

Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

Ferro Flash Namur



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

<http://www.club-rmm.be>

n°128 2004-5



Festival vapeur au CFV3V, 25 septembre 2004.
Gare de Mariembourg, l'autorail XR 8327 (ex-SNCF). En arrière-plan : la remise à locomotives (photo Alain Bauwin).



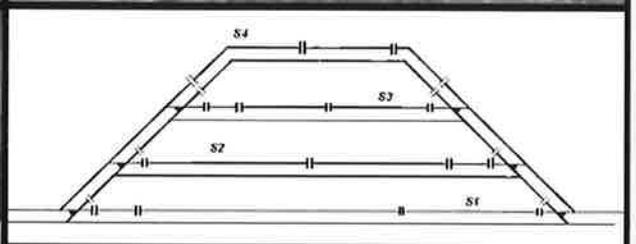
Festival vapeur au CFV3V, 25 septembre 2004, le thème cette année : 60ème anniversaire de la Libération. En gare de Mariembourg un convoi militaire composé de véhicules d'origine US et de figurants en costumes d'époque (photo Alain Bauwin).

Portes ouvertes au Rail Miniature Mosan samedi 13 novembre 2004

De 10 à 18 heures

Ateliers de modélisme

Circulation sur les réseaux :
fixe H0 à décor "Mosan",
modulaire H0 à décor "US" et numérique,
modulaire N décor "Gare de Vonêche"



Etat d'avancement du réseau H0 à décor US : le 10 septembre 2004, inauguration de la gare cachée, article en page 2. Tableaux de commande et dessin des voies de la gare cachée (Photos Patrick Maes).

La gare cachée du réseau "américain" du RMM

Le 10 septembre 2004, la gare cachée du réseau H0 à décor "US" a été officiellement mise en service. C'est donc l'occasion d'expliquer le pourquoi et le comment de cette réalisation.

Le réseau US est constitué d'une boucle à voie unique et de quelques embranchements. Construire une gare cachée augmente considérablement les possibilités du réseau, on peut :

- faire tourner successivement plusieurs trains dans le même sens
- faire dépasser un train par un autre
- faire tourner alternativement les trains dans chaque sens
- préparer et mettre en attente les trains.

La gare comporte quatre voies, six aiguillages et quatre zones d'arrêt des trains. Elle est commandée par deux boîtiers de commande disposés côte à côte (photo en bas de la page précédente, à gauche). Du point de vue technique, ce sont les coupures électriques dans les rails (dessin en bas de la page précédente, à droite) qui jouent le rôle le plus important.

Les cœurs d'aiguillages sont isolés et alimentés via une sortie ad hoc de leur moteur. Les deux voies qui mènent à l'aiguillage sont pourvues, sur un rail, d'une section isolée. Cette section est alimentée via l'interrupteur de commande de l'aiguillage. Cet interrupteur est en fait un inverseur bipolaire dont un des pôles alimente le moteur et l'autre la section isolée. De plus, l'alimentation des sections isolées d'un groupe d'aiguillages est mise en série de telle sorte que le courant ne passe que si tous les aiguillages sont placés dans une position cohérente qui forme un itinéraire valide. Enfin, les sections isolées parcourues lors d'une circulation à droite (sens normal pour les chemins de fer nord-américains), sont pourvues d'un interrupteur qui les transforme en zone d'arrêt.

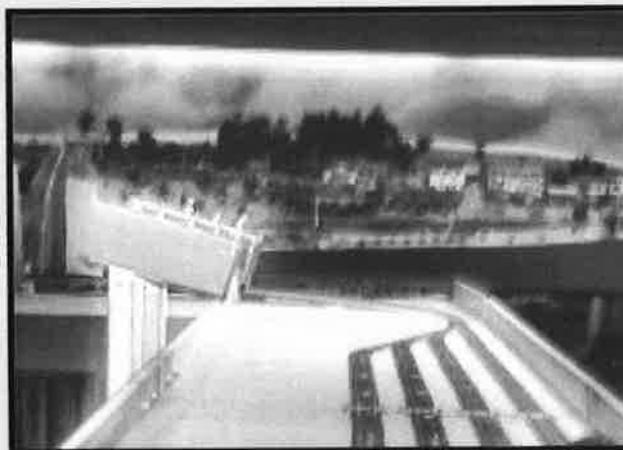
Une telle section isolée a pour but d'arrêter dans la mesure du possible tout train qui tente de talonner une aiguille. Cette protection n'est pas parfaite : un train avec en tête un wagon avec éclairage et en pousse la

locomotive va naturellement franchir la coupure. Mais disons que c'est une amélioration considérable de la sécurité (déraillement, court-circuit) pour un effort minime. Une telle section isolée peut être implantée sur tout réseau, digital ou analogique. Son utilité est cependant plus grande en digital où les manœuvres sont plus aisées et donc plus fréquentes.

La section d'arrêt permet comme son nom l'indique d'arrêter un train par absence de courant traction. C'est une solution simple, plutôt destinée aux réseaux analogiques. En effet, en digital, on peut lui reprocher d'éteindre l'éclairage du convoi. Mais comme dans notre cas il s'agit d'une gare cachée, cet argument n'a pas été retenu. Enfin, par souci de simplicité et pour gagner de la place sur la longueur des voies de garage, la zone d'arrêt ne précède pas la section isolée mais se transforme simplement en section isolée lorsque l'interrupteur qui la commande est fermé.

En pratique, cela a pour conséquence, qu'un train stoppé dans une zone d'arrêt ne redémarre pas nécessairement lorsqu'on met au vert l'interrupteur qui la commande. Il ne redémarre que lorsque tous les aiguillages à parcourir ont été mis dans une position cohérente, et ce sans autre intervention que la manœuvre des aiguillages.

Michel Marin



Portes ouvertes au Rail Miniature Mosan samedi 13 novembre 2004

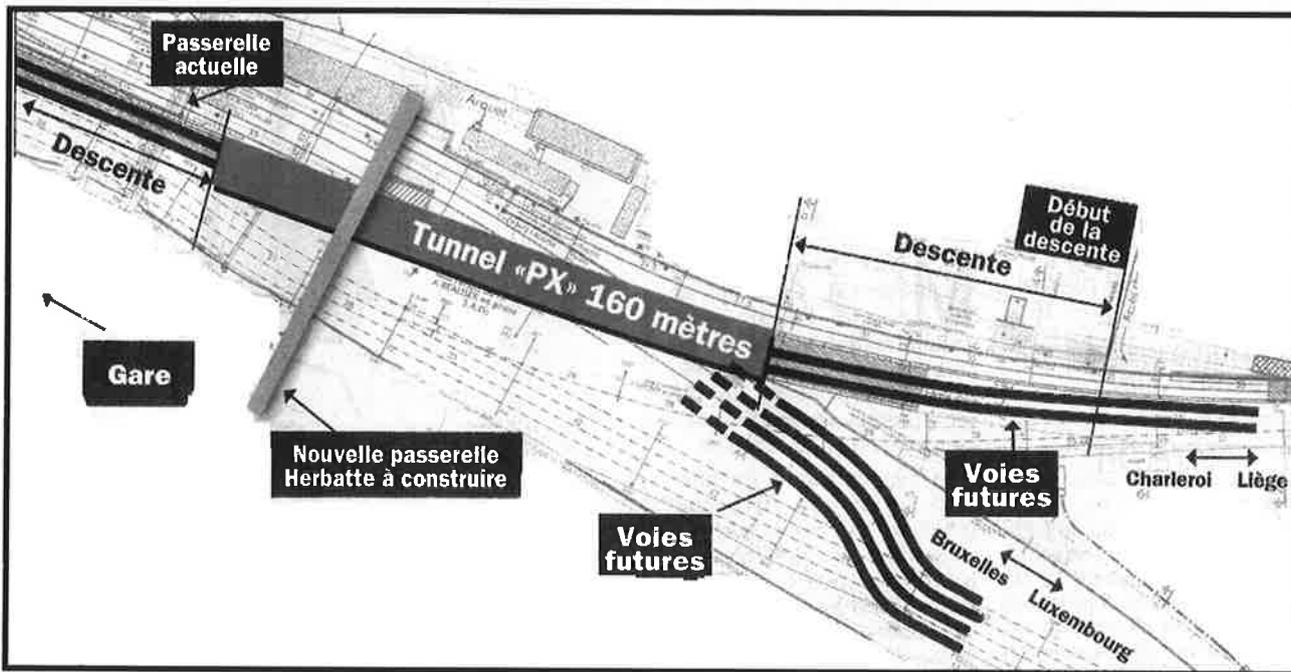
De 10 à 18 heures

Ateliers de modélisme

Circulation sur les réseaux :

- fixe H0 à décor "Mosan",
- modulaire H0 à décor "US" (réseau numérisé),
- modulaire N décor "Gare de Vonèche"

Les travaux en gare de Namur



Pour éviter le croisement des trains des lignes Bruxelles - Luxembourg, Bruxelles - Dinant et Charleroi-Liège dans les grilles de la gare de Namur, une trémie va être construite pour permettre un "saut de mouton" sous le grill situé côté boulevard Cauchie. La Dorsale wallonne passera en-dessous des autres lignes. Les relations Bruxelles - Luxembourg et

Bruxelles - Dinant passant par le pont-rail au dessus de la Meuse resteront en surface.

Des dérivations Charleroi - Dinant et Liège - Bruxelles resteront d'actualité ne serait-ce que pour la continuité du trafic de délestage des marchandises provenant d'Antwerpen et passant par Ottignies, Fleurus, la ligne 147, Jemeppe-sur-Sambre, Namur et l'Athus-Meuse.

Plan paru dans Vers l'Avenir du 3 septembre.

ТРАНССИБИР

С 27 10

Si vous utilisez la relation ferroviaire nocturne Moscou - Saint-Petersbourg, votre déjeuner vous sera remis dans une boîte dont le couvercle est illustré par cette belle locomotive vapeur. Texte dans la langue locale.

The advertisement features a steam locomotive (number 62710) and a train ticket. The ticket is in Russian and includes details such as the route (Moscow - Saint-Petersbourg) and the date of travel.

Programme des réunions au RMM et les activités ferroviaires "d'ailleurs"

(Informations réunies par Jean-Claude Botspoel, l'agenda Fébelrail,
et tous ceux qui voudront bien nous informer de leurs activités...)

Chaque nouvelle parution de l'agenda est une mise à jour : les dates sont confirmées ou modifiées ! (***) = vaut le voyage.

Bourses et activités revenant régulièrement

Tous les 3^e dimanches du mois : WOLUWE-SAINT-LAMBERT : bourse du jouet au Shopping Center.

