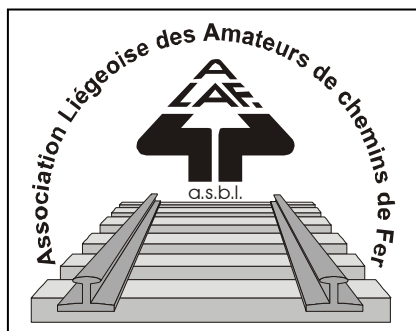


P 204113

Belgique – Belgie  
P.P. – P..B  
4020 LIEGE 2  
BC 4109



# Correspondance

Janvier - Février - Mars 2005



BULLETIN TRIMESTRIEL

[www.ibelgique.com/alaf](http://www.ibelgique.com/alaf)

E-mail : [alafinfo@ibelgique.com](mailto: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, Teller Jeanine, Magnée J-F

Photo couverture : Il neige, il neige sur Liège.

**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@belqacom.net](mailto:jfmagnee@belqacom.net). ou [alafinfo@ibelgique.com](mailto:alafinfo@ibelgique.com) [www.ibelgique.com.alaf](http://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
Convocation Assemblée Générale Ordinaire	page 4
Renouvellement de la cotisation 2005	page 4
France 1934 « PACIFIC » NORD-CHAPELON par W Collier	pages 5,6
Article Lucien Genet	pages 7,8,9, 10,11
Les résultats du Referendum de l'Expo 2004	pages 11,12
Les époques au chemins de fer normes NEM 800 et 802B	Pages 13 ,14,15,16, 17,18,19
Annnonce du souper Choucroute	page 19
Calendrier des projections du trimestre	page 20
Annnonce de la bourse 2005	page 20

### **Le petit mot de la rédaction**

Permettez-moi au nom du comité de « l'ALAF asbl » et de la rédaction de « Correspondance » de vous souhaiter un Joyeux Noël et une Bonne et Heureuse Année 2005.

Je me dois également de vous rappeler que notre trésorier Alphonse Volders se tient à votre disposition pour le renouvellement de votre cotisation. (Voir page 4).

Pour les abonnés à notre bulletin trimestriel le prix a quelque peu augmenté et celui-ci sera de 9 € pour l'année (voir les informations page 2).

Le 8 décembre 2004, nous avons convoqué une assemblée générale extraordinaire des membres effectifs. En effet, la loi sur les asbl a changé et nous nous devons d'adapter nos statuts. Les quelques modifications sont affichées aux valves dans notre local. (Juste à côté de la porte d'entrée bleue). Pour les membres qui désireraient avoir plus d'informations, vous pouvez vous adresser à un membre du comité.

La date de la bourse est déjà fixée. Celle-ci aura lieu le dimanche 1<sup>er</sup> mai 2005 à l'ancienne Ecole du Château de Sclessin (près du garage Opel), de 9 à 13 h. Vous pouvez déjà réserver votre place auprès du secrétaire.

Le vendredi 21 janvier 2005, nous organisons notre souper choucroute annuel. Réservation et paiement au bar.

Enfin, je peux vous dire que notre exposition a battu tous les records d'affluence : nous avons enregistré 1317 entrées (adultes et enfants). Selon notre sondage, les visiteurs trouvent notre réseau très beau, fantastique etc,

Ce résultat devrait inciter tous les membres de notre club à s'investir un peu plus dans ce qui est le but de notre association : la construction d'un réseau miniature. Pour ce faire, voici nos projets pour l'année prochaine. D'un point de vue décoration, Alain propose pour tous des ateliers construction et décors. Une semaine sur deux, on travaille pour le réseau, la semaine suivante on peut travailler pour soi et demander des conseils. Le but est de pouvoir aménager les bords de la Meuse (rues, pont de Fragnée, centrale à béton, etc), mais aussi la partie Märklin dans le fond du réseau.

Kinkempois devrait tout doucement prendre forme avec l'étude de la pose de la voie, câblage et, éventuellement, digitalisation.

Si vous vous sentez de taille pour relever le défi, venez nous rejoindre. Il ne faut qu'un minimum de connaissance et beaucoup de bonne volonté.

Qu'on se le dise.

Jean-François

## ASSEMBLEE GENERALE

Le Conseil d'Administration vous prie de bien vouloir assister à l'Assemblée Générale annuelle ordinaire qui aura lieu **le mercredi 9 mars 2005 à 20 h dans notre local d'Ougrée.**

Ordre du jour :

- 1 Rapport moral du Président;
- 2 Election des candidats au titre de membres effectifs, les candidatures éventuelles doivent parvenir par écrit au secrétariat avant le lundi 28 février 2005 ;
- 3 Election des candidats au titre de membre du Conseil d'Administration ;

***Les candidats administrateurs doivent faire parvenir leur candidature par écrit au secrétariat pour le 28 février 2005 au plus tard.***

- 4 Rapport financier et décharge par les commissaires aux comptes de l'exercice 2003 ;
- 5 Désignation de deux commissaires aux comptes;
- 6 Divers.

**Seuls les membres en ordre de cotisation au 28 février 2005 pourront assister à cette Assemblée Générale.**

Le Conseil d'Administration

### Renouvellement de la cotisation.

Nous voici déjà à la fin de l'année et en même temps que les fêtes, arrive également le moment de renouveler la cotisation.

