

P 204113

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

# Correspondance

AVRIL-MAI-JUIN 2013



*La locomotive à vapeur n° 1 du Metropolitan Railway et sa rame préservée entrent en gare à la halte «Barbican» lors des festivités des 150 ans du «Metropolitan Railway».  
Photo : © Ed Webster*

**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, Magnée J-F.

**Rédacteur en chef** : A. Boulet

**Photo couverture** : Ed Webster

**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.

**12 € (EURO) : abonnement à la  
revue Correspondance  
(1 an, 4 numéros)**

Règlement au compte IBAN :

**BE 74 0682 3766 7407**

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

(Abonnement 2013)

Tout courrier, concernant la  
revue, doit être adressé : Rue  
A. Renard, 6, 4100 Seraing

E-mail :

[alain.boulet.3@gmail.com](mailto:alain.boulet.3@gmail.com)

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

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

CORRESPONDANCE est envoyée  
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

La patine par la pratique 3<sup>o</sup> partie

Page 4 à 12

London Underground 150 ans,  
l'histoire

Page 13 à 18

In Memoriam

Page 19

Team Expo

Page 19

Nettoyage du local

Page 19

Calendrier des projections

Page 20

## **Bourse d'échange**

**Le dimanche 7 avril 2013**

**De 9 à 13 h**

**Ancienne Ecole du Château de  
Sclessin Rue de Berloz**

*(Toujours à la même adresse)*

**Réservation obligatoire**

**auprès de**

**Xavier Leemans**

**[Francoisxavier.leemans@skynet.be](mailto:Francoisxavier.leemans@skynet.be)**

## **Journées Portes**

### **Ouvertes**

**Samedi 9 et Dimanche 10**

**Novembre 2013**

**De 9 à 17 heures**

**Club ALAF**

*Dans son local*

**Rue de la Gare, 77**

**4102 OUGREE**

**P.A.F. : 3€**

Cette revue parle en priorité du modélisme ferroviaire, mais aussi de son homologue en grandeur nature ou de tout mobile mu par un mouvement mécanique roulant sur deux rails qui le guident. Dans ce numéro, on parle du métro de Londres qui fête ses 150 ans : un peu d'histoire ne fait de mal à personne. Dans les pages suivantes, il sera question de couleur et patine, afin de vieillir, avec un certain soin, wagons et locomotives. Cet ensemble de pages agrafées nous donne un aperçu de la vie du club avec des réunions diverses : nettoyage de printemps (à ne pas oublier), assemblée générale (souhaitable), préparation de visites d'autres clubs (plaisir), sortie vers des foires et expositions diverses (Dortmund), organisation de bourse d'échange (contact), journées portes ouvertes et j'en passe. Toute cette vie événementielle demande aux membres de l'Alaf un peu de leur temps, de l'énergie et surtout de la bonne humeur.

Pour les personnes qui sont tête en l'air, dont moi-même je l'avoue, les cartes de membres sont disponibles au comptoir du club les jours de réunion.

Je vous souhaite à tous de joyeuses fêtes de Pâques et un..., comment on dit : zut, j'ai oublié... Une très bonne lecture à tous.

Le  
P'tit  
Mot  
Du  
Rédac  
'  
Chef

## La patine par la pratique - 3<sup>e</sup> volet

### Patine d'une rame voyageurs en « usage courant »

Dans le cadre de ce troisième volet de ma série sur la patine, je vais aborder celle qui concerne mon "Royal Scot", à savoir la locomotive à vapeur 230 "Royal Scot" en livrée verte des British Railways d'Airfix et les deux voitures ex-LMS (London, Midland & Scottish Railways) de Märklin (issues du coffret du « Hogwarts Express », mieux connu sous le vocable du « Train de Harry Potter »).



Pour ceux qui ne connaissent pas l'histoire, le train de Harry Potter est en fait un train touristique bien connu outre-Manche : il s'agit du « Jacobite », un train à vapeur reliant Fort William à Mallaigh (prononcer Malleich ou Malleigg) sur la ligne montant vers l'Ile de Skye en longeant la Mer d'Irlande au départ de Glasgow et où l'on trouve le célèbre viaduc courbe en béton de Glenn Finann. Voici, trouvée sur Internet, une photo du "Royal Scot" avec la 230 BR-rebuilt en livrée verte et les voitures en ancienne livrée bordeaux du LMS...

