

# Correspondance

Avril - Mai - Juin - 2018



BULLETIN TRIMESTRIEL

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



*Liège Guillemin en 1958,  
In Memoriam à Freddy Piette,  
Thalys Forever.*

Belgique - België  
P.P. - P..B  
4100 SERAING  
BC 4109

Dépôt Seraing  
Retour expéditeur : Secrétariat ALAF asbl :  
Rue André Renard 6, 4100 SERAING

P 204113

## **Correspondance**

### **Bulletin trimestriel**

**Rédacteurs** : L. Warny, Collin A, Lucien Genet.

**Correcteur** : Lucien Genet

**Rédacteur en chef** : A. Boulet

**Photo couverture** : La gare des Guillemins actuelle : l'entrée principale. Photo N. Boulet.

**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.

**12 € (EURO) : abonnement à la revue Correspondance (1 an, 4 numéros)**

Règlement au compte IBAN : **BE 74 0682 3766 7407** BIC **GKCCBEBB**  
**de l'ALAF asbl (Abonnement 2018).**

Tout courrier, concernant la revue, doit être adressé : Rue A. Renard, 6, 4100 Seraing  
E-mail :

[alain.boulet.4@gmail.com](mailto:alain.boulet.4@gmail.com)

Site Internet : [www.alaf.be](http://www.alaf.be)

CORRESPONDANCE est envoyée 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

La gare de Liège-Guillemin en 1958

Page 4

In memoriam : Freddy Piette

Page 15

Thalys Forever suite

Page 16

Calendrier des projections

Page 22

### **Bourse d'échange**

**Le dimanche 8 avril 2018**

**De 9 à 13 h**

**Ancienne Ecole du Château de Sclessin Rue de Berloz**

*(Toujours à la même adresse)*

**Réservation obligatoire**

**auprès de**

**Xavier Leemans**

**Françoisxavier.leemans@skynet.be**

### **Journées Portes Ouvertes**

**Samedi 3 et Dimanche 4**

**Novembre 2018**

**De 9 à 17 heures**

**Club ALAF**

*Dans son local*

**Rue de la Gare, 77  
4102 OUGREE**

**P.A.F. : 3€**

La revue, aujourd'hui nous fait découvrir une partie de ce qu'étaient les déplacements dans la région liégeoise en nous expliquant la saga des anciennes gares des Guillemins. Elles se sont succédé sur l'emplacement d'un ancien monastère. Ces gares de plus en plus belles, de plus en plus grandes, représentaient une des entrées principales de la ville lors de grands événements comme les expositions universelles. A cette époque la Belgique était on peut le dire une grande puissance industrielle entre autres.

Lucien Genet nous propose la suite de son article Thalys Forever. Un memoriam de A. Collin, notre président, évoque la mémoire de Freddy Piette qui nous a quittés suite à une longue maladie.

On ne doit pas oublier la date du 8 avril : le club organise sa bourse annuelle. Des bénévoles sont demandés pour que cette journée soit une réussite.

En attente de l'assemblée générale, les cartes des membres sont disponibles au comptoir du club les jours de réunion. Le mot de passe du site se trouve au verso de celles-ci.

Je souhaite à tous de joyeuses fêtes de Pâques et une très bonne lecture à tous.

Le  
P'tit  
Mot  
Du  
Rédac  
,  
Chef

## La gare de Liège-Guillemins en 1958

### D'où vient le mot "Guillemins"

En 1838, la ligne reliant Bruxelles à la Cité Ardente ne dépassait pas la gare actuelle d'Ans, que l'on baptisa, par opportunité, "Liège-Supérieur". Les gens de la Batte et du Vinâve-d'Ile gravissaient souvent la colline, car ils aimaient saluer l'arrivée du convoi de Bruxelles et voir comment la locomotive manœuvrait avant de prendre en remorque le train retournant à la capitale.

