



Novembre - Décembre 2007

BELGIQUE-BELGIE  
P.P.  
1180 Bruxelles 18  
17797

FEBELRAIL - Secretariaat  
Holle Eikaard 45  
2550 KONTICH

# Ferro Flash



Documentation - Modélisme - Informations ferroviaires

# Sommaire et informations générales

Ferro Flash n° 249  
Novembre – Décembre 2007

## Sommaire et informations générales

..... p 2

### Modélisme

Le superdétaillage d'un modèle

..... p 4

La reproduction à l'échelle H0 de nos locomotives poly-tensions

..... p 10

### Reportage

En tram, à Anvers – Un peu d'histoire et d'actualité

..... p 7

### Ferro Flash Photo

..... p 12

### Dossier

La nouvelle gare de La Louvière Centre et son inauguration en 1965

..... p 14

## Informations ferroviaires

Le trafic international à l'horizon 2008

..... p 20

### Divers

Les bons voeux du CFC

..... p 3

Nouvelles de la section de Bruxelles

..... p 11

Planning des réunions CFC - Bruxelles

..... p 21

Agenda

..... p 22

Cotisations

..... p 25

### Photo de couverture

Antwerpen, terminus Linkeroever : Le «15» – motrice 7227 – a un parcours semblable au «2» jusqu'à l'arrêt « Harmonie ». Il se dirige ensuite vers Mortsels (voir article page 8)

**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](mailto: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
- Président : ? (Jean-Luc Franco)
- Vice-Président : Richard Debliequit
- Secrétaire : Jean-Pierre Hoven
- Trésorier : Sébastien Demaerschalck

### Commissaires (avec leurs attributions)

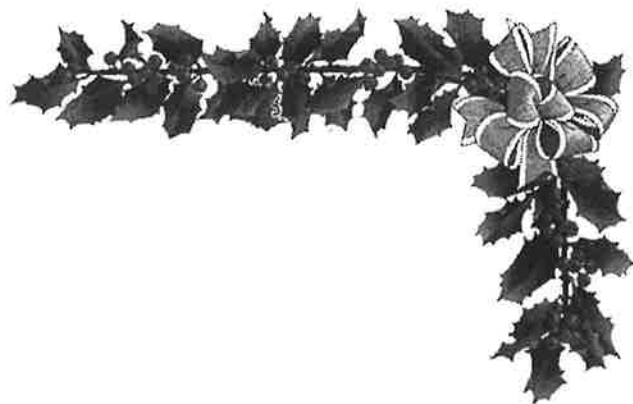
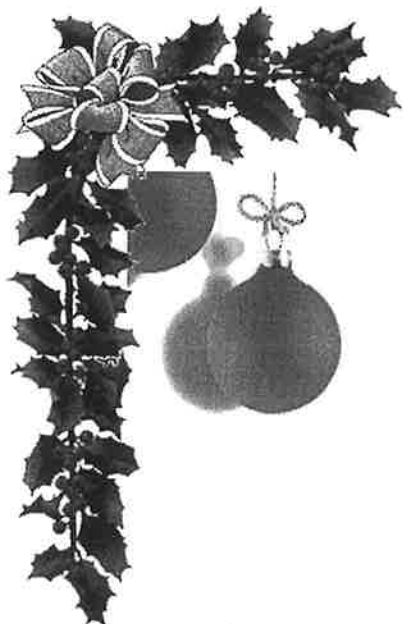
- Jean Boudart (bibliothèque)
- Maurice Demaerschalck (accueil – bar)
- Jérôme Dubois (accueil – inventaire matériel – webmaster)
- Didier Haesebroeck (section Märklin)
- René Leleu (relations extérieures)

## Comité de la section « Bruxelles »

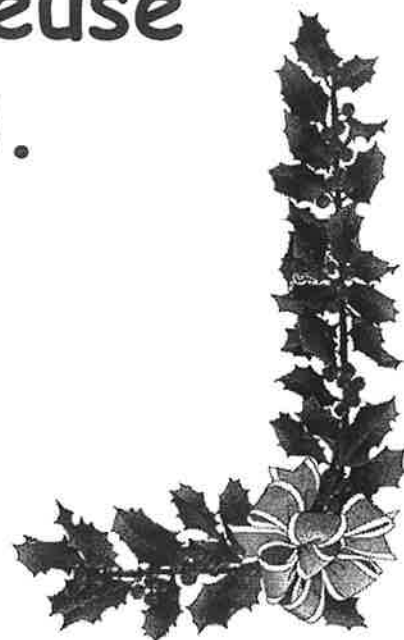
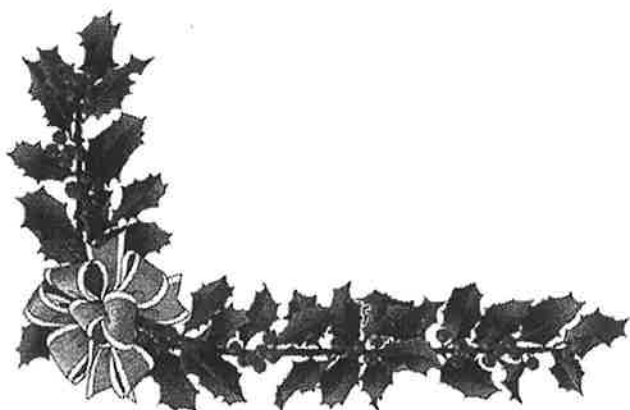
- Président d'honneur Michel Broigniez –  
Président du MOROP
- Président Guy Bridoux 02 374 88 93  
Coordinateur Ferro Flash
- Vice-Président Armand Thonet 02 734 99 71
- Trésorier Paul Marchal 02 354 14 14
- Secrétaire Eric Poussart
- Coordination réunions André H. + M.
- Bibliothèque et Web Jean-Pierre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

### Responsables de FSR

- Jacques Mathieu Equipement, 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 2008.**



# Le superdétaillage d'un modèle

par Raymond Legros

## Philosophie du superdétaillage

L'amélioration d'un modèle dépend de l'état d'esprit de celui qui désire l'aborder.

Un perfectionniste ne procèdera pas comme l'amateur qui désire simplement ajouter quelques détails. On peut être soucieux d'une certaine perfection sans être nécessairement un compteur de rivets. D'autres ne jureront que par des modèles patinés témoignant des salissures dues aux éléments extérieurs en cours de l'utilisation des engins. Les motivations des modélistes sont donc multiples.

## Quels modèles modifier ?

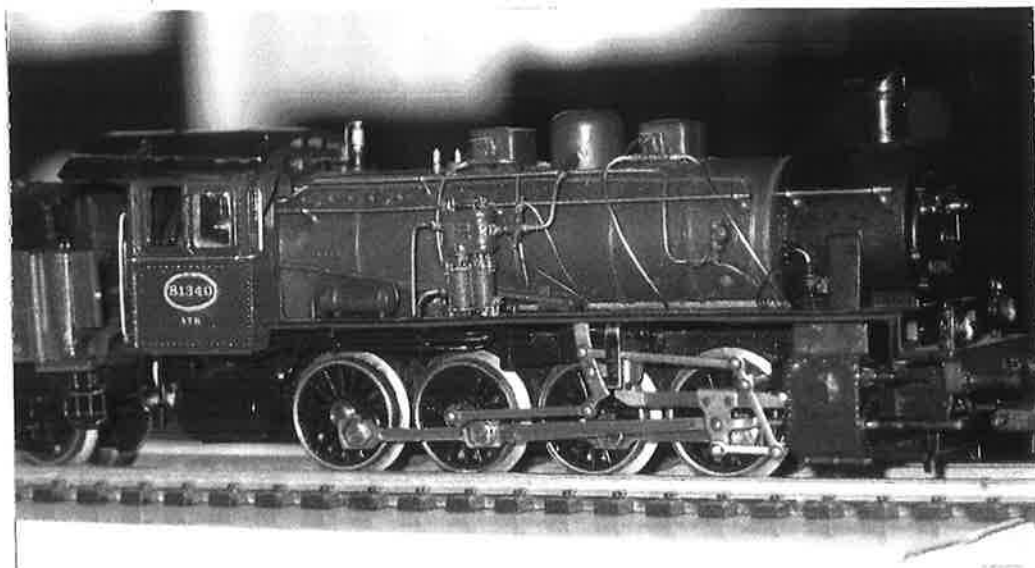
Les modèles du commerce de facture récente sont de plus en plus fidèles, déjà fort détaillés, et parfois accompagnés d'accessoires à placer par l'amateur : ils ne demandent en général que peu d'améliorations. Les modèles plus anciens sont plus susceptibles de justifier une intervention pour en améliorer l'aspect.

Je prendrai pour premier exemple une série de vieilles voitures M2 de Lima de ma collection, que j'ai entrepris d'améliorer en ajoutant :

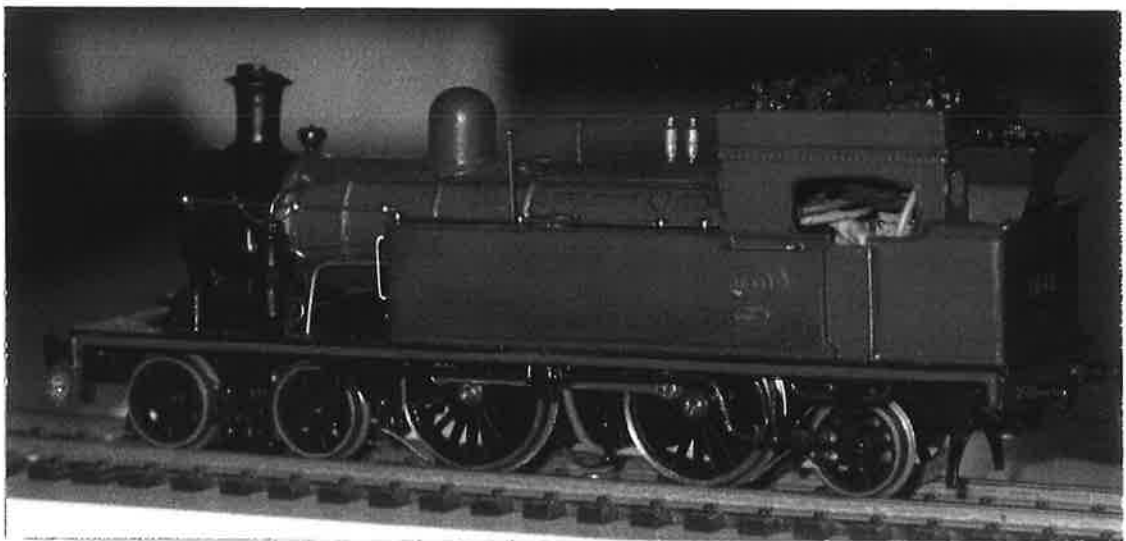
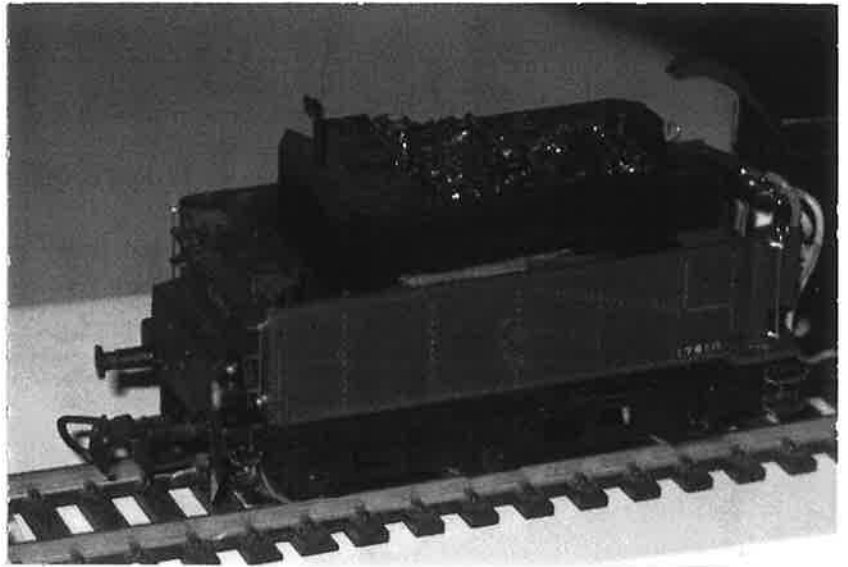
- de nouveaux vitrages, de fabrication « maison »
- des renforts de bas de caisse pour les versions en livrée bordeaux
- des génératrices sur les bogies
- des caissons et des réservoirs sous la caisse
- des soufflets avec leur suspension hollandaise
- des dispositifs d'attelage court

