

P 204113

Belgique - België
P.P. - P..B
4020 LIEGE 2
BC 4109



Correspondance

Janvier Février Mars 2006



BULLETIN TRIMESTRIEL

www.alaf.info

E-mail : infoalaf@yahoo.fr

Dépôt Liège 2

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

Correspondance

Bulletin trimestriel

Rédacteurs: Sainte E, Collier W, Genet L, Collin Albert, Hervé Dehar, Magnée J-F
Photo couverture : 77 dans un décors automnale. Magnée JF

Editeur responsable : Albert Collin, rue de la Gare 77 4102 Ougrée. Arrondissement Judiciaire de Liège. N° d'entreprise : 420.059.488

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 2006)

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

E-Mail: jfmagnee@belgacom.net. ou www.alaf.info E-mail : infoalaf@yahoo.fr

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
Renouvellement de la cotisation pour 2006	page 4
Info club Nouvelle adresse du site Internet	page 4
L'expo 2006 par Ricky (Photos Ricky et JFM)	Pages 6,7 8 9
Mots - Croisés (RV)	page 11
2005 et les années « 5 », 2 ^{ème} partie (Lucien Genet)	pages 12 à 18
Avis de recherche	page 19
Calendrier des projections du club	page 20

Le petit mot de la rédaction

Le Comité et la rédaction vous souhaitent un très Joyeux Noël et une Bonne Année 2006.

La dernière activité du club fut notre « Exposition Annuelle ». Celle-ci s'est merveilleusement déroulée. Une bonne publicité, un soutien de nos sponsors (qu'ils soient encore remerciés) et un reportage sur la chaîne de télévision locale nous ont amené beaucoup de visiteurs.

Pas moins de 1386 visiteurs sont venus admirer notre réseau. Voilà une merveilleuse récompense pour les infatigables qui y travaillent. Le comité remercie tous les membres, qui de près ou de loin nous ont aidés à la réalisation de ce succès. Voici aussi, un petit mot de remerciement de notre ami Alain Lekeux :

« Cette fois-ci, le petit mot de la rédaction sera un mot de remerciement à toutes les gentilles Dames qui chaque année font que notre exposition est une réussite et tout cela bénévolement et avec courage, aussi à toutes sans exception au nom de tous les membres encore merci. Alain »

Vous pouvez aussi voir quelques photos prises lors de l'exposition par Ricky et Jean-François en pages 6 et 7.

Voilà, pour l'exposition, on vous donne rendez-vous à l'année prochaine, si tout va bien.

Cette fois-ci encore, la rédaction a pu, grâce aux différents auteurs, vous publier un bulletin digne de notre club. Mais, comme nous l'avons déjà fait remarquer, le stock d'articles est au plus bas. Si personne n'écrit, nous serons obligés de puiser dans une réserve de vieux articles déjà publiés dans le bulletin où dans d'autres revues ferroviaires avec lesquelles nous avons une autorisation de publication.

Alors, réveillez-vous ! Ce bulletin est votre bulletin , si vous ne faites rien, il disparaîtra. Ceci n'est pas une menace, mais un fait !

(Cette dernière remarque ne s'adresse pas aux auteurs réguliers ou non qui ont déjà répondu à mon précédent appel).

Le Comité et la Rédaction



Renouvellement de la cotisation.

Dans quelques jours, l'année se termine. Afin d'éviter les retards comme l'année dernière, nous vous prions de bien vouloir verser votre cotisation pour le 31 janvier 2006 au plus tard. Passé cette date, des frais administratifs seront comptés en plus.

Le montant de la cotisation est toujours de 40 € (y compris les 5 € d'assurance). Cela ne fait que 3,3333 € par mois ou bien 0,0512 € par réunion. (NDLR : il est interdit de payer sa cotisation 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 2006).**

Votre carte de membre sera disponible dès le premier mercredi du mois de février (**Demandez-la à un membre du comité**). Si vous désirez recevoir votre carte par la poste, veuillez majorer votre paiement de **1€**.

ASSEMBLEE GENERALE

Le Conseil d'Administration vous prie de bien vouloir assister à l'Assemblée Générale annuelle ordinaire qui aura lieu **le mercredi 8 mars 2006 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 mardi 31 janvier au plus tard.
- 3 Rapport financier et décharge par les commissaires aux comptes de l'exercice 2005;
- 4 Désignation de deux commissaires aux comptes;
- 5 Divers.

Seuls les membres en ordre de cotisation au 31 janvier 2006 pourront assister à cette Assemblée Générale.

Le Conseil d'Administration

Nouvelle adresse pour le site Internet du club :

www.alaf.info

E-mail :

infoalaf@yahoo.fr

L'exposition de l'ALAF, édition 2005...

Un grand cru !

En ayant pris un peu de recul par rapport à l'événement, on se rend mieux compte de la réussite que fut l'exposition 2005 de l'ALAF. Affluence record, réseau fonctionnant sans problème et captivant les visiteurs, démonstrations de modélisme suscitant leur intérêt et permettant de leur montrer qu'avec un peu de patience et de pratique (et surtout les conseils de modélistes confirmés), le modélisme ferroviaire est accessible à tous.

