

Rail Miniature Mosan (Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise)

Ferro Flash Namur

SNCB : des trains pour l'avenir

Le modèle de l'année 1995

Les 50 ans des CFL



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, Chaussée Romaine, 15, 5561 CELLES.

Rédaction : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME, tél: 071-72.87.41. fax: 071-72.95.62.

Diffusion : Didier DELFOSSE, Chaussée de Dinant, 360, 5000 NAMUR.

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. Les articles non signés sont l'oeuvre collégiale de l'équipe de rédaction et le rédacteur en chef assume la responsabilité de leur contenu. Les auteurs des articles signés assument eux-mêmes la responsabilité de leurs écrits.

De Vonêche à Paris

A l'heure où nous vous écrivons ces quelques lignes, la dernière équipe du RMM vient d'arriver à Paris afin d'assurer la circulation sur le réseau N du club.

Cette équipe en assurera le démontage et le rapatriement en nos locaux. Les techniciens Daniel Braibant et Didier Delfosse, qui en font partie, ont fait un aller-retour à Paris, en voiture, le jour de l'installation de l'expo afin de monter et tester le réseau.

Bonjour la fatigue, bravo messieurs, ceci afin de rendre possible la participation du RMM à l'exposition de modélisme de la Porte de Versailles à Paris, dans le cadre de l'Association Française des Amis du N (AFAN) et en collaboration avec nos amis du MOBOV d'Antwerpen.

Il s'agit ici de la cinquième fois que nos deux réseaux sont connectés.

L'exposition de Paris est la plus grande manifestation modélistique à laquelle le RMM ait participé depuis sa création.

Tout ceci fut possible grâce à l'efficacité, une nouvelle fois, de notre ami Daniel.

Il faut voir le dossier qu'il avait préparé pour chacun des participants du club : plan de Paris, croquis d'arrivée par le périph', plan du RER, du métro, explications sur l'hôtel, arrivée, entrées, circulations du réseau, repas... Bravo Daniel !

Quant à l'organisation française, elle fut chaleureuse et... latine....

Un grand merci à tous les membres du club qui se sont rendus à Paris. Sans eux, rien n'aurait été possible. Certains membres y sont restés jusqu'à six jours, merci Jean Boudart.

La visite entre deux prestations au réseau nous a permis d'admirer la multitude des facettes du modélisme, les nombreux stands d'outillage, de démonstration, notamment d' "eraser" et d' "air-brushing".

La qualité des oeuvres exposées augmente chaque année, et le train miniature n'est pas en reste. Le public qu'il attire est toujours très nombreux.

Nous avons même rencontré des français qui se spécialisaient en modèles belges, et, pour l'un d'entre-eux, exclusivement de la gare du Midi à Bruxelles. Eh bien !!!

Les contacts pris lors de telle manifestation sont incomparables de richesse et j'espère que vous en serez éclaboussés par les récits que nos membres présents à Paris vous en feront lors de nos prochaines rencontres.

Encore merci à tous et à bientôt.

Jean-Claude Botspoel, président



Charleroi-Sud : la 2148 en tête d'un IC à destination d'Antwerpen. La première voiture (M4) possède la nouvelle livrée prévue pour ces services de la SNCB. (photo Claude Carpet)

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

AVRIL

- 19 : **Réunion mensuelle RMM** : modélisme, décoration de modules.
 20 : **CFFL** : *Christian Dossogne, Actualité ferroviaire belge du second trimestre 1995.*
 26 : Réunion réseaux.
 27 : *Navette avec la 29.013 entre Mouscron et La Louvière.*

MAI

- 3 : Réunion réseaux + atelier de montage du kit du locotracteur
 10 : Réunion réseaux.
 11 : **CFFL** : *Wouter Janssens, dias sur les "Trans Europ Express".*
 17 : Réunion réseaux.
 24 : **Réunion mensuelle RMM** : Michel PECHEUR, dias sur la SNCB, vapeur anniversaire sur Namur - Dinant.
 Présentation par "EURORAIL" de modèles commerciaux superdétaillés.
 31 : Réunion réseaux.

JUIN

- 7 : Réunion réseaux + atelier de montage du kit du locotracteur
 8 : **CFFL** : *Phil Dambly, projection cinéma 16mm sur "les chemins de fer en Europe".*
 14 : Réunion réseaux.
 21 : **Réunion mensuelle RMM** : Christophe HOLLANGE, transformation des motrices de la série 20, "superdétaillage".
 Présentation de modèles belges par "Rockyrail", avec vidéo.
 28 : Réunion réseaux.

JUILLET

- 14 : *Festival de la vapeur à Trois-Ponts.*
 19 : **Réunion mensuelle RMM** : réunion de vacances.

Le logo du RMM enfin disponible

Comme annoncé à la réunion mensuelle, une série d'articles marqués "RMM" sont disponibles au club. Une première commande est déjà partie. Une seconde sera réalisée après la parution de ce Ferro Flash Namur. Les commandes ne seront prises qu'au local le vendredi soir.

Tous ces produits sont livrés en couleur noire et logojaune. Il y a possibilité de les acheter sans logo.

Les transferts (logos) en noir ou en jaune sont disponibles séparément au prix de 50 francs (pour être transférés à chaud sur d'autres tissus ou supports).

Type	Taille	Prix
Polo (maille piquée)	S, M, L, XL, XXL, XXXL	400
Polo jersey	M, L, XL, XXL	400
Sweat	S, M, L, XL	500
Body warmer	XL	680
Casquette	Réglable	80

Composition du comité pour l'année 1996

Président Jean-Claude Botspoel
 Vice-président . Michel Herbiet
 Secrétaire Daniel Braibant
 Trésorier Didier Delfosse
 Membres Claude Carpet (Rédac'chef FFN)
 Etienne Dehasse
 Jean-Marie Burton

Représenteront le Rail Miniature Mosan au conseil d'administration de l'asbl "Gestion du Centre Culturel de Géronsart" : Claude Carpet et Etienne Dehasse.

Pour rappel, la Ville de Namur ne voulait s'adresser qu'à un seul interlocuteur en ce qui concerne le centre culturel de Géronsart qui accueille en fait quatre associations.

Dès lors, s'était constituée l'asbl "Gestion du Centre Culturel de Géronsart". C'est cette asbl qui s'occupe du fonctionnement du centre.

Circulations sur le réseau H0

Dans le but de permettre à chacun de pouvoir faire rouler son matériel dans un environnement plus homogène, et, qui sait, de voir enfin du matériel n'ayant encore jamais circulé sur le réseau du club, la commission H0 du RMM propose de réserver, au moins deux fois par mois, la soirée "Réseau" du vendredi à des circulations thématiques, par pays et époques.

Les circulations, ces jours-là, seront strictement limitées au matériel répondant au thème choisi, tant en matériel de traction que remorqué (voyageurs ou marchandises) ou spécial (TEE, CIWL...)

Pour les pays importants au point de vue modélisme, la distinction sera faite entre les époques anciennes et les époques modernes (pour information, voir vos catalogues).

- époques I et II :
avant guerre et jusqu'en 1945.
- époque III :
1945 - 1970, compagnies nationales avant UIC.
Cohabitation tractions vapeur, diesel et électrique.

- époques IV et V :
1970 - à nos jours. Compagnies nationales avec numérotation UIC.

Ce système débutera au mois de mai, avec le calendrier suivant jusqu'aux vacances :

- 10 mai SNCF, époques IV et V.
- 17 mai SNCB, époque III.
- 31 mai DB, époques IV et V.
- 14 juin CFF, époque III.
- 28 juin ÖBB, époques IV et V.

Alors, préparez votre matériel, et n'oubliez pas que, pour rouler sans déboires, il doit être bien aux normes.

Le coin du surfeur

(Trois adresses à essayer sur INTERNET.)

<http://www.he.tdl.com/~colemanc/webville.html>

<http://www.mcs.net/~weyand/nmra/>

<http://www.mcs.net/~dsdawdy/cyberoad.html>

(à taper en minuscules et sans espacements)

ARI GATE

Un nouveau Service de la gamme Aristote vient d'être lancé par la SNCB via Belgacom. Il branche les propriétaires d'un téléviseur avec télétexte en direct sur l'évolution du trafic voyageurs.

ARI Disc est bien connu déjà. Et fort demandé. On sait, par exemple, que lorsqu'un nouvel horaire a été remis en application le 2 janvier pour une période transitoire, plusieurs dizaines de milliers de voyageurs ont demandé la disquette gratuite de mise à jour. Et le produit compte 2000 abonnés, c'est-à-dire 2000 personnes qui reçoivent à domicile en mai les disquettes valables pour l'année et par la suite les mises à jour éditées par la SNCB.

Désormais, on peut recevoir chez soi les infos ARI dernière édition. Il suffit de posséder un téléviseur équipé d'un décodeur télétexte (il en existe près de 2 millions en Belgique) et un téléphone à touches (86% de la population en ont un).

Une fois entré dans le télétexte, on demande le service interactif ARI Gate par téléphone au 090.10.0011.

Des manipulations simples permettent alors de dialoguer avec le système via le poste téléphonique

et de recevoir sur l'écran TV les informations souhaitées.

Trois émetteurs participent à la diffusion: Canal+, la BRTN (2) et Kanaal 27 en province de Limbourg.

Un certain nombre de services interactifs sont offerts depuis peu. Dans le cas de ARI Gate, ce sont les horaires, tenant compte des "particularités du jour", par exemple :

- les trains de pointe ne roulant pas pendant une période de congés;
- les modifications que certains horaires subissent du fait de travaux de voie;
- les trains spéciaux mis en marche pour faire face à des déplacements massifs (par exemple pour une manifestation)...

Ce service, on le paie proportionnellement à la consommation. La liaison téléphonique par 0901 est facturée 6,05 francs par 30 secondes.

ARI Gate fera un nouveau pas en mai prochain. Cette fois, les infos mises à jour arriveront à domicile sur un PC via un modem. La SNCB lancera à cette occasion une disquette qui permettra d'entrer dans l'application d'un simple clic sur une icône.

Et ce n'est pas le dernier pétale de la marguerite ARI. On en effeuillera d'autres à l'avenir. Par exemple les bornes d'information interactives qui

seront placées dans les grandes gares. Les dites bornes seront d'ailleurs reliées à ARI Gate pour pouvoir donner à tout instant l'information la plus à jour.

L'efficacité de notre information gagne du terrain! En attendant un développement nouveau... sur Internet.

L'exposition internationale du modélisme à Paris

Au moment où nous écrivons ces lignes, l'exposition internationale du modélisme de Paris bat son plein.

Le réseau "N" du Rail Miniature Mosan s'est accouplé au réseau du MOBOV d'Antwerpen pour instruire les français sur notre savoir-faire.