*Cliché de la locomotive Airfix et des voitures Märklin.*



J'ai réalisé une patine représentant une machine dans les années 60, vers la fin de la vapeur, assurant un train voyageurs sur les lignes du LMS entre Londres et les Highlands d'Ecosse.



Première étape : on démonte la caisse du tender pour pouvoir le séparer de la machine et, par la même occasion, couper les fils reliant les prises de courant de la partie "locomotive" au moteur qui est situé dans le Tender (A terme, je reconnecterai les fils par "microfiches").

Une fois les deux éléments séparés, on peut aborder la patine. Je commence par l'application de la teinte "Dirt". Il s'agit d'un mélange de huit volumes de Black Glaze, un volume de "Smoke", trois volumes de "Dark Flesh", un de Glossy Black, et cinq volumes de blanc. Ce mélange est appliqué par brossage à sec sur les châssis, essieux, et aussi sur la partie avant de la chaudière (la partie noire) de la locomotive ainsi que sur les 'oreilles d'éléphant' (les pare-fumées).



Ensuite, je prépare un mélange de Dark Green additionné d'un peu de mon mélange "Dirt" pour l'éclaircir et le pâlir. Je passe cette teinte en lavis progressifs (le premier essuyé à l'éponge, les autres "tirés" au pinceau plat "langue de chat") sur toutes les zones vertes (tender, cabine et chaudière).



Ensuite, je prépare un mélange de ma teinte "Grime" se composant d'un volume de "Smoke" pour trois volumes de "Black Glaze" que j'applique en "glacis" légèrement dilué sur les zones traitées préalablement au "Dirt".



Ensuite, je prépare mon mélange "rouille" composé de trois volumes de "cavalry brown" pour un volume de "Burnt Umber". Je l'applique en brossage à sec sur toute la caisse de la locomotive ainsi que sur le châssis du tender. Au niveau du châssis de la locomotive, l'application est plus "légère" et se concentre surtout sur la travée de tamponnement, les marchepieds et certains organes du châssis.



Je prépare ensuite une rouille fraîche (un volume de "Smoke" pour trois de "Cavalry Brown") que j'applique en coulures au niveau des soutes à eau du tender et de certains éléments de la chaudière. La teinte est appliquée au pinceau rond et est diluée à un volume de peinture pour deux volumes d'eau.



Je prépare ensuite un mélange d'un volume de Black Glaze pour un volume de Foundation White. Je l'applique parcimonieusement au pinceau plat et rond fin au niveau des soutes à eau du tender et sur les échappements de vapeur de la chaudière pour figurer les traînées de calcaire.



Dernière étape, l'application de la maintenant célèbre "couche de contrôle" de Grimmy Black. Je prépare donc un jus de Black Glaze dilué à un volume de peinture pour trois volumes d'eau et je l'applique en "glacis" sur la



totalité du modèle, en insistant particulièrement au niveau des essieux et bielles de la locomotive. Les dernières étapes de détaillage sont le brossage à sec de gris clair (mélange de black glaze et de foundation white) pour faire ressortir les détails au niveau de l'intérieur de la cabine, le brossage de "Glossy Black" sur le chargement de charbon factice pour le rendre plus réaliste et, enfin, le passage au même "Glossy Black" des rambardes et tuyauteries de la chaudière ainsi que des tampons de la locomotive et du tender. Il ne reste alors plus qu'à mettre la locomotive sur la voie pour admirer le résultat final.



Nous pouvons maintenant attaquer la patine et l'aménagement intérieur des voitures Märklin. La première étape sera de peindre les figurines à l'échelle OO (ici de la gamme de la marque Britannique DAPOL). Au préalable, je les ai ôtées de leur "base", puis ébarbées. Enfin, je les fixe par collage sur une languette de plasticard pour en faciliter la manutention pendant peinture.