L'Etat ne pouvait pas s'en tenir à cette relation ferroviaire incomplète. Pour que le rail atteignît la ville même et continuât, au-delà, jusqu'à la frontière prussienne, il fallut vaincre les difficultés dues au profil du terrain.

Après pas mal de projets et des discussions plus nombreuses encore, on aboutit enfin à la construction des plans inclinés dus à l'ingénieur Henri Maus (Inspecteur général des Ponts et Chaussées 1803-1893) : le premier relia Ans à Liège Haut-Pré (à l'époque, on disait "Liège-Inférieur") ; le second atteignit " Liège-Extérieur", mais cette nouvelle gare fut bientôt dénommée "Liège-Guillemins" parce que ses bâtiments s'élevèrent, en 1842, sur l'emplacement de l'ancien couvent des moines de Saint-Guillaume, autrement dit les "Guillemins".



*Le couvent des Guillemins  
entouré de son fossé en 1649.  
extrait de la carte de Liège de  
Johan Blaeu  
Domaine Public*



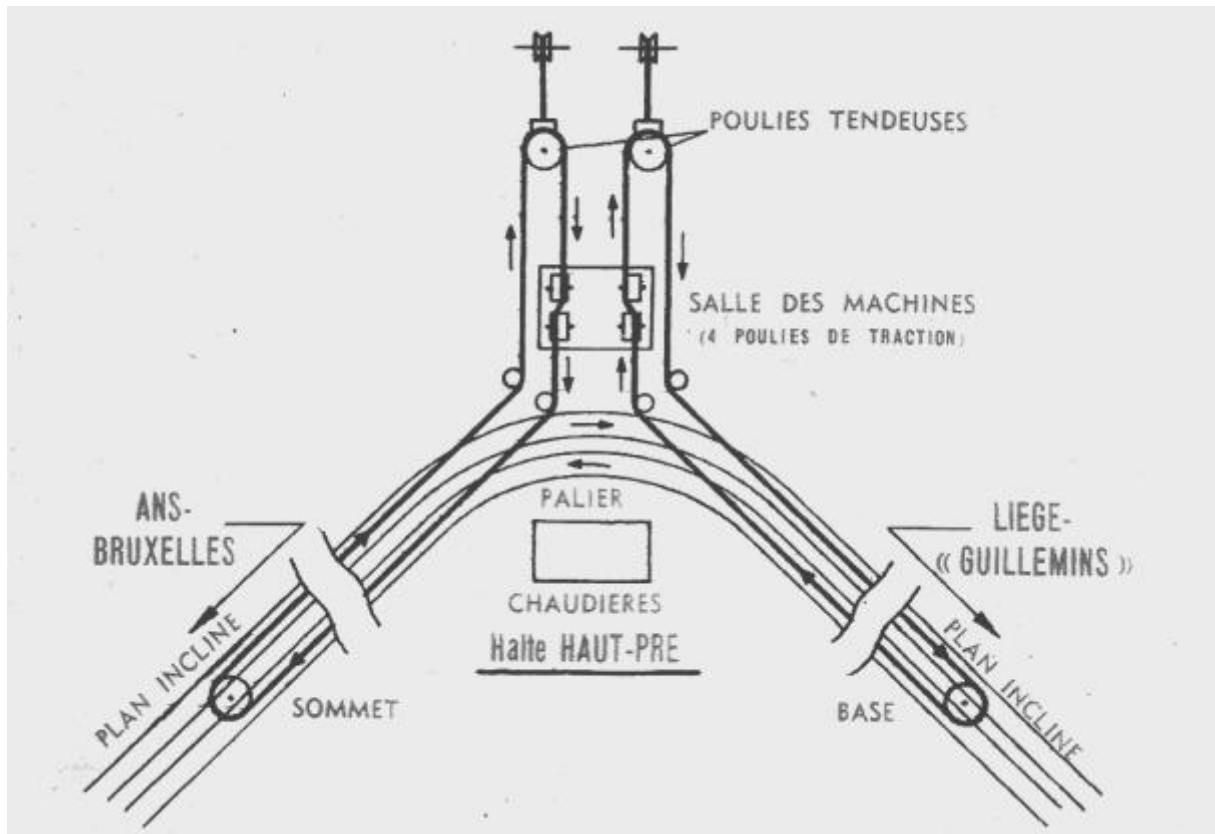
*Quartier des Guillemins, Lithographie gouachée de JB Gratre (1845).*  
Copyrighted free use, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=504902>

