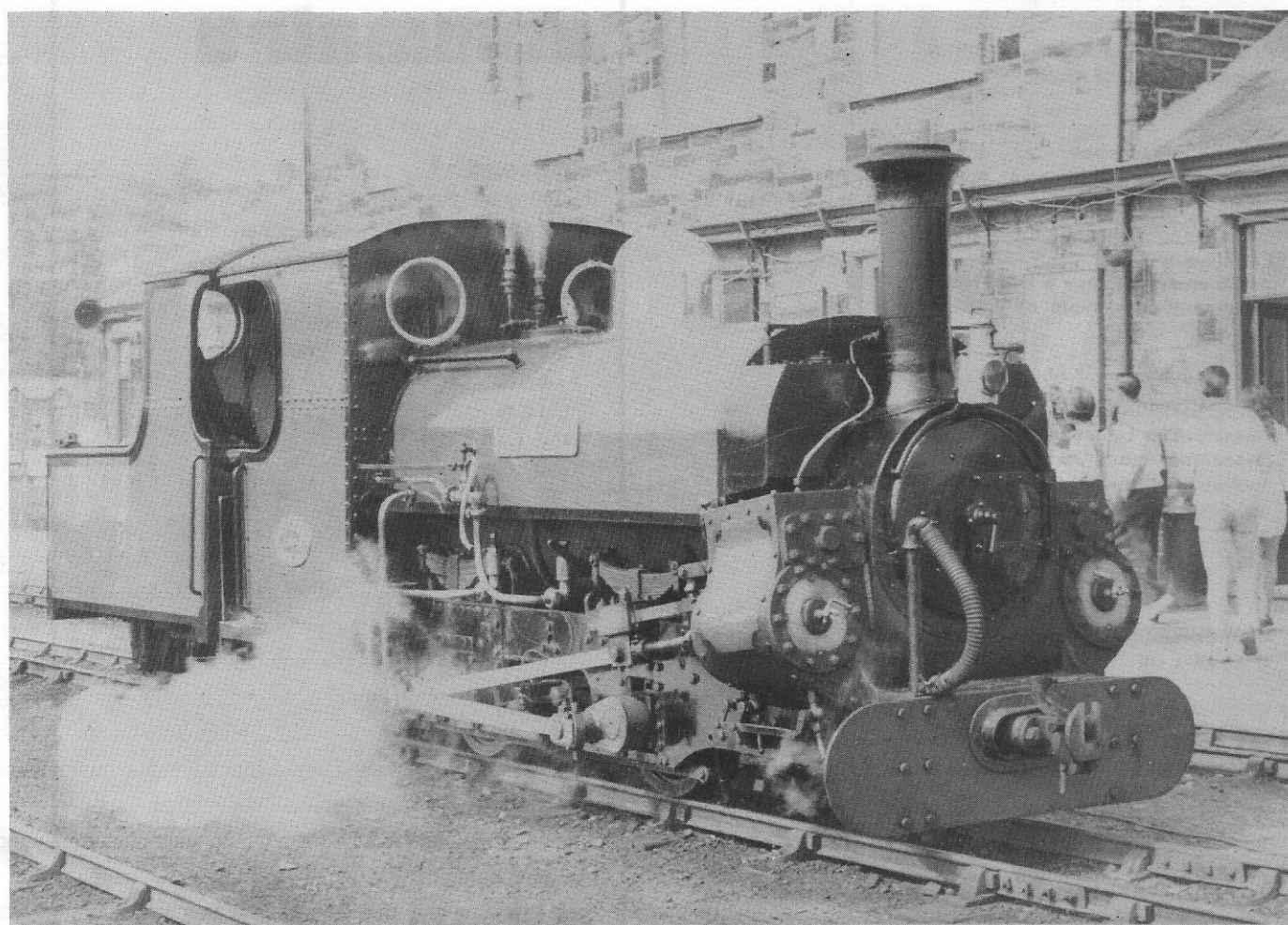


CORRESPONDANCE

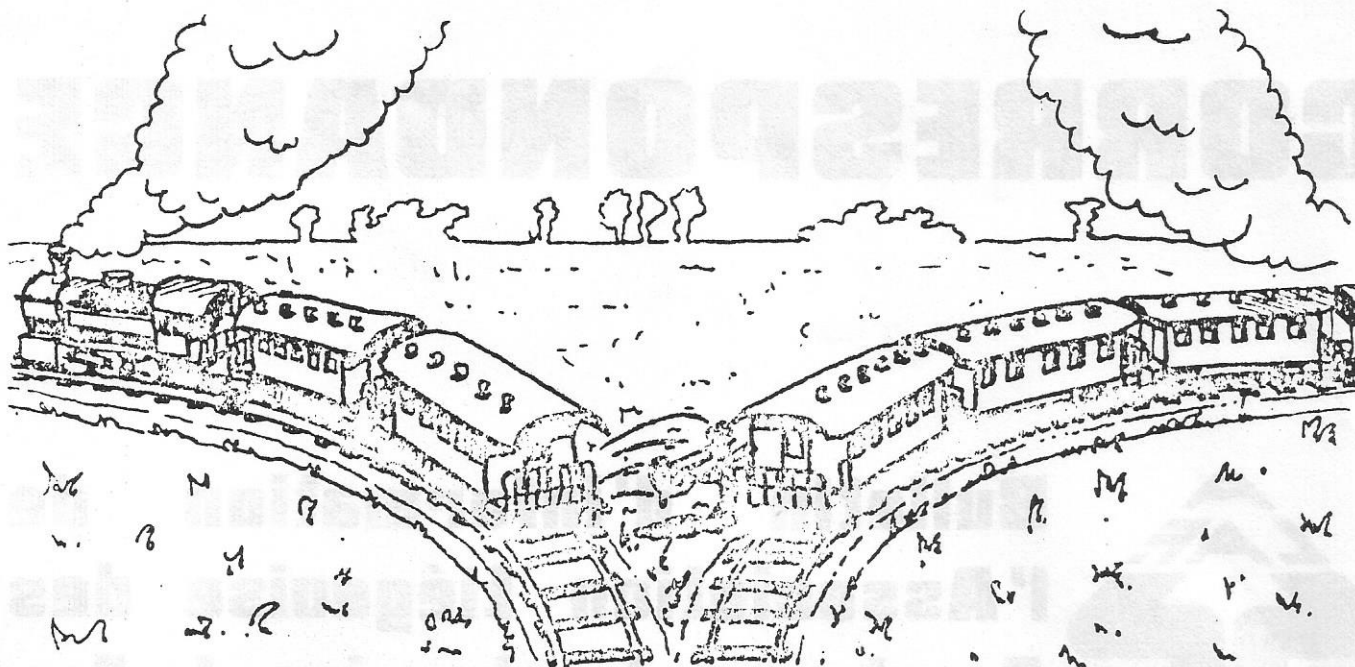


**Bulletin d'information de
l'Association Liégeoise des
Amateurs de chemins de Fer**



mai

1981 n° 3



CORRESPONDANCE

Revue bimestrielle

Comité de rédaction :

P. CASINI J.R. LEJEUNE D. PIRON

Animation: J.R. LEJEUNE

Editeur responsable :

D. PIRON, rue de l'Eglise, 76, 4600 LIEGE

Le numéro: 40 F.

Abonnement (1 an = 6 numéros): 200 FB

règlement au compte n° 240-0883802-39

de ALAF asbl.

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association Liegeoise des Amateurs de chemins de Fer, association sans but lucratif.

Tout courrier concernant l'ALAF doit être adressé

au SECRETARIAT: rue Doumier, 49

4300 ANS

téléphone : 041 / 63 33 26

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres d'ALAF asbl.

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 et l'envoi d'un exemplaire de la publication au secrétariat de l'ALAF asbl. Cependant, la publication d'articles que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

Dactylographie : R. DE TIEGE D. LOMBARD

Dessins : L. GREGOIRE

Maquette : J.R. LEJEUNE

Imprimerie : POLYPRINT rue Côte d'Or, 286, 4200 LIEGE

52

N° 3

mai

1981

sommaire

Editorial	53
Compte rendu	54
A lire... et relire	59
Quoi de neuf?	60
Bourse	61
Et si on voyageait	62
Transports en commun	63
Agenda	66
Trucs et ficelles	68

couverture

Planche, Festiniou Railway.
Photo: André TROMON.

EDITORIAL

Maintenant que l'exposition est bel et bien terminée, nous devons penser au projet du futur réseau de l'ALAF.

Bien entendu, un tel projet doit être mûrement réfléchi, pensé, calculé, afin qu'il soit le plus parfait possible et qu'il reflète clairement les techniques de modélisme qui s'imposent actuellement.

Lors de la réunion du 17 avril dernier, j'ai fait appel à vous tous pour donner des idées et des suggestions afin de réaliser ce réseau, car n'oublions pas que ce doit être l'oeuvre de nous tous et non pas celle de deux ou trois personnes. A cette réunion, j'ai émis l'idée de reproduire à l'échelle une partie du réseau ferroviaire de la région liégeoise, soit la gare d'Ans et ses environs. Ce réseau aurait pour point central la gare d'Ans, d'où partiraient toutes les lignes vers les charbonnages, Liers, Jemeppe, etc... Cette contrée est très riche en chemins de fer et cela nous permettrait de faire de l'exploitation très réaliste.

Evidemment, si vous acceptez l'idée de ce projet, je compte sur vous pour m'aider à le réaliser. Nous aurons besoin d'énormément de documentation, de plans, de photos sur la gare d'Ans et ses environs dans les années 40 et 50. Ainsi, nous pourrions reproduire cette gare au temps de sa splendeur, avec pont tournant, dépôt et tout le bazar.

