



Juillet - Août 2003

BELGIQUE-BELGIE
P.P.
1180 Bruxelles 18
1/7797

FEBELRAIL - Secretariaat
Holle Eikaard 45
2550 KONTICH

Ferro Flash



Documentation - Modélisme - Informations ferroviaires

Sommaire et informations générales

Ferro Flash n° 223
Juillet – Août 2003

Sommaire et informations générales

..... p 2

Rétro rail

Souvenirs du Pays-Noir

par Gilles DURVAUX p 3

Ferro Flash Photo

HLE de la série 15 sur les trains de pointe Liège-Gouvy. p 8

Adieu aux automotrices postales. p 9

Paris : Le « Train-Capitale ». p 10

Dossier

CONNAITRE SA REGION INDUSTRIELLE FERROVIAIRE DU CENTRE

Une société méconnue :

Les Ateliers de La Louvière-Bouvy à Saint-Vaast

(suite du Ferro Flash n° 222)

par Pierre Rasson p 12

Divers

Infos Bruxelles p 7

Agenda p 17

Addendum p 21

Photo de couverture

Adieu aux automotrices postales : voyage P.F.T. du 21 juin 2003
(photos G.B.) : La rame spéciale, sur la ligne 147 à l'entrée de
Fleurus – (voir aussi en page 9 de ce Ferro Flash)

Secrétariat Bruxelles

Eric Poussart – e-mail : eric.poussart@zenitel.biz
Avenue Rogier, 185 – 1030 Bruxelles

Secrétariat Centre

Etienne Josse – gsm 0475 62 87 19 - fax 064 55 55 65
Rue Ry de Brabant – 7170 Bellecourt - e-mail : cfc@be.tf

Comptes bancaires

Bruxelles : 068-2027267-91
Centre : 000-1560678-45

Les demandes de renseignements et d'anciens FERRO FLASH se font auprès de 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.

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 qu'à titre d'information.

Montant des cotisations

Membre avec service FERRO FLASH
EUR 30,-

Membre vivant sous le même toit qu'un membre
ordinaire (sans service FERRO FLASH)
EUR 15,-

Membre bienfaiteur : à partir de
EUR 40,-

Membre étudiant, avec service FERRO-FLASH
EUR 15,-

Abonnement à FERRO-FLASH (6 numéros)
EUR 15,-

Comité de la section " Centre "

Président d'honneur **Pierre Hautefin** (064) 44 99 60

Président **Jean-Luc Francq** (064) 44 25 71

Vice-président **Richard Debliquit**
Rue Saint-Donat, 28 – 7110 Houdeng-Goignies

Trésorière **Patricia Francq-De Nutte** 064 44 25 71

Secrétaire **Jean-Pierre Hoven** 064 54 05 53

Secrétaire adjoint **Etienne Josse** 064 55 55 65
Rue Ry de Brabant 45 – 7170 Bellecourt

Commissaires

Jean Boudart Responsables bibliothèque
071 84 27 92

Dimitri Crugenaire Responsable réseau

Jérôme Dubois Responsable réseau

Jean-Luc Delguste Rue de la Station 22/103 – 7100 Haïne-St-Pierre

Gilles Durvaux Rue Pachis Wiaux 32 – 6200 Châtelet

Christian Gauthier

Comité de la section " Bruxelles "

Président d'honneur **Michel Broigniez** –Président du MOROP

Président **Guy Bridoux** 02 374 88 93
Coordinateur Ferro Flash

Vice-Président **Armand Thonet** 02 734 99 71

Trésorier **Paul Marchal** 02 354 14 14

Secrétaire **Eric Poussart**

Représentant Papys **Jacques Nicaise** 02 731 63 06

Coordination réunions (*à désigner*)

Responsables de FSR

Jacques Mathieu Equipement et entretien

Eric Poussart Electricité, électronique

Armand Thonet Réseau deux rails

(*à désigner*) Réseau trois rails

Fabrice Carlier Responsable des locaux et du bar

Pierre Leclercq Responsable des locaux et du bar

Souvenirs du Pays-Noir

par Gilles DURVAUX (<http://www.freeworld.be>)

Vous êtes nombreux à avoir vu mon diorama «Retour au Pays-Noir» dans le Train Miniature Magazine. Comme vous l'avez lu, celui-ci est inspiré par des souvenirs d'enfance. C'est sur ceux-ci que je vais revenir dans le présent article.

La première partie de mon enfance s'est passée au quartier de la Planche, chaussée de Bruxelles à Dampremy, aux confins de Charleroi. Cette commune qui accueillait de nombreuses industries n'était certainement pas le plus beau coin de notre pays. Mais ce décor concourrait à renforcer l'appellation «Pays-Noir» que l'on avait donné à la région de Charleroi. Presque toutes les communes formaient d'ailleurs une «ceinture noire» autour de la métropole. C'est là que s'étaient implantés les charbonnages, la sidérurgie, les verreries et de multiples ateliers connexes.

On ne pouvait plus distinguer que quelques rares traces du passé rural de ces cités, tant celui-ci avait été éradiqué par la révolution industrielle. Dans la foulée du fulgurant essor économique, de nouvelles chaussées étaient nées, mais aussi d'innombrables voies ferrées, qui formaient un inextricable maillage, à tel point qu'il était impossible de parcourir un seul kilomètre sans croiser des rails. Les trams étaient venus s'ajouter aux moyens de transports. On trouvait deux sociétés, que les habitants appelaient communément «les trams jaunes» ou «les trams verts». Les jaunes étaient les vicinaux qui desservaient le Sud, le Sud-Ouest, l'Ouest et le Nord-Ouest de la région. Les verts étaient les trams électriques du Pays de Charleroi et Extensions» (TEPCE) qui circulaient à l'Est et au Nord-Est sur un réseau de 67 kilomètres.

Cela se passait dans les années soixante. Il s'agit d'une période riche et particulière au Pays-Noir : on se trouvait à une époque charnière qui, à la fois puisait sa substance dans un passé industriel qui avait façonné les paysages et les modes de vie, et qui à la fois s'appropriait à tourner la page de l'ère industrielle sans le savoir. Mais à ce moment, les avancées sociales avaient atteint leur paroxysme, le pouvoir d'achat de nombreuses familles avait connu une sensible amélioration et on voyait poindre les prémices de la

société de consommation. Toute cette conjonction qualitative cachait la noirceur et la relative tristesse de l'environnement du pays-Noir. Elle cachait également en partie la fermeture des charbonnages qui battait son plein. Après tout, il restait les verreries et surtout la sidérurgie. Il semblait que cet univers était intemporel et immuable : à peine démolissait-on quelques vestiges de charbonnages fermés depuis longtemps.

Les rues étaient animées par de nombreux commerces et de nombreux bistrotts qui arboraient des plaques émaillées jaune crème au lettrage bordeaux. Comme la télévision commençait seulement à investir les foyers, la vie sociale était intense. Lors des soirées d'été, les gens restaient sur les devantures de leurs maisons à discuter entre voisins. C'est souvent de travail dont il était question, tant celui-ci représentait une valeur forte qui fondait l'identité de tout un peuple. Cette identité avait aussi pour référence les usines et les charbonnages, véritables institutions dont les noms étaient La Providence, le Mambourg, Monceau-Fontaine, les AMS, le Ruau, Glaverbel, Hainaut-Sambre, les ACEC, Thy-Monceau-Marcinelle, Amercour, Centre de Jumet, Nord de Gilly, Houillères-Unies, Bois-du-Cazier, Poirier et j'en passe.

J'ai donc grandi dans ce quartier de la Planche. C'est là que j'ai contracté le virus des trains et des trams. Il faut bien dire que les conditions étaient réunies: au fond de mon jardin passaient, en parallèle, la ligne Charleroi-Ottignies et la ligne industrielle qui desservait la verrerie de Lodelinsart. Devant ma maison, je pouvais observer l'inlassable ballet des trams vicinaux. La chaussée de Bruxelles était le tron commun de toutes les lignes allant vers le Nord et le Nord-Ouest. C'est ainsi que passaient par là les trams vers Ransart, Jumet, Gosselies et Châtelet.

Je me souviens, cela est lointain, et devait se situer aux alentours de 1964 et 1965, des ultimes circulations de trains à vapeur sur la ligne Charleroi-Ottignies, ainsi que sur la ligne industrielle. J'exigeais de mon arrière-grand-mère, à qui on confiait de temps à autre ma garde, de monter sur la passerelle du passage à niveau de la gare de Dampremy-Planche. J'attendais le

démarrage impressionnant du train omnibus qui s'élançait à l'assaut de la rampe vers Lodelinsart. Au passage de la locomotive, on restait un court instant enveloppé par un épais nuage de vapeur qui donnait la curieuse impression d'appartenir à un autre monde.

Il y avait cette odeur d'eau et d'huile chaudes, ainsi que parfois celle du charbon en ignition. Puis, l'épais nuage se dissipait et laissait entrevoir le reste du convoi s'éloigner. Quel était le matériel qui était engagé sur cette ligne? A cette époque il ne pouvait s'agir que d'une type 29 et de voitures M1. Le dernier souvenir d'une loco vapeur du «grand chemin de fer» que j'ai se situe par une matinée brumeuse de novembre, toujours au même passage à niveau. Il devait s'agir d'une machine de manoeuvre qui refoulait un train vers la verrerie.

