



Correspondance

Juillet – Août - Septembre 2005



BULLETIN TRIMESTRIEL

www.ibelgique.com/alaf

E-mail : alafinfo@ibelgique.com

Dépôt Liège 2

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

Correspondance

Bulletin trimestriel

Rédacteurs: Sainte E, Collier W, Genet L, Collin Albert, Teller Jeanine, Magnée J-F
Photo couverture : Une vue du dépôt.

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

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

Abonnement (1 an, 4 numéros) : 9 € (EURO).

Règlement au compte n° **068 - 2376674 - 07** de l'ALAF asbl. (Abonnement 2005)

Tout courrier, concernant l'ALAF asbl ou la revue, doit être adressé au secrétariat : Impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE 04/225.13.88.

E-Mail: jfmagnee@belgacom.net. ou alafinfo@ibelgique.com www.ibelgique.com.alaf.

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
Le plus long tunnel ferroviaire de Belgique est percé	pages 4 5 6 7 8 9 10
Bourses et manifestations	page 10
Nouveauté : Les mots-croisés de RV	page 11
Labaroche 2005, Une exposition régionale alliant qualité et convivialité.	pages 12 13
Evolution des travaux sur le réseau	page 14 15 16
Publicité	page 17
Résultats du Référendum sur les revues ferroviaires.	page 18 19
Calendrier des projections et nécrologie	page 20

Le petit mot de la rédaction

Voici les vacances, comme chaque année les portes de notre local resteront ouvertes en juillet et en août. Cependant, les mercredis il n'y aura que des réunions libres et aucune projection n'est prévue. Si vous avez un document que vous jugez bon de nous faire voir, apportez le. Si celui-ci est sur support DVD, veuillez nous prévenir afin que l'appareil soit mis en place.

Si vous visitez un site ferroviaire, pensez à nous envoyer une petite carte. Cela fait toujours plaisir pour ceux qui restent.

Une petite nouveauté dans notre bulletin, Hervé nous a concocté une grille de mots-croisés. Je vous souhaite bien du plaisir. La solution paraîtra dans le bulletin du 4^{ème} trimestre avec la grille n°2.

Vous trouverez aussi les résultats du référendum sur les revues du club, enfin si on peut appeler ça un référendum. 18 réponses sur 57 !!!!! Le but de ce questionnaire était de connaître votre avis et de pouvoir éventuellement supprimer celles qui ne rencontrent pas votre intérêt. Le comité prendra une décision avant la fin de l'année.

Il y a quelques mois, un membre nous avait demandé une copie d'un lexique ferroviaire de vocabulaire Français – Allemand. Il y a plusieurs semaines une copie a été distribuée. Si d'autres membres souhaitent recevoir une copie, demandez-la au secrétaire contre la modique somme de 0,50 €. (Ce lexique compte plus de 1100 mots)

Nous pouvons déjà vous annoncer la date de notre exposition annuelle. Celle-ci aura lieu **le samedi 5 et dimanche 6 novembre 2005, de 9 à 17 h.** Des affiches seront disponibles au club aux alentours du mois de septembre. A ce propos, nous sommes à la recherche de sponsors. Si vous avez des contacts, n'hésitez pas à nous en faire part.

Il ne nous reste plus qu'à vous souhaiter de bonnes vacances et de vous revoir en pleine forme à la rentrée

La rédaction

LE PLUS LONG TUNNEL FERROVIAIRE DE BELGIQUE EST PERCE

SOUMAGNE ET LES ENTRAILLES DU PAYS DE HERVE.

PAR ROLAND MARGANNE EXTRAIT DU RAIL¹ D'AVRIL 2005.

Connaissez-vous le tunnel de Veurs ? Creusé sous la célèbre commune de Fourons sur ordre de l'occupant prussien pendant la Première Guerre mondiale afin de livrer passage à la ligne Tongres - Visé - Montzen - Aix-la-Chapelle, ce souterrain à deux pertuis était, jusqu'au 19 octobre 2004, le plus long tunnel ferroviaire de Belgique avec ses 2 074 mètres². Depuis le 20 octobre dernier, il a perdu sa première place au « Guinness Book » des records belges au profit d'un nouvel ouvrage d'art beaucoup plus long, le tunnel de Soumagne qui vient d'être percé: une fois parachevé, il livrera passage aux TGV Thalys et autres ICE de la future liaison à grande vitesse Liège - Aix-la-Chapelle - Cologne.

LA FUTURE LIGNE À GRANDE VITESSE BRUXELLES – ALLEMAGNE.

Le tunnel de Soumagne constitue sans doute le plus gigantesque ouvrage de génie civil de la branche « est » du futur réseau ferroviaire belge à grande vitesse. Commencé en 1993, et partiellement en service depuis le 14 décembre 1997 avec l'ouverture de la ligne n°1 Hal -Wannehain (frontière française), celui-ci devrait être mis complètement en service à l'horizon 2007. La branche « est », longue de quelque 147 km, reliera la capitale de l'Europe à la frontière allemande, en passant par Louvain et Liège. Celle-ci a fait l'objet d'une première mise en service partielle le 15 décembre 2002 : la ligne nouvelle Louvain - Ans, longue de 64 km et en site propre le long de l'autoroute E 40, est aujourd'hui parcourue - et c'est là une grande originalité en Europe - à la fois par les TGV Thalys - Paris - Cologne à 300 km/h et les ICE, une fois homologués, mais aussi par les trains IC de service intérieur Ostende - Eupen à 200 km/h : une manière élégante de faire profiter tous les voyageurs des bienfaits de la grande vitesse.

