



Novembre - Décembre 2006

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° 243

Novembre – Décembre 2006

<u>Sommaire et informations générales</u>	p 2
<u>Dossiers</u>	
La fin des trams dans le Centre.	p 4
<u>Informations ferroviaires</u>	
Un graphique de chemin de fer, pourquoi faire?.	p 8
Le Service International « Voyageurs » en 2007 »	p 18
<u>Infos Bruxelles</u>	
Nouvelles de la section de Bruxelles	p 19
Planning des réunions	p 21

Divers

Retro Rail	p 10
J'ai vu à la télévision	p 11
Relations trans-frontalières	p 11
Ferro Flash Photo	p 12
Tribune libre – Quel avenir pour notre hobby ?	p 20
Agenda	p 22
Cotisations	p 25

Photo de couverture

Un tram 80 passe à Mariemont le 26 octobre 1986, quelques jours avant la suppression de ces services (voir page 4) – Photo Guy Bridoux

Secrétariat Bruxelles	Eric Poussart Avenue Rogier, 185 – 1030 Bruxelles
Secrétariat Centre	Jean-Pierre HOVEN rue Abel Wart, 181, 7170 Fayt lez Manage Tf : 064 57 03 09 ou 0495 49 42 82 Courriel : jeanpierrehoven@skynet.be
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 Hauteфин	(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 57 03 09
Secrétaire adjoint	Jean Boudart	071 84 27 92

Commissaires

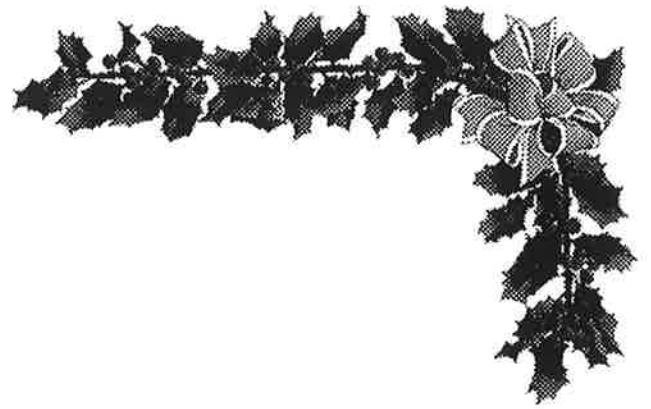
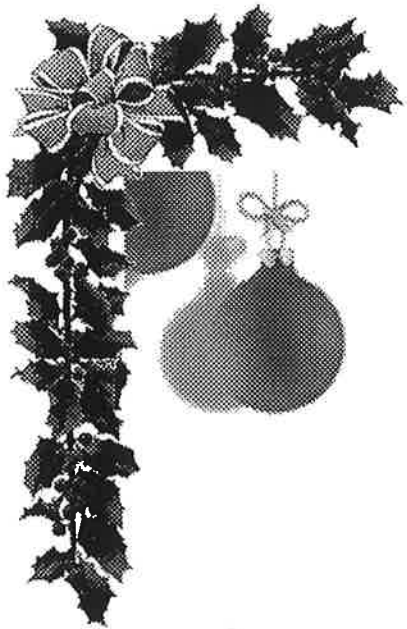
Jean Boudart	Responsable bibliothèque
Dimitri Crugenaire	Responsable réseaux
Jérôme Dubois	Responsable réseaux
Christian Gauthier	Responsable réseaux
Gilles Durvaux	Ateliers, et section 0
Pol Karpinski	Réseau vapeur vive
R. et F. Debliquit	Réseau vapeur vive
Marc Wautelet	Webmaster

Comité de la section " Bruxelles "

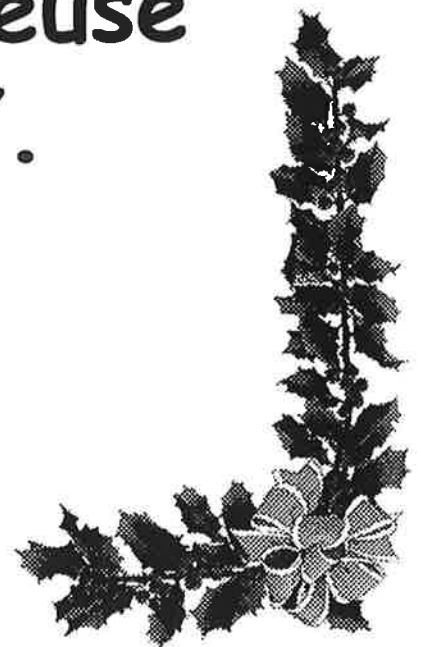
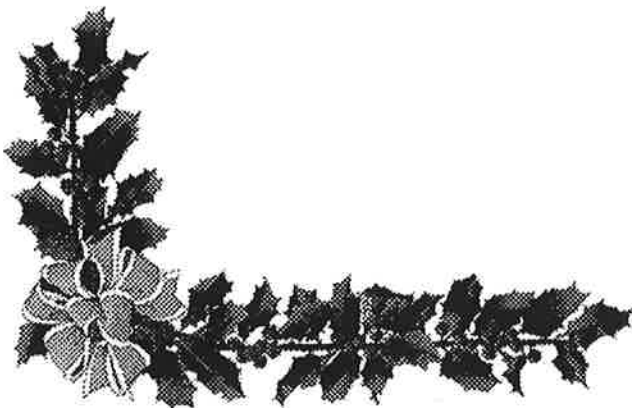
Président d'honneur	Michel Broigniez –Président du MOROP	
Président	Guy Bridoux	02 374 88 93 Coordinateur Ferro Flash
Vice-Président	Armand Thonet	02 734 99 71
Trésorier	Paul Marchal	02 354 14 14
Secrétaire	Eric Poussart	
Coordination réunions	André H. + M.	

Responsables de FSR

Jacques Mathieu	Equiperment, entretien et réseau trois rails
Eric Poussart	Electricité, électronique
Armand Thonet	Réseau deux rails
Pierre Leclercq	Responsable des locaux et du bar



**Les comités de nos
deux sections
expriment à tous
leurs membres et à
leur famille le
souhait de les voir
vivre une heureuse
année 2007.**



La fin des trams dans le Centre.

par Gilles Durvaux

C'était en 1986, le 31 octobre, il y a vingt ans déjà, disparaissaient deux grandes lignes vicinales du Centre...

Il s'agissait des lignes ; Anderlues – Braquegnies – Maurage (lignes 30 et 31) et de la section Trazegnies – Maurage de la ligne 80 (Charleroi – Maurage). Ne subsistait plus dès lors que la ligne 90 Charleroi – La Louvière pour quelques années encore. Ce qui n'était qu'un au revoir pour certains, à la veille de la Toussaint 1986 était, pour bien d'autres qui se doutaient déjà, un adieu pur et simple...

En effet, dès le mois de septembre, la SNCV avait annoncé qu'elle suspendait le service ferré pour une durée de trois ans sur les sections concernées, en raison de l'état des installations fixes et des travaux de renouvellement à réaliser, comme elle l'avait fait quelques années plus tôt avec la ligne 90 qui fut interrompue durant deux ans pour reconstruction intégrale.

