

P 204113

Belgique - België  
P.P. - P..B  
4000 LIEGE Perron  
BC 4109



# Correspondance

Septembre-Octobre-Novembre 2010



BULLETIN TRIMESTRIEL

[www.alaf.be](http://www.alaf.be)

E-mail : [contact@alaf.be](mailto:contact@alaf.be)

Dépôt Liège Perron

Retour expéditeur : Secrétariat ALAF asbl : Impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE

## Correspondance Bulletin trimestriel

**Rédacteurs:** Sainte E, Genet L, Collin A, Laurent Maghe L, Magnée J-F.

Photo : 64169 du PFT, à la gare de Liège Guillemins le 5 juin 2010. Train affrêter pour l'anniversaire des 75 ans de la margarinerie d'Aigremont. Page 20 64169 à RailExpo le 26 juin 2010 St GHislain photos Magnée JF.

**Editeur responsable :** Albert Collin,  
rue de la Gare 77 4102 Ougrée.  
**Arrondissement Judiciaire de Liège.**  
**N° d'entreprise : 420.059.488**

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association Liégeoise des Amateurs de chemins de fer asbl.

**Abonnement (1 an, 4 numéros) :12 € (EURO).**

Règlement au compte IBAN :

**BE 74 0682 3766 7407**

**BIC GKCCBEBB de l'ALAF asbl.**

(Abonnement 2011)

Tout courrier, concernant l'ALAF asbl ou la revue, doit être adressé au secrétariat : Impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE

E-mail: [jfmagnee@belgacom.net](mailto:jfmagnee@belgacom.net)

Site Internet : [www.alaf.be](http://www.alaf.be)

E-mail : [contact@alaf.be](mailto:contact@alaf.be)

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres de l'ALAF.

Les textes des articles signés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits librement avec la mention de la source (à

l'exception des articles extraits de la revue « Le Rail ») et l'envoi d'un exemplaire de la duplication au secrétariat de l'ALAF asbl. Cependant, la publication d'un article que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

## SOMMAIRE

Petit mot de la rédaction Page 3

In mémoraim page 4

Festival vapeur sur la ligne 128  
pages 5,6

Oyer, Oyer, les vieux catalogues  
Pages 7,8,9

La bête Humaine pages 10 à 15

Commande chemises et nettoyages  
pages 16

Activité au club le 22/10/2010  
page 17

Renouvellement de Cotisation page 18

Calendrier des projections Page 19, 20

[www.alaf.be](http://www.alaf.be)

E-mail: [contact@alaf.be](mailto:contact@alaf.be)

L'exposition de l'ALAF  
le 6 et 7 novembre 2010

De 9 h à 17 h

Rue de la Gare 77  
4102 OUGREE

Et voici déjà le dernier numéro de votre bulletin. Notre exposition annuelle approche à grand pas. Nous sommes dans la dernière ligne droite. Nos travailleurs ont énormément travaillé cette année, digitalisation, modifications des coulisses pour une circulation plus facile, agrandissement du réseau Märklin, aménagement des berges de la Meuse en phase finale, éclairage de nombreux bâtiments afin de donner de la vie au décor. Cette année encore, les visiteurs auront de quoi s'en mettre plein les yeux. Le tableau de service est affiché depuis quelques jours, n'oubliez pas de contrôler vos prestations pour l'expo où de signaler vos souhaits auprès d'Albert.

Ci-après, vous trouverez un article de Lucien concernant la projection du mois de novembre sur le film de Jean Renoir « La bête humaine ». Dans ces nombreuses revues qu'il collectionne depuis de nombreuses années, il a retrouvé un article sur le tournage du film. Dans une prochaine revue, il nous expliquera le système de prise d'eau en ligne qui nous est montré en début de film.

**En fin de bulletin, l'invitation au renouvellement de la cotisation. Attention elle passe à 50 €**  
Bonne lecture à tous.

JFM

Le P'tit  
Mot  
du  
Rédac'  
Chef

### In memoriam

C'est avec tristesse que nous avons appris le décès de Josette l'épouse de notre Cher ami Pierre RUIZ. Josette était non seulement l'épouse de Pierre mais elle était également l'amie du club. A l'époque, quand sa santé le permettait, elle était toujours prête à nous rendre service lors de nos fêtes. De plus, elle nous corrigeait la revue mettant ainsi à notre disposition son savoir de professeur de français.

Nous n'oublierons pas sa gentillesse et son sympathique sourire et nous saluons le courage exemplaire dont elle a fait preuve au travers de ses quatre années de combat contre l'inexorable maladie.

Nous présentons à Pierre, à ses fils Denis et Vincent et à toute leur famille nos amicales et sincères condoléances émues et nous les assurons de notre soutien.

L'ALAF

Pierre nous prie en son nom et celui de toute sa famille de remercier tous les amis du club qui par une fleur, une visite, un geste, une présence ont contribué à soulager sa peine.