Tous les 2^e dimanches du mois d'avril à octobre : LA LOUVIERE : circulations par l'Association Vaporiste du Centre, rue G. Boël, Institut technique; 10>18h.

Tous les W.E. et J.F. jusqu'au 6 octobre (uniquement le dimanche et J.F. en juillet et août) : FOREST : circulations du Petit Train à Vapeur, Parc du Bempt, Chaussée de Neerstalle, 323 B; 1190 Bruxelles.

Tous les dimanches (en saison) : LIGNE DU BOCQ (ex-ligne 26) : circulations de l'autorail 4602 du PFT (Dorinne - Spontin - Ciney).

Du 1 avril au 30 octobre du mercredi au dimanche 13>18h, en juillet et août tous les jours 10>12h et 13>18h : JEMELLE, exposition permanente consacrée au rail et à la pierre au Centre du Rail et de la Pierre.

Tous les dimanches du 1 avril au 1 octobre et tous les samedis du 1 juillet au 1 septembre : THUIN, circulation de tramways anciens et vivite du Centre de la Découverte du Vicinal à l'ASVi.

Des occasions de faire des photos ferroviaires : <http://users.skynet.be/sky34004/clic.htm>

Octobre 2004	
22 au 24	UTRECHT (NL) : «Eurospoor», Jaarbeursplein, 6.
23 et 24	Voyage du RMM au «BLUE BELL» (GB). Inscriptions lors des réunions auprès de Paul Delescaille ou Etienne Labar.
23 et 24	BOUGE : 6 ^{ème} expo-bourse de maquettes et figurines. Hall sportif de l'école communale, Avenue Baudouin 1er, 20. Samedi 11>17h, dimanche 10>18h.
23 et 24	BELLEVILLE SUR MEUSE (F) : exposition de modélisme. 13h30>18 et dimanche 09h>17h30., salle Convard.
24	CHÂTEAU-THIERRY (F02) : 4 ^{ème} bourse de jouets anciens organisée par les Trains Miniatures de l'Ormois. Palais des Sports. 09>17h.
29	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
30 et 31	ROUEN (F76) : Congrès de la FFMF organisé par «Sotteville Modèle Club Ferroviaire»
31	EPERNAY (F51) : 2 ^{ème} bourse de jouets anciens, trains et voitures miniatures organisée par l'Association Champenoise de Modélisme Ferroviaire. 09>17h. Palais des Fêtes, Parc Roger Menu.
31	STEINSEL (L) : 12 bourse d'échange de trains miniatures. Organisée par le Module Club Luxembourgeois. Ancien hall de basket. 10h>17h30.
Novembre 2004	
4 au 7	KÖLN (D) : Exposition de modélisme ferroviaire. *** Visite du RMM le samedi 6.
5	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Voyageurs SNCF-CFL-CFF-FS, époques IV et V.
6 et 7	OUGREE : expo de trains miniatures organisée par l'ALAF en ses locaux, rue de la Gare. 09h>17h.
6 et 7	ORLEANS (F45) : 9 ^{ème} exposition de modélisme ferroviaire organisée par «l'Association des Modélistes Ferroviaires du Centre» http://perso.club-internet.fr/tpajot/
7	ANTHEIT : bourse d'échange organisée par le RMH, Caserne Lieutenant Binamé, salle des Spiroux, rue de Leumont, 118. 09>13h.
7	GONDECOURT (F59) : 2 ^{ème} bourse d'échanges de modélisme ferroviaire, maquettes, figurines, jouets anciens. 10>17h. Salle des fêtes J. Poissonnier.
12	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
12 au 14	LEIDEN (NL) : Rail 2004 (12 ^{ème} salon international de Modélisme Ferroviaire sur 10.000 m²). *** Groenordhallen, Willem de Zijgerlaan. Vendredi et samedi 10>18, dimanche 10>17h. Près de la gare ferroviaire, signalisation au départ du périphérique routier http://www.rail.nl/
13	PORTES OUVERTES AU R.M.M. 10>18h. Circulations sur les réseaux, ateliers de modélisme.
13 et 14	WALFERDANGE (L) : 24 ^{ème} exposition et bourse de modélisme ferroviaire au Centre Culturel Prince Henri. Organisée par l'AMFL. 10>18h. http://www.amfl.net/
14	WANZE (Antheit) : bourse d'échanges trains, voitures, jouets. 09>13h, salle des Spiroux, rue de Leumont, 118. http://users.swing.be/rmh Organisation AMAF.
14	GILLY : bourse d'échange de trains et accessoires, organisée par le T.M.C. à l'école de la Cité Germinal, rue Circulaire, 27, quartier de Soleilmont. 09>13h. Réseaux du club accessibles. http://www.tmc-charleroi.be/tf/
19	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : "Le monde des Big-Boy en réel et en miniature", projection.
21	DISON : bourse internationale de trains, autos et vieux jouets. Salle des fêtes, place Hommel. 10>15h.
21	SOUFFELWEYERSHEIM (F) : exposition et bourse de modélisme ferroviaire organisée par Souffel'Modélisme. Espace des 7 Arpents. A 5km au nord de Strasbourg. 10>17h. http://www.chez.com/souffel
26	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
Décembre 2004	
3	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs, grands rapides et internationaux, toutes nationalités, toutes époques.
3 au 5	VILLEBON LE GRAND DOME (F) EXPOMETRIQUE 2004.
5	HOESELT : bourse, Cultureel Centrum, 9>13h.

10	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
12	BINCHE : 2 ^{ème} bourse trains, voitures, maquettes, jouets. Athénée Royal, Place des Droits de l'Homme. 09>14h.
12	MERKSEM : bourse organisée par l'ATA, au Fort. 09>13h..
17	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
18	HOUTEN (NL) : grande bourse de train miniature à l'Euretco-Expo-Center. 10>15h.
24	Réunion annulée (réveillon)
31	Réunion annulée (réveillon)
Janvier 2005	
9	SAINT NICOLA LES ARRAS (F62) : 8 ^{ème} bourse de modèles réduits. 09>17h. Organisée par le Rail Club Médiolanaïs. Salle polyvalente Bonne Humeur.
11-01 au 24-02	NAMUR : exposition de photographies *** de O. Winston LINK : «Trains» (Dernières locomotives à vapeur des USA). Théâtre de Namur, place du Théâtre, 2. Vernissage mardi 11 janvier.
30	TALANGE (F57) : bourse d'échanges toutes disciplines. Centre socioculturel Maurice Baquet. 09h30>17h.
Février 2005	
6	WANZE (Antheit) : bourse d'échanges trains, voitures, jouets. 09>13h, salle des Spiroux, rue de Leumont, 118. http://users.swing.be/rmh Organisation AMAF.
Mars 2005	
6	MORSBACH (Forbach) (F) : 17 ^{ème} bourse d'échanges de jouets anciens organisée par le Cercle Ferroviaire de Sarre et Moselle. 09h30>16h. Centre social Eric Tabarly.
Avril 2005	
2 et 3	CHARLEROI : 13 ^{ème} salon de la Maquette à Charleroi-Expo, hall 2.
13 au 17	DORTMUND (D) : «INTERMODELBAU 2005», Westfallenhallen. TOUTES les disciplines du modélisme sur 4 hectares

Ferro Flash Namur 128 est enfin arrivé, il en a fallu du temps direz-vous ! Le Rédac'chef a eu d'autres chats plus urgents à fouetter : l'organisation de "OPCARRIERES.BE" : une action qui consiste à mettre en relation les élèves de la classe Terminale des Humanités avec les représentants des Universités, des Facultés universitaires, des Hautes Ecoles, des Ecoles supérieures des Arts, des Professionnels issus de ces enseignements et les PMS, dans un environnement non commercial et pluraliste. Cette année, c'était vendredi 22 octobre de 10 à 16h à Charleroi-Expo. Faites consulter <<http://www.opcarrieres.be>> un outil de travail clair, précis, sans pub.



Chargement du charbon en gare de Mariembourg-CFV3V

Portes ouvertes
au
Rail Miniature Mosan
samedi 13 novembre

De 10 à 18 heures

Ateliers de modélisme

Circulation sur les réseaux :

fixe H0 à décor "Mosan",

modulaire H0 à décor "US",

modulaire N décor "Gare de Vonèche"

Cession par la SNCB de 10 locomotives type 26 aux Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)

Durant l'occupation allemande, la Deutsche Reichsbahn passa commande à l'industrie belge de 200 locomotives BR 50 et de 200 locomotives BR 52.

A partir de mars 1943, 186 locomotives BR50 avaient été livrées.

Suite aux bombardements alliés, aux actes de sabotage et à la livraison tardive d'éléments réalisés en Allemagne, 14 unités étaient encore en cours de construction à la libération. La SNCB demanda à l'industrie de les achever et elles furent livrées de novembre 1944 à avril 1948 sous l'appellation «type 25». Quant aux 200 locomotives BR52, aucune machine n'était terminée à la libération pour les mêmes motifs qu'évoqués ci-dessus.

La SNCB demanda également à l'industrie belge d'en compléter et d'assembler 100 exemplaires. Elles furent prises en écritures d'août 1945 à octobre 1947 sous l'appellation «type 26».

