

P 204113

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



# Correspondance

Octobre - Novembre - Décembre 2005



**BULLETIN TRIMESTRIEL**

[www.alaf.info](http://www.alaf.info)

E-mail : [infoalaf@yahoo.fr](mailto: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 : 5183 du PFT lors de la Parade sur la ligne 128 entre Ciney et Spontin Le  
 27 août 2005 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](mailto:jfmagnee@belgacom.net). ou [www.alaf.info](http://www.alaf.info) E-mail : [infoalaf@yahoo.fr](mailto: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
Le Train Touristique de la Vallée du Loir (Ricky)	pages 5 à 9
Bourse et Expos en 2005-09-24	page 10
Mots-Croisés (RV)	page 11
2005 et les années ..... « 5 » 1 <sup>ère</sup> partie (Lucien Genet)	pages 12 à 20
Jocadis	page 21
Calendrier des projections du club	page 22

Errata : Dans le « Correspondance du trimestre dernier, à la page 5 en bas il faut lire : D'une longueur  
 totale de « **6,530 km**, » il comptera « **5,940 km** ».... à la place de « **6 530 km** », **il comptera « 5  
 949 km**» Un oubli de virgule et la facture du tunnel serait plus que doublée .Merci André D.

La rédaction

## **Le petit mot de la rédaction**

Nous voici déjà en automne, les vacances sont finies, la rentrée est déjà loin, et voilà que notre exposition pointe le bout de son nez. Les 5 et 6 novembre 2005, nous allons un fois de plus montrer l'évolution du travail sur le réseau. Tiens, je n'ai pas dis « notre » !

Force est de constater que le réseau est le travail de quelques mordus, et que cette année, ils ont bien travaillé. Le faisceau de « Kinkempois » est entièrement terminé, les voies sont posées, le câblage est installé et les fils sont reliés, une plaque tournante est posée.

Sur le réseau Märklin, le système du block automatique est bien au point : les led des signaux ont été changées et elles sont beaucoup plus visibles.

Pour le décor, de nombreuses maisons ont été construites et sont maintenant installées le long des voies Märklin, une passerelle a été posée et , si nous avons le temps, de petits jardins seront aménagés entre les voies.

Les bords de Meuse seront en cours d'aménagement pour l'exposition, mais ce ne sera peut-être pas terminé.

Voilà pour le réseau. En ce qui concerne l'exposition, nous avons besoin de main-d'œuvre, une liste a été affichée aux valves par Albert. Les différentes tâches, jours et heures y sont repris : à vous de vous inscrire à la période et à la place que vous souhaitez.

Deux excursions sont également prévues, la première ira à GENK le samedi 8 octobre 2005 et l'autre à UTRECHT le vendredi 21 octobre 2005. Le principe de co-voiturage reste d'application et si vous voulez participer, inscrivez votre nom sur les listes.

Enfin, vous trouverez dans ce bulletin un formulaire de virement, celui-ci est destiné au paiement de votre cotisation. Pourquoi le mettre si tôt me direz-vous ? Simplement pour rappeler aux nombreux retardataires de cette année son paiement. De plus, le comité a décidé d'avancer la date de clôture des inscriptions au 31 janvier au plus tard. Des frais de « dossier » seront réclamés pour tous les paiements effectués après cette date. Qu'on se le dise !

Je vous souhaite une bonne fin d'année. N'oubliez pas notre exposition, l'entrée pour les membres est gratuite . Venez voir rouler les trains afin de partager votre passion avec nous et le public nombreux qui ne manque jamais de nous rendre visite.

A bientôt

Le Comité et la Rédaction

### **Renouvellement de la cotisation.**

Dans 3 mois, 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€**.

### **Pour info.**

Le comité, lors du nettoyage de cet été, a fait un essai de peinture sur le sol. Celui-ci



nous a semblé concluant et nous avons décidé de peindre le reste du local. Notre courageuse Fabienne, qui ne fait pas que des « boulettes », (la preuve sur la photo ) s'est chargée de ce travail. La salle du bar est peinte et le local est désormais propre. Nous vous demandons donc de respecter ce travail. Comme nous l'avons de nombreuses fois répété, quand vous devez travailler, pensez à vous protéger et à protéger le

local (sol, murs, mobilier etc). Lorsque vous avez terminé, un coup de balai est vite donné et des poubelles sont à votre disposition dans tout le local. Toute personne qui ne pourra respecter ces quelques règles s'attirera les foudres des membres du comité et de ceux qui passent toute une journée à peindre où à venir nettoyer.

Merci de votre compréhension.

**Nouvelle adresse pour le site Internet du club :**

[www.alaf.info](http://www.alaf.info)

E-mail :

[infoalaf@yahoo.fr](mailto:infoalaf@yahoo.fr)

**Le Train Touristique de la Vallée du Loir (T.T.V.L.),  
Un train touristique qui vaut le détour !**

Thoré la Rochette, août 2005...



Alors que, campé devant mon chevalet, je peins une vue de l'ancienne halle marchandises, un ronronnement s'élève dans le lointain, ponctué par plusieurs coups de corne... C'est l'X 2419 du TTVL qui arrive en gare ! Soudain, le ronronnement se fait plus intense tandis que, dans un grand crissement de freins, l'autorail s'arrête devant l'ancien Bâtiment des Recettes, reconverti en maison des produits du terroir... C'est aussitôt la ruée

vers les étals des producteurs de produits divers et surtout vers le zinc où l'on peut déguster les crus du terroir. En effet, par ce chaud après-midi d'été, rien de tel qu'un verre de Petit-Gris du Vendômois pour se rafraîchir.

Le chevalet replié et l'appareil photo en main, je vous invite à me suivre pour un parcours de près de trois heures sur l'ancienne ligne Blois – Pont de Braye !

Mais commençons tout d'abord par un petit historique de la ligne.

Le tracé de la ligne fut approuvé par le Conseil Général du Loir et Cher en 1876 et, dès mai 1881, le tronçon reliant Vendôme à Pont de Braye est pratiquement achevé. Seules subsistent quelques difficultés sur la section Selommnes – Vendôme, à hauteur de Coulommiers-la-Tour. La ligne est inaugurée par Mr Raynal, ministre des travaux publics, le 20 novembre de la même année. Déjà, pendant la guerre 14-18, le trafic est extrêmement réduit. Les quelques trains roulant sont d'ailleurs des trains mixtes voyageurs-marchandises. Le développement du parc automobile, dans les années 30, entraîne également une forte diminution du nombre de voyageurs, faisant déjà penser en haut lieu au déclassement des lignes secondaires.

Lors de la nationalisation de 1938, et malgré l'opposition de nombreuses communes, la suppression du trafic de passagers est décidée. Seuls subsistent alors les trains de marchandises entre Vendôme et Pont-de-Braye.

Pendant la seconde guerre mondiale toutefois, le trafic de voyageurs reprend pour être à nouveau interrompu en juin 40. Les autorités militaires allemandes réquisitionneront la ligne pour l'entrevue entre Hitler et le maréchal Pétain en octobre de la même année. En 1942, l'imminence de l'ouverture d'un front à l'ouest incite les Allemands à installer un Quartier Général à Saint-Rimay, et ce en raison du tunnel traversant un éperon rocheux qui offre un excellent abri en cas d'alertes aériennes.