## Le festival à vapeur sur la ligne du Bocq de Ciney à Purnode.

Afin de fêter dignement les 175 ans du chemin de fer et pour faire suite à Rail Expo à St Ghislain, les responsables du Chemin de fer du Bocq ont décidé d'organiser un festival à vapeur.

Pas moins de 5 locomotives à vapeur ont été rassemblées sur la ligne 128.

Il y avait :

Energie 507, locomotive de construction belge appartenant au chemin de fer touristique « Train 1900 » ligne Pétange-Fond de Gras-Rodange au Grand duché du Luxembourg,

TKH 5387 locomotive polonaise du « Stoom Centrum Maldegem », ligne touristique Eeklo-Maldegem ;

Tubize 2069, locomotive belge du « Stoomtrein Dendermonde-Puurs », ligne touristique Dendermonde-Puurs ;

La 29.013 locomotive d'origine canadienne, propriété de la « SNCB », service du Patrimoine Historique de la SNCB Holding ;

La 64.169 locomotive construite en Roumanie, appartenant au PFT asbl, gestionnaire du Chemin de fer du Bocq et du Musée du rail à St Ghislain.

Nous avons eu droit à des manœuvres en gare de Spontin et de Dorinne.

Il était également possible d'admirer un réseau de train miniature dans la gare de Dorinne, (merci au chef de gare Yves de nous avoir accueillis si chaleureusement).

Mais assez de bla-bla, voici quelques photos : (encore plus de photos sur le site internet : [www.alaf.be](http://www.alaf.be)).







## Oyez oyez.

Dans quelques semaines, nous aurons de nouveau la visite du grand Saint-Nicolas, enfin les enfants sages car, pour nous, c'est bien fini depuis belle lurette ! Il paraîtrait, qu'en quittant le domaine de l'enfance, nous ne nous serions guère



assagis après les diverses virées et autres gaudrioles de notre adolescence. Par chance, les plus conservateurs, c'est-à-dire les mordus comme nous, ont conservé les bons vieux trains électriques (ainsi que leurs meccano, Dinky Toys, Matchbox, ou voitures et circuit Schüco (voir photo) entre autres) naguère offerts par le grand Saint.

Il y a quelques années, en 1988 exactement, l'exposition au musée de Herstal à laquelle nous avons participé en y présentant nos collections nous avait amené à nous remémorer, Richard Orban et votre blagueur de service (!), une littérature qui, je vous l'avoue humblement, à chaque fois que je l'ai de nouveau en main, me fait toujours autant d'effet qu'au temps où elle me faisait rêver. A l'époque, cette évocation m'avait inspiré quelques lignes sur le sujet et j'aimerais vous en faire profiter. Voici donc l'article en question, rédigé de suite après cette exposition, qui inspirera peut-être la même chose à certains d'entre vous, qui sait !

### **Les vieux catalogues.**

Lorsque Richard me demanda si je connaissais les caractéristiques des différents matériels à présenter à l'exposition de Herstal, je ne me doutais pas que, quelques jours plus tard bien involontairement, nous allions tous deux rêver à nouveau en retrouvant, par la pensée seulement, l'âge où on ne regardait pas encore (trop) les filles mais bien les trains car, à cet âge, l'accès à la rue Varin nous était encore interdit !!!. (NDLA : aujourd'hui encore par Madame !!!).

En effet, après avoir retrouvé les 98,5% de tous ces renseignements dans moult revues et livres spécialisés, je me suis demandé où je pourrais dégouter le 1,5% manquant. C'est alors que je me suis rappelé d'anciens catalogues qui sommeillaient depuis des années dans un vieux sac au fond du grenier, preuve encore que ces merveilleux endroits ne cesseront jamais de regorger de trésors parfois oubliés.

En les consultant, non seulement le trou fut comblé et, par conséquent, les cartes propres à chaque modèle exposé purent être dûment complétées, mais je me remis à les contempler avec mes yeux de 10-15 ans. Il faut bien dire qu'à l'époque, hormis les livres scolaires ainsi que Tintin, Milou, Tournesol, Dupon (avec T ou D), Spirou, le Marsupilami et Buck Danny entre autres, ces bons vieux catalogues constituaient ma seule littérature.

Inutile de dire que la sortie de chaque nouveau numéro était attendue avec encore plus d'impatience qu'aujourd'hui.

L'idée, peut-être saugrenue au départ, d'en emmener quelques uns lorsque j'allai de nouveau chez Richard prendre les derniers arrangements en vue de l'exposition, lui fit avouer en les voyant qu'il avait ressenti exactement les mêmes sensations que moi à pareille époque, et qu'en plus c'est grâce à un plan de l'un d'eux qu'il a construit son tout premier petit réseau.

