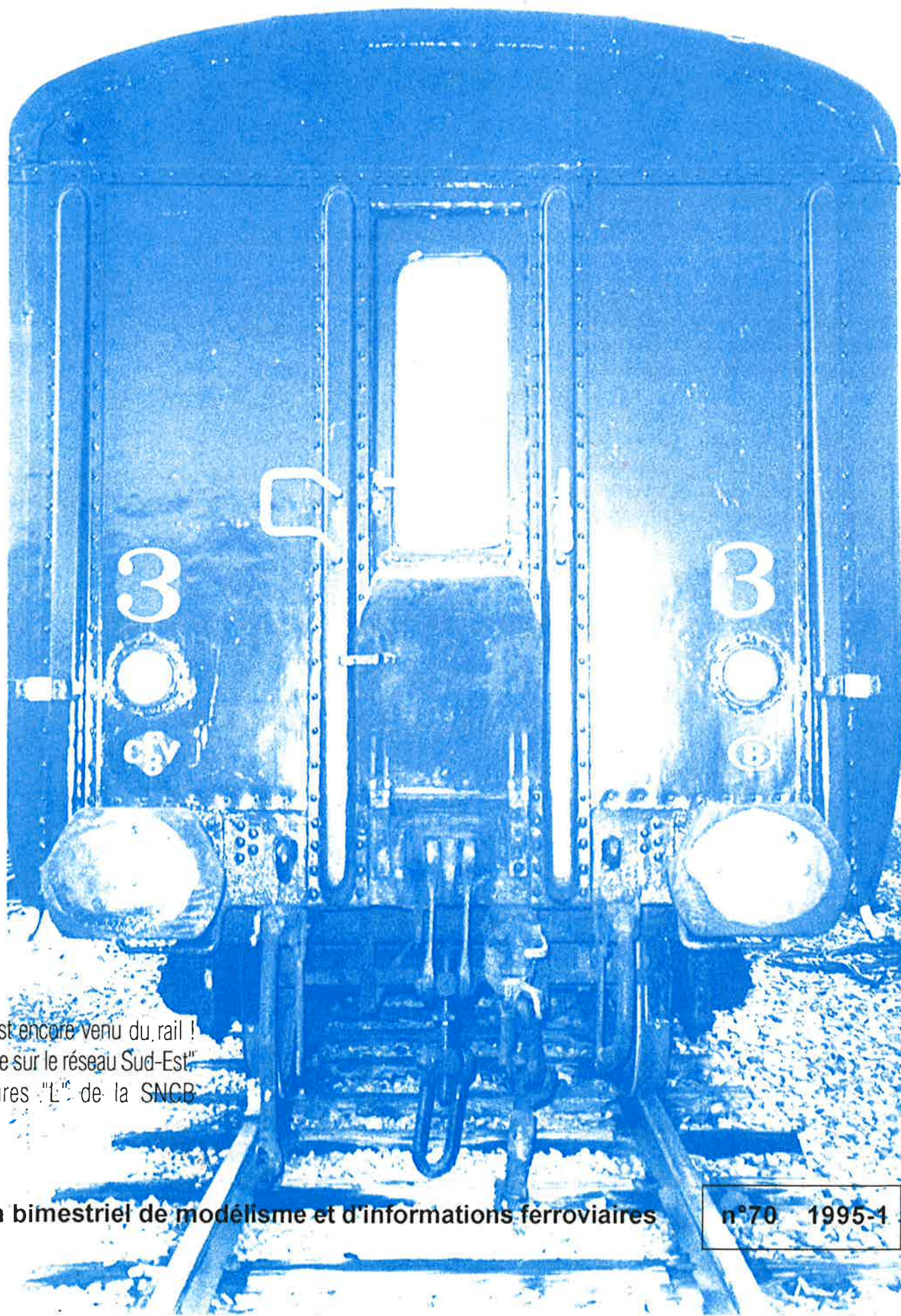


Ferro Flash Namur



Le salut est encore venu du rail !
"Bienvenue sur le réseau Sud-Est"
Les voitures "L" de la SNCB

Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer.

Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Outre les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau H0 et d'un réseau modulaire N.

Cotisations annuelles

Membre bienfaiteur _____ : 1.500 fr.

Membre ordinaire _____ : 1.000 fr. *

Membre junior (- de 18 ans) _____ : 500 fr.

Sympathisant (abonné)
(uniquement le service Ferro Flash) : 600 fr.

* Pour un second membre d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 750 fr.

Secrétariat du club : Daniel Braibant, rue de la Gare, 98, 5544 AGIMONT. 082- 64.54.33.

Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

Local : Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle, 5100 JAMBES.

Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Jean-Claude BOTSPOEL, Route de Bastogne 1, 6950 HARSIN.

Rédaction et diffusion : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,
Tél : 071 - 72.87.41. et 42. Téléfax : 071 - 72.95.62.

Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

"FERRO FLASH NAMUR" est le bulletin bimestriel du RAIL MINIATURE MOSAN.

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable.

Editorial

Il y a plus d'un an d'ici, dans les "réflexions du rédac'chef" nous avons abordé un thème qui, à l'époque, a créé des vagues et des remous en sens divers dans le monde du modélisme belge.

A la lecture de notre confrère Ferro Flash, organe du CFC (sections de Bruxelles et du Centre), nous remarquons un de leurs derniers numéros en page 17, un article intitulé: "L'éthique et le modélisme".

Son auteur, Raymond Legros, peut-être sensibilisé par notre prise de position, s'est lancé avec à-propos dans la défense de la morale dans le modélisme. Merci, cher confrère.

Malgré ce que prétendent certains lecteurs, il n'est pas question d'employer notre bimestriel pour régler des comptes ni créer des polémiques. Mais il ne peut être question de faire l'autruche sous prétexte de ne vexer personne.

Il faut savoir émettre clairement son opinion. Notre démocratie permet encore, fort heureusement, à chacun de pouvoir faire valoir la sienne.

Ceci dit, il est impératif d'établir des dialogues et des collaborations fructueuses à quelque niveau que ce soit.

Que nous soyons dans le domaine du commerce, des connaissances techniques ou linguistiques, il faut se concerter, établir ou conserver le dialogue **pour le**

plus grand bien du modélisme et de la chose ferroviaire.

C'est le leitmotiv qui est seriné par tous, de Locorevue à Rail Miniature Flash tout au long de leurs éditoriaux.

C'est la conjugaison du bon-vouloir de tous et de chacun qui non seulement fera avancer les idées, mais qui préservera l'idéal du modélisme.

Quelle que soit notre échelle de prédilection, quels que soit le système et la marque adoptés nous avons droit au respect des autres comme nous devons respecter l'idée d'autrui.

D'ailleurs, nous nous sommes consacrés à un "hobby" qui par définition est une activité que l'on aime pratiquer.

Nous devons donc y trouver notre plaisir et, à défaut d'en procurer aux autres, tout au moins leur laisser le droit d'y prendre le leur.

Le trentième anniversaire de notre club bien aimé sera l'occasion de **montrer, aux nombreux visiteurs de l'exposition d'octobre 95, le plaisir que nous prenons "à faire du train".**

Le comité, pour lequel vous avez voté, s'est mis à la disposition des membres pour organiser cette exposition.

Le moment est venu de l'épauler dans cette merveilleuse aventure où chacun à sa place.

Le rédac'chef, Claude Carpet.

Dans Ferro Flash Namur numéro 71, d'avril 95, nous pourrons lire :

Le "N" au RMM date déjà de 1972, la suite sur les voitures "L" de la SNCB, la suite sur "Les remises de la SNCB", la suite de "Bienvenue sur le réseau Sud-Est", transformons une voiture "L" en atelier, et bien d'autres articles (intéressants).

Petit rappel fort utile : Les articles, non signés, qui paraissent dans Ferro Flash Namur, sont l'oeuvre de l'équipe de rédaction qui en prend, seule, la responsabilité. Les articles mentionnant le nom de leur auteur figurent dans ces colonnes sous la responsabilité exclusive de leurs auteurs.

Programme des réunions au R.M.M. et activités ferroviaires "d'ailleurs"

FEVRIER

- 15 : parution de Ferro Flash Namur n°70 (1995-1).
 17 : **Réunion mensuelle du RMM**
 - "Les arbres" par Lionel Mercier.
 19 : *bourse, Dahliastraat, 23, Wommelgem.*
 24 : réunion réseaux.

MARS

- 3 : réunion réseaux.
 3 au 5. : *exposition MTD, Vlaamse Kaai 38a, 2000 Antwerpen.*
 7 : réunion du comité à 20h.
 10 : réunion réseaux.
 12 : *bourse, De Brauwerestraat, 21, Vilvoorde.*
 17 : **Réunion Mensuelle du RMM**
 - "Construisons une usine tubulaire" par Jacques Quoitin.
 La construction d'une usine avec des structures en tubes et tuyaux
 (genre raffinerie, citernes, crackers,...)
 24 : réunion réseaux.
 28 : réunion du comité à 19h30 (élargi aux responsables de l'exposition d'octobre 95).
 26 : *bourse, salle communale de Sclayn.*

AVRIL

- 7 : réunion réseaux.
 9 : *bourse, salle omnisport, route de Charleroi, Sart-Saint-Laurent.*
 9 au 17: *salon international du modélisme, Paris, porte de Versailles.*
 14 : réunion réseaux.
 21 : **Réunion mensuelle du RMM**
 - Pas encore communiqué (voir FFN 71).
 28 : réunion réseaux.
 30 : *bourse, ASMOCO, salle St. Raphaël, Aywaille.*

MAI

- 5 : réunion réseaux.
 12 : réunion réseaux.
 14 : *Bourse d'échanges à Vilvoorde*
 19 : **réunion mensuelle du RMM**
 - Pas encore communiqué (voir FFN 71).
 26 : réunion réseaux.

Candidature reçue par écrit au 1-1-95 (article 4.05 des statuts) : Didier DELFOSSE.

Ce dernier est élu.

Nos félicitations au nouvel arrivé.

Les autres membres sortants et rééligibles sont réinstallés.

Les comptes

En regard de la comptabilité de l'exercice 1994, le comité a élaboré le budget 1995. Il est approuvé à l'unanimité.

Le trésorier, Claude CARPET, présente alors les comptes de l'année 1994 et répond aux questions des participants.

Le commissaire aux comptes, Claude RIGUELLE, donne son approbation pour les comptes de l'exercice 94.

Alain BAUWIN, second commissaire, réserve son accord dès qu'il aura pu vérifier ceux-ci. Il repart avec les livres et pièces comptables.

Bernard GRAPPERON se propose comme nouveau commissaire pour deux ans en remplacement d'Alain BAUWIN (sortant). Claude RIGUELLE termine son mandat après l'assemblée générale de 1996.

Divers

Assemblée générale du 20 janvier

Sont présents : les 7 membres du comité + 25 membres en règle de cotisation.

Elections

Les membres du comité sortants et rééligibles : Daniel BRAIBANT, Jean-Marie BURTON, Claude CARPET.

Membre démissionnaire pour cause d'indisponibilité provisoire : René BOUGELET. Le président remercie René pour son action.

Vincent DISY gèrera "la vitrine des occasions" en remplacement de René BOUGELET.

Jacques DELFORGE présente et confirme sa candidature pour 1996.

Réunion du comité du 31 janvier

Elections

Le comité s'est réuni ce mardi 31 janvier, en respect des statuts, afin de désigner les fonctions en son sein.

Le secrétaire Daniel BRAIBANT s'est fait excuser.

Voir l'article de la page 5.

Composition du comité 1995

Président : Jean-Claude BOTSPOEL
 Vice-président : Jules FALQUE
 Secrétaire : Daniel BRAIBANT
 Trésorier : Didier DELFOSSE
 Membres : Claude CARPET ⁽¹⁾
 Michel HERBIET ⁽²⁾
 Jean-Marie BURTON

⁽¹⁾ Rédacteur en Chef de Ferro Flash Namur.

⁽²⁾ Responsable du comité de rédaction de Ferro Flash Namur.

Le comité s'est immédiatement mis au travail.

Il faut penser à l'exposition d'octobre 95.

La date ne pourra être définie que lorsque le calendrier des rencontres inter-clubs du Tennis-club de Jambes sera établi. N'oublions pas que nous avons impérativement besoin de leur local...

La prochaine réunion du comité est prévue, le 7 mars à 20h, pour mise en place des commissions et des responsables qui devront gérer ces commissions. D'ores et déjà, les membres du comité font appel aux volontaires qui accepteront une tâche soit dans la préparation de l'exposition, soit dans la tenue de celle-ci.

Une autre réunion du comité est prévue le 28 mars à 19h30 au local. Elle sera élargie aux membres des commissions constituées et aux épouses.

L'exposition du trentième anniversaire du club sera une réussite retentissante. A nous tous d'y mettre notre contribution, si modeste soit-elle.

Des autocollants du RMM en stock

Il reste un fameux tas d'autocollants à vendre !

S'adresser pendant les réunions du vendredi au secrétaire ou au bibliothécaire.

Les fumeurs montrés du doigt...

Une enquête a révélé que le pourcentage de fumeurs belges a diminué. Il était de 40% en 1982 il est devenu 25% en 1993 ! Un bel effort de santé publique.

La SNCB a décidé d'adapter son matériel à cette nouvelle statistique en augmentant le nombre de places réservées aux non-fumeurs.

Une bande colorée est actuellement en cours de peinture sur les voitures. Les compartiments "fumeurs" sont repérés par une bande bleue peinte sur fond blanc.

Le nouveau matériel mis en service à partir de 96 sera basé sur le rapport encore plus flagrant de 20 pour 80.

Une bande bleue sur la porte du RMM ?

Vivement que les pollueurs comprennent qu'ils doivent arrêter d'abîmer l'intérieur du local, le décor du réseau et les poumons des autres (et les leurs ?).

La ventilation du local réseau permet l'arrivée d'air frais. Il faut maintenant installer une extraction d'air pour évacuer les fumées hors du bar..., pour que l'air devienne enfin respirable.

Maurice Hennequin recherche

Photocopies de tous documents, notes, statistiques concernant le matériel réparé par l'AC Salzinnes pendant l'occupation allemande (notamment les réparations des Leihlok, du matériel DR, AL, SNCF ou ex-Prince Henri)

Y a-t-il encore possibilité de consulter des carnets historiques pour cette époque ?

Pour le "Museum of Transports", les textes originaux fournissant les modalités précises de mise à disposition du matériel allié (locomotives, voitures et wagons) à l'égard de la SNCB. A ce jour, il n'a pas été possible de retrouver de convention de base fixant l'imputation financière des charges de part et d'autre.

Prière de contacter Michel Herbiet qui transmettra. (081-22.67.61.)

Les amis nous informent

Les chefs de gare des chemins de fer de l'Etat et de la SNCB

Cet ouvrage reprend sous forme de tableaux les chefs de gare qui ont travaillé dans quelques gares des régions du Centre, de Charleroi, de l'Entre-Sambre et Meuse, depuis l'origine des chemins de fer jusqu'en 1954.

132 francs, 001-1849649-32 de l'AFCC.

Chemin de fer du Nord-Belge

Règlement général sur les signaux.
Edition 1891, modifiée 1935.

295 francs, 000-0560212-37 de JP. Hamblenne,
1420 Braine-l'Alleud.

Les locomotives à vapeur de l'Etat-belge

1864 - 1926

Plans à l'échelle 1/50, origine Etat-belge.
Disponible au B.V.S. shop, Vangramberenstraat 24,
3071 Erps-Kwerps.

Un inventaire complet des sommaires, photos, nouveautés et foires Nüremberg du Journal du Chemin de fer

numéros 1 à 77 (1986 à 1993)
450 francs 071-84.27.92. (Jean Boudart)

Les voitures "K" de O.V.B. Productions sont arrivées sur le marché. Pour ceux qui n'ont pas encore commandé, il est plus que temps de régulariser votre situation...

Les trams verts de Charleroi

Une collaboration de l'AFCC et des éditions PFT.

Un livret A5, 196 pages, en 11 parties reprenant les lignes et/ou tronçons.

Un bref historique du réseau et un aperçu de l'exposition universelle de 1911.

En promotion jusqu'au 31 janvier :

555 francs envoi compris, 001-1201789-35 du PFT, mention "trams verts".