Je prendrai pour preuve les réactions de visiteurs sortant de l'exposition, émerveillés, et qui le faisaient savoir... Bon nombre d'entre eux, comme me l'ont confirmé des responsables de la caisse des entrées, quittaient notre local en félicitant les membres pour le travail réalisé. Sur le forum de la revue « Train Miniature Magazine », auquel plusieurs membres de notre club sont inscrits et où ils firent une énorme publicité pour cette manifestation, les félicitations fusaient également, et l'un des membres du forum TMM s'est même inscrit dans notre club ou il participe, avec succès, aux ateliers du vendredi (pour preuve, les figurines qu'il a réalisées avec votre serviteur pour le réseau du club).

Ce fut donc une réussite totale, tant grâce au travail acharné des membres participant aux ateliers de modélisme et à la construction du réseau qu'au travail de tous les membres ayant participé à la préparation de la manifestation et aux diverses activités le long du week-end (caisses, bar, vente de livres, coin sandwiches tarte, etc.), sans oublier nos nombreux sponsors et les reportages dans la presse ainsi qu'au journal télévisé de RTC Télé - Liège qui ont également contribué à faire de cette édition 2005 un grand succès.

Mais il ne faut pas pour autant nous reposer sur nos lauriers... Pour que notre exposition 2006, qui sera également la 10^e édition, soit une réussite digne d'un tel anniversaire, il faudra retrousser nos manches et, dicit un de nos animateurs d'ateliers, nous « pêter on vâné ¹ ». Il faudra se donner à fond dans la réalisation des bâtiments pour le dépôt de Kinkempois... La remise est déjà en cours de réalisation, le bâtiment de cour à l'étude, et d'autres bâtiments devront également être réalisés. Les équipes de la Voie et celles de l'ES (électricité - électronique) ont également du pain sur la planche pour que Kinkempois soit opérationnel pour novembre 2006.

Mais ne nous faisons pas d'illusions, cela ne sera pas possible sans l'aide de tous nos membres, tant débutants que confirmés. Votre aide est précieuse et bien nécessaire. Si vous désirez nous aider, prenez contact avec le responsable du service concerné (Alphonse pour l'ES, Xavier pour la Voie, et Alain pour les bâtisseurs) qui vous donnera les conseils nécessaires pour vous lancer, avec les autres participants de l'atelier, dans les diverses tâches à accomplir. Votre récompense sera de pouvoir lire sur le visage des visiteurs de notre prochaine exposition l'admiration pour le travail accompli.

Bref, on vous attends... Vous êtes les bienvenus.

Ricky.

¹ Pour la traduction vous demanderez à l'auteur.



Stéphane et sa démo de moulage



Les visiteurs admirent notre réseau



Une partie de la rue le long de la Meuse. Un mètre carré de bonheur





**SPECIALISTE LIEGEOIS DU MODELISME
FERROVIAIRE SUR PLUS DE 1000 m²
TOUTES MARQUES TOUTES ECHELLES
TOUT POUR LE DECOR ,VEHICULES HO
VISITEZ NOTRE SITE INTERNET**

HOBBY 2000
MODELISME

www.hobby2000.be

**QUAI DE LA BOVERIE 78
4020 LIEGE
TEL : 04/341.28.87 FAX : 04/343.66.03**



**SANITAIRE • CHAUFFAGE
TOITURE • ISOLATION
CLIMATISATION**

Traitement des eaux
Tuyauteries industrielles
Fluides médicaux
Protection incendie

Siège social et administratif :
rue de la Coopération, 21
B-4032 LIEGE

Tél. : 04 365 36 65
Fax : 04 365 01 32

Bruxelles
Tél. : 02 420 40 27
Fax : 02 426 17 54

Site : www.entphilippe.com
E-mail : stephase@entphilippe.com

ROCOURT METAUX S.A.
PRODUITS SIDÉRURGIQUES

Robert MATOT
Administrateur Délégué

Rue d'Alleur, 29
4000 ROCOURT
GSM : 0495/280.812
Tél. : 04/263.84.70
Fax : 04/246.38.77

www.rocourtmetaux.be

Surveillance d'entreprises

Contrôle de personnes



Surveillance de chantiers

Contrôle d'accès

Agence Belge de Gardiennage s.a.

rue Grande, 111 5500 Dinant

Tél.: 082/745.745 - Fax: 082/227.580 - (GSM: 0475/753.023)

e-mail: abgsecurity@skynet.be
02/201.06.30

A.B.G. s.a. - 24H/24 - 365 Jours/an

NOTRE BUT, FAIRE DE VOTRE SECURITE NOTRE METIER DANS LA SECURITE

n° enregistrement: 863.596.839 Autorisation ministérielle: N° 16.0133.09

Mots-croisés

Salut les cruciverbistes,
Voici venu le temps de la troisième grille...Et la correction de la deuxième si nécessaire.
RV

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	S	T	E	P	H	E	N	S	O	N
2	P	O	T	S		C	E	R	N	E
3	R	I	A		I	L	S		C	V
4	I		T	B		A		F	E	E
5	N	E		O	V	I	N			U
6	T	O	M	B	E	R	E	A	U	X
7	E	S	U		R	E	T	I	F	
8	R	I	R	E	S		T	R	O	P
9		N	S		E	R	E			E
10	G	E		E	T	A		M	O	U