Ces travaux améliorent sensiblement l'aspect de ces voitures, sans aller jusqu'à tenter de modifier la largeur incorrecte de ces véhicules : là se trouve une limite que je ne désire pas franchir ! Dans la foulée, j'ai également entrepris la modification d'une voiture BD pour en faire une voiture pilote pour locomotive électrique.

Un deuxième exemple concerne l'amélioration de HL type 81 de deux origines : deux Piko et une Fleischmann d'ancienne facture. Dans chaque cas, tous les éléments rapportés sur la chaudière ont été arasés, et les toitures des cabines modifiées. Comme au temps de la vapeur il n'y avait pas deux machines tout à fait identiques, ne serait-ce que pour la disposition des tuyauteries, je me suis inspiré de photographies

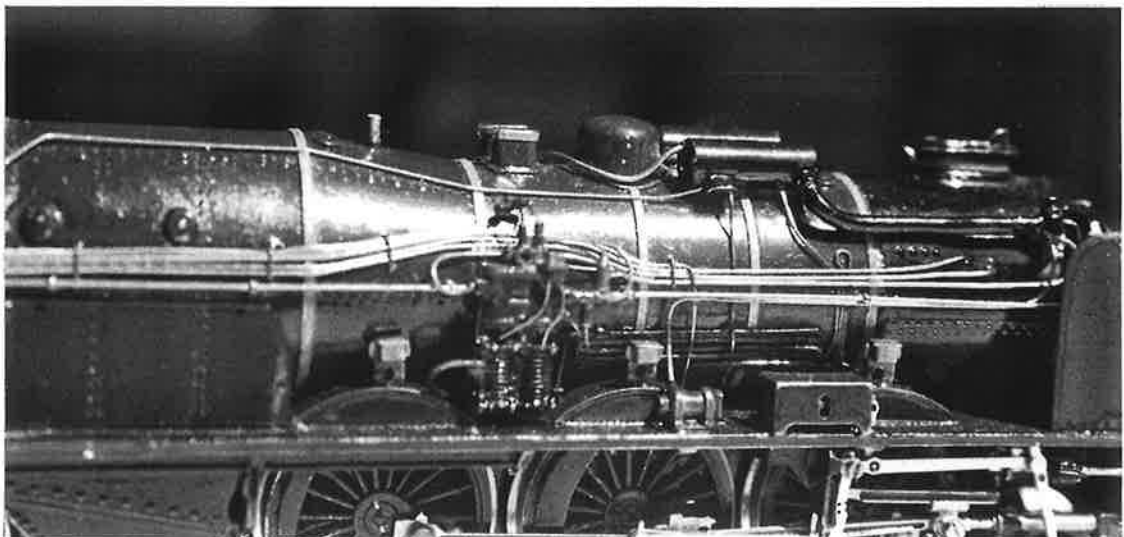


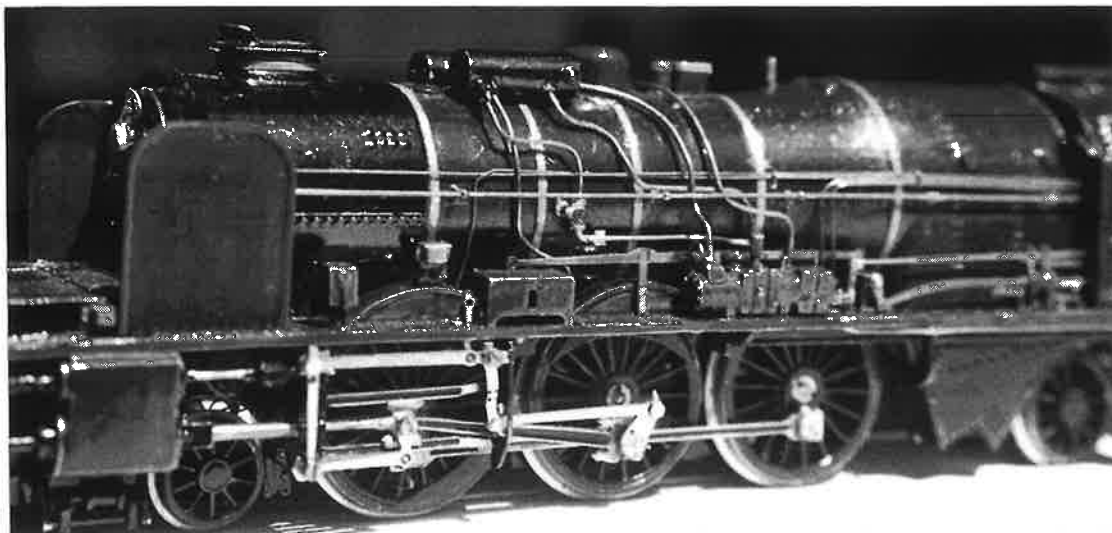
La type 81,  
superdétaillée



pour reproduire trois machines : la 81340 ATH (Ath), la 81430 FHS (Hasselt) et la 81212 FSR (Schaerbeek). Une photo de la 81340 illustre cette réalisation. A noter que l'aspect des tenders est rendu plus réaliste

par l'usage de vrai charbon, la reproduction de briquettes, la présence de bois pour l'allumage, etc., ainsi que le montre la photo du tender de cette même locomotive.





Une autre application de superdétailage concerne les kits, notamment les produits DJH, dont le détail n'est pas assez poussé à mes yeux. J'ai ainsi abordé une amélioration d'une type 16 en prenant pour modèle la 16042 pourvue d'un injecteur Metcalfe sur le côté gauche, et j'ai ajouté les tuyauteries des sablières. J'ai également traité dans le même esprit une type 10 de DJH pour représenter la 10019 dont les deux flancs sont ici illustrés. La HL 2670 Nord d'Altaya, déjà évoquée dans un précédent article, a également reçu des tuyauteries supplémentaires, un nouveau compresseur et deux lanternes à l'avant.

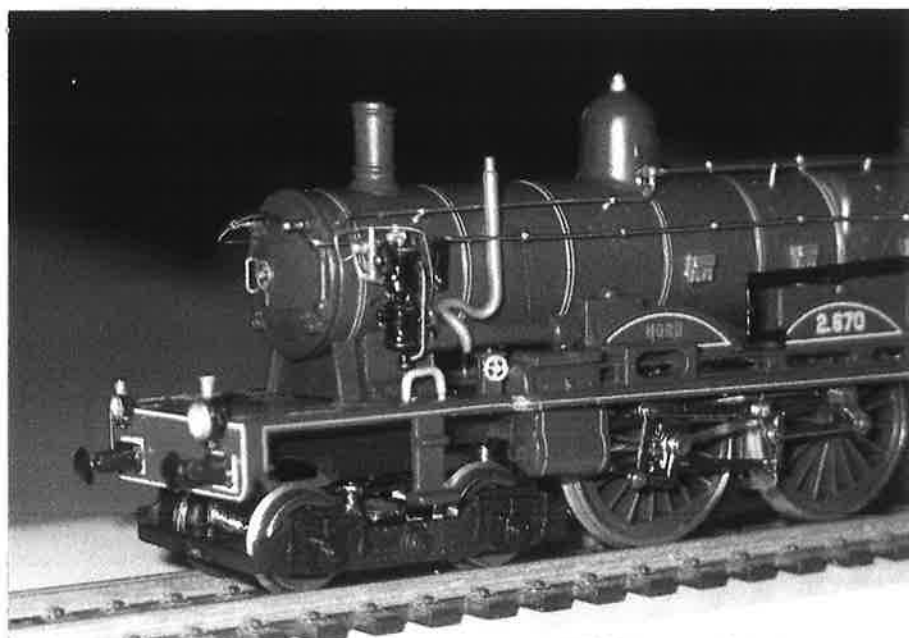
### Quel matériel utiliser ?

Pour les tuyauteries, l'on fera appel à des fils de laiton de différents diamètres. Pour des pièces telles que les compresseurs, tampons, sifflets, soupapes, lanternes, des supports de mains courantes, etc., il

faudra recourir à des fournisseurs spécialisés, tel que P.B.Messing, à des détaillants bien achalandés tel que Jocadis, voire à des firmes étrangères telles que Weinert (D) pour les accessoires qui ne seraient pas disponibles chez nous.. Certains sous-ensembles ou accessoires peuvent également être simulés de façon parfois plus économique par un assemblage de fils, de profilés et de plasticard..

### Documentation

Pour que ce travail de détaillage permette d'approcher la réalité en miniature, il faut se baser avant tout sur les nombreuses photos que l'on peut trouver dans les livres et documentations disponibles. Il est essentiel de bien étudier son projet et de préparer soigneusement le travail avant de le commencer. Le plaisir que l'on retire d'une belle réalisation justifie que l'on prenne le temps nécessaire à son exécution !



# En tram, à Anvers - Un peu d'histoire et d'actualité (Première partie)

Texte et photos par Jean-Luc Francq

Le premier tram électrique apparaît dans la ville d'Anvers le 2 septembre 1902, alors que des lignes à traction chevaline y existent depuis 1873. A titre indicatif, le premier tram électrique vicinal n'est mis en service dans le nord d'Anvers, qu'en 1908.

Le réseau est géré d'abord par la Compagnie Générale des Tramways d'Anvers ; l'exploitation étant confiée aux « Tramways d'Anvers » (« Antwerpsche Tramweger »). La MIVA (Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen) succèdera en 1963 à la TAO (Tramwegen van Antwerpen en Omgeving) créée en 1946, tandis que « De Lijn » reprend les activités de la MIVA le 1<sup>er</sup> janvier 1991.