Les responsables de cette société promettaient le retour du service ferré assuré par les motrices articulées BN dans les trois ans sur des voies intégralement renouvelées. Autre raison avancée, le matériel roulant qui assurait le service (types S et SM principalement...) était à bout de souffle et les quelques motrices rénovées ne suffisaient pas pour suppléer au vieux matériel. Bien des agents SNCV de La Louvière ou de Charleroi ne cachaient pas leur scepticisme quant à la suite qui serait donnée à cette décision de « relifting » du réseau du Centre. Pour eux, il s'agissait d'une suppression pure et simple sans aucun retour en arrière. Et ce fut bien le cas !

Ce qui confortait le clan des convaincus quant au retour du tram était l'importance des travaux déjà entamés par la SNCV. Plusieurs sections de lignes avaient été entièrement reconstruites à très grands frais :

- Braquegnies – Maurage, 105 millions de FB;





Ci-contre, ci-dessus et ci-dessous : Ligne 80/82 entre Morlanwez "Athénée" et Morlanwez "Lycée" ou "Etat".

Certaines de ces potences ont récemment été ré-utilisées pour l'éclairage public – Photos Gilles Durvaux



– Jolimont – Haine-Saint-Pierre, 220 millions de FB;

– Courcelles-trazegnies, 250 millions.

Tout cela sans compter quelques autres tronçons partiellement rénovés... Entre tous ces bouts de lignes reconstruits, il subsistait des secteurs dans un état de délabrement avancé (je me souviens notamment avoir vu une motrice SJ au roulement brinquebalant sur la voie envahie par les hautes herbes en accotement de la chaussée entre Trazegnies et Chapelle...). Et de fait, il restait pour solde au moins l'équivalent à dépenser pour un renouvellement complet, soit 500 millions de FB. Ceux qui pensèrent que le bon sens l'emporterait en furent pour leurs frais. Plus aucune rénovation ne fut entreprise.

Il faut bien dire que l'on se trouvait à cette époque dans une période peu propice aux transports publics, où l'austérité budgétaire était le maître mot des responsables politiques au pouvoir. Le budget prévu pour 1987 fut reporté à l'année 1988. Entre-temps, on avait déjà procédé à l'asphaltage des voies, par exemple entre Mariemont et Jolimont, situation disait-on purement temporaire, en attendant les crédits pour le remplacement des rails et la réfection de la voirie.

Mais le doute ne fut plus permis, lorsqu'en 1988, la commune d'Anderlues procéda à la réfection de la voirie entre le lieu dit Arbiète et le puits n° 6 sur la ligne 30-31 et en profita pour déposer la voie du tram qui passait là avec la bénédiction de la SNCV. Certes, la section qui suivait et qui avait été renouvelée entre le puits n° 6 et Collarmont peu la fin du service ferré fut épargnée, mais on voyait mal cette même SNCV à nouveau ouvrir la route pour replacer des rails par la suite. C'était donc la fin implicite du tram sur cette ligne.

En 1988, toujours, à Pâques, la SNCV mit fin à l'exploitation de ce qui subsistait de la ligne 80 entre Charleroi et Trazegnies et par la même occasion elle signa la fin des motrices type S, SM et SJ, ce quelque soit leur état. Le prétexte avancé était toujours celui des travaux nécessaires, dans ce cas, une section d'à

peine trois kilomètres entre Gosselies et Courcelles. Ces travaux ne furent jamais réalisés, ce malgré le fait que les trois quarts du parcours avaient été renouvelés!

Le couperet tombera définitivement en 1989, lorsque la SNCV fut dissoute et remplacée par des sociétés régionales. Ainsi, les groupes de Charleroi et de Mons devinrent les TEC Charleroi et les TEC Mons. Ce dernier affirma son intention de plus assurer ses

services qu'avec des bus. Or le TEC Charleroi avait ses limites de zone à Anderlues et à Trazegnies, ce qui signifiait qu'au delà de ces localités, plus jamais on ne reverrait de trams. Ce faisant, la dernière ligne du Centre, la 90, était condamnée à terme. La fin surviendra d'ailleurs le 31 août 1993...

Après la suppression du 31 octobre 1986, les lignes 80 et 30-31 connurent encore une ou deux fois des parcours "post mortem". A commencer par le



Vestiges de rails à Mariemont SNCB – Photos Gilles Durvaux

lendemain et le surlendemain de ce jour noir, lorsque les motrices S encore présentes au dépôt de La Louvière furent rapatriées en convois de deux ou trois vers Charleroi. Pour ne pas perturber le service sur la ligne 90, on préféra emprunter l'itinéraire du défunt 80 avant que le courant ne soit coupé.

En octobre 1988, l'ASVI organisa quelques voyages spéciaux, notamment à l'intention du GTF et du CFC (le voyage le plus mémorable fut celui du 31 octobre, au dernier soir de l'exploitation ferrée de ces lignes vicinales !), sur la partie encore utilisable du réseau, soit entre Trazegnies et le parc de Mariemont. Ces voyages spéciaux furent assurés par l'autorail diesel ART 300, car le fil de la ligne aérienne avait été volé dans les sites propres à Chapelle-lez-Herlaimont et entre Morlanwelz et Mariemont !

Après cela, les installations fixes disparurent progressivement, au gré des travaux de rénovation des voiries. A certains endroits, des rails et des poteaux subsistèrent bien longtemps. Comme par exemple ce poteau muni d'un signal lumineux répétiteur et d'une console complète en face de l'Athénée à Morlanwelz, qui ne fut enlevé qu'en septembre 2005. Il y a peu, à Chapelle et à Carnières, quelques tronçons de voies ont été déposés à l'occasion de la réfection des voiries.

Il reste donc bien peu de choses... Ainsi à Chapelle-Lez-Herlaimont, dans une rue perpendiculaire à la

chaussée de Trazegnies, on peut encore voir 200 mètres de voies. Dans le bois de Mariemont, à proximité de l'Athénée Provincial (plateau Warocqué) quelques poteaux avec leurs consoles subsistent toujours, de même que dans le tronçon en site propre en Houdeng Aimeries et Bracquegnies. Dans l'ensemble, les sites propres ont été reconvertis en sentiers de promenade. Ce sont donc les vestiges les plus visibles de ce réseau.

Pour voir des trams en action en Wallonie, il faut désormais se rendre entre Anderlues et Charleroi où subsiste la dernière ligne d'origine vicinale en activité, encore que dans ce cas, ce n'est que la partie finale, entre Fontaine-l'Evêque et Anderlues qui peut encore être qualifiée de « vicinale » ! La ligne qui parcourt la chaussée de Bruxelles entre Dampremy et Jumet Dépôt est toujours utilisée pour l'acheminement des motrices BN. A terme, le tram reviendra également entre Charleroi et Gosselies, c'est une quasi certitude. Mais ailleurs, malgré le fait que chez nos voisins français, le tram soit revenu à l'honneur dans plusieurs villes, il ne faut guère espérer revoir ce mode de transport. Toutefois, des bruits circulent sur un retour possible à Mons. Wait and see...