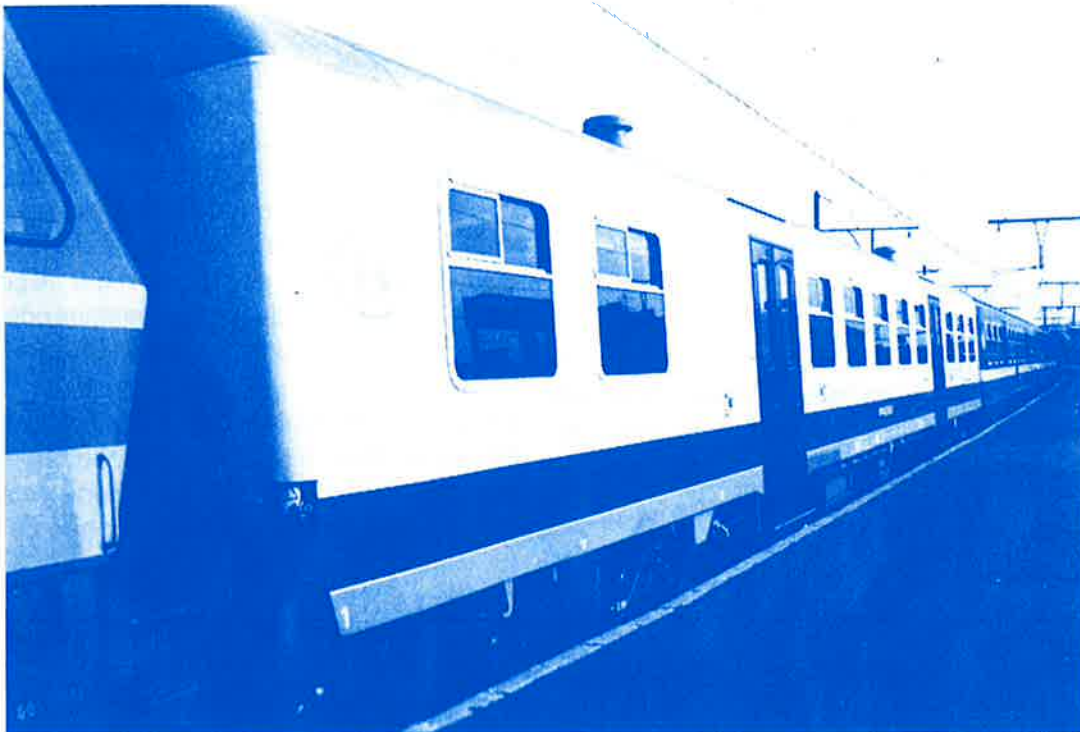
Les volontaires se sont relayés au rythme de leur bénévolat.

Certains sont déjà revenus, d'autres vont partir.

Le président n'a pas encore voulu écrire de "billet" sur le sujet. Motif avoué : c'est racontable mais non publiable...

Bien que l'on n'emporte pas sa moutarde à Dijon, les épouses ont accompagné leurs maris.

Pour elles, c'était l'occasion rêvée de pouvoir enfin voir Paris et ses magasins...



Une voiture M4 dans sa nouvelle livrée telle qu'elle est décrite dans notre article en page 24. Elle est au crochet de la 2108 d'Oostende en tête d'un train IC Charleroi - Antwerpen au départ de la gare de Charleroi-Sud. (photo Claude Carpet)

Les 12 heures du modélisme

Le comité a décidé d'organiser, en septembre et dans nos locaux, les 12 heures du modélisme.

Il a été prévu de réaliser, tout au long de la journée, des démonstrations de modélisme ferroviaire sous toutes ses formes : réalisations de kits, montage de maquettes, circulations sur les réseaux, etc...

Pour exécuter cette prouesse visuelle, les membres du club sont sollicités pour présenter au public leur savoir-faire et travailler sur place.

Peut-être pas toute la journée d'affilée, bien que..., mais éventuellement en se relayant aux tables de travail. Le principal est de maintenir une activité qui permettra aux visiteurs de comprendre, d'apprendre. Bref, de saliver devant notre amour du modélisme et créer ainsi des vocations.

Contactez le secrétaire Daniel Braibant qui coordonne cette action.

Rectificatifs

FFN 75, page 30

La photo de couverture de l'automotrice quadruple 820 est due à notre ami Serge Van de Wiele et non à Marc Chabot.

FFN 75, page 22

Tableau de la remise d'Antwerpen--Zuid.

Type 13 :

il y a : 01-02-29 05-10-30

il faut : 01-02-29 -

06-10-29 03-02-30

05-10-30 -

FFN 76, page 9

Il y a : kriekslok BR52

Il faut : kriegslok BR52

FFN 76, page 11, point 13

Il y a : remplacez le volant

Il faut : replacer le volant

En l'abondance de matière en actualité ferroviaire

nous sommes contraints de reporter prochainement la suite des articles sur : "les voitures K" et la rubrique "Rétro rail".

Je cherche

Des photos sur la nouvelle livrée de la motrice série 16 aux couleurs du "Memling" avec le logo "Märklin".

Contactez Etienne Dehasse.

Les amis nous informent

CFFL

Sortie prochaine d'un fascicule :
**"Abréviations télégraphiques
 et Appellations symboliques"**

des stations, haltes, gares privées et
 dépendances en 1925 et en 1991
 par Jean Dubuffet

ARLON, hall polyvalent :

22 - 23 juin

10h à 19h samedi et 10h - 18h le dimanche

EXPO - TRAINS + bourse

**Festival de la vapeur
 à Trois-Ponts**

Dimanche 14 juillet

50 3666 de la Vennbahn,
 29.013 de la SNCB,
 une locomotive luxembourgeoise,
 une allemande et d'autres...

Le P.F.T. vient de sortir de presse :
**Histoire de la signalisation ferroviaire
 en Belgique**

(tome 1 : les signaux à main, par Jules Chabottaux)
 1.065 francs : 001-1201789-85 du PFT, Bruxelles

sortira en juin 96 :

**"Les locomotives diesel
 série 59 (ex-type 201)**

Marc Nizet (du CFLL) et Jean-Luc
 Vanderhaegen

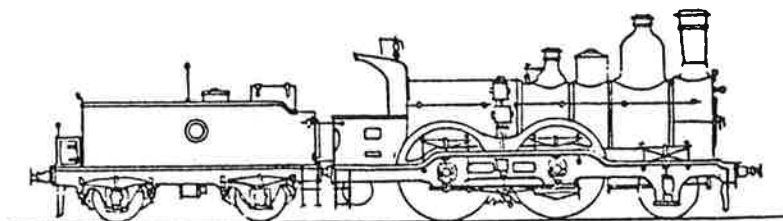
Samedi 27 avril

**Navettes avec la 29.013
 entre Mouscron et La
 Louvière**

27 et 28 avril

**Palais des expositions de Charleroi
 Salon du modélisme**

1864 — LOCOMOTIVE « BELPAIRE » — ANCIEN TYPE 1 — LONGUEUR 15 m. 407



Le modèle de l'année 1995

Une tradition bien établie

Le 2 mars dernier, suivant une tradition maintenant bien établie, la Commission Modélisme de Febelrail s'est réunie pour désigner les «modèles de l'année» parmi tous ceux qui ont été commercialisés du 1 janvier au 31 décembre 1995.

Les résultats vous sont livrés dans les tableaux qui suivent, accompagnés des **commentaires officiels de la Commission**.

Les prix ont été décernés le 30 mars dans les locaux du club «De Pijl» à Mechelen.

D'une manière générale, les modèles examinés sont de bonne qualité.

Les remarques évoquées n'ont pour but que d'informer le client potentiel et le constructeur. Ce dernier pourra en toute liberté en tenir compte pour nous fournir éventuellement des modèles encore mieux réussis.

Une remarque générale que la Commission Modélisme tient à formuler est que tout modèle commercialisé aujourd'hui devrait posséder des boîtiers NEM 362 pour attelages interchangeables. Les modèles moteurs devraient en outre être munis d'une prise pour décodeur numérique. L'absence de l'un et/ou de l'autre est considérée négativement pour le classement.

Matériel moteur

1. Tram bicabine SNCV type 7 (Jocadis)

Un modèle superbe. Nous avons cependant relevé quelques points faibles. La mise en peinture d'une des plaques en laiton n'était pas parfaite (bavures). Un petit défaut d'assemblage sur le modèle testé et un attelage légèrement trop bas.

2. Locomotive vapeur 3401 (Roco)

Un très beau modèle, fin et très détaillé. Ce modèle n'est pas typiquement belge, et n'a pas d'attelages

interchangeables. Le fabricant n'a pas tenu compte des particularités de la version belge du modèle.

3. Locotracteur série 91 (Jocadis)

Par rapport à la précédente réalisation, la mécanique a été considérablement améliorée. La puissance est plus que suffisante, mais le passage sur les appareils de voie souffre de l'absence d'une suspension à 3 points. Les inscriptions sont quelconques. Certaines normes NEM ne sont pas respectées (vitesse, roues).

4. Automotrice AM66 (Jocadis)

Le modèle le plus attendu depuis des années déçoit quelque peu. (déformation de la caisse, mauvais positionnement de l'aménagement intérieur, tampographie, motorisation critiquable).

5. Autorail «Maybach» type 600 (Märklin)

L'aménagement intérieur est un peu simpliste et déformé par la présence du moteur. L'éclairage ne donnait pas satisfaction. Le démontage du modèle est particulièrement difficile.

6. Locomotive diesel série 76 (Roco)

Un modèle bien réalisé, mais d'un intérêt limité. Quelques détails non-conformes au prototype belgicisé apparaissent sur le modèle.

7. Locomotives électriques 27/21

«EurailCargo»

(LS Models sur base Lima)

Ce modèle appartient à une autre génération : trop haut, trop peu détaillé, mal motorisé.

Matériel remorqué

1. Wagon citerne KVG (OVB)

Un modèle qui atteindrait la perfection si les bogies étaient complets. Les teintes des passerelles et échelles ne sont pas toujours correctes.