Vous allez me dire que ce projet est un peu fou, démesuré, mais il est évident qu'il nous faudra "tricher" pour le transposer en HO.

Vous allez peut-être me dire aussi que la plupart d'entre vous n'ont pas les compétences nécessaires pour réaliser un tel projet. Il nous faudra sans doute de nombreuses années avant de voir son aboutissement. Mais nous allons tout d'abord nous "faire la main" sur le réseau actuel de l'ALAF. En effet, celui-ci nous a posé des problèmes à l'expo. Ces problèmes sont dus aux conditions difficiles de sa construction, à cause du manque de local, des démontages fréquents et au manque d'expérience dans ce genre d'entreprise. Toujours est-il que ce réseau a fonctionné, alors qu'avant son montage à l'expo, aucun convoi n'y avait circulé.

Qu'allons-nous faire?

Nous avons pensé qu'il serait intéressant de transformer une partie de ce réseau en trois rails afin de nous préparer à acquérir la technique du trois rails pour le futur réseau. De toute façon, il aurait fallu démonter une partie de la voie et des aiguillages pour les transformer et les réparer.

Nous conserverons une partie du réseau tel quel et nous ferons un bouclage provisoire, afin que vous puissiez y faire circuler des rames et y essayer vos locos pendant les travaux de l'autre partie.

Nous allons profiter de ces travaux pour former une équipe de modélistes qui sera à la base du futur réseau de l'ALAF.

Pour ceux d'entre vous qui veulent apprendre ou se perfectionner, ce sera une occasion qu'ils devront saisir. C'est en forgeant qu'on devient forgeron. C'est en mettant la main à la pâte" que l'on peut acquérir une technique.

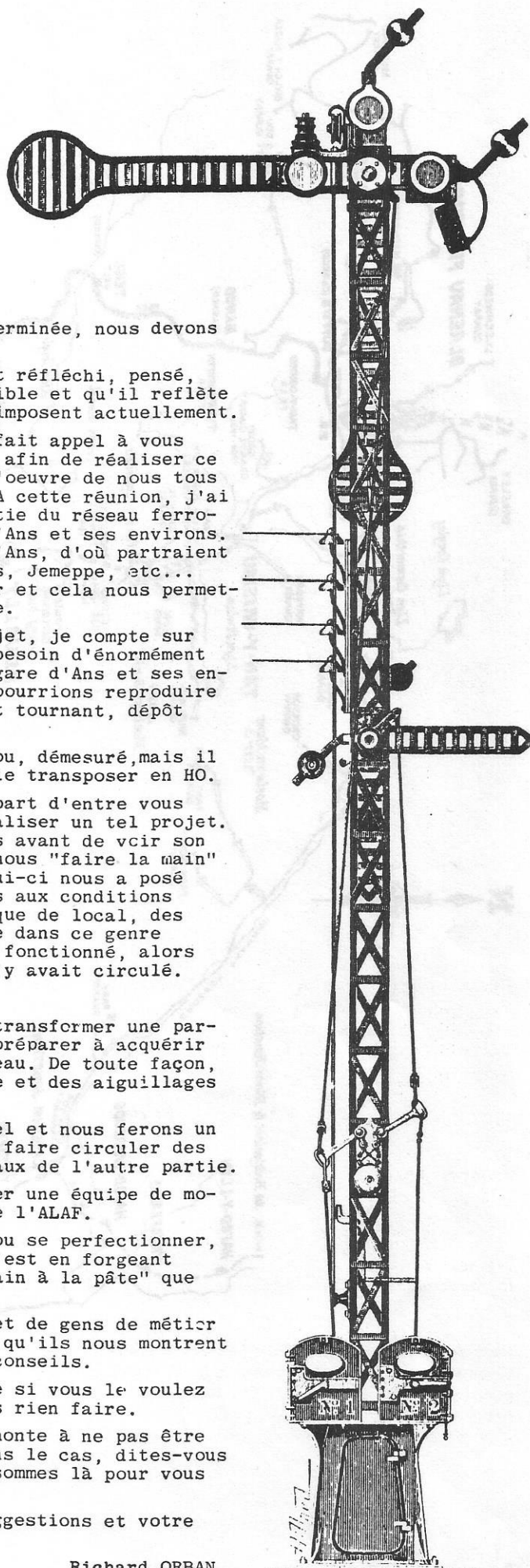
Nous aurons également besoin de spécialistes et de gens de métier comme les menuisiers, électriciens, etc. pour qu'ils nous montrent leur savoir et nous prodiguent leurs précieux conseils.

Je le répète, tout ceci ne sera réalisable que si vous le voulez vraiment et, sans votre aide, nous ne pourrions rien faire.

Avant de conclure, sachez qu'il n'y a aucune honte à ne pas être un modéliste accompli et que, si vous êtes dans le cas, dites-vous bien que vous n'êtes pas le seul et que nous sommes là pour vous aider. C'EST UN DES BUTS MEME DE L'ALAF.

Jacques MARECHAL et moi-même attendons vos suggestions et votre participation.

Richard ORBAN



COMPTE RENDU

The FESTINIOG RAILWAY

HISTORIQUE

Par autorisation de mai 1832, les 13 1/4 miles (\pm 21 km.) de ligne, en voie de 60 cm. du F.R. furent ouvertes au trafic en 1836 et établies principalement pour le transport du produit (ardoises) des carrières environnantes de la ville de Blaenau-Festiniog, et leur acheminement vers le port de Portmadoc.

Au début, la descente des wagons (chargés) vers le port s'effectuait par simple gravité; leur remontée (vides) à Blaenau-Festiniog, par traction chevaline. En 1863, quatre locomotives du type 020ST, construites par la firme Georges England & Co, furent achetées et un service voyageurs était inauguré 2 ans plus tard; le premier autorisé sur une ligne à voie étroite.

Le besoin de locomotives plus puissantes se faisant sentir, le F.R. entra dans l'histoire ferroviaire en introduisant sur son réseau, entre 1869 et 1872, les premières locomotives du type double Fairlie et les premières voitures à bogies à châssis métallique aux Iles britanniques.

Dans les beaux jours de pleine prospérité, le trafic du réseau pouvait être estimé à 150.000 tonnes de marchandises et 180.000 voyageurs par an; aussi, sa bonne fortune déclina-t-elle parallèlement à celle de l'industrie ardoisière. Des efforts furent entrepris afin de pallier à l'insuffisance du trafic marchandises par l'inauguration de trains touristiques l'été, mais le déficit s'accroissant, et ce, après quelques ultimes tentatives, le réseau fut fermé à tout trafic en 1946.

PRESERVATION

En 1954, lorsqu'un groupe d'amateurs des chemins de fer entreprit de préserver

ce réseau si intéressant, tout le matériel, tant fixe que roulant, était bien entendu dans un triste état, consécutif à huit années d'abandon.

Les travaux entrepris firent que la ligne est actuellement réouverte jusqu'à Duallt, d'autres travaux sont effectués en vue de la prolonger jusqu'à son origine, soit Blaenau-Festiniog.

TRACE

Depuis le port de Portmadoc, la ligne, établie en voie unique sur tout son parcours, court le long d'une digue (Pen Cob) construite en travers de l'estuaire de Galslyn jusque la halte de Boston Lodge (1 mile) où se trouvent les ateliers principaux du réseau, ensuite longe le village de Minfford (2 miles) (à cet endroit, le F.R. possède un embranchement raccordé au B.R.) et par une montée continue arrive à la station de Penrhyn. De cet endroit commence la partie la plus dure du réseau. Maintenant, la voie grimpe le long de collines boisées, traverse une profonde vallée sur un remblai empierré de 60 ft. de haut (Cey Mawr) d'où l'on a une vue splendide sur la vallée du Festiniog. Par une large boucle, elle ceinture le lac de Llyn-Mair et arrive à la gare de Tan-y-Bwlch (7 1/2 miles). Magnifiquement situé au dessus du lac, Tan-y-Bwlch (prononcer Tan-y-Bwlch) est aussi le principal arrêt établi pour réapprovisionner les machines en eau et pour permettre le croisement des trains montants et descendants. A 1/2 mile de Tan-y-Bwlch, elle traverse un tunnel (Garned Tunnel) et par une série de courbes et contrecourbes, en longeant des précipices, arrive au terminus actuel: Ddualt.