Cet article n'entendait que relater la fin du tram dans les années 80.

Dans un prochain Ferro-Flash, nous reviendrons sur l'historique plus détaillé des lignes du Centre.



Nostalgie... Quelques jours avant sa suppression, le 31 arrive à Morlanwelz – le 26 octobre 1986 – Photo guy bridoux

Un graphique de chemin de fer, pourquoi faire?

par Pierre Rasson

Les graphiques permettent de visualiser des situations d'un objet selon l'évolution du temps et sa visualisation selon une position donnée.

Mais en chemin de fer, qu'en est-il ?

On admet que le mouvement d'un train entre deux arrêts consécutifs est uniforme. (on ne tient pas compte du démarrage et du freinage), et qu'il est traité également comme si la voie était rectiligne.

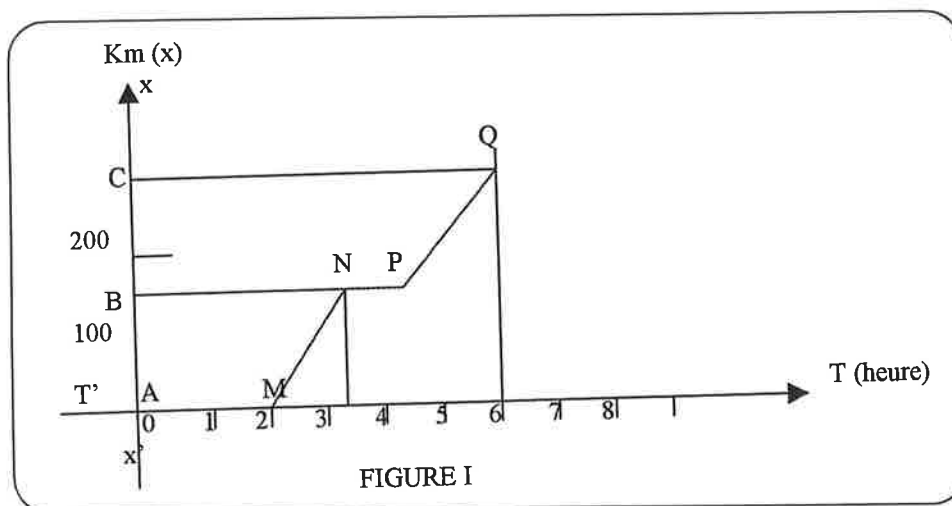
On peut représenter le mouvement du train en portant les temps en abscisses et les distances parcourues en ordonnées, après avoir choisi une unité de longueur sur l'axe t' pour représenter l'unité de temps et une autre unité de longueur sur l'axe x' pour représenter le kilomètre.

Connaissant l'heure de départ d'une station A et l'heure d'arrivée à la station B, dont la distance à la

première est connue, le diagramme du mouvement s'obtient en joignant par un segment de droite les deux points M et N. Pendant la durée de l'arrêt à la station B, le graphique devient un segment de droite NP parallèle à tt' . Puis le train repart pour atteindre la station C et on a un nouveau segment de droite PQ, et ainsi de suite (voir figure I).

Mais la question peut se poser sous un autre forme : si on connaît l'heure de départ de la station A et la vitesse du train, on peut aussi tracer le premier segment du diagramme, puisque la connaissance de la vitesse est précisément celle du coefficient angulaire de ce segment. Le point N se trouve ainsi déterminé, ainsi que l'heure d'arrivée à la station B.

Notons, en passant, qu'en coupant le graphique par une parallèle à l'axe $t't$ d'ordonnée K, on obtient d'emblée l'heure h du passage du train.

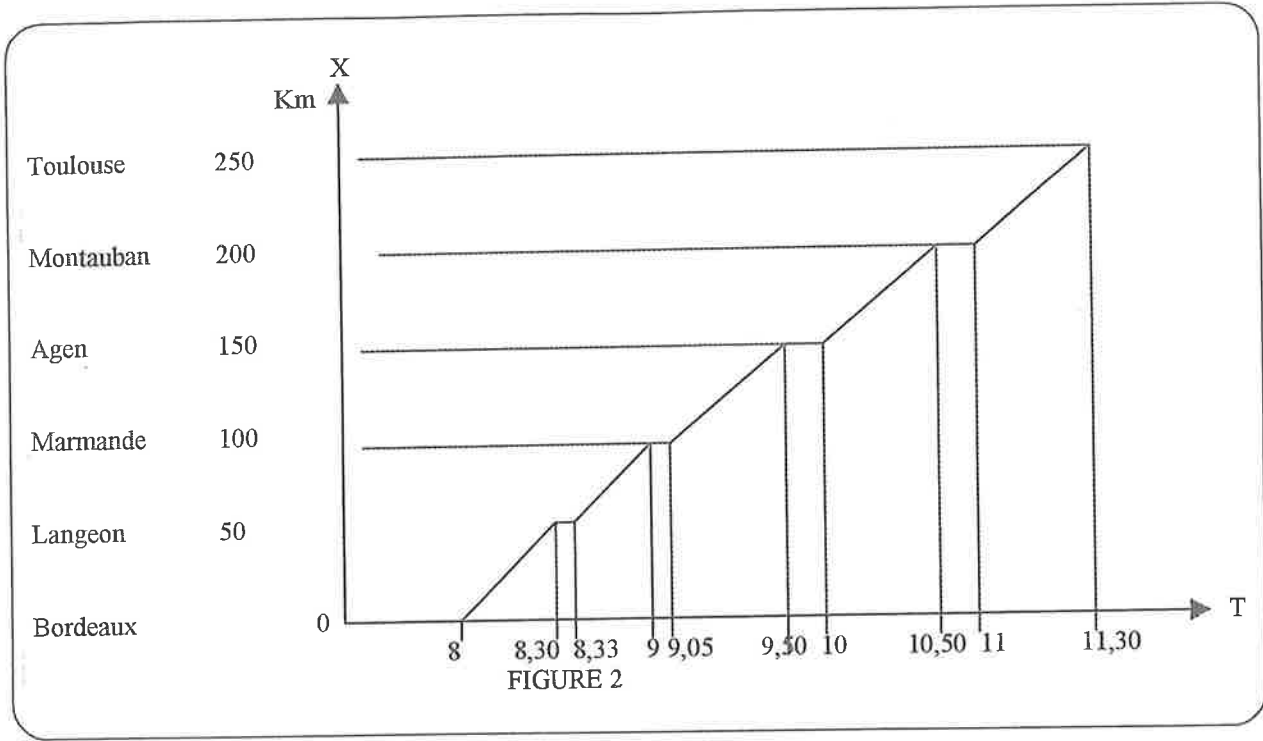


Exemple :

Un train part de Bordeaux à 8h. Il s'arrête à Lagon (40km) à 8h30 pendant 3minutes ; il repart ensuite et s'arrête à Marmande (80 km de Bordeaux) à 9h pendant 5 minutes. Le trajet de Marmande à Agen (136km de Bordeaux) a lieu entre 9h05 et 9h50. L'arrêt à Agen est de 10 minutes.