## Les plans inclinés

La voie entre Ans et Liège passe de 178 à 67 mètres au-dessus du niveau de la mer en moins de six kilomètres (plus de 30 mm/m de déclivité).

Les locomotives de l'époque avaient un poids adhérent relativement faible et les dispositifs de freinage étaient peu puissants. Il était impossible, dans ces conditions, d'assurer une traction normale par adhérence à la montée et à la descente sans dispositifs de freinage supplémentaires.

Pour la montée, la solution de Maus - un chef-d'œuvre de technique ferroviaire - consistait à placer au palier du Haut-Pré une double machine fixe à vapeur capable théoriquement de remonter et de descendre un train de douze wagons (les wagons d'alors ne pesaient pas 50 tonnes!) en moins de sept minutes au moyen d'un câble de fer sans fin, à l'instar de ce qui existe encore dans les funiculaires, avec cette différence qu'il s'agissait de haler des trains entiers et toujours différents.



Quelques expressions ont la vie dure, comme certaines coutumes, et le personnel appelle toujours la "poulie" le poste actuel d'expédition des trains vers Bruxelles, situé au pied des plans. C'est là que se trouvait effectivement la poulie d'en bas sur laquelle passait le câble de traction de la machine fixe.

Au procédé de H. Maus, fort ingénieux mais lent en pratique, on substitua en 1871 le système des "locomotives de pousse". Plusieurs

machines furent affectées à ce service particulier comme "allèges aux plans". Suivant les charges, les trains étaient complétés par une locomotive en tête, deux locomotives en tête, une locomotive en tête et une en queue, une locomotive en tête et deux en queue ou deux en tête et deux en queue.

Pour la descente, on fit d'abord précéder les convois, à partir d'Ans, d'un nombre variable, suivant la charge, de wagons spéciaux servant uniquement au freinage. A l'entrée de Liège-Guillemins, ces wagons-freins, après avoir été décrochés, descendaient sur une voie spécialisée pour les recevoir.

Entre leurs deux essieux se mouvaient d'énormes patins prenant plus ou moins appui sur les rails, suivant la pression que leur imprimaient des freineurs, en manœuvrant un grand volant. Celui-ci était semblable au gouvernail d'un bateau ; est-ce pour cela que ces freineurs étaient appelés "guides" ? Sans doute, et comme les patins s'étendaient d'une roue à l'autre, ces wagons spéciaux prirent le nom de "traineaux". Les freins à patins furent remplacés ultérieurement par des freins à vis agissant sur les jantes et, plus tard encore, par les freins à air comprimé.

À la montée des plans, le train de marchandises comprenait généralement la machine de remorque, les wagons, le fourgon, les "traineaux", et là où les "locomotives de pousse". À la descente, on trouvait une machine de service aux plans, les "traineaux", la machine de remorque et les wagons composant le train.

L'arrivée du frein Knorr amena la suppression des quarante wagons lestés de gueuses de fonte encore en service. Liège-Guillemins perdit en même temps les "guides" et le "brigadier guide", ces cheminots qui, depuis tant d'années, régnaient en maître absolu sur les plans inclinés. Depuis lors, machinistes, chefs gardes et sous-chefs de gare ne durent plus attendre le coup de cornet du brigadier annonçant enfin qu'il considérait le train comme étant en ordre pour affronter la fameuse côte...