Le montant de la cotisation est de 40 € (comprenant les 5 € d'assurance). Cela ne fait que 3,3333 € par mois ou bien 0,0512 € par réunion.

Le paiement de la cotisation peut se faire lors des réunions auprès de **Monsieur Alphonse Volders** ou au moyen du bulletin de versement ci-joint sur le n° de compte suivant : **Dexia banque : n° 068-2376674-07 (En communication : Nom + cotisation 2005).**

Votre carte de membre sera disponible dès le premier mercredi du mois de mars. **(Demander là à un membre du comité).** Si vous désirez recevoir votre carte par la poste, veuillez majorer votre paiement de **1€**. Les cotisations devront être payées au plus tard pour la fin du mois de février. Tout paiement effectué après cette date sera majoré de 1,50 € pour frais de dossier.

Le Trésorier.

## FRANCE 1934 - « PACIFIC » NORD-CHAPELON.

Une des types de locomotives les plus célèbres non seulement en France mais dans le monde entier fut la série des « PACIFIC » série 3-1171 à 3-1198 et 3-1111 à 3-1130. Cette célébrité ne vient pas seulement de leur splendide livrée chocolat à filets jaunes, mais surtout de leurs performances à plus de 130 Km/h. en tête de trains comme " LA FLECHE D OR " Paris-Calais à partir de 1934.

### LE GENIE DE CHAPELON.

Initialement construite à partir de 1909 par la Compagnie du Paris-Orléans (qui desservait en fait tout le sud-ouest de la France), cette très belle série de "Pacific" fut transformée, à partir de 1929, dans les ateliers de Tours par un ingénieur de grand talent : André Chapelon. Thermodynamicien issu de l'Ecole centrale, il était persuadé, contrairement à ce que pensait les ingénieurs depuis les débuts du chemin de fer, que l'on pouvait augmenter considérablement la puissance des locomotives à vapeur en jouant sur les dessins des passages, la température et sur le système d'échappement de la vapeur. Après un refus de la Cie du PLM, il put faire des essais de transformation d'une locomotive de la Cie du Paris Orléans, la 3566, et les résultats furent étonnants : la machine passa d'une puissance de 2000 CV à plus de 3000 CV, avec des consommations, à puissance égale, inférieures de 25 % !

La Cie du Paris-Orléans décida alors de transformer toute une série de « Pacific »; dont certaines atteignirent jusqu'à 3400 CV, en tête de trains de 1000 tonnes.

### ANDRE CHAPELON.

Surnommé par les ingénieurs du monde entier « The Genius of french steam » (le génie de la vapeur française), il transforma complètement toutes les données théoriques de la traction vapeur en montrant, sur le « terrain », ce que les calculs ne pouvaient démontrer a priori : le rendement des locomotives à vapeur dépend avant tout du mouvement de la vapeur, dans les passages reliant la chaudière jusqu'au système d'échappement et aussi la température de la vapeur. Il transforma en 1946 une locomotive de l'ex compagnie de l'état la SNCF, qui donna naissance à la locomotive la plus puissante d'Europe, la 242 A SNCF créée entre temps, développant 5000 CV lors d'essais en 1952. Malheureusement, la traction électrique mit fin, à la même époque, au règne de la locomotive à vapeur, et Chapelon ne put jamais réaliser les locomotives dont il rêvait et qui auraient dû rouler à 200 Km/h.

### LA COMPAGNIE DU NORD, CHAMPIONNE DE LA VITESSE.

La Compagnie du Nord, toujours à la recherche de hautes vitesses, s'intéressa alors aux locomotives transformées par André Chapelon, et commanda à la Cie du PO une série de 48 locomotives. Très vite surnommée les "Chapelon" sur le réseau du Nord, ces machines accomplirent des exploits remarquables, roulant à plus de 130 Km/h. en tête de trains très lourds. Une "Chapelon" put atteindre, très normalement, 170 Km/h. en pousse de locomotives de type électrique sous des caténaies en 1956, lors d'essais de pantographes à vitesse élevée.

**CARACTERISTIQUES TECHNIQUES.**

**Date de construction** : 1909 à 1914

Date de transformation : 1934 à 1937

**Longueur de la locomotive** : 13.71 m.

**Masse de la locomotive (ordre de marche)** : 102 tonnes.

**Longueur du tender** : 9,73 m.

**Masse du tender** : 9.73 m.

**Masse du tender (pleine charge)** : 80 tonnes.

**Vitesse maximale en service** : 140 Km/h.

**Diamètres des roues motrices** : 1,95 m.

**Puissance à la jante** : 2700 CV.

**Constructeurs** : Fives-Lille / ANF / Marine & Homécourt.

**Transformation** : Ateliers de la Cie du Paris-Orléans (Tours)

Référence ALAFPNCHEPELON. 10.01.2002 William Collier.



SerInGa SPRL

Tél: 02/201.06.30 - 082/22.67.32

Fax: 082/22.75.80

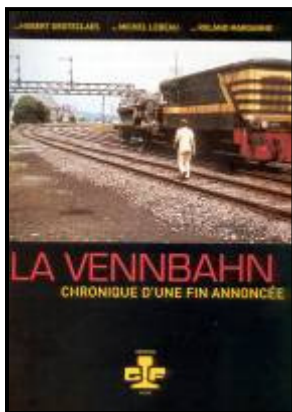
Rue Adolphe Sax, 98 - 5500 Dinant

## Un peu de tout.

Voici donc passé 2004. Que peut on en dire ? Beaucoup de choses, belles ou moches.

