

Octobre
2023

Hommage à Philippe Creuzevault

Texte et photos Patrick Deludin

Philippe Creuzevault nous a quittés le 30 septembre 2023.

Comme nombre de « vétérans » du GEMM (sans le `E` final, à l'époque), j'avais fait sa connaissance et celle de Maïa, sa femme qui l'accompagnait toujours, lors de l'exposition EuroModel's de 1986 à Châtellerault : l'association n'avait alors que quelques mois d'existence.

Philippe a fait partie de l'équipe du H0m qui fit tourner le réseau modulaire de nombreuses années durant.

Avec Maïa, ils ont sillonné les routes pour présenter cet ensemble, composé de modules de différentes origines géographiques. Ils étaient rejoints par les Brégerie (aujourd'hui trop âgés pour se déplacer loin), Jean-Pierre Dumont, les Mougel après qu'ils aient pris leur retraite, parfois Jean-Yves Hautecœur, et votre serviteur.

La page est tournée, et il y a déjà quelques années que les modules ne sortent plus. La dernière fois fut pour... EuroModel's 2016 : la boucle était bouclée.



Philippe montait et peignait aussi ses modèles, de fabrication artisanale ou construction intégrale, notamment cet autorail X1200, tirage confidentiel en laiton dont la peinture tenait du tour de force.



Mais il pratiquait aussi d'autres échelles comme le H0e/OO9, avec un réseau bouclé intégré à un module à voie métrique, représentant les fameuses mines de la Plaquesmole.



Les premiers modèles de locomotives, à la fin des années '80, étaient des adaptations sur châssis BTTB, et Philippe modifiait ces derniers en conséquence.



Et puis le G/IIm, qui occupait une partie des restanques de leur maison d'été : là encore, montage intégral de modèles artisanaux, ou transformation comme cette Jeep sur rails.
Les bâtiments, prévus pour supporter les intempéries, ont été construits en béton cellulaire autoclavé.



Certains d'entre nous verront une dernière fois Philippe, accompagné de Maïa, lors de l'exposition de Saint-Mandé en janvier 2020.

J'ai eu l'occasion de leur rendre visite après cette date et il regrettait de ne plus pouvoir se déplacer car sa santé se dégradait.

Philippe me manque depuis quelques temps déjà ...

Voyage en Belgique Septembre 2023

Texte : Jean-Pierre Dumont et Bertrand Raby

Photos : Jean-Pierre Dumont sauf mention contraire

Prévu de longue date, et reporté pour cause de pandémie, puis programmé après le voyage du Gemme sur les Chemins de fer de Provence de 2022, le voyage en Belgique s'est déroulé du 7 au 10 septembre 2023.

Son but était de découvrir des vestiges de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux (SNCV), cette étonnante société nationale qui a regroupé (presque?) tous les chemins de fer secondaires de Belgique, la plupart à voie métrique, depuis d'immenses réseaux de tramways électriques suburbains et interurbains, jusqu'à de petits tramways à vapeur campagnards.

Côté touristique, ce fut également l'occasion pour la plupart des participants de découvrir cette magnifique région des Ardennes, traversée par la Meuse.

Suite à deux annulations pour motifs impérieux, nous n'étions malheureusement que sept, qui avions rendez-vous à l'hôtel au bord de la Meuse dans la ville de Givet, à proximité de la frontière avec la Belgique, le jeudi dans l'après-midi.



« Les Dames de Meuse » à Laifour

Yves, arrivé le premier, a été rejoint par Marc et Jean-Pierre, arrivés en train de Paris en empruntant la magnifique ligne Charleville-Givet, qui suit les méandres encaissés de la Meuse. En attendant les suivants, tous trois sont allés voir de plus près certains points particulièrement pittoresques de cette vallée.

Après l'arrivée de Marie-Jeanne et Bernard, arrivés de Lorraine, et de Marie et Bertrand, arrivés de Normandie, nous avons flâné dans la ville, au pied de sa citadelle, avant d'attaquer de roboratifs plats ardennais.