Je me souviens bien d'une grosse masse noirâtre, aux vitres sombres qui passa lentement devant moi en faisant vibrer le sol. Sa fumée ou sa vapeur se mêlait au brouillard et un homme en bleu de travail penchait la tête hors de l'abri. Ces images très confuses me sont restées jusqu'à présent. J'ai beau fouiller dans ma mémoire, je ne trouve pas d'autres traces de ces trains à vapeur qui disparaissaient du paysage carolorégien.

Si, dès 1966, on ne vit plus que des locomotives diesel pour les dessertes qui relevaient de la SNCB, par contre, de nombreuses locomotives à vapeur étaient encore en service dans les usines et les charbonnages (à ceux de Monceau-Fontaine, notamment qui en utilisaient une bonne vingtaine.). Pour preuve, la verrerie de Lodelinsart utilisait une loco dite «sans foyer». C'était un engin curieux, d'allure simpliste, exactement comme peuvent le dessiner les enfants, et qui ressemblait à un jouet géant. Ce qui me frappa d'emblée fut la disposition des cylindres à l'arrière, ainsi que l'absence de cheminée. Celle-ci était remplacée par une longue buse derrière l'abri. Il ne sortait de cette loco que de la vapeur bien blanche, et pour cause, puisqu'il n'y avait pas de foyer. Cette machine ne restait pas confinée dans la gare privée de la verrerie, elle s'aventurait jusqu'à la gare de la Planche et traversait le passage à niveau plusieurs fois par jour. On entendit ainsi quotidiennement son sifflet strident jusqu'en 1970.

Devenu un peu plus âgé, Je pus entamer de multiples explorations dans les alentours, et celles-ci furent bien souvent à buts ferroviaires. Mon frère cadet était mon compagnon de promenade obligé. Il avait une peur bleue du «petit train» - c'est le nom que nous avions donné à la petite loco à vapeur- je ne lui disais évidemment jamais la destination de notre escapade, qui était souvent les alentours de la verrerie. Celle-ci se trouvait installée de part et d'autres de la rue Pige

au Croly, à la limite de Charleroi et de Lodelinsart, juste à côté de la ligne 140. D'un côté on trouvait l'usine proprement dite et de l'autre côté, un faisceau de garage, la remise à locos et quelques entrepôts. Le tout était raccordé à une petite ligne industrielle qui longeait le «grand chemin de fer» et qui s'y embranchait à hauteur de la gare de Dampremy-Planche. Je pouvais observer les manoeuvres, les sorties et les entrées des trains dans l'usine. Lorsque nous nous aventurions sur la voie, le long des clôtures du faisceau de garage, en direction de la gare de la Planche, bien souvent, nous nous faisons enguirlander par le machiniste ou les préposés aux manoeuvres, ce qui ne nous a jamais empêchés de désobéir à la fois suivante !

Au fur et à mesure que je grandissais, j'avais étendu mon champ d'action en direction de Charleroi-Nord et de Lodelinsart. Il y avait de nombreuses voies ferrées qui éveillaient mon attention. A cette époque, la rationalisation n'avait pas encore condamné ces petites lignes au trafic diffus.

Un autre but de promenade était de parcourir l'autre partie du chemin de fer industriel qui s'étirait, au delà de la rue Pige au Croly, entre la verrerie et la ligne Charleroi-Ottignies. J'avoue n'avoir jamais vu de trains circuler sur ces rails, même si au bout de cette ligne, le long d'une minuscule usine, on trouvait souvent garés deux couverts à deux essieux (le modèle typique reproduit par Lilliput.). C'était une ligne anodine, longue d'à peine un kilomètre, installée sur de la cendrée et qui se terminait en cul de sac le long d'un bâtiment muni d'un quai de chargement. Sur son parcours se trouvaient quelques ateliers, dont certains étaient abandonnés et recelaient au milieu de la végétation des carcasses de voitures qui nous servaient de jeux. Deux ou trois de ces ateliers étaient raccordés à la ligne de chemin de fer. Ces voies pénétraient derrière de hauts murs par des grandes portes. Apparemment, plus aucun wagon ne rentrait dans ces enceintes, si ce n'est chez un ferrailleur situé à mi-parcours.

Un peu plus loin que le terminus, juste à côté de la petite usine, on croisait le site propre de la ligne 9 des trams verts, aux abords de la rue de la Cayauderie. Les trams quittaient cette rue après une courbe serrée comme le réseau de Charleroi en compta d'innombrables, puis s'engageaient entre deux rangées de buissons pour un petit parcours bucolique. Ils traversaient ensuite la chaussée de Châtelet au lieu-dit «Pont Drion» et disparaissaient dans un tunnel aménagé sous la voie de la ligne industrielle Lodelinsart-Jumet.

Je pris souvent le tram en ces années. jamais tout seul, mais toujours accompagné, soit par ma mère, soit par mon frère aîné. Le tram n'avait pas le roulement souple

et presque félin d'un train de voyageurs. Bruyant et brinquebalant, il avait un roulement chaotique, rugueux et saccadé. Mais cela me plaisait. Plus complice que le train, il pénétrait au coeur même des quartiers ouvriers, longeait les longues théories de façades désuètes qui caractérisaient l'habitat du Pays-Noir. Il était la vitrine ambulante de tout un décor corrompu par l'industrie lourde. Il ne prenait pas distance avec la vie des communes qu'il traversait. Sa carcasse jaune faisait corps avec les rues et les maisons. Mes voyages en tram avaient comme destination, soit Charleroi dans une direction, soit Jumet dans l'autre. Vers Charleroi, cela symbolisait les courses ou le départ en vacances chez mes grands-parents.

Parfois j'allais vers Marchienne par la route de Mons. On pénétrait au coeur même de la sidérurgie de l'Ouest. Coincées entre le canal de Charleroi à Bruxelles et la Sambre, les usines de la Providence et de Thy-Marcinelle étendaient leur fouillis inextricable de haut-fourneaux, de halls de laminoirs, de cheminées, de conduites aériennes, de charpentes, de bennes téléphériques, le tout dominé par des fumées rousses, noires ou blanches. Parfois des flammes émergeaient du décor, dont l'odeur de charbon brûlé et de gaz prenait à la gorge. On se doutait que le coeur du Pays-Noir battait là, mais surtout, on se sentait petit et intrus dans un tel paysage quasi-inhumain. Aujourd'hui, lorsque l'on passe à la route de Mons, on ressent encore en partie cette impression, mais la mutation économique a fait son oeuvre et on se demande combien de temps encore on verra ces fumées barrer le ciel de l'Ouest de Charleroi.

Lorsque l'on montait la chaussée de Bruxelles en direction de Jumet, on franchissait un passage à niveau au lieu dit «Deschassis», du nom d'un charbonnage tout proche. La ligne de chemin de fer qui passait là était une ligne industrielle qui avait dû desservir les charbonnages de l'endroit. Mais comme ceux-ci étaient fermés, il ne passait guère que quelques trains de marchandises par semaine. N'empêche, ce passage à niveau paraissait être un dur écueil pour les trams qui le franchissaient : le conducteur arrêtait presque sa motrice, comme s'il était habité par une grande appréhension. Il abordait ensuite les deux files de rails presque au pas d'homme, et là, on comprenait pourquoi il y mettait tant de précautions : tout à coup un vacarme digne de l'apocalypse se faisait entendre, sorte de déluge de ferraille, de vitre tremblantes et de coups sourds. On sentait le tram faire des bonds en passant sur le croisement. Il y a fort à parier que des déraillements ont dû se produire plusieurs fois. Ce cérémonial a duré en tous cas jusqu'à la suppression définitive de ce passage à niveau en 1986, sans que jamais on ne songe à réparer ce croisement défaillant.

Chaque passage de train sur une petite ligne industrielle

de la région tenait lieu d'événement, tant les circulations étaient devenues rares. Je me souviens de la présence insolite à Deschassis, d'une loco diesel de ligne (une «200»- future série 51.) sur ces voies qui a priori ne voyaient guère que des locos de manœuvres. Qu'était venue faire là une aussi grosse machine qui en plus de cela remorquait un train hétéroclite, fait de wagons de marchandises et de voitures voyageurs : un train spécial d'amateurs déjà à cette époque ? je ne le sut jamais. Le plus souvent, les trains étaient remorqués par des locotracteurs. Ceux-ci suffisaient, vu que les convois étaient très courts.

Du côté de Ransart, De Jumet et de Gilly, existaient d'autres de ces lignes, à la même vocation révolue, celle de la desserte des charbonnages. A Gilly, une ligne s'insinuait entre les jardins, longeait les pignons des maisons ouvrières, semblant se frayer un chemin dans une urbanisation très dense. Après avoir parcouru Gilly, elle venait se perdre à l'ancienne gare du Nord, située au Pont de Waterloo, à Charleroi-Nord. Cette ligne avait dû prendre en charge le charbon du puits des Vallées, siège principal des Houillères Unies de Charleroi, dont les ruines assez laides assombrissaient le quartier de Gilly-Haies. J'ai souvent parcouru ces voies ferrées à l'aspect oublié. j'avais l'impression de partir dans de lointaines explorations. A chaque fois, j'espérais évidemment rencontrer un train. Espoirs déçus, puisque ceux-ci ne passaient que quelque fois par semaine.