Commençons par le bien : la remise en service du viaduc de Moresnet, un des joyaux en matière de construction ferroviaire dans notre région, après plus d'un an de rénovation, tous travaux confondus. Après la réfection des piles minées par les eaux et le gel, la partie supérieure a subi un lifting pour le moins impressionnant, avec en point d'orgue, le remplacement des tabliers métalliques, véritable chef d'œuvre de l'ingénierie occasionnant un minimum de coupure de trafic.

Face à un tel travail, on ne peut qu'être admiratif. Cela méritait assurément les festivités d'inauguration des 2 et 3 octobre. En plus des circulations spéciales en autorails 44 et 45, organisées par le PFT, on put admirer un invité de marque : la rame « Pullman » de la « CIWL » venue tout exprès de France pour la (bonne) cause. Et cerise sur le gâteau, elle fut tractée par la 29013 toute guillerette, aidée par la non moins toujours jeune 201.010, d'Eupen à Montzen par la ligne 37 jusqu' Angleur, par la bifurcation de garde-Dieu vers Visé par la ligne 40, ensuite le raccordement de Berneau et la ligne 24 jusque Montzen, d'où elle s'offrit 2 navettes jusque sur le viaduc.



J'ai eu la chance et surtout le bonheur, comme beaucoup d'autres, de filmer cette rame O combien prestigieuse au passage aller à la sortie de Bressoux à toute vapeur et à la montée vers Berneau aidée en queue par la 201 ; au retour, ce fut entre le tunnel de Louhaut et celui de Pepinster. Quel spectacle ! Avec en sus le merveilleux feu d'artifice tiré devant la grande foule le samedi soir, on peut affirmer que les choses ont été bien faites pour l'occasion, nettement mieux que ce qui suit tout cas : en effet, en plus de la triste de fin de la Vennbahn<sup>1</sup> c'est la première année passée sans ce qui fut longtemps une véritable institution : les TAC (Trains Autos-Couchettes).

J'ai eu personnellement la chance et le plaisir de voyager grâce à ce mode de transport en juin 2002, et ce de Bressoux à Narbonne. Ma bonne vieille Ford Siera, neuf ans et 245000 Km au compteur à l'époque, n'a jamais roulé à la fois aussi vite et aussi longtemps d'une traite en consommant aussi peu en étant chargée «à mac». Pensez donc : 50 litres de mazout pour plus ou moins 1800 km aller-retour, à peu

<sup>1</sup> Editions GTF asbl « La VENNBAHN chronique d'une fin annoncée. Par Hubert Groteclaes, Michel Lebeau et Roland Marganne.



près 150 km là-bas du côté de Sète, avant presque une semaine de trajet pour le boulot !! Si on compte le prix de revient au Km de deux semaines en voiture (ne prenons déjà que le prix du carburant en France !), sans compter les éventuelles nuitées pour ceux qui, comme moi, s'arrêtent en chemin pour ne pas accumuler une fatigue indescriptible due à un trajet pareil d'une traite, le prix du billet pour 3 personnes compense largement ces inconvénients.

Face à l'annonce en 2003 de la suppression irrémédiable de ces trains, on comprend mieux l'amertume, la désolation, voir la rage (le mot n'est pas trop fort) des touristes qui, pour la plupart, utilisaient ce type de transport depuis des années, preuve de leur fidélité au rail, et qui voyaient par la même occasion venir des temps plus difficiles s'ils voulaient encore partir là dans le sud. Dame, hormis ceux qui auraient opté pour l'avion, un aussi long parcours par la route, aussi bien en car qu'en voiture, en aura certainement rebuté beaucoup.



**Prix et horaires**  
**15 | 12 | 2002**  
**27 | 09 | 2003**

Lorsque, en compagnie des copains de l'ALAF, je suis allé à Bressoux pour filmer 2 ou 3 des derniers départs ou retours, les réactions virulentes, voir carrément hargneuses, de tous ces gens littéralement en colère étaient

1. Date		2. Train n° et date		3. Train de voyageurs - Périodes	
15/12/2002		2160		460	
3. AGRÉÉ - GENDRES/RS		4.2. BUREAUX - RETRAITES		4.3. TRAINS RÉGULIERS - DÉPARTS	
4.1. STATION		4.3.1. N° de départ		4.3.2. N° de départ	
BRESSOUX		460		134,5	
15/12/2002		460		134,5	

particulièrement édifiantes face à cette situation, désolante il faut bien l'admettre. Ils se sont entendu dire :

« Prenez le TGV, ça va plus vite ». Essayez donc d'embarquer votre véhicule sur ce TGV ! Ils s'en f..... du TGV. Les TAC ne reviendront plus et tant pis pour eux. D'ailleurs, les quelques rares relations internationales classiques restantes, hormis les frontalières, celui de Bruxelles - Vienne et de Bruxelles - Bâle, sont elles aussi passées à la trappe peu de temps après.