Givet — La Tour Victoire et la Tour Grégoire



Givet — La Citadelle

Le lendemain vendredi, nous avons descendu le cours de la Meuse vers la ville de Dinant (avec un t) en suivant le tracé de l'ancienne ligne internationale Givet-Dinant, partie sud de la ligne SNCB Namur-Dinant-Givet actuellement inexploitée et partiellement défermée. Une exploitation touristique de cette ligne très pittoresque par le Chemin de fer à vapeur des 3 Vallées (CFV3V) avait eu lieu de 1990 à 2000, malheureusement sans suite.

Après une visite à la collégiale Notre- Dame, surmontée de son énorme bulbe, et à la citadelle de Dinant qui domine vertigineusement la ville, nous avons déjeuné au bord de la Meuse.



Dinant — La Collégiale et la Citadelle



Dinant — Vue depuis la Citadelle

L'après-midi, nous avons pris la direction du village de Han, célèbre par ses immenses grottes et, pour nous, par son tramway à voie métrique! En effet, si la sortie des grottes (et l'entrée pour la visite rapide) se fait par la résurgence de la Lesse à proximité du village, l'accès à l'entrée de la grotte, pour la visite intégrale, se fait en embarquant dans un autorail à voie métrique tractant des baladeuses. Le site abrite 3 autorails du type standard de la SNCV, datant des années 30, convertis récemment à la traction électrique avec batteries. La ligne actuelle reprend en partie l'ancienne ligne SNCV Rochefort - Han-sur-Lesse - Grottes de Han - Wellin - Graide, exploitée en vapeur de 1906 à 1935, puis en diesel.



L'AR159 à la gare d'entrée des grottes



Dans les grottes



Photo Bertrand Raby

Devant la résurgence de la Lesse

A l'issue de la visite passionnante des grottes, le retour à Givet par la vallée de la Meuse s'est terminé par un repas convivial dans le vieux Givet.

Samedi matin, direction le Musée du vicinal à Thuin, pittoresque ville située au confluent de la Sambre et de la Biesmelle, dans la « grande banlieue » de Charleroi.

L'acte fondateur de ce musée a été la reprise en exploitation touristique de l'extrémité d'une antenne de l'immense réseau de trams vicinaux électriques de Charleroi (dont ne subsistent en exploitation commerciale qu'un paire de lignes, transformées en métro léger). L'Association pour la Sauvegarde du Vicinal (ASVi) a pu ensuite profiter de la proximité d'une ligne SNCB déclassée pour y établir un musée et des ateliers embranchés sur la ligne de tramway, puis y construire une branche non électrifiée permettant de faire circuler également des trains vapeur et diesel.

Nous y avons passé presque toute la journée, entre les parcours des différentes lignes et le musée. Nous avons débuté par un premier tour dans le musée, qui regroupe l'essentiel du matériel de l'ancienne SNCV préservé en Wallonie.

En haut : Motrice type SE de 1958

En bas : Motrice type Manège Franco-Belge de 1910



Après le repas en bord de Sambre dans une sympathique friterie, nous avons effectué un aller-retour en train vapeur sur la section dévolue à la traction autonome. La rame était constituée d'une locomotive bi cabine, suivie d'un fourgon à bagages, un plat chargé d'une machine agricole et notre voiture à bogies, le tout typique des vicinaux belges.



Rame MV à vapeur

Dans la foulée, nouveau voyage, cette fois vers la ville de Lobbes, sur la portion électrifiée qui franchit la Sambre en parallèle avec la ligne internationale Charleroi-Jeumont (qui a connu des jours meilleurs avant le TGV) puis, après un parcours à travers champs en rampe prononcée, finit en accotement de la route menant à Charleroi. Le conducteur parcourra quelques centaines de mètres sur cette section, mais des véhicules garés sur la voie l'obligeront à rebrousser chemin.



Locomotive type 7 Tubize de 1888 au terminus de Biesmes-s-Thuin



- 1 — Traversée de la Sambre entre Thuin et Lobbes
- 2 — Croisement avec une motrice type Standard de 1942
- 3 — Parcours bucolique
- 4 — Difficultés du parcours suburbain

Et pour finir, un trajet en train mixte, remorqué par un autorail-tracteur (ART) de 1947, dont le moteur est, comme pour les AR et ART des années 30 modernisés après guerre, un GMC de tank Sherman récupéré sur les stocks américains sur les quais d'Anvers. L'accompagnateur, en uniforme d'époque, nous a conseillé de faire le trajet aller en fourgon à bagages au confort sommaire, à savoir pas de sièges. Le retour s'est fait dans l'autorail dans un bruit apocalyptique, mais sur des sièges.