En 1943-1944, l'armée allemande est alors aux abois... Les bombardements alliés harcèlent les divers points stratégiques et les voies de communications utilisées par l'occupant. Des rapides Paris-Bordeaux et Paris – Le Croisic utilisent le tronçon Blois – Selommes – Vendôme : un « chant du cygne » en forme de panache... de fumée ! Le démantèlement de la ligne commence en 1947 avec le tronçon Troo – Pont de Braye, suivi par le tronçon Selommes – Villefrancoeur en 1956.

A l'heure actuelle, seul subsiste un léger trafic céréalier : les trains de wagons partent de Montoire, la coupure de la ligne Troo–Pont de Braye les obligeant à passer par Vendôme et Tours... Toutefois, pendant la saison touristique, les gares magnifiquement restaurées reprennent vie, et l'autorail du TTVL sillonne la vallée au grand plaisir des touristes et des habitants de la vallée du Loir.

L'autorail.

Le X 2419, construit dans les années 50, a commencé sa carrière au dépôt de Limoges où il est affecté en 1952. En 1979, il sera transféré en Bretagne, où il termine sa carrière sur la ligne Plouaret – Lannion. Réformé en 1988, il est abandonné sur une voie de garage à Rennes où il sera découvert par Monsieur Germain, président de l'association, et par un mécanicien. Il est envahi par les herbes folles et sa carrosserie est en piteux état...



Acheté par l'association en 1989, il arrivera à l'automne à Vendôme. Restauré en 1991 à l'atelier de Saint-Pierre, il en reviendra revêtu d'une livrée en trois couleurs, l'intérieur ne subissant aucune modification majeure.

Il débutera sa seconde carrière en 1992, date du début des voyages du train touristique sur la ligne Thoré la Rochette – Troo. Il sera d'ailleurs repeint, entre 1992 et 1993, par Mr Claude Bayle, professeur retraité et artiste peintre, qui l'ornera d'une peinture représentant tous les sites qu'il parcourt dans la région. Toutefois, il devra effectuer quelques retouches après une intervention sur la tôlerie et la peinture en 1998 à l'atelier du dépôt de Saint-Pierre-des-Corps (Tours)

Le parcours.

Quittant la gare de Thoré la Rochette, l'autorail se dirige vers la plate-forme de Varennes, en traversant quelques vallons encaissés où serpentent rivières et sentiers de randonnée. Il arrive alors à la plate -forme et fait tout d'abord un petit arrêt sur un pont surplombant la ligne TGV Paris –Tours. L'horaire est d'ailleurs calculé pour que l'on puisse voir débouler sous nos pieds un TGV lancé sur la rampe

à 300 km/h... Ensuite, c'est l'arrêt à la plate-forme, et la projection d'un film retraçant le célèbre record du monde de vitesse du TGV à 315.3 km/h... D'ailleurs, du pont, on peut apercevoir, à 150 mètres en contrebas, l'endroit exact où fut enregistré ce record de vitesse.



Quittant Varennes, nous repassons en gare de Thoré, passons le Loir, puis le tunnel de Saint-Rimay et la gare de Montoire pour enfin arriver à Troo, second arrêt du train. L'ancienne gare est reconvertie en musée. L'ancienne salle des pas perdus abrite une exposition de photographies retraçant l'histoire de la ligne ainsi que deux vitrines où l'on présente divers fossiles découverts dans la région. La salle des guichets est elle reconvertie en buvette et en magasin de souvenirs où l'on peut acheter des livres sur la région et des reproductions de cartes postales anciennes des gares de la ligne.

Le premier étage, lui, abrite un musée multimédia consacré aux maisons troglodytes. En effet, dans la région du Vendômois et surtout à Troo, elles sont nombreuses. Ce musée retrace donc l'histoire de ces habitations de la région.

Enfin, au second, on découvre un musée du train miniature. On y découvre une superbe évocation, à l'échelle du 1/87<sup>e</sup>, de la ligne touristique avec les points focaux des gares de Thoré la Rochette et de Troo ainsi que les silos de Montoire. Réalisé par Jean-Luc Salentiny, on peut y voir circuler un autorail Picasso (en attendant de pouvoir faire repeindre un X-2400 dans la livrée du TTVL) tandis qu'un locotracteur patiente aux silos pour manœuvrer quelques wagons céréaliers.

L'autorail quitte alors la gare de Troo pour rejoindre Montoire où l'on peut visiter la gare, également reconvertie en un musée consacré à la seconde guerre mondiale et, principalement, à la tristement célèbre rencontre Hitler – Pétain. Le parcours débute par le « Tunnel de l'Histoire » où, dans la pénombre et une ambiance spéciale obtenue par la diffusion du ronronnement des moteurs des bombardiers allemands, des écrans vidéos nous font découvrir plusieurs films d'archives retraçant la seconde guerre mondiale depuis l'avènement de Hitler jusqu'à la libération des camps de concentration. De grands panneaux rétroéclairés permettent également de retracer les divers faits historiques avec de nombreuses photographies d'époque.



On passe alors une porte battante et on se retrouve tout d'un coup plongé dans le passé : une énorme maquette à l'échelle du 1/87<sup>e</sup>, reconstitution à l'identique du quartier de la gare de Montoire le 24 octobre 1940 à huit heures du soir (soit une heure après le début de la rencontre) , trône dans la pièce, éclairée par quelques

spots pour donner l'illusion de la nuit. Longue de 5 mètres et large de deux, elle comporte les bâtiments tant civils que ferroviaires tels qu'ils étaient à l'époque. Cinq



cent figurines représentant les divers soldats allemands présents à Montoire ornent également la maquette, sans oublier les véhicules militaires et, surtout, les trains : Train de machines, train d'eau, train de lutte contre l'incendie, train atelier, et surtout, trônant sur la voie 3, le train personnel du chancelier Hitler, le train « Erika ». Fruit de deux ans de travail, cette maquette a été réalisée par trois modélistes.

Tout le décor de la maquette, y compris la réalisation des bâtiments à l'identique, est l'œuvre de Mr Jean-Luc Salentiny, modéliste ferroviaire d'Artins et grand ami d'Alain Pras. Les trains, eux, furent réalisés par Michel Colinet, cheminot retraité. Il a d'ailleurs reconstruit

certaines locomotives en construction intégrale et modifié des voitures pour obtenir celles du train de Hitler, surtout les fameux wagons de Flak, introuvables dans le commerce. Les figurines et les véhicules militaires et civils, eux, furent assemblés, peints et parfois transformés par votre serviteur. Vraiment un « point d'orgue » pour la visite de ce musée. De nombreux visiteurs ont d'ailleurs laissé un message empreint d'une réelle émotion dans le livre d'or du musée. Devant cette maquette, une présentation de l'histoire de la rencontre de 1940 est effectuée par une bénévole.



Après avoir visité ce musée, nous repartons vers Thoré la Rochette. Nous passons à hauteur de l'ancienne halte de Saint-Rimay, où les troupes allemandes installèrent leur poste radio lors des rencontres de Montoire, puis le tunnel où il était prévu d'abriter le train de Hitler en cas d'alerte aérienne.