Aujourd'hui, *Infrabel* et sa filiale *TUC-Rail*, créée pour étudier et contrôler l'implantation et la construction du réseau à grande vitesse, s'activent à finaliser cette branche. Parmi les travaux en cours, relevons la mise à quadruple voie et la modernisation de la ligne classique Bruxelles - Louvain, le remodelage du nœud ferroviaire de Louvain et la construction d'une toute nouvelle gare à Liège-Guillemins.

LE TUNNEL DE SOUMAGNE, MAILLON DE LA LIAISON NOUVELLE LIÈGE-GUILLEMINS - AIX-LA-CHAPELLE.

Le tunnel de Soumagne lui, est un maillon de la future liaison, longue de 42 km - dont 30 en site propre - entre Liège-Guillemins et la frontière allemande.

La détermination d'un tracé convenable pour cette liaison, il y a une bonne dizaine d'années, fut un véritable casse-tête pour les ingénieurs. Allait-on s'inspirer du tracé

¹ **Le Rail : Mensuel des œuvres sociales de la SNCB Holding.**

² En fait, 2 074 mètres de long pour le pertuis de la voie « B » dans le sens Montzen - Visé et 2 061 mètres pour le pertuis de la voie « A » dans le sens Visé - Montzen.

de l'autoroute Anvers - Aix-la-Chapelle et faire passer la ligne nouvelle à une quinzaine de kilomètres au nord de Liège? Les forces vives de la Cité ardente s'y opposèrent vivement, le TGV présentant un nouvel atout pour une agglomération en pleine reconversion industrielle. Allait-on aménager le tracé de la ligne Liège - Verviers - Aix-la-Chapelle actuelle? La tâche parut démesurée, notamment dans la vallée de la Vesdre, encaissée, sinueuse et très urbanisée. Une troisième solution s'imposa: gravir les contreforts du pays de Herve afin de rejoindre l'autoroute E 40 aux environs de Battice : cette option imposait toutefois le percement d'un long tunnel afin d'accéder au plateau. Une fois le tracé définitif arrêté, des travaux de grande ampleur débutèrent. Ils sont toujours en cours.

Dès la sortie de Liège-Guillemins, les trains à grande vitesse emprunteront, sur quelque cinq kilomètres, les voies rectifiées de l'actuelle ligne 37, dite «de la Vesdre», jusqu'à Chênée : la vitesse de référence y sera portée à 160 km/h.

À Chênée précisément, *Infrabel* installe actuellement une bifurcation permettant la séparation de la ligne classique vers Verviers



Sortie du tunnel à Ayeneux (Soumagne)

et Welkenraedt et la future ligne à grande vitesse n°3. C'est aussi à cet endroit qu'un dispositif de changement de tension d'alimentation sera aménagé, afin de séparer le courant continu à la tension classique de 3 000 volts qui équipe la ligne 37 et le courant alternatif monophasé à la tension de 25 000 volts qui alimente les lignes à grande vitesse.



Entrée du Tunnel côté Soumagne

Une fois cette bifurcation nouvelle franchie, les TGV Paris - Cologne et ICE Bruxelles -Francfort, homologués, aborderont la ligne nouvelle: ils traverseront la Vesdre, en empruntant grosso modo le tracé de l'ancienne ligne 38, Chênée - Battice, puis traverseront le village de Vaux-sous-Chèvremont à la vitesse de 180 km/h, avant de s'engouffrer dans le tunnel de Soumagne. Le relief du plateau de Herve, dont il faut gravir les contreforts abrupts, impose ce genre de souterrain dans lequel les trains circuleront à la vitesse de 200 km/h. D'une

longueur totale de 6 530 km, il comptera 5 940 km de tunnel proprement dit et deux tranchées couvertes à ses extrémités (177 m côté Vaux-sous-Chèvremont et 413 m côté Ayeneux, sur le plateau de Herve).

LE TUNNEL DE SOUMAGNE : UN CHANTIER TITANESQUE

Ce tunnel constitue une prouesse technique. La tête « ouest » du tunnel, située à Vaux-sous-Chèvremont, se trouve à une altitude de 90 mètres tandis que sa tête « est » est implantée à Soumagne, à une altitude de 210 mètres. Le tunnel à double voie d'une section libre de 69 m² (soit une section excavée de 110 m²) est en pente régulière de 17 pour mille et atteint même les 20 pour mille peu avant sa sortie. Les

travaux sont en rapport avec le caractère exceptionnel de cet ouvrage d'art : repérage du tracé du tunnel en surface, contrôle des tassements et des vibrations, installation de trois chantiers aux deux extrémités (Vaux-sous-Chèvremont et Ayeneux) et aux deux tiers du parcours, au lieu-dit « Bay-Bonnet », travaux proprement dits du tunnel (abattage, soutènement, réalisation du radier, fourniture et mise en place du complexe de drainage et d'étanchéité, travaux de revêtement de la plate-forme, contrôle de l'implantation, du nivellement et de la section libre du tunnel pendant et après les travaux).