Il faut reconnaître que certaines grandes firmes présentaient des catalogues très fournis en photos, explications et plans de réseaux en plus du matériel roulant. Rappelez-vous : combien d'entre vous n'ont-ils pas été souvent dans cette même situation ? Nous admirions tous tel ou tel modèle en nous disant qu'il était probablement trop cher pour la bourse de nos parents. Mais quand il nous apparaissait au moment où on ouvrait le paquet-cadeau, la joie et le bonheur que l'on éprouvait alors sont encore à l'heure actuelle indescriptible. Dans le cas contraire, hélas nettement plus fréquent, on pouvait toujours espérer et se dire : « On ne sait jamais.....peut-être qu'un jour.....et si.....!!!! »

Aujourd'hui, nous regrettons ces modèles jadis inaccessibles, certains n'étant plus construits parfois depuis longtemps. Et au cas où il serait encore possible de les trouver, notamment en bourse d'échange, les prix demandés sont bien souvent très, trop élevés. Alors, on feuillète à nouveau nos bons vieux catalogues et on recommence à espérer : ah si on pouvait gagner au Lotto ou au tiercé !!!!

On peut rêver une fois de plus, non ?

Aujourd'hui, on peut dire que la situation n'a guère changé dans la plupart des cas. Bien sûr, face aux exigences toujours plus grandes des modélistes, les modèles proposés actuellement par les firmes sont très détaillés, super détaillés même, grâce aux nouvelles techniques de construction de plus en plus sophistiquées, voire même inconnues il y a peu d'années encore. Le problème est que ces dernières permettent mieux qu'avant des rythmes de production plus soutenus. Reconnaissons que les « ancêtres », représentant alors le nec plus ultra, que certains d'entre nous détiennent encore parfois amoureusement car ils ont souvent « une valeur sentimentale » (NDLA : je pense à mon GILS et mes



premiers FLEISCHMANN des années '50 et '60, pour d'autres, c'est leur MARKLIN, pour ne citer que les plus fréquents), ne « font plus le poids » face à la finesse des « pièces d'orfèvrerie » actuelles, de plus en plus digitalisées d'ailleurs. Mais tout cela a forcément un coût qui se répercute fatalement sur les porte-monnaie malheureusement de plus en plus maigrichons de la plupart, crises successives obligent. Aussi, devant l'impossibilité d'un nombre croissant



**CARAUTO**  
VOTRE CARROSSIER ...

114, Quai du Roi Albert - 4020 Liège  
☎ 04 342 91 56 - Fax 04 349 18 08  
GSM 0475 26 86 81  
e-mail: carauto@skynet.be



Succursale Province de Liège-Luxembourg-Namur  
16 bis Avenue de l'Expansion  
4432 ALLEUR  
tél : 04/2476390 Fax : 04/2476395  
www.rombouts.com  
e-mail : horeca.liege@rombouts.com



Independent Train  
Supplier in Europe



Rocky-Rail BVBA  
Gasthuisbosdreef 33  
B3700 TONGEREN Tél : 003212-392199 (fax 96)  
Ouvert : vendredi : 10 h - 12 h 30 et 13 h 30 - 18 h  
samedi : 10 h - 12 h 30 et 13 h 30 - 17 h  
btw-tva-vat BE 462.078.801

www.rocky-rail.com  
info@rocky-rail.com

## Treinshop **OLAERTS** bvba

Nieuwstraat 192/1 - 3590 Diepenbeek

T +32 11 42 33 94 - F +32 11 42 89 15

E-mail info@treinshopolaerts.be - www.treinshopolaerts.be

## La bête humaine.

Non, ce n'est pas moi, ni l'un de vous, rassurez-vous ! Trêve de plaisanterie, vous avez de suite compris qu'il s'agit du célèbre film de Jean Renoir, sorti dans les salles fin 1938, dont il est question. Tiré du roman du même nom d'Emile Zola (qui s'illustrera plus tard en écrivant le céléberrime « J'accuse » lors de la non moins célèbre affaire Dreyfus) paru en 1890, il fait partie de la saga des Rougon-Macquart (Germinal, Gervaise, la fortune des Rougon-Macquart, etc.) décrivant comme personne les conditions de travail pénibles des ouvriers du 19<sup>ème</sup> siècle avec leur misère, allant de pair avec la vision d'une société en proie à ses démons héréditaires et sociaux, où l'alcoolisme règne en maître (ndlr :c'est pour cette raison qu'est née à l'époque la loi limitant drastiquement la quantité d'alcool à la vente, nombreux étant ceux qui y dépensaient totalement leur salaire, qui n'était que presque une aumône, dès le jour où ils l'avaient reçu, laissant par là même leurs familles dans le plus grand dénuement) et chez qui la jalousie et la convoitise charnelle portent le meurtre comme un nuage peut porter l'orage. Les horaires, le parcours même seront choisis pour préciser un point de l'intrigue : le meurtre de Grandmorin. En résumé, c'est l'histoire d'un mécanicien de locomotive à vapeur tourmenté par une lourde hérédité et qui ne s'entend bien qu'avec sa machine, d'une femme qui semble née pour faire le malheur de tous les hommes qui l'approchent, et d'un juge pétri de préjugés, prêt à renier la justice au profit de l'intérêt social ou politique. Tels sont les personnages de ce drame, un des plus sombres imaginés par Emile Zola. Transposé à l'époque de l'immédiat avant-guerre (il en sera question un peu plus loin), il met en scène non seulement Jean Gabin, dans le rôle du mécanicien d'une Pacific de l'ex Cie. de l'état, mais aussi Julien Carette, qui incarne son chauffeur avec son accent gouaillieur de titi parisien (« tu ne connais pas Jacques Lantier du dépôt des Batignolles ? »), ainsi que Fernand Ledoux, sociétaire de l'académie française, et Simone Simon, acteurs alors très connus et appréciés en France. La réalisation de Jean Renoir y est absolument exemplaire. Remarquez aussi le terme « mécanicien » utilisé en France pour désigner celui qu'on appelle « machiniste » en Belgique et « lokführer » en Allemagne entre autres. Pour les amateurs comme nous, ce film est un véritable document d'entrée de jeu par la toute première séquence en vitesse sur la partie finale de la ligne du Havre et l'arrivée dans cette gare. On peut d'ailleurs y découvrir la prise d'eau en marche typique de cette région, au bac de Léry-poses, nécessitée par la capacité réduite (22m<sup>3</sup>) des tenders de ces locomotives (un de ceux-ci est préservé au musée de Mulhouse avec le flan aménagé en plexi afin