Par contre, je pouvais me rassasier des nombreux convois qui passaient sur la ligne Charleroi-Ottignies. J'avais même pu assister aux premières circulations de trains réversibles (les voitures pilotes M 1.). Cette ligne 140 était encore une ligne «mécanique» : des signaux à palettes et des passages à niveau manuels. Il y avait toute une ambiance qui préluait l'arrivée d'un train. Les palettes des sémaphores se levaient en claquant et le préposé aux barrières du passage à niveau de la Planche actionnait une grande roue pour les faire descendre. Le train se profilait au loin, dévalant la pente depuis Lodelinsart, moteur au ralenti, avec seulement le bruit du vent et le martèlement des roues sur les rails. La petite gare de Dampremy-Planche était un petit bâtiment gris fait d'une ossature d'acier avec remplissage de briques. Elle avait dû subir les affres des mouvements de terrain engendrés par l'exploitation des charbonnages, puisque ses murs ondulaient, renforçant encore plus son caractère d'édifice de fortune. Un autre de mes postes d'observation était un petit teruil d'à peine une quinzaine de mètres de hauteur qui se situait plus loin que la gare de la planche, en direction de Lodelinsart. De là, on embrassait du regard le site de la verrerie, la ligne 140 et les jardins des maisons de la chaussée de Bruxelles

Un signal se trouvait au pied de ce teruil. Plus petit, je

fus fasciné par le cliquetis du câble funiculaire qui le commandait et le claquement sec de sa palette. Il était commandé au loin par une main inconnue et surtout, il avait la magie d'amener des trains.

Ce furent les jeux dans les charbonnages désaffectés qui durent susciter mon attrait pour l'archéologie industrielle. Ces ruines étaient nombreuses, de véritables cités interdites, autant de sanctuaires de l'ère industrielle qui commençait à toucher à sa fin. Quelques puits étaient encore en activité, tel ce numéro 1 qui se situait derrière mon école à Charleroi-Nord. J'y voyais tous les jours les molettes qui tournaient de leur rotation inverse au sommet de leurs châssis, avec le défilement des câbles qui en scintillant au soleil, étaient avalés par les énormes bâtiments d'extraction. Ces câbles qui supportaient les cages plongeaient dans le puits, l'un remontait, l'autre descendait. Lorsque la rotation s'arrêtait, ces deux bandes d'acier continuaient à danser. Comme il y avait deux puits, ces mouvements étaient fréquents. Mais pour beaucoup d'autres charbonnages, un tel spectacle n'était déjà plus d'actualité. Ces lieux délaissés étaient dangereux et parfaitement interdits d'accès, mais souvent mal surveillés.

Lorsque l'on y pénétrait, on était souvent parcouru par un frisson ou hanté par une peur excitante. Qu'allait-on y trouver ? Quelles bonnes ou mauvaises rencontres allait-on y faire ? Aujourd'hui, je l'avoue, j'éprouve encore les mêmes sensations en allant faire des photos dans les cokeries ou les usines abandonnées. J'y redécouvre les mêmes luminosités mystérieuses, les mêmes atmosphères pesantes et les mêmes odeurs de vieilles huiles ! Comme avant, je n'y rencontre que peu de monde, à part un ou deux ferrailleurs crasseux qui sont aussi surpris que moi.

J'ai dû passer des heures à explorer, à découvrir ces innombrables bâtiments, à parcourir ces dédales de couloirs, de recoins sombres, à pénétrer à pas feutrés dans des pièces jonchées de «brols» et de papiers. Parfois, j'y allais avec des copains, cela me donnait plus de courage, même si j'avais moins le temps d'observer et de m'imprégner de l'ambiance des lieux. Souvent, rien ou presque n'était démoli. Tel ce charbonnage du Sacré-Français, au confins de Dampremy, Lodelinsart et Jumet : tombant en ruine, mais vierge de toute démolition. La récupération des métaux n'intéressait pas encore les sociétés charbonnières, puisqu'elles n'étaient pas encore en liquidation. Elles laissaient leurs ruines aux quatre coins du Pays-Noir n'attendant sans doute que le jour propice à la vente de leurs restes. Tout cela était une aubaine pour les gamins de la région.

Ce puits du Sacré-Français fut sans doute une de mes premières cités interdites. Pour y pénétrer, on

escaladait l'énorme terril qui jouxtait le site. On le dévalait ensuite dans une espèce de chute contrôlée et on atterrissait dans les ronces qui poussaient au pied du monticule. Restait alors à oser violer le site désolé de ce charbonnage. Les puits n'avaient pas été obturés : la société du Mambourg exploitait encore le Saint-Théodore à Marchienne-Docherie et le n°1 à Charleroi-Nord. Le Sacré-Français devait encore servir au pompage des eaux ou à l'aérage. On se doute bien du danger qu'il y avait de se trouver là : des puits profonds de 945 mètres et certaines machines encore alimentées en électricité. Les deux puits n'étaient barrés que par des grilles dérisoires et on y sentait un souffle humide venu des profondeurs de la terre. Jamais nous ne rencontrâmes de garde.

En 1970, mes parents envisagèrent de se retirer à la campagne. Il était prévu de partir à la fin du printemps 1971. J'allais donc quitter mon Pays-Noir. En même temps que ce départ annoncé, la région allait subir une des plus profonde mutation qu'elle eût connu, à savoir la construction des autoroutes et de la petite ceinture. J'allais être le témoin de l'anéantissement de quartiers entiers à Lodelinsart et à Charleroi-Nord, des dizaines de maisons qui allaient disparaître, et même des rues qui allaient être biffées de la carte. Pendant des mois, ces contrées ressemblèrent à des décors de guerre, comme ceux que l'on retrouve dans les illustrations des villes allemandes ravagées par les bombardements. Une large tranchée fut creusée entre Jumet et le Pont de Waterloo. Dans la foulée, ce qui subsistait de la ligne de chemin de fer Montignies sur Sambre Lodelinsart disparu, servant de tracé au futur ring. Dans ce ravin, apparurent à certains endroits, des veines de charbon. D'anciens mineurs vinrent; armés de pioches, de pelles et de brouettes, extraire plusieurs tonnes de ce combustible.

Une des images qui me frappa le plus, fut la lente agonie de la ligne de tram 9, dont l'itinéraire parcourait la rue de Lodelinsart et plusieurs quartiers appelés à disparaître. Les motrices vertes se frayaient un chemin entre les ruines et les monticules de terre. Elles étaient devenues des intruses dans ces paysages lunaires, et notamment ce château Drion près de la chaussée de Châtelet, dénué de son toit et des boiseries, qui attendait sa mort entre deux amas de terre de terril. De jour en jour, on devinait que le passage du tram devenait de plus en plus hasardeux. Un matin, alors que j'allais à l'école, je m'arrêtai pour assister à l'effondrement d'une façade de deux étages, à la rue de Lodelinsart. Après un dernier coup de butoir, celle-ci s'écroula dans un nuage de poussière. Un morceau tomba sur la rue même, faisant danser furieusement la ligne aérienne du tram. Quelle ne fut pas stupeur de voir émerger du voile de poussière une de ces motrices qui avait repris son parcours, une fois l'abattage terminé ! Finalement,

il n'y eut plus de trams sur ce tronçon devenu dangereux.

Je quittai le Pays-noir le premier mai 1971. Parfois, il m'arrivait encore d'y passer fortuitement. Mais ce n'est que quelques années plus tard que j'y revins, me rendant compte des changements dont il avait fait l'objet. Aujourd'hui, le quartier de la Planche est un quartier mort, voué au quart monde. Les commerces ont fermé les uns après les autres. La ligne de chemin de fer a été électrifiée, mais les trains ne s'arrêtent plus. Et pour cause : la gare a disparu. Le tram ne s'arrête plus non plus, il passe sans voyageurs, mais il paraît qu'un jour cette ligne redeviendra autre chose

qu'une ligne de service. Plus de lignes industrielles, à peine quelques longueurs d'assiettes envahies par la végétation. Un court tronçon de la ligne 9 subsiste, rue de la Cayauderie. Plus de charbonnages non plus, et peut-être bientôt plus de sidérurgie. Seule la verrerie Glaverbel, qui fermée une première fois, fut ressuscitée et vient d'être modernisée.

J'ai en moi l'image nostalgique d'un Pays-Noir encore bien vivant, celui des années 60. C'est bien celui-là et son atmosphère industrielle que j'ai choisi de représenter au travers de décors dont je vous propose de relater leur construction pour de prochains articles.

Infos Bruxelles

Une réunion du comité élargi s'est tenue le 19 juin.

Parmi les décisions prises, la réédition de l'opération de contact avec les écoles de Watermael-Boitsfort vers la fin janvier 2004, à la demande des autorités communales, confirmant ainsi une réponse de principe favorable émise en comité restreint. Globalement, les deux opérations organisées précédemment ont été jugées positives, mais l'on se rappellera en temps opportun que les organisateurs souhaitent un encadrement de membres plus étoffé.