Modèle de l'année 1995 : matériel de traction

1	Tram bicabine SNCV type 7 (Jocadis)	7,75	9,13	8,25	8,20	10,00	7,67	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	92,42
2	HL 3401 (Roco)	10,00	8,83	10,00	8,23	10,00	7,43	8,46	7,14	8,92	3,60	75,25	
3	Locotracteur série 91 (Jocadis)	10,00	10,00	8,25	7,80	6,20	2,29	4,28	0,00	6,38	10,00	74,22	
4	Automotrice AM66 (Jocadis)	6,89	5,33	6,40	6,57	2,33	10,00	2,85	6,00	3,78	10,00	66,61	
5	Autorail "Maybach" type 600 (Märklin)	7,82	3,55	8,20	6,00	10,00	6,14	9,33	5,55	5,67	6,42	66,34	
6	HLD 7611 (Roco)	7,82	7,13	6,00	5,80	5,33	6,00	6,00	5,80	10,00	2,29	57,03	
7	HLE 27/21 "EurailCargo" (LS Models)	8,00	8,00	2,50	2,40	5,33	10,00	2,22	10,00	6,00	1,00	50,32	

Classification

Critères de cotation >>>>

	Cotes principales	Cotes de détail et proportions	Aspect général	Richesse des détails	Rendu de la couleur	Inscriptions	Solutions techniques	NEM	Qualités de roulement	Choix du modèle	Total
--	-------------------	--------------------------------	----------------	----------------------	---------------------	--------------	----------------------	-----	-----------------------	-----------------	-------

1	Wagon citerne KVG (OVB)	10,00	10,00	10,00	8,25	5,33	10,00	10,00	10,00	8,00	90,56
2	Wagons citernes "Millet" "Emewa" (OVB)	8,60	10,00	10,00	8,25	5,33	10,00	10,00	10,00	8,00	88,81
3	Wagon Taems (Kleinmodelbahn)	9,42	10,00	10,00	4,75	6,67	8,83	10,00	10,00	8,00	87,79
4	Voitures K1 (OVB)	8,44	7,46	10,00	7,67	10,00	8,71	5,00	7,50	10,00	85,90
5	Voitures MU (Rivarossi)	10,00	8,60	10,00	10,00	7,67	6,00	10,00	10,00	8,00	83,03
6	Wagon Shimms (Roco)	7,00	3,86	6,67	3,75	10,00	10,00	10,00	10,00	7,00	74,70
7	Wagon citerne VTG "Esso" (Roco)	6,80	5,00	4,33	4,75	10,00	10,00	10,00	10,00	4,00	65,61
8	Set de voitures à bogies ex-DRG (Märklin)	5,60	4,60	8,60	4,30	6,50	2,80	10,00	10,00	1,80	55,84

Modèle de l'année 1995 : matériel remorqué

2. Wagons citernes «Millet» et «Ermewa» (OVB)

Une réalisation de bonne qualité, mais quelques dimensions sont incorrectes. Les teintes des passerelles et échelles ne sont pas toujours correctes.

3. Wagon Taems (Kleinmodellbahn)

La couleur de ce modèle n'a qu'un lointain rapport avec le rouge wagon SNCB.

4. Voitures K1 (OVB)

Modèles longtemps désirés, bien réalisés à l'exception d'une hauteur excessive et d'un trop grand intervalle entre les soufflets.

5. Voitures MU (Rivarossi)

Un très beau modèle avec quelques imperfections côté marquage. Le roulement est un peu freiné.

6. Wagon Shimms (Roco)

Les capots du wagon sont disposés à l'envers et divers détails ne sont pas conformes au prototype (marchepieds, manettes de frein).

7. Wagon citerne VTG «Esso» (Roco)

Le prototype utilisé par ROCO ne présente qu'une ressemblance partielle avec le modèle réel.

8. Set de voitures à bogies ex-DRG (Märklin)

Seule une des deux voitures du set est conforme à son prototype. La deuxième devrait présenter une autre disposition des compartiments. Les inscriptions sont incomplètes et l'utilisation du set est trop restreinte.

Éléments de décor

1. Poteaux vicinaux (Jocadis)

Une réalisation typique, d'un grand intérêt, bien fine et utilisable même en l'absence d'un tram vicinal fonctionnel.

2. Voitures AUDI V8 et BMW M3 (Herpa)

Leur utilisation est trop restreinte sur un réseau ferroviaire.

3. Set de superdétaillage HLD 55 (Märklin)

On ne peut juger séparément une pièce qui devrait figurer dans toute boîte de HLD 55 SNCB ou 18 CFL. La qualité du set est honorable.

Redécorations

1. Coffret «Freccia del Sol» (Roco)

Un coffret qui ne comprend que ces modèles n'évoque pas avec assez de fidélité le train réel. L'écusson est bien représenté.

2. HLE 20 (Roco)

Il s'agit de simples redécorations qui ne sont correctes que pour la deuxième série (2016 à 2025) et que pour une période limitée.

3. Wagons Sgns «F. Maes» (Kleinmodellbahn)

Le défaut de conception responsable de la déformation des modèles précédents a été corrigé.

4. HLD 55 (Märklin)

Un très beau modèle mais qui présente une disposition incorrecte des bandes vertes sur les nez.

Souvenirs de vacances

Carteret - Port Bail en train (par J.P. Lobet)

Les surprises du Cotentin

La côte de la Manche, entre Cherbourg et le Mont-Saint-Michel, peut nous réserver bien des surprises: Port Racine, le plus petit port de France, les rochers de Beaumont, la centrale nucléaire de La Hague, les plages de Granville ou... le train touristique du Cotentin (TTC).

ATCM

La SNCF et la SNCB doivent avoir un point commun: pas -trop- de cadeaux aux nostalgiques du rail partout !

Les 43 kilomètres de la ligne entre Carentan et Carteret s'articulaient de part et d'autre de La Haye du-Puits (connu pour un certain candidat malheureux à la présidence de la république).

La voie unique a été mise en service entre 1884 et 1889 par la Compagnie de l'Ouest.

Les rails sont du type "DP" à double champignon symétrique (38 kilos au mètre), maintenus par des ressorts d'aciers (coins) sur des supports de fonte (coussinets) et fixés par tire-fonds.

Au début du siècle, quatre trains reliaient les ports de Carentan et Carteret, dont deux avec voitures directes de Paris-Saint-Lazare.

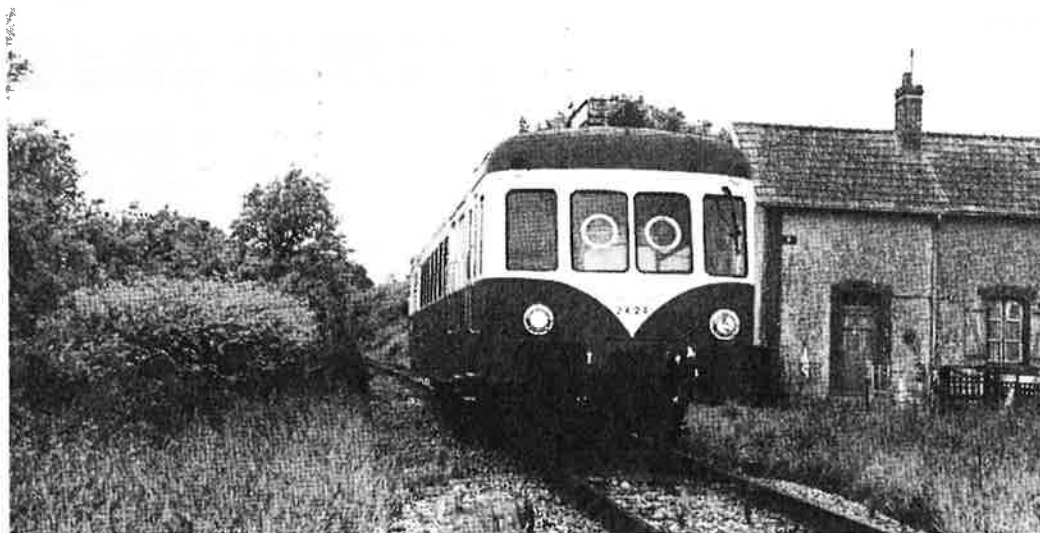
Le dernier express de Paris circula en août 1971.

Neutralisation, coupure de voie en gare de Carentan, dépose des passages à niveau et signaux, césure par une nationale par la Direction des Routes, la SNCF empêcha bien toute reprise du trafic de bout en bout.

De 1989 à 1994, la Ligne des Marais était exploitée sur 10 kilomètres jusqu'à Baupte, par une convention SNCF - Ville de Carentan.

En 1991, le Conseil Général de la Manche achète le site depuis Carentan et les voies noyées par la végétation entre Carteret et Portbail.

L'Association pour les Transports en Commun de la Manche (ATCM) de 1984 devient Association Tourisme et Chemins de fer de la Manche (ATCM) en 1992 et exploite pour vous, avec sa bonne volonté et la faiblesse de ses moyens une portion de la ligne survivante...



Des 150 adhérents de l'ATCM, aucun n'appartient à la SNCF !

C'est que, si chacun y défend le rail dans sa région, aucun n'apporte ce "plus" qui caractérise les "fous du rail" et les amateurs ferroviaires que nous sommes, historicité de nos convois entre autres.

Le matériel

Ici, pas de vapeur, mais du diesel, principalement :

- un locotracteur "MOYSE" de 32 tonnes (1973) et deux voitures B10T (80 voyageurs) dites "Bruhat" du nom de celui qui métallisa en 1960 cette série de véhicules à superstructure en bois des années 1921-29.
- un autorail "Picasso" et sa remorque, deux Kriegslök (que viennent photographier à la sauvette des amateurs germaniques), un wagon plat, 1 wagon couvert, deux Bruhat.

Le matériel, en piteux état, est remisé en plein air dans les dépendances de la gare de Carteret.

A dix mètres de là, le superbe bureau voyageurs appartient toujours à la SNCF, laquelle y abrite une colonie de vacances.

Hélas, ces fils de cheminots n'ont même pas dans le programme d'activités un voyage vers Carteret ou un défrichage de ligne avec l'ATCM !

Les 9 kilomètres sont parcourus en aller-retour à 20 ou 30 kilomètres/heure, parmi la végétation qui est loin de nous laisser voir la "côte des Isles". Le trajet est ponctué de 9 arrêts aux PN où la route est prioritaire !!!

Les gares sont jolies mais pas toutes habitées et conservées dans leurs dépendances.

Les maisons de Saint-Jean et de Saint-Georges-de-la-Rivière sont intéressantes.

Petit arrêt anecdotique sur un pont pour entrevoir "le lavoir de la Mère Denis" ou éviter les chèvres du tractionnaire qui, au bout d'une longue chaîne, nettoient les abords de la voie et se logent volontiers sous le convoi.

Même sympathique, le TTC manque de l'esprit qui anime, par exemple, le CFV3V ou le Chemin de fer de la Baie de Somme : l'attrait de son matériel et de son exploitation à l'ancienne.

A soutenir cependant par votre passage.

Jean-Pierre Lobet.

Nouvelle gare à Mont-Saint-Guibert

Les Guibertins se réjouiront d'apprendre que le projet de nouvelle gare est bien sur les rails.

En effet, le collègue échevinal vient de recevoir les plans du nouveau et dernier projet, réalisé par les services d'architecture de la SNCB. Le nouveau bâtiment de la gare est sensiblement identique à celui de la station de Chastre et s'intégrera dans l'habitat du centre de la localité.

Il comprendra un bureau des recettes avec un guichet et une salle d'attente réservée au public, et sera situé quelques dizaines de mètres plus loin que le bâtiment actuel en direction d'Ottignies.

Ayant suivi le dossier en collaboration avec les services compétents de la SNCB, la commune construira un parking supplémentaire le long des voies pour les navetteurs qui sont nombreux à prendre le train à cet important point d'arrêt sur la ligne 161 Bruxelles - Namur. Il y a quelques mois, le dernier recensement effectué par les services de

la société nationale faisait état de plus de cinq cents voyageurs la fréquentant.