d'en présenter l'intérieur éclairé au dessus d'un élément récupéré précisément d'un bac de Léry-poses). Cette pratique fera l'objet d'un prochain article.

La toute jeune SNCF (elle venait d'être mise sur rails, si on peut ainsi dire, le 1<sup>er</sup> janvier 1938) voyait déjà la plupart de son matériel orné de son sigle, ce qui marquait à la fois sa toute nouvelle gestion et la fin des anciens réseaux. Mais cette application ne s'est évidemment pas faite en quelques jours et on pouvait encore observer bien des traces de ces derniers, l'Etat dans ce cas-ci, aussi bien en marquages qu'en livrées. Dans le film, ça se remarque notamment dans la scène du bal des cheminots sur les affiches au mur dans la salle, qui font mention de l'harmonie des chemins de fer de l'état alors que le bénéfice de la fête va aux œuvres de la SNCF. De même, lors du dernier départ du train à la fin du film, notamment, on peut voir une voiture « ETAT » parmi les « SNCF ». Sur les locomotives, les plaques ETAT fixées sur les abris ont été démontées, pour la plupart, peu de temps après la constitution de la SNCF, mais les plaques de numéros sont souvent restées en place jusqu'après 1945, exactement comme chez nous en ce qui concerne notamment le Nord belge repris par la SNCB le 10 mai 1940 (il va sans dire que la situation due à ces années noires n'incitait plus du tout à se préoccuper de cette démarche, la priorité étant évidemment d'essayer de préserver un maximum de matériel dans un tel chaos).

Ouvrons ici une petite parenthèse avec une vue fugace de petits tombereaux « PLM » dans le film « les 5 sous de Lavarède » tourné en 1939, une bonne année plus tard donc, par Maurice Cammage avec Fernandel en vedette.

Attardons-nous un peu sur la manière dont le roman a été conçu et sur les conditions dans lesquelles s'est déroulé le tournage du film proprement dit. Si les conditions de vie et de travail du 19<sup>ème</sup> siècle furent aussi bien relatées, c'est parce que Emile Zola, en plus d'être un témoin privilégié de cette époque, s'est toujours très documenté sur ce qu'il allait écrire. Dans ce cas-ci, cependant, la documentation et l'enquête n'ont pas précédé l'élaboration de l'intrigue. En effet, Zola rédige d'abord une première ébauche et fait des essais de titres.

Zola a choisi la ligne Paris-Le Havre car elle aboutit à un port ouvert sur le monde et qui, ainsi, est plus en accord avec l'idée du « grand transit moderne » que doit représenter le train. C'est pourquoi, en février 1889, il contacte Pol Lefèvre, qui administre la ligne de l'ouest, dont il va résumer le livre « les chemins de fer » (Quentin, 1889), publié en collaboration avec G. Cerbelaud. En mars, il se rend au Havre où on lui donne des informations sur l'ancienne gare avant sa reconstruction en 1864. Enfin, en avril, il obtient l'autorisation d'effectuer un voyage sur la plate-forme d'une locomotive de Paris à Mantes au côté du mécanicien et du chauffeur. Il note des informations supplémentaires