Tramways et trolleybus dans la guerre

1939 - 1945

Une décennie de transport public à Liège
520 francs, 000-0896641-70 GTF asbl, Liège

En TEE de Bruxelles à Mariembourg

120 francs 240-0380489-59 de GTF asbl éditions,
Boîte postale 191, 4000 Liège

Communiqué de l'équipe de rédaction de Ferro Flash Namur

Remise des articles, photos, dessins et informations pour le dernier jour du mois impair (janvier, mars, mai,...)

Communication des ultimes informations et corrections d'articles pour la fin de la première semaine du mois pair.

La mise en page et l'impression ont lieu dans le courant de la seconde semaine du mois pair.

Le brochage de la revue s'effectue au club le deuxième vendredi du mois pair (février, avril, juin,...).

La 231K8 de la SNCF : de nouveau en Belgique

Après sa venue le samedi 18 juin 1994 à la gare de Bruxelles-Midi, cette locomotive à vapeur viendra cette année à Liège, le samedi 17 juin 1995. Ce voyage sera organisé au départ de Paris par la FACS-MFPN.

Photographes namurois : à vos postes !

Le salut est encore venu du rail !

Les crues de la Meuse deviennent une habitude !

Naguère, le fleuve ne sortait de son lit que pour de petites incursions dans les jardins bordant des rives plates. Sans grand mal, et c'est à peine si l'on en parlait dans les journaux.

Voici deux années consécutives que le malheur s'abat sur les riverains désorientés.

Les plus malheureux sont les habitants des vénérables maisons anciennes qui furent construites avant que n'existe une réglementation urbanistique.

Ceux qui ont construit en bordure du fleuve les campings et autres chalets doivent s'en prendre à ceux qui ont délivré des autorisations de bâtir sans réfléchir aux conséquences ultérieures pour ceux qui investissaient dans des "zones à risques".

Voici que le fleuve se tourmente pour la seconde fois en deux ans !

A peine les sinistrés de décembre 93 ont-ils terminé de cacher les blessures aux immeubles que l'eau envahit à nouveau le terrain semant douleurs et désolations.

Les routes de communication sont à nouveau, et plus que jamais, coupées. Des villages sont isolés du reste du monde, les habitants livrés à eux-mêmes, sans vivres, sans secours.

Pollution

Dans le courant de l'année 1994, lors des élections communales, il y avait eu rouspétances contre les exploitants de la ligne touristique "Dinant - Givet".

Sous prétexte de pollution, de bruit et de nuisances diverses, certains candidats avaient axé leur campagne pour la suppression du rail reliant les deux villes.

Pourtant, lors des inondations de décembre 93, c'est par cette voie-là que les secours s'étaient organisés et que le salut était venu ! Mais, l'oubli est vite arrivé, un changement de majorité aussi d'ailleurs...

Réquisition

Le gouverneur de la province et le bourgmestre sont habilités à réquisitionner toute personne qu'ils jugeront utile pour le bien de la communauté.

Le fleuve se tourmente et le nouveau bourgmestre d'Hastière lance les réquisitions d'usage.

Notre dévoué secrétaire Daniel Braibant, au même titre que son acolyte Daniel De Quick, se retrouve, dès lors,

au devant de la scène des inondations. Il quitte son travail et prend des congés forcés...

Le matériel du CFV3V est, lui aussi, réquisitionné. La ligne Dinant - Givet sert d'artère sanguine, de poumon, d'oxygène pour les populations vivant le long de son parcours.

Le salut vient à nouveau du rail !!!
Et certains voulaient le faire disparaître !

Quatre navettes sont organisées entre Dinant et Givet. La ville de Givet a évacué tous ses habitants ! Un cordon policier ceinture la ville pour empêcher la pénétration d'intrus et les gendarmes patrouillent en canot dans les rues pour éviter les pillages. Seule, la gare n'est pas sous eaux !

Toute la population a été relogée. Certains occupent les villages de vacances situés en Belgique, dont le domaine de Bonsoy. D'autres sont hébergés dans des familles belges. Tous se félicitent de l'accueil qu'ils reçoivent.

Le train-stop

Faut-il parler d'une relation ferroviaire, d'une circulation même provisoire ? Non, il s'agit plutôt d'un train-stop !!!

L'autorail 4611 a un horaire pré-établi au départ de Dinant, des heures de passage présumées à Hastière, des heures tout aussi présumées jusqu'à Agimont.

En fait, l'autorail suit son itinéraire à très petite vitesse et donne de la trompe, un peu comme le marchand de crème...

Les habitants s'approchent de la voie et font signe(s). Certains montent, d'autres communiquent leurs besoins (boissons, vivres, médicaments, combustible...). Et au retour, c'est la distribution : la manne.

Le salut vient du rail...

Les passages prévus à la gare d'Hastière :	
sens vers Givet	sens vers Dinant
10h30	11h50
12h40	13h45
14h40	15h45
16h10	17h20

Le soir tombe et l'on attend la première relation du lendemain. Pourvu qu'elle ait lieu. La Meuse est montée tellement haut qu'il a fallu renforcer, avec des sacs de sable, le ballast de la voie. Les eaux n'étaient plus qu'à dix centimètres des rails.

Une visite royale

Dans les moments de bonheur, comme dans les instants de tristesse, nos souverains sont toujours allés vers leurs sujets.

C'est ainsi que le roi Albert II et la reine Paola se sont rendus sur les lieux de détresse en compagnie d'Amand Dalhem, nouveau gouverneur de la province de Namur.

Loin des mondanités, notre ami Daniel a pu, avec ses compagnons de travail, s'entretenir avec les souverains et leurs accompagnateurs. Il leur a confié ses souvenirs, ses sentiments, a expliqué le bien fondé de leur action salutaire, non seulement aux commandes de l'autorail mais au réconfort et à l'approvisionnement des riverains.

C'est la seconde fois en 13 mois qu'il doit quitter l'atelier central de Salzinnes, et prendre sur ses congés légaux pour satisfaire à un ordre de réquisition.

Mais qui paie ?

Certaines entreprises privées indemnisent leurs travailleurs qui doivent servir la communauté en assimilant cette prestation soit à du "service militaire" ou à un "sponsoring" silencieux.

Mais à la SNCB, rien n'est prévu dans ce sens.

Le travailleur est sensé être en congés...

Il ne pourra donc plus offrir à sa femme ni à ses enfants la compagnie nécessaire et naturelle qu'un père ou qu'un époux doit aux siens pendant les vacances.

Est-ce le ministère de l'intérieur qui doit payer les réquisitionnés ?

Serait-ce le ministère des transports qui serait sollicité pour indemniser les bénévoles de la SNCB ?

L'avenir nous l'apprendra, le roi n'est pas insensible au problème. Il en a été discrètement saisi et fera suivre ! Il est le roi, non ?

Les eaux redescendent, il faut regagner son foyer, ou ce qu'il en reste et constater les dégâts.

Il en faudra du courage pour tout recommencer !

Ce qu'il y a de surprenant dans toutes les interventions télévisées qu'ont faites les spécialistes, c'est que peu d'entre-eux ont mentionné la douceur anormale du climat pour la saison.

Nous devrions crouler sous plus de 60 cm de neige avec tout ce qui est tombé.

Mais l'hiver n'est plus ce qu'il était. Il y a trente ans, il fallait alors sa pelle, son sable et ses chaînes pour aller livrer les marchandises dans les campagnes. C'était peut-être le "bon temps". Celui où il y avait de vrais hivers...

Premiers échos belges de Nüremberg

Märklin

Autorail type 600 de 1930.

Ces autorails, au nombre de trois, furent construits par EVA en Allemagne. Ils furent endommagés à Veurne en mai 1940. Les 600.01 et 600.03 furent réformés en 1946. Quant au 600.02, il circula encore quelques temps puis fut réformé en 1955. Cet autorail pouvait déjà être réalisé sur base du "Dieseltriebwagen" VT858 de Trix.

Deux voitures et un fourgon ex-prussien. La diesel série 55 en version jaune-verte.

Lima

Machine électrique série 22, avec 4 numéros différents.

Rivarossi

Machine électrique type 122, en version vert bi-couleur.

Il y a accord entre Lima et Rivarossi au niveau des moules de thermo-formage.

Heljean (Danemark)

Voitures M1 (production O.V.B.)

Roco

Machine série CC 40100 SNCF et série 18 SNCB, avec rame Trans Europ Express (TEE), livrables en 1996.

La vapeur 2514 de Roco est sur les rayons à 8.495 fr, prix affiché en magasin.

Malgré nos suggestions (FFN 65 page 31) et l'intéressante documentation que nous avons fait parvenir à M. De Prest, la machine est sortie avec le n° 2514 (époque II). Pour la faire circuler en époque III, il faudra changer soi-même le numéro en 25.015.

Des tarifs réduits sur les chemins de fer

Les CFL ont mis sur le marché un billet de libre-parcours pour la somme de 140 francs par jour.

Remarquable innovation dont profitent immédiatement les naveteurs.

La SNCB et les CFL se sont mis d'accord sur l'inclusion de ce billet dans la tarification internationale.

Il était temps. Les clients belges venant des cantons de l'est et se rendant à Luxembourg devaient, pour profiter de ce tarif réduit, emprunter le train au départ d'une gare luxembourgeoise.

Par exemple, le billet Vielsalm - Luxembourg coûte 940 francs alors que celui de Troisvierges à Luxembourg n'est plus que de 140 francs.

L'accord porte sur la tarification suivante : 200 francs pour le parcours Grand-Ducal, plus le prix du billet belge depuis la gare de départ jusqu'au point frontière.

Ce qui ramène le prix de notre exemple à 460 francs. Une belle économie, en sorte.

Le P.B.K.A. bientôt sur les rails

Dès avril 1996, la première rame prototype du Paris - Bruxelles - Köln - Amsterdam sera mise sur les rails.

Le projet baptisé "Thalys" prévoit l'achat par la SNCB de onze rames de huit voitures entourées de deux motrices pour la somme modique de 850 millions la rame.

Le logo figure un lanceur de javelot, cheveux au vent; les couleurs seront rouge métallisé et gris métallisé.

Quand on voit le logo, il y a avantage à en connaître la description avant.

Le constructeur Gec-Alsthom aura, entre autres, comme sous-traitants les firmes "belges" ACEC-transport et Bombardier-Eurorail (ex-Brugeoise et Nivelles).

En Allemagne, la liaison Aachen - Köln sera terminée pour 1998. Vers 2005 Köln et Frankfurt seront connectés. Il n'y aura plus que Bruxelles - Aachen.

Mais par où ?

Bruxelles - Lyon en 200 minutes c'est pour bientôt...

Star 21 est mort, condoléances...

Quatre ans après sa mise en application, le plan Star 21 ne peut plus être respecté.

La SNCB a décidé de réduire les investissements de matériel roulant : 7,9 milliards en 94 pour 4,8 milliards en 95...

Les investissements du TGV sont supportés actuellement par la SNCB, alors que ceux pour la modernisation du réseau intérieur sont supportés en partie par l'état.

Dans cette modernisation, les grands bénéficiaires sont:

- la ligne Oostende - Bruxelles - Liège - frontière allemande (854 millions),
- la modernisation des gares (835 millions),
- la ligne Athus - Meuse (745 millions),
- la ligne Deinze - De Panne, électrification (504 millions),
- ligne 161 et 162, Bruxelles - Namur - Luxembourg (434 millions),
- ligne de la desserte de l'aéroport de Bruxelles-national (400 millions).

La priorité au TGV est donnée et principalement au respect de l'échéance de mi-96 : liaison de la dorsale wallonne au site propre vers la France à Antoing.

L'ensemble du site propre entre la frontière et Bruxelles doit être réalisé pour fin 1997.

Pour la portion est entre Bruxelles et Leuven, les permis de bâtir doivent encore être demandés...

La Région Wallonne n'a d'ailleurs pas encore donné son accord pour les permis entre Hélécine et Liège.

Par contre, entre Bierbeek et Hélécine, la Flandre a délivré tous les permis.

Un rapport d'audit commandé par le ministre de tutelle montre une catastrophe financière à la SNCB pour le début des années 2000.

Le conseil d'administration de la société a du pain sur la planche et de nombreuses réunions en perspective !

La gare de Namur en l'an 2005

Que d'encre a déjà coulé sur le projet de réorganisation de la gare de Namur.

Les quotidiens du 27 janvier font état d'une maquette de présentation de ce que sera le nouveau quartier de la gare pour un investissement de 1,7 milliard.

Le ministre-président de la région wallonne dévoile à la presse ce que doit devenir l'environnement de la gare. Un quartier réservé au ministère wallon de l'équipement et des transports (M.E.T.). Neuf cents fonctionnaires s'installeront dans la rangée de nouveaux bâtiments qui seront construits en lieu et place de l'ancienne gare de marchandises.

La maquette ne montre pas de "dalle en béton", mais une immense verrière au-dessus des quais. Erreur, il y aura bien une dalle sur laquelle viendront s'implanter tous les services du chemin de fer, une galerie de boutiques, les guichets, le buffet. Mais que restera-t-il dans le bâtiment ancien à l'architecture remarquable ?

Des locaux pour le RMM et d'autres associations ?

On peut toujours rêver, merci.

En tous cas, les guichets de la gare de Namur ont délivrés 730.135 titres de transport pour le service intérieur et 49.870 billets internationaux, 18.297 Go-pass et 60.768 abonnements. Ce dernier nombre indique bien la quantité de navetteurs au départ de Namur. Elle possède toujours le titre de première gare de Wallonie.

Cent mille personnes franchissent ses portes chaque semaine, avec un trafic de 408 trains de jour et 150 convois de nuit.

La circulation du boulevard du Nord passera sous les bâtiments de M.E.T. En surface les véhicules ne circuleront que "localement". Un parking souterrain de 700 places sera aménagé. Seulement 700 places pour tout ce monde et leurs visiteurs ? Ajoutons-y les navetteurs qui y laisseront leur voiture. C'est bien peu d'emplacements. La répartition s'effectuera à 50% pour la SNCB et 50% pour le M.E.T.

Cet important dossier mis au jour n'a pas été présenté en commission de consultation de l'aménagement du territoire de la ville de Namur. D'autant que le schéma de structure de Namur n'est encore qu'à l'état de projet.

Seule possibilité pour les habitants pour s'exprimer : l'enquête de commodo-incommodo avant la délivrance du permis de bâtir. Donc, seul, un petit nombre de citoyens pourront émettre une opinion.

Encore un dossier décidé d'avance, sans consultation de la population concernée. Comme pour l'aménagement du Grognon... Ah politique, quand tu nous tiens !!!

Le ministre l'a bien précisé : *"le devoir des namurois est de permettre à leur ville d'être le miroir du dynamisme wallon aux yeux de tous"...*

Sauvez la SNCB !

Les investissements obligatoires

La société nationale a quitté son statut de service public entièrement à charge de l'état. Le coût d'exploitation étant devenu trop élevé.

Les finances de la société, sous ses nouveaux statuts, sont mal en point, ce n'est pas une nouveauté non plus.

Les investissements importants qui doivent brusquement être consentis pour l'établissement des liaisons transeuropéennes obligatoires du TGV mettent à mal les dispositions et les plans d'assainissement.

L'audit financier prévoit la faillite pure et simple de la société pour le début des années 2000. Il faut donc trancher dans le vif.

Le conseil d'administration s'est réuni et envisage des solutions aussi dramatiques les unes que les autres.

Privilégier les grands axes

C'est la solution qui a été retenue. Elle sonne le glas des petites dessertes.

Bruxelles en sera le centre, tout comme Paris est le centre de la France...

Quatre axes en forme d'étoile centrée sur Bruxelles :

- Oostende - Bruxelles - Liège - frontière allemande.
- Antwerpen - Bruxelles - Charleroi.
- Bruxelles - Namur - Luxembourg.
- Bruxelles - Mons - frontière française.

Deux liaisons transversales :

- La dorsale wallonne (Visé - Liège - Namur - Charleroi - Mons - Tournai - Mouscron).
- La dorsale flamande : Mouscron - Kortrijk - Gent - Antwerpen - Hasselt - Montzen.

"Privilégier les investissements et l'offre là où des perspectives de développements existent" annonce l'administrateur délégué. Des paroles lourdes de sens !

" Bienvenue sur le réseau Sud-Est "

Préliminaires

C'est cette phrase affichée à l'entrée de la gare de Dover-Western-Docks qui vous accueille après votre traversée maritime.

Pourquoi écrire sur un mode de transport dépassé alors que maintenant tous les feux de l'actualité sont sur le Tunnel et le TGV «Eurostar» ? C'est plutôt rétro !