Enfin, nous arrivons à Thoré, terminus de notre voyage, où nous pouvons visiter le musée de la vigne et du vin dans l'ancienne halle marchandises. On y trouve tous les





outils utilisés par les vignerons, ce qui permet au visiteur de découvrir comment vivaient et travaillaient jadis les viticulteurs. Enfin, on termine le parcours par une halte à la gare de Thoré où l'on peut déguster divers produits du terroir en buvant un « Petit Gris » ou un « Cabernet Vendômois » en prenant le soleil sur la place de la gare.

Pour ceux qui désirent s'y rendre, voici quelques adresses utiles :

**Train Touristique de la Vallée du Loir,**

Mairie, 41100 Thoré-la-Rochette.

Tél. : +33 2 54 72 80 82. – E-Mail : thoremairie@wanadoo.fr

Pour le logement, je vous recommande fortement l'Hôtel « Les Voyageurs », en face de la gare de Montoire. En voici les coordonnées :

**Hôtel « Les Voyageurs »,**

18, Avenue de la République,

41800 Montoire sur le Loir (France)

Tél. : +33 2 54 85 00 73

Web : <http://www.hotel-voyageurs.com/>

On peut y louer une chambre à partir de 25 euros la nuitée. Possibilité de demi-pension ou de pension complète. Pour vos repas, des menus sont disponibles entre 12 et 35 euros, boissons non comprises.

Ricky.



**Entrepris Philippe S.A.**

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 : 04 366 01 32

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

Site : [www.entphilippe.com](http://www.entphilippe.com)  
E-mail : [stephane@entphilippe.com](mailto:stephane@entphilippe.com)



**ROCOURT METAUX S.A.**  
PRODUITS SIDERURGQUES

**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](http://www.rocourtmetaux.be)

Surveillance d'entreprises  
Surveillance de chantiers  
Contrôle de personnes  
Contrôle d'accès



**SECURITY  
ABG  
SECURITY**

**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](mailto: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

## Bourse et Expositions 2005.

1<sup>er</sup> et 2 octobre 2005 : TRAZEGNIES . Salle A. Beguin, plaine des sports. Exposition et bourse d'échange. De 9 à 18 h

8 et 9 octobre 2005 : Genk. Euromodelbouw '05 organisé par le Hoeselt Treinclub au LIMBOURG HAL de GENK ouvert de 9 h30 à 18 h 00 info : [info@euromodelbouw.be](mailto:info@euromodelbouw.be)

16 octobre 2005 : JUPILLE. Ferro-Liège, Ecole des Acacias. Bourse d'échange de 9 à 13 h.

23 octobre 2005 : MALMEDY . Ancienne Abbaye, place du Châtelet. Bourse d'échange de trains miniatures. De 9 à 13 h.

30 octobre 2005 : STEINSEL (Luxembourg) Ancien Hall de basket. Bourse d'échange de trains miniatures.

**05 et 06 novembre 2005 : OUGREE . Exposition de l'ALAF asbl, 77 rue de la Gare à 4102 Ougrée. Ouvert de 9 à 17 h.**

06 novembre 2005 : WANZE, Ancienne caserne Lt Binamé. Bourse trains, voitures, jouets. De 9 à 13 h.

20 novembre 2005 : PTA (Ancienne bourse de Poulseur), à SPA rue de la Sauvenière. Bourse trains, voitures, jouets. De 9 à 13 h.

04 décembre 2005 : HOESELT. Centre culturel. Bourse de trains miniatures. De 9 à 13 h.

Les informations reprises ci-dessus ne sont données qu'à titre d'informations. La rédaction ainsi que le comité ne pourraient être tenus responsables d'une annulation de la manifestation ou d'une erreur dans les renseignements fournis. La rédaction.

**SPECIALISTE LIEGEOIS DU MODELISME  
FERROVIAIRE SUR PLUS DE 1000 m<sup>2</sup>  
TOUTES MARQUES TOUTES ECHELLES  
TOUT POUR LE DECOR , VEHICULES HO  
VISITER NOTRE SITE INTERNET**



[www.hobby2000.be](http://www.hobby2000.be)

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

## Mots-croisés

Et voici déjà la deuxième grille de mots croisés. J'espère que vous avez pris du bons temps avec la première. Vous trouverez ci-après la solution de la première grille.

RV

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

Solution de la grille N°1

## Grille N° 2

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Vertical
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											

1. Type d'automotrice
2. Pas moi. Pour désinfecter.
3. Ancien réseau belge. De soutènement parfois.
4. En fin de lettre. Utile quand on a trop bu.
5. Satanique chez Salman Rushdie.
6. Connaisseur dans son domaine. Dieu du Nil.
7. Eclos. Propre.
8. Service de renseignements. Mélange gazeux.
9. Félin. OVNI outre Manche.
10. Fils du frère. Pas assez

Horizontal

1. Père de la « Rocket »
2. A boire entre amis. Sous l'œil.
3. Vallée envahie. Contact de voie. Curriculum Vitae.
4. Terbium. Femme de contes.
5. Négation. Relatif au mouton.
6. Wagons pour transport en vrac.
7. Marque de décodeur. Pas fonceur.
8. Fous parfois. Plus qu'assez.
9. Notre Seigneur. Période.
10. Gaia. Terrorisme basque. Comme un ver.

## 2005 et les années ..... « 5 »

Le récit de l'article qui suit n'est aucunement exhaustif en ce qui concerne les événements qui y sont relatés tant la période évoquée est particulièrement longue. Certains de ceux-ci vous en rappelleront peut-être d'autres, qui sait ? A présent, venons-en au fait. A l'heure des grandes transformations et des chambardements tous azimuts style « seventies », (on n'oublie point la saga de la place SAINT-LAMBERT), j'ai pensé, voyez tout arrive, à ces années en « 5 » qui ont marqué notre vie quotidienne. Si pour nous, bouffeurs de rails ou ferrovipathes, en un mot, amateurs de chemin de fer tout simplement, le 5 mai 1835 est une date importante puisque c'est alors que fut inaugurée la première ligne du continent européen entre MECHELEN (MALINES) et BRUXELLES ( bien des ouvrages ont relaté cet événement ), nous ne nous y attarderons pas : commençons donc par le commencement (!) : 2005 donc aura vu la célébration des 175 ans de notre beau pays qu'est la BELGIQUE. Cet événement m'a rappelé qu'il y a 50 ans, l'année 1955 a été elle aussi très riche en événements, et pas seulement chez nous. Mais tout d'abord, pour nous, Liégeois (et fiers de l'être), 2005 aura surtout été marquée par la transformation profonde de notre bonne vieille gare des GUILLEMINS avec la disparition des anciens quais, entraînant par la même occasion différents chamboulements des plans de voies et, en apothéose, la construction et le ripage (sans interruption de trafic) en mai et août des 2 premières coupes en acier de 5 éléments chacune, préfigurant ce que sera la nouvelle « cathédrale TGV », ainsi que l'état d'avancement du futur parking situé feu le cul de sac de la rue Mandeville. D'aucuns voudraient lui changer de nom : pourquoi, puisque la grande majorité de la population, très attachée à ses racines, ses coutumes et surtout ses habitudes, tient, elle, à conserver ce nom presque mythique, oserait-on dire : LIEGE GUILLEMINS, la troisième du nom ?