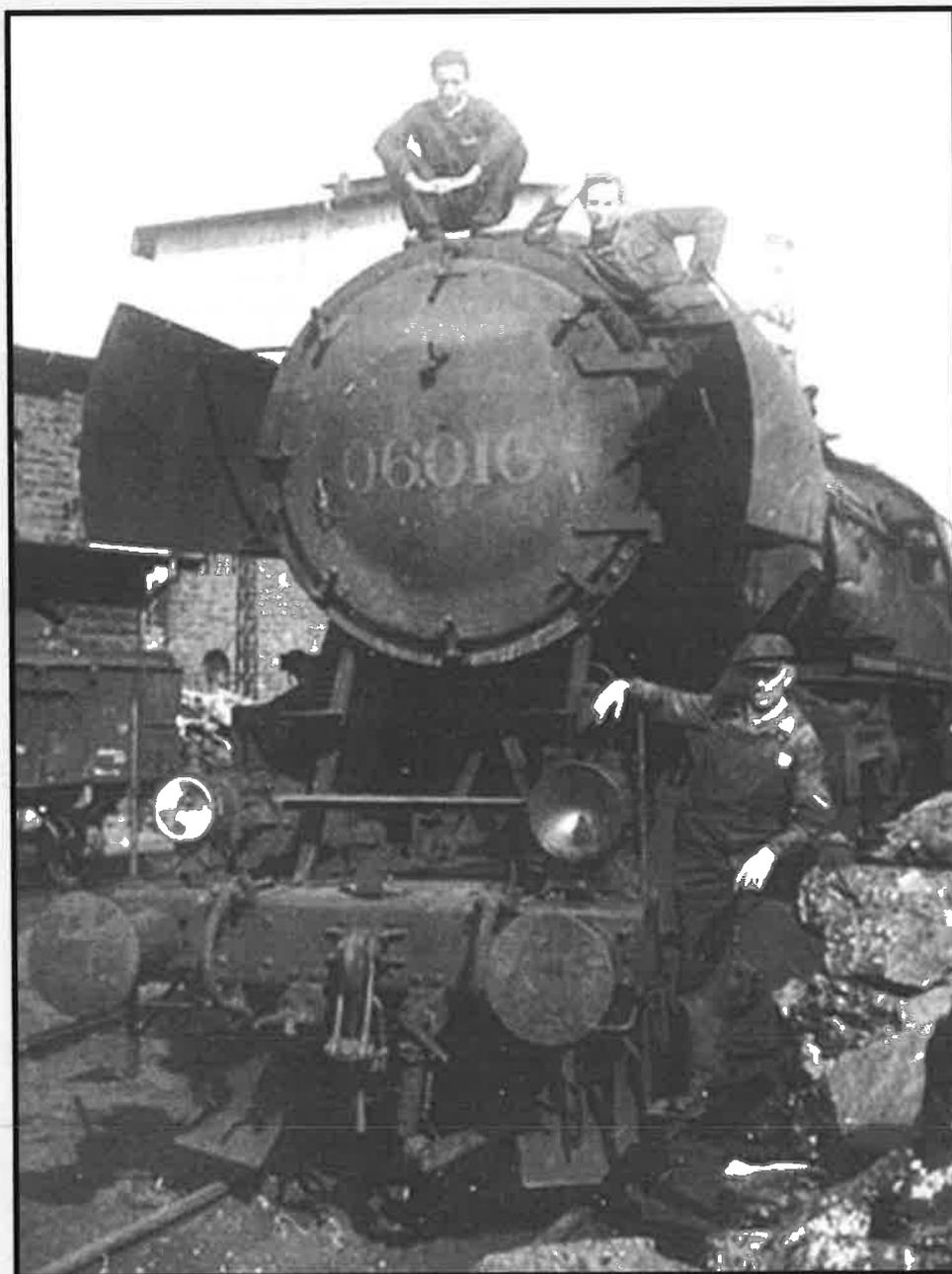
Elles furent réalisées par quatre usines et chacune au nombre équitable de 25 unités. Les 26.001 à 26.024 plus la 26.100 par Tubize, les 26.025 à 26.049 par Cockerill, les 26.050 à 26.074 par Haine-Saint-Pierre et les 26.075 à 26.099 par l'Anglo-Franco-Belge.

Les douze premières locomotives furent mises en service à la remise de Schaerbeek, mais dès la livraison des type 29, elles rejoignirent leurs sœurs dans les remises de Bertrix, Latour et Renory.

Fin octobre 1947, l'effectif était ramené à 90 unités car la SNCB avait cédé à la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois les locomotives 26.012 à 26.016 et

26.042 à 26.046. Rappelons que cette société avait été créée le 17 avril 1946 par une convention signée entre le Grand-Duché de Luxembourg, la France et la Belgique. La remise de Bertrix céda les locomotives 26.012, 013, 016, 042, 043 et 044. La remise de Latour céda les 26.014 et 015. Le transfert eut lieu en mai et juin 1946 à l'exception de la 26.043 partie seulement en octobre 1947. Quant aux locomotives 26.045 et 26.046, construites par Cockerill, elles furent livrées directement aux CFL en juin 1946.

Elles y constituèrent la série 56 et numérotées 5601 à 5610. Dix autres locomotives construites par SCAM



à Graffenstaden les rejoignirent dans cette série sous les numéros 5611 à 5620.

Ces vingt locomotives furent équipées d'un réchauffeur ACFI de 1949 à 1951 et furent réformées, en bloc, le 24 mai 1961. A la SNCB, les 90 locomotives sortirent d'écritures en 1955 (5), 1957 (35), 1958 (10), 1960 (10), 1961 (15), 1962 (3) et 1963 (12).

Michel HERBIET

Légende de la photo de la page précédente :

La 26.016 de la remise de Bertrix vient d'être prise en écritures par les CFL. Avant de porter son numéro définitif (5605), elle a été provisoirement numérotée

06.016 c'est à dire le même numéro qu'à la SNCB à l'exception du premier chiffre, le "2" qui a été remplacé par un "0". Modification sans doute effectuée pour ne pas confondre cette locomotive (toujours en livrée SNCB) avec celle appartenant réellement à la SNCB !

Photo transmise par Etienne Labar, extraite, avec l'aimable autorisation de M. Jean-Marie Ottelé, du site Internet de l'Association Luxembourgeoise des Amis des Chemins de Fer A.L.A.C.F. <<http://www.rail.lu>> Site très complet sur le rail luxembourgeois, des chemins de fer miniers et industriels au Grand-Duché et les régions limitrophes.



**La série 56 des CFL (ex-type 26 SNCB) en Belgique.
En haut : la 5610, ex-SNCB 26.046, à Arlon le 24 septembre 1951 (photo J. Shuttleworth).**



En bas : la 5605, ex-SNCB 26.016) en gare de Gouvy, en tête du train 131 Liège - Luxembourg, le 6 juillet 1953. (Photo J.H. Renaud) à comparer avec la photo de la page précédente.

L'accident de Pécrot

Le 27 mars 2001 a eu lieu l'accident de Pécrot qui fit huit victimes : un conducteur, une accompagnatrice et six voyageurs. Le procès qui se déroule à Wavre est l'occasion de relater les circonstances de ce malheureux événement.

Le train à l'origine de l'accident est arrivé à Wavre sur une voie latérale en provenance de Louvain et doit rebrousser à vide après un changement de poste de conduite pour retourner à Weert Saint-Georges à mi-chemin en direction de Leuven. Il est conduit par un jeune conducteur de ce dépôt qui vient d'être muté sur la ligne suite à sa mise à pied pour franchissement d'un feu rouge. Il s'arrête tout à fait normalement à Wavre devant la pancarte marquée "2".



Il ne sait pas que cette pancarte est implantée pour répartir sur le quai les trains pour Ottignies (sens normal de circulation) mais qu'elle n'est pas correctement implantée pour les trains à destination de Leuven (circulation à contre-voie). Ce n'est que 48h après l'accident que cette anomalie sera corrigée par déplacement de la pancarte de 6 mètres vers Ottignies.

Il en résulte que du poste de son train, direction Leuven, il dépasse de 3 m le signal de départ et se trouve au ras de l'aiguillage de la voie principale.

A l'heure normale de départ, le passage à niveau tout proche se ferme pour un train de marchandises Otti-

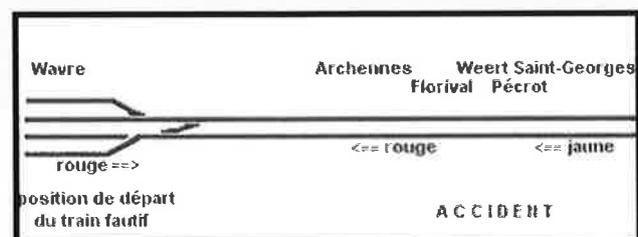
gnies - Louvain ce qui décide le conducteur à démarrer son train direction Louvain. Ceci est tout à fait incompréhensible et contraire à toutes les règles puisque le conducteur ne voit aucun signal qui protège l'aiguillage ce qui est une situation « impossible ».



Comme il n'a pas dégagé l'itinéraire qu'il a emprunté en venant de Leuven, il y retourne en empruntant les mêmes voies mais à contre sens (par chance cet itinéraire ne gêne pas celui du train marchandises mais lui est parallèle). Le statut de la voie n'a pas été changé (ce qui aurait nécessité l'accord de Leuven) donc la signalisation de contre-voie n'est pas active (à contre voie il n'y a qu'un seul canton de Wavre à Weert Saint-Georges contre deux dans le sens normal).

Non seulement les passages à niveau ne se ferment pas à l'approche de son train, la signalisation reste au rouge dans le premier canton jusqu'à Archennes, mais surtout elle reste au jaune dans le canton suivant jusqu'à Weert Saint-Georges.

De plus à la sortie d'Archennes, au point d'arrêt de Florival, la voie fait une forte courbe dans une région boisée.



Or, un train régulier avec de nombreux étudiants vient de Leuven en direction de Wavre et franchit le jaune à Weert-Saint-Georges. La collision entre les deux trains a lieu à Pécrot au débouché de la courbe de Florival.

Le signaleur (plus un pensionné SNCB qui passait par là) a vu le danger. Il a six minutes pour intervenir (à titre de comparaison, à Nancy le 6 novembre 2002, un agent SNCF qui avait vu une voiture-lit en feu, a fait

couper la traction sur la caténaire et a stoppé le train sur 800 mètres).

Il téléphone à Louvain pour faire mettre au rouge le signal de départ de Weert-Saint-Georges : refus de Leuven de traiter en français. Il téléphone au dispatching de Bruxelles : celui-ci se déclare incapable de contacter Leuven suite à des problèmes de liaison téléphonique (Bruxelles – Leuven est dans de gros travaux de mise à quatre voies). On essaie alors de couper le courant traction de la caténaire : Anwerpen coupe le courant en Flandre, mais le train est maintenant en Wallonie puisqu'il a quitté Weert-Saint-Georges. Enfin Namur coupe le courant mais les six minutes sont dépassées et l'accident a eu lieu.



Le jour de l'accident. A gauche, le train fautif

A la reconstitution, le courant a été coupé en deux minutes...

Sur le plan pénal

Sur le plan pénal, le conducteur fautif étant décédé, l'action est éteinte. Les parties civiles essayent cependant d'obtenir une condamnation de la SNCB (à une amende). Il existe en effet une disposition légale qui oblige un employeur à prévoir l'action à effectuer en cas de catastrophe (avec exercice) ce qui ne semble pas être pratiqué à la SNCB.

Sur le plan civil, la SNCB va naturellement indemniser les victimes.

La radio sol - train sera active sur la ligne quelques mois plus tard. Une signalisation par balise sera sans doute implantée un jour. Un projet européen de surveillance de la position et du mouvement des trains par satellite est en développement (système OPTIVIA développé par Bombardier).

Mais tous ces moyens techniques nouveaux auraient-ils empêché un accident qui avait à sa base une somme d'erreurs humaines aussi énormes ?

Le 15 septembre 2004, la SNCB a été condamnée à une amende par le Tribunal de Wavre pour ne pas avoir assez formé son personnel et en particulier le jeune conducteur à l'origine de l'accident.

Texte et photos Michel Marin

En lisant "Sur les Rails d'Ardennes et de Gaume" : Rendons à... ce qui lui appartient...