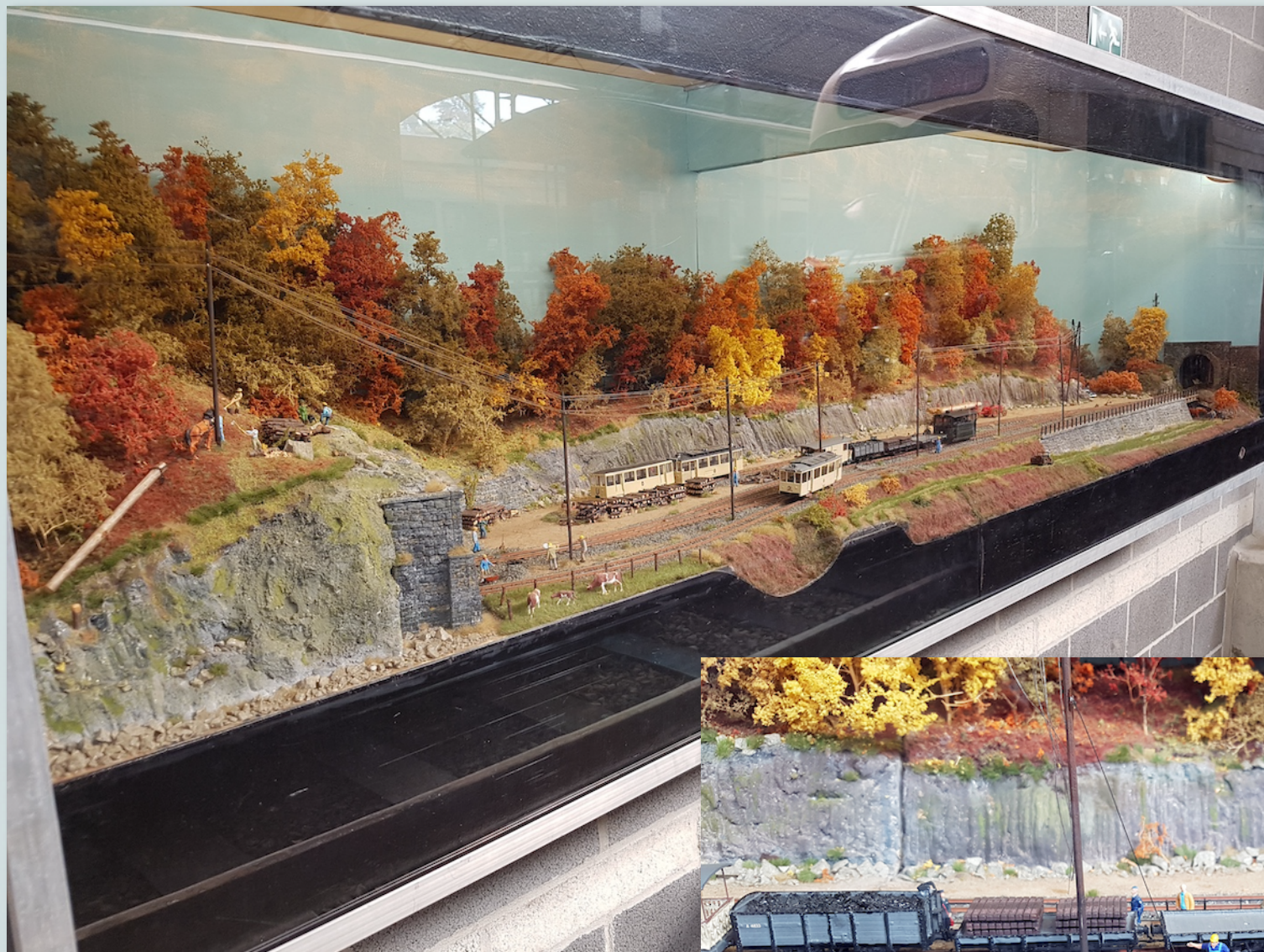
Photo Bernard Junk

Le groupe au complet devant l'autorail-tracteur ART300

Nous avons encore flâné longtemps dans le passionnant musée avant de nous décider à partir. On y trouve non seulement du matériel roulant magnifiquement restauré, mais également des modèles réduits, dont des modules "FDEM" dus au talent du regretté "Jeanmi", qui rappelleront bien des choses à ceux qui fréquentaient Expométrique, puis Railexpo, au début des années 2000.