En ce qui concerne les réseaux, le tableau de commande principal du grand réseau « deux rails » est en phase finale de mise en oeuvre, et de plus en plus de membres viennent le mercredi soir faire rouler leur matériel sur un réseau qui s'améliore de semaine en semaine. En ce qui concerne le réseau « bi-système », des divergences de vues sont apparues quant au but poursuivi : elles seront traitées en comité « ad hoc » (voir ci-dessous).

Le réseau des Papys va connaître une restructuration et une cure de jouvence sous l'impulsion de Christian Nagels, qui débiteront après l'opération scolaire de janvier 2004.

Une réunion d'un comité spécifique regroupant le comité restreint, le responsable du réseau « bi-système », et des représentants des tenants de la technique « trois rails » s'est tenue le 23 juillet.

Après un échange de vues approfondi, il apparaît clairement que la totalité des partisans du « trois rails » désire un réseau exclusivement conçu pour cette

technique, estimant inutile d'investir encore dans la technique « deux rails », et soucieux de disposer d'un réseau plus simple à construire et à exploiter que ne le prévoyait le projet initialement adopté. Devant cette position unanime, Jean-Pierre estime que le projet basé sur ses modules « bi-système » n'a plus de sens. Il demande en conséquence à être déchargé de la tutelle de ce réseau. Il examinera les modalités de démontage et de récupération ou de revente partielle du matériel qu'il avait mis à la disposition du club, tout en conservant la propriété.

Ce revirement a diverses conséquences : à très court terme, il permet la poursuite du travail sur les modules de la gare terminale et sur la boucle qui l'enserrera lesquels ne sont pas affectés par la décision. Par contre, il conviendra de désigner un nouveau pilote pour le réseau révisé, et de préciser la destination de l'élément central constitué aujourd'hui des quatre modules de Jean-Pierre : réutiliser la partie centrale en trois rails existante, la compléter, ou encore établir un tracé entièrement nouveau ?

Une nouvelle réunion du comité ad hoc « trois rails » sera organisée pour traiter ces matières : si tu n'as pas participé à la réunion du 23/7 et si tu es intéressé à prendre part à la définition et/ou à la réalisation de ce projet remanié, fais le savoir dès que possible au secrétariat ou au président, qui organiseront cette rencontre vers la fin septembre.

Guy Bridoux

Il y avait de nombreux mois que l'on évoquait l'utilisation des HLE de la série 15 sur les trains de pointe Liège-Gouvy.

Les réticences des conducteurs locaux à l'égard de machines au confort obsolète (on a pris goût à la série 13 et aux 3000 CFL) semblent donc vaincues. Ce qui n'était pas attendu, c'était la réutilisation des voitures couchettes 15Bc en service intérieur.



La rame que l'on voit rangée ici, à Gouvy le 16 juin, vient d'assurer l'IRm 4016 ; elle comporte 2 x 15Bc + 110A. (Photo G.B.)



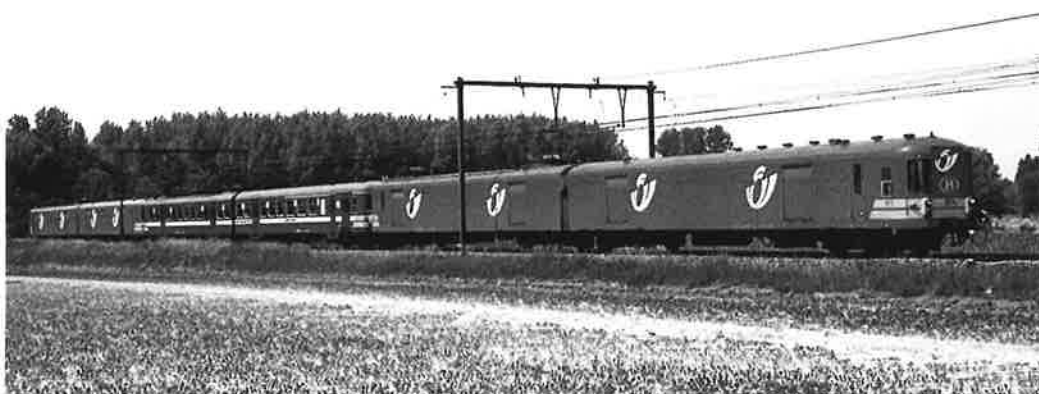
Le même service, quittant Liège le 2 juillet, est cette fois composé de trois voitures 16 rinnovées. La variété est donc de mise ! (Photo G.B.)



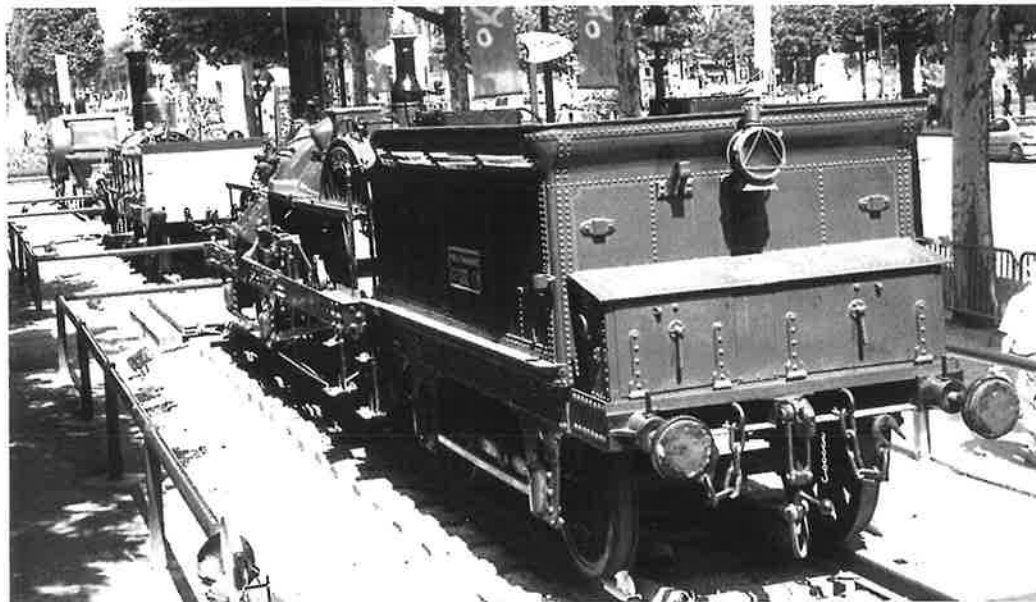
La 002, non modernisée, pose en gare de Louvière-Sud. Conservée à l'état statique, elle fut amenée sur place par une HLD de la série 77.



La rame spéciale en gare de Leuven en cours de rénovation.

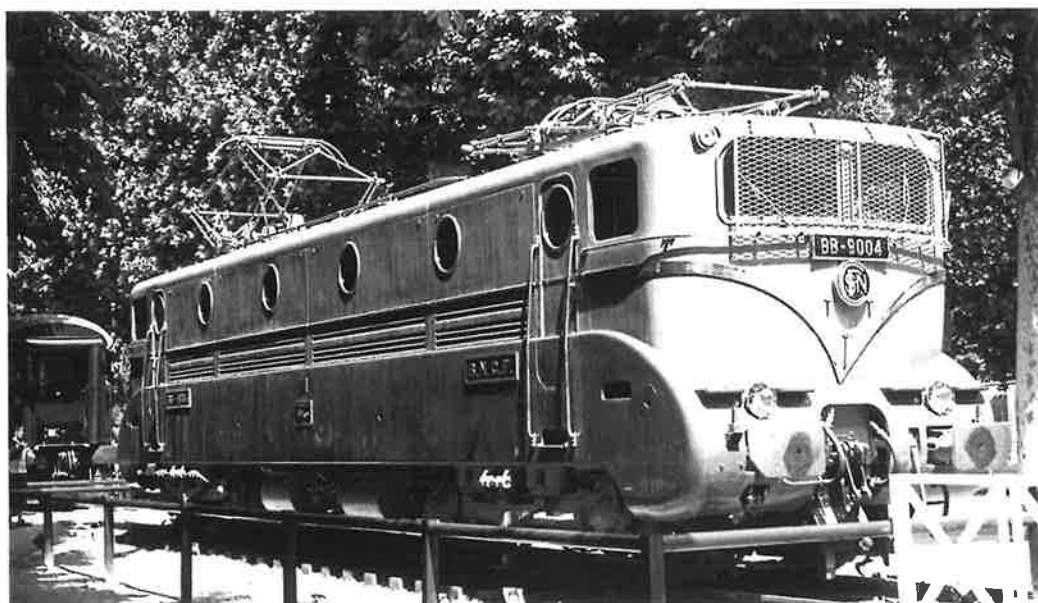


Dans la campagne à proximité de Wespelaar (ligne 53a)