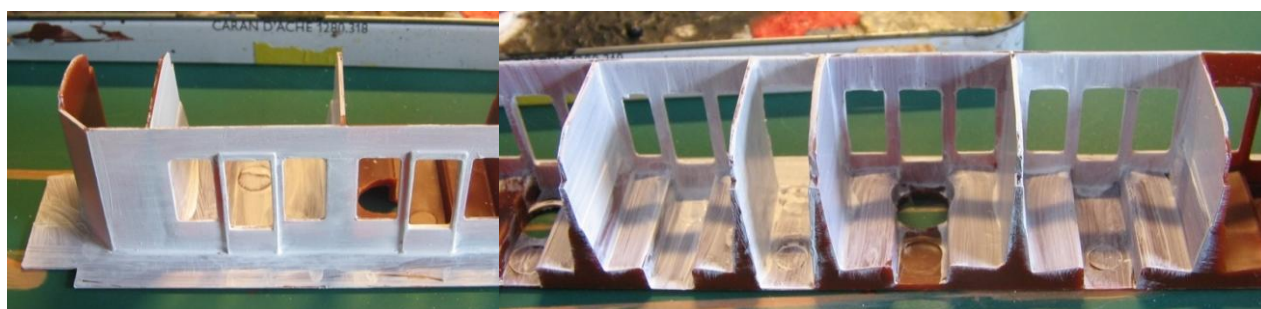


Pour la peinture, je passe d'abord une couche de Foundation White avant de les peindre selon le rendu souhaité. Pour mon équipe de chauffeur, bien visible en cabine, j'ai poussé le niveau de détail jusqu'à passer les brossages à sec de la teinte de base éclaircie pour faire ressortir encore plus les drapés.

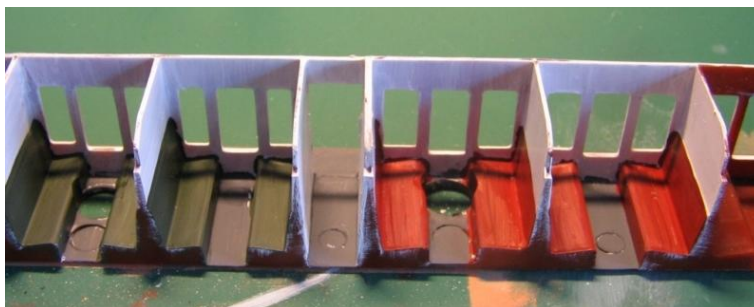




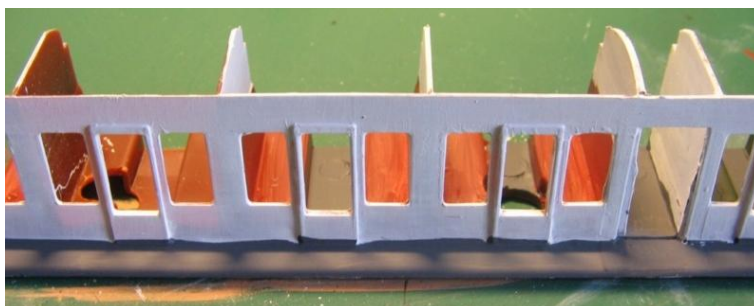
Les intérieurs ont au préalable reçu une série de couches de Foundation White. Les parois étant blanches, je n'ai donc pas eu à retravailler à ce niveau.



Ensuite vient la peinture des sièges. En rouge pour la première classe (mélange de "Red" avec un peu de "Burnt Umber" pour obtenir la teinte bordeaux souhaitée), en vert pour la seconde (du Dark Green additionné d'un rien de Foundation White). Un moyen simple de les différencier pour les intérieurs de Märklin : l'espace entre les fauteuils est plus petit en seconde classe qu'en première.



Ensuite, j'applique un mélange de German Grey et de Foundation White (4/1) pour représenter les sols.





Maintenant, il reste à mettre les figurines en place. Il faut au préalable leur enlever les pieds car elles sont trop "grandes" du fait qu'une partie de la hauteur sous fauteuil a été amputée... On en profite aussi pour ajouter les rideaux aux fenêtres qui doivent être occultées tant sur les intérieurs (portes et fenêtres vers couloir latéral) que sur la voiture elle-même.



L'équipe de conduite rejoint également la cabine de la 230 "Royal Scot". Les machinistes et chauffeur sont d'abord disposés à blanc afin de trouver la bonne "pose". Ensuite, on les colle en place définitivement.