Et dire qu'en 1955, il y a tout juste 50 ans donc, le superbe bâtiment de 1853 était lui aussi, déjà, en train (!) de disparaître dans le cadre des grands travaux préliminaires à l'arrivée de la fée électricité. Beaucoup de témoins de l'époque auront sûrement eu un pincement au cœur en voyant se fracasser sur le sol la dame qui trônait majestueusement au-dessus de l'entrée principale depuis le début. Pendant ce temps, la pose des caténaires venant de LEUVEN (LOUVAIN) et BRUXELLES avançait bon train (!) : le 3000 volts continu, ce serait pour le 4 octobre. Mais pour l'instant, une autre révolution ferroviaire arrivait en force : la livraison des deux premières séries de locomotives Diesel de ligne, les BB type 201 (futurs 59) et les CC type 202 et 203 (futurs 52 et 53). Ironie du sort, elles finiront leurs laborieuses carrières respectives en trimant durement sur les chantiers de construction des lignes TGV, aussi bien en France qu'en Belgique, tout comme l'ont fait leurs devancières à vapeur auparavant en tirant les trains dérouleurs de caténaires. L'aspect de ces locomotives a tout de suite fait un effet « bœuf » : une imposante étoile sur les faces frontales des BB201, associée au bruit d'échappement caractéristique de leur moteur lent « BALDWIN » 4 temps, et les cabines du plus pur style américain des CC202\203, puis 204, qui leur valurent le surnom de « gros nez », remplacées dans les années 80\90 sur toutes les survivantes par des cabines flottantes qui les firent appeler « bulldog », avec également une sonorité d'échappement à la fois grave et assourdissante de leur moteur GM 2 temps. La seule SNCB à être restée en état d'origine (excepté les 4 feux obligatoires, puisque restée en service jusqu'à cette année) est la 204004. ! Heureusement que quelques-

unes ont été conservées à des fins touristiques : 201010 en livrée d'origine au dépôt d'ANTWERPEN-DAM (ANVERS-DAM), 202021 (qui n'est autre que l'ex 1602 CFL) préservée par le PFT avec la 5927 en livrée verte 1970 (la 54 « bulldog » attendant de retrouver des cabines d'origine). Ayons aussi une pensée émue pour les 5922 en livrée jaune et 201030 en livrée « expo 58 », ainsi que la 1603 luxembourgeoise de l'ex-VENNBahn, au sort incertain. Mais bon Dieu que les sonorités d'échappement de ces deux séries d'engins ont pu régaler pendant tant d'années les oreilles des ferroviathes que nous sommes !

Pendant ce temps, de l'autre côté de l'Atlantique, alors que BILL HALEY nous faisait nous démener depuis quelque temps sur ROCK AROUND THE CLOCK, une voix qui allait bientôt faire se pâmer bien des jeunes filles commençait à déferler également sur les ondes de toutes les radios « branchées » d'alors : ELVIS PRESLEY, le seul blanc qui chantait le blues comme les noirs, était en train de devenir the KING of ROCK'N ROLL à la vitesse du HIAWATHA EXPRESS (il n'était encore guère question de TGV à cette époque).

Au même moment, le 30 septembre exactement, à l'EST d'EDEN, un GEANT disparaissait au volant de sa PORSHE 356 victime de sa FUREUR DE VIVRE : JAMES DEAN entrait pour l'éternité au Panthéon des étoiles (filantes dans ce cas-ci) qui nous ont fait rêver dans les salles obscures. Il lui aura suffi de trois films, que dis-je, trois chefs-d'œuvre, pour devenir l'idole non pas d'une mais de plusieurs générations. Il aura eu juste le temps et le plaisir le 17 juin exactement, d'assister à l'inauguration du premier parc DISNEYLAND d'ANAHEIM dans la banlieue de LOS ANGELES en CALIFORNIE. Celui-ci est d'ailleurs le seul construit du vivant de ce grand magicien du rêve qu'était WALT DISNEY. Aujourd'hui, pour notre plus grande joie, il n'est plus nécessaire de courir là-bas pour entrer dans le monde féérique de MICKEY, DONALD, BLANCHE-NEIGE et CENDRILLON entre autres : le THALYS nous amène directement à celui de PARIS afin d'y vivre les mêmes joies.

Et justement, la FRANCE, en 1955, connaissait elle aussi deux grandes révolutions. Une fois n'est pas coutume, commençons par la « concurrence » : au salon automobile de PARIS, face à la présentation de l'incroyable 403 de PEUGEOT, CITROËN lançait un modèle qui fit l'effet d'une bombe et qui provoqua un engouement jamais vu auparavant : la DS 19 ! Traction avant évidemment, comme sa devancière, la célèbre « traction » qu'elle allait remplacer, ligne futuriste, tableau de bord se démarquant de tout ce que l'on pouvait voir jusque là avec un volant monobranche, une direction hydraulique et, le nec plus ultra, une suspension hydropneumatique réglable à 3 hauteurs différentes associée à des sièges rembourrés, ce qui lui assurait un confort et une tenue de route exceptionnels, de même que des freins à disques à l'avant, pratique encore inconnue à l'époque. L'usine du quai de Javel frappait à nouveau aussi fort que lors de la sortie de la 2CV quelques années auparavant. Aujourd'hui encore, tout comme sa petite sœur et sa devancière, la fameuse « traction », la DS en fait rêver plus d'un : il suffit de se remémorer la performance de JEAN-PAUL BELMONDO fonçant sur les quais du port du HAVRE au volant de sa demi-DS (le CERVEAU) et de l'incroyable objet volant (identifié celui-là) de JEAN MARAIS alias FANTOMAS, poursuivi dans un vénérable DC3 par LOUIS DE FUNES (le commissaire JUVE) ! Il est d'ailleurs fort peu probable que les JT nous montrent un jour une capture de malfrats similaire : la PJ dispose d'autres moyens aujourd'hui !!! On peut encore en admirer une à vendre, une DS, pas une PJ ! (pardon messieurs), de temps à autre en face de la rampe du pont ATLAS, rue du Commandant MARCHANT.

Avant de passer à l'autre événement, restons un instant dans le monde de l'automobile mais sur circuit cette fois, aux célèbres 24 heures du MANS. On y a assisté cette année-là à la course la plus meurtrière de l'histoire de cette compétition, le 11 juin exactement. Afin de bien comprendre la cause de ce drame, il faut savoir qu'il n'existait pas encore de piste pour la rentrée aux stands comme c'est la règle générale aujourd'hui sur tous les circuits. C'est ainsi que l'anglais MIKE HAWTHORN, devant ravitailler, coupa la route à l'écossais Mc LIN. Celui-ci freina au maximum en se déportant pour l'éviter. Malheureusement, les deux MERCEDES d'usine arrivèrent à fond juste derrière l'AUSTIN-HEALEY de l'Écossais. La première, pilotée par le Français PIERRE LEVEGH, monta littéralement sur l'arrière de l'AUSTIN fort arrondi (dans le plus pur style british de l'époque) qui fit office de tremplin. La voiture du Français fut littéralement catapultée en plein dans la tribune bondée de spectateurs ! Le train AV se disloqua, le moteur se détacha et la voiture partit ainsi en pièces détachées comme un obus dans la foule en s'embrasant. Le bilan de cette catastrophe fit état de 85 morts et plus de 170 blessés. Et dire que le pauvre LEVEGH, juste avant l'accrochage, eut encore le réflexe de prévenir son coéquipier JUAN-MANUEL FANGIO qui le suivait, en levant le bras ! Grâce à ce geste, ce dernier put éviter la collision de justesse. Et dire que HAWTHORN gagna finalement ces 24 heures ! Suite à cette tragédie, la firme MERCEDES décida immédiatement de se retirer de la compétition (ce n'est que tout récemment qu'elle y est revenue, 32 ans plus tard, tout d'abord en fournissant des moteurs pour les voitures SAUBER), tout en sortant à la même époque sa légendaire 300SL aux portières « papillon ». C'est aussi depuis cette date que la SUISSE a interdit toute course automobile sur son territoire.

