20/03	MTUB	Voyage à l'étranger	France ?
10/04	Stephenson	Expo - Rail '93	Ostende
10 au 17/07	Ronoco-Travel	Rhaetische Bahn - Suisse	Suisse
26 en 27/09	Hoes.Tr.Club	Expo - Euromodelisme '93	Genk

Les adresses, numéros de téléphone et renseignements complémentaires concernant ces manifestations et initiatives se trouvent dans l'agenda trimestriel édité par FEBELRAIL.

## Notre jeu-concours

Plusieurs membres ont reconnu le sympathique et dynamique membre Bruxellois Guy Tyteca en le dessin du jeune Marc. Aucun, cependant, ne nous a fait parvenir la bonne réponse par courrier. Nous remettons donc en jeu le lot précédent qui sera vôtre si vous répondez correctement aux questions du jour:

**Combien y a-t-il d'écartements différents sur cette photo?**

**Décrivez le système au centre de la voie (type)**

**Quel est l'écartement du wagon?**

Question subsidiaire:

**Où a été prise cette photo?**



# Le coin MÄRKLIN

Les amis et fans de Märklin venant de plus en plus nombreux lors des animations mensuelles en gare d'Haine-Saint-Pierre, il n'est que logique, dans notre souci d'ouverture, de consacrer, dorénavant, une rubrique à cette marque plus que centenaire. Une marque, que dis-je, un système plutôt, incompatible avec le reste, adulé par ses adeptes et dont les inconvénients disparaissent avec les nouveaux acquis technologiques (p.e. inversion électronique). Fortement implanté dans notre pays, la marque de Goppingen bénéficie également de services aussi bien commerciaux qu'après-vente qui ne sont sans doute pas pour rien dans l'auréole qui entoure la marque.

Outre le système, les modèles **MÄRKLIN** se font également remarquer par un retour à la carrosserie métallique dont la finesse de gravure atteint facilement celle des carrosseries en plastique attestant la parfaite maîtrise des techniciens de la firme.

Un reproche de la part des ferrovipathes (ou ferroviphiles) belgophiles (ou belgopathes) – et idem pour nos voisins d'outre-Quévrain – : la trop faible quantité de modèles de chez nous (quoique que cette année, nous avons été gâtés...et nous le serons encore très prochainement avec la sortie prévue d'une série 55 SNCB.....et peut-être aussi dans le futur un modèle électrique du service intérieur largement répandu si les projets se concrétisent).

Je terminerai ce petit préambule par ces quelques mots qui résumeront la philosophie de cette rubrique et qui peut-être heurteront les modélistes les plus pointus: **jouons au train**

## ECHANGE D'ESSIEUX GRATUIT

Nous nous ouvrons, MÄRKLIN aussi! En effet, vous pouvez, dorénavant, demander à votre détaillant de vous fournir le matériel remorqué **équipé de roues norme NEM système deux rails**. **C'est gratuit en plus**. Voilà qui permettra aux adeptes du deux rails d'agrandir leur choix sans alourdir leurs dépenses.

## DISPARAISSENT DU CATALOGUE

entre autres les références suivantes:

3133 loco diesel électrique série 54 SNCB

4252 voiture Eurofima B11 SNCB AC

N.B.: une liste complète des articles fin de série peut vous être envoyée sur simple demande accompagnée d'une enveloppe timbrée auto-adressée. Les demandes doivent parvenir au C.F.C. Gare-Musée Rue de la Station, 7100 Haine-Saint-Pierre

## TRANSFORMATEUR LUMIERE

Le traditionnel 6611 est sorti du catalogue. Ne cherchez pas désespérément son remplaçant, vous utilisez tout simplement à sa place l'article digital transformateur 6002

## SERIE 55 SNCB EN COURANT CONTINU DEUX RAILS

Une série "**HAMO**" (c'est ce nom que porte les modèles MÄRKLIN livrés en deux rails continu) pourrait être mise en vente. Elle serait limitée à tirage unique vraisemblablement vu "le marché limité" (sic). Un seul conseil: précipitez vous chez votre détaillant pour la réserver.