Ceux d'entre-nous qui ont déjà feuilleté le livre "Sur les Rails d'Ardennes et de Gaume" de P. Dumont et O. Geerinckx, ont pu remarquer, en haut de la page 97, une photo représentant un autorail du type 553 en gare de Houyet-Ardenne (actuellement Houyet). Cette photo prise au printemps de 1961 (plus précisément en avril) est due à M. Claude Defêchereux.

Dans le livre "La Signalisation en Belgique", tome 2, ouvrage mis sur le marché par le PFT d'après un travail très précis de Monsieur J. Chabottaux de Houyet, (décédé après la parution du tome 1), la même photo y figure en page 196, mais légendée comme prise par M. Michel Herbiet.

Cet anachronisme a provoqué l'étonnement très justifié de M. Defêchereux. Nous allons vous donner ici la solution à ce problème.

Utilisant de nombreuses photos pour illustrer les articles paraissant dans notre revue, j'y mentionne toujours, lors qu'il est connu, le nom de l'auteur de la photo et éventuellement le titre du livre ou de la revue où elle est publiée.

En ayant discuté très amicalement avec Claude, je peux affirmer que je n'étais pas en sa compagnie à Houyet lors de la prise de vue de cette photo et qu'elle est bien de lui. La confusion provient peut-être du fait que Monsieur Chabottaux m'avait invité chez lui lors de la correction du texte de son ouvrage et que, lors d'un examen rapide des photos et des plans qu'il comptait publier, il ait cru comprendre que cette photo avait été prise par mes soins lors d'un séjour familial à Houyet.

Michel Herbiet

Les rames diesel TEE hollando-suissees devenues "Northlander"

Dans les années 50, les chemins de fer européens avaient fortement vieilli et leurs liaisons internationales étaient dans un triste état. Pour faire face à cette menace, le directeur d'alors des Nederlandse Spoorwegen (chemins de fer hollandais), F.Q. den Hollander, lança l'idée, lors de la conférence sur les horaires de l'UIC (union internationale des chemins de fer) de 1953, d'un réseau de trains rapides et confortables, exclusivement de première classe. Ce réseau fut appelé Trans Europe Express (en abrégé TEE).

En ce qui concerne le parc de matériel, les chemins de fer français et italiens choisirent d'adapter leur matériel existant. La DB (chemins de fer allemands) développa une nouvelle rame dénommée VT 11.5. Ce ne fut vraiment que les NS (chemins de fer hollandais) et les CFF (chemins de fer fédéraux suisses) qui développèrent une nouvelle rame en commun. Ceci déboucha, en octobre 1955, sur une commande de cinq rames automotrices Diesel quadruples. Les motrices furent construites par Werkspoor à Amsterdam et les segments de trois voitures (parmi lesquelles les voitures-pilote) par SIG à Neuhaussen. Les équipements électriques furent eux fournis par Brown-Boveri à Baden. Les mêmes moteurs que ceux des motrices équipèrent les rames DE 3 (plan U) construites ultérieurement. La vitesse maximum autorisée était de 140 km/h. Deux rames reçurent les numéros suisses 501 et 502 avec Ram comme indication de type. Les trois rames hollandaises reçurent les numéros allant de 1001 à y compris 1003 avec DE 4 comme indication de type. Les motrices étaient suivies d'une voiture à compartiments, de la voiture restaurant et finalement de la voiture-pilote à couloir central. Détail remarquable : les doubles vitres entre lesquelles coulissaient des stores que le voyageur pouvait commander de l'intérieur. Extérieurement, les rames se caractérisaient surtout par la forme très réussie de leur partie avant qui était le résultat d'une étude en commun d'Elisabeth van Blerkon et du NLR sur base d'un ovoïde. Les voitures étaient de style suisse avec de grandes fenêtres et des portes à soufflet s'ouvrant vers les quais. Les cabines de conduite avaient un frein d'urgence hollandais et un autre suisse. Deux rames pouvaient être accouplées au moyen de l'attelage Scharfenberg. Les NS et les CFF étaient très en avance sur leur temps avec ces rames qui disposaient déjà de l'air conditionné. Elles furent livrées juste avant le lancement des TEE prévu en mai 1957.

Les rames assurèrent alors les services suivant : l'Etoile du Nord (Amsterdam – Bruxelles – Paris et inversement), l'Oiseau bleu (Paris – Bruxelles et inversement) et, ce qui fut le service le plus renommé, l'Edelweiss (Amsterdam – Bruxelles – Namur – Luxembourg – Strasbourg – Bâle – Zurich et inversement). La particularité de ce TEE était qu'il traversait cinq

pays en un jour, ce que ne faisait aucun autre train TEE. Dès le départ, les services TEE furent un énorme succès mais ce succès se retourna progressivement contre les rames NS/CFF en raison de l'électrification des réseaux. Le trafic entre Bruxelles et Paris connu une telle croissance que, à partir de 1964, seules des rames en traction électrique furent encore mises en ligne. Une nouvelle liaison fut bien créée : l'Arbalète entre Zurich et Paris, mais elle aussi fut rapidement remplacée par une rame tractée. Les rames automotrices avaient comme inconvénient de ne pas pouvoir recevoir de voitures supplémentaires lorsque le trafic augmentait. A partir de 1999, elles furent introduites sur le TEE Bavaria entre Zurich et Munich, ce qui eut pour conséquence qu'elles circulèrent pour la première fois en Autriche (sur quelques kilomètres aux environs de Bregenz) et en Allemagne. En février 1971, la rame CFF 501 dérailla près de la localité allemande d'Aitrang en raison d'une vitesse trop élevée dans une courbe. Peu de temps après, un autorail léger s'encastra dans la rame accidentée. Il y eut 28 morts et 42 blessés. Ce fut la page la plus noire de l'histoire des rames. La CFF 501 fut en conséquence ferrillée peu de temps après et en même temps il fut mis fin à l'utilisation des rames sur ce trajet.

Ensuite, les rames ne furent plus utilisées que sur l'Edelweiss. Ce n'était pas l'utilisation la plus rationnelle des rames diesel que de les engager sur un trajet de 900 km totalement électrifié. Puis, les motrices connurent une suite calamiteuse de pannes. A de nombreuses reprises, les rames diesel TEE durent être remplacées par des rames TEE électriques qui pouvaient circuler sous les caténaires de quatre pays européens. En mai 1974, il fut mis un terme à l'utilisation des rames diesel TEE et elles furent mises en vente. L'idée de remplacer les motrices diesel par motrices électriques n'aboutit pas.

Finalement, en 1976, les rames furent vendues à la firme canadienne Urban Transportation Development Corporation qui les mis à la disposition de l'Ontario Northland Railway (ONR) dans la North Bay. Les rames furent révisées par les ateliers de Zurich et de Tilburg et adaptées en vue de leurs services au Canada où les températures peuvent chuter bien en dessous du zéro degré. Les attributs nord-américains typiques furent appliqués : numéros éclairés posés sur la carrosserie, phares disposés à l'avant et une grande cloche au-dessus des cabines de conduite. En même temps, les rames furent repeintes aux éclatantes couleurs bleu et jaune de l'ONR. En plus, il y eut quelques changements dans la composition des rames : les rames NS 1001 et CFF 502 échangèrent leurs motrices et les NS 1002 et 1003 leurs voitures-pilote. Les rames furent acheminées à Toronto par voie maritime en mars, septembre et octobre 1977.



Les rames arrivèrent au Canada en portant les numéros ONR 1900-1903 mais furent immédiatement renumérotées 1980-1983 car les premiers numéros faisaient double emploi avec ceux de certaines locomotives diesel canadiennes. Elles furent mises en exploitation par l'ONR et assurèrent le Northlander entre Toronto Union Station et Timmins en empruntant entre autres, entre Toronto et North Bay, les voies du Canadien National (CN). Ces nouveaux trains connurent un énorme succès et acquirent une grande renommée. Les Canadiens furent surtout frappés par leur confort.

En contraste, le personnel technique de l'ONR était moins élogieux à propos des motrices. Les hivers canadiens très rigoureux leur firent payer leur tribu et en 1979 et 1980 elles furent remplacées par des locomotives diesel du type FP7A que nous appelons aussi gros nez américains. Simultanément au remplacement par des locomotives diesel, les rames furent renumérotées en 1984-1987. Dès lors, ce fut une étrange composition à voir que ces grosses diesel, avec leur énorme gabarit américain, accouplées à des voitures européennes. En plus, au Canada, les voitures-pilote ne sont que rarement utilisées en tant que telle et avec les locomotives FP7A cette possibilité fut complètement abandonnée. En 1984, les anciennes motrices Werkspoor furent ferrillées. Par après, on connut une utilisation relativement sans problème du matériel remorqué mais, dans la deuxième moitié des

années 80, ce fut au tour des locomotives de connaître les ennuis dus à la vieillesse. Finalement, en 1992, les rames de voitures furent mises hors service, remises à North Bay et mises en vente.

L'association suisse TEE Classics fut mise sur pied en 1994 et entreprit une action pour sauver au Canada un certain nombre de voitures TEE de la casse et les rapatrier en Europe pour, avec elles, organiser des excursions. Des contacts furent pris avec l'ONR à North Bay et finalement huit voitures furent acquises. L'ONR remis les voitures destinées à retourner en Europe en état de rouler. Entre temps, TEE Classics recherchait activement des sponsors pour couvrir les frais de rapatriement. Märklin, le célèbre fabricant de modèles réduits ferroviaires qui depuis des années produisait en modèle une rame Northlander très réaliste, en fut le principal.

Le lent retour vers l'Europe commença le 11 octobre 1998 lorsqu'une locomotive diesel de l'ONR prit à son crochet trois voitures ordinaires et deux voitures-pilote qui séjournaient à North Bay comme matériel non motorisé. C'était les trois voitures de l'ex-NS 1003, la voiture-pilote de l'ex-NS 1002 et une voiture intermédiaire de l'ex-NS 1001. Les voitures TEE furent équipées des deux côtés d'un attelage de transition qui faisait la jonction entre les attelages Scharfenberg et les attelages américains et qui les reliaient de chaque côté à un wagon intermédiaire. Ensuite, les voitures furent décorées de la publicité des sponsors, parmi

lesquels : Märklin, Air Canada, Wilhelmsen Lines et IGE Bahntouristik. Les trois autres voitures restèrent à North Bay. La locomotive ONR 1604 tracta les cinq voitures jusqu'aux voies du Canadien National (CN) et le 12 octobre les voitures furent incorporées à un long train de marchandises à destination de Toronto.