André THONON

LOCOMOTIVES EN USAGE SUR LE FESTINIOG-RAILWAY (1971)

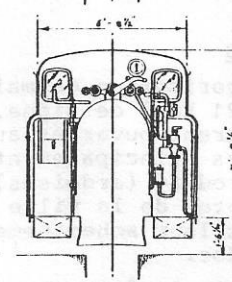
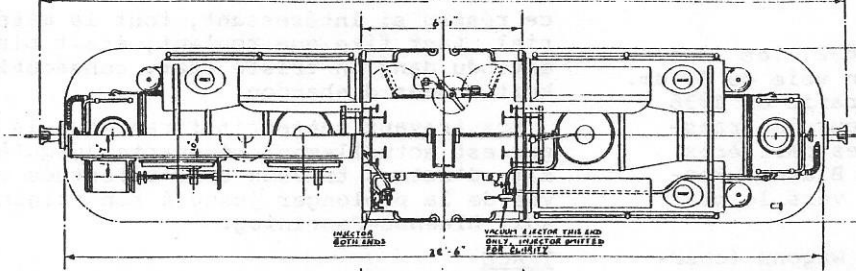
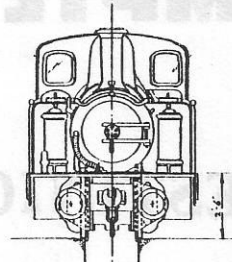
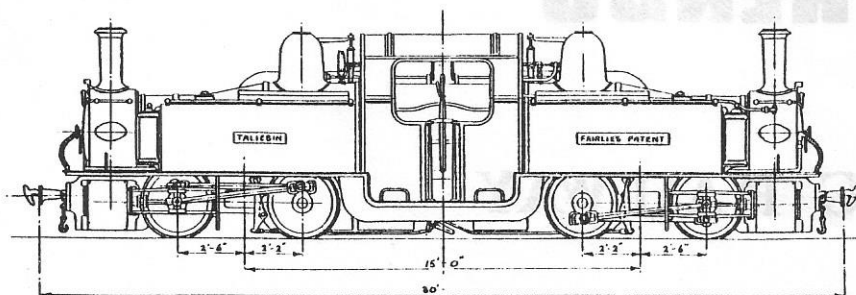
VAPEURS

Type	Nom	Constructeur	Date	Remarques
020ST	PRINCE	Georges England & Co	1863	
02-20T	EARL OF MERIONETH	Boston Lodge Works	1885	double Fairlie
02-20T	MERDDIN EMRYS	Boston Lodge Works	1879	" "
020ST	BLANCHE	Hunslet	1893	
120ST	LINDA	Hunslet	1893	ex 20
131T	MOUNTAINEER	A.L.C.O.	1917	ex W.D.
020+020T		Beyer Peacocks	1909	Garratt

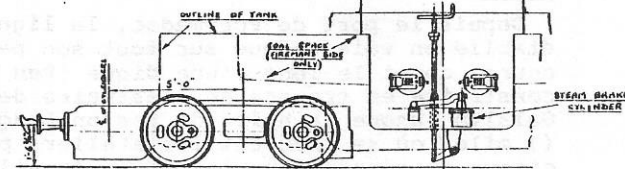
DIESELS

	UPNER CASTLE	F.C.Hibberd	1954	
120	MOELWYN	Baldwin	1917	ex 020 W.D.
020	SIMPLEX	Motoor Rail Co	1917	ex W.D.

=====



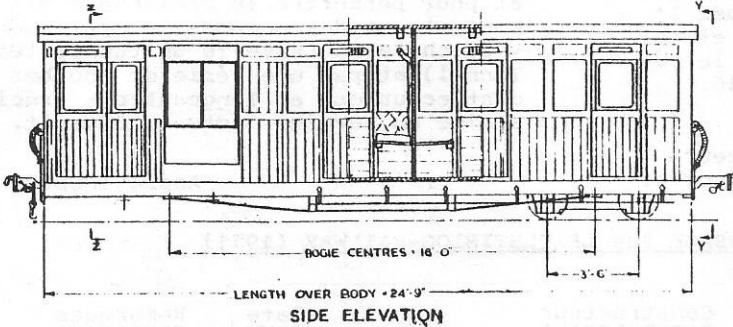
SECTION THROUGH CAB
(OTHER END SIMILAR, BUT WITHOUT
VACUUM ELECTRIC OR GAUGE, AND
WITH PRESSURE GAUGE ON CENTRAL LINE)



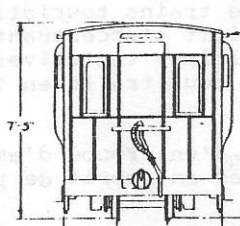
DETAIL SHOWING OUTLINE OF BOGIE, FIREBOX DOORS ETC.

DIAMETER OF WHEELS: 3'-8"
THROW OF CRANKS: 1'-0"
BOTH BOGIES ARE "LEFT HAND"

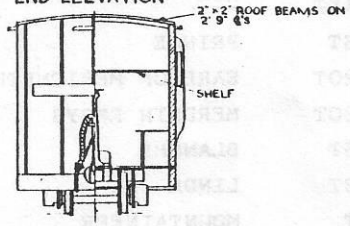
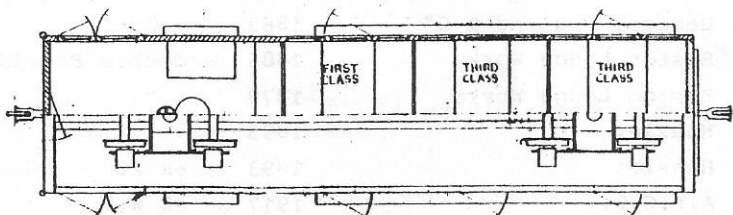
FESTINI OG RAILWAY COMPANY	
LOCO No. 3. TALIESIN	
DOUBLE BOGIE (FAIRLIE) TANK.	
SCALE: 1/87	DRG. No. L103/2



SIDE ELEVATION



END ELEVATION

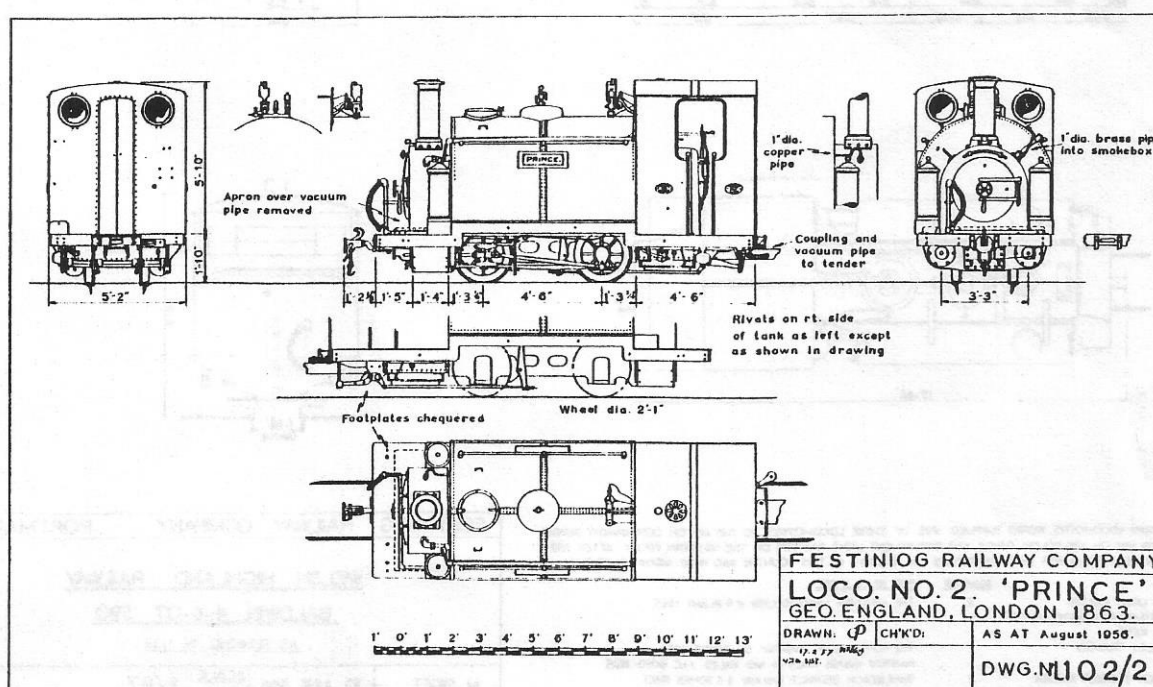
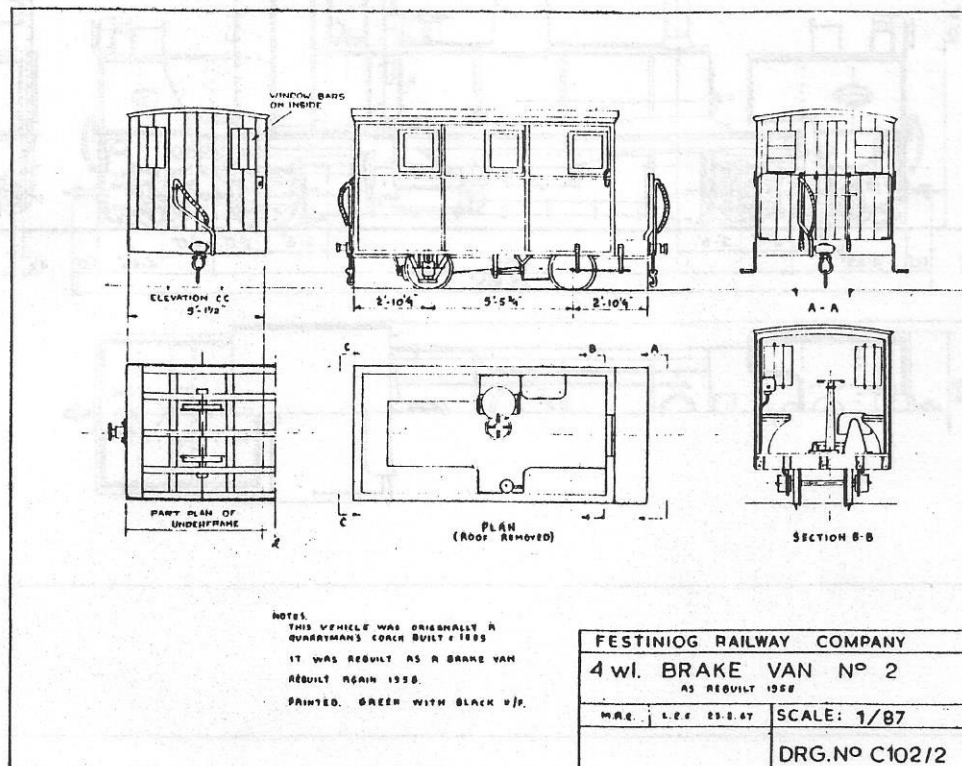