Les travaux de la tranchée couverte de Vaux-sous-Chèvremont ont commencé dès 1999 dans le cadre de la traversée de cette agglomération. Les travaux préparatoires à la construction du tunnel ont débuté, eux, le 14 mai 2001. Le premier coup de pioche à l'entrée du tunnel proprement dit a été donné le 29 novembre 2001, côté Vaux-sous-Chèvremont. L'ensemble du chantier de génie civil s'achèvera à l'automne 2005.

Pour permettre un avancement plus rapide du chantier, le tunnel a été creusé sur quatre fronts. Il a ainsi été percé par ses extrémités (Vaux-sous-Chèvremont et Ayeneux) ainsi que par deux attaques intermédiaires au départ du Bay-Bonnet. À cet endroit, un puits d'accès de 30 mètres de diamètre et autant de profondeur a été creusé afin d'accéder aux deux fronts de creusement complémentaires, l'un en direction de Vaux-sous-Chèvremont et l'autre vers Ayeneux.

Le percement a avancé à un rythme moyen de 20 mètres par semaine et par attaque, au travers des terrains carbonifères du massif de Herve et du bassin de la Vesdre. Les amateurs de géologie relèveront avec intérêt que sur le tracé du tunnel, les mineurs ont trouvé d'abord des roches du Westphalien sur une longueur d'environ 3 300 mètres puis, après la faille dite de Magnée, les calcaires du Viséen (sur 1 650 mètres) et enfin les roches du Namurien (sur environ 1 900 mètres). Ils noteront aussi que le volume total des terres et roches excavées s'est élevé à 660 000 m³ en place, soit 825 000 m³ après extraction dont 350 000 m³ ont été réutilisés pour réaliser des remblais sur le chantier TGV longeant l'autoroute E 40, en direction de l'Allemagne.

Les équipes de mineurs, dont certains avaient déjà œuvré sur le chantier du tunnel autoroutier de Cointe, près de Liège, ont fonctionné en trois postes dans le tunnel, permettant au chantier de demeurer en activité 24h sur 24. Ils ont notamment utilisé des machines d'extraction de 120 tonnes à attaque ponctuelle et à alimentation électrique, pourvues d'un bras de fraise de havage, pour pouvoir abattre une hauteur de front d'environ 7,50 mètres. Par contre, dans les terrains calcaires du Viséen, ou pour abattre des bancs de grès dur, des tirs à l'explosif ont été pratiqués ; aussi, une statue de sainte Barbe figurait-elle en bonne place dans le tunnel. N'est-elle pas la patronne des métiers « faisant parler la poudre » et d'autres occupations dangereuses ?

N'est-elle pas, à ce dernier titre, encore vénérée aujourd'hui parmi les cheminots poseurs de voie ? Bref, est-ce une conséquence de cette traditionnelle marque de dévotion ? Toujours est-il que les accidents de travail furent rares à Soumagne et qu'aucun décès ne fut à déplorer...

Le volume total de béton mis en oeuvre (radier, piédroits et voûte) est de l'ordre de 200 000 m³.

Depuis le début des travaux, tout a été mis en œuvre pour respecter les riverains et limiter au maximum les inévitables nuisances liées à un chantier de cette ampleur. Parmi les mesures prises, citons la pose d'un pont provisoire rue du Bay-Bonnet

permettant de séparer le charroi de chantier de la circulation locale, la fermeture du puits du Bay-Bonnet au moyen d'un « couvercle » afin d'éviter poussière et bruit, la constitution de comités de riverains relayant les informations collectées au cours des réunions de concertation convoquées à leur demande, la distribution de feuillets « Infos-travaux » et l'organisation de visites de chantier afin de permettre aux riverains de mieux appréhender les réalités d'une telle entreprise, sans compter une présence permanente sur le site afin de régler grands et petits problèmes...

Percé le 20 octobre dernier, le tunnel doit encore subir des parachèvements de gros œuvre jusqu'à l'automne 2005. Puis, *Infrabel* et *TUCRail* procéderont à l'équipement ferroviaire du tunnel (pose de voies, électrification en 25 000 volts courant alternatif et équipements de signalisation) pour une mise en service à l'horizon 2007.

LA LIGNE NOUVELLE À L'EST DU TUNNEL DE SOUMAGNE, D'AYENEUX À JOSÉ

Les travaux de la ligne nouvelle ne s'arrêtent pas à la tête « est » du tunnel de Soumagne. Il faut ensuite rejoindre l'autoroute E 40 Liège - Aix-la-Chapelle. À la sortie du tunnel, à hauteur d'Ayeneux et dans un paysage très bucolique, la ligne nouvelle croise différentes petites vallées et routes de desserte locale. Pas moins de cinq tranchées couvertes séparées par des zones de remblais et de déblais ont été aménagées jusqu'au village de José, près de Herve. Ces travaux ont débuté le 20 août 2001 et sont à peu près terminés. Sur cette section aussi, les TGV rouleront à 200 km/h.



Du 19^{ème} au 21^{ème} siècle. Rue Célestin Damblon. A droite la belle Fleur du Charbonnage du « Bas-Bois ». Au centre le terril. A gauche l'assiette de voie la LGV 3.

