



Septembre - Octobre 2006

N° 143

Périodique d'information du R.C.F.E.B. Editeur responsable : Philippe CAMUS, Neuville 43, 4987 Stoumont. – les articles publiés n'engagent que leurs auteurs, sauf mention, ils sont la propriété du C.F.E.B. asbl, ils peuvent être reproduits dans un but non lucratif à condition de citer la source et les auteurs, et d'envoyer une copie à l'éditeur. Téléphone : Jean GREUSEN, président 087 - 33 68 82 Email : cfeb@skynet.be Web : <http://users.skynet.be/cfeb> CCP : 000-0067855-52

Le mot du Président.

Chers membres et amis.

Les vacances sont en principe terminées et le comité espère que celles-ci vous ont été agréables et vous aurez permis de recharger vos batteries pour les 12 mois à venir. Avec la rentrée, les activités de votre Club reprennent le cours normal, à savoir deux réunions à thème par mois.

Pour ce qui est des mois à venir, les projets ne manquent pas.

Notre association prévoit en effet les activités suivantes :

- La mise en place progressive d'un projet de réseau H0 multisystème.

Ce projet de grande ampleur est destiné à faire participer le maximum de membres à la réalisation d'un réseau modélistique en utilisant les compétences de chacun, et de permettre aux néophytes de se familiariser avec les techniques modélistiques.

Ce projet sera présenté et discuté au fur et à mesure de son avancement lors de réunions programmées. Tous les membres sont invités à y participer.

- Début novembre, le club organisera le déplacement à l'exposition de Cologne.

Des informations concernant la date, les horaires ainsi que le prix vous seront communiquées ultérieurement.

- Le dimanche 19 novembre, nous organisons notre 6^{ème} bourse à Dison.
- Le vendredi 24 novembre, aura lieu notre traditionnel souper annuel.
- Enfin, pour terminer avec ces projets, il a été décidé de tenir notre prochaine « Portes Ouvertes » le week-end de Pâques 2007.

Il est bien entendu que, pour cette dernière activité, des informations, demandes d'aide et de conseils vous seront soit communiquées, soit demandées.

Comme vous le voyez, votre Club ne ménage pas sa peine pour vous offrir un maximum d'activités qui, nous l'espérons, rencontreront vos désirs.

Je terminerai en remerciant les 95 membres de l'association pour le support qu'ils apportent d'une manière ou de l'autre à la vie du Club.

Merci à tous.



Jean Greusen

La saga du GILS-EXPRESS (suite et fin).

Atelier artisanal, production nationale

Jupille, une commune de la banlieue liégeoise, située à cinq ou six kilomètres du centre de cette ville. Dans une ruelle tortueuse, répondant au non de Fond de Coy, un taxi nous dépose, André Raemdonck et moi, devant une grande maison, caractéristique du Nord, avec ses murs en briques rouges. Une bâtisse presque anonyme parmi celles qui l'encadrent. Pourtant...

À gauche, en entrant, l'atelier est encombré de machines diverses, cisaille, meule, tour, plieuse, reliées par de grandes courroies marron à d'énormes volants d'inertie : artisanales, pour la plupart, et, pour certaines, faites de toutes pièces il y a près d'un demi-siècle par Gérard Gilles, un génie du bricolage, disparu en 1965.

Au fond, des rayonnages en bois supportent des séries de pièces métalliques, gabarits, moules, poinçons. « En fait, tout cet outillage n'a jamais été amorti », explique Cyrille Gilles en nous montrant un emporte-pièces : gabarit ayant servi à découper des milliers de plaquettes en tôle destinées aux minuscules moteurs électriques de traction de ces petits trains. Juste au-dessus de l'atelier, au premier étage, une longue table permettait l'assemblage des diverses pièces fabriquées au rez-de-chaussée et qui,

peu à peu, se métamorphosaient en locomotives à vapeur ou diesel, en wagons et accessoires. Modeste atelier, d'où est pourtant née à grande échelle l'unique production nationale belge de trains-jouets.