Solution de la grille N°2

Grille N° 3

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Vertical
1											1. Supports de rail.
2											2. Opus. Paris Orléans. Dur.
3											3. Conducteur de vapeurs
4											4. Monsieur anglais. Parti à gaffes et bévues...
5											5. Désigne une œuvre. Elite de la gendarmerie
6											6. Parti français. Père de la psychologie
7											7. Piètre. Situation
8											8. Rivière suisse. Rivière italienne
9											9. Autorail français. Rendu bête
10											10. Type de motorisation. Manche

Horizontal

1. Type de moteur vapeur
2. Trou dans le mur. Tiercé. Gai participe
3. Assemblage de deux locos
4. Refuge animalier. Espace de temps
5. Bruits. Métal rouillant.
6. Deux à Rome. Aluminium
7. Irisée. Assez bien.
8. ...De Maïs. Utilisés pour les connexions électriques
9. Comme l'étaient les machines à vapeur
10. Direction. Ou

2005 et les années « 5 »

(2^{ème} partie)

A présent, de l'exposition de 1935, passons à celle de 1905 à LIEGE. Fêtant les 75 ans de l'indépendance nationale du royaume de Belgique, elle se voulait digne de cet anniversaire et elle le fut. Erigée sur des terrains se situant sur les sites des AGUESSES, des VENNES et de la BOVERIE, on construisit pour y avoir accès le superbe pont de FRAGNEE, celui-là même qui vient d'être désigné « le plus beau monument liégeois » et duquel, « chaque mardi soir, on enlève les harmonies(les anges) pour les nettoyer et les reposer le mercredi matin ! », enfin c'est ce qu'on raconte aux touristes avec notre gouaille légendaire (on s'amuse comme on peut n'est-ce pas). Dans les halles d'exposition, la partie « transports » avait une place importante : il suffisait d'y admirer entre autres le stand des locomotives pour se rendre compte de la bonne santé et du savoir-faire de nos constructeurs nationaux qui s'y taillaient la part du lion. De plus, une petite automotrice à moteur à essence DECAUVILLE circulait dans l'enceinte de l'expo sur une petite ligne circulaire et était visiblement très appréciée du public. Le plateau de COINTE, quant à lui, servit aux manifestations sportives entre autres. On y bâtit aussi suite à un concours plusieurs maisons, que l'on peut toujours admirer notamment en face du GB, ainsi que les maisons « ouvrières » se situant dans le dernier tronçon du bd. KLEYER juste avant l'atelier protégé et l'église de SAINT-GILLES. Cette exposition, la plus importante de notre bonne cité (celle de l'eau en 1939 tourna court pour les raisons que l'on sait), dura d'avril à novembre.

Au même moment, à l'automne, la construction de la ligne des grottes de HAN débutait. C'est aujourd'hui la seule du genre à être encore exploitée en service régulier et le dernier tronçon du réseau vicinal des ARDENNES avec celui du TTA entre PONT D'EREZEE et FORGE - à - LA PLEZ. Elle transporte chaque année pas moins de 300000 personnes qui allient la visite des grottes avec le parcours champêtre pour y accéder dans les petites baladeuses cahotantes.

Au chapitre précédent sur 1935, la situation se dégradant nous amène automatiquement à cette tragédie que fut la deuxième guerre mondiale. Tant et tant d'ouvrages ont été écrits sur le sujet qu'il est inutile et vain d'y ajouter encore quoi que ce soit. Il aura quand même fallu le lancement des bombes H sur HIROSHIMA et NAGASAKI les 6 et 9 août 1945 pour en terminer pour de bon. L'Europe entre autres allait devoir panser ses plaies. Pour ce, la Belgique prit tout d'abord livraison des types 50 UK et 52 qui étaient en construction pour l'occupant ainsi que celles qui étaient abandonnées par celui-ci lors de leur retraite. Elles deviendront nos 25 et 26 et seront les dernières à porter la numérotation de 1931. En effet, la série 29 qui les suivit un an plus tard reçut immédiatement la nouvelle numérotation de 1946, de même que les 25 et 26 livrées à partir de cette année-là jusqu'en 1948 (la 25012 fut la dernière locomotive à vapeur fournie à la SNCB et aurait mérité à ce titre d'être préservée comme la 92220 « evening star » anglaise et la 23105 de la DB). En sus, l'Allemagne, pour la deuxième fois en moins de 30 ans, dut fournir du matériel roulant, en grande partie prussien car simple et robuste, à tous les pays qu'elle venait d'agresser. Et pendant que ces derniers redansaient sur la musique de GLENN MILLER, disparu depuis le Noël précédent, l'américain ARTHUR SMITH, sur

sa guitare sèche, lançait son désormais célèbre autant que classique « GUITAR BOOGIE » qui deviendrait pendant longtemps LA musique d'accompagnement de bien des boogie-woogies et autres rock'n roll pratiquement jusqu'à l'arrivée du twist. Au même moment, en France, les premières 141R américaines débarquaient déjà, précédant de peu leurs cousines 29 belges. Ces deux séries participèrent ardemment au redémarrage du trafic et répondirent sans faillir à ce qu'on attendait d'elles. Quant à nos vicinaux, si nombre de lignes furent rétablies, principalement urbaines, ils préparaient déjà la reconversion à la route qui allait intervenir massivement entre 10 et 20 ans plus tard.