Et après avoir réassemblé l'intérieur dans les voitures (assez simple sur les modèles Märklin), on obtient ceci en regardant par les fenêtres.



Maintenant que les voitures ont été réassemblées, il est temps d'aborder la patine. Je prépare d'abord un mélange de teinte "Dirt" composée de 1 volume

de Dark Flesh, cinq volumes de Black Glaze et trois volumes de Foundation White. Je l'applique en brossage à sec sur les bogies et sur le châssis.



Ensuite, je dilue ce même mélange (environ 1 volume de mélange pour trois à quatre volumes d'eau) et l'applique en lavis sur les parois des voitures. Je ne masque aucunement les vitrages, car j'ai ma méthode pour les nettoyer après coup. La première couche est "lissée" après application avec un chiffon, en un léger mouvement du haut de la caisse vers le bas. La seconde et la troisième le sont au pinceau plat sec. Après application de ce "jus", je nettoie mes fenêtres de la manière suivante : avec un pinceau fin, je les passe à l'alcool. Ensuite, avec un ancien pinceau plat usé aux poils coupés presque à raz (pour en faire une sorte de "grattoir"), je "racle" la peinture vers les bords des fenêtres. Résultat garanti, avec même un très fin voile de crasse assez réaliste sur les vitres...





Ensuite, je prépare un jus composé d'un volume de "Black" pour trois volumes d'eau et un d'alcool. Je l'applique avec un pinceau fin dans les creux au niveau des portes pour les ombrer.



Passons maintenant aux toitures. Je prépare un mélange de Black Glaze et de Smoke (10/1) que j'applique en "glacis" sur la toiture. La première couche est essuyée à l'éponge de mousse, les deux suivantes au pinceau fin en mouvements réguliers et perpendiculaires à la longueur de la voiture, en partant d'une extrémité de la toiture vers l'autre. Je termine par une dernière couche fortement diluée que j'essuie ensuite au chiffon doux. Ensuite, je passe du "Black" pur, légèrement dilué (2/1) sur le milieu de la toiture et à nouveau l'estompe au pinceau plat (pour figurer les dépôts de suie de l'échappement de la locomotive).



On aborde maintenant la rouille. Je prépare un mélange de vieille rouille (2 vol. de cavalry brown pour 1 vol. de Burnt Umber et un peu de mon jus de noir pour le foncer). Je l'applique en brossage à sec sur les bogies, le châssis et la toiture des voitures.







Je prépare enfin de la rouille fraîche légèrement diluée (3 vol de Cavalry Brown pour 1 vol d'eau) que j'applique en coulures au niveau des aérateurs et des reliefs de toiture. Je "tire" alors la peinture avec l'éponge de mousse pour simuler les coulures de rouille. Je n'oublie pas non plus d'appliquer un peu de cette rouille par brossage à sec sur le bas de caisse, le châssis et les bogies des voitures.



Je vous livre maintenant, sur la page suivante, le résultat final, présenté avec la vapeur 230 "Royal Scot" d'Airfix que j'avais patinée auparavant... Le résultat, je pense, parle de lui-même et est un vrai plaidoyer pour la patine du matériel ferroviaire modèle réduit.



## *London Underground 1863-2013 :*

### *Le Métro le plus vieux du monde fête ses 150 ans.*

L'an dernier, Londres connaissait une effervescence hors du commun. Non seulement on fêtait le Jubilé de Diamant de «Her Majesty» la Reine Elisabeth II, mais aussi les jeux olympiques d'été ainsi que les paralympiques. Cette année, la capitale britannique fêtera également un autre jubilé, celui du 150ème anniversaire de son « tube », autrement dit le métro de Londres !