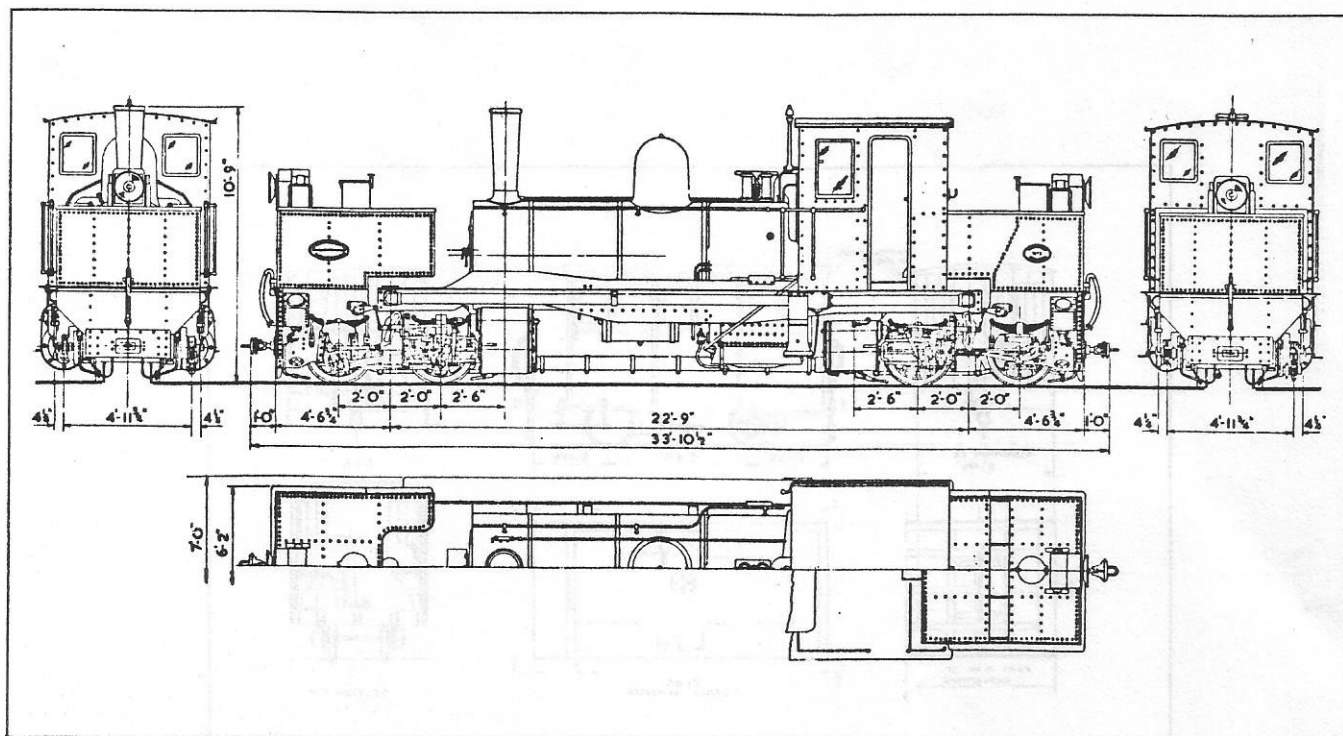
HALF END VIEW YY HALF VIEW ZZ

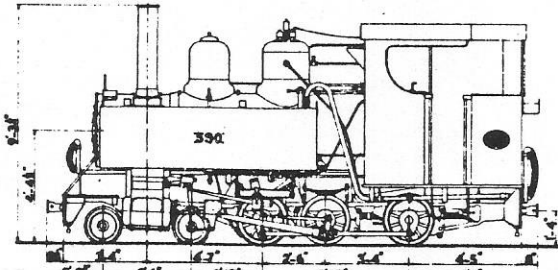
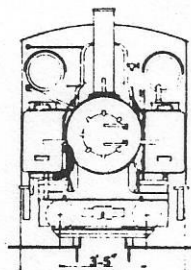
NOTES

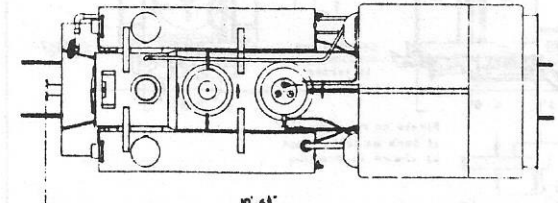
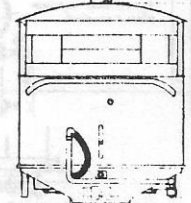
COACH IS SYMMETRICAL BOTH SIDES EXCEPTING REVERSED ARRANGEMENT OF LUGGAGE DOORS (SEE PLAN)
COMPARTMENT PARTITIONS 5 1/2" WIDE BOARDS (VERT)
GUARDS COMPT. PARTITION AGAINST 1ST CLASS COMPT. 4" WIDE BOARDS (HORIZ)
THIS DRAWING SHOWS THE COACH AS RUNNING 1856-1887

FESTINI OG RAILWAY COMPANY	
BRAKE COMPO. COACH	
No. II.	
2435600/1445600/2965600	SCALE: 1/87
DRG. No. C111/2	





NOTES:

THE BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS SUPPLIED 495 OF THESE LOCOMOTIVES TO THE BRITISH GOVERNMENT DURING 1916/17 FOR USE ON THE 60 CM GAUGE WAR DEPARTMENT LIGHT RAILWAYS ON THE WESTERN FRONT. AFTER 1918 A NUMBER WERE SOLD FOR FURTHER SERVICE ON RAILWAYS IN THIS COUNTRY AND WERE MODIFIED TO SUIT.

RAILWAY	NUMBER	FOR DETAILS SEE
ASHOVER LIGHT RAILWAY	6	THE ASHOVER LIGHT RAILWAY K.P. PLANT 1965
BRITISH STANDARD CEMENT CO. LTD.	1	
RAMMAM KENT	1	
GLYN VALLEY TRAMWAY	1	THE GLYN VALLEY TRAMWAY D.L. DAVIES 1962
MAUNION GAUGE RAILS IN MID WALES	1	J.C. BOYD 1965
SHALBEACH DISTRICT RAILWAY	2	SHALBEACH DISTRICT RAILWAY E.S. TOMES 1950
WELSH HIGHLAND RAILWAY	1	THE FESTINIOG RAILWAY VOL. 8 J.C. BOYD 1968

LEADING DIMENSIONS:

CYLINDERS	8" x 12"
COUPLED WHEELS	2'-11 1/2" DIA.
BOGIE WHEELS	1'-4" DIA.

FESTINIOG RAILWAY COMPANY PORTMADOC

WELSH HIGHLAND RAILWAY

BALDWIN 4-6-OT 590

AS RUNNING IN 1934

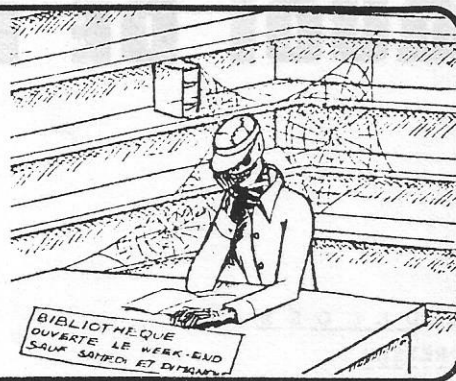
M. SWIFT	10 JUNE 1966	SCALE: 1/87
----------	--------------	-------------

BASED ON A DRAWING BY D. CLAYTON
PREPARED FROM DETAILS OF SDR & A.L.R.
LOCOMOTIVES, BUILDERS DRAWING &
PHOTOGRAPHS

DRAWING No.

L 12/1

A LIRE ... ET RELIRE



Henri VINCENOT, L'âge du chemin de fer, Paris, Denoël, 1980, 143 pages.

Un livre signé VINCENOT n'est jamais décevant. Ce cheminot bourguignon de vieille race, imprégné des traditions ferroviaires, a déjà donné des ouvrages dans lesquels il a exprimé ses sentiments sur le chemin de fer qui fait partie de l'existence de sa famille depuis trois générations. Celui que je présente aujourd'hui ne dépare pas l'ensemble de son oeuvre et mérite l'attention de nous tous qui sommes sensibles aux choses du rail.

Disons d'abord que le livre est d'une présentation très plaisante, imprimé en Suisse sur beau papier et comportant 133 illustrations bien choisies. A la vérité, toutes ces illustrations ne sont pas inédites; mais comment pourrait-on encore découvrir facilement des documents iconographiques inconnus relatifs aux débuts du chemin de fer. La qualité de la reproduction, en polychromie chaque fois que possible, en rend toujours la vue très agréable.

Le propos de l'auteur n'est pas de rédiger une histoire du chemin de fer. Son exposé commence, bien sûr, avec les débuts de la grande aventure du rail, mais se termine déjà quelque vingt-cinq ans plus tard. La glorieuse époque qui s'achève peu après le milieu du XIX^e siècle retient l'attention de l'auteur et réjouit le lecteur. Car le style est vivant et alerte comme celui d'une amicale conversation. Jamais il n'adopte le ton doctoral ou professoral.

Les premières locomotives, les réactions favorables ou hostiles des politiciens et journalistes de l'époque, les compétitions et rivalités, les ouvertures des premières grandes lignes, les travaux en tous genres, ponts, tunnels, signalisations, gares sont l'occasion d'évocations fort bien réussies.

Ne s'adressant pas aux spécialistes, ce livre, plein d'esprit d'à propos, doit intéresser tout le monde et peut faire l'objet d'un cadeau qui sera apprécié.

Je n'en dis pas plus car je veux laisser au lecteur le plaisir de découvrir lui-même tout l'agrément du livre.