Nous voilà donc arrivés en 1965. Cette année-là, le symbole de la résistance de la guerre contre les nazis s'en allait presque discrètement : sir WINSTON CHURCHILL quittait le monde libre cette fois sans faire le signe V comme 20 ans plus tôt. Et chez nous, c'était la Reine ELISABETH qui s'en allait en nous laissant en héritage un des concours musicaux les plus réputés au monde, portant son nom et qui révèle à chaque session de véritables virtuoses. Elle laissera aussi le souvenir d'une reine officiant comme infirmière sur le front de l'YSER pendant la première guerre mondiale.

Pendant ce temps, alors que la DB lançait sa puissante CC reihe 103, la SNCB arrêtait son type 97, ex T14 prussien, sa dernière loco-tender de route. C'était vraiment le début de la fin car il ne restait plus alors que les 29, 53, 64 et 81 pour un an ! C'est aussi à ce moment que les AM à thyristors se lancèrent sur le réseau, ce qui était également une « première » pour ce genre de matériel à courant continu. Les différents chantiers pullulaient sur la ligne 37 en vue de l'électrification jusque AACHEN et, moins de dix ans après l'élévation du nouveau bâtiment, la gare des GUILLEMINS se retrouvait en pleins travaux, notamment avec la construction du pont-tube (qu'on vient de démolir pour la future gare TGV) qui permettait le cisaillement des deux itinéraires BRUXELLES-ALLEMAGNE et LIERS-NAMUR-FRANCE. Moins d'un an auparavant, la ville de LIEGE pleurait ses derniers trams blancs (les vicinaux avaient déjà quitté la scène à Noël 61): fini le bruit caractéristique des vieilles M29 qui faisaient le tour de la ville par la ligne 4 grâce à un circuit intérieur au kilométrage légèrement plus élevé que l'extérieur !(y a qu'à LIEGE qu'on pouvait voir ça). Les trams verts resteraient seuls en lice jusque mars 67 au centre-ville et novembre place LEMAN, avant d'être limités au pont de SERAING jusqu'au 30 juin suivant.

On était alors en pleine période yé-yé. Pendant qu'on découvrait TOM JONES, une des plus belles voix qui soient, qui nous demandait « WHAT'S NEW PUSSICAT ? », les BEATLES sortaient leur album « RUBBER SOUL » dont le premier titre pourrait être interprété par tout voyageur au conducteur du train : « DRIVE MY CAR » ! Les ROLLING STONES, eux, pour notre « SATISFACTION », nous sirotaient « IT'S ALL OVER NOW »(c'était le bon temps comme évoqué à la dernière séquence de la cassette VAPEUR en BELGIQUE avec une type 29 sur le viaduc de MORENET) et écrivaient pour leur amie MARIANNE FAITHFULL une des plus belles mélodies qui soient : « AS TEARS GO BYE ». Par contre chez nous, pour HERVE (non pas le nôtre, mais VILARD bien sûr), ça ne se passait pas pour le mieux puisqu'il répétait sans cesse « CAPRI, c'est fini ». La fortune que ça lui a rapporté aura certainement mis beaucoup de baume à son cœur (n'importe quoi !). Quant à EDDY MITCHELL, il nous informait qu'il avait deux amis (en hommage à EDDY COCHRAN et BUDDY