A partir de 1975, la MIVA met en service sa première ligne de préméto, sous le centre ville sur l'axe Groenplaats - Meir - Opera, axe Est - Ouest qui est prolongé :

- Vers le sud en 1980 : Diamant (à proximité de la gare centrale) - Plantin.

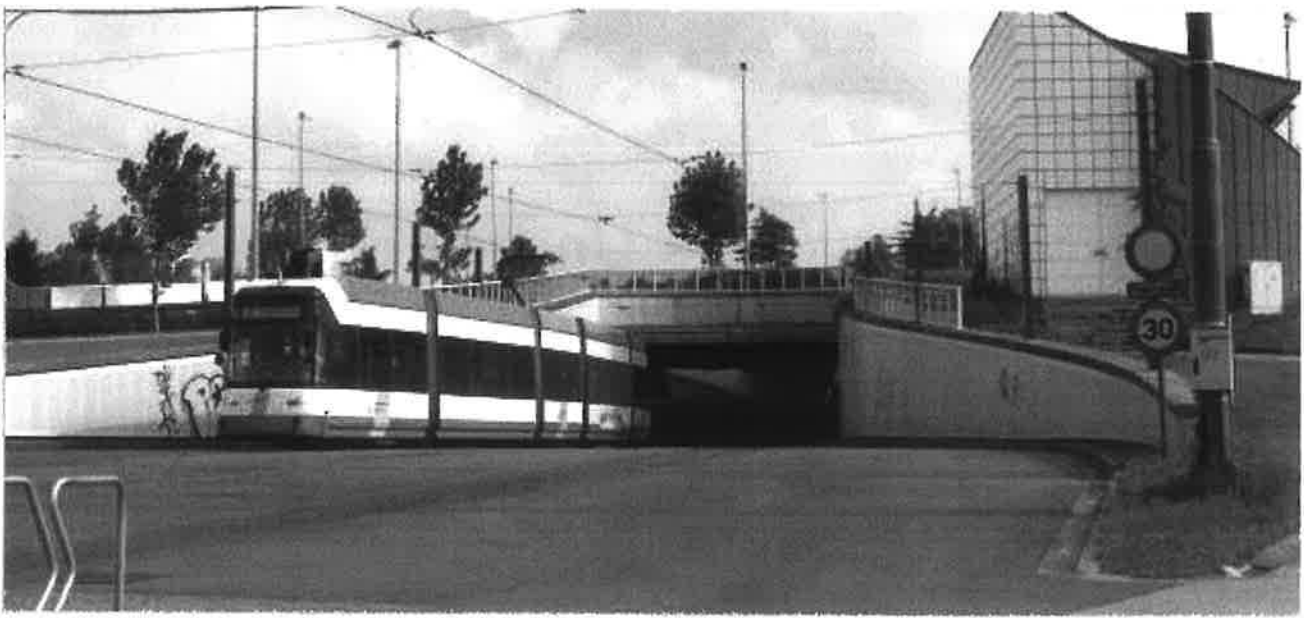
- Vers l'ouest en 1990 : F. Van Eeden avec passage sous l'Escaut vers la rive gauche.
- Vers le nord / nord-est : Astridplein (aussi à proximité de la gare centrale) jusqu'au Sportpaleis

Le gros œuvre des relations vers l'est à partir de la station Astrid a été réalisé entre 1975 et 1979 ; cependant, De Lijn ne semble pas envisager l'exploitation de ces tronçons, mais semble plutôt privilégier le réseau en surface (sites propres, signalisation lumineuse...)

Histoire connue du côté de Charleroi, à la disparition de la SNCV, diront certains ? Ce n'est pas si simple. En effet : si le principe d'un méto - ou simplement préméto - semble être écarté, on assiste cependant à un allongement sensible des lignes existantes : c'est ainsi qu'une ligne 6 est apparue le 27 octobre : du nord au sud, elle dessert Antwerpen expo, emprunte les voies du préméto entre Plantin et Sportpaleis ,



*Boucle de Zwijndrecht. A l'arrière plan, on aperçoit le passage à niveau de la ligne SNCB 10 qui dessert la rive gauche du port, à partir de la L 59 vers Gent Dampoort .  
Motrice 7245 « Hermelijn » de type 2 fournie par Siemens en 2004-2006*



Arrivée du tram au terminus Zwijndrecht .  
Des extensions sont prévues, dans les années 2016 – 2025, au-delà de ce terminus...

continue jusqu'à Antwerpen Luchtbal et emprunte la boucle de Metropolis, à proximité du grand dépôt de Punt aan de lijn, inauguré et relié au réseau exploité en 1999, mais dont les voies n'étaient pas utilisées en service régulier.

Plusieurs extensions du réseau sont prévues, tous azimuts, soit vers de grands parking, au droit des axes routiers importants, soit aussi vers une « grande banlieue » comme Kapellen et Brasschaat, au nord... Des localités qui étaient desservies par la SNCV, respectivement jusqu'en 1967 et 1968...

### La découverte du réseau actuel.

Un plan des lignes et une carte d'un jour en poche (5 €) j'ai commencé par parcourir les différentes lignes, jusqu'à leur terminus, en tâchant de repérer au passage les endroits susceptibles d'être photographiés (et photographiables).

### **Zwijndrecht terminus**

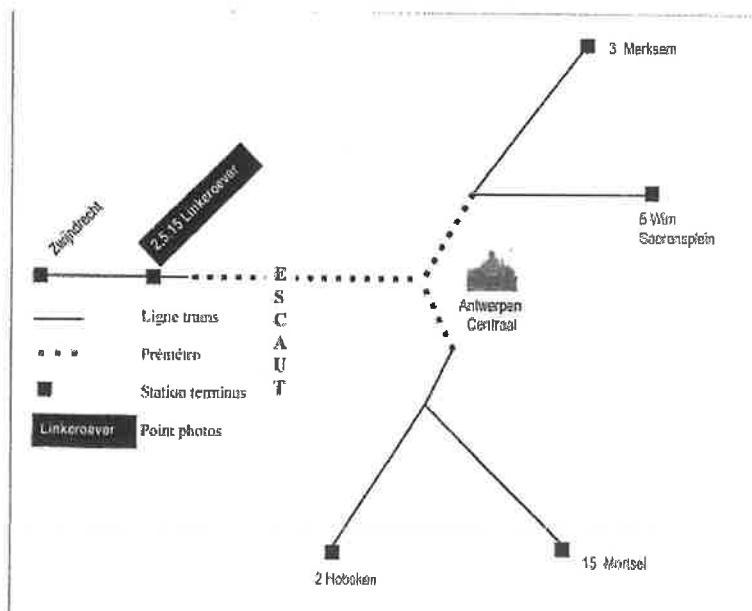
Nous voici à l'extrémité ouest du réseau de tramway anversois, sur la rive gauche de l'Escaut. C'est le terminus de la ligne 3, la plus longue ligne actuellement : 15,4 km. Partant de Merksem, les trams de la ligne 3 empruntent le préméto entre le Sportpaleis et Van Eeden, avec passage sous l'Escaut

### **Terminus Linkeroever**

Nous reprenons le « 3 » vers le centre ville, mais avant de passer sous l'Escaut, arrêtons – nous à un terminus intermédiaire : Linkeroever.

Arrêt de passage pour le « 3 », c'est aussi le terminus des lignes 2, 5 et 15. Nous sommes en dehors de toute agglomération, mais à proximité du ring 1, de l' E 17 et de l' E 34 ; d'où la présence d'un grand parking de dissuasion.

Les quatre lignes citées ont donc un tronç commun, jusqu'à proximité de la gare centrale ; le 3 et le 5 empruntent alors la section « nord » du préméto, par les stations Astrid, Elisabeth, Handel, Schijnpoort , tandis que les 2 et 15 bifurquent au « sud » par les stations Diamant et Plantin







*La motrice « Hermelijn » 7219 livrée entre 1999 et 2001 assure un « 5 », boucle à son terminus ( Linkeroever) et va repartir vers Wim Saerensplein, après avoir parcouru 10 km, en partie en préméto, jusqu'à la station Schijnpoort.*

*Un « 2 » assuré par un couplage de motrices PCC (7164 et 7080) Construites par la BN et les ACEC entre 1966 et 1975, ces trams ont été modernisés par la firme BREC et De Lijn entre 1990 et 2000 et sont désormais munis d'organes d'accouplement.*



*Vue du terminus (Linkeroever) côté Escaut et centre ville ; on constate ainsi que ce terminus- point d'arrêt comporte trois voies de réception et une voie de départ.*

Sources d'informations : « Flash 2006 » une publication de « tram 2000 asbl » rue Abbé J. Heymans 15 à 1200

Bruxelles » ou encore [www.tram2000.be](http://www.tram2000.be) , que tout amateur doit avoir dans sa bibliothèque...

# La reproduction à l'échelle H0 de nos locomotives poly-tensions.

par Guy Bridoux

*En cette année qui célèbre le cinquantenaire de l'avènement des TEE plusieurs constructeurs ont annoncé des reproductions de ces engins : où en sommes nous début décembre ?*

Rappelons tout d'abord **la série 15 de Guido Olaerts** arrivée sans crier gare à l'exposition de Malines fin 2006, et déclinée d'emblée dans ses trois livrées, tant en «2 rails» qu'en «3 rails», en commande analogique comme en numérique. C'est la première reproduction de qualité de cette locomotive qui fait vite oublier le jouet Lima.

Est venue ensuite, tout récemment, **la série 16 de Vittrains**. Annoncée au salon de Nürnberg 2007, elle était disponible dans les rayons dès le mois d'octobre, après sa présentation à Kinkempois en présence de son prototype grandeur nature. Nous ne sommes plus guère habitués à un temps de gestation aussi court entre l'annonce et la disponibilité commerciale.

Ce sont déjà trois variantes en version «2 rails» qui sont proposées par Paolo Casini : la 1604 en livrée actuelle, sans sa plaque de constructeur, une type 160 de la deuxième série (la 160.024) en livrée d'origine, et une 1601 « Freccia del Sole » donc à quatre pantographes également en livrée bleue d'origine. Cette version illustre la machine qui a inauguré le service « Freccia del Sole » en assurant la première traction d'un train de Bruxelles à Spiez (CH) sans changement de machine. Le nom du train ainsi que, sur les flancs, le sigle de Raitour (carré sur pointe), sont reproduits par tampographie.

Sont promis en décembre, les premières versions «3 rails» qui illustreront cette fois la 160.022, puis la 1602 dans sa version « Freccia del Sole » tenant compte de ce que le marquage initial a été rapidement remplacé par une plaque métallique placée à l'avant de la machine, plaque amovible qui sera livrée avec le modèle de cette 1602.

Il est clair que pour le lancement de son premier produit belge, Vittrains et son conseiller ont choisi prioritairement des versions non reproduites par Märklin.

Toutes les autres variantes suivront en 2008 tant en «2 rails» qu'en «3 rails» à l'exception bien entendu des livrées spéciales temporaires qui furent sponsorisées par Märklin.