LES « TROIS VIADUCS » DE JOSÉ, HERVE ET BATTICE

À partir de José, la ligne nouvelle longe l'autoroute E40, sur son flanc sud: le profil de la ligne nouvelle permettra une vitesse de 260 km/h, moyennant la construction de trois grands ouvrages d'art, d'une conception architecturale analogue afin de garantir une certaine harmonie visuelle: le viaduc dit : « de José », sensiblement parallèle à l'autoroute et d'une longueur de 421 mètres, le viaduc de Herve - 505 mètres de long - et le viaduc de Battice, long de 1 232 mètres, qui permet à la ligne nouvelle d'enjamber l'échangeur autoroutier du même nom, point de rencontre des autoroutes E 40 Liège - Aix-la-Chapelle et A 27/E 42 Battice - Verviers - Prüm. Quelques kilomètres plus loin, sur la commune de Thimister- Clermont, à Elsaute précisément, un autre échangeur



Le viaduc de « José » à Herve.



Le même viaduc de José. Photo prise sur la route entre Herve et Fléron via Soumagne-Bas

autoroutier a dû être modifié pour intégrer l'infrastructure de la ligne à grande vitesse. Commencés en novembre 2001, les travaux correspondants ont été achevés en décembre 2003.

LE TRONÇON ELSAUTE -HAMMERBRÜCKE

Lors de l'élaboration des premiers plans de la ligne à grande vitesse vers l'Allemagne, les concepteurs ont longuement hésité sur le tracé de ce dernier tronçon: la ligne nouvelle allait-elle rejoindre la ligne classique Verviers - Aix-la- Chapelle à Welkenraedt, ou une poignée de kilomètres plus loin, à Walhorn ? C'est finalement ce dernier tracé, long de 14 kilomètres, via la forêt de Grünhaut qui



Le passage sous l'autoroute E 40 de Walhorn.

a été choisi: il présente notamment l'avantage d'engendrer peu de perturbations en matière de circulation des trains sur la ligne classique et le moins d'inconvénients d'un point de vue environnemental. En bout de tracé longeant l'autoroute, à Walhorn, la ligne nouvelle franchira cette dernière en tranchée couverte de 100 mètres afin de rejoindre la ligne classique au droit du viaduc « Hammerbrücke » : pour réaliser cette liaison, un viaduc de 264 mètres de long sera lancé au-dessus de la vallée du Ruyff.

LE TRONÇON HAMMERBRÜCKE - FRONTIÈRE ALLEMANDE

Du viaduc Hammerbrücke à la frontière, il reste moins de deux kilomètres, où TGV et autres trains se partageront... la ligne 37 « classique », qui a été complètement modernisée à cet effet à la fin des années nonante: ainsi, le viaduc Hammerbrücke, long de 285 mètres, lancé sur la vallée de la Gueule, a été complètement renouvelé en 1999. Plus à l'est, l'assiette de la voie a été complètement assainie et rectifiée, et son infrastructure (voies et caténaires) modernisée jusqu'à la frontière: la vitesse de référence pourra ainsi y être relevée à 160 km/h.



Croisement de la ligne 37 et de la « LGV 3 ». La gare de Welkenraedt se trouve dans le dos du photographe.



Viaduc de Hammerbrücke (Ligne 37 de Liège à Aachen). Toutes les photos prises le 29/05/05 par Xavier Leemans.

DE LA FRONTIÈRE À AIX-LA-CHAPELLE ET AU-DELÀ

Quelque cinq kilomètres séparent la frontière politique belgo-allemande de la ville d'Aix-la-Chapelle. On y compte au moins quatre points singuliers: un saut de mouton permettant le changement du sens de circulation (les trains roulent à droite en Allemagne..), un tunnel de 754 mètres actuellement en très mauvais état (le Busch tunnel), un plan incliné très raide, aux caractéristiques voisines des plans inclinés d'Ans, et une alimentation électrique en 3 000 volts jusqu'en gare d'Aachen HbF, équipée de voies commutables où les engins. polytension peuvent changer de courant d'alimentation : le 15000 volts est en effet de règle en Allemagne. Renseignements pris auprès des responsables allemands, le saut de mouton semble condamné à disparaître à terme. Le Bush tunnel sera dédoublé grâce au forage d'un second puits et assaini entre le début de l'année 2005 et la fin 2007. Les plans existent pour la rénovation de la gare d'Aachen Hbf. Par contre, à l'est de cet établissement, les plans de la Deutsche Bahn restent très flous... en tout cas jusqu'à Düren. Entre Düren et Cologne par contre, la Deutsche Bahn a profité de l'installation d'une ligne de S- Bahn (sorte de RER à la mode allemande) pour moderniser la ligne classique, où la vitesse devrait être portée à 250 km/h.

MISE EN SERVICE: UN GAIN DE TEMPS CONSIDÉRABLE POUR LES VOYAGEURS

L'exploitation commerciale de la ligne nouvelle entre Liège et la frontière allemande est prévue à l'horizon 2007. Après réalisation de l'ensemble des travaux en Belgique et en Allemagne, Liège-Guillemins ne sera plus qu'à une vingtaine de minutes d'Aix-La-Chapelle.