Ce dernier est en fait un réseau ferré métropolitain desservant le grand Londres et ses alentours dans les comtés d'Essex, d'Hertfordshire et de Buckinghamshire. Premier métro ayant été mis en service au monde en 1863, on le nomme plus couramment «**Underground**» (ce qui signifie «souterrain», bien que le réseau soit à 55 % situé en surface) ou «**Tube**», en référence à la forme cylindrique des tunnels de ses lignes profondes. Les lignes les plus anciennes, construites par des entreprises privées, furent rattachées à un réseau de transport intégré en 1933, lors de la création du «**London Passenger Transport Board**» (**LPTB**) mieux connu sous le vocable de «**London Transport**». Ce réseau souterrain devint une entité unique lors de la création du «**London Underground Limited**» par le gouvernement de sa Gracieuse Majesté en 1985. Depuis 2003, il est une filiale de l'organisme «**Transport for London**», entreprise publique chargée de la gestion des opérations de transports publics dans le Grand Londres, et dirigée par un conseil de direction et un commissaire nommé par le Maire de Londres. Ce métro circule sur voies électrifiées en 630 volts avec captage par troisième rail. En outre, sur certaines lignes, un quatrième rail spécial central permet le pilotage automatique des rames, lequel reste toutefois sous la surveillance du conducteur de celle-ci.

### *Petite Histoire de l'«Underground»*

Le premier projet d'un métro à Londres remonte toutefois à bien plus tôt, en 1827, en faisant de facto le premier projet de «Métro» au monde. Le «**Metropolitan Railway**» fut pour sa part inauguré le 10 janvier 1863 et son tracé de l'époque constitue à l'heure actuelle une majeure partie de la «**Hammersmith and City Line**». Son réseau actuel dessert non moins de 268 stations sur près de 408 Km.

La première partie du réseau existant à avoir été construite fut le «**Metropolitan Railway**» qui reliait *Bishop's Road* (aujourd'hui *Paddington Station*) à *Farringdon Street* (aujourd'hui *Farringdon*). Ce fut le premier métro urbain au monde, construit avec une voie à double gabarit capable d'accueillir tant les trains à l'écartement large de Brunel (2,14 mètres) que ceux à «voie normale» à l'écartement de 1,435 m. Bien que sa construction fut autorisée dès

1854, divers retards firent que la circulation publique ne démarra que le 10 janvier 1863, journée lors de laquelle trente mille passagers furent transportés par des trains circulant à dix minutes d'intervalle. En 1880, le «**Met**» prolongé transportait alors 40 millions de passagers par an. La majeure partie de ce réseau est de nos jours intégré à la «**Hammersmith & City Line**». D'autres tronçons suivirent rapidement et, en 1884, l'«**Inner Circle**» (ancêtre de l'actuelle «**Circle Line**»), était complet.

Au début de la construction du «**Met**», la méthode de construction utilisée fut celle des tranchées couvertes (la ligne se situait alors à cinq mètres de profondeur), la réalisation de la «**District Line**» nécessitant la démolition de nombreuses maisons sur le parcours entre Paddington et Bayswater. Les premiers trains à circuler étant tractés par des locomotives à vapeur, il fut nécessaire d'aménager des gaines d'aération en surface à divers points de l'itinéraire afin de permettre l'expulsion des fumées et l'amenée d'air frais pour les passagers. Un de ces puits se situe encore actuellement à Leinster Gardens. Dans le but de préserver les caractéristiques visuelles de la rue, elle fut dotée d'une façade en béton d'un mètre cinquante d'épaisseur construite pour ressembler à une véritable façade de maison.

Suite aux progrès enregistrés dans l'utilisation de boucliers pour le creusement de tunnels profonds, les lignes suivantes furent creusées encore plus profondément dans le sous-sol londonien, causant donc moins de perturbations au niveau du sol que lors de l'utilisation de la technique des «tranchées couvertes», en plus d'être moins coûteux. Le «**City & South London Railway**» (maintenant intégré à la «**Northern Line**»), fut ouvert en 1890 et fut le premier itinéraire de type «profond» à traction électrique. Toutefois, le gabarit des tunnels profonds est plus étroit (3.56 mètres de diamètre) que celui des voies en «tranchées recouvertes».

Les deux types de lignes émergent généralement à la surface en dehors de la zone centrale de Londres. Les lignes en «tranchées couvertes» font de plus partie d'un réseau interconnecté (chaque ligne partageant une partie de ses voies avec au moins une autre ligne, par exemple la «**Bakerloo Line**» qui partage de nos jours son tracé avec le London Overground partant de la gare d'Euston vers Watford Junction), tandis que celles en souterrain profond sont pour leur majeure partie autonomes.