Une chose qui m'a paru neuve et m'a frappé, c'est que VINCENOT a trouvé dans le chemin de fer l'origine de l'impressionnisme, ce grand mouvement qui a donné à la peinture toute une pléiade d'artistes incomparables. Et ceci vaut d'être conté. Jongkind, peintre paysagiste néerlandais né en 1819, mais installé en France, montant pour la première fois dans un train, fut émerveillé du spectacle qui s'offrait à lui et écrivit ceci: "Ce n'était pas moi qui me déplaçait, mais le paysage, et dans le cadre de la fenêtre du wagon j'ai vu passer, à la vitesse d'un éclair, plus de mille tableaux successifs, mais je ne les ai qu'entreus, très vite effacés par le suivant et, au retour, je les ai revus avec une lumière différente et ils étaient autres. Et j'ai compris que c'était comme ça qu'il fallait peindre: ne retenir que l'essentiel de la lumière surprise en une seconde à des moments différents. L'impression fugitive sur la rétine suffit. Tout le reste est inutile".

Le mot "impression" était lâché qui allait déterminer toute une école de peinture.

Avant de terminer cet éloge d'un beau livre, il faut cependant déplorer quelques fautes malheureuses. Page 51, se trouve une traction "hypomobile" qui fait sourire; page 88, la distribution Heusinger est déformée en "Hensiger", ce qui surprend sous la plume d'un connaisseur; page 139, nos sourcils se froncent lorsque nous lisons que notre concitoyen liégeois Nagelmackers est qualifié de "flamand".

Mais ce ne sont que vécettes vite oubliées.

R.van der Made

QUOI DE NEUF ?

1) D E C O R S

PREISER

- motards réf. 67-68-80-81
- Couples 27-54
- yogging 76
- skateboard 74
- hold up 65
- personnages assis 95-96-97
- police 64-66

BUSCH

- signalisation routière clignotante N° 5905
- idem. N° 5906

POLA

- restaurant réf. HO 640
- ferme HO 643
- entreprise d'expédition HO 816
- hall à marchandises HO 659
- maison à la campagne HO 642
- maison familiale HO 500
- " " HO 501
- " nordique HO 637

PRALINÉ

Une intéressante série de véhicules routiers anciens et modernes:

- HORCH cabriolet 1936
- MERCEDES 1705 cabriolet(décapoté)
- FORD Eifel limousine 1936
- DKW camionnette 1952
- OPEL Olympia 1938(décapoté)
- MERCEDES 1705 cabriolet
- OPEL Olympia 1938
- TEMPO camionnette à 3 roues
- MERCEDES 300 SL
- FIAT Fiorino
- FIAT 242
- MERCEDES camion LP 809 caisse LKW

BEMO

- 3 petits modules en relief à décorer de 20 x 60 cm.:
- réf. 5601 (avec entrée de tunnel)
- réf. 5602 (qui doit recevoir un pont)
- réf. 5603 (avec mur de soutènement)

VOLLMER

- banque style 1900 réf. (HO) 3771
- café romantique (HO) 3770
- hôtel (HO) 3772
- ferme à colombages (N) 7730
- auberge "à la cloche" (N) 7731
- ferme (N) 7732
- commerce de vin (N) 7733

FALLER

- gare de Bonn réf. B 113
- gare de Mittelstadt B 115
- bâtiment administratif E 973
- (ex-dépôt vapeur)
- bâtiment administration centrale B 971

- pompe tête de cheval réf. B 165
- (typique en Hollande)
- château d'eau de Haltingen B 143

NOCH

- passage à niveau non gardé 5206
- feux clignotants
- barrière "accès interdit" 5210
- clignotants
- protection de chantier 5212
- clignotants
- idem. 5213
- déviation 5214
- enseignes clignotantes 5225-26
- lampion clignotant 5246
- grappin pour chargement de sable 5119
- idem. pour manutention 5120
- planches à voile 1127
- système LINKA (moulage des (7080
- éléments de décor) (7081
- (7083
- (7090

JOUEF

- scierie réf. 1057
- menuiserie 1058
- sablerie - huilerie 1043
- (dépôt HL)
- gare de Champagnole 2705
- (campagne)
- pylone d'éclairage (triage) 1036
- projecteur pour 1036 1044

2) M A T E R I E L D E V O I E

MÄRKLIN

- nouveaux aiguillages à angle de 14°24' avec pointes de coeur mobiles manuel - la paire réf. 2271
- Important: motorisable sur ou sous la table 7549
- éléments de voies accessoires à l'aiguillage 2271:
- droit 30 mm 2203
- identique, voie déviée 2274
- droit 217,9 mm. 2209
- nouveau système d'étude de plans de réseaux:
- éléments emboîtables en plastique échelle 1/5:
- pour voies M réf. 0230
- " " K 0231
- normograpes
- pour voies M 0209
- " " K 0210

3) R E L A I S

BUSCH

- relais temporisateur réf.5964

ROCO

- relais KWS 2 (35x15x13 mm.) transformation continu vers alternat. réf.4747 A
- relais KWS 3 (23x20x13 mm.) transformation continu vers alternat. " 4748 A
- relais KWS 5 " 4749 S

H A G

- relais "Electronic 2" réf.500.002
ce nouveau relais permet les transformations courant continu/alternat.

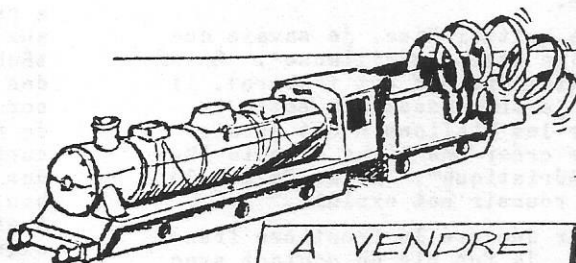
P.S. L'"Electronic 1" ne permet pas la transformation, mais uniquement le remplacement d'un relais avarié d'une locomotive courant alternatif.

4) D I V E R S

- attelage court RIBU réf. 503
- dispositif de nettoyage électrique "RELCO", repris au programme HERKAT sous réf. 2680
- clignotant électronique HERKAT r.3275
- sirène électronique " r.3277

A.COLLIN

BOURSE



A VENDRE
JAMAIS ROULE

M. Dominique HENROTIN, 085/411496
VEND: un pont transporteur MARKLIN-HO
en parfait état de marche, 1500FB.

M. JEUNEHOMME, rue du Beau-Mur, 24,
4030 LIEGE,
VEND: -4 sets MARKLIN (0974 + 5191 + 5193
+ 5194) + loco 3085, valeur d'achat:
9200FB, prix de vente à débattre.
-un réseau MARKLIN-Z décoré 8901 +
train 8102, valeur d'achat: 16000FB,
cédé pour 10000FB.

M. Pierre MULLER, rue Molinvaux, 57/6,
4300 LIEGE (entre 18 et 20h.)
VEND: un lot d'éléments de voie I MARKLIN
(50 él. droits + 16 él. courbes)
pour 5000FB.
Un lot d'éléments de voie M MARKLIN-HO
(22 él. droits + 32 courbes + 1 croi-
sement + 3 aiguillages) pour 1300FB.

M. Michel RAHIER, rue de l'Aunaie, 7, 4900
ANGLEUR, VEND:

matériel construit et en parfait état,
n'ayant jamais servi Echelle N.

FLEISCHMANN PICOLO: passage à niveau
automatique + rail (9198)

ARNOLD: grand pont (6181)

HERPA: maison atelier avec piscine (625)
église (609)
ferme (607)

KIBRI: barrière automatique (B7200)
maison patricienne (B 7168)
maison bourgeoise (B7164)

FALLER: une maison (2221)
café restaurant (2226)
maison (2227)

VOLLMER: maison (7701)

POLA: gare de St Niklaus (200)
grande passerelle en fer forgé,
avec mur (?)

RIVAROSI: Wagons américains.

Pour tous renseignements: tél. 671057
à partir de 18h.15 ou 321702 entre 9h.15
et 17h. ou écrire à l'adresse ci-dessus.

Lors de sa séance du 7 janvier 1981, le Conseil d'Administration a été unanime pour condamner la vente de modèles réduits de seconde main à plus de 60% du prix catalogue, quel que soit l'état du matériel.

Pour ce qui est des modèles ne figurant plus dans les catalogues, il va de soi que chacun a le libre choix du prix à pratiquer. Cependant, le Conseil d'Administration désapprouve toute vente ayant un but spéculatif. De ce fait, la vente de matériel, à un prix supérieur à celui de son achat, se fera sous la seule responsabilité de son vendeur et l'ALAF asbl ne pourra en aucun cas être tenue pour solidaire de celui-ci.

ET SI ON VOYAGEAIT

"...EN INTERAIL"

CHAPITRE IV : LA FS, VOUS ETES SURS QUE C'EST DU CHEMIN DE FER ?

Après mon bref passage en France, je repris le chemin de la péninsule italienne où je concentrai mes déplacements surtout dans la région de Pesaro située à une centaine de kilomètres au sud de Rimini sur la côte Adriatique. Par une "association étroite" entre le chemin de fer et l'auto-stop (formule commerciale à proposer à la SNCB ?!), je pus m'adonner à la visite des splendides sites dont regorgent ce formidable pays... Mais ce qui me frappa le plus, c'est l'extraordinaire folklore - au sens péjoratif du terme - qui règne sur la FS. Prendre le train en Italie c'est tout un programme.

Lorsque je quittai Nice, je savais que mon entreprise était "périlleuse". En effet, pour atteindre mon but (Pesaro), il fallait que je traversasse la botte en largeur. Or les Italiens n'ont jamais eu l'idée de créer une ligne directe "Méditerranée-Adriatique". Il me fallut 13 heures pour réussir cet exploit.