Les services de la SNCB ont confirmé que ce nouveau bâtiment (11 m sur 5,30 m) était bien inscrit au budget 1996. La commune attend depuis longtemps une solution définitive pour sa gare. Tout le monde est aussi rassuré car le point d'arrêt sera évidemment maintenu, tout comme la présence d'un chef de gare. Il n'y aura donc pas de suppression de personnel, comme cela avait été un moment envisagé.

L'ancienne gare vétuste et de plus en plus branlante sera maintenue. Elle sera ensuite abattue, sauf le bloc des commandes qui restera opérationnel jusqu'au moment où le nouveau centre d'Ottignies sera construit. A Mont-Saint-Guibert, on espère maintenant que le projet passe sans encombre tous les arcanes administratifs et que les adjudications soient lancées dans les plus brefs délais.

L'AC Salzennes crée le simulateur pour la formation des conducteurs de locomotives !

Ils ont inventé et réalisé le simulateur de pilotage en vraie grandeur.

Vous êtes assis dans le poste de commande à l'avant de la cabine de la locomotive, sur le siège du conducteur, les mains sur les manettes.

La cabine réagit comme dans la réalité.

Elle bouge comme un train, fait le bruit d'un train mais elle reste devant l'écran qui est situé devant les vitres de la cabine.

Un simulateur réalisé en majeure partie à Namur par le personnel de l'AC Salzennes !!!

Etils en sont fiers, à juste titre : l'engin est à 70 % sorti de leurs méninges et de leurs bras.

Ils ont conçu le poste de conduite, l'instrumentation, le système de mouvement des cabines, la sonorisation et la modélisation du train. Le circuit de freinage est l'oeuvre de l'atelier de Mechelen et une firme française a pris en charge l'imagerie.

Toutes les situations ont été étudiées et encodées dans un fabuleux programme géré par un ordinateur qui commande le bruit et les mouvements de la cabine. Bruits des moteurs, des ventilateurs, des relais, du "tac-tac" des voies, tout, vraiment tout ! Le roulis et les chocs, et en fonction du tonnage tracté, svp ...

Un animal sur la voie, un passage à niveau, une arrivée en gare, un croisement de trains, ... rien que de la réalité ferroviaire.

Après quelques minutes passées dans la cabine, les conducteurs de la SNCB qui viennent tester ce nouvel outil de formation se croient dans leur locomotive...

L'ensemble a coûté quelque 46 millions... mais la SNCB compte bien valoriser ce savoir-faire en commercialisant l'outil sur le marché.

Un second simulateur a été installé à Mechelen. Ils servent, depuis début janvier, à la formation permanente des conducteurs.

Ce nouvel outil créé, il faut en faire profiter les clients : chacun des 4.400 conducteurs doit passer dans la cabine tous les 18 mois.

Durant une heure environ, il y effectue un parcours truffé d'obstacles, dont le déroulement peut être à tout moment modifié par un formateur qui observe les réactions du conducteur. Une panne peut ainsi être simulée, un changement de temps, de luminosité, voire un accident. Le tout est enregistré, ce qui permet au conducteur de constater, par après, ses manquements.

Michel Damar a profité de l'inauguration du simulateur de Namur pour rappeler que 150 millions seront investis en 96 à Salzennes. Les ateliers ont ainsi acquis de nouvelles machines-outils pour le reprofilage des roues des locomotives et un nouveau hall de travail est en cours de construction pour les travaux de tôlerie.

D'ici l'an 2005, l'AC Salzennes, qui occupe 1.050 personnes, dispose d'un budget d'investissements de 700 millions.

M. Damar a également rappelé que 80 locomotives électriques sont commandées et on envisage d'acquérir 90 locos diesel et 80 autorails.

A long terme, c'est ici que sera assurée la maintenance de ce matériel. Le rôle de Salzennes est considéré comme essentiel dans la politique d'entretien du matériel de traction.

Les travaux du TGV mettent à jour des trésors archéologiques !

La mission belge dans l'Europe

Indépendamment du tunnel sous la Manche et des ennuis que connaît Eurotunnel, les lignes à grande vitesse se développent en Europe et principalement dans notre pays qui servira de liaison entre les lignes à grande vitesse où circulent le fameux ICE de la DB ag et le TGV réseau français.

Nous avons donc une mission bien précise et un planning de travaux à respecter. Il s'agit de placer correctement notre pierre à l'édifice. D'accord, la pierre est en or massif, mais il paraît qu'il faut y passer.

Le paysage du Hainaut a déjà subi les outrages des travaux et les riverains en savent quelque chose ! Détournements par-ci, bourbiers par-là sont monnaies courantes depuis quelques années.

Thalys... flashé à 270 !

La ligne entre Fretin et Blaton est terminée et actuellement en cours d'essais. Thalys y a effectué des parcours à 270 kilomètres à l'heure. L'homologation permettra la circulation commerciale à 300 ! Les voyageurs y rouleront dès le 2 juin. Actuellement les mesures effectuées permettent de contrôler les bruits, pressions et dépressions aux entrées et sorties des ouvrages d'art et le long de la ligne.

Pourquoi une opération archéologique ?

Jusqu'il y a peu, les grands travaux détruisaient irrémédiablement les sites archéologiques enfouis. Cette constatation a amené les archéologues à développer une archéologie préventive, basée sur la coopération avec le maître d'oeuvre et ce, dès la constitution des projets.

Les fouilles sur le tracé du TGV entre la frontière française et Tubize en sont l'exemple.

Comment opérer ?

C'est la première intervention archéologique liée à des travaux linéaires en Région Wallonne.

Cette réalisation est aussi la première d'envergure à bénéficier d'un financement de la part de l'aménageur, ici la SNCB, de 72 millions pour les 72 km de tracé.

Débutées le 1 janvier 1993, les fouilles archéologiques du tracé du TGV ont été clôturées le 30 avril 1995.

153 secteurs de fouilles archéologiques ont été ouverts.

La Direction des Fouilles de la Région Wallonne a mené l'opération avec une équipe comptant au maximum 60 personnes et l'a achevée avec 19 ouvriers, 4 archéologues et 3 techniciens. Des spécialistes extérieurs y ont contribué, entre autres, l'université libre de Bruxelles, l'Institut royal des Sciences naturelles de Belgique, le laboratoire de palynologie de l'Université catholique de Louvain ou le Centre de Physique du Globe de l'Institut royal météorologique à Dourbes.

De l'opération archéologique à l'exposition

Depuis, les archéologues ont préparé une importante exposition itinérante, accompagnée d'un catalogue qui doivent tous deux témoigner de la richesse des résultats obtenus et de l'originalité de la démarche en Région Wallonne.

Raison fondamentale de la réalisation de fouilles archéologiques, les travaux d'installation de la ligne du TGV sont présentés par le Service Presse et Relations publiques de la SNCB.

L'historique du projet archéologique est esquissé depuis les premiers contacts entre la Région Wallonne et la SNCB en 1991 jusqu'à l'engagement de l'équipe d'archéologues, techniciens et opérateurs. La collaboration fructueuse avec TUC RAIL, filiale de la SNCB chargée du projet TGV, est également évoquée.

D'un bout à l'autre du tracé du TGV, des spécialistes des différentes sciences dites « complémentaires », comme l'archéo-pédologie ou la palynologie, sont intervenus et ont réalisé des prélèvements et sondages ou encore ont analysé le matériel recueilli.

L'exposition et le catalogue veulent montrer l'apport essentiel de ces disciplines à l'archéologie du TGV. Une trentaine des sites les plus caractéristiques sont présentés suivant le tracé linéaire du TGV.

Quelques exemples

A quelques mètres de la frontière française, dans le hameau de Maraîche à Esplechin (Toumai), les traces d'un bâtiment médiéval ont été fouillées; les archéologues y ont retrouvé de la céramique de la fin du XIIIe siècle jusqu'au XVIe siècle.

Aux portes de Toumai, à Brunehaut (Jollain-Merlin) la récolte de monnaies est le seul témoignage d'une présence romaine tardive, mise au jour sur le tracé du TGV.

A Bruyelle (Antoing), c'est la plus ancienne occupation humaine de la région qui a été approchée; les outils en silex taillés datent de 200.000 avant J.-C.

Plus spectaculaire sans doute, la villa romaine de la Haute Eloge, toute proche, a livré des vestiges bien conservés; on citera les bains chauffés par hypocaustes, le puits, la cave et des fours. Les objets, tant en céramique qu'en métal ou en os, datent l'occupation du Ier au IVe siècle.

L'histoire du village de Braffe (Péruwelz) retiendra l'attention avec ses traces d'occupation de l'Age du Bronze (dès 2000 avant J.-C.) à l'époque moderne. On s'attardera devant la céramique et les bijoux recueillis dans les tombes de la nécropole romaine.

Le Bois d'Attre à Brugelette offre un exemple d'organisation d'un habitat : pas moins de vingt bâtiments en matériaux légers y sont dénombrés mais aussi un puits et des réseaux complexes de fossés.

A Rebecq, quelque 750 outils en silex du Mésolithique ancien (dès 8000 avant J.-C.) ont été recueillis sur un campement d'une population de «chasseurs-cueilleurs-pêcheurs».

Enfin la présentation des premières fouilles menées sur le tronçon oriental du TGV entre Hélécinne et Ans prolonge cette première expérience positive avec la même participation de la SNCB.

Hélène Remy et Martine Soumoy,

*archéologues chargées de la coordination,
Direction des Fouilles du Ministère de la Région wallonne.*

Une superbe exposition itinérante

Cette exposition participe à la connaissance et à l'étude du patrimoine régional dans ce territoire touché par des travaux d'envergure. Par son caractère pluridisciplinaire, par les informations qu'il livre, le catalogue, entièrement en quadrichromie, abondamment illustré, en est le complément.

Publications

Le catalogue, édité par la Direction des Fouilles du Ministère de la Région Wallonne est disponible sur place et au Service des publications, rue des Brigades d'Irlande 1, 5100 JAMBES : 850 francs. (Tél. 081-33.21.47, fax: 081-33.22.91).

Un CD-Rom, consultable sur place, vous permettra d'approfondir vos connaissances sur les sites découverts, sur l'archéologie en général, avec ses techniques de fouilles ou encore de visionner les images des fouilles et les objets retrouvés. Le CD-Rom, réalisé par Cultura Europa, ASBL, en collaboration avec la Direction des Fouilles, est également disponible sur place et au Service des Publications : 1.850 francs.

Une vidéo, présentant le suivi des fouilles au jour le jour est également disponible : 570 francs.

Etudes et documents, fouilles

Pour mieux informer le citoyen, la Direction Générale de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Patrimoine publie la collection Etudes et Documents, organisée en plusieurs séries: «Fouilles», «Monuments et Sites» et «Aménagement du Territoire et Urbanisme».

La série «Fouilles» publie des monographies, résultats du travail des archéologues en Wallonie, ainsi que des rapports d'analyse des sciences du paysage, complémentaires à l'archéologie.

Une monographie intéressante

"Archéologie et TGV" sous la direction de Hélène Remy et Martine Soumoy.