C'est pour répondre à la demande du Rédacteur en Chef de la revue Ferro-Flash-Namur que j'ai essayé de bâtir un petit récit.

J'ai choisi de parler du réseau Sud-Est des chemins de fer britanniques à la fin de 1993, pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, tant que le tunnel ne sera pas en service, on ne pourra franchir le détroit que par avion ou par bateau. C'est ce dernier moyen de locomotion que nous emprunterons lors de notre voyage vers l'Angleterre. Ensuite, parce que ce sera la dernière année que le Continent sera isolé de la Grande-Bretagne; on pourra emprunter le train d'un bout à l'autre du parcours sans rupture de charge grâce à l'Eurostar; certains l'ont fait déjà et d'autres pourront le faire.

C'est aussi la dernière année que, de Belgique, on accostera à Douvres (Dover); enfin parce que s'effectue un renouvellement complet du matériel roulant des B.R.: fini les rames voyageurs aux multiples portières.

Fini aussi les British Railways : dans ce pays, les chemins de fer sont en voie de privatisation.

Le syndrome de la page blanche

Il eut été préférable de traiter ce sujet et de faire paraître l'article au début 1994, c'était l'actualité. Mais voilà, le syndrome de la page blanche, vous connaissez ?

Quel sujet traiter, comment commencer, quel style adopter ? On cherche, on réfléchit.

Pendant ce temps là, le temps passe... La solution ? S'informatiser. C'est moderne.

Mais voilà que, croyant le syndrome de la page blanche disparu, il n'a été que remplacé par celui de l'écran noir. Pendant ce temps là, le temps passe, il ne s'arrête jamais lui, ainsi va la vie.

Finalement je me suis rendu compte que je ne connaissais pas suffisamment le sujet à traiter. Alors, il m'a fallu me renseigner, me documenter, vérifier mes informations, les sélectionner, les rassembler, les ordonner, voyager. Alors seulement, faire un plan et enfin rédiger.

Comprenez-moi bien, pour construire ses phrases, il faut choisir ses mots, hésiter quelquefois sur l'emploi d'une simple conjonction. A la rigueur, c'est assez facile de

choisir entre "mais" et "ou", c'est plus difficile d'opter entre "et" et "puis"; la difficulté grandit avec "puis" et "ensuite". Mais assurément, ce qu'il y a de plus difficile, c'est de savoir s'il faut mettre "et" ou s'il ne le faut pas. C'est dur quand on n'est pas doué ! Et tout ça pourquoi ? Pourquoi passer tant de temps et se donner autant de mal pour rédiger un article qui sera lu en quelques minutes. A ça, il vaut mieux ne pas y penser. Maintenant que la page n'est plus blanche.... Un premier pas vient d'être franchi. En avant, il ne s'agit pas de caler.

Le voyage maritime

Bien que cela n'ait aucun rapport avec le chemin de fer, cela intéressera peut-être le lecteur de savoir comment se déroule son voyage maritime. Pour relier Douvres à Ostende (et vice versa) le commandant du navire ou le capitaine du jetfoil choisit entre deux routes possibles, une route intérieure et une route extérieure, comme indiqué sur la figure 1. Chacune d'environ 110 kilomètres.

Le choix s'effectue en tenant compte des conditions atmosphériques, des marées et des courants. Les ferries utilisent de préférence la route extérieure.

En partant d'Ostende, les deux routes longent, pendant un long moment, les côtes belge et française.

Cette partie du parcours n'est pas des plus faciles.

La côte est naturellement inhospitalière : aucun port n'est naturel, tous ont été creusés par l'homme. La mer est parsemée de bancs de sable et de hauts fonds : des chenaux, délimités par des balises, doivent être continuellement dragués.

S'il se trouve que c'est la route intérieure qui est empruntée et que le voyageur a eu la précaution de s'installer à babord, c'est-à-dire du côté gauche dans le sens de la navigation, il pourra observer successivement la ville d'Ostende et son gratte-ciel, le casino et les galeries royales, les anciens bunkers du mur de l'Atlantique près de Raversijde, l'embouchure de l'Yser et Nieuwpoort et, du côté de Kokzijde, la plus haute dune de Belgique.

Quelques instants plus tard apparaissent les installations industrielles de la sidérurgie maritime de Dunkerque et son port puis, la centrale nucléaire de Gravelines et à hauteur de Calais, les falaises du cap Blanc-nez.

A la vue de celles-ci, quelques voyageurs, ceux qui n'ont pas été attentifs au paysage, se croient déjà presque arrivés.

Mais c'est seulement maintenant que la traversée commence.

Après avoir doublé le bateau phare «DYCK» le vaisseau modifie sa route et aborde la véritable traversée. A cet instant, près des deux tiers du voyage ont été parcourus.

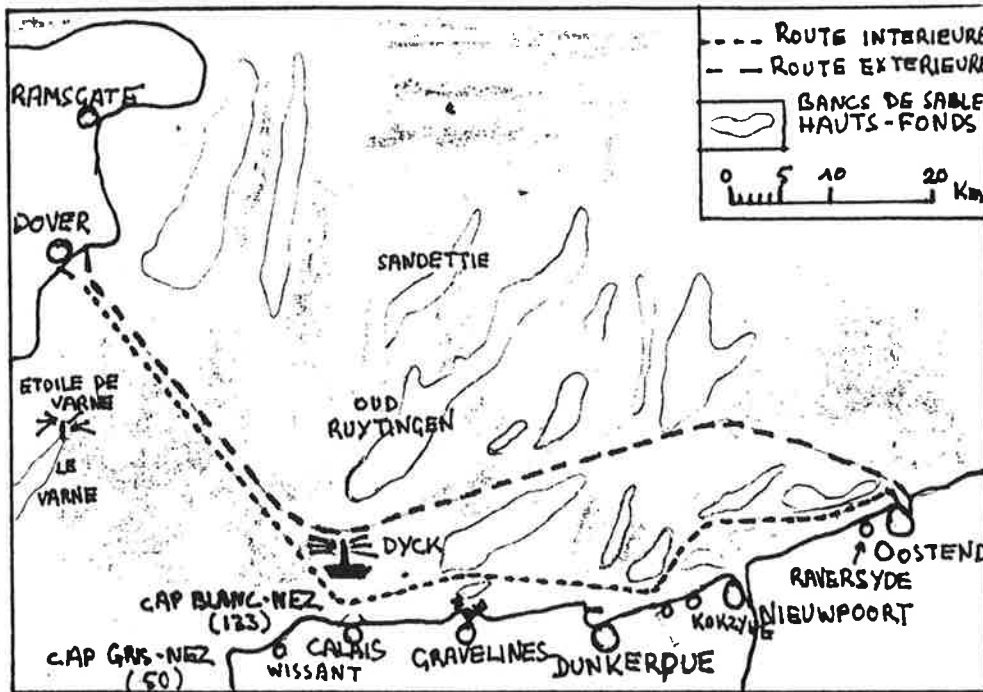


Figure 1 : Les routes maritimes Ostende - Douvres. Les navires doivent louvoyer entre les bancs de sable et les hauts fonds.

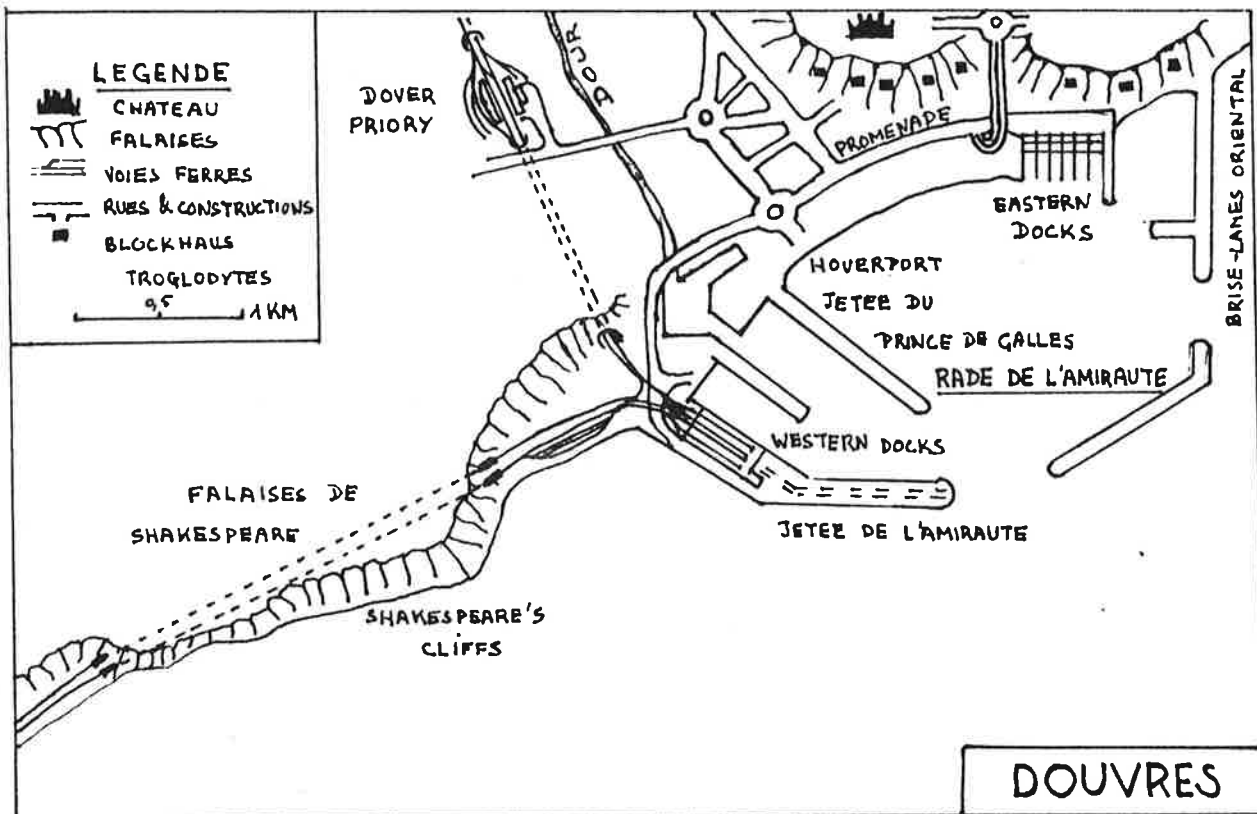


Figure 2 : Le port de Douvres.

La rade de l'Amirauté a été créée vers 1840 pour permettre l'escale de la flotte surveillant le continent. La gare actuelle de Western Docks a été mise en service début 1920. Auparavant, les mouvements de voyageurs se faisaient en plein-air, et c'était pénible pour les gens quand le vent soufflait sur la rue du quai.

Cette partie, une des plus fréquentées au monde, est constamment sous surveillance tant du côté français que du côté britannique. Aux navires qui franchissent le Pas-de-Calais pour aller de la mer du Nord à la Manche ou en venir, il est imposé un sens de circulation comme sur une route terrestre : les navires se croisent à babord, autrement dit, ils tiennent leur gauche.

Bientôt, les falaises d'albâtre de la côte du Kent apparaissent puis nous pénétrons dans le port de Douvres.

Douvres

L'arrivée

Dans le temps, les navires de la RTM (Régie des Transports Maritimes) accostaient presque tous aux «Western Docks».

C'était facile, pratiquement aussi aisé qu'à Ostende-quai. Mais depuis, la taille des ferries s'est considérablement développée et, à chaque arrivée c'était un flot formidable de voitures et camions qui sortaient de la proue du navire pour encombrer les rues de la cité et notamment la «Promenade» avant de rejoindre l'auto-route (comme vous pouvez le constater sur la figure 2).

Cela causait problème : «où l'auto passe, le piéton trépassé».

Depuis, seul le jetfoil s'amarre là ; aux ferries sont dévolus les «Eastern Docks».

C'est là que nous accosterons.

Dès l'amarrage du ferry, ses portes d'étrave s'ouvrent, un immense portique s'avance vers lui et des passerelles permettent déjà la sortie des véhicules.

Lentement, les voitures et les camions se mettent en route et se dirigent vers la sortie du port. Là, un douanier contrôle rapidement les documents puis, après un grand virage, un rond-point et c'est parti : vive l'autoroute.

Pendant ce temps, une passerelle couverte s'est automatiquement raccordée au navire. Et nous, les piétons, pauvres piétons, malheureux piétons, "troupaillons" de piétons, c'est un long couloir que nous enfilons, dans un autobus que nous montons, vers les services d'immigration que nous nous dirigeons, la queue nous faisons et nos papiers nous exhibons. C'est long !

Et pendant ce temps-là, ces voitures que nous avons vues rouler, ces automobilistes où sont-ils ? Je vous le demande. Hein, où sont-ils ? «- Loin.»

Façon de promouvoir les transports en commun !

Le port

Porte du Royaume-Uni, avec 17,6 millions de passagers en 1992, le port de Douvres est le plus important d'Europe pour ce qui concerne le trafic voyageurs.

Depuis pas mal d'années, en fait peu après la suppression en 1980 du «Night-Ferry», les installations de

transbordement ont été démontées et Douvres Western Docks est devenue une gare terminus.

La gare

Encadrée de murs latéraux en briques, d'un fronton en pierre, et couverte d'une verrière, la gare offre aux voyageurs une bonne protection contre les intempéries. Quatre voies encadrent deux quais hauts.

Le voyageur a toutes les facilités pour s'installer dans le train-paquebot à destination de Londres.

Dover-Western-Docks est aussi tête de lignes de trains omnibus vers London via Canterbury, Maidstone ou Tonbridge. Elle est également desservie du lundi au vendredi par un Intercity la reliant via London-Kensington à Birmingham et Liverpool. Notre train nous attend. Montons-y.

La ligne Douvres - Londres

Pour avoir la meilleure vue sur le paysage dans le train qui nous mènera à Londres, il faut, à mon avis, s'asseoir du côté gauche dans le sens de la marche.

Maintenant, le train-paquebot dans lequel nous venons de nous installer quitte lentement la gare pour négocier une courbe sévère, aborde la plus longue rampe du parcours, longe la côte, au pied de la falaise avant de s'engager dans le "Shakespeare's cliff tunnel" (1272m). Ce tunnel a la particularité, unique à ma connaissance, d'être constitué de deux pertuis parallèles aux hautes voûtes de forme gothique.

Quelques quinze cents mètres séparent ce tunnel du suivant l'"Abott's cliff tunnel" (1773m).

Une mine de charbon dans le tunnel

C'est à cet endroit qu'en 1881 débutèrent les travaux de forage du tunnel pour être interrompus en mai 1882. Ayant remarqué dans les déblais des traces de charbon et se basant sur l'hypothèse d'une continuité entre le bassin de Bristol et celui du Nord de la France, histoire de ne pas avoir travaillé pour rien, les mineurs continuèrent à creuser mais dans le sens vertical cette fois et découvrirent à une profondeur d'environ 1050m des veines exploitables. C'est ainsi qu'une mine de charbon s'installa entre la mer et le chemin de fer.

Toutefois, l'exploitation n'en fut pas très rentable, les conditions géologiques y étaient défavorables : venues d'eau, fractures de terrain firent que cette mine cessa ses activités au début des années 1920.

C'est aussi à cet endroit qu'Eurotunnel fora le puits dans lequel on installa les tunneliers et qui servit également à l'extraction des déblais, ces derniers étant utilisés pour gagner du terrain sur la mer.

De tunnels en tunnels

Après l'"Abott's cliff tunnel" la ligne traverse une zone de sols instables.