Le 14 octobre, les voitures poursuivirent vers Montréal et St. John où la rame devait prendre place à bord du MS Tampa des Wilhelmsen Lines. Mais il apparut que les freins des voitures restaient bloqués. Finalement, la rame fut retirée du train de marchandises et garée à Belleville où l'on détecta que l'attelage de transition devait être remplacé. Heureusement on en avait un de réserve sous la main et à l'aide de vérins et d'une grue des CN on put placer ce nouvel attelage. Ce ne fut cependant pas terminé. Lorsqu'on accrocha le Northlander en queue d'un train de marchandises, l'accouplement lâcha en marche ! Ces avatars servirent de leçon et il fut décidé d'utiliser une locomotive uniquement pour tracter la rame et donc d'assurer le transport sous forme de train spécial. Le 19 octobre, la locomotive CN 9663 pris en charge la rame à Bath et la conduisit sans rencontrer de nouveaux problèmes à St. John le 19 octobre.

Le chargement des voitures fut particulièrement spectaculaire. Les voitures furent placées avec leurs bogies sur le dessus de containers sur lesquels des rails avaient été soudés. Ceux-ci furent ensuite soulevés par des élévateurs à fourche et déposés sur le bateau. Le Tampa appareilla le 23 octobre 1998. Le 4 novembre, il atteignit Hambourg et le 5 novembre, pour la première fois depuis 1977, le Northlander roula à nouveau sur les rails européens. Le Northlander ne pu poursuivre sa route à travers l'Allemagne car ses roues se révélèrent non conforme et donc la rame resta en attente à Hambourg- Wilhemsburg jusque fin mars 1999. Pendant ce temps, elle fut complètement vandalisée.

Fin mars 1999, l'équipe de TEE Classics et des agents de l'atelier d'Olten des CFF revinrent à Hambourg pour changer les roues. Ce travail terminé, le Northlander pu enfin commencer son grand voyage. Tractée par la locomotive diesel V 200 007 (une autre vedette de la construction ferroviaire des années 50), elle fut acheminée dans le Sud de l'Allemagne, à Göppingen, où se trouve le siège social de Märklin. Il y avait, en effet, en mai de cette année, des portes ouvertes chez Märklin et le Northlander, bien que couvert de graffiti, se devait de participer au show.

Entre le 1 et le 3 septembre 1999, une des deux voitures-pilote, l'ONR 1987-4 / ex-NS 1003, fut transférée de Nuremberg, où les rames se trouvaient entre-temps, à la ville suisse de Lucerne. Ce transfert avait pour objectif d'exposer la voiture aux journées du modélisme du musée des transports de la Verkehrshaus de Lucerne. Dans les semaines qui précédèrent cet événement, la voiture fut complètement nettoyée et remise dans un état impeccable. Le 26 novembre, après la fin de l'événement, la voiture-pilote fut reconduite à Nuremberg où elle rejoignit les quatre autres voitures.

Après cela, il y eut une longue période d'inactivité. Les voitures restèrent en Allemagne ouvertes et à l'air libre ce qui eu pour conséquence que la voiture-pilote qui avait été nettoyée fut à nouveau recouverte des inévitables graffiti. En juin 2001, la rame se trouvait encore toujours dans un coin oublié du triage de Nürnberg-Süd Rangierbahnhof. La situation des voitures ne s'était pas améliorée. Enfin, en 2002, on trouva où les abriter : dans la remise à wagons du musée Süddeutsches Eisenbahnmuseum à Heilbronn. Le 16 juillet 2002, la rame y fut transférée au moyen de la locomotive à vapeur 01 509 de l'association Ulmer Eisenbahn Freude. Bien que la rame soit toujours revêtue de la publicité de Märklin, le tender de la locomotive fut décoré d'une réclame Piko, un autre fabricant de modèles ferroviaires. Cette locomotive était venue pour le week-end à Nuremberg et devait retourner à vide à Heilbronn, elle pouvait donc prendre en charge ce transfert. C'était une très étrange et même impensable combinaison de matériel : une locomotive à vapeur reconstruite en Allemagne de l'Est (Rekolok) avec une rame hollando-suisse en livrée canadienne.

En fin de compte, les cinq voitures étaient au sec dans la remise. Dans la même année, on apprit qu'une des trois voitures restées au Canada, la voiture-pilote ONR 1985-4 (CFF 502) avait été ferraillée. C'était la dernière voiture suisse qui restait encore, toutes les autres voitures tant en Europe qu'au Canada étaient des voitures NS. En 2003, on fit divers travaux sur la rame à Heilbronn. La tâche principale était la remise des voitures dans un état présentable, car les graffiti de Hambourg de 1998/1999 y étaient encore.

Les voitures n'étaient pas hébergées gratuitement à Heilbronn, il y avait une location à payer chaque mois. Au bout d'un moment, on se rendit compte qu'on ne pouvait pas réunir suffisamment de sponsors pour continuer le projet. Les coûts d'hébergement et d'entretien étaient devenus excessifs et il fut décidé, au début de 2004, de mettre en vente les voitures. Toutefois cette vente, qui n'a pas encore eu lieu, est soumise à un engagement formel de l'acheteur de les préserver.

Maintenant que le retour en Suisse n'est plus à l'ordre du jour, les Pays-Bas apparaissent de manière évidente comme le seul autre pays où la rame serait bien accueillie. L'association TEE.nl s'y emploie et envisage même de reconstruire des motrices à partir de DE 3. Rencontrera-t-elle le succès ?

Michel Marin

D'après <http://www.rensema.demon.nl/>

Les remises à locomotives de la SNCB

Suite des FFN 122 à 127

La disposition et les différents types de remises

Comme annoncé précédemment, examinons dans ce numéro le chapitre consacré à la disposition et aux différents types de remises.

Lors de la réalisation de notre réseau, nous pourrions nous inspirer de cet article pour élaborer la disposition de notre dépôt vapeur. Les bâtiments, voies et accessoires doivent être installés dans un ordre bien précis pour augmenter la véracité de notre réalisation.

La description ci-après est valable pour la reproduction de n'importe quelle compagnie de chemin de fer. Les opérations afférentes à l'entretien des locomotives sont toujours identiques d'un pays à l'autre. Seule l'architecture des bâtiments varie ainsi que celle des installations en fonction de l'importance de la remise et de la configuration du terrain.

La disposition des remises.

Une remise doit être disposée de telle façon que, moyennant un parcours minimum, les diverses opérations puissent s'effectuer d'après un ordre logique. Toute entrave au cours de celles-ci doit être évitée, particulièrement les rebroussements et les recoupe-ments d'itinéraires.

La succession logique des opérations à la rentrée peut être déterminée comme suit :

La locomotive doit être visitée contradictoirement par le visiteur et le dernier machiniste desservant. Pour ne pas allonger inutilement la prestation du personnel roulant, la visite est la première opération à prévoir. Ceci est d'autant plus nécessaire que c'est précisément la visite qui décidera d'un retrait éventuel du feu au cas où certains travaux d'entretien l'exigeraient. En prévoyant la visite comme première opération, on disposera donc d'un intervalle maximum pour la préparation éventuelle d'une locomotive de remplacement.

Par contre, le retrait du feu doit être considéré, en principe, comme la dernière opération. Après celle-ci, la locomotive doit pouvoir être remise en parcourant un trajet aussi réduit que possible, afin d'éviter les avaries graves que pourraient provoquer l'entrée d'air froid pénétrant, durant le parcours, dans le foyer et la tubulure encore chauds, à travers les grilles complètement dégarnies.

Toutes les autres opérations sont à intercaler entre ces deux extrêmes. Le virage de la locomotive peut s'effectuer soit sur la plaque tournante, soit sur un triangle de virage, soit sur une boucle de virage (raquette). Mais de ces trois systèmes, seule la plaque tournante n'exige pas de parcours supplémentaire. En règle générale, le virage doit donc précéder le nettoyage du feu.

Comme, d'autre part, il peut être nécessaire de virer une locomotive juste avant le départ, on prévoit souvent la plaque tournante qui constitue l'installation de

virage de loin la plus fréquente : en tête de la remise, entre les voies d'entrée et de sortie.

Pour le chargement des combustibles, la locomotive doit parcourir des voies relativement longues, le long des parcs à charbon. C'est là encore une opération qui devra se situer avant le nettoyage ou le retrait du feu.

Pour la prise d'eau, on profite des endroits où les locomotives doivent ou peuvent normalement stationner pendant quelques temps. Les colonnes hydrauliques sont placées le plus souvent à côté des fosses à cendrées ou des fosses de visite. C'est généralement le personnel du service de relais qui soigne pour l'approvisionnement de l'eau au cours du nettoyage ou du retrait du feu.

Quant au bois d'allumage et au sable, ils seront chargés de préférence pendant l'approvisionnement des combustibles ou le nettoyage du feu, ceci pour éviter un stationnement supplémentaire.

On doit également prévoir la possibilité d'une prise d'eau le long des voies de sortie, afin de pouvoir compléter la réserve du tender au moment du départ. Enfin, la distribution des huiles de graissage est une autre opération à prévoir de préférence à proximité des voies de sortie.

De tout ceci, il résulte que l'ordre de succession le plus courant est le suivant : visite, virage, chargement de combustibles, nettoyage ou retrait du feu, remisage.

Il y a lieu de tenir compte également de ce que les remises peuvent être touchées par des locomotives étrangères qui n'auront pas à effectuer toutes, mais seulement quelques unes de ces opérations. Afin d'activer la mise au signal de ces locomotives, on dispose dans les voies de circulation normales des liaisons permettant d'éviter les opérations non prévues dans le parcours.

Les différents types de remises.

Le bâtiment de la remise dépend de l'ordre principal du genre d'exploitation choisi pour la rentrée et la sortie des locomotives.

Soit :

- faisceau de voies, reliées par aiguillages;
- transbordeur;
- plaque tournante centrale;
- combinaison de ces divers systèmes.

Remise rectangulaire avec faisceau de voies, reliées par aiguillages

C'est le type de remise le plus simple et le plus courant, le plus économique au point de vue construction et permettant d'abriter le maximum de locomotives pour une surface couverte déterminée.

C'est la forme idéale pour les petites remises. Si l'effectif des locomotives à remiser est important, cette disposition peut nécessiter une superficie d'avant-cour considérable pour l'établissement d'un faisceau d'accès ainsi que de nombreux appareils de voies très coûteux : aiguillages, croisements.

Généralement, on peut remiser deux à quatre locomotives par voie. Afin de réduire au minimum les entraves au moment du départ, il y a lieu de soigner tout particulièrement le classement des locomotives lors du remisage. Comme les difficultés pour un classement rationnel croissent en proportion du nombre de locomotives garées sur une même voie, il semble qu'il ne faille pas, autant que possible, dépasser trois locomotives par voie.