Le train arrive ensuite à Montauban (200 km de Bordeaux) à 10h50. Il repart à 11h et arrive à Toulouse (250 km de Bordeaux) à 11h30. Tracer le graphique de ce mouvement (voir figure 2).

A vous de jouer maintenant en réalisant vos graphiques de mouvement de vos trains en modélisme au départ de la gare d'Haine-Saint-Pierre, et bon amusement !



*Un voyage destiné au personnel de Tuc-Rail ayant contribué à la construction de cette ligne a été organisé à bord de la rame Thalys 4302 (celle qui fut en son temps reproduite par Lima).
La photo, un document Tuc-Rail, montre la tête de la rame au départ de la gare de Antwerpen-Luchtbal, à la sortie de laquelle débute la LGV n°4.*



Le train du Buis

par Paul Steckelmacher

Dans la première moitié du XXe siècle, le train du Buis reliait Orange en Vaucluse à Buis-les-Barronies en Drôme provençale.

Je me souviens avoir circulé sur cette ligne à diverses reprises entre 1940 et 1945.

Orange avait la particularité de disposer d'une gare située sur une courbe de la ligne Marseille- Lyon. Il y avait quatre voies dont deux destinées à la circulation montante et descendante des express et des marchandises. La traction était encore à vapeur avec des locomotives de type Mikado ou Consolidation pour la plupart. Presque tous les trains transportant des passagers s'arrêtaient à Orange. Pour le départ, le chef de gare devait se tenir à hauteur du milieu du convoi étant donnée la courbe de la ligne. Il fallait que celui qui autorisait le départ puisse voir la tête et la queue du convoi. Les convois de marchandise traversaient la gare à assez grande vitesse, la traction étant souvent assurée par des unités multiples de deux locomotives.

Etant enfant, accompagné de copains et de mon petit frère, j'observais le passage des divers convois près d'un passage à niveau situé à la sortie nord de la gare.

Les deux autres voies étaient destinées à la circulation du train du Buis. Ce train tracté par un antique locotender au charbon tirait difficilement trois voitures aux plates-formes ouvertes comportant une quinzaine de places assises et trois à quatre wagons de marchandises diverses qui complétaient le convoi..

Le train partait d'Orange vers 7h30, rarement à l'heure. Il longeait alors l'aéroport militaire d'Orange-Caritat puis le Plan-de-Dieu et s'arrêtait une première fois à Camaret. La durée de l'arrêt était fonction de la présence ou du retard des habitués. A l'époque, le paysage était formé de garrigues. Actuellement, il est remplacé par des vignes à perte de vue.

Un autre arrêt était Sablet où, après des nombreuses manœuvres, le convoi échangeait un ou deux wagons de marchandises.

Puis commençait la grande aventure vers Séguret. Il

s'agissait en effet d'une rude montée où la locomotive peinait à un point tel qu'il n'était pas rare de demander aux passagers de descendre de leur voiture et de marcher à côté du convoi jusqu'au haut de la montée. Il arrivait même parfois que le mécanicien demandait aux passagers d'aider à la progression du convoi en poussant tous ensembles. Il faut ajouter que le paysage était merveilleux.

Et l'on arrivait ainsi à Séguret sans trop de fâcheries et avec un gros retard sur l'horaire. Je me souviens d'un site au sommet d'une colline où l'on trouvait de nombreux fragments d'os calcinés. Les habitués nous racontaient qu'il s'agissait de restes de Templiers qui y auraient été brûlés vifs. Réalité ? N'oublions pas que nous sommes dans le Midi et que tout est possible.

Nouvelles manœuvres et puis départ vers Vaison-la-Romaine où, normalement et selon l'horaire on devait arriver vers 10 heures, soit deux heures et demi d'horloge pour 25 kilomètres de route. En fait, il était souvent 11 heures et parfois plus selon l' "humeur" de la locomotive qui, rappelons-le, était antique et vénérable avec tout ce que cela comportait de problèmes mécaniques et autres.

Arrêt prolongé à Vaison-la-Romaine, où, outre les manœuvres habituelles, on « nourrissait et abreuvait » la locomotive. Et puis le convoi poursuivait sa route vers Buis-les-Barronies où normalement il devait arriver vers 14 heures. Ajoutons les retards cumulés et nous aurons une idée de la durée du voyage

Je ne peux malheureusement pas décrire cette seconde partie du trajet car je ne l'ai jamais faite

Le retour se faisait plus rapidement étant donné que la montée vers Séguret de l'aller était remplacée par une descente. L'arrivée à Orange était programmée vers 19h30 et était relativement bien respectée..

J'écris cet article en me fiant à ma mémoire. Je n'avais que 15 ans lorsque j'ai quitté la région et je suis actuellement un « vénérable » vieillard. Je n'ai trouvé aucune archive ni iconographie concernant la ligne. N'oublions pas qu'elle a été supprimée au début des

années cinquante.

C'est ainsi que je ne sais pas s'il s'agissait d'une ligne privée ou dépendant de la SNCF. Je ne connais pas l'écartement de la voie ni l'origine des loco-tenders, des voitures et des wagons utilisés. Tout ce dont je

me souviens c'est que toutes les locomotives étaient à traction à la vapeur.

Je serais heureux si un de nos lecteurs pouvait éventuellement me communiquer certains renseignements. Un grand merci d'avance.

J'ai vu à la télévision

Ces 18 et 19 novembre derniers, j'ai suivi le programme de France 3. J'y ai vu un télé-film en deux épisodes, « La Blonde au Bois Dormant » avec notamment Léa Drucker dont le jeu est attachant. Elle est bien entourée par une pléiade d'artistes.

C'est un film policier assez prenant surtout dans sa première partie.

Il s'agit de deux affaires qui, à première vue, n'ont aucun rapport entre elles. D'un côté, une jeune fille disparaît mystérieusement et de l'autre un tueur en série sévit dans le train de Bordeaux et c'est là que réside notre intérêt à nous autres ferroviathes.

La police y a recouru à un psychologue pour localiser le tueur. Elle souhaite établir un cadre de recherches en se basant sur les descriptions de l'expert.

Selon lui, le tueur aurait été influencé par une attitude parentale. Etant enfant, le tueur aurait pu voir sa mère ayant un rapport sexuel dans un compartiment ferroviaire. Selon lui aussi, le tueur devrait être recherché parmi les amateurs de trains et notamment des modélistes. Il ferait partie d'une

association et participerait à la confection de réseaux et de matériel roulant. S'il tue d'une façon particulièrement brutale, c'est qu'il établit un transfert sexuel entre sa mère et le train.

Je ne vais pas vous raconter l'histoire dans son entièreté. Il se pourrait en effet que ce télé-film soit retransmis plus tard sur une autre chaîne. L'histoire est prenante en ce qui concerne le versant policier. On pourrait signaler l'une ou l'autre erreur en ce qui concerne le matériel ferroviaire et notamment l'utilisation d'une voiture qui manifestement fait partie de notre SNCB.

Si je vous rapporte cet événement c'est pour attirer votre attention sur certains épisodes qui se passent dans le train et surtout sur les élucubrations d'un psychologue qui établit une relation entre la sexualité pathologique d'un individu et son retentissement probable sur une activité ludique qui nous concerne particulièrement. Comme quoi, il faut se méfier des conclusions de certains experts qui sont parfois eux-mêmes à la limite d'un pathologique mental.