A la fin du XIXe siècle, la «**Metropolitan Railway Company**» étendit ses lignes loin en dehors de Londres, entraînant la création de nouveaux quartiers. Des années 1870 aux années 1930, la compagnie poursuivit ainsi l'ambition de maintenir le Chemin de Fer comme une ligne principale plutôt que comme un service de transport en commun rapide.

Au début du XXe siècle, toutefois, la présence de six opérateurs indépendants exploitant différentes lignes de métro causa d'importants désagréments aux usagers. Les coûts liés au



fonctionnement d'un tel «système» étaient également lourds. En conséquence, beaucoup d'entreprises attendaient des financiers qu'ils leur amènent les fonds dont ils avaient besoin, non seulement pour s'étendre dans les banlieues résidentielles, mais aussi pour l'électrification des lignes exploitées auparavant en traction vapeur.

En 1931, Henry C. Beck, dit «Harry Beck» (1903-1974) conçut un plan du métro de Londres ne tenant pas compte de la réalité géographique du terrain mais privilégiant plutôt un espacement régulier des noms des stations et des lignes droites pour en faciliter la lisibilité. Ce plan, qui évolua selon les modifications du réseau, sert toujours de base au plan actuel et ce «stylisme» fut également adopté pour l'établissement du plan du réseau de l'Overground, du DLR et des lignes de tramway. Ces cartes peuvent être de nos jours téléchargées gratuitement au format «PDF» sur le site du TfL (<http://www.tfl.gov.uk/>). Les origines de la «cocarde», connue précédemment sous le nom de «**Bulls-eye**» (littéralement, oeil de boeuf) ou «Cible», sont par contre plus obscures. La première utilisation d'une cocarde dans le contexte du transport à Londres fut le symbole du XIXe siècle utilisé par la «London General Omnibus Company» : une roue avec une barre en son centre portant le mot «GENERAL». Son utilisation sur l'Underground découle de la décision prise en 1908 de trouver une manière plus évidente de mettre en avant les noms des stations sur les quais. Le cercle rouge avec une barre centrale bleue nominative a été rapidement adopté, avec le mot «**UNDERGROUND**» dans la ligne, comme l'une des premières identités de l'entreprise. Le logo fut par la suite modifié par Edward Johnston en 1919. Cette cocarde est utilisée pour les bus et le métro depuis de nombreuses années et, depuis leur reprise par le TfL, fut également appliquée à d'autres types de transport (Taxis, Tramway, DLR, Overground, etc.) dans différentes paires de couleurs, la cocarde devenant elle-même un symbole de Londres.

Le 1er juillet 1933, les différents réseaux, **Combine**, **Metropolitan**, **Municipal** et **Independent**, furent fusionnés au sein du «**London Passenger Transport Board**» (LPTB), entreprise publique autofinancée et non subventionnée, laquelle fut rapidement connue sous le vocable de «**London Transport**».

Durant la seconde guerre mondiale, le Blitz allemand retarda les projets d'extensions du réseau et conduisit même à l'utilisation de nombreuses stations de métro comme abris anti-aérien (voir par exemple le film «**La Bataille d'Angleterre**» où une scène montre l'un de ses refuges. Typique du «Flegme» bien britannique, les londoniens quittaient leur travail pour le «Five O'clock Tea» et, à la première alerte, se réfugiaient dans les stations de métro où ils passaient la nuit. Le matin, ils sortaient pour rejoindre leur «Home», débayer un rien les gravats et prendre leur «Breakfast» avant de se rendre à nouveau au travail). Après la guerre, le premier janvier 1948 précisément, le gouvernement travailliste d'alors nationalisa

le «**London Transport**» qui devint dès lors le «**London Transport Executive**» (LTE).

L' «**Underground**» transporta en 2004-2005 non moins de 976 millions de passagers (cette année fut d'ailleurs une année record), soit une moyenne quotidienne de plus de deux millions six cent septante mille passagers. Un autre réseau, le «**Docklands Light Railway**» ou «**DLR**» (prononcer Dîl Ell Arhe), est également intégré au «système», desservant plus particulièrement la «City» et le quartier des «Docks».

Depuis 2003, il appartient au «**Transport for London**» (TfL), qui administre en outre les bus londoniens. Il était auparavant exploité par le «**London Regional Transport**».