On rencontre des remises rectangulaires développées en longueur (figure 1) ou en largeur (figure 2), ou avec deux faisceaux d'accès (figure 3).

Dans ce dernier cas, le dédoublement peut ne pas porter uniquement sur le faisceau d'accès, mais s'éten-

dre également aux autres installations du service de cour de façon à réaliser deux exploitations indépendantes, l'une pour le service voyageurs, l'autre pour le service à marchandises.

Remise rectangulaire avec transbordeur

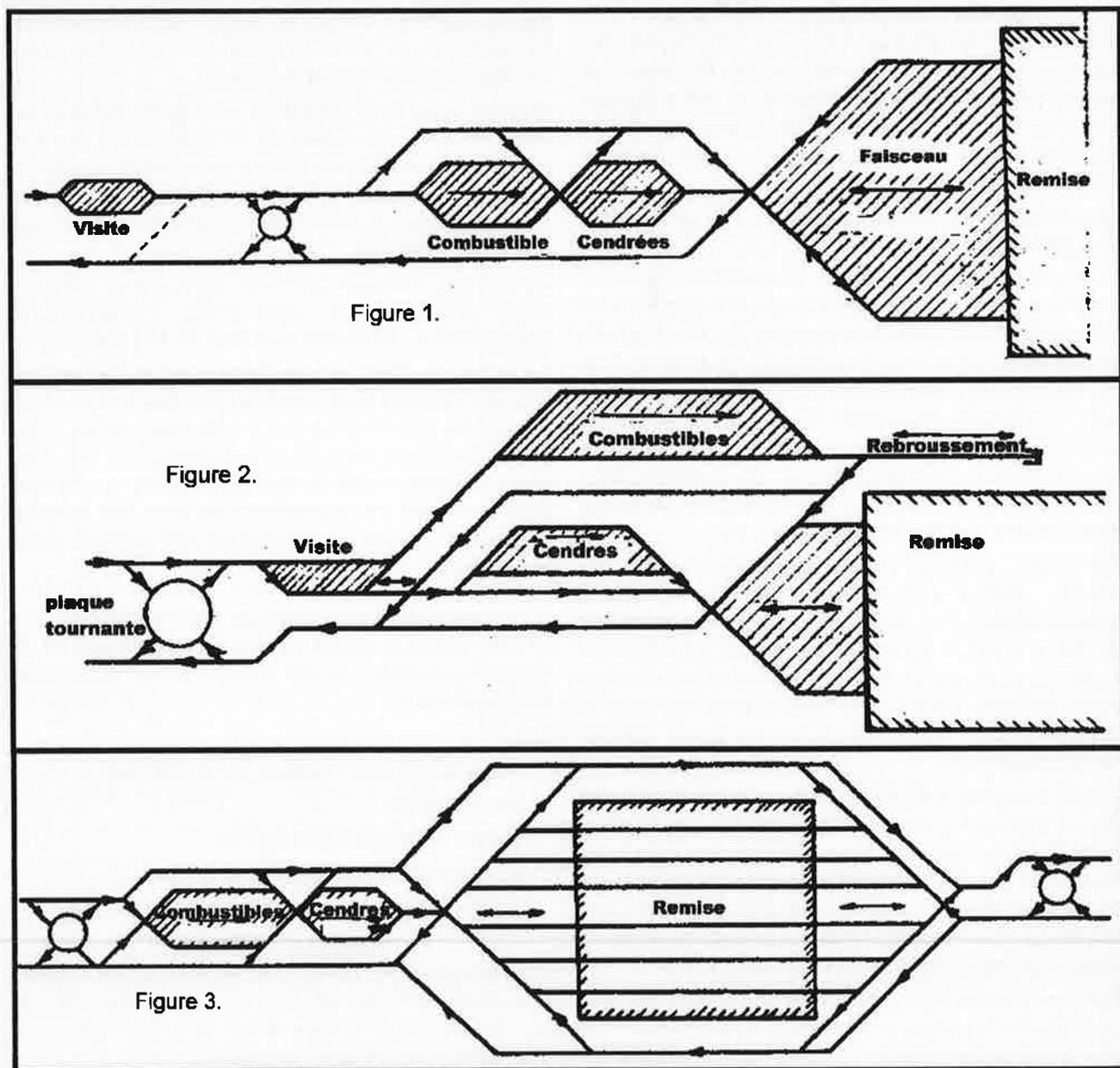
On distingue :

- remise avec transbordeur unique à l'extérieur;
- remise avec transbordeur central intérieur;
- remises avec plusieurs transbordeurs.

Remise avec transbordeur extérieur unique

Ce type de remise est peu fréquent. On l'adopte au cas où le terrain disponible est très réduit.

Comme le type de remises avec faisceau d'accès, il présente l'inconvénient des nombreuses portes d'entrée, auquel il joint le danger d'une avarie toujours possible du transbordeur. Ce système est mieux approprié à un atelier de réparation qu'à une remise.



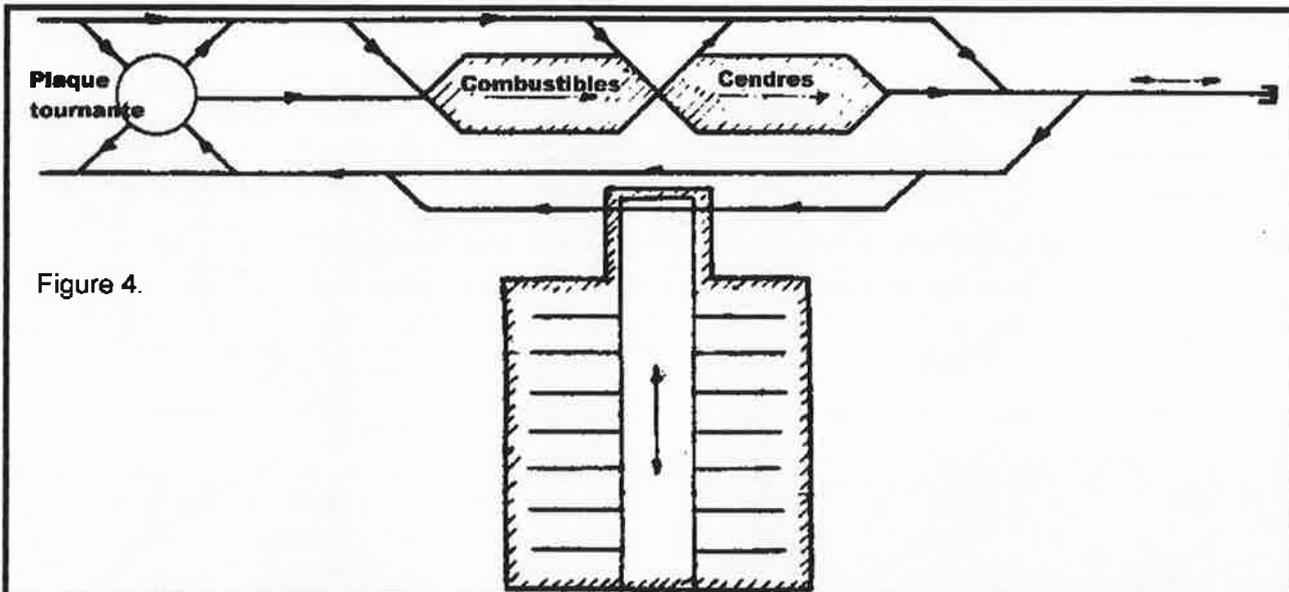


Figure 4.

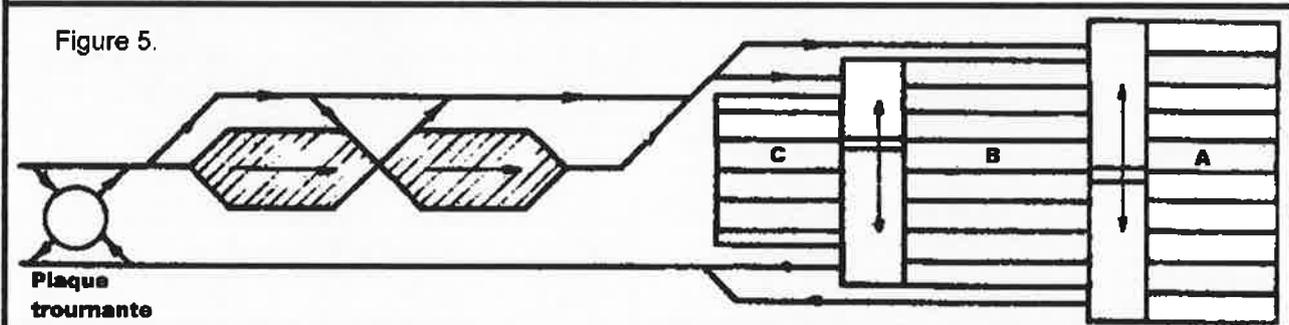


Figure 5.

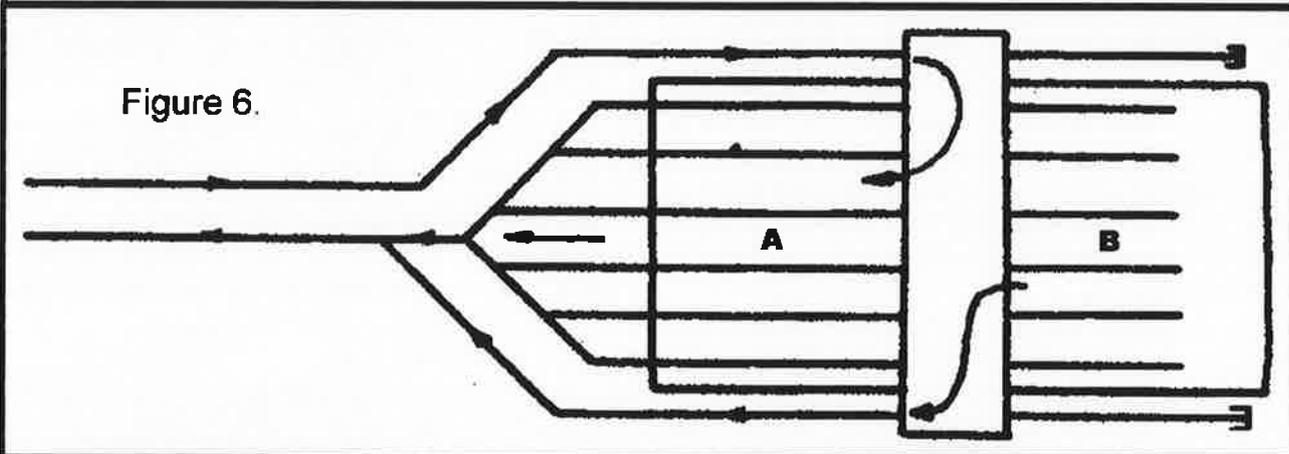


Figure 6.