Après avoir dépassé la frontière franco-italienne, je fus mis en contact avec une des maladies ferroviaires du pays : les retards. Le train stationna pour laisser passer un autre convoi simplement parce que la voie devenait unique. Comme le train prioritaire avait un retard, un retard plus un retard équivaut à un gros retard ! Dans un sens, ces retards sont très pratiques. Si vous devez prendre un train à 8 h, il est inutile de vous presser, en arrivant à 8 h 15, vous aurez encore le temps de prendre votre petit déjeuner à la gare (ce que je ne vous conseille pas, le pain italien sans sel n'étant pas d'un raffinement gustatif très élevé). Une fois arrivé à Gênes, j'entrepris sérieusement "la traversée italienne" qui de trains en trains, plus farfelus les uns que les autres, inondés de voyageurs (à croire que la FS est en pénurie de voitures, la crise peut-être) et dans une chaleur torride accentuée par d'interminables attentes sur les quais en raison des retards, j'arrivai héroïquement à Pologne pour enfin prendre le dernier train de ce périple... train qui avait été tout simplement annulé, coutume qui se répète souvent : quand un train a trop de retard, on l'annule : logique italienne ! Arrivé à destination dans la nuit, j'attendis le jour dans la salle d'attente de la gare. C'est un avantage de la FS (le seul ?) d'avoir un réseau national qui fonctionne jour et nuit ce qui nécessite l'ouverture permanente des gares. Cela n'existe pas en Belgique et en France (excepté à Paris) où de 1 à 5 h toutes les gares sont fermées pour faciliter le nettoyage. Le lendemain, imprégné de l'ambiance du sud, je me trouvais une chambre dans un charmant monastère du XVème siècle.

Après cette heureuse découverte, je commençais mes visites et "études profanes" de la FS.

C'est bien connu, les Italiens ont la réputation d'être petits. J'étais donc en droit de m'attendre à de hauts quais qui permettraient une accession aisée aux voitures. Or pour je ne sais quelle raison, les quais sont étrangement bas, ce qui signifie qu'il faut presque des harpons et des cordages pour grimper à l'intérieur des voitures. Ceci est peut-être la cause de cette anomalie : lorsque un train entre en gare, une espèce de chef de gare débraillé avec sa bouteille de vin en main grimpe sur le quai et indique par un panneau le signal du départ. Or, comme bien souvent, il n'y a pas de passages souterrains pour accéder aux quais, pour ne pas alourdir la pénible tâche de notre chef de gare, on lui a fait des quais assez bas afin de ne pas dépenser trop d'énergie (économie impose !). Je ne vois en fait aucune réponse à cette curieuse pratique. Alors que la plupart des pays tentent de niveler les quais à la hauteur de trains, les Italiens font le contraire. Ainsi, proposer à un handicapé physique ou à un vieillard de prendre le train serait aussi grotesque que l'inviter à escalader le Mont Blanc.

Cette situation - basse - de l'infrastructure des gares italiennes donne l'impression que les machines et voitures sont de véritables monstres. Hauts placés sur leurs bogies, la plupart vétustes, certains articulés, les engins de traction vous soufflent une odeur de cambouis dans un saisissant concert que diffusent les moteurs. Le moins que l'on puisse dire, c'est que le silence n'est pas d'or. Le point commun des machines italiennes est leur esthétique. A part quelques rares exceptions, elles feraient toutes mourir un cardiaque par leur monstrueuse importance, leurs couleurs et leurs formes. La décoration de ces engins n'a certainement pas été conçue par un Michel-Ange ou un Léonard de Vinci, mais plutôt par un quelconque bureaucrate endormi (ce qui n'est pas typique à l'Italie). Quant au confort des voitures normales (c'est-à-dire exception faite des trains de luxe et des TEE), on peut à juste titre se demander si les techniciens n'ont pas confondu voitures voyageurs et wagons à bestiaux. Non seulement comprimé dans une foule intense, le voyageur est soumis à de tels chocs qu'on peut se demander s'il y a réellement des bogies. Si la peine de mort n'existe pas, la FS a réhabilité la torture. On devrait utiliser un slogan publicitaire du style : "Débarrassez-vous de votre belle-mère grâce à la FS". Mais malgré tout l'Italie restera l'Italie, et si la FS n'était pas ainsi, ce ne serait plus tout à fait l'Italie.

Denis Lombard

Le prochain numéro : Chapitre V : UN RETOUR BANAL

TRANSPORTS EN COMMUN

Villes contemporaines et transports en commun (suite).

Circuler devrait devenir un acte de vie ou devrait permettre l'acte de vie quel que soit le moyen de transport utilisé. L'automobile est à ce point de vue la plus riche: on peut y écouter la musique ou les informations de son choix, dicter son courrier, téléphoner, chanter, fumer, parler tout seul, manger, dormir. Pratiquement, on y peut tout et il est normal qu'elle soit devenue la favorite. Quand les responsables des autres moyens de transport l'auront compris, ils imagineront des systèmes plurifonctionnels dans lesquels il sera possible de se grouper ou de s'isoler pour y vivre comme dans une automobile.

On lit aujourd'hui des informations selon lesquelles les fabricants d'avions envisageront de mettre sur le marché des avions moins rapides en vue d'économiser le kérosène. Cette idée me paraît raisonnable. Que les constructeurs n'oublient cependant pas que les voyageurs, utilisateurs de leurs appareils actuels, supportent le peu de place et la promiscuité parce que la durée des vols est courte. Si celle-ci devait être augmentée, il conviendrait que les avions soient compartimentés de telle manière qu'il soit possible de s'isoler et d'y retrouver les conditions d'usage de la reine du transport qu'est la sacro sainte voiture automobile.

L'évolution étant un phénomène irréversible, la solution aux problèmes du transport doit être une solution qui va au-delà des acquis existants. Cela est possible puisque des techniques existent et permettent de réaliser des systèmes en progrès. La liberté du choix du moyen de transport le plus adéquat doit appartenir aux individus.

C'est en s'appuyant sur des idées semblables que dès 1962, j'avais élaboré pour la ville de Liège un plan général d'aménagement.

En fait, il s'agissait d'un plan simple. S'appuyant sur des situations existantes, il s'efforçait d'exploiter sans nuire, ou en nuisant à un minimum de personnes, l'infrastructure ferroviaire de la ville pour améliorer non seulement les transports en commun et les transports privés, mais aussi l'habitat. Il permettait de maîtriser à l'échelle de la ville et de l'agglomération toute entière le développement du centre et des faubourgs.

Pour ce faire, je pensais qu'il aurait été possible, et ce l'est d'ailleurs toujours, de construire par dessus les voies de chemin de fer qui atteignent et ceinturent la ville, un réseau complémentaire de voies autoroutières et routières telles que, la part la plus importante de la circulation automobile puisse se faire en principal à cet endroit, abandonnant ainsi aux piétons pratiquement tout le réseau des rues du centre de la ville. A l'inté-

rieur des boucles principales au droit desquelles se superposaient ou se juxtaposaient les chemins de fer, les engins automobiles (voitures, camions, etc.), les transports en commun rapides, d'autres boucles étaient prévues pour les transports en commun moins rapides.

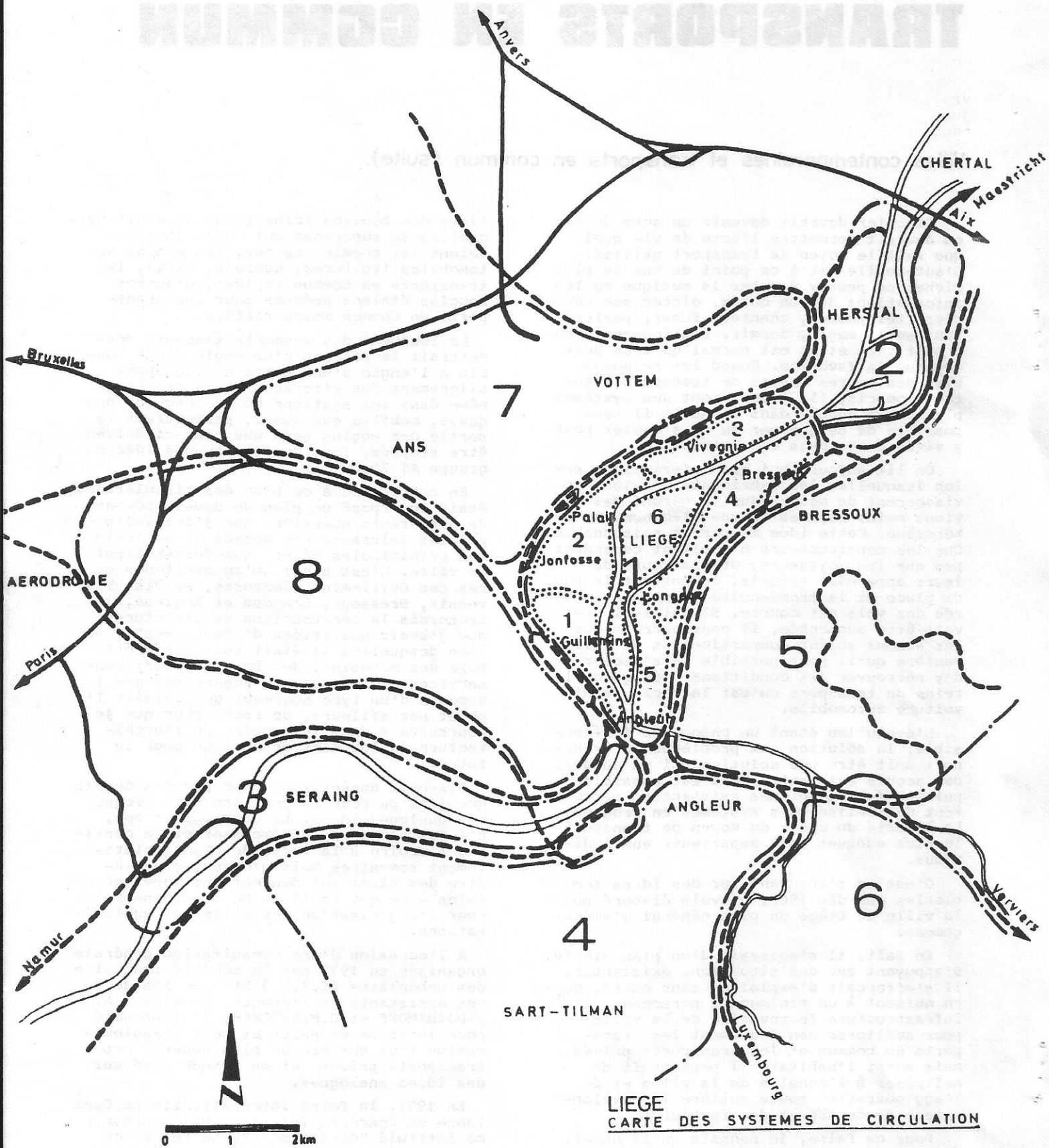
La longueur des segments tangents permettrait le passage d'un engin d'une boucle à l'engin d'une autre boucle après alignement des vitesses. Il en serait de même dans les stations où la longueur des quais, mobiles eux aussi, permettrait la sortie des engins sans que ceux-ci doivent être stoppés. Tout ceci selon une idée du groupe AT 2000.