Pour la relation Bruxelles - Cologne, les gains de temps sont plus éloquents encore: aujourd'hui les trains intercités parcourent le trajet Bruxelles-Nord - Louvain en 23 minutes. En 2006, le temps de parcours devrait être de 18 minutes. Autre exemple: depuis décembre 2002 et la mise en service de la section de ligne à grande vitesse entre Louvain et Liège, Bruxelles ne se trouve plus aujourd'hui qu'à 57 minutes de Liège... une quarantaine de minutes à l'horizon 2007. Après l'achèvement de la modernisation de la ligne classique entre Bruxelles et Louvain en 2006 et la mise en service de la section de ligne à grande vitesse entre Liège et la frontière allemande en 2007 et une fois les derniers travaux terminés en Belgique et en Allemagne, Bruxelles ne sera plus qu'à environ 1 h40 de Cologne et 3 heures de Francfort.

Le progrès sera alors décisif par rapport à l'année de référence 1966, où, à l'occasion des mises en service de l'électrification entre Liège et Aix-la-Chapelle et des locomotives quadritension série 16, la SNCB et son homologue allemande, la OB, vantaient la rapidité des relations entre Bruxelles et Cologne, que l'on allait couvrir en 2h20.

Extrait de la revue « le Rail » des œuvres sociales de la SNCB Holding. (4/2005)

**LE « HIT PARADE » DES TUNNELS FERROVIAIRES BELGES LES PLUS LONGS
(PLUS D'UN KILOMÈTRE).**

- Tunnel de Soumagne : 6 530 mètres (LGV 3 Chênée - Walhorn en construction).
- Tunnel de Veurs : 2 074 mètres (Ligne 24 Tongres - frontière allemande).
- Jonction Nord-Midi à Bruxelles : 1 963 mètres (Ligne 0).
- Tunnel du Cinquantenaire : 1 716 mètres (ligne 26 - ceinture est de Bruxelles).
- Tunnel sous l'Escaut à Anvers : 1 665 mètres (ligne 59 Anvers - Gand).
- Tunnel de Wonck : 1 637 mètres (ligne 25 Tongres – frontière allemande).
- Tunnel Sainte-Cécile : 1 365 mètres (ancienne ligne 163 A Bertrix - Muno).
- Tunnel du Bois de la Cambre : 1 063 mètres (ligne 26 ceinture est de Bruxelles).
- Tunnel d'Yvoir : 1 055 mètres (ancienne ligne 126 Ciney - Yvoir).

Bourse et Expositions 2005.

14 août 2005 : AMAY. rue de l'Hôpital 1. Bourse internationale de jouets anciens, autos, trains. De 9 à 13 h.

28 août 2005 : ERPENT. Collège N D de la Paix. Bourse d'échange de jouets anciens. De 9 h à 13 h 30.

04 septembre 2005 : HOESEL. Centre Culturel. Bourse de trains miniatures. De 9 à 13 h

1^{er} et 2 octobre 2005 : TRAZEGNIES . Salle A. Beguin, plaine des sports. Exposition et bourse d'échange. De 9 à 18 h

16 octobre 2005 : JUPILLE. Ferro-Liège, Ecole des Acacias. Bourse d'échange de 9 à 13 h.

23 octobre 2005 : MALMEDY . Ancienne Abbaye, place du Châtelet. Bourse d'échange de trains miniatures. De 9 à 13 h.

30 octobre 2005 : STEINSEL (Luxembourg) Ancien Hall de basket. Bourse d'échange de trains miniatures.

05 et 06 novembre 2005 : OUGREE . Exposition de l'ALAF asbl, 77 rue de la Gare à 4102 Ougrée. Ouvert de 9 à 17 h.

06 novembre 2005 : WANZE, Ancienne caserne Lt Binamé. Bourse trains, voitures, jouets. De 9 à 13 h.

20 novembre 2005 : PTA (Ancienne bourse de Poulseur), à SPA rue de la Sauvenière. Bourse trains, voitures, jouets. De 9 à 13 h.

04 décembre 2005 : HOESEL. Centre culturel. Bourse de trains miniatures. De 9 à 13 h.

Les informations reprises ci-dessus ne sont données qu'à titre d'informations. La rédaction ainsi que le comité ne pourraient être tenus responsables d'une annulation de la manifestation ou d'une erreur dans les renseignements fournis. La rédaction.

Mots-croisés

Chers amis ferrovipathes,

Cela faisait déjà un petit temps que je me demandais comment participer à la revue de notre club. N'étant pas encore un modéliste confirmé (j'espère le devenir, mais c'est un secret) et encore moins un expert en chemins de fer, je m'imaginai mal écrivant un article sur la patine d'un arbre en fil de fer torsadé, sur la soudure des connexions électriques d'un aiguillage électrofrog de chez Peco ou sur l'histoire des chemins de fer guatémaltèques. D'autant plus que d'autres s'en chargent plutôt bien. Mais que faire alors pour apporter ma pierre à l'édifice ? Rédiger une rubrique sur l'emplacement des radars dans notre province ? C'est déjà fait dans la presse quotidienne ! Une autre sur la vie des Beatles et l'influence de leur musique sur la vie du 21^{ème} siècle ? Je m'égare (des Guillemins) !

Trêve de plaisanteries, je me suis donc lancé dans la composition d'une grille de mots croisés à caractère ferroviaire, du moins je l'espère. Je ne sais pas encore vous en dire le degré de difficulté mais j'en aurai sûrement quelques échos. Sur ce, je vous laisse à votre crayon et à votre gomme...Bon amusement !