Le réseau du métro de Londres comporte en tout onze lignes : «**Bakerloo Line**», «**Central Line**», «**Circle Line**», «**District Line**», «**Hammersmith & City Line**», «**Jubilee Line**», «**Metropolitan Line**», «**Northern Line**», «**Piccadilly Line**», «**Victoria Line**» et «**Waterloo & City Line**». Jusqu'au 22 septembre 2007, une onzième ligne, la «**East London Line**», faisait également partie du système. Elle fut fermée pour travaux de conversion à cette date et fut réouverte en 2010, étant dès lors intégrée au réseau du «**London Overground**» (RER londonien).

La sécurité est également un leitmotiv du London Overground. En 2004, en effet, plus de 500 personnes furent blessées en tombant sur les rails entre le train et le quai ou en se faisant coincer entre les portes des rames de métro. Cela durait déjà depuis un certain temps, et depuis 1969, on pouvait déjà entendre à la montée et la descente du Métro un message devenu célèbre de par le monde : «**Mind the Gap**» (que l'on peut traduire par «attention au vide», sous entendu le vide ou espace entre la rame de métro et le quai, qui peut s'avérer suffisant pour laisser passer un passager dans les gares aux quais en courbes). Il figure même de nos jours sur des T-Shirts et nombre de souvenirs touristiques de Londres, tout comme le «Logo» de l'Underground. L'une des gares où ce message est omniprésent est celle de *Piccadilly Circus*, sur la «**Bakerloo Line**». Un autre message que l'on entend également dans les rames de métro est le «**Mind The Doors**» (attention aux portes) émis à la fermeture des portes des rames de métro.

Si le réseau Londonien subit plusieurs vagues d'attentats au fil des années, en particulier du fait de l'IRA provisoire, celle qui restera à jamais gravée dans nos esprits est la vague d'attentats commis le 7 juillet 2005 par des extrémistes islamistes. En ce jeudi à jamais marqué dans nos mémoires, quatre explosions touchèrent les transports publics londoniens, faisant cinquante six morts et sept cent blessés. Trois de ces explosions eurent lieu dans le Métro, respectivement entre Moorgate, Aldgate East & Liverpool Street, entre Russell Square et King's Cross et à la gare d'Edgware Road. Ces trois attentats eurent lieu dans un intervalle de 50 secondes seulement, tandis qu'un quatrième eut lieu un peu moins

d'une heure plus tard quand un quatrième terroriste se fit exploser dans un autobus à impériale à Tavistock Square (situé entre la gare d'Euston et la station de métro de Holborn). Ces attentats survinrent le lendemain de la désignation par le CIO de Londres comme ville hôte des Jeux Olympiques d'été 2012 et le jour de l'ouverture

du 31e sommet du G8 en Ecosse. Les réactions furent vives partout en Europe, mais on

retiendra surtout celle de la Reine Elisabeth II qui déclara : «de telles atrocités renforcent notre sens de la communauté, notre humanité et notre confiance dans l'Etat de Droit», ainsi que celle du Premier Ministre Tony Blair qui qualifia ces attentats de «barbares».

Depuis, heureusement, les temps sont plus calmes et, de nos jours, on parle plus du nouveau projet du tunnel «Thameslink» au départ de la gare de Paddington ou de l'achèvement du réseau de l'Overground avec la réalisation du dernier tronçon entre Clapham Junction et West Croydon, sans compter l'arrivée de nouvelles rames plus confortables et économes pour remplacer le matériel ancien plus énergivore et moins adapté aux considérations de notre époque... Comme quoi, même après un siècle et demi, le «Met» reste à la pointe des techniques...



*Vue extérieure à rue de la station d'Edgware Road, l'une de celles touchées par les attentats de 2005. Londres, Edgware Road, août 2009. Photo : © Eric Sainte*



*La dernière rame de type «Class A» du London underground encore en service en gare d'Amersham le 26 Septembre 2012. Photo : © Ed Webster*





Une rame de l'Overground (RER Londonien) en gare de Willesden Junction s'apprête à continuer son voyage en direction de la gare de Richmond.  
Willesden, août 2011  
Photo : © Eric Sainte



Quelques ouvrages de références concernant l'histoire du métro de Londres :