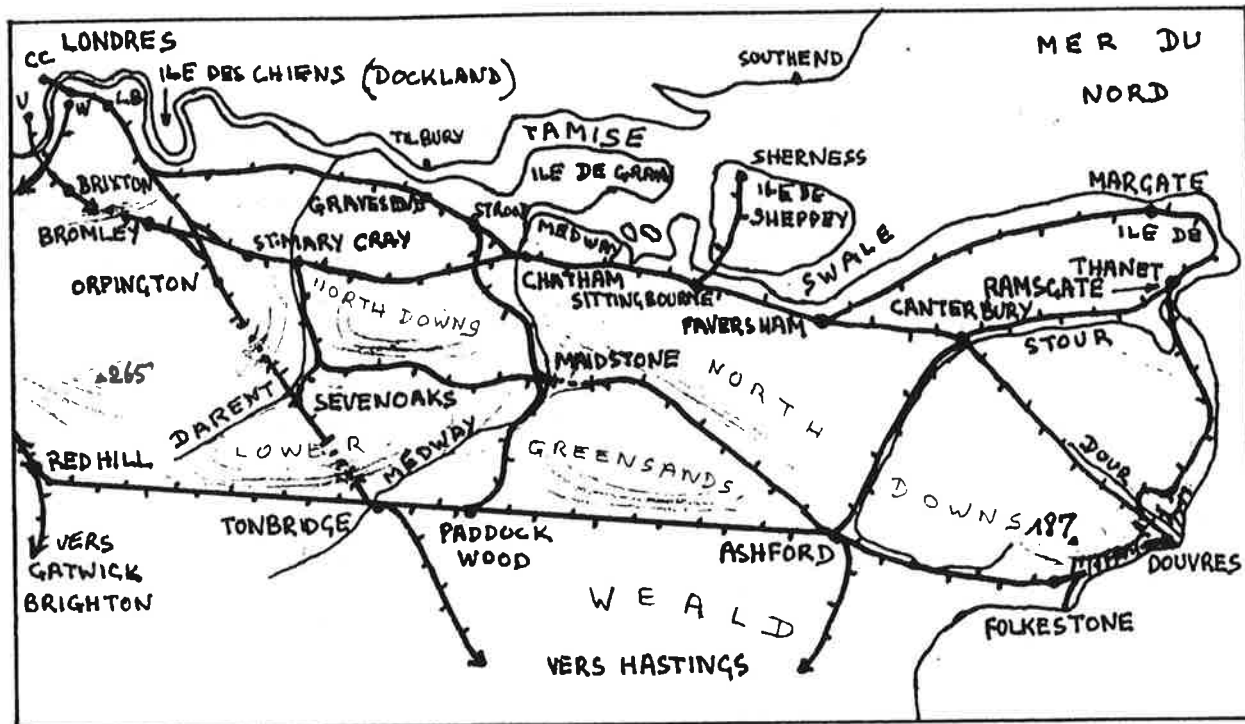


Figure 3 : Les liaisons ferroviaires entre la côte et Londres.

Les premières lignes ont été tracées d'abord par le sud en évitant les chaînes de collines des "North-Downs" et des "Lower-Greensands", ensuite par le nord en longeant les rives de la Tamise et la côte.

Puis, le maillage s'est effectué en longeant les cours d'eau et au travers des passages de moindre pente.

Ce n'est que lorsque les progrès techniques l'ont permis que le raccourci via Orpington et Tonbridge a été construit. Le lecteur remarquera que toutes les collines ont un côté abrupt orienté au sud : cela est dû au mouvement de l'écorce terrestre il y a quelque trente cinq millions d'années.

Il sera également étonné de voir appelé "île" certains endroits : ils sont devenus "presqu'île" à la suite de travaux d'endiguement. Mais, par habitude on continue à les appeler "île".

La craie constituant les falaises repose sur une couche d'argile : l'eau d'infiltration dissout le calcaire, provoquant des fractures du sol et, en cas de pluies abondantes, des éboulements et des glissements de terrain.

Puis, après un troisième tunnel de 500m, c'est la jonction avec le raccordement en rampe de 30 pour mille venant du port de Folkestone ; les trains empruntant ce raccordement doivent changer de sens de marche pour se diriger vers Londres.

Ensuite, c'est en franchissant un viaduc de plus de 30m de haut, qu'un des plus beaux panoramas du parcours nous est offert : à droite, dans le sens de la marche, un panorama de la ville de Folkestone avec, à l'horizon les escarpements des Downs, à gauche, une vue sur la Manche et le port, desservi par les Hoverspeed et les catamarans «seacat».

La gare de Folkestone, que nous traversons peu après, est située sur un haut remblai.

Plus à l'ouest, c'est à Cheriton que la ligne Eurotunnel rejoint notre itinéraire.

Westenhanger, à plus de 19 km de Douvres est le sommet de la rampe que nous gravissions depuis le départ, maintenant c'est une descente de près de 13 km avant d'atteindre Ashford.

Ashford, ville de 35.500 habitants a connu son développement grâce au chemin de fer : d'importants ateliers de réparation de locomotives y ont été construits, c'est aussi le point de rencontre de lignes secondaires vers Ramsgate et Hastings; là, s'embranchent la «boat-route n°2» via Maidstone et s'y établira une future gare TGV.

Le duché de Kent

Durant 40 km c'est une longue ligne droite, pratiquement plate : nous traversons le val du Kent, le verger de l'Angleterre et également région d'élevage.

Au XVI^e siècle, fuyant les persécutions du duc d'Albe, ses séides et ses mercenaires, de nombreux habitants du "plat pays" situé de l'autre côté de la mer se réfugièrent là.

Ces immigrants furent accueillis puis adoptés par les autochtones bien que ceux-là ne parlassent pas la même langue, eussent des modes de vie, des habitudes et des coutumes différents.

C'est à partir de cette époque que le Kent dut sa prospérité, grâce à l'introduction de la culture du houblon entrant dans la fabrication de la bière.

A la fin du XIXe siècle cette culture couvrait trente mille hectares.

Actuellement, du fait de l'évolution du goût des consommateurs, qui préfèrent des breuvages moins amers, cette culture a beaucoup décliné.

Maintenant, les campagnes sont vides, on n'y voit plus personne, la mécanisation des travaux agricoles les a déshumanisées.

Jadis les fermiers étaient aux champs et, on pouvait voir, marchant à côté de ces attelages à l'ancienne, les paysans caressant les cous de leurs boeufs.

Histoire de la ligne

Pendant que nous parcourons cette ligne droite quelque peu monotone, puis-je me permettre de vous raconter brièvement l'histoire de la relation Douvres-Londres ? Pour s'établir, le chemin de fer est tributaire de la géographie et, en particulier du relief.

Douvres, proche du continent de 35 km, c'est vers cette ville que convergèrent naturellement les lignes établies, au départ de la capitale.

Deux compagnies s'y engagèrent concurremment : le «South Eastern Railway» et le «London Chatham & Dover Railway».

Une difficulté majeure, pour les locomotives de l'époque, était de franchir la chaîne de collines hautes en certains endroits de plus de 200m et qui s'étend d'est en ouest au sud de Londres.

La première ligne, celle du S.E.R, s'embrancha à Redhill à la ligne Londres-Brighton du «London Brighton and South Coast Railway» déjà construite et qui avait traversé la chaîne par le «col» de Merstham.

En 1842, le S.E.R racheta la portion Redhill-Londres au LBSCR. Cette liaison Londres-Redhill-Douvres fut opérationnelle en février 1844.

La ligne concurrente eut, par contraste, plus de difficultés pour s'établir. Un premier tronçon fut construit de Gravesend à Strood ; début 1850 l'East Kent Railway entreprit le prolongement de la ligne, atteignit Faversham en 1858, Canterbury en 1860 (à cette occasion l'EKR devint LC&DR), Douvres en 1861, soit dix-sept ans après le SER.

A l'autre extrémité, le trajet Londres-Gravesend devait se faire par omnibus à chevaux ou par cochés d'eau en attendant qu'un prolongement fût construit de Rochester jusqu'à St-Mary-Cray permettant aux trains du LC&DR d'utiliser jusque Bromley les voies du Mid Kent Railway puis, jusque Clapham-Junction celles du

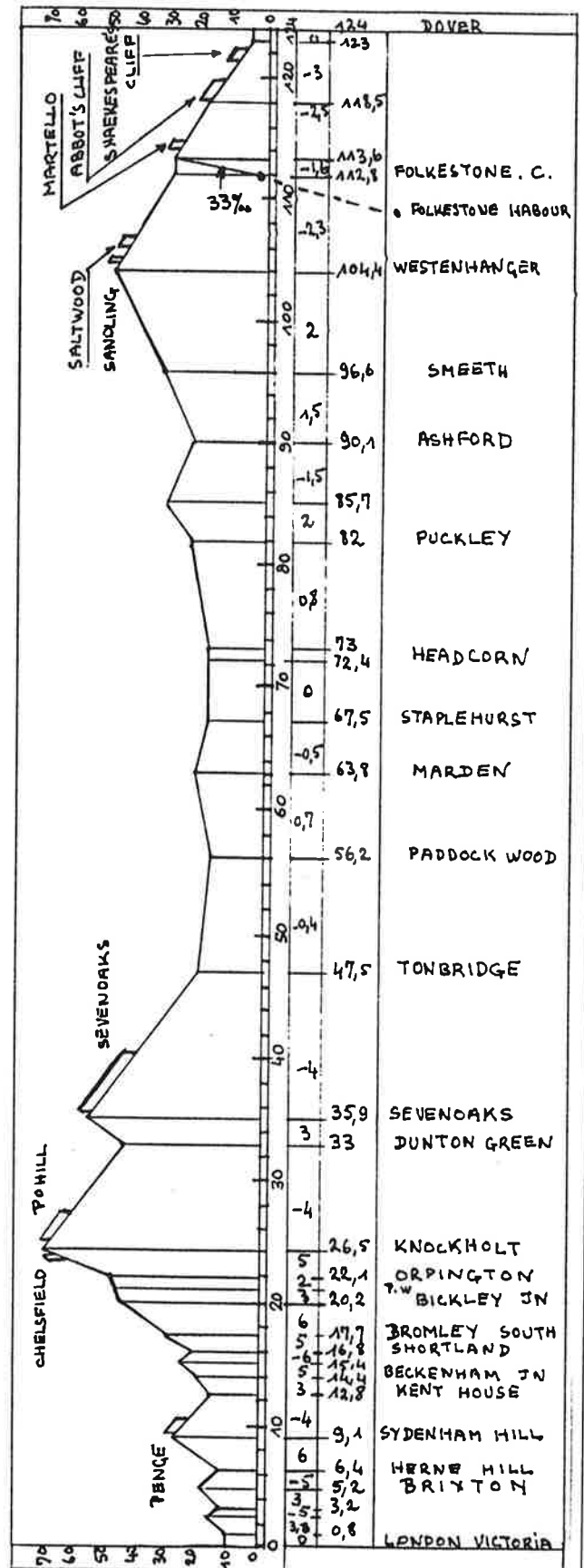


Figure 4. Profil en long de la ligne Londres Victoria - Douvres Western Docks via Tonbridge.

Les distances sont exprimées en kilomètres, les altitudes en mètres et la pente des rampes en pour mille comme il est de coutume sur nos chemins de fer.

West End of London & Crystal Palace Railway pour finalement rejoindre Londres-Victoria en 1861 grâce aux voies du London Brighton & South Coast Railway.

Par ce dernier itinéraire le trajet Londres-Douvres était plus court de 16km comparé à celui du SER.

Cela entraîna cette compagnie, concurrence oblige, à entreprendre des travaux pour traverser la chaîne de collines ce qui lui a permis de raccourcir son itinéraire d'origine de 21km.

L'électrification

C'est précisément Tonbridge que nous atteignons maintenant où notre train ralentit fortement pour franchir les aiguillages, négocier la courbe et emprunter le raccourci cité ci-dessus. C'est alors une longue rampe dans une profonde tranchée avant de pénétrer dans le plus long tunnel du réseau South-East (3154m) avant d'atteindre Sevenoaks.

Comme dans le tunnel on circule et qu'il n'y a rien à voir, c'est le moment de vous parler de l'électrification de la ligne par 3e rail à la tension de 750V.

Au début des années 1930 on décida d'en entreprendre les travaux. A cette époque, l'électrification par 3e rail semblait la plus rationnelle. Ce système permet un trafic et une fréquence importants, de faibles frais d'installation : pas de portiques, peu de cuivre, pas de ponts à surélever ni de tunnels à adapter (c'est d'ailleurs ce système d'alimentation que l'on emploie de préférence lorsque l'on construit un métro). Dans un premier temps, les travaux débutèrent sur la banlieue, et la liaison Londres - Sevenoaks, électrifiée en 1935.

La crise économique de 1936 puis la 2e guerre mondiale interrompirent les travaux. Cela fait que l'électrification complète des relations Londres - Douvres n'a été terminée qu'en 1962.

Pour la petite histoire, il serait peut-être intéressant de préciser que le London Brighton & South Coast Railway avait déjà électrifié sa ligne par caténaire dès 1919. Il modifia son système d'alimentation en 3e rail en 1929 pour être à l'unisson des autres compagnies.

La banlieue

Après Sevenoaks, nous franchissons la vallée du Daren, encore un tunnel et c'est la descente vers Orpington, tête de ligne du trafic de banlieue. A partir de cet endroit l'intensité du trafic nécessite 4 voies.

Deux kilomètres plus loin est le croisement de deux lignes à 4 voies : la liaison Douvres - Londres-Charing Cross au niveau supérieur, Ramsgate - Londres-Victoria au niveau inférieur. Des embranchements permettent différents itinéraires et font quelque peu ressembler cet important croisement à un échangeur d'autoroute.

Puisque l'itinéraire des trains-paquebots est Douvres - Londres-Victoria, c'est à vitesse réduite que le train, aiguillé sur la voie de liaison Bickley - Petts-Wood, franchit ce noeud.

C'est maintenant un paysage suburbain vallonné que nous traversons avec de nombreuses stations dont, entre autres, Bromley-south, Beckenham Junction, Penge-east.

Juste après cette gare, un tunnel de 2010m, le Penge tunnel (nommé fort à propos) et c'est la descente continue vers Londres via Sydenham hill et Brixton.

C'est maintenant un enchevêtrement de voies, de garages, d'ateliers, d'anciens sites industriels en cours de réhabilitation (dépôt de «Nine-Elms», usines à gaz,...)

Sur la droite commence le viaduc sur lequel passeront les «Eurostar» pour rejoindre «Waterloo Station» tandis qu'à gauche, en contrebas ce sont les garages de «Stewarts Lane» et, dans le fond, le «monstre de Battersea».

Cette appellation qualifie un grand bâtiment parallélépipédique surmonté à chaque angle par quatre immenses cheminées. C'est la centrale électrique, maintenant désaffectée, du métro.

Certains voudraient la voir disparaître, cette pollution du paysage londonien, d'autres préféreraient conserver ce témoin d'un glorieux passé industriel et le voir transformé en musée dédié à l'industrie. Seul l'avenir nous dira quel sort lui sera réservé.

Notre train franchit les huit voies issues de la gare de Waterloo, puis la Tamise et, lentement, nous entrons dans la gare de Victoria.

Sauf retard improbable le trajet aura duré, suivant les trains, de 1h 21min à 1h 42min.

En 1929, le «Golden arrow» (Flèche d'or) franchissait la même distance en 95 minutes soit une heure trente-cinq minutes.

«- Dites un peu, monsieur Michel Herbiet, combien de temps a-t-il mis votre EUROSTAR depuis le tunnel jusqu'ici ?

«- Franchissant le portail nord à 20H33, ET/BR Boundary (limite Euro-Tunnel/British Railways) à 20H34/19H34 (changement d'heure) nous sommes arrivés à Londres Waterloo à 20H43, ce qui fait que le trajet a duré une heure dix minutes. C'est ça le progrès !»

L'arrivée à Londres

Les trains-paquebots arrivent traditionnellement aux voies 1 ou 2. Ces voies sont décalées et se trouvent grâce à un décrochement du même côté du quai, à droite dans le sens de la marche. De l'autre côté, c'est le bâtiment où sont situés différents bureaux pour les facilités du voyage : bureau de renseignements, guichets pour l'achat des billets internationaux, réserva-



+ IN MEMORIAM. Dover Western-Docks, janvier 1920 - 25 septembre 1994.
L'arrivée du train. (photo Bernard Grapperon)



London Waterloo Station, le 15 mars 1967. Rames nouvelles "push-pull" (réversibles) électriques.
(photo British Railways, collection Phil Dambly)

tions pour le jetfoil ou les Hoverspeeds, librairie «Smith & Sons », souvenirs, etc.

Une ouverture délicate

C'est le voyageur situé le plus près de la portière qui l'ouvre. Normal.

Mais celui-ci a un problème : il a beau regarder, il ne voit pas de poignée, seulement une plaque métallique toute lisse, même pas un trou pour une clé; alors il cherche un bouton-poussoir qui permettra, lorsqu'on l'enfoncé, l'ouverture automatique de la porte, comme cela se pratique sur les nouveaux trains.

Mais voilà, notre train, bien que confortable, n'est pas des plus modernes : c'est une rame 4CEP.