sur la machine, le personnel et la vie de tout ce petit monde après avoir également visité le dépôt de Mantes : les petites chambres à deux lits, un pour chacun de l'équipe de conduite, les draps apportés par eux, une cuvette et un pot en étain et d'autres petits locaux loués à des familles d'employés. Zola a très bien compris que, pour construire sa fiction romanesque, il lui faut être un observateur attentif du milieu professionnel des cheminots et des trains. Il saura fonder la fiction sur l'observation attentive et la collecte d'informations rigoureuses. Le roman, tel qu'il avait été écrit dans les années 1880, ne pouvait être transposé tel quel, ne serait-ce que par l'impossibilité matérielle de reconstituer le décor de l'époque. La ligne Paris-Le Havre, les gares, les locomotives et le matériel roulant avaient trop évolué ou n'existaient plus pour qu'il soit possible d'envisager une reconstitution cinématographique qui, par ailleurs, aurait été beaucoup trop coûteuse. C'est pourquoi il a dû être modernisé et transposé à l'époque du tournage. Pour cela, comme Zola l'avait fait en son temps, Gabin et Carette durent effectuer un stage au dépôt des Batignolles et en ligne à bord des Pacific pour s'initier à leur fonctionnement et à leur conduite. Il leur fallait apprendre ces « gestes du métier » tant appréciés de tous les passionnés de la traction vapeur. Ils s'en tirèrent si bien qu'après le film les deux acteurs, au cours d'un banquet, se virent remettre une burette d'honneur et un diplôme par le secrétaire de la fédération des cheminots et furent chaleureusement félicités par l'équipe titulaire de la locomotive. C'était parfaitement mérité, tant leur interprétation fut magistrale. Jean Gabin-Lantier et Julien Carette-Pecqueux sont plus vrais que nature (Gabin enfant rêvait d'ailleurs de devenir mécanicien de locomotive). D'authentiques cheminots ! Ils mirent très bien en valeur les notes de Zola sur les gestes, les regards, les silences, les coups de sifflet, leur échange de cigarettes et leur travail d'équipe. On est à la place de ces deux hommes, l'œil sur le foyer ou la tête au dehors, les yeux couverts par les grosses lunettes pour scruter la voie. De plus, Zola, dans son roman, introduisit une note sentimentale qui ne nuit en rien au réalisme : une passion quasi charnelle entre le mécanicien Lantier et sa locomotive. C'est une relation pour le moins curieuse mais bien réelle. Renoir, comme Zola, dans son adaptation pour le cinéma, montre que ces hommes, en montant sur leur machine, cessent d'être ce qu'ils sont dans la vie privée. Ils ne sont plus célibataires, mariés ou pères de famille. Ils forment maintenant un nouveau couple ! Lantier a donné un nom à sa machine : la « LISON » et il éprouve pour elle des sentiments humains. Une séquence démontre très bien cette relation particulière, celle où Gabin-Lantier, lavé, rasé et portant cravate et casquette, fait visiter le dépôt à sa maîtresse Simone Simon-Séverine. Il lui présente sa « LISON ». Celle-ci est muette mais le spectateur sait qu'elle n'aime pas être trompée. Elle est dans l'obscurité du dépôt mais son foyer est entretenu. Elle attend sa revanche. D'une certaine façon, la locomotive renouvelle ici le classique triangle de l'adultère. La



véritable rivale, c'est elle. Une précision s'impose ici : les « noms de baptême » des locomotives n'existaient plus depuis longtemps (cette pratique a repris depuis sur le matériel moderne, Diesel, électrique et même TGV) et il va de soi que les locos n'ont par conséquent jamais porté ces inscriptions, bien que la 231G513 des Batignolles fut baptisée Janine, inscription peinte sur l'abri. Bien entendu, ce n'était pas une appellation officielle comme celle de la véritable « LISON », laquelle n'était pas non plus la 120 Ouest décrite par Zola dans son roman mais la 021 n°229 Ouest de la série 201 à 240. Ces machines portaient les noms de gares du réseau ainsi que de trois gares anglaises. Lantier avait fait un nom de femme de ce nom de gare. Si, au cours du film, le spectateur averti constate que la locomotive vedette est la 231.592 DD du dépôt du Havre, il peut se rendre compte qu'une autre machine a également servi, mais on ne la voit jamais en entier. Il s'agit de la 231.632 W du dépôt des Batignolles utilisée pour les vues prises à bord en marche. En effet, dès les premières images, on voit la machine approcher d'un tunnel, celui de Rolleboise, s'y engouffrer puis en ressortir et aborder la courbe de Bonnières. Or cette machine comporte les écrans caractéristiques des 231 D et W, ainsi qu'une vitre frontale d'abri ordinaire. Mais lorsque le train arrive en gare du Havre, on constate qu'elle comporte des écrans de 231 DD, son numéro de série étant bien visible, et qu'elle est munie d'un pare-brise Pottier (du nom de son concepteur) destiné à protéger la vitre frontale des intempéries. Il y a encore d'autres petites « anomalies » qui ne peuvent être constatées que par des « pros » ou des habitués de la ligne, mais ceci n'enlève rien à la valeur de cette séquence impeccablement tournée qui constitue certainement le meilleur document filmé jamais réalisé à ce sujet.