**La série 18 de LSModels**, annoncée à plusieurs reprises, a pris quelques mois de retard et pourrait sortir, de justesse, avant la fin de l'année. Il s'agira en premier lieu de la version la plus récente, ce choix étant dicté par les modifications à apporter aux moules pour produire, ensuite, les versions antérieures avec le souci du respect de leurs particularités.

L'accueil de la critique à l'égard de sa sœur française, la série 40100, laisse présager une reproduction à la hauteur de nos espérances.

**La série 18 de Märklin**, dont une caisse non motorisée était montrée à Genk, et ensuite lors de la récente exposition TEE en gare de Bruxelles-nord, connaît également un important retard qui reporte sa mise sur le marché à 2008. Le choix qui a été fait ici est, au contraire de LSModels, celui de reproduire en premier lieu la version initiale, la mieux adaptée à la traction des rames de voitures inox « PBA » annoncées simultanément par ce constructeur. Celles-ci devraient être disponibles pour la fin de cette année.

**La série 15 de LSModels**, qui n'est encore apparue que sous la forme d'une caisse non peinte devrait également sortir en 2008. Du fait de la disponibilité du modèle Olaerts, d'une part, et de l'annonce par Märklin d'une série 18 faisant doublon d'autre part, la priorité a été donnée à la série 18 dans cette forme de course qui oppose ces constructeurs.



*L'équipe de la firme Vitrains s'était dérangée, au grand complet, pour présenter sa nouvelle production, en présence de son modèle grandeur nature – Kinkempois, le 13 octobre 2007 – Cliché Paolo Casini*

### Nouvelles de la section de Bruxelles

L'année 2007 avait débuté sous le règne de l'incertitude, elle se termine de même. Cela fait 21 mois que nous savons que l'autorisation d'occupation de notre local à FSR ne serait pas renouvelée, et 15 mois que nous sommes virtuellement expulsés, sous le régime d'une autorisation provisoire tacitement renouvelée mensuellement. Ce n'est pas confortable, mais il faut comme on dit, "faire avec", et notre comité désire avant tout remercier les membres actifs que cette incertitude n'a pas découragés et qui, témoignant d'un optimisme quant à la suite des événements, n'ont pas cessé d'oeuvrer à la poursuite des travaux sur les réseaux qu'il s'agisse de télécommander des appareils de voie, de compléter le block-système, de travailler au décor, à l'aménagement des zones industrielles, etc.

Depuis trois mois le dossier de cession de la gare est bloqué par le C.A. de la SNCB-Holding, en principe sous le prétexte d'un choix à faire pour l'emplacement d'un hypothétique futur musée, alors que pareil projet n'a jamais été une préoccupation majeure des

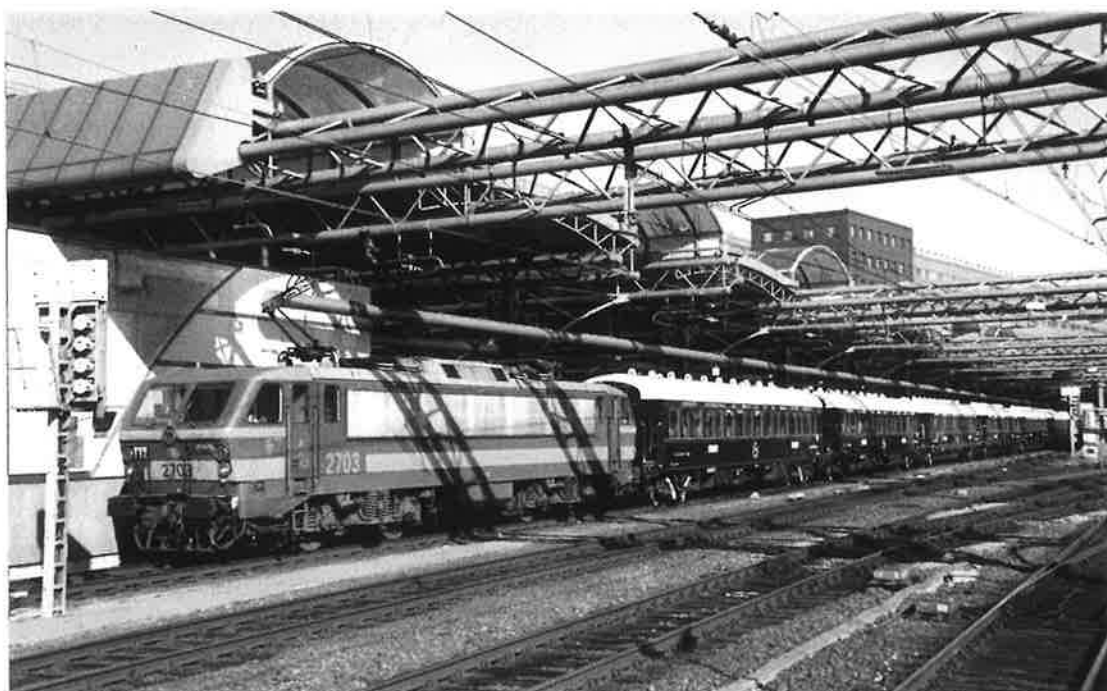
dirigeants de la société. Des rumeurs d'interventions politiques ont circulé, ce qui reportait toute décision à l'existence d'un nouveau gouvernement, mais il n'est pas évident que ce soit considéré par la nouvelle équipe Verhofstadt comme une affaire urgente !

Ce contexte n'empêchera pas notre assemblée générale annuelle de se tenir le vendredi 18 janvier prochain. Sur le plan statutaire, les mandats du trésorier et du secrétaire sont à renouveler tandis que les mandats des autres membres du comité élargi sont à confirmer. Si tu désires t'intégrer à cette équipe, et si tu te sens une vocation pour assumer l'une ou l'autre tâche au sein de notre club, ne manques pas de nous le faire savoir. A titre d'exemple, Pierre apprécierait de ne pas rester seul responsable des locaux et du bar. Cette A.G est aussi l'occasion de donner à chacun la possibilité de s'exprimer par des propositions constructives quant à l'organisation des réunions (jours, heures, durée, etc.), au contenu du Ferro-Flash, à la circulation sur les réseaux, bref à témoigner de son intérêt pour la vie du club : nous vous y attendons nombreux, cette réunion tenue dans le petit local étant confirmée quelle que soit la température extérieure.



*A la carrière CUP de Lessines, un train de ballast est en cours de chargement. Il sera tracté par la RT 80-02 (anciennement 8034 à la SNCB) repeinte en bleu et blanc après avoir été re-motorisée avec un moteur « Caterpillar » dans les ateliers de « Rail et Traction » à Raeren. A cette occasion, la machine a été équipée d'une télécommande à distance.*

*Lessines, le 15 octobre 2007. Photo Christian Dosogne*



*La rame complète de l'Orient Express composée de 17 HV a effectué le trajet de Zurich à Oostende en passant par l'Allemagne par suite des grèves de la SNCF. Ce train fit deux arrêts en Belgique, à Bruxelles-midi et à Brugge, afin d'y déposer des groupes de visiteurs.*

*Bruxelles-midi, le 18 octobre 2007. Photo Christian Dosogne*



*La société Carsid, qui fait partie du groupe Duferco, a repeint ses locotracteurs initialement blancs, dans une nouvelle livrée jaune et noir.*

*Marcinelle, le 22 octobre 2007. Photo Christian Dosogne*



*Lorsque deux associations d'amateurs, en l'occurrence le PFT et l'ASVi, organisent le même jour un périple dans la même région, il suffit de quelques communications par gsm pour coordonner un croisement « historique ». En toile de fond, la tristement célèbre cokerie de Marchienne qui doit fermer ses portes courant décembre 2007.*

*Marcinelle, le 27 octobre 2007. Christian Dosogne*

# La nouvelle gare de La Louvière Centre et son inauguration en 1965 - Et les autres ?

par Pierre Rasson

*« C'est par une belle journée du 22 avril 1965 qu'a été inaugurée, en présence du ministre des Communications, M Bertrand, la nouvelle gare centrale de La Louvière.*

*Sa mise en service, moins de deux ans après la pose de la première pierre du nouveau bâtiment, proche du cœur de la ville, formalise le programme des travaux entrepris trois ans plus tôt, en vue d'améliorer la densité ferroviaire de la cité.*

*Cet ensemble de travaux comporte un remaniement complet du tracé des voies afin d'adapter la gare centrale aux nouvelles relations vers Bruxelles, Charleroi et Mons, ainsi que l'installation d'un ouvrage d'art supprimant le fameux passage à niveau de la Nationale 55, cauchemar des automobilistes !! »*

Un nouveau bâtiment voyageurs, un couloir sous voies, des quais munis d'auvents permettent d'atteindre et d'attendre les convois à l'abri des intempéries, des places de stationnement ont été aménagées devant la gare, ainsi que des refuges pour le trafic des bus.

Les travaux de terrassement avaient débutés plusieurs mois avant la pose de la première pierre le 19 septembre 1963 par le ministre des Communications, Monsieur Bertrand. (1).

Le bâtiment nouveau, munis de larges baies vitrées encadrées par des menuiseries en acier inoxydable (2), contraste avec l'ancienne bâtisse, dont les derniers vestiges seront démolis prochainement. Le hall est embelli par des soubassements en marbre rainuré et poli ; une vitrine pourvue de trois double portes en glace, se déroule sur toute une face du bâtiment. Le bois et l'aluminium anodisé sont utilisés pour les corniches lumineuses ainsi que pour le tableau indicateur des trains.