Vingt-cinq années de passions, de joies, de craintes se sont déroulées entre ces murs chargés de souvenirs. En fermant les yeux, on imagine sans peine l'activité qui régnait ici lorsque, dix heures par jour, une huitaine de personnes façonnaient, assemblaient, décoraient à la peinture les modèles ferroviaires à l'échelle. Bien alignés, tous semblables, les centaines de véhicules attendaient ensuite sagement d'être mis en place dans un carton par Martine, la mère de Cyrille Gilles. Une boîte qui, selon le cas, comportait une locomotive à vapeur, deux voitures à voyageurs, un transformateur et une dizaine de rails formant un ovale ; ou bien une loco électrique et trois wagons de marchandises; ou encore l'automotrice double, verte, dernière à avoir vu le jour ici et encore utilisée en grandeur réelle sur le réseau belge.

Toute cette époque glorieuse est bel et bien révolue. Plus de vingt ans déjà que les petits trains ont disparu de cette table pour céder la place à d'autres productions totalement différentes : par exemple, des fers à souder, pendant un temps, puis des radiateurs et des fours électriques. Aujourd'hui, des ventilateurs de fenêtres pour cuisines. Une fabrication purement *Gilles*, toujours : l'esprit de famille est resté intact, même s'il agit dans un tout autre domaine

Tout commence dans une période extrêmement difficile : la Seconde Guerre mondiale. Francophone de coeur, Gérard Gilles, qui a déjà connu l'occupation allemande en 1914, décide de prendre les devants. D'ailleurs, en Belgique, les affaires sont au plus mal. Il n'y a plus rien à faire dans le bâtiment et sa profession d'installateur-électricien s'en ressent.

En septembre 1939, accompagné de sa femme, de l'une de ses deux filles et de Cyrille, alors âgé de douze ans, il s'installe à Puteaux en région parisienne où l'arsenal (usine d'armement) l'engage comme tourneur.

Quelques mois plus tard, les Allemands avancent et, comme beaucoup, la famille Gilles recule jusqu'à La Rochelle et l'île de Ré.

Peine perdue. Peu de temps après, ils remontent vers Paris où la seule issue professionnelle est un réengagement à l'arsenal mais, cette fois, pour le compte de l'occupant. Perspective allant à l'opposé des idées de Gérard Gilles. Fin 1940 toute la famille est de retour en Belgique. Là, toujours dans le souci de ne rien produire qui puisse contribuer directement ou indirectement à la guerre, il se lance dans la fabrication de tamis à farine et de barattes pour le beurre !

Un jour, par hasard, Cyrille achète chez un ferrailleur une locomotive en métal. Le fils a fait des études de mécanique, le père est très ingénieux. Ils démontent la machine, l'étudient sous tous ses pignons et se décident. Pourquoi ne pas se lancer dans une telle fabrication ? D'autant qu'il y a pénurie totale de jouets, à cette époque. Les usines allemandes, principaux fournisseurs, sont fermées ou se reconvertissent dans un autre style de construction, bien moins drôle. En plus, face à cette pénurie, les demandes affluent. Les premiers intéressés par cette initiative sont les dirigeants du « Grand Bazar » de Liège, ravis de pouvoir garnir leurs rayons, surtout à la veille de la Saint-Nicolas. Cyrille Gilles s'en souvient comme si c'était hier : « *Bien sûr, c'était l'occupation, mais la vie continuait malgré tout et le jour de la Saint-Nicolas, bien des gens se "serraient la ceinture" pour offrir quelque chose à leurs enfants.* »

La première commande ferme est passée au début 1941. Pas facile de démarrer de zéro. « *En moins de onze mois, il a fallu tout créer, monter l'atelier, acheter des machines, les adapter, faire les études préliminaires. On travaillait dix ou douze heures par jour pour n'être payé qu'en fin d'année. Aujourd'hui, on ne saurait plus faire cela* ».



La « chaîne » de montage des trains Gills vers 1955. A partir des pièces fabriquées juste en dessous, les modèles étalent assemblés Ici, puis décorés. La deuxième personne à gauche est Cyrille Gilles, le fils du fondateur que l'on distingue à l'extrême droite.