Paul Steckelmacher

Relations trans-frontalières

La SNCB et les CFL ne sont pas seuls à avoir étoffé leurs relations, en profitant de la remise en vigueur de services "Voyageurs" Virton-Arlon, via Athus, pour avoir simultanément restructuré le trafic entre la Belgique et Rodange (L).

La SNCF et les CFF viennent en effet de ré-ouvrir dans le Jura, le 8 décembre, la liaison Delle (F) - Boncourt (CH) rétablissant une liaison aisée entre

cette partie du Jura français et Délémont (CH), et au delà, Bienne (CH). Cette relation internationale, ouverte dès 1877, était fermée au trafic depuis 11 ans.

Il restera à remettre en service le prolongement de la ligne en France, vers Belfort, avec une halte à la future gare TGV de Moroux.

Guy Bridoux



L'abri de quai de Groenendael faisait obstacle à l'élargissement de la L.161. Comme il s'agit d'un bâtiment classé, il n'était pas question de l'abattre, mais de le déplacer; En soi cette opération n'est pas une première pour la SNCB qui, précédemment, opéra le déplacement de la gare d'Antwerpen-Dam, et de la cabine de signalisation de Courtrai.

La vue ci-dessus montre la disposition d'ensemble à l'emplacement ancien, tandis que la vue ci-dessous montre l'abri sur son chariot de transfert – Groenendael, le 3 octobre, photos Christian Dosogne.





Ci-dessus : L'abri de quai a gagné son nouvel emplacement.

Ci-dessous : Vue d'ensemble du site de la gare après le déplacement de l'abri, ménageant l'espace nécessaire à l'implantation des quatre voies.

Groenendael, le 4 octobre, photos Christian Dosogne.



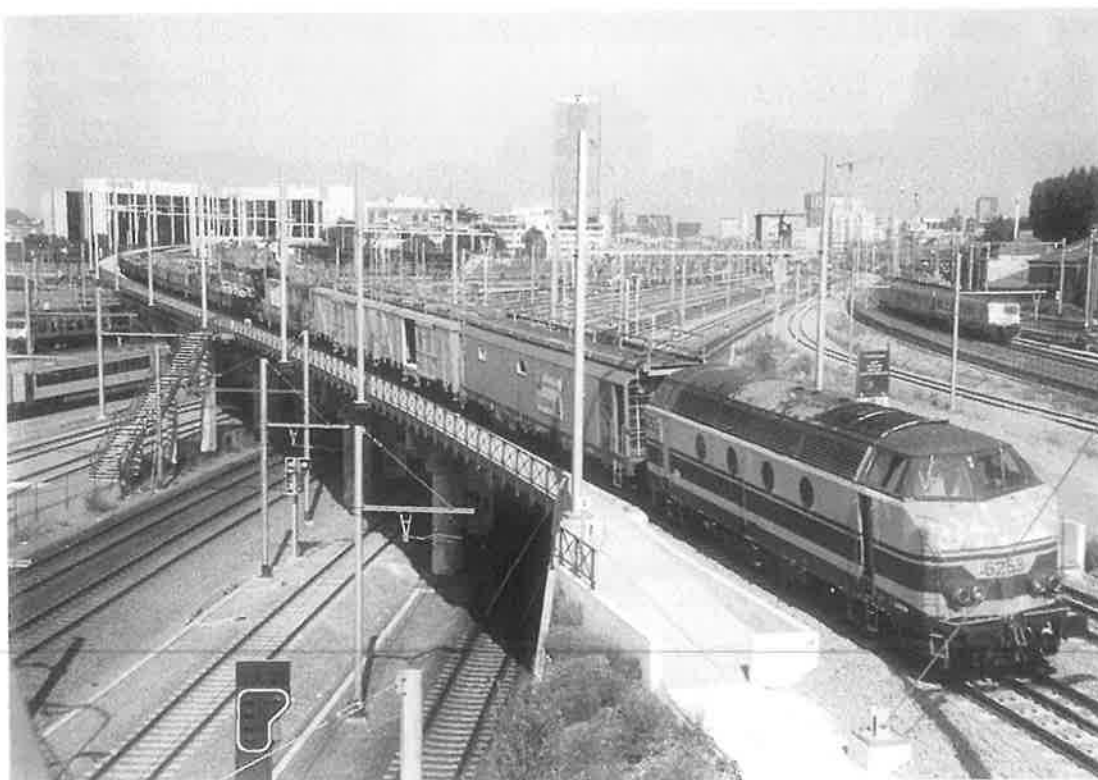


De nouveaux viaducs ont été mis en service le 10 décembre 2006 afin de fluidifier le trafic aux entrées/sorties de Bruxelles.

En haut, l'on constate un train de pose de caténaire qui, à Haren, le 24 octobre 2006 parachève le travail sur la L.36N.

L'image du bas montre un autre train de travaux qui, le 6 septembre dernier, mission accomplie, quitte le viaduc de Bruxelles-midi qui donne désormais un accès sans cisaillement à la L.96N .

Photos Christian Dosogne.





La SNCB vient d'acquérir un nouvel engin rail-route, baptisé dans la série 98, qui sera mis en exploitation dans les raccordements du port de Bruxelles.

Après une phase d'essai, la SNCB pourrait prendre la décision de remplacer par de tels engins une partie des locotracteurs à bielles des séries 73, 74 et 82 qui sont en fin de vie.

Schaerbeek, le 24 octobre 2006, photos Christian Dosogne.





*Toujours dans le but de remplacer des locotracteurs,
d'autres engins rail-route sont en service à titre expérimental.*

*Les deux photos de cette page montrent un engin en service au nouvel atelier des voitures de FSR.
Schaerbeek, le 24/10/06 – Photos Christian Dosogne.*





De façon surprenante, le premier train de voyageurs parcourant la L.4 aura sans doute été l'autorail 4403 du S.C.M. (Stoom Centrum Maldegem)

C'est en effet cet engin qui a été affrété par Tuc-Rail le 15 septembre pour présenter au personnel technique concerné les installations de la ligne nouvelle en matière de signalisation, d'équipement électrique et de télécommunications.

Les photos présentées sont dues à l'obligeance de Monsieur Éric Demey.



Le Service International

« Voyageurs » en 2007

par Guy Bridoux

Le nouvel horaire en vigueur depuis le 10/12/2006 comporte peu de réelles nouveautés.

Il confirme la modification annoncée de l'itinéraire du « Vauban » EC 90/91 qui après avoir été limité à BRIG (CH) verra à partir du 10/06/2007 son terminus transféré à Interlaken-Ost (CH). La composition assurée par les CFF est inchangée, une 4^{ème} Bpm 61 est ajoutée au départ de Bruxelles le samedi, tandis qu'une I6B avec compartiment vélos renforce la composition jusque Bâle.

Toujours à partir du 10/06/2007, l'IRIS EC 96/97 sera retardé d'une heure au départ de Bruxelles, la durée du trajet Bâle-Zurich écourtée, et le terminus aller reporté à nouveau à Chur (CH). Sa composition est la même que celle de la tranche suisse du Vauban.