Hervé Dehar alias RV

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1											Vertical
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											

1. Elles produisaient la vapeur	1. Gai participe. Petite reine.
2. Gai participe. Petite reine.	2. Élément de décoration. Capitale...ou marque ferroviaire.
3. Élément de décoration. Capitale...ou marque ferroviaire.	3. Il y en a un peu sur une partie basse du réseau. C'était Do.
4. Il y en a un peu sur une partie basse du réseau. C'était Do.	4. On les sent...
5. On les sent...	5. Oui à Moscou. Sigle rappelant des mauvais souvenirs. Marque autrichienne.
6. Oui à Moscou. Sigle rappelant des mauvais souvenirs. Marque autrichienne.	6. ...de Paix. Habitat semblable aux constructions récentes de nos modélistes.
7. ...de Paix. Habitat semblable aux constructions récentes de nos modélistes.	7. Outils indispensables aux modélistes. Élimé.
8. Outils indispensables aux modélistes. Élimé.	8. Dehors pour Justine et Kim. Coutumes.
9. Dehors pour Justine et Kim. Coutumes.	9. Elle n'a plus de secret pour Alphonse et Grégoire. Ile française.
10. Elle n'a plus de secret pour Alphonse et Grégoire. Ile française.	

Horizontal

1. Animaux...de voies.
2. Virus. Ancêtre de Ricky et Alain mais plutôt surréaliste.
3. Direction. Oiseau coureur.
4. Rayon. Forme d'avoir.
5. Envies. Cinq centimes.
6. Pronom. Modèle de Citroën. Ancienne cité.
7. Dieu des courants d'air. On la prend pour partir.
8. Les modélistes le prennent aux dents quand rien ne va.
9. Mis en mouvement. Centre des sentiments.
10. C'est une gare. Pronom.



SerInGa SPRL

Tél: 02/201.06.30 - 082/22.67.32

Fax: 082/22.75.80

Rue Adolphe Sax, 98 - 5500 Dinant

Labaroche 2005, Une exposition régionale alliant qualité et convivialité.

P002 : Un organisateur
Heureux : Mr Serge
Wersinger, de
l'Association St Jean de
Hohnak.



Labaroche, situé non loin de Colmar en Alsace, est un charmant petit village niché en plein ballon d'Alsace. Réputé pour son musée du travail du bois et son château du Hohnak, Labaroche est également connu dans le milieu du modélisme ferroviaire pour son exposition internationale de trains miniatures. Se déroulant tous les 4 ou 5 ans, cette exposition permet aux populations locales de découvrir le milieu du modélisme ferroviaire à travers de superbes réseaux et des démonstrations de modélisme. L'édition 2005 ne dérogea pas à la tradition tant par la qualité des réseaux présentés que par la convivialité de l'accueil des organisateurs.

En effet, dès le vendredi soir, les exposants étaient accueillis par les organisateurs. Un repas était d'ailleurs organisé où bonne chère rima avec bon vin. Après le montage des réseaux, les exposants purent prendre un repos bien mérité dans divers hôtels du lieu, certains étant même hébergés dans des gîtes ruraux.

Les réseaux présents, bien qu'en nombre restreint, brillaient par leur qualité. Le réseau en N (1/160^e) de M. Pinat, du club d'Orléans, attirait d'emblée le regard. De longs trains



P006 : L'Orient express passe sur un superbe viaduc en maçonnerie, toujours sur le réseau de Mr Pinat.

de voyageurs et de marchandises serpentent sur ce magnifique réseau dont le décor, même à cette échelle réduite, est traité avec un réalisme saisissant. Et mieux encore, le réseau comporte également une ligne à voie métrique où l'on voit circuler autorails Billard, De Dion Bouton ou encore une magnifique locomotive à vapeur. Un véritable tour de force quand on pense que le matériel est construit et adapté sur des châssis Märklin Z ! Les photos de ce remarquable réseau prouvent parfaitement le degré de réalisme qui peut être atteint à cette échelle et le premier prix remporté au salon de Paris par son auteur n'est franchement pas volé.



P009 : La 040 tender séparé de Mr Marx attend son prochain service en gare.

Un autre réseau présent, à l'échelle du Zéro cette fois, était celui de M. et Mme Marx. Sur ce joli réseau représentant la gare d'Ottrott (village situé sur la route des vins d'Alsace), on pouvait voir circuler des locomotives à vapeur de superbe facture. Une 141 TA, une 040 ainsi qu'une petite 030 faisaient des allées et venues sur ces modules qui peuvent s'intégrer à un



P007 : Le chat du garde-barrière, sur le réseau en Zéro de Mr et Mme Marx, de Fessenheim.



P012 : Le poste d'aiguillage de Vieux-Condé (Condé sur Escaut, France), sur le réseau de Mr Menchior, de l'ALAF.

réseau plus grand en se joignant à d'autres modules du « Cercle du Zéro ». M. Marx, d'ailleurs, a accompli la gageure de construire intégralement ces locomotives ainsi que les bâtiments et le petit tramway vicinal de ses propres mains. Comme quoi il n'est pas besoin d'avoir un budget important pour faire du modélisme de qualité ! Certaines des figurines ornant ce réseau (comme le chat du garde-barrière) sont d'ailleurs passées à l'atelier « Peinture » de votre serviteur où elles ont été améliorées.