## LES PRIX

Hélas, ils augmentent. Cette année augmentation prévue au 1er mars

ECOLE COMMUNALE  
DU CENTRE  
CHALUSSEE, 36 710 THOUDENG-GOEGNIES  
**SAMEDI 27/03/93**  
de 10h00 A 18h00

DEUXIEME  
**HOBBYRAMA**

GRANDE FOIRE aux  
ARTISANS  
MODELISTES  
MAQUETTISTES  
COLLECTIONNEURS

BUVETTE - RESTAURATION PAF: 50PF.  
GANS: 061 / 228281 Ref: -12ème année

ECOLE COMMUNALE  
DU CENTRE  
CHALUSSEE, 36 710 THOUDENG-GOEGNIES  
**SAMEDI 27/03/93**  
de 10h00 A 18h00

DEUXIEME  
**HOBBYRAMA**

GRANDE FOIRE aux  
ARTISANS  
MODELISTES  
MAQUETTISTES  
COLLECTIONNEURS

BUVETTE - RESTAURATION PAF: 50PF.  
GANS: 061 / 228281 Ref: -12ème année

# En parcourant

## JOURNAL DU CHEMIN DE FER

62 OCT. 92:

Une nette amélioration est à constater dans le rédactionnel de la revue! Rail-photo comme au bon vieux temps, et des articles un peu plus en rapport avec nos contrées dans un style plus généreux qu'auparavant. A noter entre-autre, ce reportage sur une insolite " Pacific " qui de miniature est devenue loco grandeur nature! C'est pas de la magie, non, il s'agit tout simplement d'une des locos qui ont tracté les petits trains de l'Expo universelle de 1935 et plus tard l'exposition de l'eau à Liège en 1939. Durant la guerre et après de rocambolesques péripéties, cette mini Pacific s'est retrouvée sur un réseau voie étroite en Pologne où elle fut transformée en loco industrielle. Elle est actuellement exposée au musée de la voie de 60 à Wenecja.

RMF 339

Oct. 92:

Changement de look pour la couverture et dans une moindre mesure pour la présentation intérieure. Parlons en justement de cette présentation qui redevient attrayante comme au bon vieux temps il y a seulement dix, douze ans de cela. RMF fait plus dans le sérieux, finis les articles un peu "chipotte" pour amateurs peu regardants...

RMF340

Nov. 92:

Une amélioration confirmée pour ce numéro ou on trouvera un article concernant la transformation d'une remise POLA ( Dépôt de tram de Dresde ). Transformation qui peut nous intéresser moyennant quelques adaptations.

LOCO-REVUE 553

Nov. 92:

Ici aussi on change de peau! C'est un véritable chamboulement qui a pour vedette la PAO ( publication assistée par ordinateur ). Plutôt déroutant, déplaisant pour certains. Attention à un certain RMF qui pourrait venir brouter dans les parages .

LU dans ce 553 nouvelle mouture: La patine à l'acétone et un réseau CFD.

LOCO-REVUE 554

Déc. 92:

Après l'article sur la construction d'une désherbeuse, craquez, braves gens, à la vue de ce dépôt vapeur en 0 avec ses pensionnaires, s'il vous plaît!

FERRO-FLASH NAMUR 55:

Après l'actualité ferroviaire, lisez ce documentaire de la Compagnie de Chimay avec en corrolaire un récit de guerre comme on les aime; les acteurs: De simples cheminots, le lieu: Les trains de nuit entre Mariembourg et Anor.

INFO-MODELES 135

Oct. 92.

Les cabines Siemens, construction d'une grue à eau SNCB en HO sur base Jouef.

CFTY TOURAIL 110:

Suite de l'étude sur les locos électriques.

ENTRE-VOIES 124:

Cpm.

LA VIE DU RAIL

2364:

Cpm.

2365:

Ce que le TGV va changer pour le nord.  
reportage sur une résurrection ferroviaire au Liban.

2366:

La SNCF de demain.

TRAM 2000

127:

Ce numéro consacre une large part à la mise en service du métro de Charleroi.

128:

Cpm.

LE TRAIN-TRAIN

10/92:

Partez à la recherche de curiosité ferroviaires au long de la ligne Mariembourg-Treignes, découvrez ce vestige de chemin de fer à voie de 60 à Nismes!

Un coup de chapeau en passant à Pascal Petit, qui nous fait découvrir les aspects ferroviaires inusités ou oubliés de Charleroi et environs.

TRANSFER

Numéro hors serie:

Athus-Meuse An 2000. Le titre résume tout. Cette ligne va connaître une mutation incroyable qui ne la fera plus ressembler à ce qu'elle est maintenant avec tout son pittoresque.

Si l'électrification assure à l'Athus-Meuse un avenir salubre, permettez nous de verser quelques larmes sur la mouture actuelle, très chemin de fer de papa. Finis donc les chandeliers de Vonèche, et la vue splendide du paysage à l'arrière-plan. Finis aussi le bloc Siemens de Gedinne, les palettes de pondrome et la gare de Gendron. Si on continuera d'entendre le son rageur de s moteurs des locos diesel avançant péniblement au pas d'homme sur la section au delà de Beauraing, tout cela se passera sous une géométrie de poteaux et de caténaires, adieu les belles photos...