HOLLY disparus 6 ans auparavant) et que « S'IL N'EN RESTE QU'UN (à chanter le rock), IL SERAIT CELUI-LA . Pendant ce temps, ANTOINE nous inondait de ses ELUCUBRATIONS par lesquelles il mettrait volontiers JOHNNY en cage à MEDRANO, un des plus célèbres cirques français d'alors. Il devait probablement avoir CHEVEUX LONGS et IDEES COURTES, enfin c'est ce que le même JOHNNY lui répondait par chanson interposée ! CHRISTOPHE, lui, n'arrêtait pas de dessiner le doux visage d'ALINE sur le sable mouillé : est-ce à cause de cela que MICHELE TORR chantait « DANS MES BRAS OUBLIE TA PEINE » ? Pendant ce temps, les spectateurs des salles obscures fredonnaient la chanson de LARA qui n'est autre que le thème du film DOCTEUR JIVAGO, s'émerveillaient en se transportant dans le monde féérique de MARY POPPINS, alias JULIE ANDREWS, mais surtout croulaient de rire grâce à BOURVIL et LOUIS DE FUNES que GERARD OURY avait eu l'idée de génie de réunir pour tourner « LE CORNIAUD ». Les gags, tels celui de la 2CV se démantibulant avec la réplique désormais classique de BOURVIL « elle va marcher beaucoup moins bien » et LOUIS DE FUNES lui susurrant dans la scène suivante, plus faux-cul que jamais, « vous m'avez tout de suite été très sympathique » avant de dire avec un soulagement certain après chaque péripétie de son compère « il m'épate, il m'épate, il m'épate », pullulaient du début à la fin de ce chef d'œuvre qui devint un recordman du box-office. Au près de BOURVIL, vedette incontestée depuis de nombreuses années, DE FUNES, après le gros succès du « gendarme de SAINT-TROPEZ » un an avant, accédait enfin au haut de l'affiche qu'il n'allait plus quitter. Et ASTERIX me direz-vous ? Il tombait enfin sous le charme de la divine CLEOPATRE, le veinard. Par contre, entre POULSEUR et SPRIMONT, le charme disparut lorsque la bi-cabines vicinale eut jeté son dernier feu le 30 avril après un dernier parcours à la demande d'amateurs tels que, entre autres, messieurs FELLINGUE et CLESSENS, coauteurs des deux splendides tomes LES TRAMWAYS AU PAYS DE LIEGE. Cette ligne pittoresque, en rampe continue depuis le pont de CHANXHE, ne dut finalement son salut et sa longévité qu'à la fourniture des roches extraites des carrières la longeant et livrées aux PAYS-BAS dans le cadre des travaux gigantesques pour la construction de digues entreprise après le terrible raz-de-marée qui ravagea les régions côtières belges et néerlandaises en 1953. Première ligne vicinale de la province à écartement normal, fait suffisamment rare pour le souligner, elle fut ouverte au service marchandises le 9/12/1887 entre POULSEUR et SPRIMONT et le 1/03/1888 aux voyageurs. On dut attendre le 1/09/1906 pour atteindre LOUVEIGNE, le 24/01/1907 le viaduc de TROOZ et le 22/01/1908, enfin, la gare, toutes ces dernières parties étant déjà déferées en 01/1938, ce qui n'empêcha pas la ligne restante d'être aussi la dernière à être arrêtée, clôturant ainsi le service par voie ferrée du groupe de LIEGE, alors qu'au même moment, à quelques kilomètres de là, on inaugurait le MONDE SAUVAGE D'AYWAILLE qui allait s'agrandir d'année en année. Ce qui nous amène 10 ans plus tard, en 1975 donc (qu'est-ce qu'on continue à bien compter, hein !).

Finis le temps des yé-yé, nous sommes dans l'ère du disco lancé par CERRONE. Les BONEY M nous sirotaient « RIVERS OF BABYLONE et MA BAKER » tandis que la musique des BEE GEES nous faisait nous démener au son très particulier des voix des frères GIBBS. Le groupe ABBA, vainqueur du concours Eurovision l'année précédente, en était au début de la carrière que l'on sait alors que le QUEEN n'allait pas tarder à se faire connaître, et on dansait langoureusement grâce aux 10 CC sur « I'M NOT IN LOVE ». Au cinéma, les amateurs de sensations fortes frémissaient

face à BRUCE alias les DENTS DE LA MER (et non de la mère comme le disaient les petits comiques de service !).

Plus près de chez nous, pour la première fois, on faisait la fête dans le quartier de SAINTE-WALBURGE : la fête des fous était née et depuis n'a cessé de prendre de l'ampleur (JEAN-FRANCOIS en fait partie et ça ne nous étonne nullement car il faut être fou pour être secrétaire à l'ALAF ! !).

A la SNCB, une nouvelle petite révolution faisait son apparition : l'arrivée de la type 20. Prévues initialement en tant que locomotives quadritension, elles sortirent finalement en monotension et devinrent bientôt les reines des lignes 161/162 BRUXELLES-NAMUR-ARLON- LUXEMBOURG. Elles supplantèrent avantageusement les 23, qui avaient été elles aussi conçues pour ces lignes. On passait ainsi de 2250 à 7000 CV. Premières locos à thyristors sur le réseau, elles préfiguraient la nouvelle génération de matériel que nous connaissons aujourd'hui

(T11, 12, 13, 21, 27, AM 300 break, 900 sous-marin, aquarium ou scaphandre selon vos préférences, et 96 boudin). En France, alors que les dernières 141 R étaient arrêtées depuis un an à SARREGUEMINES, la SNCF organisa quelques « voyages d'adieux » entre GRENOBLE et VEYNES notamment avec les 141 R 1126 et 1187 au fuel (cette dernière trône aujourd'hui au musée de MULHOUSE), devenant par la même occasion orpheline de ses bons vieux « chaudrons ». L'extinction définitive de la vapeur en FRANCE intervint finalement le 20/11 sur l'étoile de GRAY avec les 140 C louées aux CFTA. Un train spécial 140 C/donnerbûche y fut organisé en septembre. Ces machines eurent leur petite heure de gloire lorsqu'elles « retrouvèrent la 7eme compagnie »(souvenez-vous de JEAN LEFEBVRE disant son désormais incontournable « ça m'a échappé chef » après avoir jeté maladroitement sa pelle dans le foyer !, « ah non, ça c'est l'sifflet » ou « ça, c'est touche pas à ça p'tit c..»), ainsi que lors de la fuite de FANTOMAS, alias JEAN MARAIS, aux commandes de l'une d'elles dans le film « FANTOMAS SE DECHAINE ».