On dit qu'à chaque règle il y a une exception : on peut en revoir passer un d'international, avec des voitures immatriculées à « l'Est », à savoir des biélorusses, bulgares, hongroises, polonaises, accompagnées parfois d'une allemande, entre autres Seul hic, il ne s'arrête nulle part : la preuve, il vient de Bruxelles, descend par la 36A de Voroux à Kinkempois, bifurque vers Angleur, Verviers et l'Allemagne sans passer, fatalement par Liège Guillemins !!!



Il fut pourtant un temps pas si lointain où on pouvait embarquer ici pour se rendre en Pologne ou en Russie. Enfin, les nouvelles normes européennes de paiement entre réseaux imposent, une fois de plus, des contraintes difficilement acceptables pour la Belgique. Vu la situation financière de la SNCB, ceci explique cela. Petit pays, petites finances !! On appelle cela le progrès paraît-il.

Par contre, où il n'y a apparemment pas de problème de ce côté, c'est au niveau des travaux pour la gare TGV aux Guillemins. Ce chantier gigantesque avance à grand pas (on ne revivra certainement pas une situation de place St Lambert bis). On y voit progressivement disparaître les anciens

quais et alentours avec, malgré tout, le même pincement au cœur que lors de la disparition de la passerelle pour piétons, du pont-tube, des culs de sac des allèges, de l'ancien Block 45 à Mandeville, etc. Ah ! Ces quais où nous avons tous, au moins une fois embarqué (ou débarqué !). Voies 14 et 13 ; lorsque l'allège démarrait le train en partance pour Bruxelles, Oostende ou Quiévrain, la locomotive de tête était déjà en début de rampe. Que de bons souvenirs photographiques et vidéo !



Aujourd'hui, grâce à la compréhension d'agents et d'ouvriers du chantier, certaines pièces typiques de ce qui n'est déjà plus qu'un souvenir ont pu être récupérées avant de partir à la casse, tels ces petits

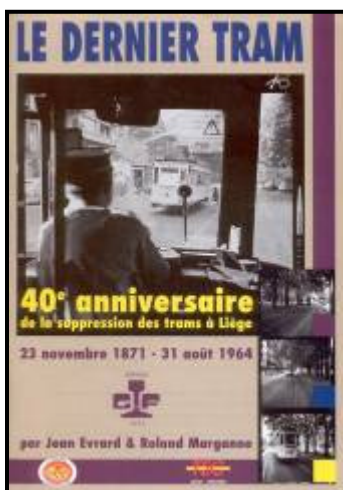


interrupteurs individuels destinés aux conducteurs d'allèges<sup>2</sup> Que ces gens en soient ici remerciés, alléluia ! Certains chez nous, après avoir connu l'ancienne gare démolie en 1956, et bien qu'appréciant moins celle, qui bientôt disparaîtra, par rapport à la précédente, ne peuvent souhaiter qu'une chose : que la nouvelle qui sort actuellement de terre soit « à la hauteur » et vaille largement le coup. Comme disent les anglais : « Wait and see ». Et que dire des travaux à Chênée, petite halte

subissant des transformations et rectifications de tracés de voies en vue de la bifurcation TGV vers feu la ligne 38, le tunnel sous Soumagne, avec la scission de Vaux-sous-Chèvremont, ainsi que les travaux tout aussi gigantesques le long de l'autoroute vers l'Allemagne. Dieu TGV, tu es une superbe réalisation, certes, mais que ne fait-on pas pour toi au détriment du reste !!

Sujet beaucoup plus calme, 2004 vit encore la présentation d'une plaquette commémorant les 40 ans de la fin des trams urbains liégeois, les 1 et 4 bien connus, plaquette très bien faite sortie à l'occasion d'une exposition au musée des transports en commun à Natalis. Les suppressions du vicinal en 1961 et des RELSE (le tram vert) en 1968 y sont d'ailleurs évoquées également, cela mérite d'être souligné. N'oublions pas que Liège était la seule ville à voir circuler 3 compagnies de transport

<sup>2</sup> Ces petits interrupteurs individuels n'ont plus de raison d'être. Ils sont remplacés par des boutons placés sur les boîtiers IOT (interrupteur opération terminée) servant à la commande de départ des trains, utilisés par le sous-chef dans ce cas d'un train allégé.



en commun et la seule avec Bruxelles à avoir 2 écartements de voies. Si on prend aussi en compte le réseau de trolleybus qualifié de plus grand d'Europe avec celui de Marseille, on peut dire alors que nous étions particulièrement gâtés en matière de transports en commun lorsque nous y ajoutons les aussi nombreuses lignes de bus, auxquelles se joignent les autobus liégeois bleu foncé deux tons, qui complétaient ces réseaux.<sup>3</sup>

Tout amateur d'histoire tramviaire se doit d'acquérir cette plaquette de notre ami bien connu Jean Evrard, une référence en la matière à qui l'on doit déjà la publication de ses plus belles photos précédemment.

Au fait, en évoquant le musée de Natalis, à quand une petite visite ensemble là-bas, comme au musée de Kinkempois d'ailleurs ?