Et il a beau chercher, ce voyageur, à droite, ... à gauche, au-dessus, rien ! Ce n'est pas possible, ça alors !

A notre époque, on ne tient pas les gens enfermés dans un train! Il regarde de nouveau, quelquefois que la poignée de manoeuvre soit décalée; il tâte de tous côtés des fois que le bouton-poussoir ne soit pas apparent, on ne sait jamais avec ces anglais ! Non, rien, toujours rien. De l'extérieur, les voyageurs sont enfermés à l'intérieur! «- Baissez la glace, qu'on lui dit, passez votre bras, et tournez la poignée extérieure, la porte va s'ouvrir, c'est facile comme tout.»

Eh oui, c'est comme sur les trains des anciens Belges : les voitures GCI ; les portes ne se manoeuvraient que par la poignée extérieure : c'était une sécurité sans complications, cela évitait l'ouverture accidentelle de la porte pendant la marche du train.

On lui a dit que c'était facile. Facile à dire, oui !

Mais le moyen de baisser la vitre quand il n'y a pas de poignée, ni de boutons sertis dedans, ni même de courroie pour baisser la fenêtre (comme sur les trains des anciens Belges) ?

Seulement facile à dire, en vérité. Alors voilà, il y en a, qui montent dans le train, comme ça, sans se préoccuper de la manière dont il vont pouvoir en descendre. Il y a des gens, je vous jure...

Il ne sait pas, notre homme, parce qu'il ignore, qu'il lui suffit de placer le bout des doigts sur l'encadrement supérieur de la vitre. Ce montant va légèrement pivoter et de ce fait déverrouiller la fenêtre, il ne reste alors qu'à pousser légèrement vers le bas, la fenêtre s'ouvre, on passe le bras, on tourne la poignée extérieure et la porte s'ouvre. [Faut pas être pressé...]

Enfin, la porte s'ouvre, tout le monde descend. Le voyage est terminé.

Epilogue de la première partie

Cela fait mauvais effet, qu'à peine arrivé on parle déjà du retour, mais je préfère néanmoins vous le dire tout de suite de crainte de l'oublier. Il arrive souvent qu'avant de repartir, on songe à adresser notre bon souvenir d'un excellent voyage (même et surtout s'il a été affreux) à des connaissances.

Eh bien, il faut le faire avant d'arriver à la gare parce que là, il n'y a pas de boîtes aux lettres opérationnelle : elles sont toutes scellées. Elles sont pourtant là ces grandes bornes de fonte peintes en rouge mais il n'est pas possible d'y glisser la moindre lettre ni autre chose : l'ouverture en a été obturée.

Cela provient du fait que lorsque les relations avec les indépendantistes irlandais étaient devenues explosives, ces derniers avaient eu l'idée d'y glisser un petit colis dans lequel était dissimulé une bombe à retardement.

Quand ça a pété, ça a fait très mal; alors, on a évité de leur donner l'occasion de recommencer. Il faut qu'ils trouvent autre chose. Aux dernières nouvelles, ils ont trouvé que faire la paix était la meilleure solution. Quoique, cette idée là, ça faisait longtemps qu'ils l'avaient, mais ils manquaient d'interlocuteurs compréhensifs. Il faut hélas parfois faire beaucoup de bruit avant de se faire entendre.

*"On n'entend que des mots à déchirer le fer,
Le railway, le tunnel, le ballast, le tender,
Express, trucks, wagons; une bouche française
Semble broyer du verre ou mâcher de la braise.
Certes, de nos voisins l'alliance m'enchanté,
Mais leur langue, à vrai dire, est trop envahissante.
Faut-il pour cimenter un merveilleux accord,
Changer l'arène en turf et le plaisir en sport,
Demander à des clubs l'aimable causerie,
Flétrir du nom de grooms nos valets d'écurie,
Traiter nos cavaliers de gentlemen-riders ?
Je maudis ces auteurs dont le vocabulaire
Nous encombre de mots dont nous n'avons que faire."*

E. Viennet de l'Académie française (1853)

Bernard Grapperon.

London Waterloo International

La nouvelle gare londonienne "Waterloo Station" est due à l'imagination créative de l'architecte londonien Nicholas Grimshaw et de l'ingénieur Tony Hunt. La réalisation a reçu le titre de "bâtiment de l'année" décerné par l'Institut Royal des Architectes Britanniques. L'immeuble a été jugé puissant et élégant par la profession. Il fait l'admiration des professionnels qui se félicitent de la façon dont ont été repoussées les limites de la faisabilité technique. Couverte d'une structure en acier de 400m de long (1.000 tonnes d'acier et 8.000m² de verre), elle rappelle les grandes gares de l'ère victorienne comme "St Pancras".

Les remises de la SNCB et les types de locomotives y affectés

De la création de la SNCB en septembre 1926
à l'occupation allemande de mai 1940

(suite de FFN 69)

Les services-locomotives

Les prestations demandées aux locomotives des remises n'étaient pas similaires.

Aussi, ces dernières devaient posséder dans leur effectif divers types de locomotives dont les caractéristiques devaient répondre le mieux possible aux services exigés.

Parmi ceux-ci, il y a la remorque de trains de voyageurs, la remorque de trains de marchandises et le service des manoeuvres.

La direction générale, département matériel, répartissait parmi les districts ("groupes" à partir de 1930) les types de locomotives nécessaires aux remises dépendant de ces derniers.

Dans chaque remise, les prestations de services similaires par types identiques de machines, étaient groupés dans une même série.

Chaque série était caractérisée par une lettre.

C'est ainsi que les lettres A à I étaient réservées aux séries des services-voyageurs, celles de J à Q aux services-marchandises et celles de R à Z aux services de manoeuvres.

Une locomotive assurait ses prestations sur 24 heures, qui n'étaient pas nécessairement comptées à partir de minuit mais pouvaient au contraire débuter et finir à des heures différentes.

Un, deux ou trois services pouvaient être réalisés suivant qu'elle était desservie en simple, double ou triple équipe.

L'ensemble de ses prestations d'un jour constituait un service-locomotive et un seul.

L'effectif des machines d'une remise devait non seulement évaluer le nombre total des services-locomotives à assurer, mais également tenir compte d'une réserve de 20%.

En effet, certaines machines pouvaient devenir indisponibles par suite d'entretien et de petites réparations à effectuer.

Prenons l'exemple d'une remise devant effectuer 50 services-locomotives.

En tenant compte de la réserve de 20%, cette remise devait disposer d'un effectif de 60 machines.

Série	Type	Nombre de services-locomotives à assurer	Réserve 20%	Nombre de locomotives nécessaires
A	31	13	3	16
B	64	11	2	13
C	16	7	1	8
J	36	7	1	8
K	81	10	2	12
R	57	2	1	3

Les types de locomotives affectés aux districts (groupes) et à leurs remises

LES REMISES DU DISTRICT (GROUPE) DE NAMUR

Remise de Namur

Abréviation télégraphique: FNR.

Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 06-10-29 (cessation de toute activité fin 1929 ou début 1930. A ce jour, la date précise de fin d'activité n'a jamais été retrouvée)

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
2	15-05-26	06-10-29
8	15-05-26	06-10-29
25	15-05-26	06-10-29
51	15-05-26	06-10-29
53 (23)	15-05-26	06-10-29
93	02-10-26	06-10-29

Remise de Virton-St.-Mard

Abréviation télégraphique : MSM.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 06-10-29 (cessation de toute activité pour le 03-02-30, date de la mise en service de la nouvelle remise de Latour).

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
11	15-05-27	06-10-29
15	15-05-26	06-10-29
25	15-05-26	06-10-29
36	07-10-28	06-10-29
53 (23)	15-05-26	06-10-29
81	15-05-26	06-10-29
98	15-05-26	06-10-29

Remise de Bertrix

Abréviation télégraphique : MBX
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.

Type de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
2	15-05-26	22-05-32
4	15-05-26	15-05-28
11	15-05-26	15-05-33
15	15-05-27	06-10-29
18	03-02-30	02-02-31
25	15-05-26	07-10-28
36	15-05-34	15-03-40
41 (31)	02-10-27	-
44 (32)	15-05-27	06-10-29
	02-10-32	15-03-40
51	15-05-35	01-02-38
53 (23)	15-05-26	15-03-40
57 (22)	15-05-26	07-10-28
72	03-02-30	04-10-31
81	15-05-26	15-03-40
93	07-10-28	-
	02-10-33	15-03-40
96	01-02-29	15-03-40

Remise d'Arlon.

Abréviation télégraphique : LL
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 05-10-30 (cessation de toute activité pour le 15-12-30, date de la mise en service de la nouvelle remise de Stockem).

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
10	15-05-26	05-10-30
15	15-05-27	05-10-30
25	15-05-26	05-10-30
31 (37)	05-10-30	-
36	15-05-26	05-10-30
38	15-05-26	05-10-30
44 (32)	15-05-26	01-02-27
53 (23)	15-05-26	05-10-30
81	15-05-26	05-10-30
98	01-02-28	05-10-30

Remise de Latour

Abréviation télégraphique : MUT.
Utilisation aux services-locomotives du 03-02-30 au 15-03-40 (en activité pour le 03-02-30, date de mise hors-service de la remise de Virton-St.-Mard).

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
11	03-02-30	15-05-31
15	03-02-30	01-02-32
25	03-02-30	15-05-30
35	05-10-30	22-05-32
36	03-02-30	15-03-40
53 (23)	03-02-30	02-02-31
81	03-02-30	15-03-40
93	15-05-30	-
	22-05-32	15-03-40
98	03-02-30	15-03-40

Remise de Jemelle

Abréviation télégraphique : LJ.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
5	05-10-30	15-05-36
8	15-05-26	15-03-40
10	02-10-26	15-03-40
25	01-02-27	15-05-30
31 (37)	15-05-26	15-05-30
	03-10-37	15-03-40
36	01-02-29	15-03-40
38	15-05-26	01-02-38
41 (31)	01-02-29	06-10-29
51	15-05-26	07-10-28
53 (23)	15-05-26	02-10-26
57 (22)	15-05-33	15-03-40
72	03-02-30	03-10-37
81	15-05-26	15-03-40
93	15-05-26	05-02-33
96	08-10-33	-

Remise de Ciney

Abréviation télégraphique : LC.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
11	15-05-26	02-10-26
15	15-05-26	02-10-32
18	01-02-27	-
25	15-05-26	02-10-38
44 (32)	15-05-27	15-03-40
51	15-05-26	06-10-29
81	15-05-28	-
	15-05-30	-
	15-05-31	-
	08-10-33	-
93	03-02-30	15-03-40

Remise d'Ottignies

Abréviation télégraphique : LT.
Utilisation aux services-locomotives
du 15-05-26 au 15-03-40.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
16	02-10-32	15-03-40
29	15-05-26	06-10-29
31 (37)	03-02-30	02-02-31
	03-10-37	15-03-40
36	07-10-34	15-03-40
38	15-05-26	02-10-38
41 (31)	15-05-28	07-10-34
50	15-05-27	-
	01-02-29	-
57 (22)	15-05-33	15-03-40
64	15-05-26	15-03-40
81	05-10-30	15-03-40
93	15-05-26	15-05-33

*Rectificatif FFN 69, page 21 :
tableau Charleroi, remarque (2)
Il y a : 04-10-34.
Il faut : 04-10-31.*

Remise de Ronet

Abréviation télégraphique : FEO
Utilisation aux services-locomotives
du 15-05-26 au 15-03-40.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
2	03-02-30	01-02-32
7	04-02-34	15-03-40
8	03-02-30	08-10-33
25	15-05-26	15-05-33
29	15-05-26	02-10-26
	15-05-36	15-03-40
31 (37)	15-05-26	02-02-31
33	03-02-35	15-03-40
36	15-05-26	15-03-40
38	15-05-26	02-02-27
	15-05-29	03-02-35
41 (31)	15-05-26	15-05-30
	15-05-34	15-03-40
51	03-02-30	15-05-30
	05-02-33	15-03-40
53 (23)	15-05-26	15-03-40
57 (22)	22-05-32	02-10-32
72	02-10-32	08-10-33
81	15-05-26	15-03-40
93	03-02-30	02-10-32

Remise de Stockem

Abréviation télégraphique : MKM.
Utilisation aux services-locomotives
du 02-02-31 au 15-03-40 (en activité
pour le 15-12-30, date de la mise
hors-service de la remise d'Arlon).

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
1	08-10-39	15-03-40
5	04-10-36	15-03-40
8	15-05-34	16-04-39
10	02-02-31	15-03-40
15	02-02-31	04-10-31
16	01-02-32	22-05-32
18	02-10-32	03-02-35
31 (37)	02-02-31	22-05-32
	22-05-37	15-03-40
35	08-10-33	15-03-40
36	02-02-31	15-03-40
38	02-02-31	01-02-38
41 (31)	03-10-37	15-03-40
53 (23)	02-02-31	15-03-40
81	02-02-31	16-04-39
	15-03-40	-
98	02-02-31	02-10-32

Remarque :

L'affectation d'un type de locomotives à une remise ne correspondait pas nécessairement à l'entrée en vigueur d'un nouveau service-locomotives.

En effet, l'affectation peut avoir été effectuée durant la période de validité du service-locomotives précédent.

Prenons par exemple l'affectation de locomotives type 1 à la remise de Stockem.

Cinq machines, les 102, 103, 105, 111 (en mai 1939) et la 101 (en juillet 1939) y furent affectées pendant la période de validité du service-locomotives entré en vigueur le 16-04-39.

Voir à ce sujet en page 131 de "Vapeur en Belgique" tome II de Phil Dambly, le passage en août 1939 en gare de Poix-St.-Hubert du train P56 "Pullman-Edelweiss" Amsterdam - Zürich, remorqué par la locomotive 103 de Stockem (MKM).



La type 16 numéro 1645, de la remise d'Ottignies (LT) photographiée à la sortie de la gare de Boitsfort, à l'automne 1935, en tête d'un train dit "trottinette" Bruxelles (Q-L) - Ottignies.

Cette catégorie de trains omnibus à horaire "serré" exigeait d'indéniables qualités tant au point de vue du type de locomotive employé que du personnel de conduite chargé de respecter les horaires établis.

(Photo J.F. Van Puyvelde, collection Phil Dambly)

Courrier des lecteurs

Les textes publiés dans cette rubrique sont reproduits sous la responsabilité exclusive de leurs auteurs. La seule censure apportée est celle qui empêche toute polémique stérile pour le modélisme ferroviaire.

Courrier de Gérard Jochum

Concerne FFN 68, page 7 :
des automotrices "break" louées aux CFL

Les automotrices "break" trois éléments 325 et 326 munies du sigle CFL ont été vendues aux CFL. Il ne s'agit donc pas d'une simple location, mais d'une vente. Ce nouveau signe ne les empêche nullement d'être intégrées dans le roulement normal des "AM" de cette catégorie.

Note de la rédaction

Les chemins de fer luxembourgeois étaient redevables à la SNCB d'un certain nombre de kilomètres, du fait que du matériel belge roule entre Sterpenich et Luxembourg.

Afin de compenser cette dette kilométrique, les CFL ont acheté à la SNCB deux automotrices électriques à titre de quote-part. Celles-ci continuent à rouler normalement sur nos voies et sont incorporées dans le roulement normal des AM de cette catégorie.

C'est toujours à cause de cette dette kilométrique que des locomotives diesel de la série 1800 circulent sur l'Athus-Meuse.

C'est pour résorber leur dette envers la DB que les CFL ont acheté deux autorails de la série 628.4 qui ont gardé leur livrée et leur numéro d'origine. Seul le sigle CFL permet de les différencier de ceux de la DB.

A titre d'exemple, du temps de la vapeur, un train Bruxelles - Luxembourg était composé de voitures belges et luxembourgeoises.

Courier de Bernard Grapperon

Lu dans l'article de Michel Herbiet
"Mon premier Eurostar" FFN 69, page 8

Suite à la sortie du modèle Eurostar de Jouef, il est à noter que KATO a mis sur le marché l'Eurostar à l'échelle N.

L'amateur a la possibilité de constituer une rame majestueuse par une garniture de base composée de huit éléments (référence K10327) et un ensemble complémentaire composé de quatre éléments (référence K10328). Il sera aussi très intéressé par la lecture de l'excellente étude "du réel à la miniature" paru dans RMF de janvier 95 et concernant ce modèle.

Page 9

La tension pour le métro de Bruxelles est de 900 volts au lieu de 750 volts comme indiqué.