Achevés depuis moins d'un an, les travaux archéologiques sur le tracé du TGV en Hainaut et Brabant wallon, font ici l'objet d'un premier bilan. Pour la première fois en Belgique, un aménageur, la SNCB, a participé financièrement aux fouilles préventives et à l'étude de leurs résultats.

Cet ouvrage retrace l'historique du projet, présente l'apport des sciences du paysage, complémentaires à l'archéologie, propose le bilan de 33 sites fouillés et en donne une première analyse.

Volume entièrement en quadrichromie.

21 x 29,7 cm, comprenant 176 pages, couverture brochée en quadrichromie. Nombreuses

illustrations, carte sur dépliant, encarté dans le volume.

L'exposition à Namur

Elle est annoncée au "Saint-Gilles" du 1 au 6 juin 1996. On pourrait s'étonner du séjour extrêmement court à Namur quand on peut voir qu'à Enghien elle restera 2 semaines du 4 au 18 mai...

Par contre, on nous annonce qu'elle y sera complète, avec les objets des fouilles, car le gardiennage sera assuré alors qu'en gare TGV de Bruxelles, seuls les panneaux explicatifs étaient exposés.

Samedi 20 avril : un rapprochement Treignes, York et Mulhouse

L'échevin Jean-Marc Delizée veut développer quinze idées pour Viroinval où se situe actuellement le centre géographique européen. L'un de ces projets est le jumelage entre le Musée du chemin de fer de Treignes et deux musées européens consacrés à l'histoire ferroviaire.

Les 4 et 5 mars une délégation du musée de Treignes devait se rendre à York, en Angleterre. Ensuite, elle ira à Mulhouse et son musée français du chemin de fer.

La mission sera la mise en forme du jumelage avec ces deux musées. Viroinval veut faire sa promotion tant qu'elle est encore, pour peu de temps, le centre géographique de l'Europe des 15, avec l'espoir d'enranger progressivement par ces contacts des retombées économiques, touristiques ou culturelles pour la commune.

Le but principal d'un jumelage sur le thème du rail est de faire connaître dans les pays limitrophes l'existence d'un patrimoine ferroviaire important rassemblé au jeune musée de Treignes. On peut aussi caresser l'espoir d'établir à terme une collaboration permanente entre ces trois musées.

Dans un premier temps, l'objectif par rapport à l'Angleterre était d'établir des liens avec le Bluebell Railway Station, situé à Uckfield; c'est la plus grande association ferroviaire de Grande-

Bretagne. Mais York a été préférée. Son musée a été créé en 1975, celui-ci dispose du statut de musée national. Sa présentation de l'histoire du chemin de fer en Angleterre est considérée par les spécialistes comme exemplaire. Elle comporte notamment une section vapeur regroupant une cinquantaine de locomotives.

Le Musée français du chemin de fer à Mulhouse (en Alsace) existe depuis 1969. Sa section locomotives à vapeur offre un panorama de plus d'un siècle de traction à travers l'Hexagone, de 1844 à 1949. D'une vocation didactique incontestablement de haut niveau, ce musée est également doté d'un statut national. Il présente une des plus belles collections au monde de matériel ferroviaire.

Des relations avec York et Mulhouse donneraient un fameux coup de pouce au musée de Treignes dont les responsables rêvent de décrocher aussi un statut de musée francophone.

Un rêve qui paraît d'autant plus plausible que le projet SNCB de créer un musée à Bruxelles a été récemment abandonné ? Information étonnante !.

On s'interroge sur la viabilité de cette propriété de la Communauté française quand on connaît ses difficultés budgétaires actuelles... A moins qu'il ne devienne financièrement autonome.

Un beau coup de pub pour Märklin

On sait la filiale belge de Märklin fort active dans le domaine du sponsoring : rachat d'une locomotive diesel luxembourgeoise série 1600, destinée à l'exploitation touristique, nouvelles décorations pour deux locos "quadritension" série 16, avec sortie programmée de leurs petites soeurs au 1/87e, etc.

Tout cela est déjà bien connu.

Mais le plus beau coup est sans conteste celui que Monsieur Goris prépare et qui n'a pu échapper à notre objectif inquisiteur.

Selon nos informations, puisées à bonne source, Märklin Belgique a récemment passé un accord inédit avec la SNCB. Profitant de travaux de voie déjà programmés, la firme modéliste prend à sa charge le coût du placement sur certains tronçons d'une reproduction au 87/1e des célèbres "plots" Märklin !

Plusieurs portions de ligne ont déjà été équipées, créant d'ailleurs la perplexité que l'on devine chez le personnel de l'infrastructure, pas toujours compétent en matière de modélisme.

Le choix semble s'être porté sur des tronçons particulièrement photogéniques, avec des courbes gracieuses pour mettre en valeur l'attelage court entre les véhicules de la rame.

On notera en particulier la grande courbe de Mirwart, sur la ligne 162 où a été prise la photo qui illustre cet article. Mais il ne faut pas aller aussi loin, puisque le premier tronçon ainsi équipé se trouve à Ronet même.

Maintenant, grâce à ce génial coup de pub, la célèbre voie Märklin est d'un réalisme incontestable. Heureusement pour les modélistes "deux rails", Märklin Belgique n'a pas les moyens de faire équiper tout le réseau SNCB !

En tout cas, pour moi c'est juré : jamais plus je ne me risquerai à critiquer un quelconque manquement sur un modèle Märklin*. Croix de bois, "plot" de fer...

André-Marie D.

* D'autant plus que depuis certain article du rédacteur dans le numéro précédent, il semble que la critique de modèles se heurte à quelques limites, dans les pages de ce journal.



1946 - 1996 :

les CFL fêtent leur 50ième anniversaire

Les premières lignes de chemins de fer au Grand-Duché de Luxembourg furent ouvertes à l'exploitation en 1859.

L'ouverture de la ligne Luxembourg - Frontière française vers Thionville eut lieu le 11 août 1859 tandis que celle de la ligne Luxembourg - Frontière belge vers Arlon se situe le 15 septembre de la même année.

Notons que du côté belge, le tronçon Grupont-Arlon avait été exploité à partir du 27 octobre 1858 et celui allant d'Arlon à Stepenich à partir du 14 septembre 1859.

Le réseau Guillaume Luxembourg (GL)

C'est en janvier 1857 que fut fondée la "Société Royale Grand-Ducale des Chemins de fer Guillaume Luxembourg".

C'est à son initiative que furent construites les premières lignes de chemin de fer sur le territoire luxembourgeois.

Si cette société construisit l'infrastructure des premières lignes, l'exploitation de ces dernières fut confiée à la "Compagnie Française des Chemins de Fer de l'Est", vu que la quasi totalité du capital initial avait été utilisée pour la construction des lignes.

A la fin de l'année 1867, les lignes suivantes avaient été ouvertes :

Après la défaite de la France par l'Allemagne en 1871, l'Alsace et la Lorraine furent annexées par cette dernière.

Le réseau ferré de ces deux provinces passa sous la direction de la "Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg." (Direction des chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine à Strasbourg). C'est la même direction qui en 1872 s'occupa de l'exploitation des lignes du GL. Deux nouvelles lignes furent créées afin de faciliter les échanges commerciaux entre la Prusse et le Grand-Duché. Notons la ligne entre Troisvierges et la frontière allemande permettant de rejoindre Lommersweiler (04-11-1889 : 6,949 km), la ligne Berchem - Oetrange permettant d'aller de Bettembourg à Wasserbillig sans passer par Luxembourg (commencée en 1915 et continuée après 1918 - 12,255 km), la ligne Esch-sur-Alzette - Audun-le-Tiche - Redange (01-01-1880 : 16,344 km), la ligne Bettembourg - Dudelange (20-12-1883 : 6,700 km) et divers embranchements d'usines.

En 1914, le Grand-Duché est envahi par les Prussiens. Après la défaite de l'occupant en 1918, le gouvernement luxembourgeois confia l'exploitation du GL au réseau d'Alsace-Lorraine qui depuis 1919 gérait les chemins de fer de ces deux provinces restituées à la France. Le réseau AL fut incorporé dans la SNCF en 1938.

Lignes ou portions de lignes	Longueur (en km)	Date d'ouverture
Luxembourg - Frontière française	16,642	11-08-1859
Luxembourg - Frontière belge (Arlon)	18,765	15-09-1859
Bettembourg - Esch-sur-Alzette	9,546	23-04-1860
Noertzange - Rumelange/Oettange	7,010	01-06-1860
Luxembourg - Frontière allemande	36,432	29-08-1861
Luxembourg - Ettelbrück	30,550	21-07-1862
Ettelbrück - Diekirch	4,345	16-11-1862
Ettelbrück - Troisvierges	38,370	15-12-1866
Troisvierges - Frontière belge (Gouvy)	7,830	20-02-1867

Cette situation persista jusqu'à la nouvelle occupation allemande de mai 1940.

A partir d'avril 1941, le GL passa sous la direction de la Deutsche Reichsbahn Direktion Saarbrücken.

A la libération de septembre 1944, l'Etat luxembourgeois reprit la direction du réseau des chemins de fer de son territoire.

Le réseau "Prince Henri" (PH)

C'est le 27 février 1869 que fut fondé la "Société du chemin de fer prince Henri".

Son but était la construction de lignes de chemins de fer complétant le réseau établi par le GL.

Retenons comme principales réalisations :

- une ligne allant d'Esch-sur-Alzette à Grevenmacher via Pétange, Steinfort, Ettelbrück, Echternach et Wasserbillig (commencée en 1873 et terminée dans sa totalité en 1891).
- une ligne Luxembourg - Pétange permettant de relier la capitale à Paris.

A la fin de l'année 1911, les lignes suivantes étaient ouvertes :

Lignes ou portions de lignes	Longueur (en km)	Date d'ouverture
Esch-sur-Alzette - Pétange	16,02	01-08-1873
Pétange - Hagen - Steinfort	18,36	01-08-1873
Hagen - Kleinbettingen	1,11	01-08-1873
Diekirch - Echternach	27,25	08-12-1873
Echternach - Wasserbillig	22,26	20-05-1874
Pétange - Frontière belge (Athus)	5,07	01-12-1874
Pétange - Lamadelaine	9,45	20-12-1874
Steinfort - Ettelbrück	33,33	20-04-1880
Kautenbach - Wiltz	9,43	01-06-1881
Rodange - Frontière française	1,62	27-06-1886
Wiltz - Frontière belge (Benonchamps)	10,11	01-07-1888
Wasserbillig - Grevenmacher	6,16	25-11-1891
Luxembourg - Pétange	20,39	08-09-1900
Grundhof - Steinbrüche Beaufort	6,70	04-11-1904
Liaison Steinbrüche avec Beaufort	2,04	06-11-1911

Durant la première guerre mondiale 1914-1918, le PH passa sous la direction de la "Reicheisenbahngesellschaft".

En 1919, il retrouva son autonomie.