- John R. Day & John Reed, *The Story of London's Underground*, Capital Transport, 2001
- Christian Wolmar, *Down the Tube: the Battle for London's Underground*, Aurum Press 2002
- Christian Wolmar, *The Subterranean Railway: How the London Underground Was Built and How It Changed the City For Ever*, Atlantic 2004, (ISBN 1-84354-023-1)
- Douglasrose, *The London Underground: A Diagrammatic History*, Capital Transport 2005, (ISBN 978-1-85414-315-0)



Une rame du DLR en provenance de Lewisham vue depuis la cabine d'une rame croissante dans le quartier des «Docks», non loin de Canary Wharf et du Thames Mill Tunnel. Canary Wharf, août 2011

L'auteur tient à remercier tout spécialement Martin Loader et Ed Webster qui ont gracieusement accepté la publication de leurs photographies dans cet article. Vous pourrez trouver plus de leurs photos dans leurs galeries photos sur Internet :

Martin Loader : <http://www.hondawanderer.com/>

Ed Webster : [http://www.flickr.com/photos/ed\\_webster/](http://www.flickr.com/photos/ed_webster/)

### In Memoriam

Nous avons appris le décès de la maman de notre nouveau membre Patrick Despontin dit "Pompon". L'Alaf s'associe à la douleur de la famille et présente ses sincères condoléances.

-----

Notre ami André Witmeur nous a malheureusement quitté.

Nous retiendrons qu'il fut un des pionniers du modélisme ferroviaire à la belge dont le magasin Jocardis à Enghien est devenu au fil des ans une référence. Nous retiendrons de lui sa grande affabilité et sa sympathie vis à vis de tous.

L'Alaf tient à assumer Madame Witmeur et sa famille de sa sympathie émue et présente ses sincères condoléances en ces moments difficiles.



Carnet Rose : nous avons appris la naissance d'une petite Manon chez la fille de notre ami Jean-Pierre Dufays.

Nous présentons nos félicitations et souhaitons beaucoup de bonheur à la famille.

Le "**TEAM EXPO**" sera les samedi et dimanche 27 et 28 avril 2013 en la salle "Batifix" à Retinne et les 18 et 19 mai 2013 (samedi et dimanche) à l'école technique de Seraing.

**Nettoyage du local.** A chaque printemps a lieu le nettoyage du local afin 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 !!!!!**

Le nettoyage se fera le **vendredi 12 avril 2013.**

## **HOBBY 2000**

### **MODELISME**

SPECIALISTE LIEGEOIS DU MODELISME FERROVIAIRE SUR PLUS DE 1000 m<sup>2</sup>

TOUTES MARQUES TOUTES  
TOUT POUR LE DECOR, VEHICULES  
VISITEZ NOTRE SITE INTERNET  
QUAI DE LA BOVERIE 78 4020 LIEGE  
FAX : 04/343.66.03

<b>Project Management Consulting</b>	<b>wtah consult</b> within time&budget
<b>Karin Wouters</b> Senior Project Manager	Mobile : +32 496 86 66 18 Fax : +32 10 300 216 karin.wouters@wtah.be  Rue Nicolas 8 B-1341 Geroux (Ottignies-Louvain-la-Neuve) Belgium

ECHELLES  
HO  
[www.hobby2000.be](http://www.hobby2000.be)  
TEL : 04/341.29.87

## Calendrier des projections

**Le mercredi 13 mars 2013 : l'Assemblée Générale Ordinaire aura lieu en nos locaux à 20 h 00 précises.**

**Le mercredi 3 avril 2013** : D'une masse totale de 182,4T, d'une longueur de 22,5M, d'une vitesse de 80Km/h et d'un moteur à 3 cylindres à simple expansion et surchauffe : Albert Collin nous présente la jumbo-vapeur Br 44 de la DB dans un film inédit.

**Le 1 mai 2013** : Pierre Ruiz nous présente au travers d'un film la Compagnie du Chemin de fer des Alpes Bernoises Berne-Lötschberg-Simplon, autrement dit le Bls.

**Le 5 juin 2013** : Devenues déjà des ancêtres, les E10 et E40, motrices de la DB des années 1950, sont présentées par Christian Van De Voorde.

**Le mercredi 3 juillet et le 7 août 2013**, soirée libre, pas de projection.

*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)