A présent, toujours en France, LE grand événement qui nous intéresse est bien sûr le record du monde de vitesse sur rail obtenu entre BORDEAUX et DAX les 28 et 29 mars. Les essais en vue de cet exploit avaient déjà débuté l'année précédente avec notamment un premier record à 241Km\H grâce à la CC7121 de série tirant 3 voitures spécialement aménagées pour la cause. Les enseignements tirés de ces essais permirent de préparer soigneusement ceux de 1955. C'est à la CC7107 qu'échut le privilège de rouler la première à 331Km\h, toujours en tête de ses 3 voitures le 28, la BB 9004 l'imitant dès le lendemain. Il va sans dire que ces deux machines avaient été préparées et améliorées pour la cause, de même que les voitures évidemment. Si la CC7107 faisait déjà partie d'une des séries les plus célèbres des chemins de fer français, la BB9004, sortie le 22/05/1954, était quant à elle, issue avec la 9003 d'un quatuor de prototypes préfigurant la future lignée des BB tous services dont les 9200 allaient être la première série à bientôt inonder l'ensemble du réseau 1500V continu. Les 9001 et 2 n'étaient autres que les descendantes des fameuses BB à adhérence totale du BLS, au même titre que nos types 121001, 2 et 3 (ces dernières en 3000V évidemment).

Si l'exploit méritait à coup sûr le gros cocorico poussé par la SNCF, il va sans dire que les enseignements que cette dernière dut en tirer, vu l'état de l'infrastructure et du matériel roulant après ces essais, ont mis plus de 20 ans pour aboutir à la mise au point des nouvelles techniques permettant la construction de la première rame TGV à turbine à gaz d'abord, électrique ensuite. Sans ces essais d'il y a 50 ans, ils n'auraient pu atteindre 380 puis 515 Km/h (avec deux autres très gros cocoricos tout aussi justifiés) et on ne connaîtrait peut-être pas encore le THALYS aujourd'hui pour lequel on transforme actuellement notre bonne vieille gare des GUILLEMINS !

En modélisme, si la CC7107 a eu l'honneur de figurer depuis de nombreuses années aux catalogues LEMACO, JOUEF et RIVAROSI entre autres, la BB9004 quant à elle, après une timide apparition il y a très longtemps chez LEMACO et en version « jouet » chez JOUEF toujours (et des marques moins connues chez nous comme PMP, RMA et BABY TRAINS entre autres), elle nous est présentée cette année 2005 par ROCO précisément pour commémorer cet anniversaire. Et, sans faire de publicité, il est quasiment sûr que ce modèle sera à la hauteur de cet événement ! Les deux vedettes, elles, trônent maintenant côte à côte au musée de MULHOUSE, la BB9004 en version « record » depuis 25 ans déjà, enfin c'est ce que tout le monde croit. En effet, sa sœur et elle, arrêtées le 24/01/1973 au dépôt d'AVIGNON, furent garées à ARLES pendant quelques années à l'extérieur de la remise. Lorsque la décision de la sauvegarder et de la restaurer pour le musée fut prise, ce fut la 9003, en bien meilleur état, qui fut finalement et logiquement choisie et réimmatriculée 9004. Quant à la CC7107, arrivée le 1/01/1953 au dépôt de PARIS-LYON, devenu PARIS-SO, elle fut mutée le 21/05/1976 à celui d'AVIGNON où elle est restée en service jusqu'au début 2000 après avoir tracté exceptionnellement fin 1999, pour les besoins d'un superbe film d'hommage en son honneur, un messagerie sur AMBERIEU-CULOZ-MODANE, la célèbre ligne de la MAURIENNE qui vit autrefois circuler les « mille-pattes » du PLM en 3<sup>ème</sup> rail. Quoiqu'il en soit, la présence de ces deux locos au musée, pardon, à la cité du Train puisque c'est ainsi que l'on doit dire maintenant depuis l'inauguration de la nouvelle halle à « thèmes » le 14/04/2005, est entièrement méritée. Ce qui n'a pas empêché leur présence à la date anniversaire sur le lieu de leur exploit, la CC7107 tractant elle-même, en relais avec la CC7102, sauvée in-extremis, non seulement la BB9004 mais aussi une des trois voitures DEV du record et la CC6530 également arrêtée et remise en livrée « grand confort ».

Pour la petite histoire, outre la 7107, le dernier « carré » de ces brillantes machines qui tint bon au dépôt d'AVIGNON, encore lui, jusqu'au 27/12/2001 a pu être sauvé, à savoir la 7102 déjà citée, mais aussi la 7106 à AMBERIEU au musée du cheminot, la 7121, celle du record à 243 Km/h de 1954, à MIRAMAS, la 7140, ex MAURIENNE jadis équipée de frotteurs latéraux, à l'écomusée de BREIL sur ROYA, et la 7002, un des deux prototypes de la série, au dépôt d'AMBERIEU. Revenons maintenant chez nous. Comme évoqué ci-dessus, pendant que les travaux de démolition de la gare des GUILLEMINS allaient « bon train », si on peut s'exprimer ainsi, la région était en émoi en apprenant le drame qui se déroulait lors de l'incendie du cinéma LE RIO à SCLESSIN. Les anciens ont encore en mémoire le sacrifice de la petite JEANNE ROMBAUT qui retourna à deux reprises dans la fournaise, d'abord pour sauver son jeune frère, puis son amie qu'elle ne put malheureusement ramener, restant elle-même prisonnière du brasier, victime de son courage. Un monument lui a d'ailleurs été érigé au coin de la rue de Berloz. Lorsque vous venez nous rendre visite à notre bourse annuelle et que vous arrivez ou repartez par la rue E.SOLVAY, en passant devant ce monument, ayez une pensée émue pour cette adolescente qui n'hésita pas un seul instant à risquer et à laisser sa vie pour une de ceux qui lui avaient été confiés !