Passons maintenant au modélisme. Personnellement, je ne suis pas un assidu des expos et autres bourses d'échange. Cette année, pourtant, en compagnie de JF, Ricky, Jeanine, Xavier, Jean-Claude et Jean-Christophe, plus habitués que moi, il faut l'avouer, je suis allé à Mechelen (Malines) début octobre. Ce fut pour moi l'occasion de rouler à 200 km/h sur la LGV2 entre Bierset et Leuven (Louvain). J'ai



été très très loin d'être déçu : un véritable billard, conjugué au confort des I11, ce fut un régal. Un petit regret cependant, on a énormément de mal à distinguer les modèles d'automobiles qu'on dépasse quand on longe l'autoroute !! A notre arrivée, de vieux bus vicinaux nous ont conduits, gratuitement, au hall d'exposition. Nous sommes montés dans un bon vieux Brossel A98DAR, série 1200, moteur et boîte-pont à l'arrière, passage des vitesses à commande pneumatique sans embrayage, pare-brises inclinés style américain ainsi qu'une prise d'air pour le moteur proéminente sur l'arrière de la toiture ! De plus, il était conduit de main de maître



**Sacré Gamin !!**

par un chauffeur super sympa, qui n'a pas hésité à me céder sa place (à l'arrêt bien sûr) pour pouvoir y être photographié. Je me suis retrouvé 45 ans en arrière, à celle de mon père, lorsque j'accompagnais souvent celui-ci qui les conduisait sur les lignes 68 (Liège - Soumagne – Nessonvaux) et 69 (Liège - Verviers). Quel bonheur et quelle émotion pour l'amateur de rails que je suis ! A l'expo, en plus d'avoir

<sup>3</sup> Disponible auprès du GTF où au Musée des transports en commun du pays de Liège, rue Richard Heintz à 4020 Liège et dans les bonnes librairies.

apprécié de très beaux réseaux, j'ai surtout pu y voir de très nombreux vendeurs, marchands et spéculateurs. Ah ces derniers ! Je me suis toujours demandé, en voyant les prix souvent exorbitants qu'ils pratiquent, comment ils pouvaient vendre aussi facilement leur marchandise. Probablement qu'ils ont affaire à des gens qui ne connaissent pas la valeur de ce qu'ils achètent. Oserais-je dire que c'est à pleurer ? Enfin ! Peut-être mon opinion reflète-t-elle celles d'autres personnes, qui sait. Devant cette situation, pour le moral, rien de tel que les amis ferroviathes pour le voyage. Avec eux pourtant, c'est aussi souvent à pleurer..... Mais de rire !

Terminons maintenant par un sujet qui nous tient à cœur : notre EXPO. Après la parenthèse 2003 pour les raisons que l'on connaît, nous avons donc repris nos bonnes vieilles habitudes, avec leur lot de petits tracas avant et pendant bien sûr : une soudure par-ci, un contact récalcitrant par là : des petites bêtises vite réglées mais inhérentes à un réseau de l'ampleur du nôtre. Cela n'a nullement empêché de bien rouler, à la grande joie des nombreux visiteurs, petits et grands, qui ne nous ont pas caché leur satisfaction à plusieurs reprises, pour notre fierté bien légitime, n'est-il pas ? Quant à nous, nous avons pu aussi nous apercevoir du vide laissé par quelques dévoués qui nous ont malheureusement quittés depuis et que l'assiduité et l'attachement qu'ils nous portaient auparavant nous ont manqués. Nous y avons tous pensé à ce moment-là, devant leurs photos, en nous disant que malgré tout, ils étaient encore avec nous.

Mais trêve de mélancolie, puisque l'expo 2004 s'est bien déroulée, une fois de plus comme d'habitude, rendez-vous est pris pour 2005 pour faire mieux encore. Nous y arriverons (de nouveau comme d'habitude), c'est certain.

Lucien Genet

### Les résultats de notre référendum.

#### 1. Par quels moyens avez-vous eu connaissance de nos activités de ce WE ?

Affiches chez des commerçants		$23 + 35 = 58$
Presse écrite quotidienne		$43 + 56 = 99$
Revue		$21 + 18 = 39$
Radio		$03 + 04 = 07$
Internet		$08 + 27 = 35$
Autres (précisez SVP)	<i>Retrouvailles</i>	$02 + 00 = 02$
	<i>Mini Maxi</i>	$06 + 05 = 11$
	<b>Membres</b>	<b><math>05 + 06 = 11</math></b>
	<i>Amis</i>	$05 + 06 = 11$
	<i>Bourses/Expos</i>	$03 + 05 = 08$
	<i>Autre club</i>	$00 + 03 = 03$

#### 2. Avez-vous trouvé facilement notre local ?

Oui	$89 + 110 = 199$
Non (pourquoi?)	$04 + 10 = 014$

Manque de Fléchage depuis Liège, Angleur, Kinkempois

**3. Évaluez la qualité de l'accueil ?**

Excellent	$47 + 47 = 94$
Très bien	$37 + 54 = 91$
Bien	$10 + 20 = 30$
Moyen	0
Mauvais	0