En Allemagne, c'était aussi le début de la fin pour la vapeur : les PACIFIC 03 et 01 s'éclipsaient des superbes paysages où elles donnaient leur pleine mesure depuis 50 ans en ce qui concerne la 01. Si on compte toujours aussi bien qu'avant (pourquoi en serait-il autrement ?), nous voici donc en 1925(CQFD). C'est en effet cette année-là que naissait avec la 01 la première locomotive qui marquait le début du plus vaste et du plus complet programme d'unification jamais connu ni égalé en Europe, amenant par la suite plusieurs séries de locos aux pièces interchangeables entre elles, telles les 41, 42, 44, 50 et 52 entre autres. Ces engins aux timbres relativement bas et à simple expansion, robustes, simples et fiables, clôturèrent d'ailleurs l'ère de la vapeur en Allemagne aussi bien à la DB qu'à la DR.

En Belgique, 1925 sera la dernière du réseau des chemins de fer de l'ETAT. La préparation du changement de statut allait bon train, c'est le cas de le dire : l'année suivante verra la création de la SNCFB, qui deviendra SNCB en 1938 pour ne pas la confondre avec la toute jeune SNCF. Qu'on se souvienne des festivités du 75eme anniversaire de cet événement en 2001: circulations spéciales tous azimuts en vapeur et diesel surtout et matériel historique exposé partout, tels la type 12, la 204004 et le train royal de LEOPOLD III. Et nous à LIEGE, nous avons même eu

droit à une toute nouvelle voiture I 11 côtoyant son ancêtre GCI sur la place du Marché devant l'hôtel de ville, sans oublier la participation en gare du PALAIS du Musée de KINKEMPOIS exposant ses documents et régaland le très nombreux public attendant ou revenant du train PALAIS-LIERS et retour emmené par la 26101 et la 6077 du PFT qui exposait également dans la gare.

Revenons un instant en 1925. La France, qui avait déjà eu le privilège de lancer sur son réseau du PARIS-ORLEANS la première PACIFIC d'Europe, en 1907, quelques semaines avant les badoises et bavaroises retardées pour cause d'application de la surchauffe non prévue à l'origine, accueillit sur son réseau de l'EST cette fois la première 241 MOUNTAIN. Machine autant superbe qu'impressionnante, elle ne fut pourtant que moyennement appréciée par les tractionnaires malgré certaines qualités telles que la plus haute puissance au crochet. Mais il vrai que chauffer une bête pareille ne devait certainement pas être une sinécure (demandez à un ancien chauffeur de type 1 ou 10 ce qu'il en pense !). Ce type de machine fut également commandé par le réseau de l'ETAT. Au début des années 50, elles vinrent toutes sur la région EST rejoindre leurs sœurs et ainsi former une série homogène de locomotives dénommées 241 A 1 à 90, la 1 de l'ETAT devenant la 65. Aujourd'hui, elle est remise en état de marche et est garée en Suisse. Quant à la 1, elle vit des jours paisibles au musée de MULHOUSE.

Si nous évoquions un peu notre club bien-aimé à présent ? Après de nombreuses années passées à VOROUX tranquilles et bien au chaud oserait-on dire, l'année 1995 allait nous obliger à prendre une décision importante : fallait-il rester où on était et dire comme les anglais :wait and see, et être ainsi à la merci d'une expulsion pour cause de travaux du TGV ? La décision prise par la majorité des membres d'acheter le hangar, qui est notre local maintenant, fut la bonne assurément car nos craintes en ce qui concerne VOROUX se sont vérifiées très peu de temps après. Les travaux qui durent être entrepris pour avoir notre local tel qu'il est aujourd'hui furent gigantesques pour la poignée de courageux qui les entreprirent avec les moyens du bord ! Seule la chape de l'étage, les colonnes et les escaliers ont été réalisés par un entrepreneur, ça va de soit. Lors de nos expositions du mois de novembre, nous n'entendons constamment que des louanges pour nos installations, surtout de la part de membres d'autres associations qui nous envient. Que ceci ne nous fasse pourtant pas oublier l'inoubliable : JULIE et MELISSA, ANN et EEFJE et LOUBNA. Cette année-là fut à ce niveau celle de l'horreur et de la honte. Depuis, des choses ont certes changé en bien comme en mal mais la plaie ne se cicatrisera probablement jamais, hélas. N'oublions jamais !

Un autre décès, moins tragique celui-là, survint également cette année : JUAN MANUEL FANGIO qui passait du statut de légende vivante à celui de légende tout court. Il avait tellement marqué son époque que les seniors s'exclament encore aujourd'hui en voyant passer une voiture un peu trop vite : en voilà encore un qui se prend pour FANGIO !

Nous avons commencé en 2005 et nous y revenons après avoir fait le tour des années en5. Mais pourquoi ne pas avoir cité 1915 me direz-vous ? Il faut bien reconnaître, qu'en dehors de la guerre, il ne se passait rien de bien intéressant au niveau ferroviaire. Quoique, indirectement.....

C'est cette année-là que naissait le Comte GIANSAANTI-COLUZZI qui devint le grand collectionneur que l'on sait, tout autant que le fondateur de la firme FULGUREX, marque réputée, aux modèles superdétaillés fabriqués en petite série, donc à prix fatalement très élevés. Si je vous en parle maintenant, c'est parce que, ayant appris son décès le 5 février dernier, je me suis automatiquement souvenu de sa grande gentillesse, son incroyable simplicité (ce qui n'est pas toujours le cas chez les personnes de son rang) et, surtout, sa prévenance envers mon épouse RACHEL, qui n'était pas au mieux, lors de la visite que nous lui avons rendue en 1983.