Revenons au domaine ferroviaire : l'arrivée des Diesel de ligne évoquée ci-dessus ne doit pas faire oublier la livraison en cours depuis deux ans des deux premières grandes séries de locomotives électriques : les 122 et 123 (les futures 22\23, dont les faces frontales inspireront juste après celles des 201, comme le firent auparavant celles des trolleys T36 des TULE pour les motrices panoramiques SNCV de SPA-VERVIERS transformées par la FN, constructeur des dits trolleys. Vous avez

dit rentabilité ?). Cette même SNCV qui procédait au remplacement de plusieurs services de trams par les autobus, à savoir les lignes de Vottem\51 (déjà en 54), Ste-Walburge\52, Rocourt\50, Jupille - Bellaire - Saive - Blégny et Herstal\62 alors qu'elle mettait paradoxalement en service les type S flambant neuves ! Les TULE, eux, faisaient déjà circuler depuis novembre 54 leurs nouveaux trolleys T54 vers Fléron. Les voyageurs purent apprécier le confort, la rapidité et le silence du roulement de ces voitures qui contrastaient singulièrement avec leurs devancières brinquebalantes sur rail. Heureusement, un attelage motrice 133/remorque 710 « Familleureux » est conservé au musée de Natalis. Ce matériel a la particularité d'avoir 2 bissels reliés entre eux au lieu des 2 essieux dans un châssis rigide. Notons que les dites remorques, au très bon roulement certes mais assez lourdes, furent vite remplacées par les petites « gouvernementales » beaucoup plus légères et, en toute logique, mieux adaptées au service dans les côtes de Bois-de-Breux et Robermont. Quant aux Familleureux, elles émigrèrent sur la ligne 1 derrière les motrices M29 jusqu'en 1960. Pour en revenir à nos 22\23, ce sont elles qui allaient assurément donner le premier coup de grâce à leurs consœurs à vapeur. Il faut dire que la SNCB appliquait depuis la fin de la guerre un vaste plan d'électrification qui devait amener une rationalisation progressive de l'exploitation telle qu'on la connaît aujourd'hui. Les 2 dernières lignes importantes à avoir vu le passage de la traction autonome à l'électricité ne sont autres que RIVAGE-GOUVY et l'ATHUS-MEUSE en ce début de millénaire, et ce en 25000V alternatif sur la presque totalité du parcours. Il aura donc fallu plus de 50 ans pour réaliser ce programme, en ne prenant pas en compte les lignes TGV puisque ces dernières, toujours pas terminées en totalité, sont en supplément au réseau traditionnel.

Pour en revenir à nos 122, elles roulaient déjà depuis l'année précédente non seulement sur ANTWERPEN-BRUXELLES-CHARLEROI de concert avec les 101 et les AM 1935, 1939 et 1950, mais aussi sur la ligne 50 OOSTENDE-BRUXELLES depuis fin 54. Début octobre, elles purent s'élancer également sur la 36 vers LIEGE. La traversée de BRUXELLES par la jonction Nord-Midi allait enfin pouvoir donner sa pleine mesure grâce à cette nouvelle traction « non fumeur ».

La pause des caténaires, alliée à la transformation de la gare des GUILLEMINS (ainsi que toutes les autres de la ligne) annonçait déjà timidement le chemin de fer d'aujourd'hui. Mais pensez donc que les trains électriques arrivaient au milieu d'un chantier qui allait mettre encore près de deux ans pour voir s'élever le nouveau bâtiment que l'on s'apprête à démolir dans peu de temps !

Il va de soi que l'exploitation subissait par la même occasion une complète refonte. Il fallut s'habituer aux changements de traction, surtout sur l'axe BRUXELLES-ALLEMAGNE : la vapeur tiendrait pourtant encore jusqu'à l'électrification de LIEGE-AACHEN en mai 1966 avec principalement les type 29 et 81 du dépôt de HERBESTHAL (leurs type 1 ayant émigré alors vers d'autres lieux). On pourrait croire aussi que la montée des plans inclinés allait être plus aisée : dame, avec les nouvelles locomotives, il n'allait plus y avoir de problème ! Mais voilà : la fourniture du parc électrique n'était pas terminée et le service d'allège dut continuer à faire appel à ses infatigables type 98 et 99 ! Et c'est ainsi qu'on put « admirer » pour quelques semaines encore des trains électriques escalader les plans à 50 Km/h maximum poussés en vapeur ! Spectacle étonnant autant qu'éphémère dont le gosse de huit ans que j'étais se souvient très bien. Une fois la situation régularisée, nombre de riverains de ce tronçon ont dû émettre la même réflexion que celle de mes parents à ce moment : « On n'a plus le temps de les voir passer. Avant, on les entendait arriver de loin et on savait les suivre ». Et c'est vrai



que, surtout le soir, les Pacific type 1 et 10, Atlantic type 12, de même que les 29, 31, 64, 81 et surtout 98 et 99 nous offraient des spectacles « son et lumière » que les générations après la mienne ne peuvent imaginer un tant soit peu. Pourtant, certains convois montèrent encore quelques fois en vapeur pendant quelques années au hasard des services ! Je me souviens notamment d'un train-radio revenant de MARBEHAN derrière une type 29. Pour alléger ce train, on mit une autre 29 de préférence à une électrique pour une meilleure compatibilité entre les deux locos (correspondance No 4, 5 et 6 de 1990 et 1 de 1991: les trains-bouyotes). L'arrivée de ces nouvelles machines aux allèges amena finalement la création de la fameuse « lentille B », composée d'une espèce de faux butoir amovible contenant de l'huile, raccordé à un manomètre fixé devant le pare-brise face au conducteur, indiquant à ce celui-ci l'effort fourni par la locomotive. Depuis le début des années 90, cette lentille, devenue obsolète, a été supprimée, les conducteurs travaillant « aux ampèremètres ». Une de ces lentilles est conservée au musée de KINKEMPOIS au stand des plans inclinés (à quand une petite visite ensemble là-bas?). Malgré leur faible puissance (2250CV), mais une charge par essieu élevée (22,2T pour les 22, 23T pour les 23), l'Europe ferroviaire nous a envié ces deux séries 22\23 lors de leur arrivée sur le réseau car elles étaient dotées du célèbre JH permettant indifféremment la traction « voyageurs ou marchandises » sans changement de rapport à l'arrêt comme il est encore de règle sur certains matériels étrangers de nos jours ! Si les techniques actuelles utilisent l'électronique à outrance, le fonctionnement tout automatique de ce JH, le premier utilisé sous courant continu, était considéré à l'époque, à juste raison, comme une véritable révolution au même titre que la sortie des Ae4\4 du BLS, premières locomotives de vitesse à adhérence totale alors que la règle auparavant était aux grandes roues solidaires du châssis avec essieux ou bogies directeurs comme pour les locomotives à vapeur. Aujourd'hui, si les 23 sont encore utilisées intensément en trafic marchandises principalement en UM avec une autre 23 ou une 26, les 22 sont en voie d'extinction. Ce sont d'ailleurs les trois dernières dans la série (2247, 2248 et 2249) qui sont utilisées comme allèges spécialisées, relayées parfois par une de leurs consœurs survivantes ou une diesel de KINKEMPOIS. Quel dommage que la 2208 n'ait pas été sauvée et remise dans sa livrée verte, 2 simples feux (un blanc un rouge de chaque côté) du temps où elle assurait ce service avant d'être remplacée par la 2383, elle même relayée par la 2250 aujourd'hui déclassée.

Lorsque le bâtiment de gare actuel aura complètement disparu, les 22 ne seront probablement plus là non plus. A peu de chose près, elles auront eu presque le même temps de vie que les « gros nez » 52, 53, 54 ! N'oublions pas non plus d'évoquer que c'est aussi à cette époque (1954\55) que l'on vit « débarquer » les premières grandes séries d'AM doubles indémodables dont certaines, après diverses améliorations au fil des années, nous rendent encore tant de services aujourd'hui (hormis celles de 1939 et 1950 bien sûr).