**Expliquez votre réponse si besoin est :**

*Plaisir de venir*

**4. Comment trouvez-vous notre réseau ?**

Bien  $10 + 4 = 14$  ;  
 Très Bien  $16 + 35 = 51$  ;  
 Excellent  $3 + 4 = 7$  ;  
 Magnifique  $6 + 8 = 12$  ;  
 Super  $13 + 7 = 20$  ;  
 Extraordinaire  $2 + 2 = 4$  ;  
 captivant ; un rêve de gosse ; formidable ; Superbe 6 ;  
 formidable ; Remarquable ; Très grand 5 ;  
 En construction ; En chantier -enchanté ; Fantastique ; Magique ; Bien  
 réalisé ; Beaux bâtiments ; de mieux en mieux ; Professionnel ; En progrès ;

**5. Que faudrait-il améliorer ?**

Le terminer- continuer  $6 + 4 = 10$  ;  
 Fléchage 7 ;  
 Visibilité enfants  $14 + 9 = 23$  ;  
 explications lieux représenté  $3 + 11 = 14$  ;  
 plans du réseau 4 ;  
 caténares  $3 + 4 = 7$  ;  
 vicinal  $2 + 1 = 3$  ;  
 décors – bâtiments - personnages  $4 + 11 = 15$  ;  
 plus de trains  $15 + 5 = 20$  ;  
 réseaux routier 3 ;  
 agrandir le local ;  
 rien 3 ;  
 arrêt en gare ; circulations des visiteurs 7 ;  
 ventilations, 2<sup>ème</sup> date dans l'année ;.....

**6. Est ce votre 1ere visite ?**

Oui	$40 + 75 = 105$
Non	$55 + 51 = 101$

**Si non voyez-vous une évolution par rapport à la précédente ?**

Référendum sur un total de 220 bulletins rentrés.

**Les époques du chemin de fer NEM 800**  
**Norme impérative Edition 2003**

### 1. Généralité :

Dans l'histoire du chemin de fer, on voit nettement se dessiner des époques, qui se signalent par des évolutions techniques et par des changements dans les structures socio-économiques. Ces époques se distinguent tant par : le type de construction, les couleurs et marquages des véhicules, les constructions et la signalisation. Les véhicules et accessoires sont à rattacher à une époque bien définie. Pour les réseaux modèles, il est également conseillé de leur attribuer une époque selon leur thématique et leur configuration.

### 2. Classification des époques

Aux chemins de fer européens, ce sont cinq époques qui, du point de vue du modéliste, peuvent être distinguées, sans que pour autant leurs limites puissent en règle générale être fixées précisément. Ces transitions évolutives se chevauchent et sont spécifiques à certains Nombres de changements qui se laissent par ailleurs percevoir au cours ces époques qui invitent à y distinguer des périodes qu'il n'est pas possible d'unifier pour chaque pays vu les différences d'évolution de chaque pays ou administration. Cette norme spécifie les époques. La limitation plus spécifique des époques convenant à un pays, ainsi que la classification plus précise en périodes, et leurs caractéristiques font l'objet d'annexes spécifiques à ce pays, lesquelles sont classées en recommandations.

### 3. Nomination et usage

Les époques sont repérées par des chiffres romains, les périodes sont repérées par des lettres minuscules ajoutées aux époques (exemple : "Epoque IVb").

Une donnée d'époque sans lettre minuscule accolée sera complétée par un astérisque (\*) en référence à une période. Si des modèles se rapportent à une autre période, il sera toujours fait usage d'une lettre minuscule accolée.

Recommandation est faite aux fabricants de modèles ferroviaires et d'accessoires, de s'attacher dans leurs réalisations à la conformité à une époque et d'en faire état dans leurs catalogues.

### 4. Vue d'ensemble des époques

	1920 1925	1945 1950	1965 1970	1985 1990
Epoque I				
Epoque II				
Epoque III				
Epoque IV				
Epoque V				

## 5. Caractéristiques des époques en Europe

**Epoque I** : Construction des premiers chemins de fer, développement des locomotives à vapeur, nombre de compagnies privées.

**Epoque II** : Unification intensive des constructions et règlements d'exploitations couvrant plusieurs pays (RIV, RIC), introduction de la traction électrique et des signaux lumineux.

**Epoque III** : Reconstruction après la guerre et développement d'un parc moteur moderne, changement de traction suite au développement de l'électricité et du diesel.

**Epoque IV** : Achèvement du changement de système de traction, introduction d'un schéma de marquage international du parc de véhicules remorqués.

**Epoque V** : Construction de lignes à grande vitesse, livrées plus marquantes du matériel afin d'améliorer l'image de marque, libéralisation des réseaux, transformation des chemins de fer d'état en sociétés à actionnariat. Séparation des infrastructures et de la traction ainsi que du trafic voyageurs et marchandises, même en dehors des réseaux principaux.

### Les époques du chemin de fer en Belgique Norme NEM 802B en complément d la norme NEM 800 Edition 2003.

La norme NEM 800 est complétée par la présente recommandation en ce qui concerne l'évolution des chemins de fer en Belgique.

#### Epoque I : De 1804 à 1925.

Avant la période « a » il faut signaler l'installation d'un premier chemin de fer industriel dans la fonderie de canons à Liège (1804) et la première ligne de chemin de fer industrielle, à l'écartement de 0,9 m, longue de 1880 m, entre les houillères du Grand Hornu et le canal de Mons à Condé (1830). Sous le règne de Léopold I<sup>er</sup>, la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834, décide la création d'un réseau de 380 km qui reliera notre pays à la France, la Prusse, et l'Angleterre.