*« La gare offre de nombreuses commodités : buffet, express-bar, aubette à journaux, consigne de bagages, téléphones, ...*

*Il en est de même pour la rationalisation des cabines de signalisation et l'installation, à l'étage, d'un équipement technique nécessaire au trafic ferroviaire intense. »*

Le coût global de ces travaux s'élève à plus ou moins 100 M de francs, dont 25 pour la gare et ses abords protégés. Si le projet de gare a été élaboré sous la direction de M Bibaux, ingénieur en chef du Service des Bâtiments de la SNCB ; c'est l'entreprise D'Herte de Flobecq, qui a mené à bien la construction. (3)

*Le bourgmestre de l'époque, M Mengal, « remercie les sociétés et entreprises qui élaborèrent cet édifice ; il en fit autant pour le gouverneur du Hainaut et de la Chambre du Commerce et de l'Industrie.*

*Il attira l'attention du Ministre sur la nécessité d'assurer à La Louvière les correspondances des trains semi-directs de et vers Charleroi avec les trains originaires ou à destination d'Haine St Pierre.*

*Il préconisa la mise en place d'un autorail assurant la navette entre Haine-St-Pierre et La Louvière aux heures voulues. Il émit aussi le vœu de supprimer les passages à niveau de Boël et de la rue Parmentier, et de voir se réaliser l'électrification de la ligne Mons Charleroi ainsi que l'aménagement des abords directs de la nouvelle gare ».*

*(extraits du bulletin de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Centre- 1965)*

# 1. Les lignes et les gares de La Louvière

## 1.1. Historique des lignes

C'est dans la province du Hainaut et plus particulièrement au Borinage qu'apparaît le premier chemin de fer du pays. On le doit à Henri De George, citoyen français, originaire de Valenciennes, qui avait pu, en 1810, grâce à sa fortune personnelle, acheter les charbonnières du Grand Hornu. La ligne réalisée par cet industriel reliait en 1829, le Grand Hornu au Canal. (4)

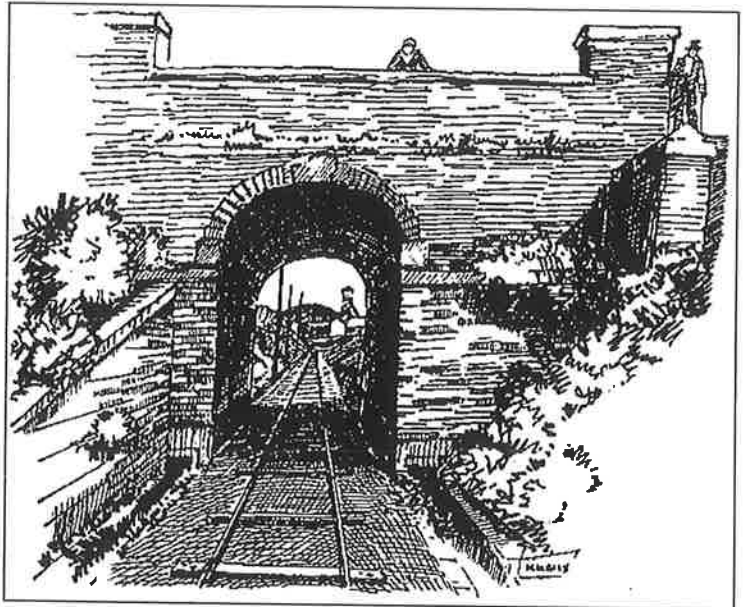
Pour ce qui concerne la région du Centre, le premier chemin de fer fut celui de Bruxelles à Namur via Braine le Comte, Manage, Luttre et Charleroi (transport voyageurs)

La construction de la première ligne de Chemin de fer desservant La Louvière à Bascoup date du 20 janvier 1848, avec la mise en service de la ligne dite « *Chemins de fer du Centre et de l'Olive* »

Partant de La Louvière, à l'emplacement de la gare à marchandises, elle traverse la Chaussée, longe « *le gazomètre* », et passe sous l'ancien pont de Bouvy.

Elle coupe ensuite le hameau du « *Mitant des Camps* », pour se diriger vers le chemin de l'Olive et arrive à Baume (Jonction)

Notons que la gare d'Haine-Saint-Pierre (5) était dénommée Baume par extension du hameau actuel de Baume (lieu de diverses sociétés industrielles implantées dans ce quartier)

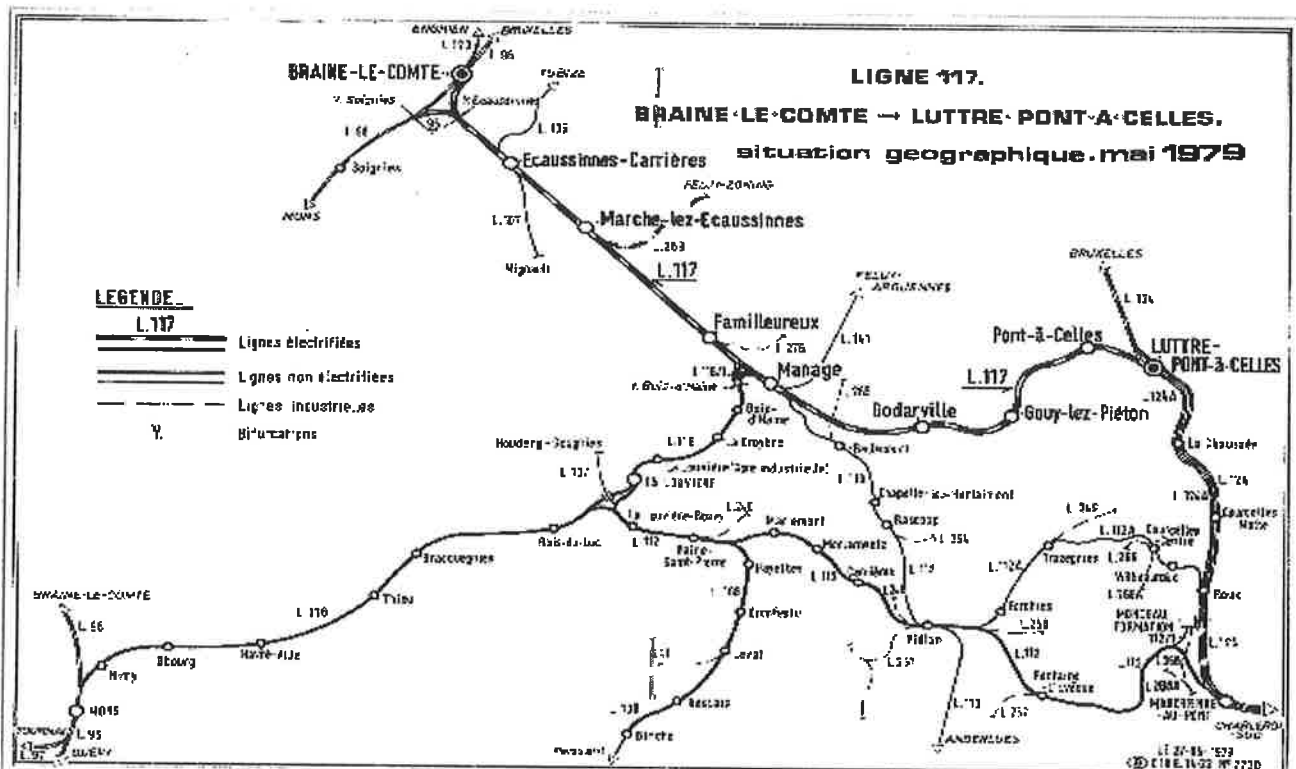


*Ci-dessus :*

Chemin de fer reliant La Louvière à Bascoup passant sous la rue de Bouvy en longeant la chaussée de l'Oilive. Tunnel comblé.  
(extrait de « *La Louvière par 4 Chemins* »)

*Ci-dessous :*

Vues des lignes du réseau Centre en 1979 (carte SNCB)



La ligne de La Louvière-Bascoup (Olive) et Bracquegnies date du 20 janvier 1848. (ligne 118)

Rappelons que Bracquegnies-Nimy date du 1<sup>er</sup> juin 1849 et Nimy-Mons le 20 octobre 1849.

Les autres lignes passant à La Louvière sont :

- Liège, La Louvière, Bouvy, Mons, Tournai.
- Erquelinnes, La Louvière, Bouvy, Bruxelles.
- Baulers, Manage, La Louvière, Mons.
- Raccordement de La Louvière Centre, gare de Bouvy.

La ville de La Louvière fut au fil du temps dotée de quatre gares : en 1959, on exploitait La Louvière Centre (voyageurs et marchandises précédant la gare actuelle), La Louvière-Bouvy (voyageurs), La Louvière (Gare industrielle) et La Paix (halte)

## 1.2. Les gares

### 1.2.1. Les péripéties de la première gare (Centre) de la cité

Bâtiment vétuste et délabré, c'est ainsi que bien souvent, est décrite cette station !

Elle est au départ un simple arrêt sur la ligne Mons-Manage (°), ouvert au transport de marchandises le 20 janvier 1848 et aux voyageurs le 3 novembre 1849.

Cette gare est construite en 1851, d'après les plans de l'architecte *Payen*.

De style néo-classique, elle se compose d'un bâtiment central sous bâtière transversale, muni d'un fronton avec un oculus et de deux pavillons latéraux, coiffés de toits en croupes à rez de chaussée et prolongées de deux parties à un étage. Coté voies, chaque pavillon latéral offre des ouvertures vitrées en pleins cintres au rez de chaussée uniquement ; celles des étages étant droites. Le quai proche du bâtiment reçoit une marquise.

Elle fut démolie en 1960 et l'implantation de la nouvelle gare fut déplacée d'environ 150 m.

Rappelons aussi que cette gare accueillait à l'époque le siège administratif de la ligne Mons-Manage.

Plus tard, la ligne 112, de La Louvière Centre à Marchienne au Pont, d'une longueur proche de 22 km, fut inaugurée en plusieurs étapes : Monceau-Fontaine l'Evêque (1864) ; Haine-Saint-Pierre-Fontaine l'Evêque, Marchienne (1865)

Le tronçon Piéton La Louvière Centre est électrifié depuis le 29 mai 1982.

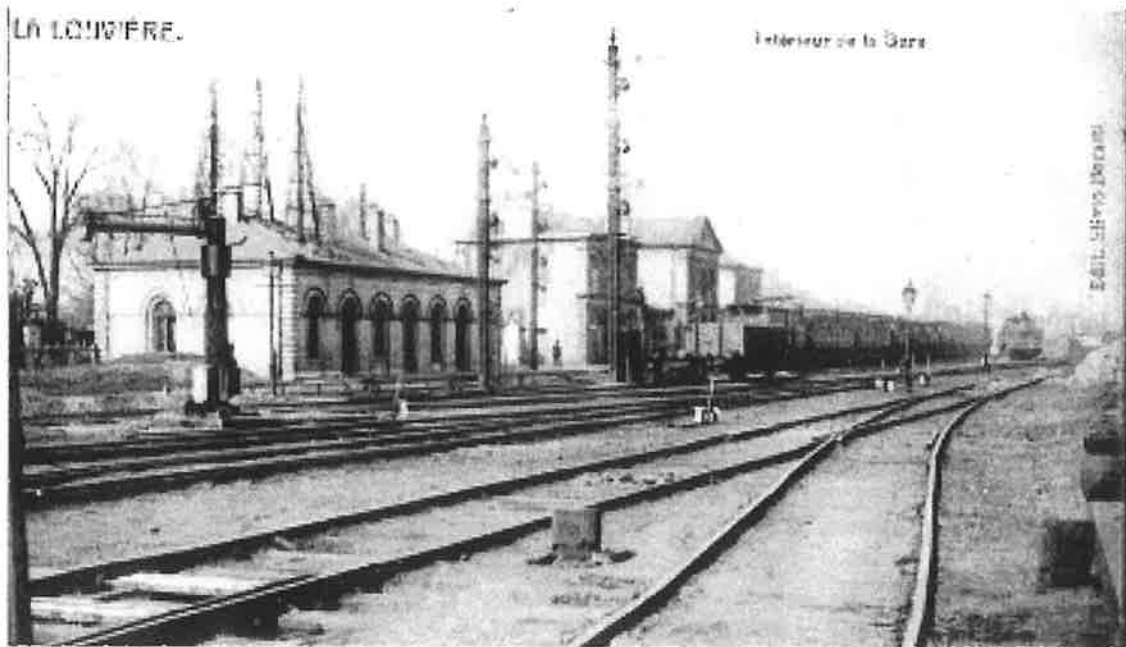
### 1.2.2. La gare de La Louvière-Bouvy

Au début, en 1889, c'était un simple point d'arrêt, converti par la suite en une station qui fut inaugurée le 25 mai 1898 (7), le chef de station n'étant nommé que le 1 mai 1900 ! Située sur la ligne 107 Ecaussinnes-Carières, Houdeng-Goegnies, bifurcation de St. Vaast, elle était le lieu de départ des Louviérois se rendant à la capitale.