Et pendant que nous contemplions ces nouvelles locos sans fumée, les amateurs de football regardaient émerveillés les tout premiers matchs de la coupe d'Europe des clubs champions récemment mise sur rails (z'avez encore vu le jeu de mots ?) sur la petite lucarne, tout du moins ceux qui pouvaient s'en procurer une à l'époque, et ils n'étaient pas légion ! En effet, l'achat d'un poste de télévision, d'une petite voiture, voire d'une bonne moto ou tout simplement du train électrique commandé au grand SAINT-NICOLAS (officiellement pour le « gamin » !), était pour beaucoup d'ouvriers du domaine de l'utopie.

Quant au football, la finale de cette même coupe d'Europe nous amène fatalement le 29 mai 1985 à l'ancien stade du HEYSEL. Tous, nous avons encore en mémoire devant nos yeux incrédules ces scènes insoutenables dues à la violence aveugle et sinistrement imbécile d'une poignée de hooligans. Par décence, restons-en là afin de ne pas « remuer le couteau dans la plaie », en rappelant tout de même la victoire de la JUVENTUS de TURIN face à LIVERPOOL tandis que, pour la petite histoire, la première édition citée ci-dessus était remportée par le REAL de MADRID de PUSKAS, GENTO et DI STEFANO entre autres, avant de se l'adjuger les quatre années suivantes avec le même panache. Et, comme pour conjurer le mauvais sort, le 25 mai dernier, après avoir été menée 0 à 3 à la mi-temps, l'équipe de LIVERPOOL parvenait à reconquérir le trophée face à cette même JUVENTUS au terme d'un match somptueux des deux formations. Nous ne nous attarderons pas non plus sur le « naufrage » retentissant autant que hautement médiatisé du RAINBOW WARRIOR, le bateau de GREENPEACE, début juillet, de même que sur la période de chaos provoquée par les attentats des CCC dont le but apparent était une déstabilisation manifeste de l'Etat. Quel contraste avec les différentes manifestations dans tous les coins du pays que nous offrait la SNCB pour fêter ses 150 ans ! Chacun s'attendait à voir « tourner » notre bonne vieille 29013, comme d'habitude : ce fut évidemment le cas. Mais c'était sans compter sur les deux grosses surprises qui nous attendaient. La première fut sans conteste l'atlantic type 12. Il lui revint en premier lieu d'ouvrir ce cent-cinquantenaire en tirant le 6 mai le train d'inauguration où avait pris place sa Majesté le roi BAUDOIN, arborant pour l'occasion le blason des armoiries royales, sur le parcours initial de BRUXELLES à MECHELEN, avec bien sûr la traversée de la jonction NORD-MIDI, « non fumeur », derrière une locomotive électrique série 21. Par la suite, elle se fit admirer aux quatre coins du réseau, tantôt seule, tantôt accouplée à la 29, et ce pour notre plus grand plaisir. Un des plus beaux « parallèles » fut assurément à KINKEMPOIS avec, sous pression, la petite « bouteille » COCKERILL à chaudière verticale No 6 du charbonnage PATIENCE et BEAUJONC côtoyant nos deux vedettes. Notre pur-sang allait encore courir comme en ses plus beaux jours pendant deux ans, se permettant même, ainsi que la 29, des escapades chez nos voisins du Nord en 1987 dans le cadre de leur cent-cinquantenaire également. Il est fort peu probable qu'on puisse la revoir un jour autrement qu'en statique, hélas. La deuxième surprise fut aussi la rame quadruple électrique de 1935 en livrée d'origine. Les bruits caractéristiques de son compresseur style tramway et de ses moteurs à l'accélération étaient pourtant encore familiers à l'époque aux oreilles des amateurs avertis : en effet, les anciennes AM postales qui circulaient toujours à ce moment n'étaient autres que ce matériel transformé en 1967. L'une d'elles a heureusement été conservée sous cette forme. Elles furent remplacées par quelques-unes de la série de 1954, elles-mêmes arrêtées cette année pour cause de restructuration à la poste. Elles ont été garées dans le faisceau de BRESSOUX où on pouvait encore y voir quelques-unes récemment, l'une d'elles devant servir à reconstituer l'AM de mesures tamponnée à l'atelier de KINKEMPOIS. Puisse l'une d'entre elles connaître également le même sort que son aïeule. Et pendant ce temps, les AM 800 quadruples débarquaient sur le réseau. Leur livrée gris-orange tranchait carrément du vert omniprésent des autres AM et de la grande majorité du matériel tracté. Equipées du même équipement électrique que les AM 700 et 666 et suivantes, elles peuvent donc être accouplées ensemble. Depuis, elles ont également reçu la désormais classique livrée rouge. On put même voir la 808 en bleu et logo VTM. Au même moment, la SNCV fêtait également un anniversaire tout aussi important : son centenaire. De la Côte au Pays

de Charleroi, avec l'ASVI évidemment, en passant par le TTA à Erezée et, bien sûr, la ligne des grottes de Han, on put de nouveau flâner à travers prés et sous-bois à bord de matériel qu'utilisèrent nos grands-parents, telles ces minuscules remorques et baladeuses tirées allègrement par une petite vapeur bi-cabines toujours en pleine forme, une de celles qui firent la fierté de la société. N'oublions pas non plus les autorails bruyants nous faisant profiter de leur parfum caractéristique de mazout, ainsi que les petites motrices à 2 essieux dont la conduite s'apparente fortement à un sport de haute voltige, voire à un parcours du combattant ! Mais pour nous, simples amateurs, quel régal d'admirer ces vaillants octogénaires (au moins) rouler de concert avec les fantastiques motrices Standard, type S et PCC ! Festivités SNCV et festivités SNCB la même année, avouez que nous avons été gâtés. D'autant plus que, pendant ce temps, la DB n'était pas en reste. Fêtant aussi ses 150 ans d'existence, elle rénova en l'agrandissant le musée de NUREMBERG et elle autorisa de nouveau la circulation de nombreux trains vapeur qui étaient totalement proscrits depuis leur suppression en 1977. Comme chez nous, en plus des très nombreuses manifestations et expositions, elle nous concocta une parade époustouflante à NUREMBERG, évidemment, où on put admirer certains matériels sortis d'on ne sait où, qu'on croyait ne plus exister ! Tous moyens confondus, reconnaissons que chemins de fer belges, vicinaux et allemands avaient fait fort (la parade allemande a d'ailleurs fait l'objet d'une cassette superbe). Pendant ce temps, le service régulier à la SNCB se faisait pour la première année sans les diesel COCKERILL séries 60, 61 et 64, ex 210 et 211, ainsi que les électriques type 29, ex 101, nos premières en Belgique, qui dataient de 1949, déclassées moins d'un an auparavant au moment de la mise en vigueur du tristement célèbre plan IC\IR. Les deux dernières en service, 2912 et 2913, finirent leur carrière à Bruxelles-midi où elles transféraient les rames de où jusqu'au garage de Forest. Toutes deux sont préservées, la 13 en dernière livrée à 4 feux, et la 12, qui a conservé ses deux feux jusqu'au bout, comme la 11 d'ailleurs, remise en livrée intermédiaire à deux tons de vert et numérotation 101.012. Notons également le sauvetage des 6077 et 6106 par le PFT, ainsi que la 6041 du musée de Kinkempois.