Un troisième réseau, en HO celui-ci, est l'œuvre de Jean-Claude Menchior, membre de notre club, qui le représentait à cette exposition. Son réseau long de près de dix mètres offre une particularité fort remarquée par les visiteurs : les locomotives électriques roulent sous de la ficelle 3000 V continu SNCB Sommerfeld montée et peinte par Jean-Claude, mais plus encore, elles roulent pantographe levé, l'archet frottant réellement sur la caténaire. Le réseau se compose d'une

première sortie de tunnel (reproduction du portail du tunnel de Chaudfontaine, sur la ligne de Liège à Verviers), d'une gare au tracé inspiré de celui de la gare de Moha, dans la région hutoise, d'un faisceau de triage auquel est accolé un petit faisceau de garage de locomotives, et enfin, après un passage à niveau, il rentre en gare cachée par un portail de tunnel double inspiré de celui de Remersdael, sur la ligne de Visé à Montzen. Une bonne partie des bâtiments est composée soit de kits améliorés (tels la gare Kibri, le poste d'aiguillage Saxby MKD ou encore les maisons du village qui sont des kits MKD belgicisés) soit de construction intégrale (comme le poste d'aiguillage de Vieux-Condé (France), le bâtiment des roulants du dépôt de Kinkempois, quelques maisons à l'extrémité du village ou la loge du passage à niveau). Les figurines proviennent en grande partie de l'assortiment Preiser, peintes par votre serviteur et par l'auteur du réseau.

D'autres réseaux étaient également présents, tels celui du club de Créhange (France, Moselle), d'un modéliste local, ainsi qu'un ovale de voie où les membres du Ramcas faisaient évoluer des locomotives à vapeur vive (l'attraction était la traction du VSOE par une vapeur carénée française). Un autre compatriote, M. Tyteca, présentait sa collection de trains américains à l'échelle 1/160 et votre serviteur animait des ateliers de patine de matériel roulant près du stand des jeunes du club local qui présentaient leur premier réseau HO ainsi que la peinture de figurines de jeux de rôles.

Bref, un joli cocktail de disciplines qui fit de l'exposition de Labaroche une réussite.

Ricky.

Evolution des travaux sur le réseau.

Les travaux du réseau avancent à bon train.



Le service de la voie a fortement avancé au niveau de la pose des voies de Kinkempois, comme le montrent les photos. Les bâtiments situés près des deux boucles de retournement progressent également.



La passerelle est déjà posée, les trottoirs en cours de réalisation et l'escalier de la passerelle devraient être achevés à l'heure où vous lirez cette revue.





Au niveau du service de l'ES (Electricité), on avance également à bon train. Grégoire continue le transfert du TCO des Guillemins à l'intérieur du réseau tandis qu'Alphonse assiste les équipes de la voie qui travaillent sur le grill du dépôt de Kinkempois. Au rez également, les équipes du bâtiment progressent bien. Une nouvelle recrue vient étoffer nos rangs tandis que de nouvelles maisons sortent de terre. Notre ami André particulièrement vient de doter notre réseau d'une superbe étude de notaire. (Voir photo page suivante)

D'ailleurs, je tiens ici à réitérer l'appel lancé dans le numéro précédent à tous ceux qui désirent apprendre les techniques modélistiques tout en travaillant sur le réseau. Nous sommes tous prêts à les accueillir au sein des divers groupes de travail où ils pourront se former tout en participant plus activement à la construction du réseau du club.

Le peintre fou !



Voilà ce qu'il est possible de réaliser après quelques semaines passées dans notre club. Il suffit d'être motivé.

s.p.r.l. **Jocadis**

Trains & Trams Miniatures
Rue de Bruxelles, 53 . 7850 – Enghien

<http://www.jocadis.be> • E-mail: webmaster@jocadis.be
Tél.: 0032 - (0)2 / 395.71.05 - Fax: 0032 - (0)2 / 395.61.41

**En 2005, notre programme AM continue
une toute nouvelle conception**



35 200 2R **:::::**
35 201 3R Digital/Analogique
AM 665 - Verte - 2 Pantos
petites bandes jaunes

JOC 35 218 2R **:::::**
JOC 35 219 3R Digital/Analogique
AM 653 - Bordeaux - "Fumeurs"

JOC 35 304 2R **:::::**
JOC 35 305 3R Digital/Analogique
AM 597 - SABENA + petits avions

35 204 2R **:::::**
35 205 3R Digital/Analogique
AM 651 - Verte - 1 panto
larges bandes jaunes

JOC 35 220 2R **:::::**
JOC 35 221 3R Digital/Analogique
AM 765 - NEW LOOK

JOC 35 306 2R **:::::**
JOC 35 307 3R Digital/Analogique
AM 598 - SABENA "Airport Express"

JOC 35 210 2R **:::::**
JOC 35 211 3R Digital/Analogique
AM 691 - Bordeaux - 1 panto

JOC 35 300 2R **:::::**
JOC 35 301 3R Digital/Analogique
AM 855 - SABENA

JOC 35 308 2R **:::::**
JOC 35 309 3R Digital/Analogique
AM 596 - Bordeaux - Ex SABENA

Résultats du Référendum sur les revues ferroviaires.