Gédé



## POTRAINS

**LIVRE ET METAL BLANC:** entendu lors des palabres du vendredi soir: "tiens, tiens, la Livre a encore diminué", "tiens; , tiens les modèles, métal blanc viennent encore d'augmenter!".

## RIONS UN PEU

Marc, 6 ans, devant une magnifique Ae 6/6 arborant sur sa face avant le drapeau confédéral suisse s'exclame: " Oh Papa, c'est une machine d'ambulance!"

## SOUS LA PIOCHE

Le 26 décembre, la halle à marchandise d'HAINÉ-SAINTE-PIERRE avait vécu. Du "pont de fer" devenu pont de béton, on pouvait apercevoir un tas de gravats à son emplacement. Un peu dommage quand on sait que l'ancien atelier d'Haine-Saint-Pierre abritera une partie du matériel historique et des archives de nos chemins de fer. Etait-ce réellement nécessaire de démolir ce témoin historique "in situ", gênait-il quelqu'un?

## CA DEMENAGE

Ca déménage ferme ferme à la section Centre: le réseau Place Caffet a été transféré à la Gare d'Haine-Saint-Pierre. Le but est de le mettre à disposition du public lors des animations en gare. Il est, en effet, conçu pour que tout un chacun puisse venir rouler avec ses longues rames aussi bien en système 2 rails que 3 rails, alors qu'à la place Caffet, l'équipe Centre concocte un nouveau réseau modèle, très pointu, aux normes actuelles (ndlr: c'est-à-dire sur lesquelles plus rien ne roule).

Si on en parle, c'est que le transfert ne s'est pas fait sans mal. Si cela s'est bien passé pour les modules droits, par contre, les modules de retournement refusèrent de monter dans la camionnette de l'ami Philippe. Il n'y eut qu'une solution: la montée à pied vers la gare au grand étonnement des riverains de la place, de la rue du Quénaux et de la chaussée qui n'en reviennent toujours pas d'avoir vu passer un tel attelage....et encore bravo à l'équipe qui a réussi l'exploit, le trajet n'étant ni court ni en palier, pensez-y en venant nous rendre visite en gare.

## UNE 26 DE RETOUR AU PAYS

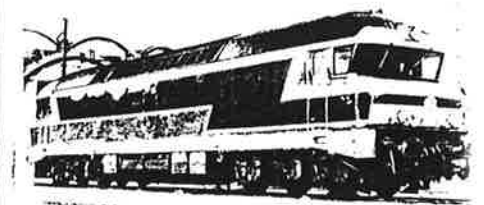
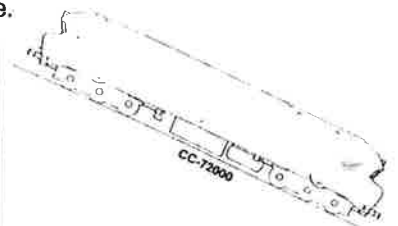
Sous la botte nazie, les usines de La Croyère de l'Anglo-Franco-Belge construisit des grosses locomotives de type 150 pour le Reich, dont d'ailleurs une partie nous revint, le conflit terminé, sous forme de dommages de guerre (t.25 et t.26). Près d'un demi-siècle après, une dernière locomotive nous revient dans un contexte plus agréable: en effet, l'association du Chemin de fer de la Vennbahn vient de racheter la locomotive 50 3666 de l'ancienne Deutsche Reichsbahn qui n'est rien d'autre qu'une Franco-Belge de La Croyère construite en 1943 et en service en Allemagne depuis ce moment. Voilà une nouvelle qui fera battre le côté cœur ferroviathe de nos amis Alexis et Jean que j'entends déjà échafauder des projets pour la ramener quelques heures sur les voies de La Croyère.

## Des CC72000 SNCF sur les rails belges

Depuis quelques mois, des mastodontes diesel français fréquentent régulièrement le rail belge en l'occurrence les CC72000 reproduites d'ailleurs parfaitement à l'échelle HO par JOUEF. Les photographes pourront les surprendre de jour comme de nuit selon l'horaire suivant que nous transmet nos "amis du rail luxembourgeois".

Pour le "puriste" belge; "et une de plus a pouvoir mettre sur le réseau sans anachronisme.