Comme bien d'autres qui ont eu la même chance, j'ai compris ce qu'était le paradis des ferroviathes en déambulant dans toutes ces places parmi ces pièces sauvées parfois in-extremis de la casse ! La carte de vœux de sa firme signée de sa main que je recevais chaque année me manquera assurément et j'aurai certainement un pincement au cœur en regardant la photo prise alors en sa compagnie à côté de sa pièce préférée, ainsi qu'en feuilletant le livre de sa collection qu'il m'a dédicacé à cette occasion.

Une semaine après ce décès, à MULHOUSE, on inaugurait la nouvelle halle « à thèmes » au musée du chemin de fer qui s'appelle désormais « la cité du train » ! Par la même occasion, exit le petit musée des pompiers qui se trouvait à côté de l'entrée. La dite halle, par laquelle on commence la visite, frappe par la pénombre qui y règne pour mieux mettre en valeur les fameux thèmes évoqués. Si l'idée de base est certainement originale et intéressante pour monsieur tout-le-monde, les amateurs n'apprécieront pas, pour la plupart, la 140A NORD(notre type 48 ex NORD BELGE) couchée à trois quarts sur le flanc « bombardée par les alliés ou sabotée par la résistance, au choix ! ». La cour intérieure, quant à elle, est à présent vide et ne sert plus qu'à accueillir les trains spéciaux en visite. Le matériel musée qui n'a pas place là-bas se trouve actuellement au dépôt de MOHON où il peut être admiré lors des journées du patrimoine (la CC40100 s'y trouve). Un matériel qui risque de se retrouver bientôt au musée, c'est la rame à turbine à gaz dont la dernière a roulé le 5/12/2004 sur un spécial d'adieu VENISSIEUX-AMBERIEU-CULOZ-CHAMBERY-GRENOBLE-VENISSIEUX. Attachées à ce dernier dépôt, elles parcouraient le trajet STRASBOURG-MULHOUSE-BELFORT-LYON et LYON-GRENOBLE. J'ai eu la chance de les filmer en gare de COLMAR en stéréo. Le sifflement de leur échappement quand elles passaient devant vous était identique à celui d'un hélicoptère ALLOUETTE. Ces rames comportaient 5 éléments. Au début de leur service, mutées à partir du 18/06/1973 du dépôt de LYON-VAISE, certaines d'entre elles roulaient sur l'Ouest entre PARIS, CAEN et CHERBOURG par LISIEUX mais utilisaient une motrice à turbine et une Diesel, ce qui imposait un conducteur dans chacune d'elles reliés par téléphone !Après également un parcours d'adieu sur leur ligne d'origine le 1/07/96 qu'elles sillonnèrent pendant 23 ans, elles émigrèrent vers VENISSIEUX jusqu'à la fin de leur carrière. Une partie est déjà vendue aux chemins de fer iraniens. Et chez nous, les ICE s'élancent enfin sur la LGV. Les THALYS, eux, dès que les voies et caténaires seront posées, pourront s'élaner sur le tout nouveau viaduc inauguré le 4 novembre dernier entre SCHAERBEEK et HAREN SUD pour la future ligne 36N. Situé à l'emplacement de l'ancienne gare de formation, il surplombe le groupe R, la ligne 25 et la voie A de la 36. Il permettra ainsi de relier le faisceau d'entrée de BXL.NORD aux 2 voies intérieures de la 36N. De plus, un autre viaduc de 435M . de long, construit suivant la technique du pont-bac, vient d'être également terminé à la sortie SUD de BXL.MIDI côté HAL. Dans les deux cas,

on pourra dire : « Bye bye les cisaillements, bonjour les gains de temps ! 2005 aura aussi vu fêter les 50 ans du concours Eurovision de la chanson. Qu'on l'aime ou pas, il ne laisse assurément pas indifférent. Mais 2005, c'est aussi les 20 ans des restos du cœur, un anniversaire que d'aucuns auraient aimé fêter avec ce bon vieux COLUCHE qui, pour lancer une telle organisation, avait, selon ses propres dires, mis un frein à l'immobilisme : c'est effectivement l'histoire d'un mec.....qui serait probablement heureux que ses potes « enfoirés » JOHNNY, EDDY MITCHELL, ADAMO, CHARLES AZNAVOUR et les ROLLING STONES sont toujours bien là au faite du succès! Peut-être viendront-ils déguster une bonne chope car, après tout, 2005, c'est l'année de la bière, et la bière, on sait ce que c'est en Belgique !!!