Pas de changement notable à notre unique train de nuit régulier, l'INT 242/243 Paris Berlin/Hamburg via Bruxelles.

Le Jean Monnet INT 295/296 est confirmé jusque Bâle avec une courte composition de I6 et I10 climatisées : Am61 + Bm61 + 2 x Btm61. Le maintien de son parcours au delà de Luxembourg, après le 09/06/2007, n'est pas certain.

Pour les sports d'hiver, deux circulations saisonnières seront mises en service certains week-end au départ de Bruxelles-Midi, d'une part le TRESKI à destination de Zell am see (A) composé de places assises en voitures I6 et I10 non climatisées et le BERGLAND-Express composé de deux tranches de voitures lits et couchettes à destination d'Innsbruck et de Zell am see avec au centre du convoi la voiture-salon SR61.

Ne nous berçons pas d'illusions, la SNCB n'a pas revu sa politique, et le BERGLAND-Express est exploité par l'opérateur hollandais TTC, avec des voitures louées à la SNCB. Deux classes de confort sont ainsi offertes pratiquement aux mêmes dates vers les mêmes destinations.

Il n'est toujours pas prévu en été de trains TAA au départ de la Belgique, que l'opérateur hollandais EETC continuera à traverser sans arrêt commercial.

Les services Benelux sont inchangés jusqu'au 09/06/2007, date prévue pour la mise en exploitation de la L4 au delà d'Anvers. Des inconnues subsistent quant au matériel qui sera à ce moment utilisé sur la ligne nouvelle, et au diagramme d'exploitation de cette nouvelle liaison rapide vers la Hollande.

Les Thalys et autres TGV bénéficient vers la France d'un léger gain de temps du fait de la mise en service du nouveau viaduc à la sortie de Bruxelles-Midi. Les services Thalys vers l'aéroport CDG et Marne-la-vallée sont supprimés au 31/03/2007, partiellement remplacés par des TGV : arrêts du TGV du matin vers Bordeaux (qui ne passe plus par Lille) et d'une liaison en soirée vers ces deux destinations, plus en cours de journée arrêt du TGV de Montpellier à CDG et de celui de Toulon à Marne-la-vallée. La desserte de Montpellier et de Perpignan est renforcée. Les services saisonniers Thalys « Soleil » et Thalys « Neige » sont maintenus.

Deux modifications significatives des relations inter-villes transfrontalières : d'une part la desserte de Maestricht, la nouvelle liaison rapide sans arrêt Bruxelles-Liège étant prolongée vers cette cité, offrant ainsi à l'usager hollandais, une meilleure accessibilité aux Thalys et autres TGV, tant au départ de Liège que de Bruxelles. Les arrêts intermédiaires entre la frontière et Maestricht ne seront plus desservis par ce nouveau service.

D'autre part, le rétablissement d'un service voyageurs entre Virton et Arlon via Rodange (L) et Athus améliorera grandement les liaisons avec la cité luxembourgeoise. A noter que ce rétablissement d'un trafic ferroviaire régional reste partiel, la reconstruction des quais des haltes en aval de Virton n'ayant pu être achevée à la date du changement d'horaire.

Nouvelles de la section de Bruxelles

par Guy Bridoux

Notre comité s'est réuni ce 7 décembre pour évaluer la situation du club en cette fin d'année.

Le problème de nos locaux de FSR n'évolue pas : nous avons reçu une facture trimestrielle pour notre loyer, ce qui légitime au moins la poursuite de l'occupation au delà du 30/9, date d'expiration de notre renom. Les responsables du patrimoine de la SNCB estiment qu'aucune décision d'avenir ne devrait être prise à court terme.

En guise de préparation de notre A.G. 2007, qui se tiendra le 19 janvier, il est rappelé qu'en vertu de nos statuts, le mandat du président vient à échéance à cette date. Les candidatures pour un mandat de deux ans à ce poste doivent parvenir au secrétariat avant le 14 janvier. Pour mémoire les mandats de secrétaire et de trésorier viendront à échéance en 2008. Il est également d'usage à l'A.G. de confirmer ou de modifier les attributions des membres du comité élargi. Si tu désires, à un titre ou à un autre t'impliquer plus avant dans la vie du club en assumant l'une ou l'autre fonction, fais-le nous savoir le plus tôt possible, de préférence avant le 14 janvier.

En ce qui concerne les cotisations, le comité estime qu'il est préférable de maintenir le taux de base actuel tout en encourageant vivement les majorations spontanées. Ce point de vue est partagé par nos amis du Centre. Vous aurez à confirmer ce point de vue.

Le comité préconise également le maintien du calendrier actuel des réunions en ce compris les séances des 2^{ème} et dernier samedis, même si leur fréquentation est limitée. Vous serez amenés à vous prononcer sur ce point, ainsi que sur l'opportunité de maintenir une mini-bourse entre membres, qui cette année, n'a guère rencontré de succès, ainsi que sur la fréquence des réunions à thème.

La séance se terminera par une projection d'images illustrant les activités passées de notre section, concoctée par notre ami Paul Steckelmacher.

En charge du réseau « 2 rails », Armand fait état de la préoccupation de certains membres, et notamment

d'une proposition d'André Debeul (dont nous saluons le retour après un nouveau séjour en hôpital) concernant une commande numérique de ce réseau. En conclusion de l'échange de vues, Armand va initialiser une forme de référendum destiné à déterminer le rapport d'intérêt entre les tenants des circulations en mode analogique traditionnel et les amateurs de commande numérique. Afin de ne pas entraîner de confusion dans les objectifs, il s'agit ici de la commande des trains et non de celle des appareils de voie et autres accessoires qui restera distincte, même si elle fait un jour le « saut » du numérique. Parallèlement à cette enquête d'intérêt, une analyse technique du besoin est indispensable : vu la taille du réseau, plusieurs unités de commande seraient sans doute nécessaires, un voire plusieurs « booster » indispensables, etc. Suggestion d'Eric : appliquer cette technique à titre d'essai à une partie du réseau ? Il était sans doute temps d'évoquer ce problème. Il convient cependant de poursuivre l'installation du bloc-système telle que prévue, qui demeure nécessaire à l'exploitation. La zone industrielle « sidérurgique » commence à prendre forme après avoir nécessité une légère adaptation du plan des voies d'accès.

Jacques M. n'ayant pu nous rejoindre, le réseau « 3 rails » n'est que brièvement évoqué : si un petit noyau d'enthousiastes de la commande numérique s'en donne à cœur joie sur la partie utilisable du réseau, le nombre de participants actifs reste limité même lors des circulations en mode conventionnel. Il reste tout à faire en matière de décor, de commande des appareils de voies pour faciliter l'exploitation des gares, etc.

Parmi les « divers », nous évoquons une intéressante proposition d'André Debeul, qui se propose d'animer quelques séances d'atelier consacrées à la pratique des « LED » (diodes électroluminescentes, encore appelées DEL dans certaines publications françaises) en particulier pour l'éclairage des voitures, les feux de fin de convoi, etc. Les modalités pratiques restent à fixer, ces séances pourraient se dérouler par exemple les derniers samedis. Il est décidé par ailleurs d'annuler la réunion du 23/12/2006, cette date étant jugée inopportune.