Tag	Zug-Nr.	Abfahrt		Ankunft		Zugart
(3)						
N1	429632	Stockem	0h40	Arlon	0h46	Hlp
N1	42963	Arlon	1h08	Hagondange	2h28	Container
N1	42974	Hagondange	3h47	Stockem	5h21	Container
N17	429712	Stockem	5h49	Arlon	5h55	Hlp
C7	429748	Stockem	5h49	Thionville	6h48	Hlp
N17	42971	Arlon	6h15	Hagondange	7h35	Container
N17	499862	Hagondange	8h08	Bettembourg	8h38	Hlp
N17	49986	Bettembourg	9h16	Stockem	10h19	Kesselwagen
N17	44985	Stockem	11h15	Thionville	13h18	Bunt Basel
N17	42930	Thionville	17h50	Stockem	19h13	Container
N17	429601	Stockem	19h34	Hagondange	22h07	Hlp
N17	42960	Hagondange	22h43	Stockem	0h13	Container
C1	40938	Thionville	22h52	Bettembourg	23h16	TEEM
C1	429633	Bettembourg	23h28	Arlon	0h07	Hlp





ASBL FEBELRAIL VZW

Fédération des associations belges d'amis du rail

Federatie van Belgische verenigingen van spoorwegbelangstellenden

**Vous avez la parole !**

Formulaire à remplir lisiblement et à renvoyer avant le 28/01/93. à

FEBELRAIL - Secrétariat  
Allée des Jonquilles 18  
1457 WALHAIN (Perbais)

ou à remettre à votre commerçant spécialisé.

**Voiture BISTRO du train EC 48/49 MEMLING**

- Je serais intéressé par .... pièce(s) de la voiture BISTRO  
(production ROCO)

- Je suis d'accord
- Je ne suis pas d'accord

sur le prix approximatif de +/- BEF 2.000,-

- Je suis d'accord pour une réservation éventuelle avec versement  
d'un acompte auprès d'un commerçant spécialisé.

Remarques et/ou suggestions éventuelles (écrire lisiblement s.v.p.):

.....

.....

.....

.....

.....

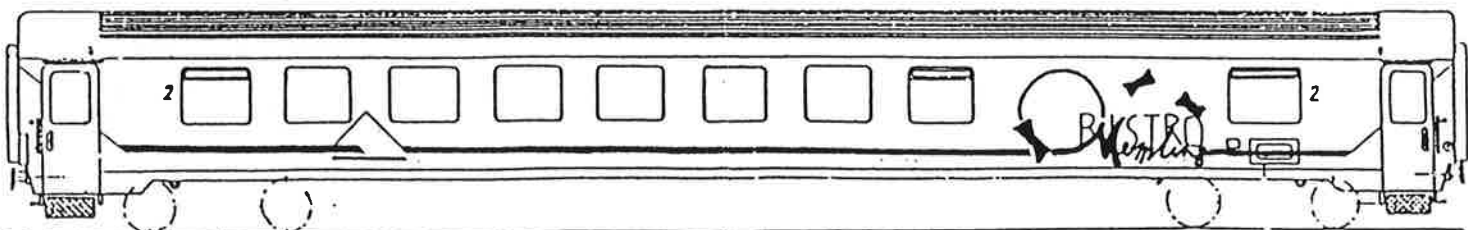
NOM, Prénom : .....

ADRESSE : .....

LOCALITE : .....

J'ai pris connaissance de ce questionnaire par :

- l'agenda-FEBELRAIL
- Mon club
- Un ami
- Un détaillant spécialisé
- autre: .....



# Pour les ravagés du vicinal: la série des plans S.N.C.V.

## Offre spéciale MUPDOFER

Le MUPDOFER a publié une série de recueils de plans du matériel roulant SNCV ancien et moderne. Ces recueils (n.d.l.r. très complets et, à notre sens, indispensables aux amoureux et aux modélistes trams) ont connu un grand succès et sont épuisés. Néanmoins, devant la très forte demande et les "je n'étais pas au courant" ou "je voulais d'abord voir avant de payer" traditionnels, notre association-soeur a pris la décision de rééditer ceux-ci et d'étendre son offre à vous, lecteurs de FERRO-FLASH.

Laissons la plume au MUPDOFER pour vous présenter l'ouvrage:

### NOUVELLES PUBLICATIONS MUPDOFER:

#### R E C U E I L S   D E   P L A N S   D E   M A T E R I E L   S N C V

Le MUPDOFER va éditer une série de recueils de plans de matériel roulant vicinal groupés par type, avec introduction, listes de matricules et commentaires appropriés au besoin. Les plans sont ceux d'origine de l'exploitant, réduits de façon homogène au format A3 (297 x 420 mm) et reliés sous double couverture (cartonnette et plastique transparent), comprenant aussi quelques projets jamais réalisés. Chaque plan comprend deux pages et de deux à quatre vues: latérale, face, haut, coupe, etc...selon les cas.