En complément à ce plan des circulations, était superposé un plan de développement de différents quartiers que j'imaginai prenant naissance par dessus et au droit des principales gares qui desservaient la ville. C'est ainsi qu'au droit des gares des Guillemins, Jonfosse, Palais, Vivegnis, Bressoux, Longdoz et Angleur, je proposais la construction de structures que j'avais qualifiées d' "urbaines", au sein desquelles il était possible d'établir des magasins, des bureaux, différents services et surtout des logements: des logements d'un type nouveau, qui faisait l'objet par ailleurs, de recherches que je poursuivais dans le domaine de l'architecture du logement économique pour le futur.

Dix-huit années sont donc passées depuis que j'ai pu pour la première fois évoquer ces quelques idées. Le temps, chez moi, n'a pas réussi à les écousser et je continue à croire à la vertu de plans relativement sommaires mais globaux, c'est-à-dire des plans qui donnent des idées générales - ce qui implique de l'imagination - pour l'organisation des villes et agglomérations.

A l'occasion d'une consultation générale organisée en 1971 par la société française des urbanistes (S.F.U.) et avec l'aide de mes assistants de l'époque, Messieurs A. HADJIDIMOFF et G. MENNICKEN, j'ai proposé pour la ville de Paris et pour l'agglomération tout entière un plan général des transports privés et en commun basé sur des idées analogues.

En 1971, la foire internationale de Gand lance un concours international d'urbanisme intitulé "Gand demain". Le but de ce concours était de confronter différentes conceptions quant aux possibilités de développement urbanistique du centre historique de Gand. Les résultats du concours devaient activer l'étude et la réalisation de plans qui, dans un proche et dans un plus lointain avenir, embrasseraient l'ensemble des besoins urbains. Il s'agissait en fait de faire coordonner des conceptions et des méthodes propres à apporter une so-



LIEGE
CARTE DES SYSTEMES DE CIRCULATION

- RESEAU A GRANDE VITESSE
- RESEAU A FAIBLE VITESSE
- - - - - CHEMIN DE FER
- AUTOROUTE
- COURS D'EAU

lution pour la viabilité du noyau historique de la ville dans un ensemble qui devait répondre à l'évolution sociale et technique de la société.

Ma réponse fut très simple, trop simple vraisemblablement aux yeux des membres du jury qui ne la retinrent pas. Elle fut cependant prise en considération puisqu'elle ne fut éliminée qu'au dernier tour de scrutin. J'avais probablement eu le tort de ne pas expliquer suffisamment et de ne pas mettre suffisamment en évidence le schéma des circuits de circulation que je préconisais. Voici ce que j'avais écrit à l'époque.

"La nécessité d'adapter des programmes changeants à des besoins changeants n'est plus à démontrer.

La nécessité de réduire les coûts et les délais propres à assurer cette mobilité nous paraît, elle aussi, évidente.

En conséquence, établir un projet de rénovation qui ne serait pas basé sur ces impératifs d'adaptation et d'industrialisation reste un pur exercice de style. Je voudrais donc faire la proposition la moins utopique qui soit.

Mon projet n'a d'autre ambition que de présenter dans la forme la plus réaliste l'aboutissement d'idées que bien peu encore contestent. La cellule que je présente existe, et les implantations que je propose occupent des terrains actuellement disponibles. Leur nombre et leurs formes m'ont été dictées par le souci de respecter les densités existantes et de valoriser les espaces collectifs tout en améliorant radicalement les performances techniques de l'habitat. Je suis convaincu du fait que l'introduction de tels systèmes avec les espaces induits qu'ils supposent, auront plus d'influence sur l'avenir du centre qu'un ensemble de décisions prises dans le cadre d'une politique déterminée.

Les outils juridiques et économiques permettant de tels développements sont déjà en place; en effet, l'évolution récente des formes de propriété foncière, leur tendance à la "parcellisation", rend dès à présent possible, en régime d'économie de marché, la possession à titre privé, par les détenteurs de certificats fonciers, d'un équipement immobilier collectif.

Quant au développement de la jurisprudence en matière de copropriété, il constitue un cadre juridique suffisamment souple pour régir le fonctionnement de ces nouveaux ensembles urbains. Dès ce moment, il

incombe aux pouvoirs publics d'élaborer et de proposer des formes nouvelles d'association, de coopération, d'administration de la cité, formes susceptibles d'animer et d'être animées par cette architecture. En effet, le mélange de certaines fonctions et leur symbiose modifieront les rapports entre les personnes et les institutions.

Pour toutes ces raisons, je considère comme inéluctable la multiplication du sol des villes par des plateaux modulés et l'occupation de ces plateaux par des systèmes préfabriqués de types variés. Ces plateaux dispensent en tout point les services et l'énergie. Leur taux d'occupation et les règles qui en découlent feront l'objet des nouveaux plans particuliers d'aménagement, je tiens cette hypothèse comme la plus réaliste.

Loin de toute tentative de planification à moyen terme, le projet n'est qu'une illustration de ces développements dans un site quelconque. Sur ces implantations viennent s'articuler différents systèmes de transports déjà connus, avec prépondérance du transport en commun et superposition de systèmes hiérarchisés suivant les distances à desservir.

Le système devient donc à la fois le matériau et l'agent de rénovation. Au gré des besoins, il s'insère dans le domaine bâti, le transforme, le remplace, ou au contraire, s'efface devant lui."

Aucune de ces trois propositions, Liège, Paris, Gand, n'a été retenue par les pouvoirs en place. Ma seule source de joie est de constater que de plus en plus d'auteurs, d'organismes et de responsables adoptent aujourd'hui des raisonnements proches de ceux que je tenais à l'époque; à savoir qu'il faut pour nos villes:

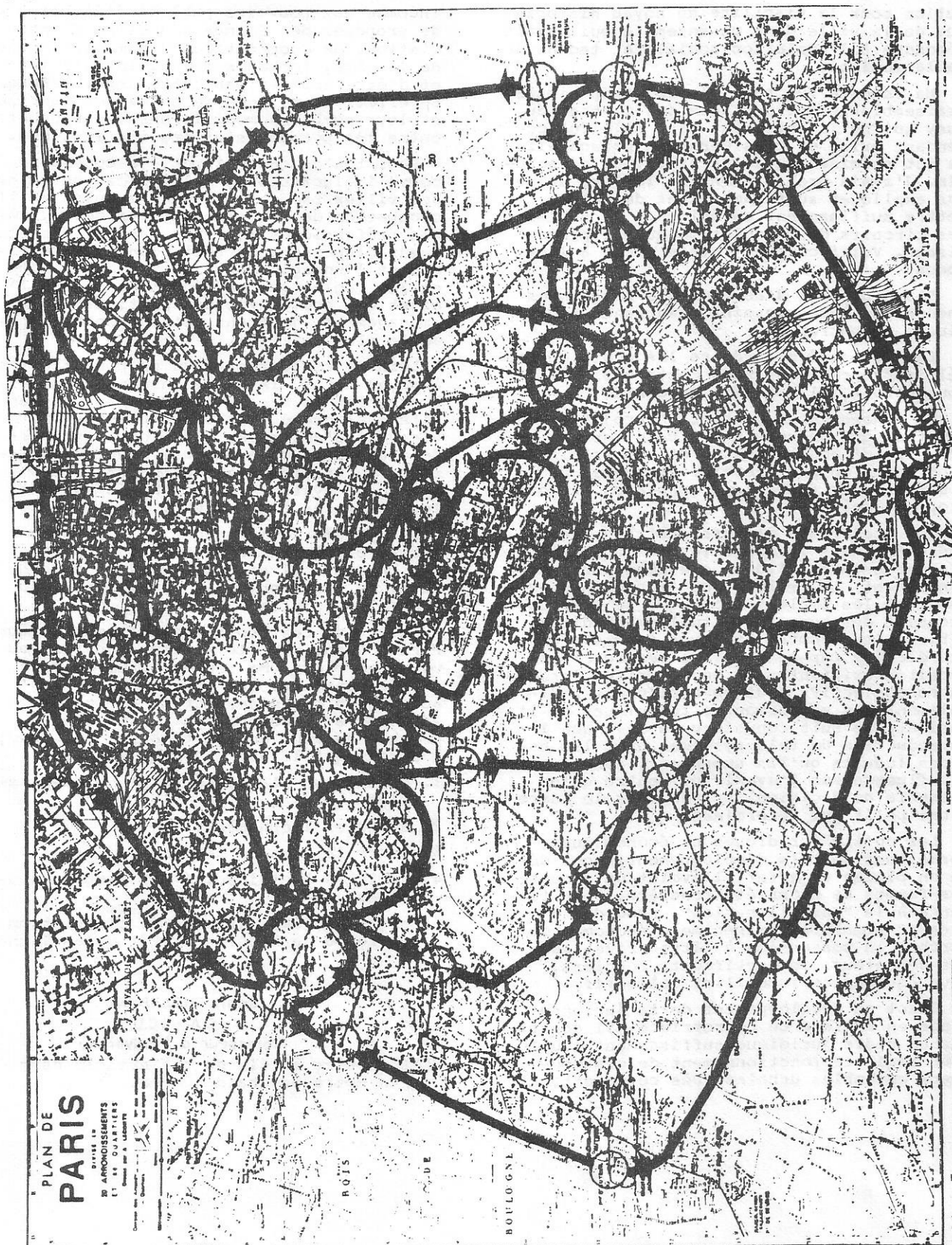
1. dresser un plan général global adaptable;
2. accepter l'éphémère;
3. avoir le sens de la mesure;
4. croire à l'efficacité des complémentarités;
5. organiser les circuits de circulation en forme de boucles plutôt qu'en lignes.