La première fabrication « Gils », du nom raccourci des créateurs, est une réplique de tramways circulant à Liège. Une motrice e tôle qui tourne dans un sens ou l'autre sur un chemin de roulement fermé, tout simple, d 42 mm d'écartement en prenant le courant par l'intermédiaire d'un trolley. Effet saisissant garanti, grâce aux étincelles ! Malgré tous leurs efforts, les Gilles ne parviennent pas à honorer la commande dans les délais impartis. Sur quatre cents, la moitié seulement sont fournis à temps, en novembre 1941. Pour éviter tout stock et limiter les risques d'invendus, l'acheteur du Grand Bazar refuse alors de prendre les deux cents autre pourtant prêts quelques jours avant la Sain Nicolas!...

Papy fait de la Résistance !

« *Mon père voulait tout abandonner. S'il s'emballait très vite pour quelque chose de nouveau, il déchantait tout aussi rapidement. D'ailleurs, ce qu'il aimait, c'était*

mettre en oeuvre. Lorsque cela marchait, il s'en désintéressait pour entreprendre autre chose immédiatement.

« Mais là, le problème était grave, l'argent manquait. Pour ne pas que cela nous reste sur les bras, avec un beau-frère nous avons loué une charrette et chargé toutes les boîtes restantes de tramways. Direction : le Grand Bazar. Déposés à la réception et notre bordereau dûment rempli et signé, nous sommes repartis discrètement et nous n'en avons plus entendu parler ! »

Tout a quand même été vendu par la suite (et réglé au fabricant! ...). Un peu sur les conseils des chefs de rayons du magasin, l'année suivante, la petite entreprise innove et change radicalement de fabrication. Elle abandonne le tramway et même le projet de remorque qui ne dépassera pas le stade d'un dessin. Cette fois, ils s'attellent à la fabrication du *Santa Fe*.

Ce train d'outre-Atlantique, publié en photo dans des revues, plaît indéniablement à Gérard Gilles, mais son fils n'est pas loin de le soupçonner de provoquer et de narguer de cette façon l'occupant. De plus, ce *Santa Fe*, synonyme de liberté et de grands espaces, comporte une motrice et deux voitures réalisées en aluminium coulé dans l'une des nombreuses fonderies de la province de Liège. Une matière achetée « au noir » et extrêmement rare par ces temps de guerre où tout est récupéré pour les besoins de l'aviation allemande. Sans aucun doute, une sorte de résistance passive de la part de Gérard Gilles qui n'hésite pas à dire : « *Tout cet aluminium utilisé pour mes trains, c'est toujours un avion qu'ils ne fabriqueront pas !* »

Le fils du fondateur s'étonne même encore de l'absence de toute réaction à cette époque. Produit à plus de deux cents exemplaires, le *Santa Fe* répond aux normes internationales en vigueur. Ecartement « I » de 42 mm, voie plus moderne à trois rails équipée de traverses métalliques isolées par des cartons. Mis à part le coulage réalisé dans une fonderie proche, tout est réalisé dans le petit atelier de Jupille : les transformateurs, le moteur électrique, les rails. Sortant à l'état brut de fonderie, les wagons et la locomotive sont ébavurés à la lime, puis soigneusement polis à la brosse de coton imprégnée d'une graisse de mouton, avant d'être décorés à la main. « *Cette belle facture argentée était magnifique* », se souvient non sans fierté Cyrille Gilles.

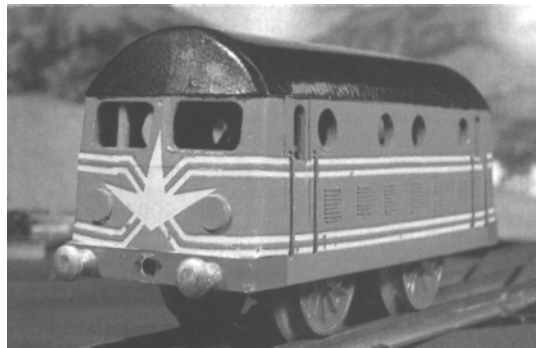
Des boîtes de conserves aux rails !