Cette époque est marquée par l'inauguration, par l'Etat Belge, d'un tronçon du premier réseau d'intérêt public à vocation internationale du continent européen, suivie par l'apparition de nombreuses compagnies privées de chemin de fer, et se termine avant la naissance de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

#### La période « a » de 1835 à 1852.

**1835** : Le 5 mai, inauguration de Bruxelles – Malines (Mechelen). Le réseau de l'Etat se développe seul jusqu'en 1844. L'influence anglaise prédomine la construction de nos chemins de fer.

**1842** : Première concession à une compagnie privée d'une ligne de chemin de fer publique (Anvers à Gand, écartement 1,151m).

**1846** : Installation de la première ligne télégraphique entre Bruxelles et Anvers pour l'application du bloc système télégraphique.

**1848** : Première application de la coulisse de Walschaerts.

La période « b » de 1853 à 1870.

Naissance d'importantes compagnies privées et croissance rapide du réseau.

**1853** : Création du comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes.

**1860** : Première application du foyer Belpaire.

**1866** : Adoption d'un cahier des charges-types pour toutes les concessions futures.

Période « c » de 1871 à 1913.

L'état reprend une série de compagnies privées pendant que naissent les dernières d'entre elles. Construction des bâtiments types de l'Etat Belge.

**1872** : Naissance de la Compagnie Internationale de Wagons Lits.

**1876** : L'Etat Belge applique une classification des locomotives en « Types ».

**1880 - 1900** : Mise en service des « trains-tramways » dans les grandes banlieues, conjointement à la création d'un grand nombre de points d'arrêt.

**1885** : Création de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux : SNCV-NMVB

**1889** : Apparition des voitures à trois essieux et à grande capacité (voitures GC)

**1893** : Premières voitures à bogies.

Période « d » de 1899 - 1913.

**1896 – 1912** : Reprise d'une deuxième série de compagnies privées. Après Belpaire, l'influence anglaise renaît.

**1900** : Voiture à 3 essieux, grande capacité et intercirculation (Voiture GCI)

**1903 – 1913** : Forte augmentation du trafic des voyageurs et des marchandises.

**1910** : Mise en service de la première « Pacific » belge (« Flamme »).

Période « e » de 1914 à 1925.

**1914 – 1920** : Première guerre mondiale, reconstruction du réseau, reprise des lignes des cantons de l'est, et apport d'un important matériel d'origine étrangère, surtout allemande.



**1919 – 1922** : Signalisation à 3 positions sur les grands axes au départ de Bruxelles.

**1921** : Convention RIV pour l'emploi des wagons en trafic international.

**1922** : Convention RIC pour l'emploi des voitures et fourgons en trafic international.

## **EPOQUE II 1925 à 1945 :**

Formation de La Société Nationale des Chemins de Fer Belges : S.N.C.F.B. – N.M.B.S.W. Suprémie de la locomotive à vapeur et début de l'électrification. Numérotation uniforme du matériel roulant.

### Période « a » de 1925 à 1939.

**1926** : Début de la normalisation. Formation de La Société Nationale des Chemins de Fer Belges : S.N.C.F.B. – N.M.B.S.W.

**1930** : Les voitures métalliques et les wagons seront progressivement marqués C.F.B. – B.S.M. Mise en service des premiers autorails à vapeur et diesel mécaniques.

### Périodes « b » de 1930 à 1940.

Période de normalisation.

**1931** : Renumérotation à 3 ou 4 chiffres des locomotives à vapeur. Livraison des premières séries de voitures métalliques à bogies : I1 en 1931, L en 1933 et M1 en 1935.

**1935** : Mise en service de la première ligne électrifiée Bruxelles – Anvers.

**1936** : Création du monogramme. Premier autorail diesel électrique triple à grande vitesse.

**1938** : Introduction de la nouvelle abréviation S.N.C.B. – N.M.B.S.<sup>4</sup>

### Période « c » 1940 à 1945.

Seconde guerre mondiale. Exploitation du réseau pour la conduite de guerre. Circulation d'un matériel étranger nombreux et divers sur notre réseau.

## **EPOQUE III 1945 – 1970.**

Epoque marquée par la disparition progressive de la traction vapeur, remplacée par la traction diesel et électrique. Nouvelle numérotation du matériel roulant.

---

<sup>4</sup> NDLR : Pour ne pas confondre l'ancien sigle SNCFB avec celui de la toute nouvelle SNCF créée cette année.

Période « a » 1945 à 1955.

**1946** : Réorganisation du réseau. Suppression de beaucoup de lignes secondaires. Mise en service des dernières locomotives à vapeurs commandées par la SNCB (Type 29). Renumérotation à 5 et 6 chiffres des engins de traction.

**1948** : Reprise des dernières compagnies privées.

**1949** : Mise en service des premières locomotives électriques.

**1952** : Mise en exploitation de la jonction Nord-Midi. Suppression de la 1<sup>ère</sup> classe en service intérieur.

**1953** : Convention EUROP.

**1954** : Livraison des premières locomotives diesel pour le triage. Début de la standardisation du parc « marchandises » aux normes UIC. Mise en service des premières locomotives diesel de ligne.

**1955** : Apposition d'une ligne jaune pour identifier les compartiments de 1<sup>ère</sup> classe.

Période « b » de 1955 à 1964.