*L'ancienne gare de La Louvière-Centre*





*L'ancienne gare de La Louvière-Centre (vue côté voies)*

Cette gare n'est pas bien entretenue : les documents d'époque évoquent des portes et fenêtres brisées remplacées par de simples planches, des murs sales et des borbiers comme quais d'embarquement. Le bâtiment est agrandi en 1906, et, par décision ministérielle en 1912, elle est dénommée La Louvière-Bouvy. En 1929 les billes noires qui servaient de clôture le long de la rue Ballas sont remplacées par une jolie barrière.

En 1956, la SNCB aurait démolé et reconstruit cette gare à l'identique, au même emplacement (d'après Architecture des gares en Belgique de H. De Bot

2003). Le trafic fut cependant supprimé le 26 mai 1963 entre Houdeng et La Louvière-Bouvy (section sud de la ligne) et la gare démolie en 1980 lors de l'électrification de la ligne Binche-La Louvière (8). Rappelons que des voies industrielles étaient raccordées à cette ligne, comme celle de la S.A. des Ateliers de La Louvière-Bouvy à St. Vaaast (9). Cette gare a totalement disparu.

### *1.1.3 La gare industrielle (dépendance de La Louvière)*

Appelée aussi gare de La Louvière-Nord et à proximité



*Gare de La Louvière-Bouvy*

du site de la SA des Carrelages du Centre (disparu en 1965), l'Administration des chemins de fer réalisa une station industrielle en 1188 ; le site offre un entrelac de voies ferrées reliant, en particulier, les usines G.Boël, proche du *Pont des Soupirs*.. Elles ont été mise au gabarit électrique en 1979.

#### 1.1.4 La Paix

Située au sud-est de la ville (Basse Louvière), c'est une halte-bureaux dépendant de La Louvière, à proximité de la courbe des voies de la Paix.

Cette appellation vient sans doute de la fosse Saint Hubert (dénommée fosse n°4) faisant partie des Charbonnages de La Louvière et la Paix (1735-1897), et qui était située dans le triangle ferroviaire, et arrêtée en 1901 (<sup>10</sup>)

Cette halte, dénommée comme telle en 1908, est construite avant 1856 et exploitée par l'Etat le 1<sup>er</sup> août 1858 ; elle reçut la visite du roi Léopold Ier, lors de l'inauguration du Chemin de Fer de Mons à Manage.

Les expéditions de cette année est de 85.000 T de houille et plus de 31.000 T de coke.

Les voies en courbe de « *la Paix* » reliant directement Mons à Haine-Saint-Pierre, sont inaugurées en 1923 ; la même année, le raccordement, aussi en courbe,

entre la halte et la gare de Bouvy est également effectué la même année.

Elles sont remaniées à partir de février 1980 lors de l'électrification de la nouvelle ligne à double voie, afin d'augmenter la vitesse des convois (<sup>11</sup>) La date de la suppression de la gare n'a pu être définie.

Il n'a pas été trouvé à ce jour de photo de cette gare.

#### Notes

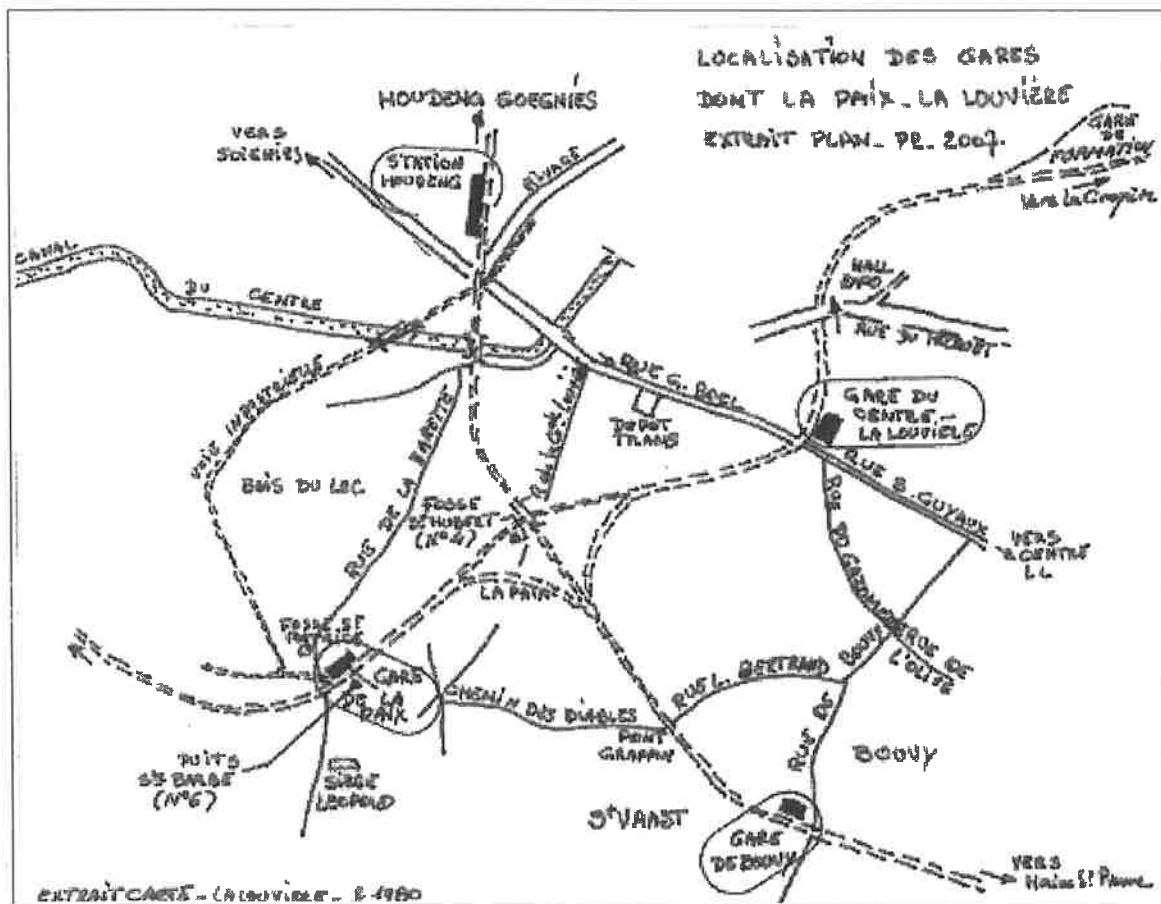
\*<sup>1</sup> voir l'article du journal *L'Echo du Centre* du 14.09.1963 ( Coll Archives Communales de LL)

\*<sup>2</sup> Première expérience de la SNCB d'utiliser ce type de matériau.

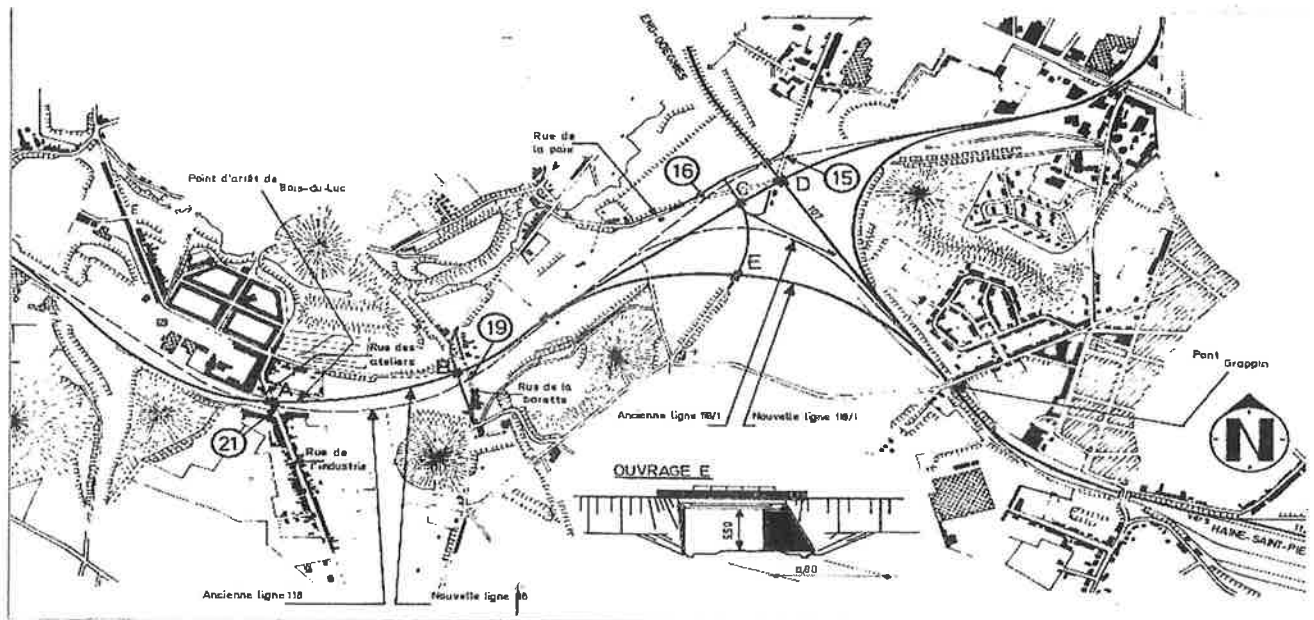
\*<sup>3</sup> Une fresque décore l'intérieur du hall de la gare, évoquant l'activité économique et culturelle de la province du Hainaut ; elle est l'œuvre d'un céramiste et sculpteur Louvierois, Ernest D'Hosse (1912-1978) : il travaillait à la faïencerie Boch.

\*<sup>4</sup> L'inauguration de cette ligne eut lieu en mai 1830.