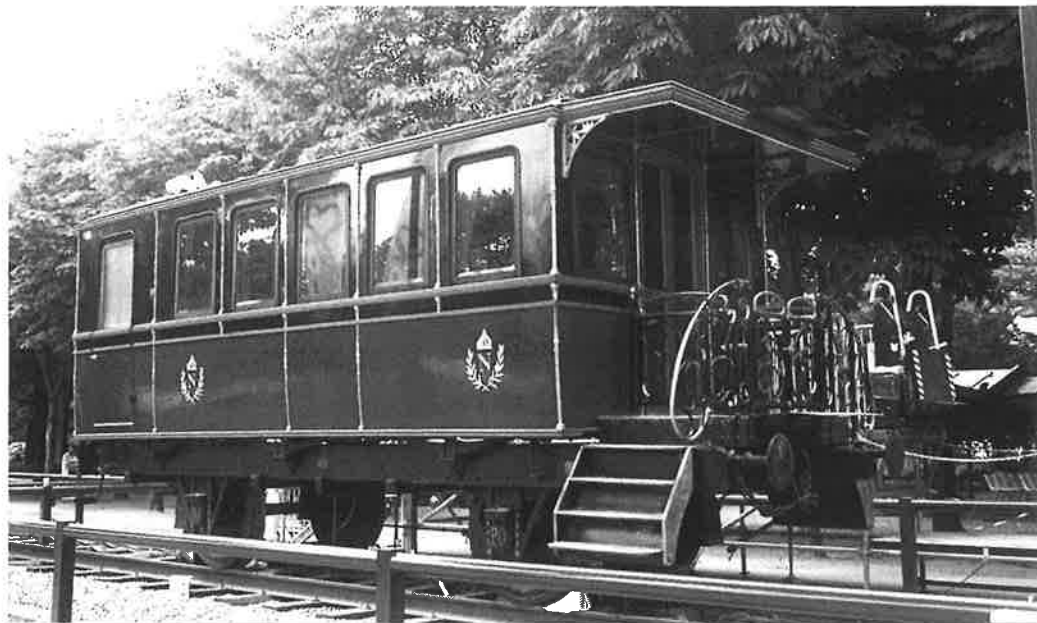


Vue arrière d'une HL de type Crampton construite par les usines CAIL en 1852 qui atteint la vitesse de 144 km/h, « limitée » en exploitation à 120 km/h.

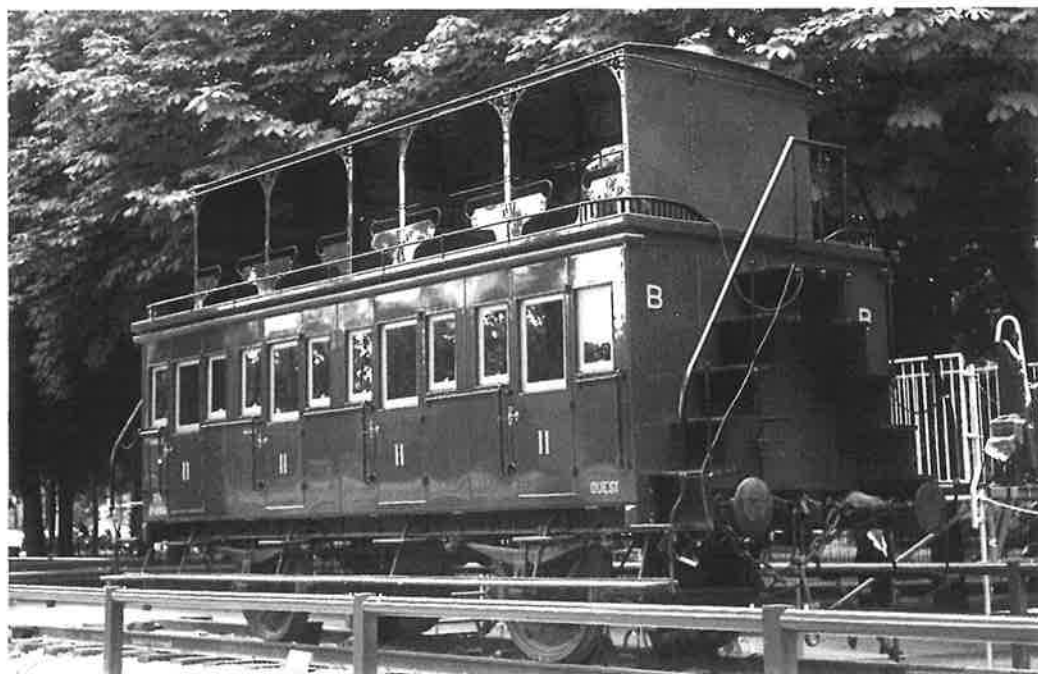
La BB 9004 détentrice en son temps (1955) du record de vitesse sur rails avec 331 km/h. Ses 2980 kW, sa formule BB et ses 83 t, préfiguraient l'évolution des HLE.



L'autorail moderne de la série 73500, dans une livrée TER



Construite en 1856, la voiture des aides de camp du train impérial de Napoléon III



Voiture de banlieue à impériale ouverte (accès dangereux !), en service en 1891



Wagon bi-foudre d'un négociant en vins de Cette (aujourd'hui Sète)

CONNAITRE SA REGION INDUSTRIELLE FERROVIAIRE DU CENTRE

Une société méconnue :

Les Ateliers de La Louvière-Bouvy à Saint-Vaast

par Pierre Rasson

Dans le cadre de la découverte des ressources ferroviaires hélas révolues de la région du Centre, notre ami Pierre Rasson a entamé, dans le numéro précédent, l'étude des Ateliers de La Louvière-Bouvy installés à Saint-Vaast. Nous la poursuivons dans ce numéro : après l'achèvement du tableau consacré aux fourgons, nous aborderons les bogies, les voitures, et les matériels divers en ce compris des appareils de voie et des équipements variés destinés

IV. Les bogies :

N° Cdes	Nbre et type	Tonnage	Nom client	N ^{bre} essieux	Année	N° plan
3227	12 pour voitures de remorques	-	ScFV	-	1931	
3232	20 pour voitures motrice	-	Cave Héliopolis	-	1931	
3251	25 pour dito	-	ditto	-	1931	
3526	64 pour wagons	-	Catarina	-	1935	
3677	60 pour wagons	-	ditto	-	1937	
3747	6 pour diamonds	-	Brown & Cie	-	1938	
4511	26 monobloc voitures	-	Cave Heliopolis	-	1948	86
4732	100 emboutis wagons	-	BCK		1949	
4960	40 diamonds	-	Pressed Steel	2	1950	90
5145	12 dito pour wagons	-	ditto	-	1951	48
5435	2 bogies grue	-	Métal de Boom	-	1954	68
5488	24 monobloc voiture	-	Cave Heliopolis	-	1955	
5625	4 diamonds	-	Pressed Steel	-	1956	
5780	4 diamonds	-	USI	-	1956	46
5810	12 bogies ?	-	SAR	3	1956	98
5983	2 pour voitures	-	Grands Lacs	-	1958	99

V. Les voitures :

N° Cdes	Nbre et type	Tonnage	Nom client	N ^{bre} essieux	Année	N ^{bre} plan
935	4 transports ouvriers	-	Ch ^{ges} Winterslag	?	1921	
955	1 voiture 1 ^{ère} classe	-	Rio de Janeiro	A bogies	1921	
726	2 voitures 2 [°] classe	-	Che ^m de Fer Réunion	A bogies	1921	
1099	25 voitures 1 ^{ère} classe	-	Argentine	A bogies	1922	
1100	25 voitures 2 [°] classe	-	Argentine	A bogies	1922	
1198	4 voitures 1 ^{ère} classe	-	Brésil	A bogies	1923	
1199	5 voitures 2 [°] classe	-	ditto	A bogies	1923	
1206	6 voitures 1 ^{ère} classe	-	Central Piauchy	A bogies	1923	