**1956** : Mise en service des premières grandes séries de locomotives électriques. Renumérotation à 7 chiffres et re décoration du matériel à marchandises en rouge UIC. Suppression de la 1<sup>ère</sup> classe dans tous les trains, les 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> classes deviennent 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup>.

**1957** : Naissance du TEE.

**1962** : Mise en service de la 1<sup>ère</sup> locomotive poly tension.

Période « c » de 1964 à 1970.

**1964 – 1970** : Instauration de la numération UIC pour les wagons et les voitures.

**1966 – 1967** : Fin officielle de la traction à vapeur.

**EPOQUE IV 1970 - 1990.**

Nouvelle numérotation des engins de traction et instauration de nouvelles livrées plus riches en couleurs. Renouvellement partiel du parc tracté et remplacement progressif d'engins diesel par des nouvelles séries de locomotives électriques.

Période « a » de 1970 à 1984.

**1971** : Nouvelle numérotation à 3 chiffres des automotrices et à 4 chiffres des autres engins motorisés. Modification de l'aspect de certaines séries d'engins moteurs :

nouvelle livrée des autorails et locomotives diesel, installation de doubles phares (blanc-rouge).

**1972** : Première circulation d'un train vapeur « historique » depuis l'abandon de ce mode de traction.

**1976 – 1981** : Campagne d'essai de nouvelles livrées.

**1979** : Adoption pour les voitures de la nouvelle livrée bordeaux.

**1980 – 1985** : Application de nouvelles normes UIC à la numérotation des wagons marchandises.

#### Période « b » 1984 à 1990.

**1984** : Effort d'électrification et début du déclin de la traction diesel. Restructuration du réseau avec la suppression de lignes et points d'arrêt conjointement à une réforme des horaires avec circulation cadencées IC-IR.<sup>5</sup> Application sur les wagons de la numérotation complète UIC-2.

**1987** : Mise en service des nouvelles rames réversibles « Benelux ».

**1990** : La nouvelle filiale ABX reprend l'activité des petits envois dit « B-Colis ».

#### EPOQUE V de 1990 à ????

Mise en œuvre progressive des services et lignes à grande vitesse, avec pour corollaire la disparition graduelle du trafic international classique. Libéralisation progressive du trafic fret.

#### Période « a » 1990 à 2001.

**1991** : Remaniement de principe du schéma de marquage des véhicules. Pour les voitures, de nouvelles couleurs à dominante grise rehaussée de bleu et de rouge pour renouveler l'image de marque (ex. EC Memling et automotrice « Break »). Cette livrée sera simplifiée, mais conservera sa dominante gris clair. Le plan START 21 et définition du futur réseau à grande vitesse SNCB.

**1992 - 1995** : Les automotrices « Break » sont pourvues d'une remorque intermédiaire.

**1993** : Dissolution de la SNCV suite à la régionalisation des transports urbains et création de nouvelles sociétés pour les deux régions du pays.<sup>6</sup>

**1994** : Ouverture du trafic ferroviaire transmanche, et première circulation des rames « Eurostar ».

<sup>5</sup> NDLR : A lire sur le sujet : *IC-IR 1984 – 2004* aux éditions du PFT. Ce livre reprend l'historique de ce plan IC-IR et une liste exhaustive par ligne de toutes les lignes, gares et points d'arrêt supprimés.

<sup>6</sup> NDLR : Sans oublier la région Bruxelles.

**1996** : Mise en service de la LGV1, disparition des rames tractées sur l'axe Bruxelles-Paris.

**1997** : Inauguration des services TGV opérés par la filiale « Thalys ».

Période « b » 2002 à ????

**2002** : Disparition des dernière rames tractées Diesel sur les lignes non électrifiées, remplacées par des autorails série 41. Mise en service de la LGV2 et disparition des rames tractées sur l'axe Ostende-Cologne. Apparition sur notre réseau des première rames ICE3 de la DBAG. Fin de la convention EUROP. Première circulation d'un trafic marchandises opéré par des sociétés privées.

Tiré des normes éditées par le Morop.

## **Notre souper Choucroute annuel**

**Aura lieu le  
vendredi 21 janvier 2005  
à partir de 19 h 30**

**Prix 7 €**

**Réservation et paiement auprès  
du bar**

**Date limite de la réservation  
le vendredi 14 janvier.**

**Bienvenue à tous les membres et  
à leur famille.**

**Calendrier des projections du trimestre.**

**Le 5 janvier 2005 :**

- 1) La traversée du tunnel du Lötschberg.
- 2) Le parc d'attraction touristique des locomotives à vapeur du Bouvray en Suisse. CD et cassette présentées de F. Woirin.

**Le 2 février 2005 :** Trains à vapeur allemande en rampe. Cassette présentée par A. Collin.

**Le 2 mars 2005 :** La BR 01 de la DB. Cassette présentée par A. Collin.

**Notre Bourse :**

**Le dimanche 1<sup>er</sup> mai**

**De 9 h à 13 h**

**A l'ancienne Ecole du Château de Sclessin,  
rue de Berloz**

**Près du garage OPEL**

**Réservation :  
auprès du secrétaire lors des réunions  
ou au numéro de GSM : 0472/793.815**