Au fait, je vous ai évoqué à plus d'une reprise le musée des transports en commun de NATALIS en oubliant de rappeler au chapitre concerné qu'il fut inauguré en 1985, au moment où sortaient « LE PERE NOEL EST UNE ORDURE et 3 HOMMES ET UN COUFFIN, gentille comédie aux nombreux « guili guili » et autres « areu areu » qui nous changeait des « pif paf » habituels ! ». Les Liégeois, et les autres bien sûr, allaient enfin pouvoir admirer, toucher et grimper sur les marchepieds de ces bons vieux trams, bus et trolleys qui firent longtemps partie de notre quotidien. Depuis bientôt une vingtaine d'années, ces matériels attendaient des jours meilleurs et une sérieuse cure de jouvence dans des conditions parfois précaires (les motrices M29 et FAMILLEUREUX pouvaient être vues pendant une période assez conséquente fin des années 70 depuis les voitures du LIEGE-BRUXELLES, garées par tous les temps devant la remise musée de LEUVEN soudées sur des châssis GCI !). De plus, depuis peu, on peut y voir également non seulement une petite loco vapeur de charbonnage construite aux ateliers SAINT-LEONARD, mais aussi une remorque chevaline et 2 motrices des AKG, la Cie. des transports d'AACHEN (AIX-la-CHAPELLE). Là aussi, à quand une petite visite ensemble ?

Pour terminer, je vais vous parler de moi, non pas par vanité ni par orgueil (ce n'est pas du tout mon style), mais pour une petite anecdote qui, à mon humble avis, a sa place dans cet article : jugez plutôt. Je me suis marié le samedi de PAQUES en 1975 avec RACHEL, vous savez, votre vendeuse de tickets à nos expos, qui nous a quittés malheureusement. Le hasard faisant parfois bien les choses, ce jour tombait le 29 mars. Eh oui, notre mariage 20 ans jour pour jour après le record du monde de la BB9004 : qui dit mieux ? Et ce n'était pas prémédité, je le jure. Sur ce, en espérant que tout ceci vous a plu, je vous quitte à toute vitesse !

Erratum : Le club des « REDS » de LIVERPOOL a effectivement reconquis la coupe d'Europe des clubs champions en mai 2005 face à un club italien, mais il s'agit du MILAN AC. et non de la JUVENTUS de TURIN. Mea culpa.

En plus de mes souvenirs personnels, les renseignements consultés pour la rédaction de ces quelques lignes proviennent de :

--- Les tramways au Pays de LIEGE, tomes I et II (GTF).

--- Les revues Voies ferrées, le train et Loco-revue.

--- Histoire de la vitesse sur rails (1979) de G.FREEMAN ALLEN (the fastest trains in the world – 1978), éd. EPA PARIS.

- Petite histoire illustrée de l'exposition universelle de LIEGE en 1905, de SOUGUENET et DREZE aux éd. du Molinay.
- Grâce à ces images, HOLLOGNE se souvient, de JEAN MOORS, éd. en 1986.
- La presse locale, LA MEUSE et LA DERNIERE HEURE (l'incendie du cinéma RIO).
- Histoire de la traction électrique (1952), de la revue NOTRE METIER qui n'est autre que le bulletin de LA VIE DU RAIL, No. Spécial.
- 1926-2001 SNCB 75 NMBS, éd. PFT.

Mes remerciements vont aussi au musée de KINKEMPOIS, à Monsieur JEAN LEONARD, à Monsieur BAUDOIN DIEU, ainsi qu'à mon contremaître, féru de compétition automobile et lui-même ancien pilote de courses de côtes, qui m'a fourni de mémoire les renseignements sur la catastrophe du MANS.

Lucien Genet

BODEN Châssis

Immobilier avenue de l'Europe 5

4430 ANS

Avis de recherche

Pour la rédaction d'un article sur la gare de Liège Longdoz pour la revue « Train Miniature Magazine », je suis à la recherche de tout document iconographique (photos, plans, cartes postales) de la gare du Longdoz et ses environs.

Contact : infoalaf@yahoo.fr ou 0486/948502 (9 à 18 h)

Ricky

s.p.r.l. JOCADIS

Trains & Trams Miniatures

Rue de Bruxelles, 53 7850 ENGHIEN

<http://www.jocadis.be> E-mail : webmaster@jocadis.be

Tél : 0032 - (0)2 / 395.71.05 – Fax : 0032 – (0)2 / 395.61.41

En 2005, notre programme AM continue

Une toute nouvelle conception

Calendrier des projections.

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

Le mercredi 1^{er} février 06:Le « Bernina express » nous sera présenté par Frédéric Warin au travers d'un CD reprenant ce fabuleux parcours de Coire à Tirano en Italie au travers de paysages grandioses en passant notamment par l'extraordinaire site de l'Albula et du col de la Bernina à près de 2500m. d'altitude suivie de l'impressionnante descente sur Tirano à +/-450m.

Le mercredi 1^{er} Mars 06 : Le Rhone-Express ou de Genève au Cervin 55 minutes de train - passion avec un DVD de Frédéric Warin.

Le mercredi 5 Avril 06: une fois n'est pas coutume, nous partirons en visite dans le nord en Norvège avec la NSB El.17 présentée par Christian Vandevoot VHS 50 minutes.

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

Le Point du JOUR

Librairie-Papeterie-Lotto

Service photocopie:

- noir/blanc
- couleur numérique
- plastification
- reliure spirale

**Rue de la Station, 68
4430 ANS
Tel.04/246.13.97**

**Site:<http://www.lepointdujour.be>
e-mail: lepointdujour@skynet.be**