N° Cdes	Nbre et type	Tonnage	Nom client	N ^{bre} essieux	Année	N ^{bre} plan
1207	4 voitures 2 ^e classe	-	ditto	A bogies	1923	
1208	1 voiture inspection	-	ditto	A bogies	1923	
1528	6 voitures 1 ^{ère} , 2 ^e classe	-	Est Brésilien	A bogies	19 ?	
1529	5 voitures 1 ^{ère} classe	-	ditto	A bogies	19 ?	
1530	6 voitures 2 ^e classe	-	ditto	A bogies	19 ?	
1561	2 voitures restaurant	-	ditto	A bogies	1924	
1562	1 voiture lits	-	ditto	A bogies	1924	
1779	3 voitures 1 ^{ère} classe	-	Colombie	A bogies	1924	
1780	5 voitures 2 ^e classe	-	Colombie	A bogies	1924	
1815	4 voitures 1 ^{ère} classe	-	Etat Héliénique	A bogies	19 ?	
1816	11 voitures 1 ^{ère} , 2 ^e classe	-	ditto	A bogies	19 ?	
1817	4 voitures 2 ^e classe	-	ditto	A bogies	19 ?	
1818	23 voitures 3 ^e classe	-	ditto	A bogies	19 ?	
1819	1 voiture salon	-	ditto	A bogies	19 ?	
1821	6 voitures 3 ^e classe	-	ditto	A bogies	19 ?	
1849	15/25 voitures 1 ^{ère} , 2 ^e Cl	-	Rio Grande Sud	A bogies	19 ?	
2591	15 voitures 4 ^e classe	-	Tanger de Fez	2 essieux	1927	
3300	50 voitures 1 ^{ère} , 2 ^e classe	-	SNcFB	A bogies	1932	
3380	66 voitures 3 ^e classe-22m	-	SNcFB	A bogies	1933	
3500	45 voitures 3 ^e Cl banlieue	-	SNcFB	A bogies	1935	1200
3740	60 voitures 3 ^e Cl internationale	-	Grands Lacs	A bogies	1949	
4747	4 voitures lits 1 ^{ère} , 2 ^e Cl	-	Grands lacs	A bogies	1949	1700
5190	10 voitures 3 ^e Cl (cuisine)	-	SNcFB	A bogies	1951	
5525	5 voitures 4 ^e Cl	-	Grands Lacs	A bogies	1955	1200
5740	35 voitures 1 ^{ère} Cl	-	SNcFB	A bogies	1956	1700
6130	25 voitures 2 ^e Cl	-		A bogies	1959	1500
3507	3 automotrices diesel-élec	-		A bogies	1935	
5300	28 ditto	-		A bogies	1953	1750
1864	Voitures électromotrices	-		A bogies	1924	
2106	1 ditto	-		A bogies	1925	
2333,4,5	Voiture 1 ^{ère} , 2 ^e , 3 ^e Cl	-		A bogies	1926	
2721	Voitures motrices	-		A bogies	1928	
2807	3 voitures motrices	-		A bogies	1928	
2882	2 voitures motrices	-		A bogies	1929	
3180	6 voitures motrices	-	Tram de Gand	Bissels	1931	750
3187	9 voitures motrices	-		A bogies	1931	
3212	3 voitures motrices	-		A bogies	1931	
3564	12 voitures motrices	-		A bogies	1936	
1182	20 voitures remorque	-		2 essieux	1919	
1865	12 voitures remorque	-	Liège	?	1924	
2546	2 voitures ditto	-	Odense ?	2 essieux	1927	
2599	15 voitures ditto	-	Tv Bruxellois	2 essieux	1927	
2651	5 voitures ditto	-	Tv C é ?	A bogies	1927	
2786	30 voitures ditto	-	Tv Bruxellois	2 essieux	1928	
2808	6 voitures ditto	-	SNcV	A bogies	1928	
3050	Remorques ouvertes	-	Exposition Liège	A bogies	1929	
3188	ditto	-	SNcV Ostende	A bogies	1931	
3508	2 voitures ditto	-	Luxembourg	A bogies	1935	

VL Divers :

N° Cdes	Désignation	Nom client	N ^{bre} plan	N ^{bre} feuille	Année
4759	Chargeuses mécaniques	Mol	20	25	1949
4765	Trémies avec support De 40 m ³ bec d'alimentation, projet d'installation de chargement four à bassin	ditto	20	10	1949

N° Cdes	Désignation	Nom client	N ^{bre} plan	N ^{bre} feuille	Année
4885, 4839, 4910, 4997, 4902, 4921, 4915, 5036	Pompe rotative d'huile, dispositif de presse à bâti, distribution d'huile	Emmnose ?	60	25	1950
4815	Armature pour four, mécanisme manoeuvre	Boulonnerie Martinet	10	15	1950
5944	Ensemble dispositif fabrication bouteilles	Verreries Mol	26	20	1957
5250	500 poutres pour portiques	Suède	130 ?	15	1952
ditto	800T pylônes	ditto	-	15	1952
ditto	1030T pylônes	ditto	-	20	1952
4922	Chemin de roulement	Centrale de Sleyhens	9	0	1950
3133	Chagement pour voies en pavage avec appareil de manoeuvre rails	Système Badois EB	28	1	1930
2581	Appareil de manoeuvre à ressorts	Vicinaux	6	0	1916
3390	Traverses jonctions doubles TH ³ , Mod 1932	SNcFB	12	10	1934
2841	Croisements H ²	ditto	16	8	1928
2842	Traversées jonction TH ³	ditto	20	6	1928
2857	Croisement H ²	ditto	6	3	1928
2811	Traversées jonction TH ⁴	ditto	20	6	1928
3395	Pièces rechange pour ditto	ditto	-	-	1928
2824-47	Crochet+support	At ^{ier} Empain- Manage	6	-	1928
3046-3240	Crochet de calage	ditto	-	-	1923
3275	Traverse jonction TH ⁴ double avec tringle de manoeuvre	SNcFB	15	2	1955
5872	Branchement rails 40Kg	BcK	13	10	1955
5878	ditto	BcK	-	-	1955
5881	Appareil de manoeuvre	BcK	-	-	1955
5532-5713	20 branchements 40Kg	BcK	18	10	1955
5723, 24, 26	Appareil de manoeuvre	BcK	10	5	1955
3451, 52	Gde boîte de manoeuvre	SNcFB	18	3	1935
4943	Traversée jonction double MH ⁴ à manoeuvre mécanique	ditto	20	10	1950
4950, 5140	Plaques tournantes	SNcFB	20	10	1950
5017	Transporteur 4 éléments	?	20	35	1953
2922	Traversées spéciales	SNcFB	12	5	1929
1033	Changement voie pour traversées	E B	25	2	1912
459	Appareils de voie	EB	3	1	1920
1002	Changement voie	EB	6	-	1900 ?
4853, 5096	Pièces appareil de voie	SNcFB	3	1	1920
4859	ditto	ditto	10	7	1951
5059	ditto	ditto	12	7	1951
5304	Appareil de manoeuvre d'aiguillage pour voie de pavage	Grands Lacs Africains	23	3	1953
2279, 2687, 3222	Appareil de voie de manoeuvre	EB	4	1	1926
5302	432 boîtes à roulement	La Brugeoise	10	1	1955
3593, 94	Changement de voie	Rio Janeiro	45	30	1938
3602 à 05	ditto	ditto	-	-	1938
3824	100 aiguilles, 10 appareils	BcK	2	4	1957
5267	Pièces de rechange	ditto	13	5	1953
3895	Pièces de rechange	Usines allemandes	9	3	1940
4657	Traversée d'une conduite d'eau (pont levis s/canal	G Sermon- Trazegnies	8	2	1948
3348	Pièces rechange appareils de voie	Buenos Aires	7	2	1933

N° Cdes	Désignation	Nom client	N ^{bre} plan	N ^{bre} feuille	Année
5278	Branchement voie déviation gauche, rail 29K	?	35	6	1953
5467	Dito déviation droite	-	35	6	1953
5479	Appareil de manoeuvre	-	40	6	1953
5499	Parachèvement de 10 garnitures	-	0	1	1953
4197	Baraquement militaire	?	20	7	1944
4150	Dito- 4mx4m	?	22	-	1944
3955	Baraquement type B ⁴	?	40	8	1942
3367	Garniture pour rechange pour voitures Bissel	Vicinaux	27	4	1933
3370	Frein pour voiture motrice	SNcFB	6	2	1933
3350	28 pièces de plaque d'indication de parcours pour voiture motrice	SNcFB	3	3	1933
3680, 3820	Garniture porte colis de voiture	Chemin de Fer Luxembourg	10	-	1937
1822, 2748	Socle, poteau, borne,	Vicinaux	12	8	1924
2818, 3067	type IV,	ditto	-	-	1924
3298, 3435	à 1 et 2 portes.	ditto	-	-	1924
2694	25 buttoir à ressorts	Light Railways	3	-	1928
3394	clavettes	ditto	1	-	1934
2566	Boîte à huile complète	ditto	6	1	1927
2609, 2610	ditto	ditto	1	1	1927
2621, 2628	ditto	ditto	7	1	1927
2755	ditto	ditto	10	1	1927
3656	Eléments de caisse	Argentine	13	4	1937
3780	Tête de choc	Rio Grande	3	1	1938
3436	Crochet de traction	Levens ?	4	-	1934
1440	Transbordeur 45T	?	25	5	1923
1243	Chassis de forge double	A Luttre	25	5	1923
4265	Bennes	SNcFB	3	3	1945
4266	Réparation wagon citerne	Huile Elbo	10	9	1945
4227	Bennes à charbon	Bauwens Gand	9	5	1945
4394	ditto	ditto	8	4	1945
3836, 39	Aménagement modif	Chine	-	-	1935
3904	Wagon tombereau	ditto	-	-	ditto
2157-58	Garniture de caisse pour wagon fermé	Rio Grande	11	8	1925
3366	Aménagement wagon citerne 2 essieux	Purфина	12	22	1933
3120	Modif ditto ci-dessus	Purфина	8	2	1930
3398	Pièces de rechange wagon à voiture	Cie française du Levant	16	4	1934
3413, 3428, 3426, 3444, 3476, 3574, 3590	Trains de roue	Marchal	25	12	1933
3376	Foreuse radiale	Van Hoff	6	1	1933
3414 à 3487	Garniture (raccord tuyauterie vapeur)	Laminoir à ?	6	1	1934
3377	Poupée de cabestan	Deboise-Morlanwelz	14	1	1933
3613, 3408, 3388, 3549, 3487, 3565	Chariot sur galets, charge 4T, 2 essieux	Laminoir, Carnière	25	12	1934
3460	Application frein Westinghouse	Angleur	25	20	1935
3455	Dito sur 3 tombereaux	ditto	6	11	1935
3254	Dito sur wagon trémie	ditto	22	8	1935
-	Butoirs allemands	?	-	-	1959
4772	Pylônes d'alignement	Géomine	3	3	1949