#### *STRUCTURE DES RECUEILS:*

- A - Locomotives à vapeur (12) et Autorails (28)
- B - Wagons divers (50)
- C - Remorques du service à vapeur (52)
- D - Motrices électriques I (40)
- E - Motrices électriques II (21) et remorques "électriques" (19)

(Le nombre entre parenthèses indique la quantité de plans par type)

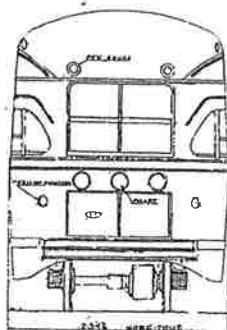
Le nombre total de pages (plans et textes) étant fort semblables pour ces cinq ouvrages, il a été décidé de les proposer aux mêmes conditions, à savoir: **825,- frs le volume pour les membres C.F.C. en règle de cotisation.**

A titre d'offre spéciale, toute personne souscrivant aux cinq ouvrages globalement bénéficie d'une réduction supplémentaire, à savoir d'un prix de **3995,- frs pour nos membres**

**SOUSCRIPTION: jusqu'au 29/01/93** (confirmez votre virement par un courrier à votre secrétariat)

**Palements: exclusivement au compte 000-1560678-45 de P. MARCHAL Petit-Roeulx-lez-Nivelles**

**Attention: important:** en raison du format et du poids de ces recueils, il ne sera procédé à aucune expédition par voie postale. Les volumes seront à votre disposition aux réunions mensuelles ou auprès de votre secrétariat



## COMMUNICATIONS

# L'histoire de la ligne internationale Virton-Montmédy

Fermée en 1985, la ligne ferroviaire Marbehan-Virton-Lamorteau-Montmédy (France) joua longtemps un rôle important dans les relations économiques entre la sidérurgie wallonne et le bassin minier lorrain français. Un chercheur de Lamorteau, Jean-Claude Léonard, vient de publier l'histoire de cette ligne aux Editions GTF, le Groupement belge pour la promotion et l'exploitation touristique du transport ferroviaire.

Jean-Claude Léonard, passionné d'histoire locale, poursuit depuis plusieurs années le projet d'écrire une histoire complète des différentes implantations du rail dans la province. Habitant de Lamorteau, Jean-Claude Léonard s'est intéressé naturellement en premier lieu à l'histoire de la gare frontalière locale. Membre fondateur de l'association régionale des « Amis du Rail », il a pu bénéficier, vu la difficulté et l'ampleur de son investigation, du soutien de l'ASBL GTF, dont le siège est à Liège.

Dirigé par Roland Marganne, un professeur de langues anciennes et d'histoire, le GTF regroupe toutes les personnes intéressées aux chemins de fer. Pluraliste, animée bénévolement, cette ASBL soutient le rail belge, documente ses membres et organise des excursions ferroviaires en Belgique et à l'étranger (la dernière sur l'Athus-Meuse a eu lieu le 25 juillet). Elle publie aussi chaque trimestre le bulletin « Trans-Fer », ainsi que des numéros hors série, dont plusieurs sont consacrés au Luxembourg : le Rail en Gaume (épuisé), le nouveau relatif à la ligne Virton-Montmédy et également une nouvelle publication sur tous les travaux programmés dans le cadre de l'électrification de la ligne Athus-Meuse.

La plaquette rédigée par Jean-Claude Léonard, intitulée précisément « Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise et de la ligne Marbehan-Virton-Montmédy » contient 52 pages papier glacé ; le texte est accompagné d'une quarantaine de photos d'époque, la plupart inédites, et de quelques schémas et plans.

## La gare de Laclairéau...

Après que le 27 octobre 1858, le Roi Léopold I<sup>er</sup> ait inauguré lui-même la ligne Bruxelles-Arlon, toute une série de tronçons de lignes allaient être réalisés dans la foulée dans la province.

Afin de relier le pays gaumais à l'intérieur du pays, une société

privée fut créée en 1868 à Virton : la *Compagnie du chemin de fer de Virton*, dont l'administrateur délégué était un certain Parent Pécher, gérant de la banque de Tournai. Justin Thévenet, constructeur et entrepreneur de Mont-sur-Marchienne, obtint la concession de la ligne. Le premier coup de pioche du chantier fut donné le 4 février 1870 à Villers-sur-Semois, à un km du village, sur la crête qui sépare la vallée de la Rulles de celle de la Semois.