Une plate-forme en bois fut installée sur le tablier gauche pour les prises de vue face à la cabine afin de filmer en ligne Gabin derrière le pare-brise ou la tête dehors à la fenêtre latérale. Pour les vues sous la marquise prises de l'arrière, le tender 22 325 avait été spécialement équipé pour la cause. La rehausse à combustible avait été démontée et une sorte de charpente en bois, elle aussi, fut installée sur la caisse à eau de façon à disposer les caméras et projecteurs à distance suffisante pour avoir la vue la plus large possible vers l'abri tout en protégeant au mieux les cameramen. Ce tender, attelé à la 231.632 W pour les vues en ligne, est également celui que l'on voit attelé à la 231.592 DD, mais muni de sa rehausse. En ce qui concerne les vues de la prise d'eau en marche, on ne peut qu'être admiratif devant la prestation des deux acteurs, cette manœuvre du levier de l'écope ayant toujours été très redoutée par les équipes de conduites. Le spectateur profane qui ignore la raison de ces gestes ne peut fatalement les apprécier à leur juste valeur. D'autant plus qu'après de fréquentes blessures occasionnées au personnel lors de cette manœuvre, ce levier fut remplacé progressivement par une manivelle à vis.

De plus, dans cette séquence, on peut se faire une idée, incomplète évidemment, de différents types de matériel de l'époque au hasard du parcours : 42.001 à 020, 42.101 à 140, 42.401 à 410 à Saint-Lazare et au Havre, 140.1101 à 1510 « Baldwin » (les « Pershing »), 230.619 à 705, 140.101 à 370, 231 D au dépôt du Havre, au départ de Saint-Lazare et à Bréauté, passage d'une 231.500 sur un petit pont ainsi qu'un autorail Bugatti « présidentiel » en gare du Havre, etc. etc. Tous ces plans inoubliables n'auraient pas été possibles sans la maestria du jeune opérateur Claude Renoir, le « fiston », et la réalisation d'une parfaite maîtrise de Jean Renoir, le « paternel ».

Il reste pour la postérité le souvenir du rôle parfait joué par de grands acteurs, tous disparus, principalement les deux « roulants », et d'un très grand réalisateur qui nous laissent un film inoubliable dont la partie ferroviaire constitue à elle seule un document de grande classe dont les séquences regroupées pourraient faire l'objet d'un « tiré à part » qui ne pourrait qu'être apprécié des amateurs ferroviaires.



Jean Gabin et Julien Carette ont été ensemble dans au moins deux autres films : « la grande illusion », sorti un an auparavant, également sous la direction de Jean Renoir et « la Marie du port » en 1949 de Marcel Carné, deux grands réalisateurs s'il en est. Sans faire de mauvais jeu de mots, on peut aussi dire que, pour chacun d'eux, leur fin aura été marquée par le feu, comme sur « leur » locomotive, Gabin en étant incinéré (ses cendres ont été dispersées en haute mer selon sa volonté, en souvenir de son passé de fusilier marin), et Carette, plus tragiquement, brûlé dans son lit à cause d'une cigarette restée allumée. De plus, une particularité propre à Jean Gabin est que, dans tous ses films tournés avant guerre, il meurt, tue ou « fait » les deux ! Il est aussi remonté une fois sur une Pacific pour un autre film, très brièvement cependant, dont le titre est « la nuit est mon royaume », tourné en 1951 sous la direction de Georges Lacombe. C'est l'histoire d'un mécanicien qui perd la vue en service après avoir tenté de sauver son chauffeur pris au piège à cause d'un retour de flamme en chargeant le foyer de la locomotive. Amené dès sa sortie d'hôpital dans une institution pour non voyants, il vit très mal cette situation et il faudra énormément de patience au jeune Gérard Oury (futur réalisateur du corniaud et de la grande vadrouille, comme chacun sait), aveugle comme lui dans le film, pour lui faire accepter sa condition. On peut également retrouver Gabin, égal à lui-même, sur la ligne de l'Ouest, comme simple voyageur ici, dans la séquence finale du très beau film

tout en finesse « un singe en hiver », tourné en noir et blanc en 1962 par Henri Verneuil, avec le jeune Jean Paul Belmondo, dont on découvrait l'immense talent à l'époque, ainsi que le toujours truculent Noël Roquevert (la séquence du feu d'artifice nocturne sur la plage, organisé par nos trois lascars, aurait mérité d'être filmée en couleur) et la discrète Suzanne Flon. On peut y admirer dans la dernière séquence citée ci avant une très belle vue prise depuis la fenêtre de la cabine de la Pacific 231 D ou G lors de l'arrivée et l'arrêt en gare de bifurcation de Lisieux, où Gabin descend face à une voiture « 3 pattes » modernisée ex PLM pour attendre sa correspondance. Que reste-t-il aujourd'hui pour nous rappeler ce matériel ? Et bien un superbe film super 8 en noir et blanc (l'ont-ils reproduit en DVD depuis?), produit pour la SNCF, intitulé « la 231G735 », que j'ai eu le grand plaisir de présenter aux anciens du club dans notre local de Voroux il y a quelques années déjà, quand nous étions jeunes et beaux (maintenant, nous ne sommes plus que beaux !!!!). Dans la réalité, heureusement, il y a la 231 G 558, et son tender 22m<sup>3</sup>, préservée en état de marche par l'équipe motivée de l'association du même nom et régulièrement mise en marche en tête de trains spéciaux en France. La SNCF, elle, comme la SNCB, n'a conservé qu'une seule locomotive en état de marche, à savoir la 230 G 353 (en révision actuellement), série surnommée les « chievres » sur le PO d'où elles proviennent. J'ai eu personnellement la chance de pouvoir filmer en super 8 une petite séquence dans la cabine le temps d'une manœuvre en gare de Châteaudun en 1984 lors d'un train spécial en double traction avec la 141C100 sur le parcours de retour vers Paris. Il va sans dire que le chemin de fer a de tout temps inspiré les romanciers et les cinéastes. La liste de tous les films et romans y faisant allusion serait trop fastidieuse à énumérer dans votre revue préférée. Il en sera un (tout petit) peu question la prochaine fois en plus de l'article sur les prises d'eau en marche citées ci-dessus. En attendant, je vous invite à venir savourer la projection du mois de novembre, non obligatoire mais très fortement conseillée..... avant qu'on ne vous désigne d'office comme volontaires (n'importe quoi, mais, venant de moi, ça ne doit plus vous étonner !).