N° Cdes	Désignation	Nom client	N ^{bre} plan	N ^{bre} feuille	Année
4775	Pylône d'arrêt	dito	10	7	1949
5303	Tourelles de tour	Stockois	24	2	1953
-	Pièces de rechange	BcK	-	-	?
-	dito	Tram Gand	-	-	?
-	dito	Otracco	-	-	?
3825	16 ? transfert à chaud	BcK	17	4	1939
3923	Loués ? 12, 7, 50T	BcK	26	15	1957
4959	Châssis surbaissé avec chevalet pour transfert anodes	UMHK	4	4	1950
5130	Pièces de rechange	UMHK	1	1	1951
4605	Réparation wagon bogie	Bizone	135	8	1948
4610	Dito tombereau	dito	78	-	1948
4255	Dito tombereau	dito	155	-	1945
3651	Châssis de voiture à bogie	Rio Grande	120	25	1937
4537	Diphory 15T	caserne	-	1	1948
4748	Châssis à bogie	BcK	115	20	1949
4671	Citerne (5000 gallons)	IRS	70	7	1949
5252	Réparation tombereau	Luxembourg	105	27	1952
3929, 3937, 4386	Garniture vidange Gestra	Allemagne	80	7	1941
4491	dito	dito	-	-	1941
4572	Pièces rechange Gestra	dito	-	1	1941
4626	dito	dito	-	1	1941
4583	dito	dito	-	1	1941
4632	dito	dito	-	1	1941
4665	dito	dito	-	1	1941
4527	Pièces de rechange pour appareil Gestra	Allemagne	-	1	1941
4509	Dito	Dito	-	1	1941
4494	Dito	Dito	-	1	1941
4439	Dito	Dito	-	1	1941
4440B	dito	dito	-	1	1941
3696	Châssis wagon frigo	SAR	120	21	1937
2570	Châssis pour voitures	Egypte	86	20	1927
4722	Réparation voiture	Cologne	20	-	1949
4706	dito	Essen	125	18	1949
4101	dito	Essen	-	-	1943
4111	dito	Nuremberg	-	-	1943
4131	dito	Cologne	-	-	1943
4136	dito	dito	-	-	1943
4109	dito	Essen	-	-	1943
4609	Parachèvement pièces diverses	Essen	-	-	1943
4329	Réparation voiture	Strasbourg	-	-	1943
4182	Caisse voiture remorque	Cologne	-	-	1943
4324	Pièces rechange	BcK	25	3	1946
4348	1 frein à treuil, 1 indicateur de fond	G Bellefroid	28	-	1946
3159, 3196	Trains de roue	At ^{ier} Piéton à Trazegnies	7	1	1930
3192	Butoirs complets	Congo, Grands Lacs	5	2	1931
4326	7 wagons 300K de charge	SNCB Luttre	7	3	1946
3610	rechange	BcK	10	6	1936
3201	3 filtres à gaz	UCB	2	1	1931
4406, 05	Pièces rechange	BcK	15	1	1947
4361	Butoirs et ressorts	Wesphalia	3	2	1946
4317	locotracteur	ACF	376	80	1948
2504, 803	Loco grue à vapeur, type cM	Usine ACF	136	21	1931
3553, 3622, 3628	Eléments de caisse pour wagon fermé de 30T	Buenos Aires	6	15	1936

Agenda

Manifestations - Bourses - Expositions - Activités

Cette liste est non exhaustive et les informations qu'elle contient sont données de bonne foi. Ni le CFC, ni la "rédaction" ne peuvent être tenus pour responsables d'erreurs qui se seraient éventuellement glissées dans cet agenda. Pour tout renseignement relatif aux activités mentionnées, nous vous renvoyons aux différentes associations et organisations concernées.

Dimanche 17 août

Bourse d'échanges de 9 à 13 h au Shopping Centre de Woluwé

Mercredi 20 août

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR à partir de 19 h **on travaille et on roule**

Vendredi 22 août

CFC / Centre Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée

Samedi 23 août

CFC / Centre Voyage en baie de Somme informations auprès de J.L. Francq : 064 44 25 71

Mercredi 27 août

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR à partir de 19 h **on travaille et on roule**

Vendredi 29 août

CFC / Centre Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée

Samedi 30 août

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR à partir de 14 h **on travaille et on roule**

Samedi 30 et dimanche 31 août

Exposition et bourse salle omnisports de Cuesmes – Place de Cuesmes Info. : 0479 / 713.984

Mercredi 03 septembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR à partir de 19 h **on travaille et on roule**

Vendredi 05 septembre

CFC / Centre Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée

Samedi 6 septembre

Bourse d'échanges de 10 à 15 h, à l'Euretco Expo-Center, Meidoornkade, 24 à Houten (NL)
Info. : 00 31 30 601 34 00 ou info@modelsoorbeurs.nl

Dimanche 7 septembre

Hoeseltje treinclub 54^{ème} bourse internationale de 9 à 13 h au centre culturel de Hoeselt
Info. : 089.62.29.40 ou smets.danny@skynet.be

Mercredi 10 septembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR à partir de 19 h **on travaille et on roule**

Vendredi 12 septembre

CFC / Centre Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée

C.F.F.L. Jean-François HUART projettera ses diapositives : « Croisière ferroviaire en Ukraine »

Samedi 13 et dimanche 14 septembre

CFC / Centre	Participation au 3 ^{ème} festival du train miniature à Binche, au Kursaal, av. Wanderpepen Exposition, réseaux, bourse d'échanges Info. : 064 / 33 85 78
Exposition et bourse	Les mordus du modélisme vous attendent à la salle A. Beguin, Plaine des sports à Trazegnies de 9 à 18 h Info. : 064 / 45 18 80
P.T.V.F.	Grande fête de la vapeur – parc du Bempt, chaussée de Neerstalle à Forest/Bruxelles

Dimanche 14 septembre

Hobby-Rail	Bourse ferroviaire , de 9 à 13 h, Salle STAR, De Brouwerestraat à Vilvoorde
CFC / Centre	Atelier Plasticard animé par Gilles Durvaux, de 9h30 à 11h30 à la gare-musée.
A.B.V.V.	Circulations à vapeur vive sur le réseau de l'institut technique St Joseph, rue G. Boël
Bourse d'échanges	de 9 à 13 h au Shopping Centre de Woluwé

Mercredi 17 septembre

CFC / Bruxelles	Réseaux de FSR à partir de 19 h on travaille et on roule
------------------------	--

Vendredi 19 septembre

CFC / Bruxelles	Réunion mensuelle de rentrée à 20 h en nos locaux de FSR
CFC / Centre	Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée

Samedi 20 septembre

CFC / Centre	Atelier Peinture animé par Eric Sainte, consacré à la patine à partir de 15h à la gare-musée.
---------------------	--

Samedi 20 et dimanche 21 septembre

Het Spoor	Expo-trains de 10 à 18 h, au local du club, Noordlaan, 32 Sint-Niklaas
------------------	---

Dimanche 21 septembre

Bourse d'échanges	de 9 à 13 h au fort de Merksem / Antwerpen, info. : 03 644 96 44
--------------------------	--

Mercredi 24 septembre

CFC / Bruxelles	Réseaux de FSR à partir de 19 h on travaille et on roule
------------------------	--

Vendredi 26 septembre

CFC / Centre	Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée
---------------------	---

Samedi 27 septembre

CFC / Bruxelles	Réseaux de FSR à partir de 14 h on travaille et on roule
------------------------	--

Samedi 27 et dimanche 28 septembre

Modélisme club Gosselien Courcelles	Exposition et bourse de 10 à 18 h – rue Général de Gaulle, 243 à Courcelles Info : 071 45 14 13 , ou par courriel : modelismeclubgosselien@hotmail.com
Het Spoor	Expo-trains de 10 à 18 h, au local du club , Noordlaan, 32 Sint-Niklaas
CFV3V	Festival de la Vapeur , de Mariembourg à Trcignes

Mercredi 01 octobre

CFC / Bruxelles	Réseaux de FSR à partir de 19 h on travaille et on roule
------------------------	--

Vendredi 03 octobre

CFC / Centre	Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée
---------------------	---

Samedi 4 et dimanche 5 octobre

Coudekerke Branche (F) Exposition de modélisme ferroviaire
avec la participation du réseau en N du RMM
Samedi de 14 à 19 h, dimanche de 10 à 18 h. Info. : 00 33 619 95 64 20

Chalon en Champagne Exposition de modélisme ferroviaire au parc des expositions

Dimanche 5 octobre

CFC / Centre Activité mensuelle – portes ouvertes
«Les Chemins de fer du Japon» par C. et E. Binamé

AS.MO.CO de 9 à 13 h 45ème bourse d'échanges
salle St. Raphaël à Aywaille Info. : 04 368 62 59 après 20 h

Mercredi 08 octobre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR à partir de 19 h on travaille et on roule

Vendredi 10 octobre

CFC / Centre Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée

C.F.F.L. Philippe MATTHYS Echevin à La Hulpe
Nous propose de faire le point sur « Le RER à Rixensart et ses environs »

Samedi 11 et dimanche 12 octobre

EUROMODELBOUW Le Hoeseltje treinclub organise de 9 h 30 à 18 h au Limburg Hal de Genk une grande exposition internationale de modélisme.
Cette manifestation biennale est la plus importante du genre dans notre pays.
Info : 089 51 46 44 , ou par courriel : smets.danny@skynet.be
ou encore par internet : www.euromodelbouw.be.