Jean-Claude Léonard, qui a passé plusieurs années à compiler différentes archives, donne des détails amusants sur les palabres qui ont entouré le tracé de la ligne et le nom des stations. Le comte de Briey aurait fait pression pour faire passer la ligne par Ethe car il avait un projet de construction de hauts-fourneaux à Laclairéau. Il a pu obtenir à l'origine le nom de « Laclairéau » pour la gare d'Ethe.

La ligne Marbehan-Virton fut inaugurée le 9 novembre 1872. J.-Cl. Léonard raconte pour l'anecdote que le maire de Virton et son conseil communal s'étaient postés au dernier étage de l'hôtel de ville pour guetter l'arrivée du premier train à la gare de Virton-Ville, située dans l'actuelle rue du Moulin !

## Une gare frontalière importante durant les deux guerres

Retardée par la guerre franco-prussienne de 1870, la poursuite de la construction de la ligne à partir de Virton jusque Montmédy fut notamment accélérée à la suite de pétitions signées par des industriels, cultivateurs et commerçants de Virton. Après différents avatars, la ligne fut ouverte au trafic le 15 mars 1881 jusque Lamorteau et quelques jours plus tard jusque Montmédy.

« L'implantation du chemin de fer fut une véritable bénédiction pour les habitants de Lamorteau et de la région » dit



La gare de Lamorteau, aujourd'hui reconvertie en salles d'animation pour le village Photo « L'Avenir du Luxembourg »

Jean-Claude Léonard. « On ne n'en souvient peut-être pas, mais dans ces années du XIX<sup>e</sup> siècle, on crevait littéralement de faim dans ces campagnes. Le chemin de fer était un progrès social et une sécurité d'emploi ».

L'occupant allemand en 1914 porta la ligne Virton-Montmédy à double voie sur tout son parcours et agrandit les installations de Lamorteau afin de mieux ravitailler le front à Verdun (nouvelles voies de manœuvre, nouveau faisceau de triage de cinq voies, etc.).

« La gare de Lamorteau connut une intense activité également lors de la seconde guerre mondiale. J.-Cl. Léonard note que que la SNCF avait renvoyé une quinzaine de trains journaliers de minerais entre la Lorraine et la Belgique via Ecouvies-Lamorteau, afin de dégager la liaison frontalière Charleville-Givet, désormais réservée au trafic militaire. L'occupant utilisa également l'axe Valenciennes-Montmédy-Lamorteau-Virton pour y faire passer les trains de permissionnaires de la Wehrmacht de retour dans leurs familles.

## Lente régression

Si le trafic marchandises resta longtemps soutenu entre Ecouvies et Virton (par exemple en 1960, on dénombrait encore plus de 50 mouvements ferroviaires sur la ligne, dont 21 trains complets de minerai de fer organisés entre Ecouvies, Ronet ou Kinkempois), par contre le trafic voyageurs déclina à tel point qu'il fut fermé déjà en 1951. Depuis cette date, une société française d'autocars établie à Verdun, les « Rapides de la Meuse », a repris à son compte le service routier de substitution et

assure le transport des voyageurs de Lamorteau à Virton.

Mais la crise sidérurgique des années 70 tarit progressivement le trafic du minerai de fer lorrain ; de plus, la SNCB orienta plus son trafic sur l'axe Bruxelles-Luxembourg, électrifié, alors que la ligne Athus-Meuse ne l'était pas. L'importance de la gare frontalière de Lamorteau décrivit au fil des années : le 1<sup>er</sup> février 1976, la gare fut transformée en dépendance de troisième catégorie, gérée par la gare de Virton-Saint-Mard.

La gare de Lamorteau a été définitivement fermée en mars 82, puis la ligne Montmédy-Virton elle-même fut fermée à tout trafic le 28 septembre 1985. Jean-Claude Léonard « gratte » au passage les politiques locales, qui n'ont pris aucune initiative pour tenter de préserver la ligne. Il déplore aussi que le bâtiment de la gare ait été longuement victime d'actes de vandalisme, toujours avec la passivité du collègue échevinal de Rouvrois. Heureusement qu'une ASBL a pu racheter le bâtiment et l'a réhabilité depuis lors en lieu d'animation pour des associations du village.

D. Z.

« Cette plaquette peut être obtenue en versant 400 F au compte 240-0380489-59 de GTF ASBL-Editions, boîte postale 191, 4000 Liège 1. Quelques exemplaires sont également disponibles au Musée Gaumais à Virton. La brochure « Athus-Meuse, an 2000 » peut elle, être obtenue au prix de 120 F au même numéro de compte.