Lors de la seconde guerre mondiale en 1940, tout comme le GL, le PH passa sous le contrôle de la Reichsbahn Direktion Saarbrücken.

A la libération de septembre 1944, il fut également administré par l'Etat luxembourgeois.

Les lignes à voie étroite

Afin de raccorder certaines localités luxembourgeoises non desservies par les réseaux GL et PH, des lignes à voie étroite furent construites. Elles étaient exploitées par diverses sociétés :

PH, les lignes :

- Luxembourg - Echternach (dénommée ligne Charly)
- Bettembourg - Aspelt
- Grundhof - Beaufort.

Cantonaux luxembourgeois, les lignes :

- Noerdange - Martelange
- Diekirch - Vianden.

Secondaires luxembourgeois, les lignes :

- Luxembourg - Aspelt - Mondorf-les-Bains - Remich (dénommée Jangeli)
- Cruchten - Fels - Emzen (Larochette)

La création des CFL

Le gouvernement luxembourgeois était désireux d'intéresser la France et la Belgique dans la gestion de ses lignes de chemins de fer.

Aussi, une convention fut signée le 17 avril 1946. Ratifiée par la loi du 16 juin 1947 et conclue pour une durée de 99 ans (avec effet rétroactif au 1 juin 1945), elle déterminait la part des trois associés dans le capital social, d'un montant de 800 millions de francs luxembourgeois, de la "Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois" (C.F.L.).

L'Etat luxembourgeois y intervenait pour 51% tandis que la SNCB et la SNCF avait chacune une participation de 24,5%.

En 1977, suite à une augmentation de capital en faveur des luxembourgeois, la participation fut modifiée comme suit : 63,25% pour les CFL, 12,25% pour la SNCF et 24,5% pour la SNCB.

Au moment de la création des CFL, le réseau luxembourgeois comportait : 392 kilomètres à voie normale et 150 kilomètres à voie étroite.

Après avoir procédé à la réparation de dommages causés par la guerre, la société entreprit des mesures de rationalisation.

C'est ainsi qu'à partir de 1948 et jusqu'à fin 1956, les services des sept lignes à voies étroites avaient été remplacés par des services d'autobus.

A la même date et sur les 392 km de voies normales, 35 km de ces dernières avaient été électrifiés (lignes Kleinbettingen - Luxembourg - Bettembourg - Frontière française).

De 1964 à 1970, 121 km de voies normales furent fermés au trafic voyageurs, telles que les lignes

- Wiltz - Frontière belge,
- Diekirch - Grevenmacher,
- Pétange - Ettelbrück (via Steinfort)
- Troisvierges - Frontière belge vers Lommersweiler.

A fin 1970, la moitié du réseau soit 136 km sur les 271 km restant en service était électrifiée.

Carte des lignes de chemins de fer du Grand-Duché de Luxembourg en 1939

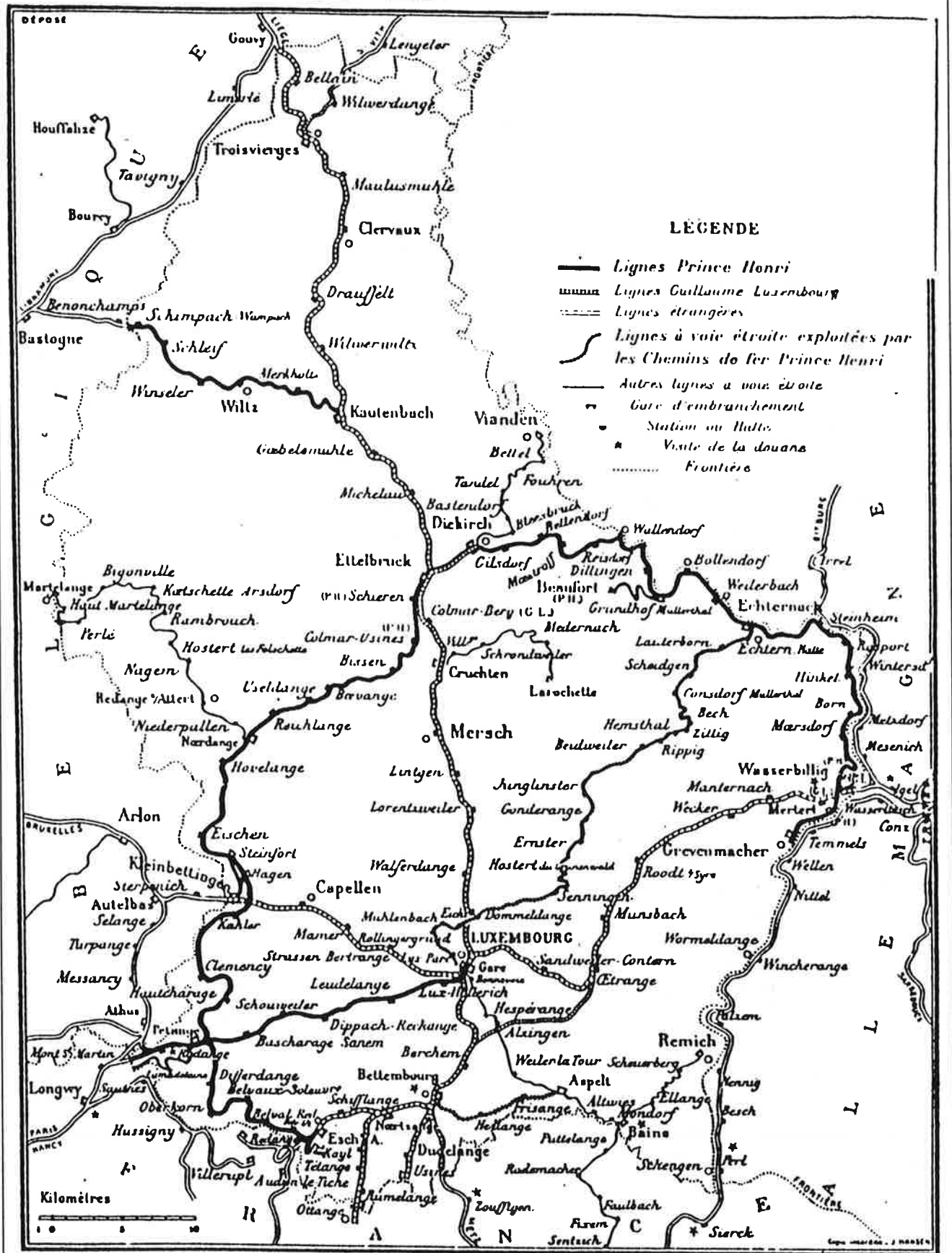
Carte : voir page suivante.

Valable du 15 mai au 2 octobre 1926, le dernier indicateur édité par l'Etat belge (le suivant le sera par la SNCB fondée en septembre 26) reprenait les horaires des lignes du Grand-Duché de Luxembourg.

Dans les pages blanches réservées aux horaires des trains, on dénombrait les lignes suivantes :

Numéro	Parcours	Longueur (en km)	Exploité par
42A	Luxembourg - Ettelbrück - Troisvierges	69	Alsace-Lorraine
47	Troisvierges - Saint-Vith	30	Etat belge
162	Bettembourg - Luxembourg - Kleinbettingen	35	Alsace-Lorraine
164	Kautenbach - Benonchamps	20	Prince Henri
168	Ettelbrück - Echternach - Grevenmacher	59	Prince Henri
169	Luxembourg - Pétange - Longwy	30	Prince Henri
170	Grundhof - Beaufort	8	Prince Henri
171	Esch-sur-Alzette - Pétange - Athus	22	Prince Henri
172	Pétange - Hagen - Ettelbrück	54	Prince Henri
172	Kleinbettingen - Hagen	1	Prince Henri
176	Bettembourg - Dudelange	6	Alsace-Lorraine
178	Noertzange - Rumelange - Oettange	7	Alsace-Lorraine
181	Luxembourg - Bettembourg - Esch-sur-Alzette - Audun-le-Tiche	25	Alsace-Lorraine
182	Luxembourg - Wasserbillig - Trier	48	Alsace-Lorraine

Carte des lignes de chemins de fer du Grand-Duché de Luxembourg en 1939



Dans les pages jaunes réservées aux horaires des vicinaux, l'on notait les lignes suivantes :

Numéro	Parcours	Longueur (en km)	Exploité par
555	Luxembourg - Echternach	46	Prince Henri
564	Noerdange - Martelange	30	Cantonaux luxembourgeois
566	Luxembourg - Aspelt - Mondorf-les-Bains - Remich	28	Secondaires luxembourgeois
568	Cruchten - Larochette	12	Secondaires luxembourgeois
570	Diekirch - Vianden	14	Cantonaux luxembourgeois
571	Bettembourg - Aspelt	11	Prince Henri

Un anniversaire fêté dignement par Märklin

A l'occasion du 50^{ième} anniversaire des CFL, la firme Märklin annonce dans son supplément des nouveautés 1996, la sortie :

- d'un set de 3 voitures et d'un fourgon de types différents à 2 ou 3 essieux.
- d'une locomotive à vapeur de la série 56 du dépôt de Luxembourg et numérotée 5609.

Les 20 locomotives de la série 56 furent livrées aux CFL en 1946 (à l'exception d'un exemplaire livré en 1947) et réformées en bloc le 24 mai 1961.

Elles étaient issues de la série 52 de Deutsche Reichsbahn. Les 10 premières locomotives

numérotées 5601 à 5610, furent cédées aux CFL par la SNCB. Il s'agissait de locomotives type 26 construites par Tubize et Cockerill.

Le transfert eut lieu en mai et juin 46 à l'exception de la 26.043 partie au Grand-Duché en octobre 1947. Les locomotives 26.045 et 26.046 furent livrées directement aux CFL par Cockerill.