Du temps des allèges Type 98 (ex T16 Pr) et Type 99 (ex NB), de lourdes 050T à adhérence totale, qui ont été les dernières, arrivé à Montegnée, le machiniste de la locomotive d'allège faisait sauter le faux maillon d'accouplement en agissant sur un câble, avisait son collègue de tête par un coup de sifflet, s'arrêtait, changeait de voie et attendait le moment de redescendre.

D'autre part, la mise en service, en 1939, de la ligne Kinkempois-Voroux libéra presque totalement Liège-Guillemins du trafic des marchandises par les plans. Le nombre des "machines de pousse" fut réduit en conséquence.

Il est amusant de rappeler que les riverains des plans inclinés, frappés par les efforts des locomotives à vapeur, entendaient la première se plaindre : "Tchouq todi, tchouq todi" (pousse toujours, pousse toujours), tandis que l'allège, liégeoise bien sûr, lui répondait sans cesse : "J' n'en peux plus, j' n'en peux plus".



Avec la traction électrique, plus silencieuse et plus efficace, la côte d'Ans serait "avalée" à 70 km à l'heure.

### Les avatars de la gare

A sa naissance, Liège-Guillemins n'avait que quatre voies. Chaque fois qu'il fallut agrandir les installations, un seul moyen pouvait être employé, celui de mordre dans la colline de Cointe. La dernière morsure date de 1903, quand on élargit la gare en vue de l'Exposition internationale de Liège (1905). Comme on atteignit alors l'extrême limite des possibilités de la retenue naturelle des terres, il fut nécessaire de construire un énorme mur de soutènement.



*Collection Eric Sainte*

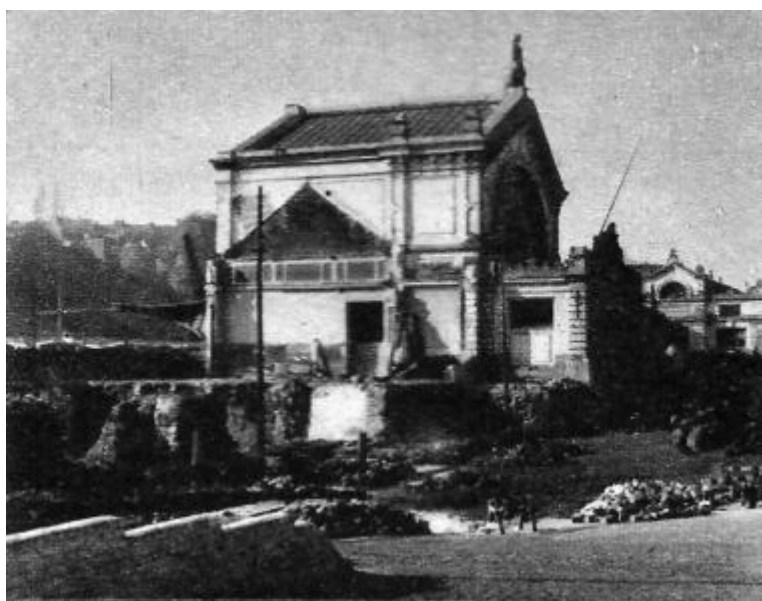
En 1905, la gare comptait cinq voies de réception "voyageurs", que longeait un faisceau de cinq autres voies : trois servaient au garage des rames de voitures, la quatrième au garage des wagons et des "traineaux", la cinquième au passage des machines et des trains de marchandises. Liège-Guillemins se complétait, côté Verviers, d'une gare latérale dotée de cinq voies en cul-de-sac.

Un imposant hangar vitré, appelé marquise, couvrait les cinq voies principales de réception "voyageurs". Le bâtiment des recettes était bâti en gros blocs de pierre de France. Son fronton était surmonté d'une grande statue symbolisant tout simplement l'Industrie, mais à laquelle on attribua pas mal d'autres significations, toutes nées de l'imagination liégeoise, qui est fertile, comme chacun sait.