Environ 57 formulaires de referendum envoyés, et seulement 18 réponses !!!!!

a) Tableau des votes :

Revue / Classement	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Total Vote/Revue
Train Miniature Magazine	10	2	1	0	2	0	1	0	0	16
Journal du Chemin de Fer	0	3	6	0	1	2	2	2	0	16
En Ligne	0	3	1	2	1	2	0	2	3	14
Loco Revue	1	2	3	4	3	2	1	0	0	16
Rail Miniature Flash	0	1	2	3	4	1	0	2	2	15
Le Train	0	3	0	3	1	4	0	2	1	14
Loki	5	0	2	0	0	1	7	1	0	16
Miba	1	1	0	1	1	1	2	3	3	13
Eisenbahn Magazine	1	4	1	1	1	1	1	3	3	16

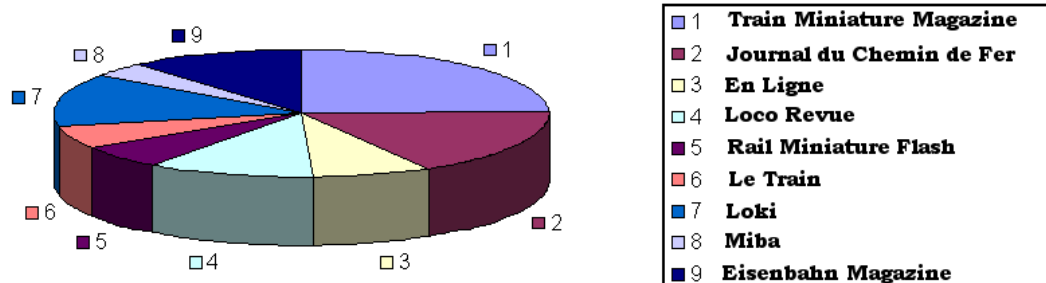
Ceci permet déjà de dégager une nette préférence du lectorat pour quatre revues principales : Train Miniature Magazine, Loki, Eisenbahn Magazine et le Journal du Chemin de Fer.

Toutefois, voici un autre tableau, duquel les résultats ressortent beaucoup plus clairement :

Revue	Votes 1 2 et 3	% votes 1 2 3	% votes 1 2 3 sur total 1 2 3
Train Miniature Magazine	13	72,22	24,53
Journal du Chemin de Fer	9	50,00	16,98
En Ligne	4	22,22	7,55
Loco Revue	6	33,33	11,32
Rail Miniature Flash	3	16,67	5,66
Le Train	3	16,67	5,66
Loki	7	38,89	13,21
Miba	2	11,11	3,77
Eisenbahn Magazine	6	33,33	11,32

Le graphique suivant, un « Camembert », permet de mieux se rendre compte de la répartition du pourcentage de votes 1,2 ou 3 par revue :

Pourcentage sur le total des votes 1-2-3



Voici enfin un petit résumé des commentaires que nous avons reçus :

Loki : A conserver pour les informations sur la Suisse et sa qualité rédactionnelle.

Train Miniature Magazine : Rien à ajouter : Excellent

Journal du Chemin de Fer : Que du train réel, mais revue belge et en français.

Loco Revue : Bonne revue française, articles pratiques parfois intéressants.

Eisenbahn Magazine : Excellent, très documenté, équilibré, chemins de fer réels, la meilleure des revues allemandes.

En Ligne : train réel seulement, mais revue belge. Meilleure des revues Ch de F Belges.

Rail Miniature Flash : **MITIGE** : Pour certains, bas de gamme française ; pour d'autres, très bonne revue française en général.

Le Train : Très bonne revue de modélisme – Rien d'autre à signaler...

Miba : La moins intéressante des revues allemandes.

Ricky

Calendrier des projections.

Le mercredi 6 juillet 05 :soirée libre.

Le mercredi 3 août 05 :soirée libre.

Le mercredi 7 septembre 05 :Ricky nous présente aujourd'hui un patchwork de photos ferroviaires belges qu'il a eu l'occasion de capter au cours de ses diverses pérégrinations CD par Eric Sainte dit » Ricky »

Le mercredi 5 octobre 05 : La Thuringe en Allemagne constitue une des régions les plus escarpées du pays. C'est au travers de ces magnifiques paysages enneigés aux pentes raides que nous aurons le plaisir de voir évoluer divers types de locomotives à vapeur. Cassette commerciale présentée par Albert COLLIN (+/- 50minutes).

Le mercredi 2 novembre 05 : « Die Bahnwinter am Gotthard » ou le chemin (de fer) de l'hiver au Gothard .Voici la présentation inédite de cette ligne célèbre à une période de l'année qui la rend encore plus charmante. Cassette commerciale présentée par Albert COLLIN (+/-50minutes).

Le mercredi 7 décembre 05 : Hommage au meilleur des autorails français le X 2800 le Translozérien, la transversale des Puys ,autour de Morez, la ligne dite des Carpathes. Un très beau documentaire de 90' présenté en 2 parties sur un CD de la Régordane prêté par J-Cl. Menchior.

Grande Tombola annuelle avec de nombreux lots.

Le mercredi 4 janvier 2006 : « De la malle-poste à l'Eurocity ». Voici encore une cassette traitant du Gothard mais traitée différemment des autres. Une très belle cassette qui donne à découvrir cette merveilleuse région ferroviaire au travers de très belles et inédites images ferroviaires . Cassette commerciale présentée par Albert COLLIN (+/- 50 minutes).

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

Le Comité a le regret de vous annoncer le décès du papa d'Albert Collin décédé le 22 mars 2005 et celui de Monsieur François Ferauche, décédé le 2 mai 2005. Le club tient à adresser ses plus sincères condoléances aux familles.