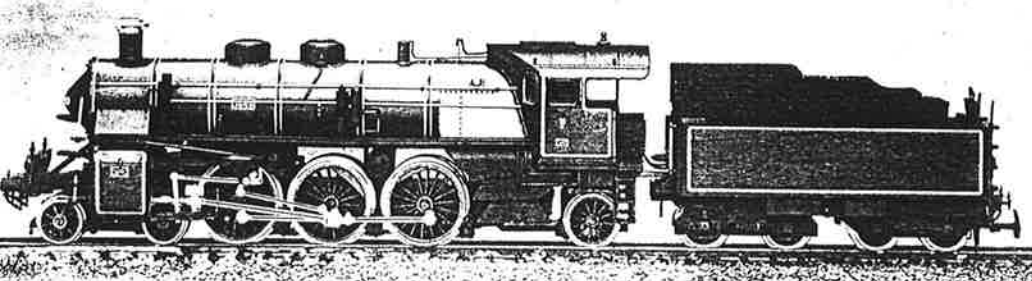
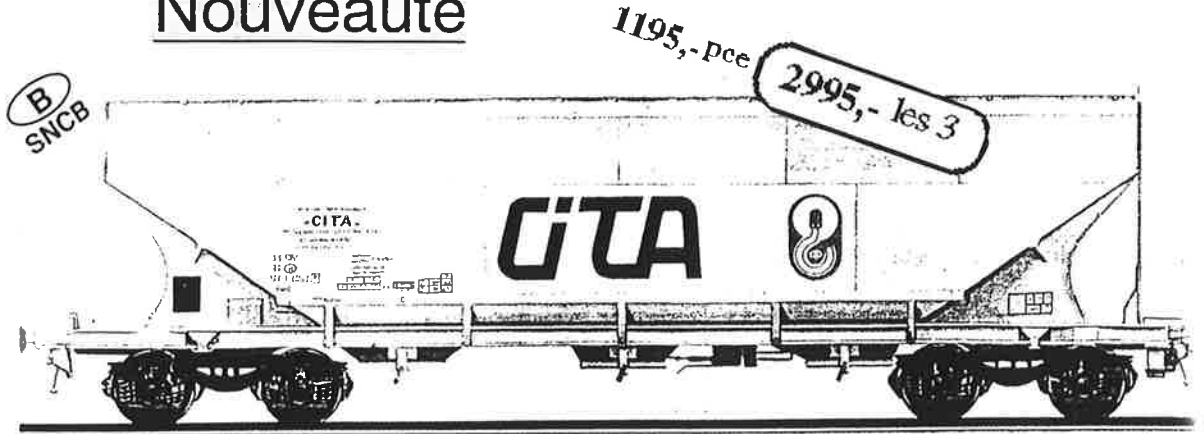
**Ouvert:**  
 Le mercredi de 14 à 18h45  
 Le samedi de 10 à 18h30 et  
 Le dimanche de 10 à 12h15  
 A partir de février, ouvert aussi  
 le jeudi de 11 à 15 heures

# L'ETOILE DU NORD

Trains miniatures Littérature ferroviaire outillage pour modéliste  
 Rue Toisoul, 11 à 7100 LA LOUVIERE Tél. 064/26.54.54  
 juste sous le bassin de natation - centre ville

## Nouveauté

Les principales compagnies du secteur ont adopté ces wagons pour la rapidité de chargement et de déchargement et pour la grande capacité (94 mc.).



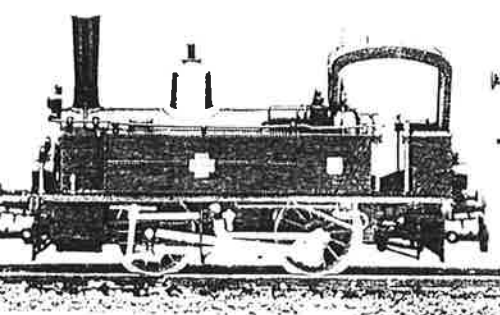
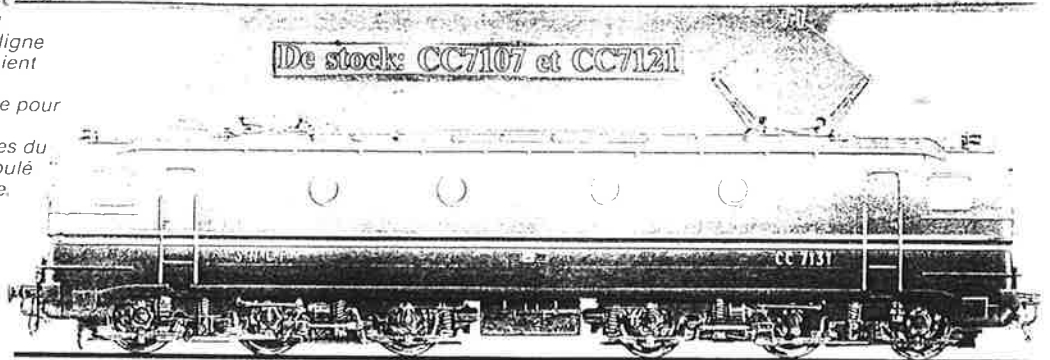
*Une revenante*