Jean ENGLEBERT

I.C.A. - I.C.U.

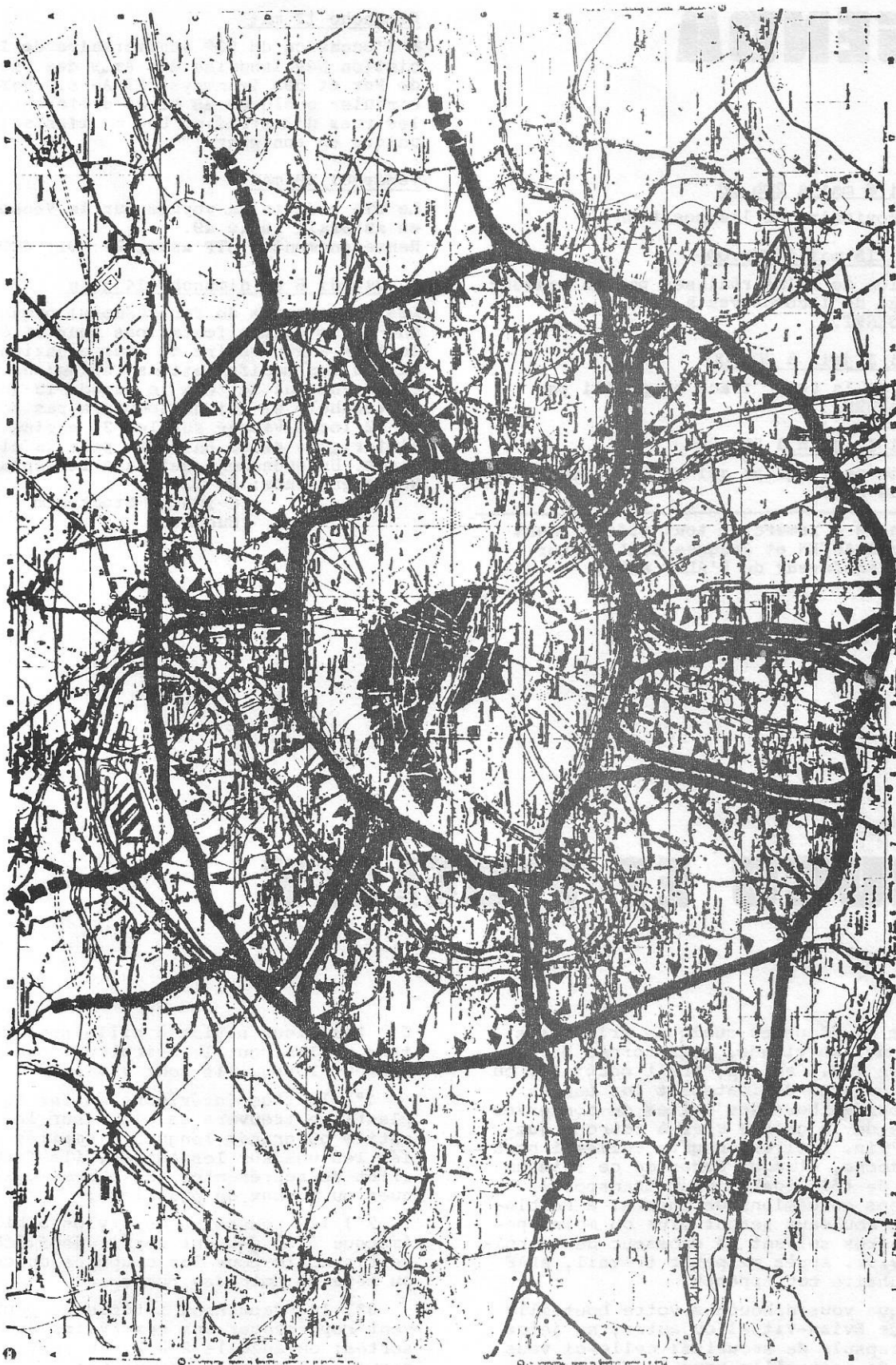
Professeur à l'Université

NDLR.: suite et fin de cet article dans notre prochain numéro.



Proposition de réseau pour des
transports en commun automatisés
dans la région parisienne

par J. ENGLEBERT, prof. ord. U.Lg.
A. HADJIDIMOFF, assistant
G. MENNICKEN, assistant



Proposition de réseau pour des
transports en commun automatisés
dans la région parisienne

Par J. ENGLEBERT, prof. ord. U.Lg.
A. HADJIDIMOFF, assistant
G. MENNICKEN, assistant

AGENDA

Mercredi 6 mai à 20h.00

Bilan provisoire de l'exposition

Vendredi 15 mai à 20h.00

Projection de films réalisés par un amateur passionné de locomotives à vapeur, Lucien GENET.

Mercredi 3 juin à 20h.00

La pose de la voie, tracé et profil par André SAENEN.

Vendredi 19 juin à 20h.00

Formation de l'équipe qui va transformer le réseau ALAF.

Nous tenons à remercier tout spécialement MM. Marcel ANTEN et Jacques GILLET pour leur don en faveur de L'ALAF asbl.

Dimanche 17 mai

A l'occasion du 50^e anniversaire de l'Association Néerlandaise des Amis des Chemins de Fer et des Tramways, "TRAM 81" verra circuler quelques 25 trams différents dans les rues d'Amsterdam. Une manifestation unique en son genre!

Vendredi 29 mai

Le GTF réédite un voyage sur la Vennbahn en autorail série 49.

Renseignements: GTF asbl, BP 191, 4000 LIEGE1

Du samedi 6 au dimanche 14 juin

Les SJ (chemins de fer suédois) organisent une série de manifestations pour célébrer le 125^e anniversaire de leur création. Parmi ces manifestations, épinglons une cavalcade qui se fera le samedi 13 juin à Stockholm et qui ne comptera pas moins de 12 locos vapeur sur les 35 engins historiques remis en route pour la circonstance. Un événement qui vaut le déplacement. Renseignements: SJ 125

S-105 50 Stockholm
Suède.

TRUCS ET FIGELLES

A) Avant de déguster quelques friandises ou morceaux de viande, tels corned beef, saucisses T.V., ananas, fruit cocktail, ou autres, enlevez délicatement les bandes pré-découpées hors des boîtes de conserves à l'aide de la grande clef à fourche jusqu'à la fin. Retirez ensuite celle-ci hors de l'encoche, et vous aurez de ce fait un rouleau de tôle égal à ceux transportés par wagons ou camions de Chertal à Ferblat. Vos rouleaux seront plus ou moins petits ou gros suivant la grosseur de la boîte à ouvrir. Après ce petit travail, ALAF vous souhaite bon appétit!

B) Lorsque vous débouchez votre bouteille plastique Evian-Vittel ou autre, ne jetez pas la capsule de sécurité: celle-ci vous servira de maitraille pour le chargement de vos wagons, ensuite, le bouchon en plastique peut vous servir, après l'avoir enduit d'une fine couche de peinture et l'avoir rempli: 1°) de mousse, à fabriquer de jolis bacs à fleurs, ou, 2°) en le retournant dans l'autre sens, à en faire de jolis rochers de fleurs après encollage de mousse sur son pourtour et son sommet.

L'initiative en est laissée au choix du modéliste.

C) Les vieux stylos à bille sont toujours très utiles pour le bricoleur-modéliste, surtout lorsqu'ils sont vides.

1°) la tige intérieure en fer ou en plastique trouvera sa place sur les Hg de petite ou grande longueur. Empilés et collés les uns sur les autres, ils feront l'effet de représenter des barres cylindriques ou tuyaux de plastique;

2°) les poussoirs de stylos à bille (marque BIC) peuvent servir de flèche directionnelle pour les coupures de courant, ou même au coin des rues;

3°) les capuchons intérieurs seuls peuvent représenter des réservoirs de toutes sortes: on encolle 2 à 2, ou servir de réservoirs à placer sur wagons;

4°) quant aux pointes du BIC, après en avoir fendu la plus petite extrémité, elles peuvent servir de chevilles pour vos travaux muraux. La grosseur de la vis est fonction de la fente pratiquée à l'embout.

Et maintenant, bon courage et à bientôt.

BREUER Mickey.