Localité de Nine Elms et non Nine Erms. Erreur de frappe ou de lecture du texte de l'auteur.

C'est le lieu-dit de l'agglomération londonienne de Nine Elms (9 ormes) qui a tout d'abord été choisi par le London & Southampton Railway pour y établir, en 1836, sa gare terminus.

Cet endroit étant trop excentré et par là incommode, le L&Sry devenu entre temps le South Western Railway fit l'acquisition de terrains de la City pour y construire son nouveau terminus de Waterloo-Station inauguré en 1848.

L'ancienne gare de Nine Elms fut aménagée en dépôt de locomotives puis, d'extensions en extensions, devint le principal dépôt de la ligne et resta en service jusqu'en 1967.

Démoli depuis, le site a été réhabilité et est maintenant occupé en partie par le nouveau "new Covent Garden Sunday market".

Page 27, les plats porte-conteneurs Sgjs de Marklin un article d' A.M.D.

Tous les fabricants de modèles à l'échelle N ont des conteneurs de 20' et 40' à leur catalogue, soit fixés sur les véhicules routiers ou ferroviaires, soit en vrac.

Ils sont en général assez bien détaillés compte tenu de la taille réduite de l'échelle.

Il est à noter également que la marque britannique "Graham Farish" a à son catalogue des conteneurs de

30' et 40'. Mais attention, l'échelle de réduction N est de 1/148 en Albion. Ils sont donc plus volumineux que ceux reproduits au 1/160 ème.

Si l'on n'est pas très rigoureux sur les dimensions, cela peut représenter les conteneurs de 9' 6".

Malheureusement, ces modèles ne sont pas compatibles entre eux.

Par exemple : les conteneurs N Arnold se fixent aux wagons par un tenon moulé qui doit s'encaster dans une mortaise ménagée au centre du plancher du wagon tandis que le conteneur de Roco possède une encoche qui doit s'encaster sur le tenon dépassant du wagon de la marque.

Sans intervention manuelle, il est impossible d'enlever un conteneur de son wagon.

C'est donc une vue de l'esprit que de vouloir créer une simulation quelque peu réaliste d'activités grâce au portique de manutentions de Kibri.

Néanmoins, il n'est pas possible que, moyennant un peu de chirurgie, tout cela ne puisse s'arranger.

Dans la réalité ferroviaire, les conteneurs sont chargés sur des wagons à ridelles, soit sur des plats auxquels on a ajouté des plats-bords renforcés mais de plus en plus souvent sur des wagons spécialisés possédant des tétons de verrouillage aux endroits appropriés permettant le chargement et le maintien des conteneurs des différentes dimensions standardisées.

Courier de Maurice Hennequin

La renumérotation des locomotives de la SNCB à la date du 1 janvier 1946

Suite à l'article paru dans FFN 67, le tableau reprenant la répartition par types des locomotives non rentrées au 31-12-1944 et 31-12-1945 doit être complété comme suit :

Type	Au 31 décembre 1945		
	en écritures	à l'effectif	différence
60	16	16	-
66	39	39	-
80	1	1	-
99	20	20	-

Petit rappel fort utile : Les articles, non signés, qui paraissent dans Ferro Flash Namur, sont l'oeuvre de l'équipe de rédaction qui en prend, seule, la responsabilité. Les articles mentionnant le nom de leur auteur figurent dans ces colonnes sous la responsabilité exclusive de leurs auteurs.

Les voitures "L" de la SNCB

Par Etienne DOZOT

Présentation

Les voitures L ont été conçues par la Compagnie Centrale de Construction (CCC) à Haine-Saint-Pierre souvent appelée "Hiard" du nom de son directeur.

Le but était de construire un véhicule, apte aux 120 km/h, permettant la montée et la descente rapide des voyageurs. De là, les portes situées dans les longs pans au lieu des balcons aux extrémités de la voiture.

Elles sont connues comme étant les voitures de 18 mètres bien que la longueur hors tampons soit de 19,30m.

Au printemps de 1932, CCC sort deux prototypes : 42001 et 42002.

Elles ont été renumérotées ultérieurement 33001 et 33002. (croquis 1 et 2)

Les deux prototypes se distinguaient principalement par l'emplacement du WC.

Dans la 33001, il se trouve au milieu de la voiture. De ce fait, les deux compartiments adjacents étaient moins bien réunis.

Dans la 33002, le WC est placé en bout de voiture utilisant une partie du sas de sécurité. On obtenait ainsi un couloir central et l'on gagnait trois places assises.

La 33001 a des bogies de type 6 (Algrain) tandis que la 33002 est pourvue du type 10.

La HV 33001 a été détruite durant la guerre.

Une série de 190 voitures de troisième classe qui suivit ne se différencie presque pas de la HV 33002 et a les mêmes dimensions.

Mise en fabrication, description

La construction de ces voitures a été mise en adjudication fin 1931 et début 1932.

Neuf constructeurs se sont partagé les marchés.

La fabrication s'est effectuée dans les années 1933-1935 et réalisée en cinq versions : AB, B, C, BD, CD.

A = première classe.

B = seconde classe.

C = troisième classe.

D = fourgon.

BD = fourgon avec partie deuxième classe.

Toutes les voitures ont un couloir central sauf les AD où un couloir latéral se situe à hauteur des compartiments de première classe, au centre de la voiture.

Elles comportent quatre portes pivotantes dans les longs pans, arrondis dans la partie inférieure (croquis 3 et 4), sauf le fourgon BD qui n'en a que deux et le fourgon CD qui en dispose de trois.

Au-dessus du compartiment-fourgon se situe un rehaussement dans la toiture : une vigie à l'usage du garde. Elle ne fut jamais supprimée ni modifiée.

Les voitures L n'ont pas de soufflets. Seul, le personnel du train peut, par une passerelle et à l'aide d'une main courante, passer d'une voiture à l'autre.

Les banquettes de la troisième classe sont en bois, celles de la seconde et de la première ont des coussins recouverts de velours.

Les porte-bagages sont confectionnés avec des lattes de bois en troisième classe, ils sont pourvus d'un filet en première et deuxième. Tous sont placés transversalement.

Chaque voiture est équipée d'un WC, soit au milieu, soit dans le sas de sécurité en bout de véhicule. (croquis 5,6)

La disposition des places assises est la suivante :

Première classe : trois places par rangée.

Deuxième classe : deux banquettes de 2 places.

Troisième classe : banquette de trois + banquette de deux.

Les bogies utilisés ont été des types 4, 5, 7 et 9.

Les voitures sont équipées uniquement du chauffage à la vapeur. Il a été conservé jusqu'à la fin de leur exploitation.

Toutes les fenêtres peuvent être abaissées de moitié sauf les fenêtres étroites de part et d'autre des portes.

Les voitures L n'ont pratiquement pas été modernisées.

Certaines HV endommagées durant la période 1940-45 et reconstruites vers 1950 à CW Mechelen ont reçu un éclairage fluorescent. Par exemple 32023, 32024, 33003, 33081, 43325...

Vers 1950, toutes les voitures L ont été munies de fanaux électriques de fin de convoi.

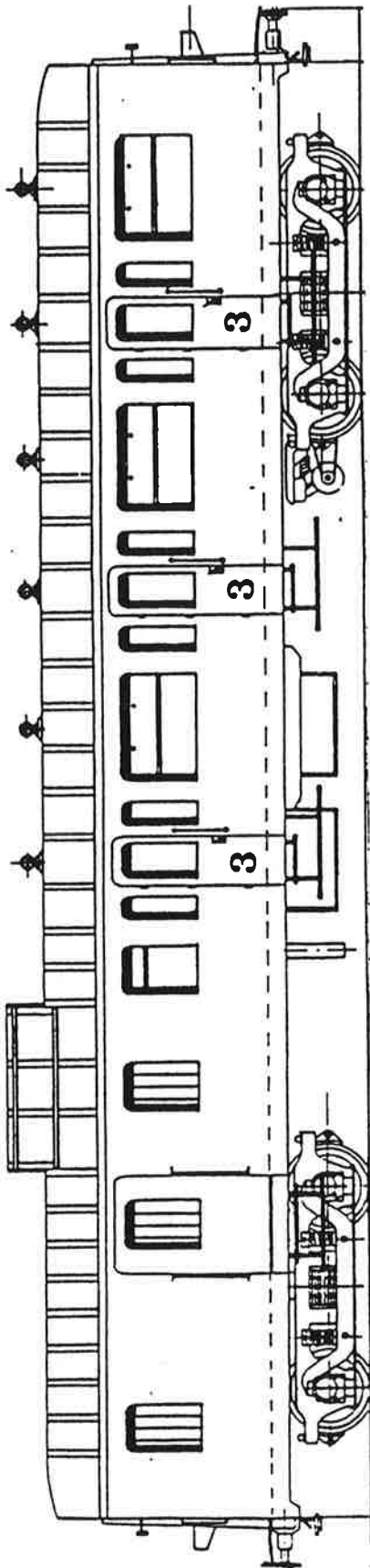
Suite à un déclassement, certaines voitures ont reçu des sièges rembourrés recouverts de similicuir.

15 HV B8 : 32501 à 32515

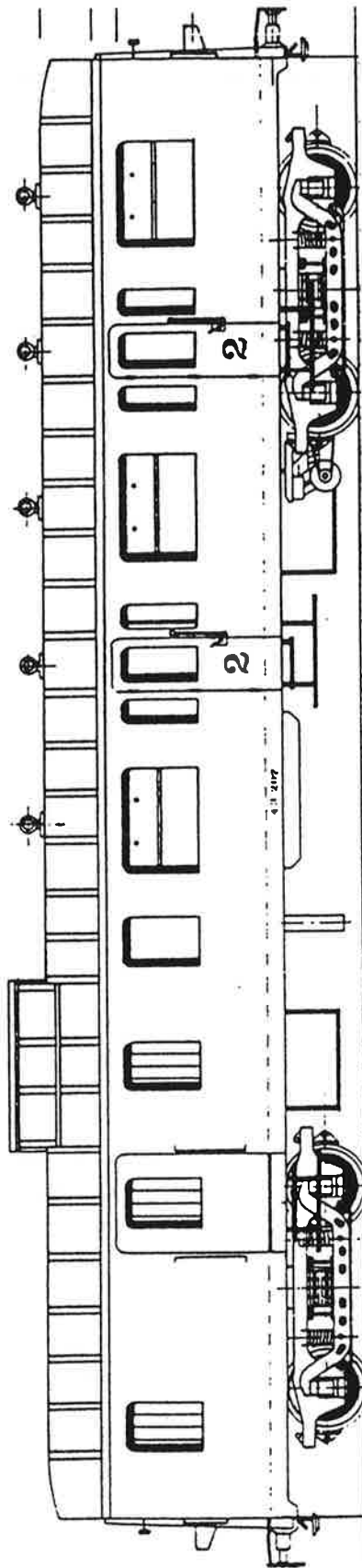
20 HV A4B4 : 3301 à 33020.

La disposition des places par rangée est néanmoins restée 2 + 2.

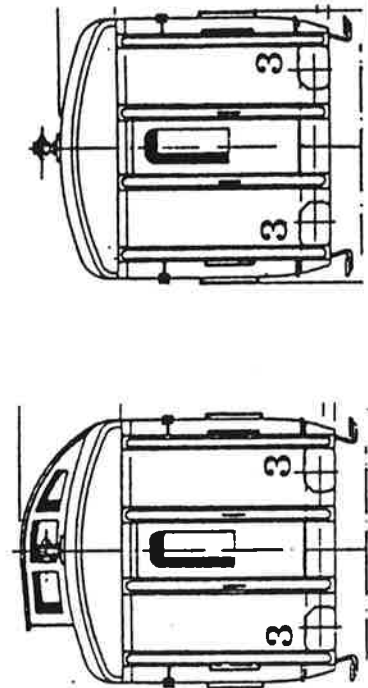
Au total, 312 voitures ont été construites.



Croquis 3
Voiture type L
classe cd
bogie type 7



Croquis 4
Voiture type L
classe bd



Voiture type L
profil

Numérotation originale et constructeurs

Classe	Nombre	Numéros	Constructeur	Date livraison
AB	50	30001 - 30050	Familleureux	10-33 au 05-34
B	20	32001 - 32020	Ragheno	03-35 au 07-35
C	1	33001	CCC Hiard	1932
C	1	33002	CCC Hiard	04-32
C	50	33003 - 33052	CCC Hiard	04-33 au 02-34
C	54	33053 - 33106	CCC Hiard	06-34 au 01-35
C	5	33107 - 33111	La Hestre	01-35 au 04-35
C	4	33112 - 33115	Braine-le-Comte	09-34 au 10-34
C	5	33116 - 33120	Seneffe	11-34 au 03-35
C	11	33121 - 33131	Godarville	03-34 au 10-34
C	11	33132 - 33142	Germain	11-34 au 03-35
C	50	33143 - 33192	Anglo-Franco-Belge	04-33 au 03-34
BD	20	43201 - 43220	Ragheno	10-34 au 01-35
CD	13	43301 - 43313	Seneffe	01-34 au 06-34
CD	12	43314 - 43325	Godarville	02-34 au 06-34
CD	5	43326 - 43330	Seneffe	07-34 au 10-34

Description des cinq versions

La série 30001 - 30050 (AB) devient
31001 - 31035

Cette série a été mise en adjudication le 10 janvier 1932 et adjugée à Familleureux. La livraison est intervenue entre octobre 1933 et mai 1934.

Les compartiments de deuxième classe ont un couloir central mais les deux compartiments de première, séparés par les toilettes, ont un couloir latéral (croquis 7).

Le revêtement en bois exotique et les coussins en velours donnent une atmosphère chaude.

Les bogies sont du type 5. (croquis 8)

Neuf voitures ont été perdues pendant la guerre et la 30047 à la suite d'un accident d'exploitation.

Cinq autres ont été gravement endommagées et considérées comme irréparables : 30008, 30011, 30016, 30037, 30038.

La 30011 a cependant été reconstruite dans son état primitif. Elle est sortie des ateliers le 18 août 49.

Les quatre autres ont été reconstruites plus tard mais sans la partie de première classe et son couloir latéral.

Elles étaient donc identiques aux HV de la série 32000 avec 64 places au lieu de 56.

Tableau de renumérotation de ces quatre voitures :

n° de 1933	n° après reconstruction	date de reconstruction	n° de 1957
30008	32021	11-08-50	31114
30016	32024	31-07-51	31117
30037	32022	04-08-50	31115
30038	32023	24-03-52	31116

En 1957 intervient une renumérotation qui produira les résultats suivants :

Classe d'origine	Ancien numéro	Nouvelle classe	Nouveau numéro
AB	30002 - 30050	A	31001 - 31035
B	32001 - 32024	A	31101 - 31117
C	33002 - 33192	B	32001 - 32174
BD	43201 - 43220	AD	38001 - 38016
CD	43301 - 43330	BD	39001 - 39029

La HV 30001 a été incendiée le 28 février 1947 dans les ateliers de Familleureux.

En 1957, il restait encore 35 HV qui ont été renumérotées en première classe dans la série 31001 à 31035.

Lors de la mise en service des voitures M2 et M3, durant la période 58-62, les voitures L ont été mutées du service trains directs aux trains omnibus.

De ce fait, les voitures de première classe devenant trop nombreuses, de nouvelles transformations ont eu lieu entre octobre 1963 et juillet 1965.

Vingt HV deviennent AB 33001 à 33020 et 15 HV deviennent B 32501 à 32515.

Rien n'a été modifié à la disposition intérieure des voitures. Seuls, les coussins en velours ont été remplacés par un revêtement en matière plastique.

De la série 32500, 5 HV sont déclassées en 1976 et les dix restantes en 1977.

La série 32001 - 32020 (B)
devient 31101 - 31117 (A)

Ces vingt voitures, qui appartiennent à la deuxième tranche de commandes, ont été livrées entre mars et juillet 1935 par Ragheno (adjudication du 10 octobre 1932).

Elle sont équipées du bogie monobloc lourd type 4 jusqu'en 1981 (croquis 9).

Durant la guerre, cette série a subi beaucoup d'avatars: sept voitures perdues, les 32002 et 32013 fortement endommagées. Elles ont pu être remises en service après reconstruction par CW Mechelen, respectivement les 29-06-50 et 22-11-49.

En juillet 1957, treize voitures sont renumérotées dans la série 31101 à 31113.