Dimanche 12 octobre

CFC / Centre Atelier Plasticard animé par Gilles Durvaux de 9h30 à 11h30 à la gare-musée.

A.B.V.V. Circulations à vapeur vive sur le réseau de l'institut technique, rue G. Boël

Mercredi 15 octobre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR à partir de 19 h on travaille et on roule

Vendredi 17 octobre

CFC / Centre Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée

Vendredi 17 au dimanche 19 octobre

EUROSPoor 2003 Exposition et bourse à la foire de Utrecht (NL) Info. :
www.eurospoor.nl

Dimanche 19 octobre

Bourse de 9 à 13 h à l'école des Acacias, rue du couvent, 106 à Jupille. Info. : 04 365 67 03

Bourse d'échanges de 9 à 13 h au Shopping Centre de Woluwé

Mercredi 22 octobre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR à partir de 19 h on travaille et on roule

Vendredi 24 octobre

CFC / Centre Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée

Dimanche 26 octobre

L.M.T.C. Bourse d'échanges de 9 à 13 h à la salle Rozenberg à Oud-Héverlee (Zoet Water)

Mercredi 29 octobre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR à partir de 19 h on travaille et on roule

Vendredi 31 octobre

CFC / Centre Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée

Samedi 1 et dimanche 2 novembre

Modelspoorvrienden Brugge Exposition et bourse
de 10 à 18 h au centre De Koepel, Gerard Davidstraat, 10 (bus n°9 depuis la gare de Bruges).

Dimanche 2 novembre

Het Spoor Bourse, salle Den Hof, Hendrick Heimanplein. Info. : 052 48 00 07 ou
hetspoor@pandora.be

Mercredi 5 novembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR à partir de 19 h on travaille et on roule

Vendredi 7 novembre

CFC / Centre Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée

Samedi 8 novembre

Bourse d'échanges de 10 à 15 h, à l'Euretco Expo-Center, Meidoornkade, 24 à Houten (NL)
Info. : 00 31 30 601 34 00 ou info@modelsoorbeurs.nl

Samedi 8 et dimanche 9 novembre

A.M.F.L. de 10 à 18 h Expo et bourse au Centre culturel Prince
Henri à Walferdange (L) amfl@pt.lu

Dimanche 9 novembre

T.M.C. Bourse d'échanges de trains miniatures, de 9 à 13 h, à l'école de la cite
Germinal, rue circulaire 27 à Gilly / Soleilmont. (Accès routier par la sortie
13 du grand ring de Charleroi. Info. : 071.45 99 40

CFC / Centre Atelier Plasticard animé par Gilles Durvaux de 9h30 à 11h30 à la gare-musée.

Mercredi 12 novembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR à partir de 19 h on travaille et on roule

Vendredi 14 novembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR à partir de 19 h on travaille et on roule

C.F.F.L. Claude et Eric BINAME présenterons : « Photos ferroviaires anciennes »

Vendredi 14 au dimanche 16 novembre

Rail 2003 Grande exposition dans les Groenordhallen de Leiden (NL), nouvelle organisation
en alternance avec la biennale de s'Hertogenbosch. Info. : 00 31 73 52 33 330 ou rail@expodia.nl

Samedi 15 novembre

Rail Miniature Mosan 7^{me} édition des 12 heures du modélisme

Dimanche 16 novembre

Bourse d'échanges de 9 à 13 h au Shopping Centre de Woluwé

Bourse d'échanges de 9 à 13 h à la Gorrebeeckstraat, 14 à Kruibek. Info. : 03 774 50 98 , après 18 h

Mercredi 19 novembre

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR à partir de 19 h on travaille et on roule

Vendredi 21 novembre

CFC / Centre Permanence à partir de 19 h 30 à la Gare-Musée

Coiffeur Gentlemen's

Fermé le lundi
Sur rendez-vous
Avenue de Hinnisdael 11
1150 Bruxelles
Téléphone : (02) 779 02 81

Addendum

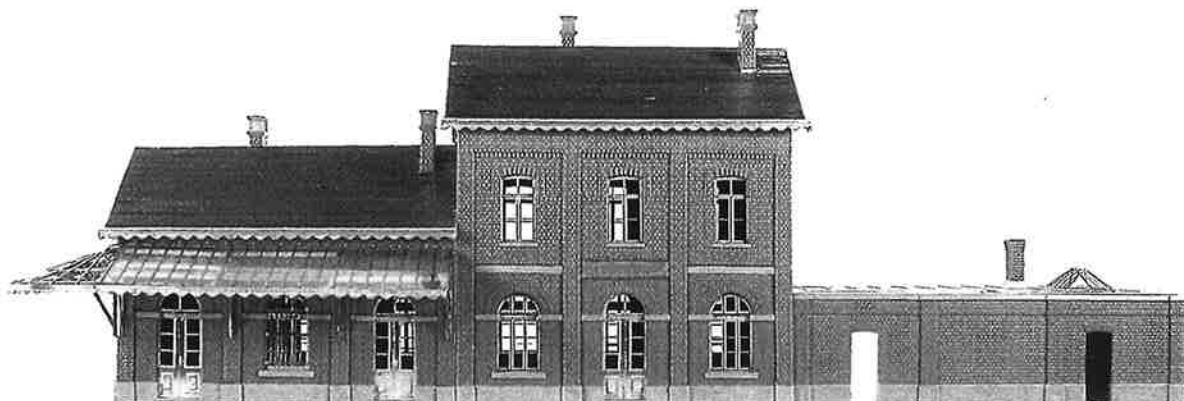
En complément à l'article
« Vie et fin de la
«Communauté de wagons EUROP»
du Ferro Flash précédent



Toutes les administrations n'ont pas été aussi pressées d'éliminer les traces du régime EUROP que notre SNCB (voir F.F.222) ; en témoigne ce wagon SNCF ; présent sur notre réseau le 16/06/03. Photo G.B.

PB Messing Modelbouw

Tel & Fax : + 32 (0)3 353.24.10
e-mail : info@pb-messingmodelbouw.com
pbmessingmodelbouw@skynet.be
pbmodels@hotmail.com
voir également : www.pb-messingmodelbouw.com



Dans notre assortiment : superdétaillage de la gare Kibri

s.p.r.l. Jocardis

Trains & Trams Miniatures
Rue de Bruxelles, 53 . 7850 – Enghien

<http://www.jocardis.be>

E-mail: webmaster@jocardis.be

Tél.: 0032 - (0)2 / 395.71.05 - Fax: 0032 - (0)2 / 395.61.41



En Stock

Bientôt!

JOC 52035: SNCB Fourgon « Ballon »

2 fenêtres latérale Ep III

Livable!

JOC 52036: SNCB Fourgon « Ballon »

sans fenêtres latérale Ep III

Bientôt!

JOC 52037: SNCB Fourgon « Ballon »

2 fenêtres latérale Ep III

Livable!

JOC 52038: SNCB Fourgon « Ballon »

sans fenêtres latérale Ep III



Accurail – AKU – Albedo – Arnold – Artitec – Atheam – Atlas – Auhagen – AWM –
 Bachmann – Baumann – Bec-Kit – Bemo – Berka – Brawa – Brekina – Brunot Moret –
 Busch – Calscale – Concor – DJH – D+R – Dremel – DS – Electrotren – Euro-Scale –
 Evergreen – Faller – Faulhaber – Ferivan – Fleischmann – Frateschi – Fulgurex – Gauge-
 master – Geco Model – Gera Nova – Gunther – Gutzold – Hag – Haxo – Heki – Heljan –
 Herpa – Herkat – Hödl – Hornby – Humbrol – Igra – IHC – IMU – Jocardis – Jordan –
 Jouef – Kadee – Kato – Keystone – Kibri – Klein Modellbahn – Lemaco – Lenz – LGB –
 Life Like – Liliput – Lima – LS Models – Lux Modellbahn – Märklin – M+D – Mehano –
 Merkur – Microscale – Microtrain – MZZ – Noch – NMI – NWSI – Obsidienne – Peco –
 Perl Modell – Piko – Plasticard – Pola – Preiser – Precision Scale – Proto 2000 – Prox-
 on – Rietze – Rivarossi – Roco – Romford – Roskoph – Roundhouse – Sachsenmodelle –
 Schneider – SES – Seuth – Sommerfeldt – Spieth – Spörle – STL Models – Symoba – Til-
 lig – Titan – Trident – Trix – Uhlenbrock – Uhu – Unimat – Viessman – Vollmer – W&H –
 Walthers – Weinert – Wiking – Williams – Woodland Scenics – ...

HEURES D'OUVERTURE:

FERME LE LUNDI

MARDI ET MERCREDI	09H30 – 12H00 14H00 – 18H00
JEUDI	14H00 – 18H00
VENDREDI ET SAMEDI	09H30 – 12H00 14H00 – 18H00
DIMANCHE	10H00 – 12H00

JUILLET ET AOÛT:

FERME LE DIMANCHE