Remise avec un transbordeur central intérieur

Ce type (figure 4) convient pour une remise d'importance moyenne. Il présente l'inconvénient qu'une partie importante de la surface couverte est inutilisable pour le remisage des locomotives. Comme avantage, on peut citer :

- moins de portes, d'où de meilleures possibilités de chauffage;
- une surveillance plus facile;
- des facilités pour le classement des locomotives.

On reste cependant à la merci d'une avarie du transbordeur.

Remise avec plusieurs transbordeurs

Ce type (figure 5) est d'application pour les remises importantes. Généralement on prévoit les parties A

et C pour le classement de deux locomotives par voie et la partie B pour quatre.

Les principaux avantages de cette disposition sont :

- suppression des portes;
- classement et départs faciles;
- possibilités d'agrandissement en longueur.

Remise rectangulaire avec faisceau d'accès et transbordeur

Cette disposition résulte de la fusion des deux types précédemment décrits. Elle constitue une bonne solution au point de vue sécurité et déplacements faciles des locomotives (figure 6). Le remisage et le classement se font au moyen d'un transbordeur central. La partie A permet l'installation de deux à trois locomotives par voie, la partie B généralement une à

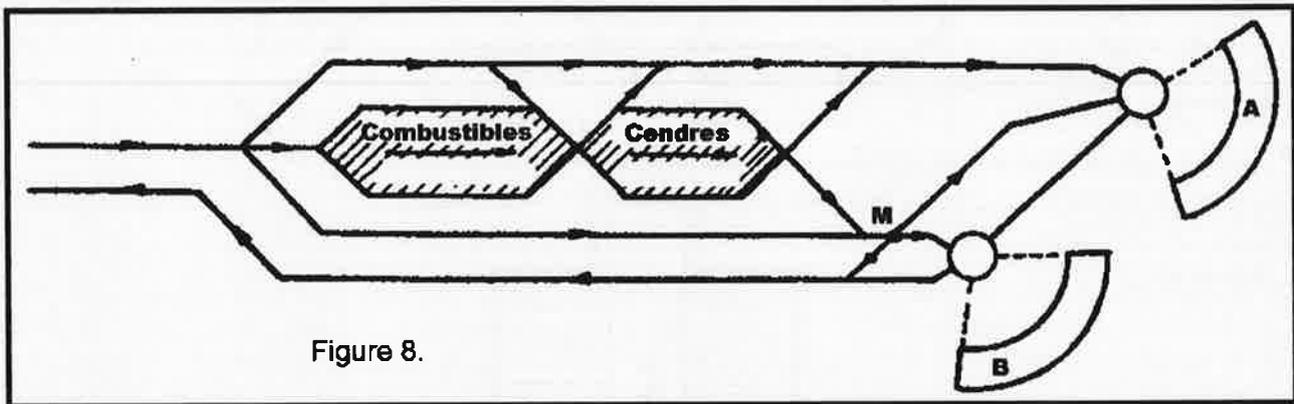


Figure 8.

deux. La sortie de la partie A se fait généralement par le faisceau d'accès, celle de la partie B par le transbordeur. En cas d'avarie de celui-ci, on dispose toujours du faisceau de voies pour exploiter la remise comme remise ordinaire avec faisceau d'accès.

Remises circulaires ou polygonales à voies convergentes

Cette disposition (figure 7) entraîne des dépenses importantes pour la partie couverte, parce qu'elle comprend également la plaque tournante. D'autre part, la capacité de remisage est plutôt réduite comparativement à la surface totale de la remise.

Remise annulaire à voies convergentes

La plaque tournante n'est pas couverte dans ce cas, mais la construction reste néanmoins plus coûteuse par rapport à une remise rectangulaire de même importance et la capacité de remisage est toujours très réduite par rapport à la surface totale couverte. Par contre, comparativement à une remise de type rectangulaire, le faisceau d'accès est sensiblement plus court. Comme chaque voie ne permet le classement que de une ou deux locomotives, il s'en trouve également facilité.

Cette disposition convient le mieux aux remises d'importance moyenne. L'extension des installations n'est possible que par adjonction d'une deuxième remise annulaire, mais cette solution complique la circulation des locomotives sur la cour à cause des croisements (point M, figure 8, ci-dessus).

Le choix du type de remise est fonction de plusieurs considérations, telles :

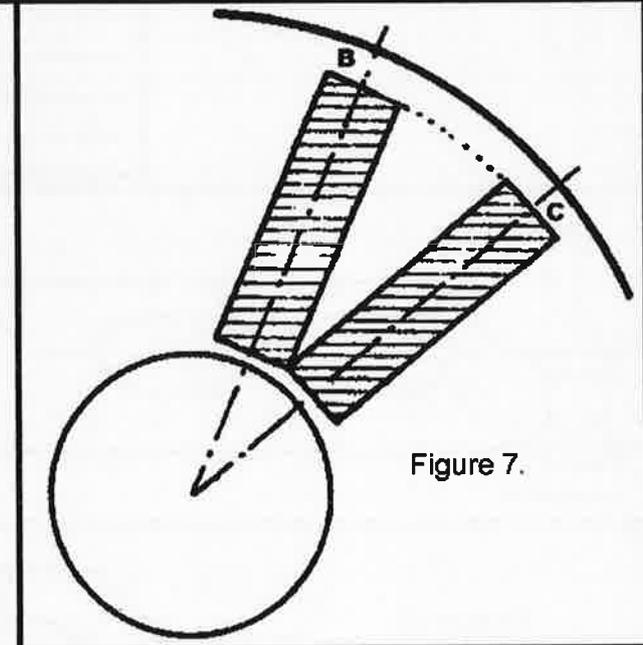


Figure 7.

- l'importance prévue de la remise,
- les extensions ultérieures à considérer,
- la forme et la valeur marchande des terrains disponibles ainsi que leur situation par rapport à la gare à desservir.

Michel HERBIET,

avec la complicité et les documents d'enseignement professionnel de la SNCB, cours 1231, prêté par Jean Dubuffet.

A suivre dans FFN 129 : «Installations du service de cour et du virage pour locomotives».



Quelques type 29 devant la remise à 26 voies de Ronet en 1947 (photo SNCB parue dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly tome 2).

Alsace et Lorraine : effet d'une régionalisation du rail !

Prenez la route pour les "Vosges du Nord" et l'Alsace proche, entrez en gare de Bitche et découvrez, au pied de la forteresse héroïque (1870) une gare en grès rose de type germanique Elsaß-Lothringen (EL) et un équipement franchement sur le déclin : rails dans la brousse, autorails X4750, X4300, X4500 décrépés, EAD "Caravelles" tagués, desserte vers Sarrebruck matinale ou vespérale épisodique et justifiée par une garnison encore importante.

Nous sommes en Lorraine et, hors des grandes lignes, le service SNCF est confié aux régions pour les services dits "TER".

Montez dans un bus SNCF affermé et parcourez une vingtaine de kilomètres de long d'un hiatus ferroviaire, visible de la route, quasi intact et plutôt envahi par la végétation. Nous sommes toujours sur la ligne Strasbourg – Sarrebruck, via Haguenau et Bitche, sur une partie forestière dont aucune région ne veut...



**Gare de
Bitche en
Lorraine.**



**En haut :
un autorail
Ead au garage.**

**En bas :
un Ead tagué.**



Autorails X73500. En haut : en gare de Haguenau; photo centrale : accouplement en gare de Strasbourg.



Le tram de Strasbourg glisse silencieusement sur ses rails

Nous arrivons à Niederbronn, "cité à la spadoise" : un casino, une usine d'embouteillage d'eau minérale, des touristes. Nous sommes cette fois en Alsace et les TER passe franchement en première classe, comme la qualité des routes d'ailleurs. (NDLR : l'Alsace est la région la plus riche de France après l'Ile-de-France)

L'usine DE DIETRICH se situe, non loin de là, à Reischoffen (la bataille de...) on y fabrique les très modernes autorails X73500...

En 2002, ils étaient encore un casse. Aujourd'hui, ils sont déclinés en motorisation thermique ou électrique, 2 ou 3 caisses, 1 ou 2 niveaux, toujours selon le choix des Régions qui peuvent se le payer !

Strasbourg étant saturée par l'automobile et son succès de zone économique transfrontalière, la Région d'Alsace a réellement misé sur le rail !

Elle et la Communauté Urbaine strasbourgeoise ont mis le paquet financier : à l'entrée de la cité, préférez de loin les "P+Tram" économiques à tout autre choix de déplacement !

Vers le Nord, comme vers les vignobles, au-delà de la plaine alsacienne, les lignes régionales sont modernisées : longs rails soudés (160 km/h admis) commandes BAL centralisées pour la signalisation. Au départ, la SNCF était hostile à ce projet du Conseil régional

d'Alsace. Désormais, le rail cadencé concurrence vraiment la route et l'autoroute, comme nous avons pu le voir en 2002.

Le service est assuré par les modernes X73500 précitées, de couleur bleue : quoi de plus plaisant que de se trouver en cabine et de le voir glisser sur son erre, moteur coupé, tant la ligne 33 vers Haguenau est bien tracée !

Ou par des rames inox RIB ou RRR réversibles, typiques des TER, aux couleurs régionales et tractées par des Diesel BB 67400 (31 unités à Strasbourg). Les premières RIB étaient prêtées par la banlieue parisienne



**Ci-dessus : en gare de Niederbronn-Terminus, une rame réversible RIB tractée par la Diesel 67498
En bas : en gare de Wissembourg, à gauche : autorail DB; à droite : rame réversible accouplée à une locomotive Diesel 567607**



et les engins thermiques de 1960 montrent bien leur fin, mais suffisent à la tâche.

Du matériel bi caisses identique à celui des CFL doit faire son apparition en 2004.

L'important est le résultat : les 30 AR vers Haguenau et au-delà, 24 AR vers Molsheim, 16 vers Barr et Obernai...

Observez ce fruit de la régionalisation du rail : le manque de moyens de la Lorraine par rapport à la richesse de l'Alsace. Cela ne peut qu'attirer notre attention sur les conséquences d'une régionalisation de la SNCB. Imaginons les effets que cela pourrait avoir pour les parties rurales de la Région wallonne.

A bon ami du rail, salut !