Les quatre HV ex AB, qui en 1950 et 52 sont ajoutées à cette série sous les numéros 32021 à 32024, reçoivent en 1957, en toute logique, les numéros 31114 à 31117.

La série 33003 - 33192 (C)
devient 32001 à 32174 (B)

Les 190 voitures sont adjudgées en deux phases à sept constructeurs. (croquis 10)

La première adjudication a lieu le 11 décembre 1931 et la seconde dans le courant de 1932.

Il est étonnant que certains constructeurs reçurent de très petites séries (La Hestre et Seneffe, chacun cinq voitures et Braine-le-Comte, quatre).

L'étude pour l'ensemble des constructeurs avait été réalisée par CCC "Hiard" et certaines pièces ont été livrées à tous les constructeurs par les mêmes sous-traitants.

Ainsi, les traverses de pivot provenaient de chez Parmentier (69) et de Taeye (21).

Durant la guerre, seize unités sont perdues. Dix sont détruites mais reconstruites par après. La HV 33098 est incendiée le 28 août 47 dans les ateliers de Familleureux.

Numéro	Date reconstruction	Par	Remarques
33002	24-06-52	CW Mechelen	écl. fluorescent
33020	05-12-50	CW Mechelen	
33028	18-08-49	CW Mechelen	PV 90 300447
33035	04-03-49	CW Mechelen	écl. fluorescent
33060	31-07-47	La Dyle	
33063	14-12-50	CW Mechelen	
33078	28-11-47	Ragheno	PV 8/60345
33081	13-03-51	CW Mechelen	écl. fluorescent
33088	05-09-49	CW Mechelen	PV 376 211145
33135	13-12-51	CW Mechelen	écl. fluorescent

La 33088 a été restituée fin 1945 par la SNCF, bien que complètement incendiée.

On n'a jamais connu les causes ni le lieu de l'incendie. Du fait que la SNCF était d'accord de payer les dégâts, il fut conclu qu'il s'agissait d'un fait de guerre.

En 1957, le reste de la série a été numéroté 32002 à 32174.

La série 43201 - 43220 (BD)

Ces vingt voitures, construites par Ragheno, ont été mises en service entre octobre 1934 et janvier 1935. L'adjudication a eu lieu le 11 décembre 1931.

Elles étaient pourvues des bogies monoblocs lourds type 4 (croquis 4).

Trois voitures ont été perdues pendant la guerre et la 43210 a été mise hors effectif après un accident.

Deux autres voitures ont été fortement endommagées : la 43217 a même été mise hors effectif par le PV 57 du 17-11-44, mais cependant reconstruite par CW Mechelen et remise en service le 23-08-50.

Entre 1954 et 1957, les 16 HV restantes ont été numérotées 36001 à 36016.

En 1957, elle ont été renumérotées dans le même ordre 38001 à 38016.

Certaines ont été également déclassées à partir de 1976.

La série 43301 - 43330 (CD)
ultérieurement 39001 - 39029

Cette série a été construite en deux tranches.

La première comprenait 25 voitures et fut octroyée à deux constructeurs :

43301 à 43313 : Seneffe

43314 à 43325 : Godarville

Toutes les voitures ont été mises en service entre janvier et juin 1934.

La deuxième tranche ne comprenait que cinq voitures (43326 à 43330). Elles ont été construites par Seneffe et mise en services immédiatement après la première tranche, de juillet à octobre 1934.

Il y avait une légère différence dans le poids du fait de l'utilisation du bogie type 7.

Plus tard, certaines voitures ont reçu des bogies de type 9, ce qui représente quand même un allègement d'environ deux tonnes.

Une seule voiture a été perdue durant la guerre : la HV 43316.

D'autres ont été fort endommagées, mais reconstruites ensuite par l'AC Monceau.

La 43301 est revenue au service le 20-11-50 et la 43325 le 11 avril 52. Cette dernière a été retirée du service le 30 août 44 par PV 47.

Entre 1954 et 1957, les vingt-neuf voitures restantes ont formé la série 37001 à 37029. En 1957, elles ont reçu les numéros 39001 à 39029.

Mise hors service du matériel

Depuis 1975, les voitures L n'entrent plus en considération pour une "remise en état".

En 1976, commence la mise hors service.

La plupart d'entre elles sont mutées au "service de la voie" ou au "service du matériel". La HV 32101 est vendue à un particulier. D'autre ont été vendues ou mises à la disposition des associations d'amateurs de chemin de fer :

MSTB Vilvoorde : 31110 - 32127 - 39015
CFV3V Mariembourg : 32023 - 32024 - 32137 - 33014 - 39022

GOES Bosele (NL) : 32164 - 33018

pour un montant d'environ 100.000 francs la voiture.

Certaines voitures sont tenues en réserve pour le musée du chemin de fer. Il s'agit des HV : 32011 - 33074 - 33010 - 33019 - 39009 - 39026.

Les rames homogènes du type L ont disparu progressivement dans le courant de l'année 81.

Dans le roulement des rames au 31 mai 1981, il n'y avait plus aucun service mentionné pour des rames L.

Cependant, jusqu'en septembre 1981, on pouvait encore voir des voitures L, mais accouplées à des voitures K.

Un certain nombre de voitures fut repeint en 1981 par CHV Mons pour participer à des trains folkloriques.

31107 - 31113.

32032, 32035, 32037, 32049, 32076, 32143, 32168.

33002, 33006.

38005, 38012.

39021, 39025.

CHV Mons = Atelier de réparation des voitures de Mons.

Les différents bogies employés

Les voitures d'avant-guerre, à part quelques bogies de construction spéciale, avaient essentiellement des bogies "Pennsylvania".

Sur les voitures L sont également apparus des bogies avec ressorts à lames pour la suspension primaire et des ressorts en spirale "Timis - Spencer" pour la suspension secondaire (par exemple le type 9).

Tableau mentionnant le type de bogie placé sous les voitures L lors de leur construction. Les numéros indiqués sont ceux d'origine.

Numéro	Type bogie	N° croquis
30001 - 30050	5	8-10
32001 - 32020	4	4-9
33001	6	12
33002	10	13
33003 - 33052	5	8
33053 - 33106	4	4
33107 - 33142	8	14
33143 - 33192	5	8-10
43201 - 43220	4	4
43301 - 43325	9	11
43326 - 43330	7	3

Quelques abréviations en usage actuellement

A4B6 : voiture à quatre compartiments de première classe et six compartiments de seconde.

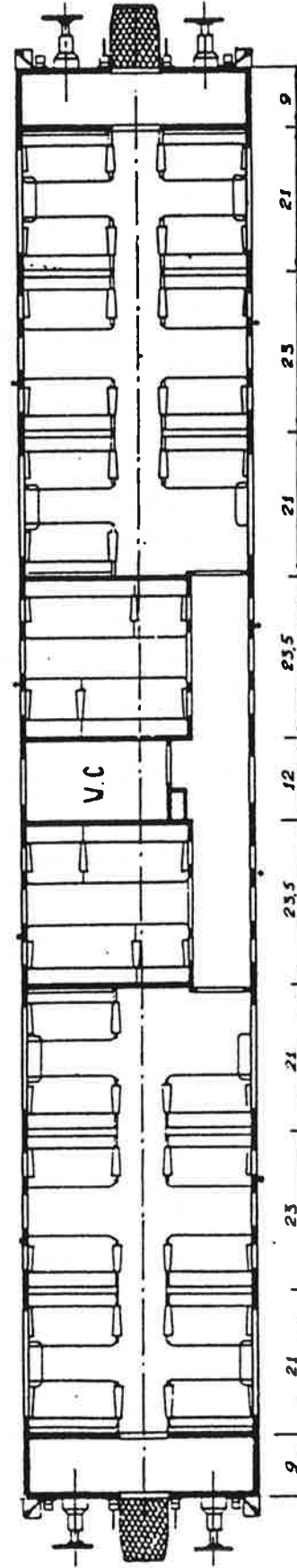
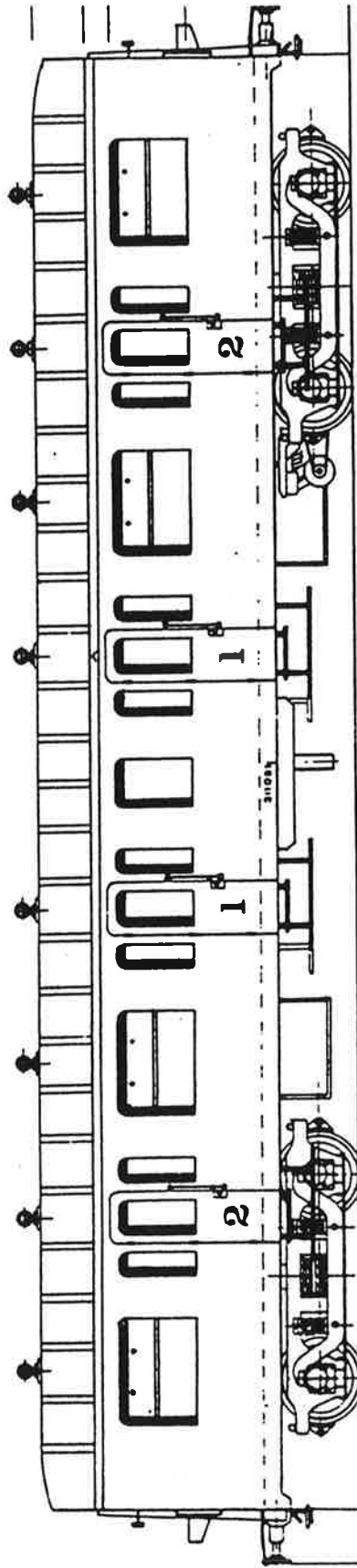
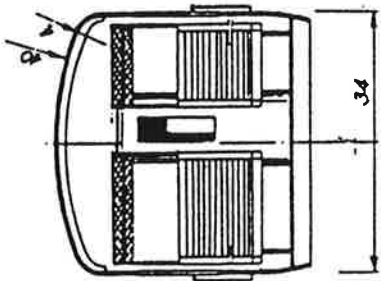
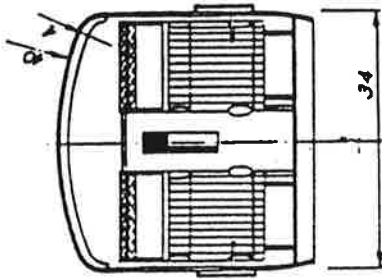
B8 : voiture de deuxième classe à huit compartiments.

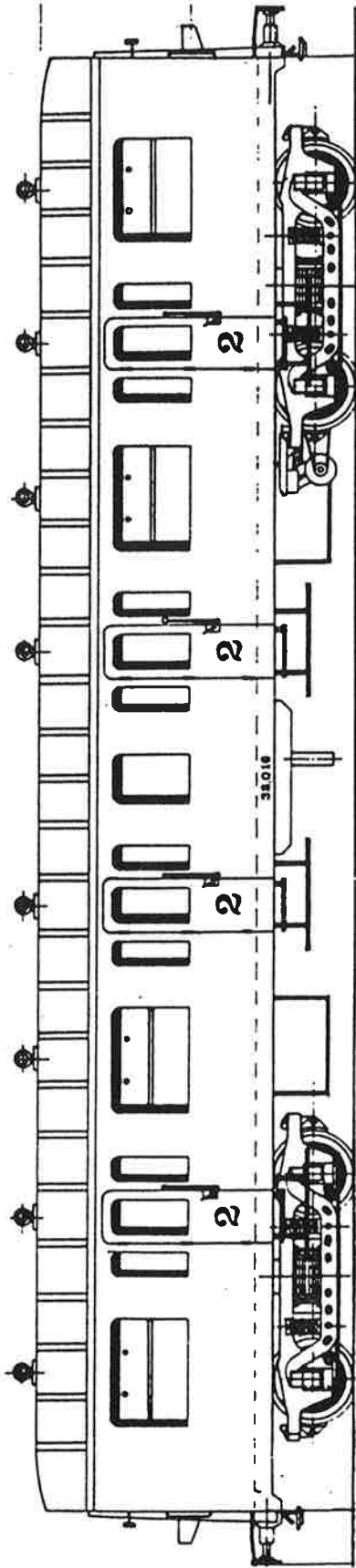
A4B4, ex A2B6 : voiture à quatre compartiments de première classe et quatre compartiments de deuxième classe provenant de la transformation d'une voiture de deux compartiments de première et six de seconde.

Au moment de leur construction, les classes des voitures étaient désignées par une lettre minuscule ("a, b, c" pour les compartiments voyageurs et "p" pour le fourgon).

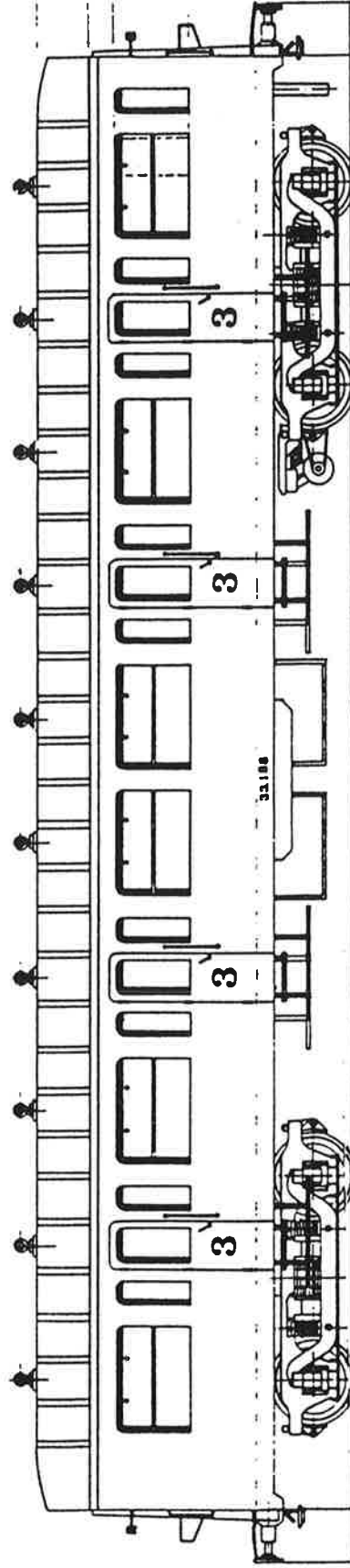
A suivre...