Tribune libre - Quel avenir pour notre hobby ?

Il est certain que les intervenants qui m'ont précédé ont tout à fait raison, il *FAUT* absolument se faire connaître, que ce soit au niveau d'un club ou d'une fédération nationale, voire européenne. Mais ...

Il y a divers moyens de se faire connaître, surtout auprès des jeunes en allant dans les écoles comme le CFC le fait, ou l'a déjà fait par exemple.

Pour une fédération nationale ou européenne, c'est déjà moins facile. Il faut des volontaires bénévoles, denrée de plus en plus rare. Je n'ai pas de recette miracle hélas, mais il me semble (j'en suis même persuadé) que les revues spécialisées pourraient elles aussi faire quelque chose pour promouvoir le hobby. J'en ai contacté plusieurs, dont une française et une belge, les deux m'avaient promis « monts et merveilles », mais n'ont jamais publié la moindre ligne !

Sur un autre plan : chaque année je me fais la remarque que dans les publicités toutes boîtes pour la Saint-Nicolas, Noël ou Pâques, il n'y a rien pour le train miniature, pas la moindre boîte de départ bon marché !

J'ai la chance de pouvoir aller à la foire de Nürnberg tous les ans, comme notre ami Guy B. J'y participe à une réunion de remise des prix du « modèle de l'année » organisé par une revue allemande de l'éditeur ALBA. Je peux y rencontrer tous les grands responsables des firmes qui fabriquent pour notre hobby. Lorsque je leur parle des grandes surfaces où l'on pourrait au moins attirer les jeunes par des boîtes de départ à prix bas ... cela ne semble pas les intéresser ! J'ai déjà proposé de faire une action européenne avec toutes les fédérations nationales, comme FEBELRAIL en Belgique, la réponse est polie mais sans aucun réel intérêt. Triste constat !

Autre handicap, me semble t'il, ce sont ces fameux prix. Parlons-en tiens, € 200,- à € 300,- voire plus pour une locomotive !!! € 40,- à € 60,- pour une voiture voyageur, bon ... d'accord, la qualité et le détail sont bien meilleurs qu'il y a 50 ans lorsque j'ai reçu ma première boîte de départ dans la marque aux plots centraux ! Mais ... quel jeune, ou ses parents, peut encore payer cela ? De plus les jeunes de maintenant veulent tout et tout de suite, ils donneront € 150 pour un nouveau portable ou un jeu vidéo, mais pas pour une locomotive. Pourquoi ? Le GSM sera utilisable immédiatement, le jeu vidéo sera éventuellement « piraté », la loco par contre doit avoir un réseau qu'il faut construire de ses mains, et là ... cela ne semble plus être dans les idées des jeunes d'aujourd'hui.

Il est vrai que les temps sont durs pour tout le monde et celui qui est sans travail devra bien « sabrer » dans les loisirs quels qu'ils soient. Pourtant la plupart des firmes font fabriquer à bas prix en Chine ou en Corée. Cependant les prix pour le consommateur final ne baissent pas !

Ne serait-ce pas là un premier aspect à revoir ? Les dernières faillites, et il y en aura d'autres hélas, sont le résultat des méventes et du désintérêt pour notre hobby, aussi de certaines politiques de ventes.

J'arrête là ma réflexion sur le sujet, je ne sais toujours pas ce qu'il faudrait faire pour attirer les jeunes vers notre hobby, mais se faire connaître est certainement un bon début de solution.

Bon courage et merci à tous ceux, trop peu nombreux, qui se dévouent dans cette tâche.

Michel Broigniez

La présente contribution de Michel constitue la dernière réaction qui nous soit parvenue en réponse à la question soulevée il y a quelques mois par notre ami Paul Stockelmacher dans le cadre de cette tribune libre. Il reste à en faire une synthèse et à évoquer le sujet lors d'une prochaine rencontre, pourquoi pas lors de notre prochaine A.G. ?

CFC / Bruxelles

Planning des réunions

(sous réserve d'approbation par notre A.G. du 19 janvier 2007)

Janvier

Mercredi 3
Mercredi 10
Samedi 13
Mercredi 17
Vendredi 19
Mercredi 24
Samedi 27
Mercredi 31

Février

Mercredi 7
Samedi 10
Mercredi 14
Vendredi 16
Mercredi 21
Samedi 24
Mercredi 28

Mars

Mercredi 7
Samedi 10
Mercredi 14
Vendredi 16
Mercredi 21
Mercredi 28
Samedi 31

Avril

Mercredi 4
Mercredi 11
Mercredi 18
Vendredi 20
Mercredi 25
Samedi 28

Mai

Mercredi 2
Mercredi 9
Samedi 12
Mercredi 16
Vendredi 18
Mercredi 23
Samedi 26
Mercredi 30

Juin

Mercredi 6
Samedi 9
Mercredi 13
Vendredi 15
Mercredi 20
Mercredi 27
Samedi 30

Juillet

Mercredi 4
Mercredi 11
Mercredi 18
Mercredi 25
Samedi 28

Août

Mercredi 1
Mercredi 8
Mercredi 15
Mercredi 22
Samedi 25
Mercredi 29

Septembre

Mercredi 5
Samedi 8
Mercredi 12
Mercredi 19
Vendredi 21
Mercredi 26
Samedi 29

Octobre

Mercredi 3
Mercredi 10
Samedi 13
Mercredi 17
Vendredi 19
Mercredi 24
Samedi 27
Mercredi 31

Novembre

Mercredi 7
Samedi 10
Mercredi 14
Vendredi 16
Mercredi 21
Samedi 24
Mercredi 28

Décembre

Mercredi 5
Samedi 8
Mercredi 12
Vendredi 14
Mercredi 19
Mercredi 26

Agenda

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.

Vendredi 29 décembre 2006

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Mercredi 03 janvier 2007

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule

Vendredi 05 janvier

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Dimanche 7 janvier

CFC / Centre Les bons vœux du CFC A partir de 10h : Circulations sur les réseaux
Repas convivial de circonstance sur réservation au 064 44 25 71

Mercredi 10 janvier

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.
Attention : Sur le « 3 rails » soirée consacrée à la commande analogique

Vendredi 12 janvier

C.E.R. Ex-CFFL, Réunion mensuelle à 20 h 15 au centre culturel de Froidmont, chemin du Meunier à Rixensart. Michel Liégeois présente : « Les carnets du bourlingueur/2 »

CFC / Centre Assemblée Générale à 20 h à la gare-musée

Samedi 13 janvier

Febelrail Election des « Modèles de l'année » par la commission de modélisme
A partir de 10 h au club des « Modelspoorvrienden » de Brugge

CFC / Bruxelles Réunion modélisme et décor à partir de 14h30. Animation J. Nicaise et J.P. Story

Dimanche 14 janvier

HOBBY-RAIL Bourse ferroviaire, de 9 à 13 h. Attention : changement de lieu
Salle « Den Ulenspiegel », Gevaertstraat, 18 Vilvoorde

Mercredi 17 janvier

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 19 janvier

CFC / Bruxelles Assemblée générale annuelle : réunion à 20 h à FSR
La réunion sera suivie d'une projection rétrospective proposée par Paul Steckelmacher

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Dimanche 21 janvier

Woluwé Bourse en tous genres, de 8 à 13 h au Shopping Center

Mercredi 24 janvier

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 26 janvier

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Samedi 27 janvier

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : A partir de 14 h : on travaille et on roule

Dimanche 28 janvier

Hoeseltje treinclub 70^{ème} bourse au centre culturel « Ter Kommen » de Hoeselt, de 9 à 13h.
Info. : 089 51 46 44 ou ruilbeurzen@hoeseltsetreinclub.be

Lycée Martin V Bourse trains + autos. De 8h30 à 12h30, av. des Arts, 20 à Louvain-la-neuve.