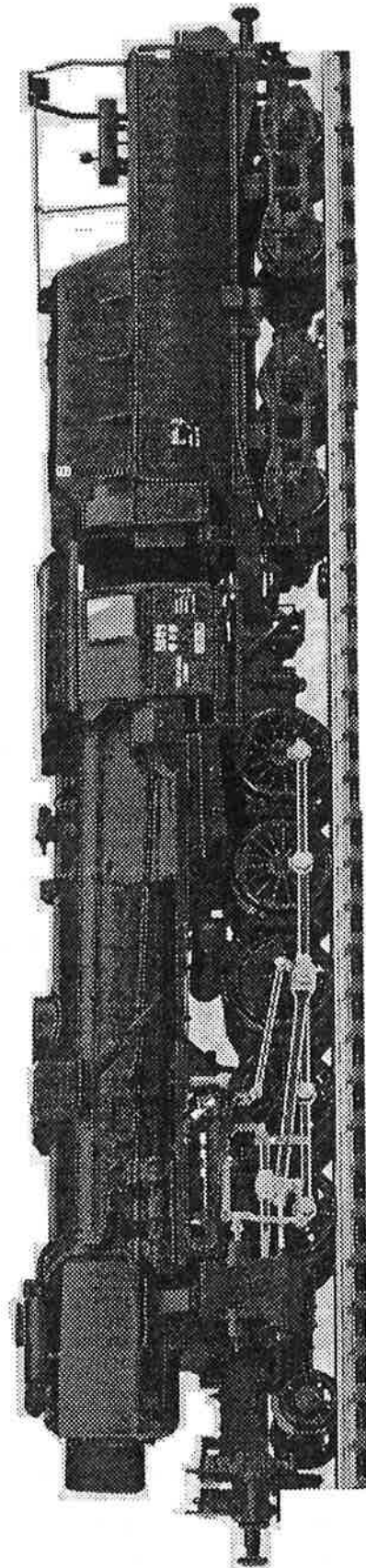
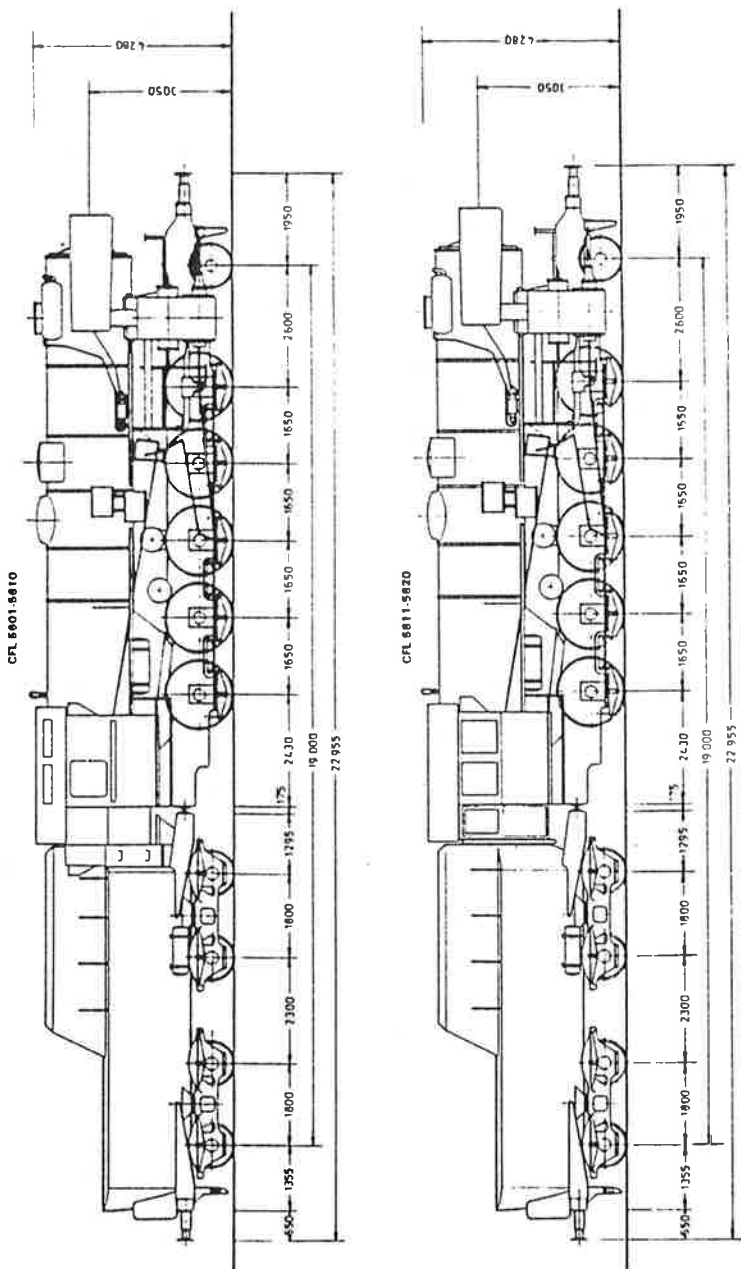
(Voir tableau ci-dessous).

Les dix dernières locomotives numérotées 5611 à 5620 furent construites en 1946 par la SCAM à Graffenstaden sous les numéros 8044 à 8053.

De 1949 à 1951, les 20 locomotives furent comme la majorité des machines de ligne du CFL équipées d'un réchauffeur ACFI.

Construction en 1946		A la SNCB				Aux CFL
Par	Numéro	Numérotation		Date de prise en écritures	Remises cédantes aux CFL	Numérotation
		Locomotive	Tender			
Tubize	2320	26.012	32.052	19-02-46	Bertrix	5601
Tubize	2321	26.013	32.053	28-02-46	Bertrix	5602
Tubize	2322	26.014	32.054	19-03-46	Latour	5603
Tubize	2323	26.015	32.055	03-04-46	Latour	5604
Tubize	2324	26.016	32.056	20-04-46	Bertrix	5605
Cockerill	3355	26.042	32.072	29-05-46	Bertrix	5606
Cockerill	3356	26.043	32.071	06-06-46	Bertrix	5607
Cockerill	3357	26.044	32.070	08-06-46	Bertrix	5608
Cockerill	3358	26.045	32.076	15-06-46	-	5609
Cockerill	3359	26.046	32.068	19-06-46	-	5610

Ci-dessous, extrait de la
 plaquette des "nouveautés 96"
 de Märklin : la 5609 du dépôt de
 Luxembourg (ex-SNCB
 26.045).
 Cabine ouverte, toiture exacte,
 visières sur le tender.
 A l'exception de l'ACFI, tous les
 ingrédients sont réunis pour
 nous fournir une véritable type
 26 de la SNCB.
 Selon certaines sources, dignes
 de foi, il pourrait s'agir d'une
 nouveauté pour 1997.



A la SNCB : des trains parés pour l'avenir

De nouveaux critères à l'avant-plan

Sécurité, confort, accueil et fiabilité sont au premier rang dans la modernisation du matériel voyageurs dans le cadre du plan décennal 1996-2005.

La mise en service du matériel I11 a déjà débuté et bientôt suivront les nouvelles automotrices AM 96.

De même, la modernisation des voitures M4 existantes et l'achat des confortables voitures M6 à double niveau contribueront à une façon de voyager plus agréable.

Les améliorations portent essentiellement sur le confort des voyageurs, le design des trains, la fiabilité, la compression des coûts d'entretien et l'exploitation. Tant les lignes régionales que les grandes liaisons sont concernées par ces améliorations.

Le plan décennal prévoit, entre autres, l'achat d'autorails diesel doubles série 41 pour la desserte des lignes non électrifiées.

Ainsi, les voyageurs pourront prendre place dans un matériel digne du 21^{ème} siècle.

Entre 1996 et 2005, plus de 1.000 nouvelles voitures et près de 1.000 voitures modernisées et automotrices seront mises en service sur les lignes belges.

La plus grande partie du matériel belge sera donc modernisée pour 2005.

Nouvelles voitures et nouvelles automotrices

En 1992, la SNCB décidait de rajeunir complètement le parc des trains de voyageurs.

Elle signa à la fin 1992 un contrat avec Bombardier-Eurorail pour la livraison de 163 voitures I 11 et 120 automotrices AM 96.

Bombardier-Eurorail a été chargé de la construction des automotrices en association avec ACEC-Transport qui a aussi fait appel à d'autres firmes pour la fabrication d'équipements techniques spécifiques.

Les voitures I 11

La livraison des voitures I 11, commencée au deuxième semestre de 1995, durera jusqu'en 1998.

Pour la suspension, les formes aérodynamiques, l'équipement, la technique et la stylisme intérieure, les créateurs se sont inspirés des trains à grande vitesse. Le concept global du train suit les standards techniques ferroviaires les plus récents.

Les voitures I 11 sont conçues pour atteindre une vitesse de 200 km/h et seront mises en service sur la relation Oostende - Eupen notamment via la ligne nouvelle entre Leuven et Liège-Guillemins.

Les automotrices AM 96

Les automotrices triples AM 96 sont reconnaissables à leur «nez» danois. La technique est inspirée des automotrices diesel rapides (IC 3) des chemins de fer danois. Le nez de l'automotrice est entouré d'un large boudin de caoutchouc.

Le poste de conduite central est équipé d'une grande fenêtre.

Deux automotrices peuvent aussi être couplées et les boudins de caoutchouc forment entre elles un joint étanche.

Pour l'accouplement de 2 rames, les postes de conduite sont escamotés, table et siège disparaissant dans les parois. On obtient de cette façon un passage confortable entre les deux automotrices couplées.

Ces nouvelles automotrices sont construites selon le même concept que les voitures I11 et présentent le même niveau de confort élevé.

Comme les voitures I 11, elles possèdent un espace pour chaises roulantes et chaque train dispose de toilettes adaptées pour les handicapés.

Cette conception unique facilite la construction et contribue à la rationalisation de l'entretien des matériels.

Les rames conçues pour atteindre une vitesse de 160 km/h, seront utilisées sur les liaisons IC les plus importantes. Des 120 automotrices, 50 sont aussi bien capables de circuler sous 3.000 volts continu (tension du réseau belge) que sous 25.000 volts alternatif.

Cette deuxième tension est utilisée dans le nord de la France, dans une partie du Grand-Duché du Luxembourg * et sur certains tronçons en Belgique (comme Tournai - Lille et prochainement sur Liège-Luxembourg).

* sauf Arlon - Luxembourg qui est en 3.000 volts.

Les premières automotrices entreront en service sur les relations Mons - Aulnoye, Mons - Lille et Anvers - Lille.

Dés que le nombre d'automotrices livré sera suffisant, la desserte de la liaison IC Knokke-Blankenberge - Bruxelles - Maastricht sera aussi assurée.

La livraison des AM 96 se terminera dans le courant de l'année 2000.

Des voitures M4 rénovées

Les voitures M4 circulent sur le réseau belge depuis 1978.

Suite à une enquête sur les besoins des voyageurs et compte tenu des possibilités d'investissements, la décision a été prise de les moderniser : 578 voitures sont concernées, pour des travaux portant sur un montant de 1,4 milliard de FB.

Cette modernisation, qui s'effectue à l'Atelier central de la SNCB à Mechelen, s'étalera sur dix ans. Elle nécessitera un total de 2 millions d'heures de travail entre 1996 et 2005, révision comprise.

Outre une nouvelle livrée extérieure et les indispensables modifications apportées sur le plan purement technique, des aménagements contribuant à l'amélioration du confort de voyage seront effectués :

- un équipement intérieur intégralement renouvelé. Les voitures seront équipées d'un nouveau revêtement de sol, et ce aussi bien en première qu'en seconde classe. Le dessin des tissus choisis pour les sièges leur confère l'aspect nouveau recherché. En première classe les sièges sont équipés d'appuie-tête. De nouveaux aménagements pour les bagages sont prévus en deuxième classe (similaires à ceux que l'on trouve en première);
- des systèmes de chauffage et de climatisation beaucoup plus performants (le problème des courants d'air créés par les grilles d'aération a été résolu);

- des toilettes plus hygiéniques grâce à la mise en place d'un système en circuit fermé, ce qui rendra également possible leur usage pendant les arrêts en gare;
- installation de haut-parleurs sur les plates-formes, de manière à pouvoir y diffuser des messages sonores;
- utilisation pour les portes d'entrée de vitres offrant une meilleure visibilité sur les quais et la gare;
- de plus grandes poubelles;
- suppression de la fermeture automatique des portes entre les plates-formes et les compartiments de première classe (pour remédier à un automatisme qui pouvait parfois s'avérer gênant);
- augmentation du nombre de places non-fumeurs offertes en première classe.