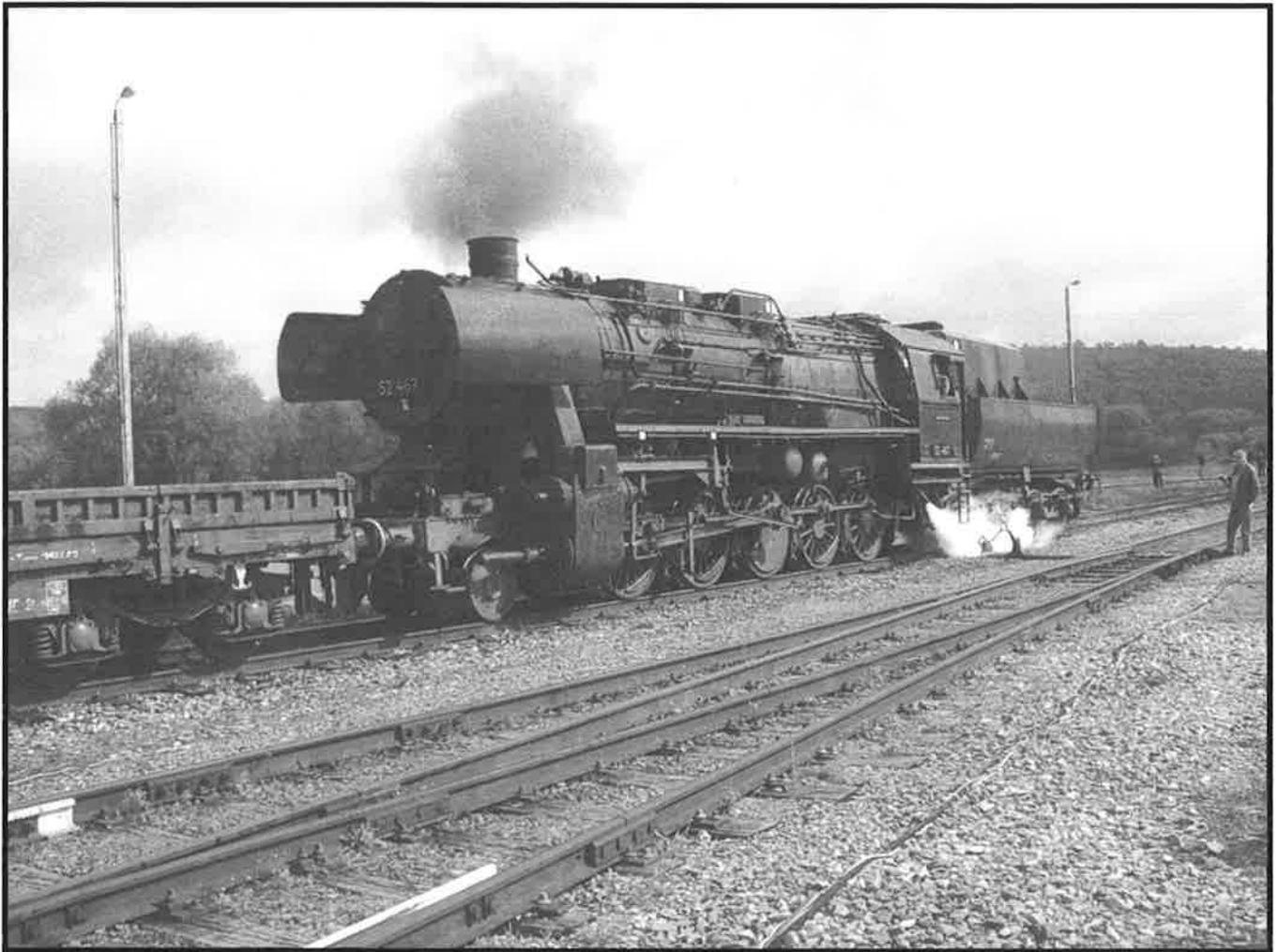
Texte et photos de Jean-Pierre Lobet.



Ci-dessus : Rame réversible en gare de Wissembourg

Ci-dessous : Autorail X73500 en gare de Haguenau





Festival vapeur au CFV3V, 25 septembre 2004 (photos Alain Bauwin).

En haut : la locomotive 52 467 (ex-DB) à tender baignoire et rehausse de la soute à charbon, manoeuvre la rame composées de wagons plats Romms chargés de véhicules militaires US de l'époque de la guerre 40-45.

En bas : gare de Mariembourg-CFV3V, double traction vapeur en manoeuvre d'une rame voyageurs



Des M2 ex-SNCB en Bretagne !

Un train touristique en traction vapeur circule chaque été sur la ligne du CFTA (affermée SNCF de Paimpol à Pontrioux) dans les côtes d'Armor.

Cette rame touristique est composée de trois voitures à deux essieux "boîtes à tonnerre" et de deux voitures à bogies de 1^{ère} classe... ex-M2 de la SNCB !

Ces voitures restaurées par l'atelier CFTA de Gray sont peintes en rouge et crème avec l'inscription "La Vapeur du Trieux". Cette rame hétéroclite est tractée par unepacifique ex-SNCF : la 231 K 8 .

La 231 K 8 construite en 1914 a été radiée en 1971 au dépôt de Boulogne. En 1974 elle tourne dans le film de Jacques Deray "Borsalino et Co". Mise en vente par la SNCF en 1975, la FACS l'achète pour 43.000 FF. En 1983, elle est confiée à l'association de modélisme ferroviaire de Paris Nord un groupe de cheminots du dépôt de Paris-La-Chapelle.

Immatriculée SNCF, elle assure également des voyages d'amateurs sur les grandes lignes.

Etienne LABAR



Affiche publicitaire provenant du site Internet de nos amis du "Rail Dinannais" de Dinan en Bretagne : <http://www.museedurail-dinan.com>



**Train touristique en gare de Paimpol.
En haut : à gauche deux "Boîtes à tonnerre" et à droite une "M2" ex-SNCB
En bas : la 231 K 8 ex-SNCF au départ
(Photos Etienne LABAR, août 2004)**





La 1322 à Limal, le 20 août 2004



L'automotrice 725 à Aarschot, le 8 septembre 2004



Automotrice 623 à Groenendaal, le 6 septembre 2004



Diesel 7750 à Ronet-Formation, 22 septembre 2004



Automotrice 634 à Groenendaal, le 6 septembre 2004



Automotrice 740 à Leuven, le 8 septembre 2004.
On peut remarquer la tôle peinte qui obture définitivement la fenêtre frontale gauche



Automotrice 643 à Groenendaal, le 6 septembre 2004



Automotrice 222 à Braine-le-Château, le 26 juillet 2004

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 fixe H0 (*décor Mosan*), d'un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse, site de la gare de Vônèche*) et d'un réseau modulaire H0 (*décor US*) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

Comité actuel (2004) du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 "US"* Jean-Claude Botspoel
 Vice-président, *représente le réseau H0 "Mosan"* André Delsemme
 Secrétaire Guy Lahaye
 Trésorier, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* Didier Delfosse
 Communication(s), Secrétaire adjoint Jean-Pierre Lobet
 Médiateur Philippe Bruniaux
 Rédac'chef FFN Claude Carpet

Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 "Mosan" Michel Archambeau,
 et Claude Riguelle.
 Réseau H0 "US" Jean-Claude Botspoel,
 et Jules Falque.
 Réseau N "Athus-Meuse" Jacques Quoitin,
 et Didier Delfosse.
 Bibliothèque Claude Carpet,
 et Jean-Claude Botspoel.

Cotisations annuelles.

Membre bienfaiteur 45,00 €.
 Membre ordinaire * 30,00 €.
 Membre junior (- de 18 ans) 15,00 €.

Abonné à Ferro Flash Namur,
 (uniquement le service Ferro Flash) 18,00 €.
 Pour l'étranger 22,00 €.

* Pour un second membre adulte d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 22,00 €.

Président Jean-Claude Botspoel Rue Saint Hadelin, 21 5561 CELLES.
 Tél : 082.66.76.60. GSM : 0477.39.69.99. Courriel : botspoel@skynet.be

Secrétaire Guy Lahaye Rue Fostrie, 60 5530 YVOIR.
 Tél : 082.61.01.04. GSM : 0495.90.45.72. Courriel : rmmsecretaire@hotmail.com

Trésorier Didier Delfosse Rue de Furnaux, 26 B 5640 METTET
 Tél bur : 065.58.31.68. GSM : 0477.65.64.86. Courriel : didier.rmm@skynet.be

Compte Banque .. 360-0053510-69 du "Rail Miniature Mosan".
 De l'étranger BIC : BBRUBEBB IBAN : BE71 3600 0535 1069.

Local Centre Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle, 5100 JAMBES.
Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves du club et sur son site Internet : <http://www.club-rmm.be>.

Ferro Flash Namur

Rédaction et Claude CARPET, c/o "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères, 435;
 éditeur responsable B 5621 Morialmé (Florennes). Tél : 071.72.95.61. et 0475.48.62.60.
 Courriel : ffn-rmm@skynet.be

URL Internet du Rail Miniature Mosan : <http://www.club-rmm.be>

Diffusion Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. Voir "Trésorier" ci-dessus.

"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 signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction. Tout texte, photo, nouvelle sont communiqués à titre purement informatif pour le lecteur et ne peuvent en aucun cas être assimilés à de la publicité : le bulletin s'en veut dépourvue et ne veut être inféodé à quelque titre que ce soit à un producteur, fabricant, marque ou entreprise ayant ou non rapport avec le modélisme.

Autant qu'il est possible, nos sources sont mentionnées lorsqu'elles nous sont connues.

Vie du club

Inauguration de la gare cachée sur le réseau H0 à décor "US"	1
Programme des réunions du R.M.M. et agenda des activités ferroviaires "d'ailleurs"	4

Actualité ferroviaire

Les travaux en gare de Namur	3
L'accident de Pérot	8
Le Northlander	10
Alsace et Lorraine :	18
Des M2 en Bretagne	22

Rétrorail

Cession par la SNCB de 10 locomotives type 26 aux Chemins de fer luxembourgeois (CFL)	6
Les remises à locomotives de la SNCB	13

Documentation

Les photos de Patrick	24
-----------------------------	----

ferro flash Namur n°128 (2004-5)

Ce cinquième numéro de l'année 2004 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet, Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des photos, des articles ou toute autre collaboration : Alain Bauwin, Jean-Claude Botspoel, Etienne Labar, Jean-Pierre Lobet, Patrick Maes, Michel Marin, et d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail sans lequel cette revue serait peut-être bien moins fournie !...

ferro flash Namur :

Infographie : "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères 435; 5621 Morialmé. 071.729561

Impression : "IMPAPRINT sprl"; Rue Bel Horizon 1; 5651 Thy-le-Château. 071.61.11.12.

Photo de couverture : Passage à niveau d'Yvoir : l'automotrice 311 démarre en direction de Namur, pour rejoindre Bruxelles. Sur la gauche, hors cadre, les fours à chaux ont été restaurés par la Région Wallonne (photo Claude Carpet, 10 octobre 2004).