Cette production ne dure pourtant qu'une année. En 1943, elle est remplacée par un nouveau modèle de *Santa Fe*, toujours en aluminium coulé, mais légèrement plus petit et adapté au « zéro » (32 mm), mesure internationale en plein essor. Les quelque cinq cents exemplaires produits débordent du Grand Bazar de Liège. On en trouve maintenant à Bruxelles et à Anvers. La gamme se modernise et se diversifie, les traverses en bakélite moulée remplacent les métalliques, des aiguillages complètent l'ovale classique.

À la Libération, parallèlement au *Santa Fe*, apparaît le premier train de marchandises. Un vrai régal pour les enfants, cette locomotive à vapeur de forme aérodynamique, toujours en métal coulé, suivie de ses deux wagons à carcasse en tôle et planchettes de bois peint qu'ils peuvent charger et décharger à volonté.

À cette époque, rien ne se perd, tout se transforme. Des centaines de boîtes de conserves vides, provenant de l'armée américaine, sont récupérées, découpées et façonnées en forme de rails : ce fer blanc, avec le temps, s'avère d'excellente qualité !

À partir de 1948, nouveau changement dans la conception des trains Gils : la tôle fait une percée en force. Les grandes plaques, préimprimées dans une entreprise extérieure, passent sous la cisaille et à l'emboutissage dans l'atelier de Jupille, pour se transformer en voitures à voyageurs, wagons de marchandises ou locomotives à vapeur. Celles-ci affichent les couleurs : rouge, bleu ou noir, au choix, ef même leur « millésime » (0148 pour 1948, 0151 pour 1951).



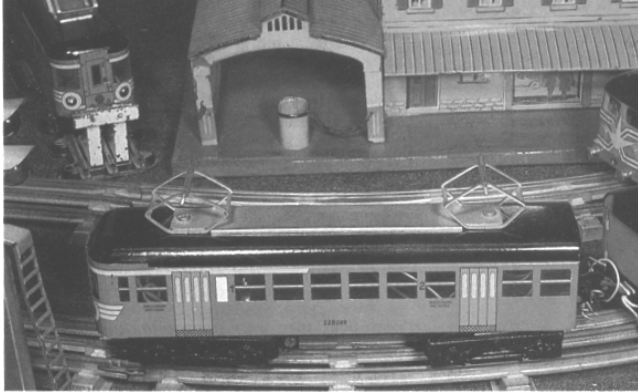
Diesel inspiré de la type 59.

L'année 1953 marque encore un tournant dans la carrière sinueuse du Gils. La méthode du métal coulé est reprise dans les locaux de Jupille, mais cette fois à base de zamak (1), pour la production d'une locomotive à vapeur. La gamme se diversifie considérablement. Un an plus tard, naît une électrique suivie de peu par un petit diesel. Entre-temps, les voitures à voyageurs en tôle bombée, d'une seule pièce, sont devenues des modèles droits aux toitures à glissières. Des gadgets, comme des fumigènes ou des sifflets, donnent un petit côté « réel et humoristique » aux réseaux qui se sont, par ailleurs, complétés d'une cabine de signalisation ainsi que de signaux, lampadaires et rails dételeurs.

Cette époque marque sans aucun doute l'apogée des trains Gils sur le plan national. « *Cela se vendait très bien ; nous étions encore pratiquement les seuls, sur le marché belge en tout cas, très bien placés au niveau rapport qualité/prix. Malgré cela nous n'avons jamais réussi à exporter. Il fallait des licences. Or, ce, qui intéressait le gouvernement, c'était plutôt la grosse industrie sidérurgique, vendre à l'étranger des rails, ou du fer à béton et, en échange, acheter d'autres choses comme des jouets...* »

La dernière carte

Peu à peu et après une longue absence, les trains français, allemands, suisses, reviennent sur le marché. Gils se défend pourtant avec vaillance. En 1960, la marque sort une superbe automotrice électrique double, en tôle imprimée. Ce sera sa dernière création. Devant des firmes internationales disposant de moyens financiers importants, de circuits de distribution et de démonstration sophistiqués, la concurrence est devenue par trop inégale. D'ailleurs, le train-jouet à cette échelle périlite peu à peu au profit du HO (16,5 mm).