Une meilleure fiabilité du transformateur de tension et la possibilité d'alimentation électrique au départ d'une des voitures contigües présentent l'avantage d'offrir un plus grand confort de voyage: un problème survenant en cours de déplacement ne sera plus perceptible, la ventilation comme l'éclairage restant assurés.

Simultanément à la mise en service des nouvelles voitures I 11 (en circulation depuis janvier 96), la rénovation des M4 et la construction des AM96 complètent le programme de renouvellement de la plus grande partie du parc de voitures.

Les nouvelles rames à double niveau : M6

La SNCB finalisera en mars 96 son cahier des charges portant sur la commande d'environ 340 voitures à double niveau (M6).

Celles-ci sont appelées à remplacer les 613 voitures M2 dont la construction remontait aux années 1959-1960.

Les voitures à double niveau seront livrées entre 1999 et 2003. Elles sont destinées à renforcer, durant les heures de pointe, les services Intercity au départ ou en direction de Bruxelles. Les "double-

niveau" existantes (du type M5) seront utilisées sur des trajets plus courts.

Principales caractéristiques des futures voitures M6 :

- davantage d'espace au niveau supérieur; hauteur sous plafond de 2m à chaque étage (ce qui représente une amélioration notable par rapport au gabarit actuel);
- 134 sièges individuels en seconde classe et 118 en première, tous disposés en vis-à-vis 2 + 2;
- conditionnement d'air;
- W-C en circuit fermé;
- accès aisé quelle que soit la hauteur du quai;
- portes de séparation entre les plates-formes et les compartiments (désormais à l'abri des courants d'air);
- espaces-bagages disposés entre les sièges et au-dessus de ceux-ci, et ce aussi bien à l'étage supérieur qu'au niveau inférieur; un espace-bagages à l'entrée du niveau supérieur; porte-bagages et portemanteaux le long des cloisons;
- aptitude à circuler à 160km/h.

Les nouveaux autorails diesel série 41

La SNCB va faire l'acquisition de 80 nouveaux autorails doubles de série 41. Livrés à partir de 1998-1999, ceux-ci pourront atteindre la vitesse de 120 km/h.

Ces nouveaux autorails - dont la livraison s'étalera jusqu'en 2002 - sont appelés à remplacer

progressivement les anciennes rames diesel et les voitures M2. Leur mise en circulation permettra une exploitation plus moderne des lignes non électrifiées.

Les autorails série 41 seront progressivement mis en service sur les liaisons suivantes:

Charleroi - Couvin
Dinant - Virton
Antwerpen - Neerpelt
Eeklo - Gent
Geraardsbergen - Gent - Oudenaarde - Ronse (Renaix)
Hasselt - Mol
Aalst - Burst

Quelques caractéristiques :

Deux voitures accouplées, équipées chacune d'un poste de conduite, disposent de :

- 150 places assises dont 16 en première classe et 134 en seconde. Dans les deux classes, les sièges seront disposés en vis-à-vis 2 + 2;
- chauffage à air pulsé;
- 1 plate-forme multi-usage (bagages, vélos);
- système W-C en circuit fermé;
- système d'accouplement intégralement automatique;
- ces autorails peuvent être accouplés jusqu' à fournir des ensembles composés de 4 éléments (8 voitures).

Investissements matériel roulant	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08
Achat 84 voitures SNCF (K4)	x	x												
Achat 163 voitures I11	x	x	x											
Achat 120 automotrices triples (AM96)		x	x	x	x									
Modernisation 578 voitures M4		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			
Modernisation 105 automotrices doubles (62-65)			x	x	x	x								
Achat 60 locomotives électriques série 13			x	x	x	x								
Achat 80 autorails doubles série 41				x	x	x								
Achat 90 locomotives de triage 'BB'				x	x	x	x							
Achat 340 voitures à deux niveaux M6					x	x	x	x	x					
Modernisation 65 automotrices doubles (66-70)							x	x	x	x				
Achat de wagons (+/- 400 par an)								x	x	x	x	x	x	x
Achat de 82 locomotives de triage 'BB'								x	x	x	x	x	x	

Privatisation du chemin de fer : ici comme ailleurs la réussite allemande !

La Deutsche Bundesbahn et la Deutsche Reichsbahn

Elle a vécu, la grande compagnie des chemins de fer de l'Allemagne Fédérale.

Au tournant de son histoire, la grande Allemagne se réunit à nouveau et se retrouve avec deux réseaux sur les bras : la DB et la DR.

L'un moderne, l'autre ancien, voire vétuste.

Des législations différentes, du matériel différent, des hommes aux statuts différents.

La Deutsche Bahn AG

Absorption en douceur, création d'une nouvelle société entièrement privée scindée en quatre entités différentes :

- la voie,
- le fret,
- le transport de proximité,
- le transport de longue distance.

Ces entités sont appelées à devenir indépendantes en quatre sociétés distinctes.

En 1993, la réforme permet la privatisation et l'entrée de la DB A.G. dans la bourse des actions des sociétés.

De la perte aux bénéfices

Les prévisions les plus optimistes prévoyaient une perte pour la DB de 300 milliards de marks pour l'an 2000, soit environ 6.000 milliards de francs belges. C'était la faillite pure et simple (comme chez nous). Les effets de la réforme permettent le dégagement d'un bénéfice de 180 millions de marks en 1994 (trois milliards six cent millions de francs).

Epoustouflant !

La réforme

Réalisée en douceur et accompagnée par l'Etat, elle prévoyait :

- la prise en charge par l'Etat des 66 milliards de D.M. de perte (mille trois cent milliards de francs),
- la conversion des deux réseaux en une seule société privée avec quatre "satellites",

- la participation de l'Etat à la modernisation du réseau,
- la création d'un fonds budgétaire annexe financé par les bénéfices de la Deutsche Bundesbank, ce fonds a permis le financement de 10 milliards de marks en 1994 (deux fois son capital en liquidités),
- le remboursement à l'Etat des amortissements,
- les départs individuels, mises à la retraite dûment indemnisées,
- la prise en charge par l'Etat du paiement des retraites aux anciens fonctionnaires,
- la prise en charge par l'Etat du paiement de la différence entre le salaire payé et celui de l'ancienne grille de la fonction publique,
- les salaires des nouveaux employés sont négociés comme dans toute entreprise privée.

Le résultat

Le résultat donne des charges de personnel allégées de 20%.

"*Cette réforme était un test pour prouver la capacité d'un Etat à se moderniser*" a déclaré Heinz Dütt, PDG de la nouvelle DB A.G.

Réforme et test pleinement réussis !

Sommes-nous différents ?

Pourquoi la SNCF et la SNCB ne prennent-elles pas exemple sur le modèle allemand, celui qui a si bien réussi ? Ce n'est ni une utopie, ni un projet, la preuve formelle a été démontrée de l'efficacité de la méthode. Mais, peut-être la fameuse expression "*on est encore en retard d'une guerre*" va-t-elle, ici à nouveau, se vérifier. Sur les réseaux français et belge on préfère le recul de la grève plutôt que prendre exemple sur la marche en avant de la réussite.

Et si je cite l'expression "Deutschland Über Alles", qui, ici, se vérifie encore, je vais à nouveau me faire accrocher par des nostalgiques.

Néanmoins, il faudrait quand même se rendre à l'évidence : ils sont les plus forts ou bien nous sommes les plus fous !!!

Récréation ferroviaire

1 H E C E R M E N I
 [] [] [] [] [] [] [] []

VOTRE SCORE ► (8)

2 E U V N E L O D P
 [] [] [] [] [] [] [] []

VOTRE SCORE ► (7)

3 M M M R O H T E O
 [] [] [] [] [] [] [] []

VOTRE SCORE ► (9)

4 O M S K S T B T A
 [] [] [] [] [] [] [] []

VOTRE SCORE ► (6)

5 S U R N E X L A E
 [] [] [] [] [] [] [] []

VOTRE SCORE ► (7)

6 I E C N M E H I L
 [] [] [] [] [] [] [] []

VOTRE SCORE ► (9)

7 U V N T C B E O R
 [] [] [] [] [] [] [] []

VOTRE SCORE ► (7)

8 L C R E A P O U C
 [] [] [] [] [] [] [] []

VOTRE SCORE ► (9)

9 D E L B C N R Y I
 [] [] [] [] [] [] [] []

VOTRE SCORE ► (8)

10 T E C L R E E M D
 [] [] [] [] [] [] [] []

VOTRE SCORE ► (7)

Le jeu des lettres

Les lettres données pour chaque problème permettront de composer un mot du vocabulaire ferroviaire.

Votre score sera calculé en comptant un point par lettre du mot trouvé.

Le score de l'équipe de rédaction est inscrit ().

Solution du jeu des huit erreurs
 paru dans FFN 76



Vie du club

L'éditorial du Président	1
Agenda des activités du RMM et d'ailleurs - le nouveau comité	2

D'ici et d'ailleurs

Les activités des autres clubs, les manifestations, les publications à caractère ferroviaire	6
--	---

Modélisme

Le modèle de l'année 1995	7
---------------------------------	---

Actualité ferroviaire

Souvenirs de vacances	10
Nouvelle gare à Mont-Saint-Guibert	11
Le simulateur de l'AC Salzennes	12
Les travaux du TGV mettent à jour des trésors archéologiques	13
Rapprochement des musées de Treignes, York, Mulhouse	15
Un beau coup de pub pour Märklin	16
CFL : 50 ième anniversaire (par M. Herbiet)	17
SNCB : des trains parés pour l'avenir	23

Les réflexions du Rédac'chef

Privatisation du chemin de fer : ici comme ailleurs, la réussite allemande	26
--	----

Récréation ferroviaire

Les jeux de Michel Archambeau	27
-------------------------------------	----

FERRO FLASH NAMUR n°77, 1996-2.

Ce deuxième numéro de l'année 1996 est en votre possession grâce à la collaboration et au dévouement de l'équipe de rédaction et ses collaborateurs occasionnels (qui ne sauraient être trop remerciés) : Michel Archambeau, Claude Carpet, André-Marie Ducarme, Michel Herbiet, Michel Lobet.

N'avez-vous pas oublié de payer votre cotisation ?

Si c'est le cas, versez vite votre contribution
car ceci est le dernier numéro que vous recevez si vous n'êtes pas en ordre.

Photo de couverture : Charleroi-Sud, voie 1, la motrice 2125 haut-le-pied vient de traverser la gare et se dirige vers le faisceau d'attente de Marcinelle (devant Cockerill-Sambre et la Fabrique de Fer).
(photo Claude Carpet)