Nous remercions particulièrement Mr. Delsemme, de Namur, qui nous a aimablement communiqué les notes de « Zola, la bête humaine. Classiques de poche, bac 2001. Edition commentée. Introduction, commentaires et notes de Gisèle Seginger », et « dictionnaire amoureux des trains. Jean des Cars. Dessins d'Alain Bouldouyre. Ed. Plon, 2006 » dont la plupart des notes sont reproduites ici, en plus des renseignements également extraits de l'article « A propos du tournage du film La bête humaine d'A.Lepage dans la revue mensuelle Rail Magazine N° 26 de juin 1979 ». Les indications concernant les films, acteurs et metteurs en scène sont issues du CD cinéguide, tiré de l'ouvrage cinéguide 2000 écrit par Eric Leguèbe.

## **Nouvelle commande de chemise du club.**

L'année dernière, des membres ont souhaité commander des chemises du club. C'est le moment, c'est l'instant, je vais bientôt passer une commande, le prix est de 25 euros par chemise (sauf augmentation), vous avez le choix entre une chemise à manche longue ou à manche courte. J'attends vos commandes lors des prochaines réunions, date limite le vendredi 15 octobre 2010. (C'est un vendredi) le paiement se fait lors de la commande en espèce et avec le compte exact.

P.-S. Il me faut une taille. 39-40 ; 41-42 ; 43-44 ; 45-45 ; 47-48 ; 49-50 etc..... (Pas de S, M, L, XL, XXL, XXXL, XXXXL).

JF Magnée

Si je n'étais pas présent, vous pouvez passer la commande à un membre du comité.

JFM

### **Nettoyage du local.**

**Avant l'expo, nous nettoierons le local pour que celui-ci soit nickel.**

**Comme chaque fois lors du nettoyage, il n'y aura pas de réunion. Seuls les membres soucieux de donner un coup de main seront admis.**

**Qu'on se le dise !!!!!**

**1<sup>er</sup> nettoyage le vendredi 29 OCTOBRE 2010.**

**Mise en place du local pour l'expo le vendredi 6 novembre 2010.**

**Le lundi qui suit l'expo, soit le 8 novembre 2010, dans la matinée, nous aurons aussi besoin de quelques personnes afin de remettre le local en ordre pour la réunion du vendredi suivant.**

# **HOBBY 2000**

## **MODELISME**

**SPECIALISTE LIEGEOIS**

**DU MODELISME**

**FERROVIAIRE SUR PLUS DE 1000 m²**

**TOUTES MARQUES TOUTES ECHELLES**

**TOUT POUR LE DECOR, VEHICULES HO**

**VISITEZ NOTRE SITE INTERNET [www.hobby2000.be](http://www.hobby2000.be)**

**QUAI DE LA BOVERIE 78 4020 LIEGE TEL : 04/341.28.87 FAX : 04/343.66.03**



## **ORGANISATION D'UNE ACTIVITE PARTICULIERE**

**Le vendredi 22 octobre 2010** de cette année nous aurons le plaisir de vous inviter à une activité particulière du club.

En effet, Monsieur Danckaert l'importateur pour le Benelux de la firme ESU viendra présenter à l'intention de nos membres la nouvelle console de commande de train multi protocole avec écran couleur tactile dénommée ECOS 50200.

Pourquoi multi protocole ? Tout simplement parce que cette console est capable de gérer le digital DCC, MOTOROLA et SELECTRIX.

Cette centrale possède un écran tactile donc à commande directe sur l'écran grâce à un stylet l'écran est en couleur et mesure 7" soit +/- 20 cm. Elle possède 2 boutons de commande séparée des locomotives.

La console est dotée d'un bus d'extension ECOSlink, d'un bus de rétro signalisation S88 et d'une interface Ethernet RJ 45 qui permet de se brancher à un ordinateur. Grâce à une entrée ECOSniffer les possesseurs du système Märklin MOTOROLA commandé par la Control Unit 6021 et de tous ses composants annexes, peuvent se brancher directement à la console sans devoir passer par des boîtiers intermédiaires coûteux et ainsi garder le bénéfice de leur exploitation actuelle et de leur investissement.