Automotrice électrique (1960)

La petite firme artisanale décide d'arrêter définitivement sa production ferroviaire en 1965. « *Peut-être cette qualité et cette solidité ont-elles joué contre nous. Peut-être n'aurions-nous pas dû constamment changer de modèles* », songe, avec un peu d'amertume et après toutes ces années, Cyrille Gilles.

Tard le soir, à Liège, nous sortons d'un restaurant, André Raemdonck, Cyrille Gilles et moi-même. À la vue de boîtes de conserves en fer blanc traînant sur des poubelles, nous sourions instinctivement. Quelques dizaines d'années plus tôt, sous des mains expertes, elles se seraient transformées en rails. Peut-être un brin nostalgique, Cyrille Gilles rit à cette pensée. La belle aventure a duré vingt-cinq ans, et elle l'a profondément marqué. On le serait à moins.

Il lui arrive d'en rêver encore fréquemment, la nuit : « *Je ne pourrai jamais tenir les délais pour les commandes...* » Et il se réveille en sursaut, le front en sueur, soulagé de constater qu'il s'agissait simplement d'un rêve.

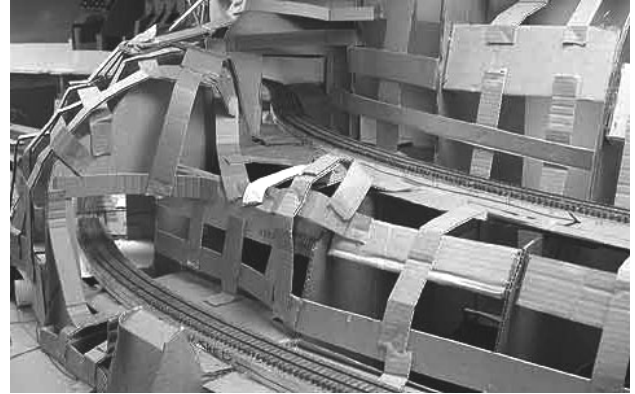
Pourtant, grâce à ce beau songe, combien de générations d'enfants ont-elles rêvé aussi devant les vitrines ou les rayons des grands magasins, en attendant Saint-Nicolas ou le père Noël ? Merci, les Gilles!...

(1) Alliage à base de zinc additionné d'aluminium, de cuivre et de magnésium.

- Article de Michel BARBERON, extrait de la vie du rail n°2124 de décembre 1987.

Relief avec des bandes de carton collées.

Plutôt que d'utiliser du treillis pour former le relief, on peut de manière très simple et très économique utiliser des bandes de carton collées pour former un support tressé.



Le carton provient de la récupération d'emballages et est collé avec un pistolet à colle chaude. En cas d'erreur ou de modification, il suffit de découper avec des ciseaux et de corriger. Les bandes feront quelques cm de large et seront espacées d'une dizaine de cm dans les deux directions. Le tout sera recouvert de deux à trois couches de bandes plâtrées.

 Philippe Camus

Liste des bourses et autres manifestations pour les mois de Septembre et Octobre.

3/9/2006 Bourse de Hoeselt
Centre culturel Ter Kommen de Hoeselt
De 9h à 13h
Infos : 089 - 514644

9 et 10/09/2006 Porte ouverte St Ghislain
Organisée par le PFT/TSP (+ bourse samedi)
Abris-musée de St Ghislain (Gare)
De 10h à 17h
Infos: 065 - 457412

30/09/2006 Vapeur vive à Forest
Fête de clôture organisée par le PTVF
Parc du Bemp Chaussée de Neerstalle 323B
De 10h à 18h
Infos: 02 - 3766996

1/10/2006 Bourse à Aywaille
Organisée par l'ASMOCO
salle Don Bosco, avenue de la Porallée, 40
De 06h à 13 h
Infos : 04 - 3685016

21 et 22/10/2006 Exposition Train Miniature
Nekkerhal - Malines - de 10h à 18h
Info : 09- 3693173.