Disposition des places

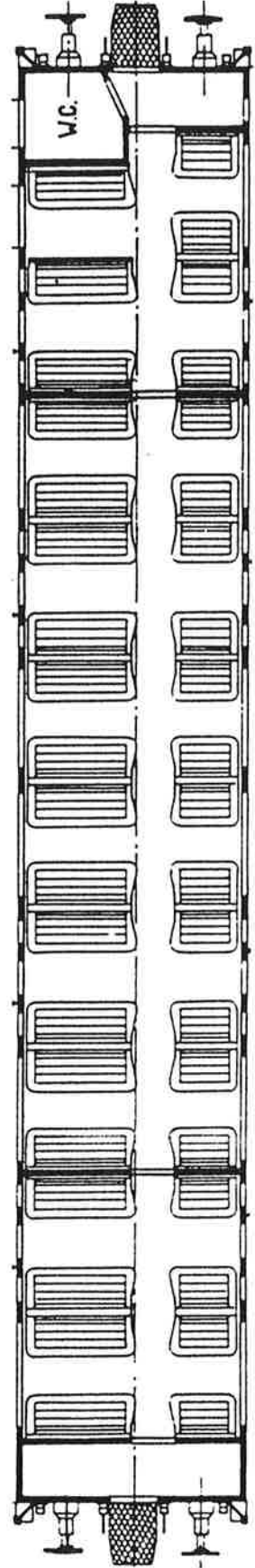


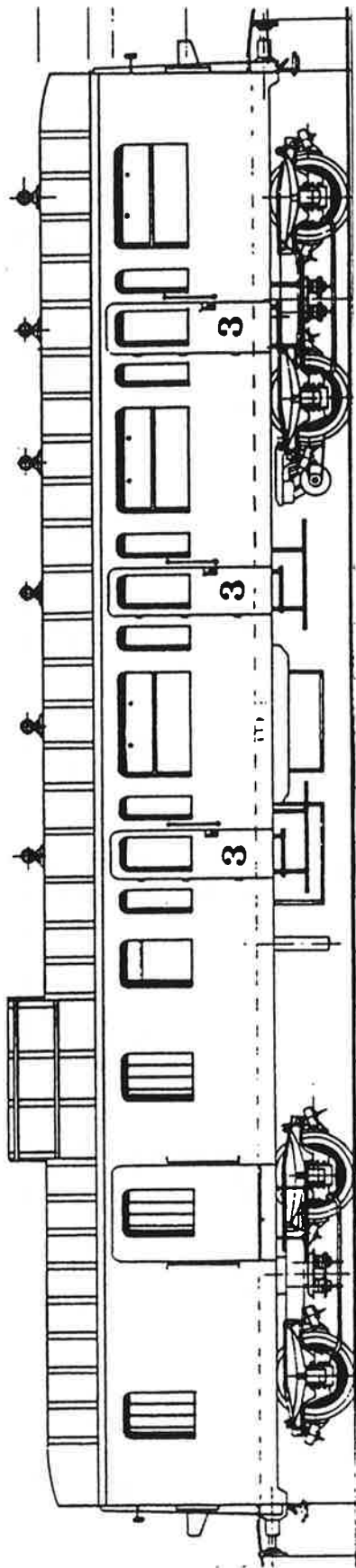


Croquis 9
série 32001 à 32020
classe b
bogie type 4



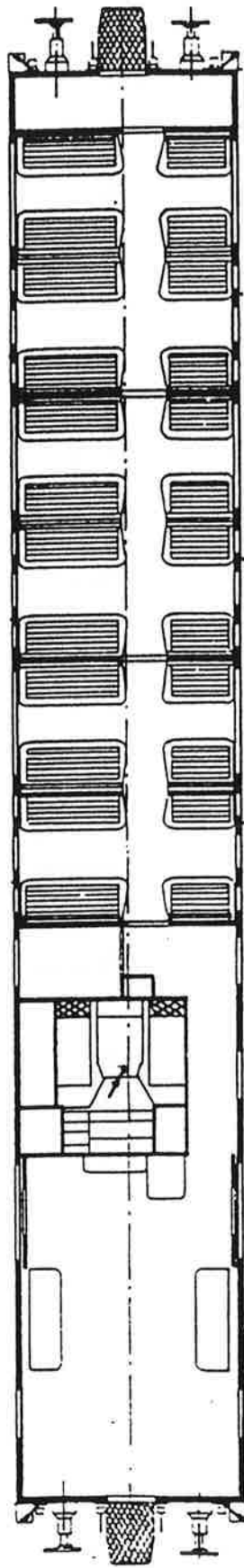
Croquis 10
série 33003 à 33192
classe c
bogie type 5





Croquis 11

série
43301
à
43330
classe cp
bogie type 9



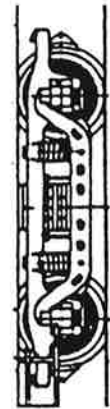
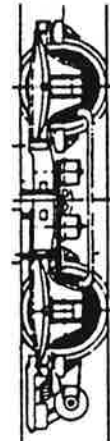
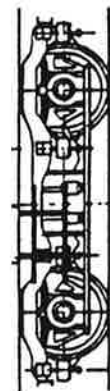
Croquis 12

bogie type 6

Croquis 13

bogie type 10

Croquis 14



Des loups dans nos Ardennes.

Au début du chemin des fer, le métier de roulant n'était pas toujours sans risques. Voici un incident extraordinaire relaté dans un journal d'Arlon "ECHO du Luxembourg". Un fait qui se serait passé vers la mi-janvier 1867 sur la ligne du Luxembourg.

Pour situer le décor, il faut signaler que la neige est tombée pratiquement pendant trois jours.

" Le train n° 67 composé de 9 wagons de minerai et de 3 wagons à claire-voie contenant des boeufs et des moutons plus un fourgon était parti à l'heure habituelle (train de nuit).

Déjà dans les environs de Marbehan, il avait éprouvé de grandes difficultés par suite de la neige qui recouvrait les rails. Entre Libramont et Poix-St Hubert, la neige était tellement forte qu'elle menaçait d'éteindre les feux.

On dut s'arrêter et le garde-frein Schnoken fut dépêché vers Poix pour demander du secours.

Les hommes du train et le douanier Dube étaient occupés à enlever la neige qui se trouvait sous la locomotive lorsqu'ils entendirent à quelques distances d'eux une sorte de "rauquement" sourd. Ils se retournent : des points brillèrent pas loin d'eux.

Le doute n'était pas possible, c'étaient des loups attirés par l'odeur des moutons.

Il y en avait cinq, assis en demi-cercle et guettant.

La conjoncture était critique !

A part les tisonniers ou les pelles, les assiégés n'avaient pas d'armes et ne pouvaient attendre du secours avant 3 heures au moins.

Que faire ? Le chauffeur ouvrit les jets de vapeur et le sifflet de la locomotive dans l'espoir d'effrayer les maudites bêtes, on agite les lanternes dans tous les sens, rien n'y fait.

On décida donc de battre en retraite vers le fourgon. Les quatre hommes se glissaient le long du train suivis par les loups.

Arrivés sans encombre au pied du fourgon, les trois premiers entraient dans le fourgon, le dernier était déjà sur le marchepied quand un des fauves s'élança sur lui et lui arracha un pan de sa capote.

C'était le signal de l'assaut.

L'attaque est vigoureusement repoussée, un des loups atteint à la tête d'un coup de tisonnier dégringola pour ne plus se relever; la porte du fourgon roule sur ses gonds et les hommes sont à l'abri.

Pendant quelques minutes le silence le plus profond règne dans la campagne; mais bientôt, il est rompu par les cris d'épouvante des bestiaux affolés par la terreur dans leurs wagons attaqués avec rage.

Cette scène épouvantable dura plus de deux heures et ne prit fin qu'à l'arrivée des vingt ouvriers que ramenait le garde-frein pour débloquer la voie.

Après une heure de travail, le train put reprendre sa marche, emportant le cadavre du carnassier.

Ni les boeufs ni les moutons n'ont été atteints mais les claires-voies des wagons témoignent amplement des rudes attaques qu'elles ont eu à subir.

Il ne serait peut-être pas inutile d'armer dorénavant de carabines les hommes des trains de bestiaux qui doivent passer les Ardennes pendant les nuits d'hiver."

Note de l'auteur : On peut s'étonner que la hauteur de la neige pouvait menacer d'éteindre les feux, mais n'oublions pas qu'en ce temps là, les locomotives étaient chauffées au coke et avait de ce fait un foyer profond descendant très bas entre les essieux.

Sur la ligne du Luxembourg, les premiers essais de chauffe au charbon dans un foyer Belpaire avaient été réalisés en novembre 1860. Ce type de foyer était plat et de grande surface, le charbon étant brûlé sur une faible épaisseur.

A noter que s'il n'y a plus de loups, il reste les vipères et anciennement lorsque j'étais encore en service, les gares de la ligne étaient équipées du sérum antivenimeux et chaque année au début de l'été un avis rappelait aux agents les gares équipées du sérum.

Extrait du merveilleux livre de Monsieur BODSON "Un siècle d'histoire du chemin de fer namurois à travers la presse locale de l'époque "

Jean Dubuffet

La rédaction de Ferro Flash Namur prie instamment les personnes qui souhaitent insérer des articles, de les faire parvenir au rédac'chef avant le dernier jour du mois impair. Les petites annonces et informations de dernière minute sont acceptées jusqu'à la fin de la première semaine du mois pair.

Ferro Flash Namur paraît la seconde semaine du mois pair

Rappel du passé.

Les abonnements hebdomadaires

C'est le 8 septembre 1869 que l'arrêté ministériel instituant les abonnements hebdomadaires (dénommés aussi coupons de semaine) pour les ouvriers empruntant le chemin de fer sur les lignes de l'Etat est paru aux ordres ministériels.

Comme on peut le voir l'abonnement à la semaine n'est pas nouveau au chemin de fer.

C'est en février 1870 que le chemin de fer de l'Etat instaure l'obligation de remettre les coupons à la sortie de la gare, c'est-à-dire un ultime contrôle du titre de transport. Cette obligation est supprimée actuellement.

Le nouveau train du Tsar

Le 6 décembre 1872, un train spécial en provenance de Paris faisait l'admiration du personnel de la gare de Namur.

Ce train, composé de 6 voitures-salons et de 2 fourgons *élégants* avait l'intercommunication (fait exceptionnel en ces années).

Il avait pour destination la Russie et pour nouveau propriétaire le tsar.

Ces voitures appartenaient au P.L.M. et faisaient partie du train impérial de Napoléon III.

Celui-ci, déchu après sa défaite à Sedan et sa captivité en Allemagne, vivait en exil en Angleterre.

A Lourdes en train

En 1874, les trains de pèlerinage à destination de Lourdes avaient pour gare d'origine Mons.

Le prix du billet en 1ère classe aller-retour Mons - Lourdes était de 170 francs, 105 fr pour la 2ème classe et 75 fr pour la 3ème classe.

Pour la durée du trajet, à titre d'exemple, un train spécial partant le dimanche de Mons à 12h 50 arrivait à Lourdes le mardi au matin. En ce temps-là, c'était vraiment un pèlerinage...

La paie des agents de la voie en 1849

En 1849, les stations étaient assez éloignées les unes des autres. On payait les ouvriers de la voie, non au bureau, comme cela se pratique maintenant, mais sur place.

Pour cela, on disposait sur un lorry une plate-forme recouverte d'une bâche sous laquelle se tenait l'employé muni de l'argent et de ses pièces comptables. Il était chargé de payer les salaires.

Ce lorry était poussé par des ouvriers qui se relayaient toutes les deux heures. L'allure adoptée était le pas de course.

On s'arrêtait dès qu'on rencontrait des ouvriers au travail sur la voie ou bien un(e) garde-barrière, on réglait leur salaire, puis on reprenait la route.

Opération non dépourvue de risques, car il fallait éviter les trains... A cette fin, lorsque l'on croyait venue l'heure d'approche d'un train, on transportait le lorry hors des voies; le train passé, on le replaçait sur les rails pour continuer la balade de paiement.

Il faut dire que cette pratique était possible en ce début du chemin de fer, le nombre de trains par jour étant très limité et ... les gangsters sûrement peu nombreux.

Jean Dubuffet.

Saviez-vous que :

Avant de voir arriver, tous les deux mois, le Ferro Flash Namur dans votre boîte aux lettres, il a fallu :

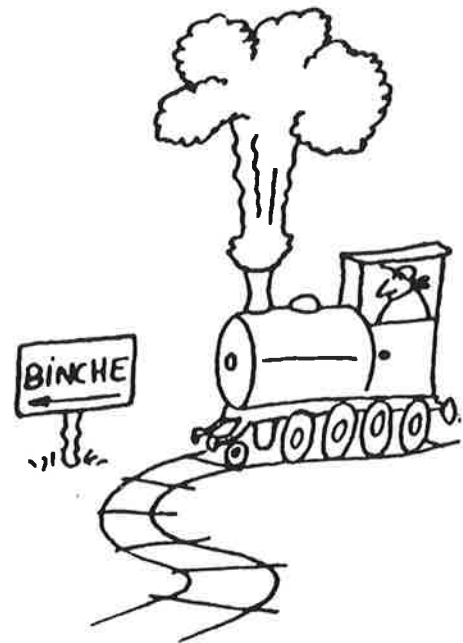
- Aux auteurs des articles de nombreuses heures et jours de recherche de documentations et d'élaboration de leurs articles.
- Cinq journées pleines de recopie des textes pour garnir les 34 pages de la revue. Après avoir couru dans tous les sens et téléphoné partout pour avoir les articles "à temps".
- Faire tramer les photos et documents du même type.

- Dix-huit heures de travail à l'équipe de rédaction (trois personnes) pour la correction des textes et leur mise en forme, le traitement des photos et des dessins, la mise en pages et la production du premier exemplaire. (Il est réellement hors de prix, celui-là...)
- Six heures pour la photocopie des 180 exemplaires.
- Une heure de collaboration au club pour le brochage et le routage.

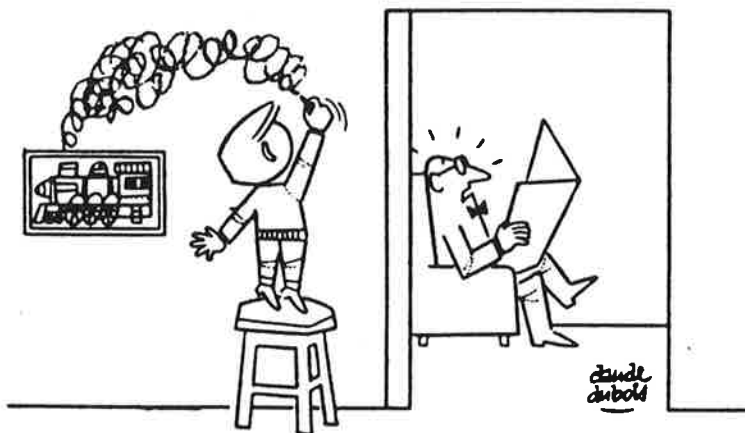
Ferro Flash Namur n'est peut-être pas une oeuvre d'art, quoique... C'est néanmoins une fameuse entreprise.

Récréation ferroviaire

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1		V	E	H	I	C	U	L	E	S
2	M	O		B	N		T		C	C
3	C	Y	L	I	N	D	R	E		L
4		A	N	S	E	R	E	M	M	E
5	A	G	E		I		C	P		R
6	R	E	R		T	I	H	O	U	A
7	R	U		S	E	C	T	I	O	N
8	E	R	R	E		O		S	I	T
9	T	S	A	R	I	N	E		E	H
10	S		L	A	M	E		S	A	E

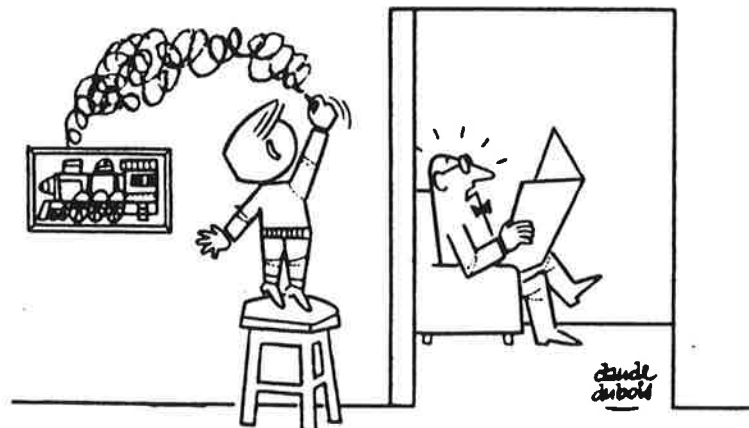


Solution du problème proposé dans FFN 69



Le jeu des huit erreurs

Le dessin ci-contre contient huit erreurs. Retrouvez-les en le comparant au dessin original ci-dessus.



Vie du club

La vie au Rail Miniature Mosan, Namur (RMM)	2
Les amis nous informent	4
Les réflexions du rédac'chef : le salut est encore venu du rail	5

Actualité ferroviaire

Les fumeurs montrés du doigt	6
Des tarifs réduits sur les chemins de fer - Le P.B.K.A. bientôt sur les rails - Star 21 est mort... ..	7
La gare de Namur en 2005 - Sauvez la SNCB !	12
London Waterloo International	16

Le courrier des lecteurs

A propos de Ferro Flash n°69 et autres	20
--	----

Rétro-Rail

Les remises de la SNCB et les types de locomotives y affectés, (2 ème partie)	17
---	----

Documentation

Bienvenue sur le réseau Sud-Est (des BR)	9
Les voitures "L" de la SNCB	22

Histoire

Des loups dans nos Ardennes	31
Rappel du passé - La paie des agents de la voie en 1849	32

Modélisme

Premiers échos belges de Nüremberg	6
--	---

Les jeux de Michel Archambeau

Récréation ferroviaire : le jeu des huit erreurs + solution du problème posé dans le n°69	33
---	----

FERRO FLASH NAMUR n° 70, 1995-1

Il est parvenu jusqu'à vous, grâce à sa sympathique équipe de rédaction et ses aimables collaborateurs occasionnels, merci à tous.

Michel Archambeau, Claude Carpet, Jean Dubuffet, Michel Herbiet, Jacques Quoitin...

Photo de couverture :

Voiture "L" stationnée à Mariembourg. Propriété du CFV3V, elle a été restaurée par leurs soins en version troisième classe comme à l'origine. (photo Claude Carpet).