Après la première Guerre Mondiale les SNCB ont reçu, de l'Allemagne, les locomotives bavaroises S 3/6 comme indemnité de guerre

**Stock limité**

Ces locomotives sont très connues car la CC 7107 le mois de mars 1955, établit le nouveau record du monde sur rails, à la vitesse de 331 Km/h sur la ligne Darx-Morcenx. Grâce à leur puissance, elles étaient aussi bien employées pour la traction des trains marchandises, à régime accéléré et normale, que pour la traction des trains passagers lourds: 900 t à 140 km/h en palier et 500 t à 130 km/h sur rampes du 8‰. Les locomotives de la série CC 7100 ont roulé dans le sud-ouest et dans le sud-est de la France.

De stock: CC7107 et CC7121

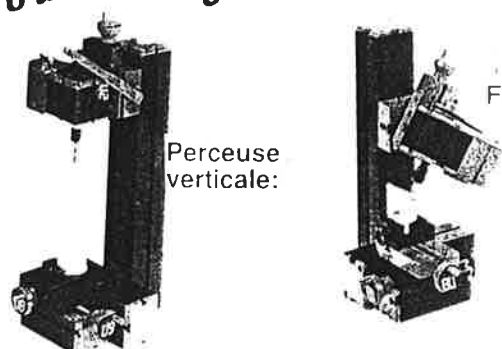


Cette locomotive fut bâtie en 1883 et effectua son service sur le réseau des "Ferrovie Nord Milano" jusqu'à l'entrée en fonction de la traction électrique.

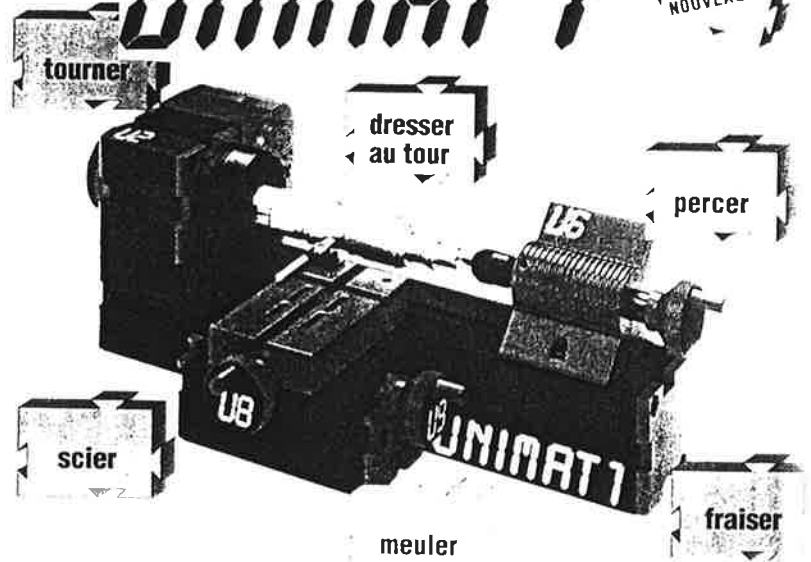
**outils de précision en un seul appareil**

## UNIMAT 1

NOUVEAUTE



Fraiseuse:





**CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE**  
**Section LA LOUVIERE**

*Nous avons changé d'adresse:*

~~C. F. C.  
Chaussée de Mons, 125  
7100 Haine-Saint-Pierre~~

n'existe plus

Veuillez adresser votre courrier

Soit à l'adresse postale du club:

**CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE**  
**Gare-Musée d'Haine-Saint-Pierre**  
**Rue de la Station**  
**7100 HAINE-SAINT-PIERRE**

Soit à notre secrétaire:

**C.F.C. secrétariat**  
**Monsieur Henri HAUBE**  
**Rue Dr Grégoire, 51**  
**7100 LA LOUVIERE**

Soit à notre président:

**C.F.C. président**  
**Monsieur Pierre HAUTEFIN**  
**Rue Argentin, 1**  
**7140 MORLANWELZ**

*N.B.: n'oubliez pas de joindre une enveloppe timbrée auto-adressée à tout courrier demandant réponse*