1985=150 ans, donc :1935=100ans ( waouw, qu'est ce que c'est qu'on compte bien !!). Là aussi, la relativement encore jeune SNCB avait frappé un grand coup : on vit s'élancer ces superbes locomotives que sont les type 1, notre deuxième Pacific, la plus lourde d'Europe (135T. en ordre de marche et 23T. de charge par essieu). Vinrent également une des séries de voitures métalliques les plus réussies: les M1 métalliques destinées surtout au service « banlieue ». Finalement mises à toutes les sauces car équipées de portes à fermeture automatique, elles étaient particulièrement appréciées du personnel d'accompagnement plutôt habitué à remonter leur rame à chaque arrêt pour refermer toutes les portes. Elles tiendront jusqu'en 1988, preuve de leur robustesse et leur fiabilité légendaires. Mais le véritable événement de cette année fut sans conteste l'électrification de la ligne BRUXELLES-ANTWERPEN, la première du réseau avec, en corollaire, l'apparition de splendides rames quadruples arborant une très seyante livrée blanc et bleu. Ces automotrices rouleront jusque dans les années 60 en ayant vu leur composition passer à 6 éléments et leurs couleurs d'origine virer aux deux tons de vert puis au vert uniforme avec les bandes jaunes de visibilité. Quelques-unes seront transformées en AM postales en 1967(voir le chapitre précédent: 1985). Pourtant, l'événement majeur en cette année 1935 fut assurément la disparition tragique le 29 août de la Reine ASTRID dans un accident de voiture à KÜSSNACHT en Autriche. Le peuple belge pleurait celle qu'il chérissait moins d'un an après avoir vu partir le roi

ALBERT 1<sup>er</sup> dans des circonstances tout aussi tragiques. L'amour que lui vouait le peuple était dû principalement à une simplicité, inhabituelle chez les autres personnes de son rang, la faisant s'identifier à la population féminine qui voyait en elle une maman plus qu'une reine, surtout depuis le jour où elle présenta à bout de bras aux Liégeois le petit Prince de LIEGE, notre Roi ALBERT II comme chacun le sait, depuis le perron de l'hôtel de ville. On peut y admirer dans la salle des pas perdus la robe qu'elle portait à cette occasion ainsi que l'habit du petit Prince. De plus, avec la situation internationale se dégradant progressivement, l'avenir ne se présentait vraiment pas sous de bons auspices, il faut bien le reconnaître. Pourtant, sur les ondes émises par la TSF, les gens, habitués aux chansons tristes en vogue à l'époque, découvraient un tout autre style de musique aux paroles gaies et entraînantes interprétées par un certain CHARLES TRENET très vite surnommé « le fou chantant », ainsi que par un orchestre qui allait bientôt nous apprendre que « tout va très bien, Madame la Marquise » : vous aurez reconnu RAY VENTURA et ses collégiens bien sûr. Et pendant ce temps, alors que notre compatriote ROMAIN MAES gagnait le tour de France en portant le maillot jaune de la première à la dernière étape, à BRUXELLES, le monde footballistique était en effervescence: dame ! le DARING de MOLENBEEK venait de vaincre la grande UNION 60, ainsi appelée après avoir joué 60 matches sans défaite en division d'honneur ( notre actuelle division 1). Cet antagonisme, bon enfant il faut le dire, entre les « daringmen » et les « unionistes saint-gillois » amena une des pièces de théâtre les plus hilarantes qui soit, le tout dans le plus pur style de zwanze et gouaille bruxelloises : BOSSEMANS et COPPENOLLE, interprétés respectivement par VICTOR GUYAUX et MARCEL ROELS, qui fut enregistrée pour la télévision au théâtre des GALERIES et diffusée dans la défunte émission « Au théâtre ce soir ». Le record précité de l'UNION SAINT-GILLOISE fut pourtant battu, à un échelon nettement inférieur il faut le reconnaître, par un club bien de chez nous, aujourd'hui disparu : l'OLYMPIC de HOLLOGNE, qui aligna 64 matches sans défaite au cours des saisons 1953/54, 54/55 et 55/56, le 61<sup>ème</sup> du record étant obtenu en « derby » face au voisin du FC HOLLOGNE.

Mais 1935, c'est aussi la grande expo universelle de BRUXELLES. A cette occasion, la SNCV se vit livrer une série de motrices métalliques à deux essieux, les toutes dernières du genre à être fournies à une société de transports en commun, afin de renforcer son parc toute la durée de cette manifestation. Par après, elles viendront faire carrière sur le groupe de LIEGE-LIMBOURG. La 10121 roula notamment sur HASSELT-GENK et la région d'EUPEN où elle se trouvait d'ailleurs au moment de l'annexion de ce réseau frontalier par l'occupant en 1940. Les autres sillonnèrent les lignes 62/Herstal ( poussant même jusque BASSENGE aux heures de pointe grâce à leur faculté de rouler à 65KM/H ) et 61/Tilleur où leur frein électrique élaboré fit particulièrement merveille en concordance avec le frein « racagnac » traditionnel sur ce type de matériel. La 10112 est aujourd'hui en bonne compagnie au musée de NATALIS. Lorsque j'y vais, je ne peux m'empêcher de grimper sur la plate-forme et, en fermant les yeux, je me retrouve petit gamin près de mon papa qui les conduisait, comme ses collègues, avec une dextérité hors du commun sur cette ligne continuellement en rampe et en pente.

A suivre  
Lucien Genet

## ***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](mailto:lepointdujour@skynet.be)**

## **s.p.r.l. JOCADIS**

**Trains & Trams Miniatures**

**Rue de Bruxelles, 53 7850 ENGHIEN**

**<http://www.jocadis.be> E-mail : [webmaster@jocadis.be](mailto: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 5 octobre 05** : La Thuringe en Allemagne constitue une des régions les plus escarpées du pays. C'est au travers de ces magnifiques paysages enneigés aux pentes raides que nous aurons le plaisir de voir évoluer divers types de locomotives à vapeur. Cassette commerciale présentée par Albert COLLIN (+/- 50minutes ).

**Le mercredi 2 novembre 05** : « Die Bahnwinter am Gotthard » ou le chemin (de fer) de l'hiver au Gotthard .Voici la présentation inédite de cette ligne célèbre à une période de l'année qui la rend encore plus charmante. Cassette commerciale présentée par Albert COLLIN (+/-50minutes ).

**Le mercredi 7 décembre 05** : Hommage au meilleur des autorails français le X 2800 le Translozérien, la transversale des Puys ,autour de Morez, la ligne dite des Carpathes. Un très beau documentaire de 90' présenté en 2 parties sur un CD de la Régordane prêté par J-Cl. Menchior.

Grande Tombola annuelle avec de nombreux lots.

**Le mercredi 4 janvier 2006** : « De la malle-poste à l'Eurocity ». Voici encore une cassette traitant du Gotthard 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 . Cassette commerciale présentée par Albert COLLIN ( +/- 50 minutes ).

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

**BODEN Châssis**

**Immobilier avenue de l'Europe 5**

**4430**

**ANS**