Mercredi 31 janvier

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 2 février

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Dimanche 4 février

Het SPOOR Bourse ferroviaire de 9 à 13 h . Salle Den Hof, H. Heymanplein, 7 Sint-Niklaas

Mercredi 7 février

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 9 février

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

C.F.R.

Ex-CFFL, ce club organise toujours ses réunions mensuelles le deuxième vendredi à 20 h 15 au centre culturel de Froidmont, chemin du Meunier à Rixensart.

Henri VAN MONS présente : « Pot-pourri d'images ferroviaires/3 »

Samedi 10 février

CFC / Bruxelles Réunion modélisme et décor à partir de 14h30. Animation J. Nicaise et J.P. Story

Dimanche 11 février

Leuvense Modeltreinclub Bourse ferroviaire de 9h à 13h à la salle De Roosenberg, Zoet Water, Oud-Heverlee

Mercredi 14 février

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Attention : Sur le « 3 rails » soirée consacrée à la commande analogique

Vendredi 16 février

CFC / Bruxelles Réunion mensuelle à 20 h à FSR Le duo André M. + André H animera une projection sur le thème de la Vapeur en France

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Mercredi 21 février

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 23 février

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Samedi 24 février

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : A partir de 14 h : on travaille et on roule

Dimanche 25 février

Namur Bourse d'échanges de jouets anciens., de 9 à 14 h au Collège N. D. de la Paix à Erpent/Namur

Mercredi 28 février

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.

Vendredi 2 mars

CFC / Centre Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée

Dimanche 4 mars

CFC / Centre *Activité mensuelle sur le thème :*

Mercredi 7 mars

CFC / Bruxelles *Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.*

Vendredi 9 mars

CFC / Centre *Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée*

Samedi 10 mars

CFC / Bruxelles *Réunion modélisme et décor à partir de 14h30. Animation J. Nicaise et J.P. Story*

Dimanche 11 mars

Vercauteren *2^{ème} bourse internationale de 9h30 à 15 h à la halle des sports de Schijnpoort, Schijnpoortweg 55a à Antwerpen. Info. : 052 216 761 ou info@veiligenvercauteren.be*

HOBBY-RAIL

*Bourse ferroviaire, de 9 à 13 h. Attention : changement de lieu
Salle « Den Ulenspieghel », Gevaertstraat, 18 Vilvoorde*

Mercredi 14 mars

CFC / Bruxelles *Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.
Attention : Sur le « 3 rails » soirée consacrée à la commande analogique*

Vendredi 16 mars

CFC / Bruxelles *Réunion mensuelle à 20 h à FSR*

CFC / Centre *Permanence à partir de 19h30 à la Gare-Musée*



Une belle photo du premier tram T 4000 de la STIB face aux ateliers de Haren prise par Christian Dosogne le 24 octobre 2006

COTISATIONS

Eh! oui, ce moment pénible est arrivé. Certains d'entre-vous ont déjà pris les devants : qu'ils soient remerciés pour leur fidélité.

Malgré les coûts qui augmentent de toutes parts nos comités ont décidé de maintenir encore pour 2007 le barème de cotisations en vigueur, tout en espérant que vous serez nombreux à choisir l'option "membre bienfaiteur" afin de donner à nos activités et à l'aménagement de nos réseaux, quelques moyens supplémentaires.

Coiffeur Gentlemen's

Fermé le lundi

Sur rendez-vous

Avenue de Hinnisdael 11

1150 Bruxelles

Téléphone : (02) 779 02 81

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 :

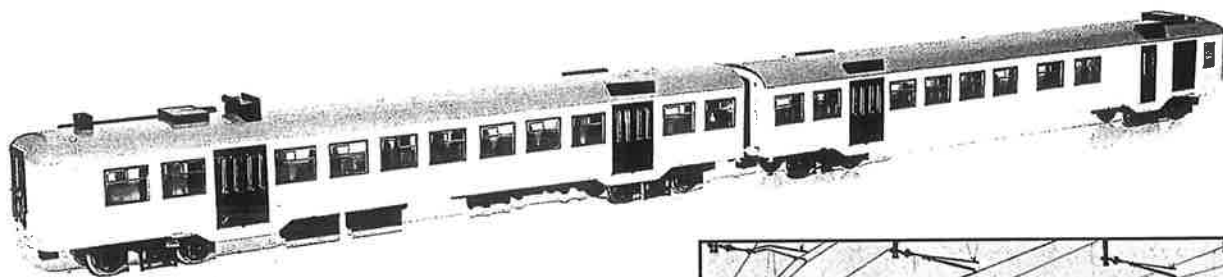
Château d'eau typique aujourd'hui disparu, similaire à celui de Treignes.

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 2006, notre programme AM continue
une toute nouvelle conception**



ELLE ARRIVE BIENTÔT



FOTO: L. VANDERMAELEN

SUR LA BONNE VOIE

35 200 2R
35 201 3R Digital/Analogique
AM 665 - Verte - 2 Pantos
petites bandes jaunes

JOC 35 218 2R
JOC 35 219 3R Digital/Analogique
AM 653 - Bordeaux - "Fumeurs"

JOC 35 304 2R
JOC 35 305 3R Digital/Analogique
AM 597 - SABENA + petits avions

35 204 2R
35 205 3R Digital/Analogique
AM 651 - Verte - 1 panto
larges bandes jaunes

JOC 35 220 2R
JOC 35 221 3R Digital/Analogique
AM 765 - NEW LOOK

JOC 35 306 2R
JOC 35 307 3R Digital/Analogique
AM 598 - SABENA "Airport Express"

JOC 35 210 2R
JOC 35 211 3R Digital/Analogique
AM 691 - Bordeaux - 1 panto

JOC 35 300 2R
JOC 35 301 3R Digital/Analogique
AM 855 - SABENA

JOC 35 308 2R
JOC 35 309 3R Digital/Analogique
AM 596 - Bordeaux - Ex SABENA

HEURES D'OUVERTURE:

LUNDI FERMÉ

MARDI et MERCREDI

09h30 - 12h00
14h00 - 18h00

JEUDI

14h00 - 18h00

VENREDI et SAMEDI

09h30 - 12h00
14h00 - 18h00

DIMANCHE

10h00 - 12h00

Jocardis