Vues du Musée



Un des modules FDEM de « Jeanmi »

Il nous restait à visiter rapidement la pittoresque ville haute de Thuin avant de rentrer à Givet. Des visites plus poussées avaient été envisagées, mais l'ASVI a pris tout notre temps !



Thuin — Vue sur la Sambre



Thuin — Beffroi inscrit au Patrimoine de l'UNESCO

Rentrés à Givet, la chaleur et la richesse des plats proposés par les restaurants précédents ayant eu raison de l'appétit de tous, nous sommes rabattus vers une brasserie classique offrant des salades au menu...

Le dimanche, aucun programme n'était imposé, et Yves est reparti vers ses pénates. Jean-Pierre, de son côté, avait prévu de se faire conduire à Treignes, en Belgique mais à proximité de Givet, pour y visiter le Musée du Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées (CFV3V), puis gagner Marienburg par ce Chemin de Fer touristique. De la voie

prétendument normale ! Le pire, c'est que tout le groupe l'a suivi dans cette trahison !

Le musée expose dans deux vastes halles une grande partie de sa collection (19 locomotives à vapeur, 15 locomotives diesel, 3 électriques, 9 autorails, dont une quinzaine d'engins en service sur l'ensemble), ainsi que de fort belles machines prêtées par le musée national des Chemins de Fer Belges. Parmi tous ces "monstres", on pouvait quand même découvrir une Bicabine SNCV, une des rares à voie normale.



Photo Bernard Junk

Pacific SNCB type 1 de 1935



Bicabine SNCV Saint-Léonard de 1894



Bernard devant une vieille connaissance de Thionville

Après un déjeuner au musée, le groupe a emprunté un autorail pour Mariembourg, où des rames voyageurs et quelques locomotives ont pu être contemplées à l'extérieur et dans la rotonde



050T SA01 Anglo-Franco-Belge de 1945

Jean-Pierre a quitté le groupe pour continuer son voyage en train vers le Nord. Le reste du groupe a emprunté le train vapeur tracté par la 030T industrielle SA01 pour retourner à Treignes et son ancienne gare frontière monumentale, vestige de l'époque où la ligne se poursuivait jusqu'à Vireux-Molhain, sur la ligne Charleville-Mézières Givet. Il restait à Bernard et Marie-Jeanne à conduire Marc à la gare de Vireux-Molhain, pour la dernière dispersion du groupe.

Il y aurait eu encore d'autres choses à découvrir en Belgique, sur les traces de la SNCV : le métro léger de Charleroi, le Tramway Touristique de l'Aisne (TTA), dont les jours d'ouverture sont hélas trop réduits, et puis, tout l'héritage flamand de la SNCV : la ligne côtière La Panne-Knokke, le dépôt-musée de Schepdael. Côté touristique, l'Ardenne Belge avait aussi bien d'autres choses à montrer : la vallée de la Semois, le château de Bouillon...

Jean-Pierre, qui connaissait déjà la région, espère que ce séjour, effectué dans une ambiance agréable et détendue, aura donné l'envie aux participants de retourner dans ce pays attachant (et pas toujours si plat qu'on le pense...) et à d'autres d'y aller faire un tour.

D'autres images de ce voyage pourront être trouvées sur notre forum :

<https://gemme.org/forum/viewtopic.php?t=2335>

Le forum pourra aussi permettre d'aborder l'histoire, les lignes et le matériel de la SNCV.



Photo Bernard Junk

GEMME Info est une publication du
Groupe d'Étude du **Modélisme Ferroviaire** à Voie **Métrique** et à Voie **Étroite**
Les photographies sont créditée sur chacune
Infographie : Christian Humbert
Directeur de la Publication : Yves Alamargot