Pour nous ce sera l'occasion de passer ensemble une soirée technique où chacun pourra poser les questions qui lui permettront de faire la lumière sur des questions qui bien souvent restent obscures faute d'information. Monsieur Danckaert m'a bien précisé que ce n'est pas une soirée pour faire de la vente directe son but est de faire connaître et découvrir le produit et de répondre à toutes les questions qui actuellement sont peut-être pour vous des zones d'ombres.

Sur le plan pratique, Monsieur Danckaert utilise un système de rétroprojection sur grand écran.

Nous vous demanderons de faire la politesse à notre invité d'être scrupuleusement à l'heure pour que la séance puisse commencer à **20h00 précise.**

A.COLLIN

## **Renouvellement de la cotisation.**

Dans quelques semaines, l'année se termine. Afin d'éviter les retards comme les années précédentes, nous vous prions de bien vouloir verser votre cotisation pour le 31 janvier 2011 au plus tard. **Passé cette date, des frais administratifs seront comptés en sus.**

Le montant de la cotisation est de **50 €** (y compris les 5 € d'assurance). Cela ne fait que 4,16 € par mois.

Le paiement de celle-ci peut se faire lors des réunions auprès de **Monsieur Magnée JF** ou par un virement sur le n° de compte suivant :

**Dexia banque IBAN : BE74 0682 3766 7407**

**BIC GKCCBEBB**

**(En communication : Nom + cotisation 2011).**

**J'insiste sur la communication, elle est très importante, surtout lorsque vous payez avec un compte qui n'est pas à votre nom. Merci de faciliter la tâche du trésorier.**

Votre carte de membre sera disponible dès le premier mercredi du mois de février (**demandez-la à un membre du comité**). Si vous désirez recevoir votre carte par la poste, veuillez majorer votre paiement de **1€**.

### **Calendrier des projections**

**Le mercredi 1<sup>er</sup> septembre 2010** : En 1957 un nouveau service ferroviaire haut de gamme pour le transport des voyageurs au travers l'Europe est mis en place par les administrations ferroviaires européennes, le logo « TEE » est ainsi né. Le CD commercial mis à notre disposition par J-C Menchior nous fera revivre cette épopée

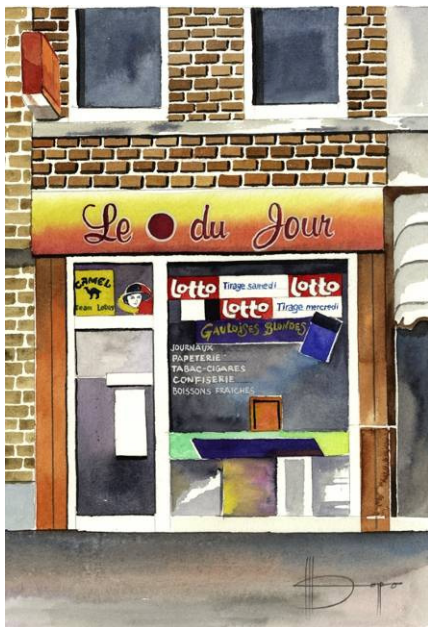
**Le mercredi 6 Octobre 2010** : pour les amateurs de vapeur, voici un très beau CD prêté par Xavier Leemans traitant de la 141 R 1199 de la SNCF dans un reportage intitulé « le soleil de la vapeur se couche à l'ouest ». Ce documentaire sera complété par une illustration des derniers TC Bretonne.

**Le vendredi 22 octobre 2010 à 20 h: Démonstration de la nouvelle commande Ecos 2 par Mr Dankaert**

**Le mercredi 3 novembre 2010** : L'année passée nous avons démarré pour la première fois la projection d'un film long métrage issu du cinéma et dont le thème est ferroviaire, si vous vous souvenez il s'agissait de « la bataille du rail » vu le succès rencontré par ce long métrage nous avons mis au programme de ce mois d'octobre un autre monument du cinéma ferroviaire en l'occurrence « la bête humaine » magistralement interprété par JEAN GABIN. Ce film sera mis à notre disposition par Alain +Boulet.

**Le mercredi 1<sup>er</sup> décembre 2010** Die Höllentalbahn un très beau film qui retrace l'épopée de cette très belle ligne aux portes de la Forêt noire. Ce CD nous est prêté par Christian Van De Voorde.

Le programme qui vous est présenté est toujours susceptible d'être modifié. Merci de votre compréhension en cas de changement.



## ***Le Point du JOUR***

**Librairie-Papeterie-Lotto**

**Service photocopie:**

**-noir/blanc/couleur numérique**

**-plastification**

**-reliure spirale**

**Rue de la Station, 68**

**4430 ANS Site:**<http://www.lepointdujour.be>

**Tel.04/246.13.97 e-mail:**

**lib**[lepointdujour@skynet.be](mailto:lepointdujour@skynet.be)