\*<sup>5</sup> La première gare était située près du hameau de Baume et portait le même nom; cette gare



Carte schématique localisant les gares de La Louvière et de Houdeng (d'après plusieurs cartes-dessin PR)



Extrait de carte indiquant la courbe de la Paix après remaniement en 1979-80.(SNCB)

avait été construite en 1848 pour desservir la ligne La Louvière-Bascoup; elle fut désaffectée en 1860, lors de la création de la seconde gare de Baume. La situation de cette deuxième station était plus ou moins semblable à l'emplacement de la gare actuelle. Le qualificatif de « gare d'Haine-Saint-Pierre » fut utilisé pour la première fois en 1866. Une troisième gare remplaça la précédente, c'est celle que nous pouvons voir actuellement en traversant la localité. Cette dernière a été construite en 1885-1886. Jusqu'à sa fermeture définitive en 1982, la gare d'Haine-Saint-Pierre fut un important noeud ferroviaire et compta une grande gare de formation. L'arrêt d'utilisation de la gare est dû à la création d'une nouvelle gare ferroviaire à quelques centaines de mètres de là, c'est la gare de la Louvière-Sud. (d'après Monographie d'Haine-Saint-Pierre- S.Place)

\*6 Le tronçon est le suivant : Manage-La Louvière- Bracquognies de la ligne Manage Mons. La ligne de Mons à Manage s'étend sur 25 km, et fut établie par des sociétaires anglais, au moyen de leurs capitaux. Elle fut ouverte le 25 août 1851 et repris par le gouvernement belge, pour éviter que cette concession soit cédée à la Compagnie du Nord. Le parcours est jalonné des stations suivantes : Mons, Nimy, Obourg, Havré Ville, Bracquognies, Bois Du Luc, La Paix (pour divers charbonnages), Manage. Sur l'embranchement, il y a Houssu (Charbonnages), Baume (qui deviendra par la suite Haine-Saint-Pierre), La Verrerie (de Mariemont), Saint Adolphe, Mariemont

(charbonnages en 1861), l'Olive (et son plan incliné), l'Etoile et Bascoup (terminus au viaduc) Pour la première gare de Manage, elle est construite en 1841 par l'entreprise Borguet et Fils de Liège.

- \*7 En 1895, il était prévu l'aménagement des quais et de la cour des marchandises.
- \*8 Et de la mise en service de la nouvelle gare de La Louvière- Sud.
- \*9 Pour l'historique de cette société, voir le livre Baume & Marpent, De la Haine au Nil... Itinéraire d'un géant, (article sur les ALLB) Bois-du-Luc, Écomusée régional du Centre, 2006, et articles parus dans le CFC en 2006.
- \*10 La station faisait face à l'ancienne fosse Sainte Barbe (n°6) datant de 1835, et arrêtée vers 1912. La rue de La Paix, dénommée comme cela en 1960, parce qu'elle se dirigeait vers le puits de ce nom, qui faisait partie du charbonnage de La Louvière et de la Paix (1735-1897) ; le puits dit « de la Paix » date de 1811. Le raccordement ferré entre le charbonnage Saint Patrice (Bois du Luc) et la station de la Paix est déferré en 1921.
- \*11 Ces travaux ont nécessité la construction de six ponts, dont trois en remplacement de trois ouvrages, et trois permettant la suppression de 4 passages à niveau. Des terrassements importants ont eu lieu également (200.000 m3)

à suivre

# Le trafic international à l'horizon 2008

Les horaires du prochain exercice, qui a débuté cette année le 9 décembre, réservent quelques nouveautés que nous essayons de résumer ci-après :

### *L' EC 91/90 « Vauban »*

Sa destination n'est plus ni Brigue, ni Interlaken mais Zürich. A l'aller, en Belgique, il observe l'horaire et les arrêts d'un IC J, mais effectue une liaison directe Bâle-Zurich. L'inverse se produit au retour, avec un parcours de type IC en Suisse et un parcours belge inchangé.

La composition de la rame CFF est amputée d'une Bpm61, par contre la SNCB ajoute deux Btm61 (c'est à dire des I10 climatisées) entre Bruxelles et Luxembourg tenant compte de ce que cet EC remplace un IC de la SNCB.

### *L'EC97/96 « Iris »*

A l'aller le service commercial est prolongé de Zurich à Coire.

La rame CFF est allégée d'une Bpm61, tandis que l'Am61, dont la justification était d'offrir un compartiment de service, est remplacée par une Apm61. Une Bm61 de la SNCB (donc une I6 climatisée) est ajoutée de Bruxelles à Bâle, ce qui offre une alternative au compartiment de service s'il en était besoin.

### *L'INT 243/242 Paris Berlin et Hambourg*

L'horaire de la rame Dortmund-Hambourg est sensiblement modifié, entraînant un allongement du temps de parcours.

La composition de la rame à destination de Hambourg est réduite d'une Bcm61, celle rejoignant Berlin est allégée d'une Bcm61 et d'une WLAB36 61.

### *L' EC 295/296 « Jean Monnet »*

Au retour vers Bruxelles, cet EC assure le service d'un IC J avec les arrêts correspondants.

La composition de la rame, fournie par la SNCF est inchangée.

### *Le 13221/13220 « Treski »*

Service inchangé, sauf l'apparition de voitures couchettes : deux Bcm61 remplacent deux Bm.

### *Service BENELUX*

Les horaires sont profondément modifiés, l'arrêt de Berchem est supprimé, et le temps de parcours en Belgique est réduit de 10 minutes. Si la traversée d'Anvers se fera par la voie souterraine, ces trains rejoindront après Luchbal la ligne 12 et n'emprunteront pas la LGV n°4

Le temps d'arrêt à Bruxelles-midi passe de 15 minutes (10 le W.E.) à 30 minutes : on peut imaginer que l'on veut donner le temps d'un changement de front de la locomotive. La fiabilité des machines de la série 11 pose en effet problème et l'on envisage de les épauler par des Traxx de Bombardier qui sont des poly-tensions modernes équipées de la signalisation ETCS mais qui ne sont pas compatibles avec les voitures pilotes des rames Benelux.

### *Les services THALYS*

Sur Paris-Bruxelles, on note des trains supplémentaires en soirée.

Sur Liège-Paris, via Namur, adaptation de l'horaire au retour de Paris

### *Les services EUROSTAR*

Les horaires de et vers Londres sont complètement remaniés par suite de l'ouverture d'un nouveau tronçon de LGV conduisant à la gare londonienne de St. Pancras plutôt qu'à celle de Waterloo, avec une sensible réduction des temps de parcours.

### *Les services TGV, autres que Thalys et Eurostar*

Pas de changement notable sur Bordeaux et Nice, mais ajout d'un TGV matinal au départ de Bruxelles vers Montpellier, Perpignan, et, c'est la nouveauté, un prolongement vers Toulouse, avec retour dans la soirée..

*Les trains privés* en provenance de s'Hertogenbosch (NL) (TAA, pèlerinages, etc.) vers Avignon et vers Lourdes sont maintenus, le Bergland Express est supprimé. Il n'y a toujours aucune activité commerciale prévue en Belgique.

Guy Bridoux

CFC / Bruxelles

# Planning des réunions

(sous réserve d'approbation par notre A.G. du 18 janvier 2008)

## Janvier

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

## Février

Mercredi 6  
Mercredi 13  
Vendredi 15  
Mercredi 20  
Samedi 23  
Mercredi 27

## Mars

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

## Avril

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

## Mai

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

## Juin

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

## Juillet

Mercredi 2  
Mercredi 9  
Mercredi 16  
Mercredi 23  
Samedi 26  
Mercredi 30

## Août

Mercredi 6  
Mercredi 13  
Mercredi 20  
Mercredi 27  
Samedi 30

## Septembre

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

## Octobre

Mercredi 1  
Mercredi 8  
Mercredi 15  
Vendredi 17  
Mercredi 22  
Samedi 25  
Mercredi 29

## Novembre

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

## Décembre

Mercredi 3  
Mercredi 10  
Mercredi 17  
Vendredi 19  
Samedi 27

*N.B. : Les réunions de travail « décor », « ateliers », etc., programmées en 2007 les deuxième samedi de chaque mois, sont remplacées par des réunions convenues au coup par coup et confirmées au plus tard le mercredi précédent la séance.*

---

## 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.

### *Mercredi 02 janvier 2008*

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

### *Vendredi 04 janvier*

CFC / Centre Permanence à partir de 19h00 à la Gare-Musée

### *Dimanche 6 janvier*

C.A.J.A. AMAY, de 9 à 13 h, rue de l'hôpital, 1 : Bourse des Amis du Jouet Ancien

---

St.Nicolas lez Arras (F) Bourse de modélisme (tous genres, dont des trains) organisée par le Rail Club Mediolanais De 9 à 17h à la salle polyvalente « Bonne Humeur »

---

Bourse ADLER Aachen (D) De 11 h à 16 h à l'Eurogress, Monheimallee, 48

### *Mercredi 09 janvier*

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

### *Vendredi 11 janvier*

CFC / Centre Permanence à partir de 19h00 à la Gare-Musée

---

C.F.R. Ex-CFFL, Réunion mensuelle du deuxième vendredi à 20 h 15 au centre culturel de Froidmont, chemin du Meunier à Rixensart. Jean-Claude RENIER présentera sur grand écran :  
« Photos ferroviaires en Belgique dans les années '50 et '60 »  
« Sur les lignes de la SNCB en compagnie des conducteurs »

### *Dimanche 13 janvier*

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

### *Mercredi 16 janvier*

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

### *Vendredi 18 janvier*

CFC / Centre Permanence à partir de 19h00 à la Gare-Musée

---

CFC / Bruxelles Réunion mensuelle : à 20 h à FSR. A.G. annuelle

### *Dimanche 20 janvier*

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

---

Bourse ADLER De 11 à 16 h, à la Stadthalle de BONN-Bad Godesberg, Koblenzer Str.,80

### *Mercredi 23 janvier*

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

### *Vendredi 25 janvier*

CFC / Centre Permanence à partir de 19h00 à la Gare-Musée

### *Samedi 26 janvier*

CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 14 h, on travaille et on roule.

- Dimanche 27 janvier**
- Hoeseltse Treinclub** Bourse au Centre Culturel « Ter Kommen » à Hoeselt Info. : 089 51 46 44
- Mercredi 30 janvier**
- CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.*
- Vendredi 1 février**
- CFC / Centre Permanence à partir de 19h00 à la Gare-Musée*
- Samedi 2 février**
- Houten (NL)** Bourse ferroviaire. De 10 à 15 h à l'Euretco Expo Center, Meidoornkade, 24 (Accès par l'A27)
- Samedi 2 et dimanche 3 février**
- Pont à MARCQ (F)** « Festirail 2008 » Salon international du chemin de fer et du modélisme ferroviaire. De 10 à 19h (18h le dimanche) Salle des sports, rue de la Gare
- Mercredi 6 février**
- CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.*
- Jeudi 7 au mardi 12 février**
- NÜRNBERG** La traditionnelle foire du jouet. De 9 à 18h, 16h le 12/2.
- Vendredi 8 février**
- CFC / Centre Permanence à partir de 19h00 à la Gare-Musée*
- Dimanche 10 février**
- Wanze / A.M.A.F.** Bourse (trains, voitures, jouets) De 9 à 13h, Salle Binamé Spirou, rue de Leumont 118 à Antheit
- 
- Leuvense Modeltreinclub** Bourse de 9 à 13 h à la salle Roosenberg, Zoet Water à Oud-Heverlee
- Mercredi 13 février**
- CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.  
Attention : Sur le « 3 rails » soirée consacrée à la commande analogique*
- Vendredi 15 février**
- CFC / Centre Permanence à partir de 19h00 à la Gare-Musée*
- 
- CFC / Bruxelles Réunion mensuelle : à 20 h à FSR.**
- Dimanche 17 février**
- Woluwé** Bourse en tous genres, de 8 à 13 h au Shopping Center
- 
- Bourse ADLER** De 11 à 16 h, à Köln, Gürzenich, Martinstrasse
- Mercredi 20 février**
- CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.*
- Vendredi 22 février**
- CFC / Centre Permanence à partir de 19h00 à la Gare-Musée*
- Samedi 23 février**
- CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 14 h, on travaille et on roule.*
- Samedi 23 et dimanche 24 février**
- Wasquehal (F)** Exposition et bourse de modélisme (tous genres, dont des trains) De 10 à 18 h à la salle du DOJO, rue de Molinel (près de la patinoire).
- Dimanche 24 février**
- Namur** Bourse d'échange de jouets anciens. De 9 à 14 h, au collège N.-D. de la paix à Erpent
- Mercredi 27 février**
- CFC / Bruxelles Réseaux de FSR : à partir de 19h00, on roule.*
- Vendredi 29 février**
- CFC / Centre Permanence à partir de 19h00 à la Gare-Musée*

**Dimanche 2 mars**

**Bourse ADLER**

De 11 à 16 h, à Köln, Technologie Park, Konferenzzentrum, Eupenerstrasse, 161.

**Mercredi 5 mars**

*CFC / Bruxelles*

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

**Vendredi 7 mars**

*CFC / Centre*

Permanence à partir de 19h00 à la Gare-Musée

**Dimanche 9 mars**

**Hobby-Rail**

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

**Amay**

Bourse Internationale, organisée par le Cercle des Amis du jouet ancien  
De 9 h à 13 h, rue de l'Hôpital. Info. : 0497 040 558

**Bourse ADLER**

De 11 à 16 h, à la Stadthalle de BONN-Bad Godesberg, Koblenzer Str.,80

**Mercredi 12 mars**

*CFC / Bruxelles*

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

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

**Vendredi 14 mars**

*CFC / Centre*

Permanence à partir de 19h00 à la Gare-Musée

**Samedi 15 et dimanche 16 mars**

**Cambrai (F)**

EXPORAMA 2008 De 13 à 19 h, le samedi, de 9 à 18 h le dimanche au Palais des Grottes.  
8<sup>ème</sup> Salon du Modélisme, avec réseaux, dioramas, pistes de démonstration, bourse

# DREAMCOLLECTION 2003

**ROBBY BAZINI.**

**LSModels-Roco-Mehano**

**Esu-Viessmann-OS.kar-Digitrack**

**Brekina-Piko-Uhlenbrock-Sai-Vitrain**

**SPECIALISTE DU MATERIEL BELGE ET SUISSE.**

**SPECIALIST VAN HET BELGISCHE EN ZWITSERSE MATERIAAL.**

3% DE REMISE AUX MEMBRES DU CFC SUR PRESENTATION DE LEUR CARTE DE MEMBRE (SAUF SUR ACHAT GROUPE)

1028 CHAUSSEE DE WATERLOO – 1180 BRUXELLES.

WATERLOOSESTEENWEG 1028 – 1180 BRUSSEL.

GSM: 0475/467822 ou 0486/351171.



## 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 2008 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

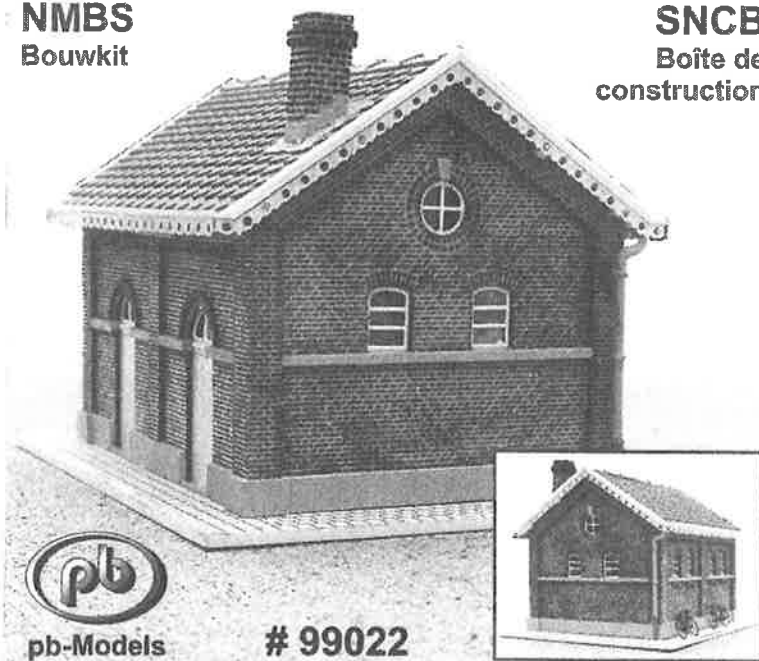
1150 Bruxelles

Téléphone : (02) 779 02 81

## pb Models

Lampenhuis  
NMBS  
Bouwkit

Lampisterie  
SNCB  
Boîte de  
construction



Tel & Fax  
+ 32 (0)3 353.24.10

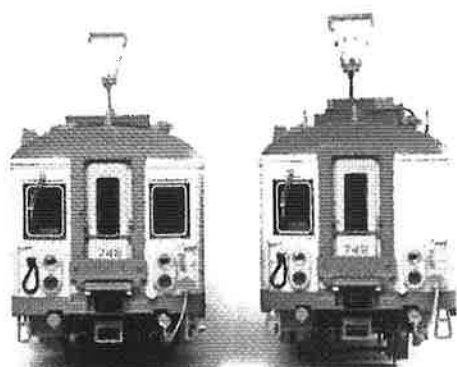
e-mail  
info@pb-  
messingmodelbouw.com  
pbmessagingmodelbouw@skynet.be  
pbmodels@hotmail.com

voir également  
[www.pb-messagingmodelbouw.com](http://www.pb-messagingmodelbouw.com)

# s.p.r.l. Jocardis

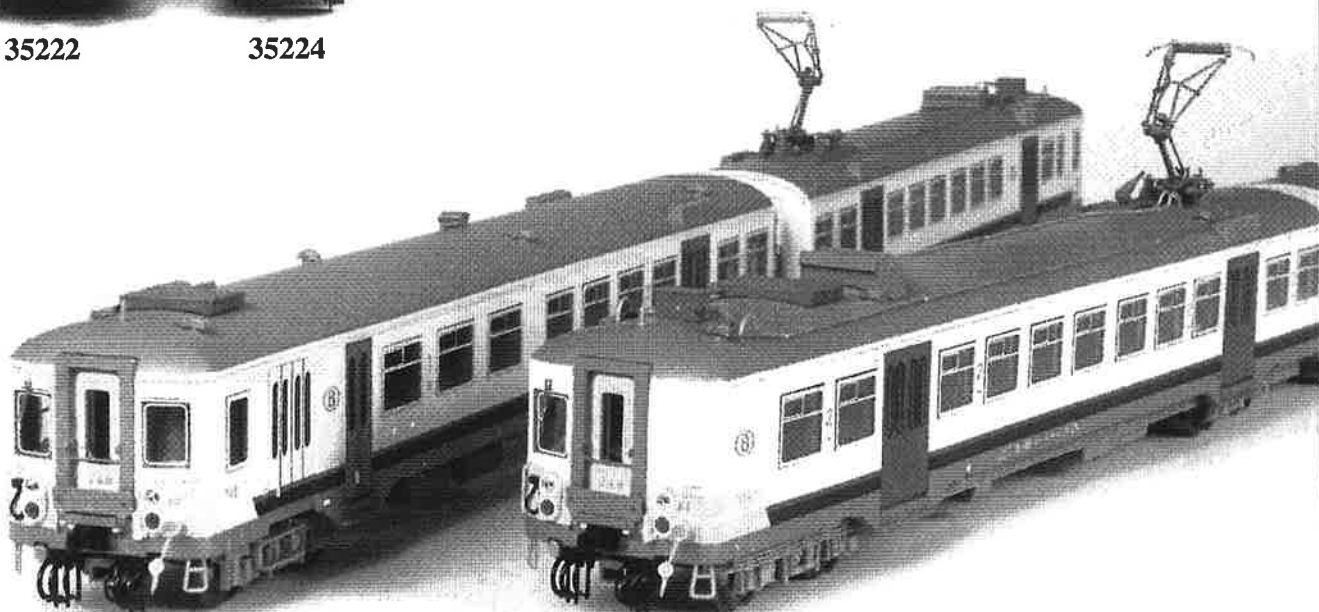
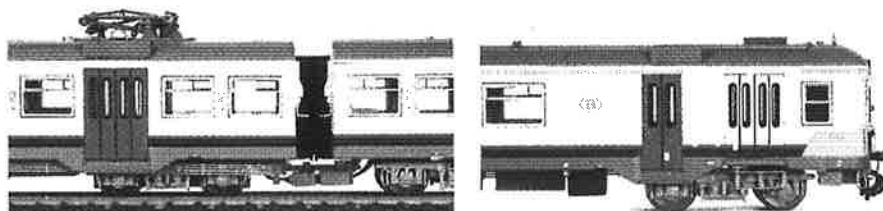
Trains & Trams Miniatures  
Rue de Bruxelles, 53 . 7850 – Enghien

<http://www.jocardis.be>  
E-mail: [webmaster@jocardis.be](mailto:webmaster@jocardis.be)  
Tél.: 0032 - (0)2/ 395.71.05 - Fax: 0032 - (0)2/ 395.61.41



35222

35224



Accurail - ACME - Alpha Models - Arnold - Artitec - Athearn - Atlas - Auhagen - AWM - Bachmann - Bec-Kit - Berno - Berka - Brawa - Brekina - Busch - Calscale - Concor - DJH - D+R - Dremel - DS - DVD - Electrotren - ERdecor - ESU - Euro-Scale - Evergreen - Faller - Faulhaber - Ferivan - Fleischmann - Frateschi - Fulgurex - Gaugemaster - GeraNova - GPP - Gunther - Grutzold - Hag - Haxo - Heki - Heljan - Heris - Herpa - Herkat - Hödl - Hornby - Humbrol - Igra - IHC - IMU - Jocardis - Jordan - Jouef - Kadee - Kato - Keystone - Kibri - Klein Modellbahn - Le Matec - Lenz - LGB - Life Like - Liliput - Lima - LS Models - Lux Modellbahn - Märklin - M+D - Mehano - Merkur - MGM - Microscale - Microtrain - Motorart - MZZ - Noch - Norscot - NWSL - Obsidienne - Peco - Piko - Plasticard - Pola - Preiser - PrecisionScale - Proto2000 - Proxxon - RailTopModel - Ricko - Rietze - Rivarossi - Roco - Romford - Roundhouse - Sachsenmodelle - Schneider - Schuco - SES - Seuth - Sommerfeldt - Spieth - Spörle - STLModels - Symoba - Tillig - Titan - Treingold - Trident - Trix - Uhlenbrock - Uhu - Unimat - Viessman - Vitrains - 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 SAUF JUILLET ET AOUT	10H00 - 12H00

## Jocardis