Pour l'exposition de 1930, la marquise fut remplacée par des auvents. Le bâtiment fut rafraîchi et le restaurant légèrement

agrandi. De plus, on apporta quelques décorations artistiques dans les salles d'attente et dans le buffet. Mais les moyens mis à la disposition de l'exploitation restèrent les mêmes. On fit cependant l'impossible pour créer un quai provisoire de façon à disposer d'une voie supplémentaire pour les voyageurs, ce fut au détriment du faisceau de garage.

En octobre 1955 fut inaugurée l'électrification de la ligne 36. C'est alors qu'apparurent les affiches caractéristiques annonçant "Bruxelles - Liège en 1 heure". La rapidité des horaires, leur cadence et la fréquence des trains firent constater, dès les premiers jours, une augmentation sensible des recettes "voyageurs". Il devenait de plus en plus urgent de moderniser Liège-Guillemins. Bientôt, on commença à démolir les anciens bâtiments.





## Le nouveau bâtiment



La façade présente une vaste surface plane, presque entièrement vitrée, de 110 m. de long sur 17 m. de haut. On ne voit ni murs ni colonnes aux deux étages supérieurs, mais rien qu'un voile de vitres et de tôles émaillées, découpé en rectangles verticaux par des nervures en aluminium.



*Façade vers la place. Au premier plan, la loggia du restaurant.*

Un vaste auvent en béton de 50 m. de long, en saillie de 10 m. sur la façade, indique l'entrée principale. Cet excellent abri couvre toute la largeur du trottoir et une partie de la voirie.

En prolongeant à l'extérieur le plafond de la salle des guichets, l'auvent donne l'impression d'élargir ce local, qui, par suite de l'espace dévolu au bâtiment, ne pouvait pas dépasser 11 m. de largeur. L'ensemble plafond-auvent est supporté par de minces colonnes en acier, chacune d'elles portant un poids de 165 tonnes.



*Salle des guichets : nervure voile en béton de silex blanc bouchardé. Dans le fond la brasserie et le restaurant.*

Les guichets sont disposés face aux entrées, celles-ci sont flanquées d'un kiosque à journaux et d'un magasin.

Parmi l'équipement pratique de la salle, notons que les horaires complets des trains sont exposés sur des tambours rotatifs lumineux, de lecture très facile. Au-dessus de l'entrée donnant accès aux quais, deux tableaux horaires à "télécommande" signalent les heures de départ et les numéros des quais pour tous les trains, y compris les internationaux. C'est une innovation en Belgique.



*Les tableaux horaires à télécommande.*

Il n'y a pas de salle d'attente, mais un coin de repos accueille le voyageur fatigué. Devant la grande baie vitrée, à gauche, côté Bruxelles, quatre ensembles de fauteuils individuels offrent leurs sièges métalliques, d'aspect léger et engageant. La disposition en dents de scie de ces fauteuils isole un peu ceux qui en profitent : elle empêche aussi qu'on les utilise comme banquette pour s'y coucher.

A l'extrémité gauche de la salle des guichets, côté Angleur, se trouvent le restaurant et la brasserie ; à droite, le local des bagages, la consigne et d'autres services.



*Le restaurant éclairé par un système mi-direct. A droite, le panneau décoratif de Collignon sur le palier d'escalier d'accès.*



*Le comptoir de la brasserie au niveau de la salle des guichets.*

Au centre, plusieurs portes s'ouvrent sur un grand couloir de relation, parallèle au bâtiment, qui donne accès à trois couloirs latéraux sous les voies. Celui du milieu est uniquement destiné aux voyageurs qui se dirigent vers les quais, tandis que les deux couloirs orientent vers les sorties les voyageurs arrivés en gare.



*Escalier d'accès au restaurant.*

Tout ceci constitue la partie des bâtiments à l'usage exclusif du voyageur : elle est en service depuis juillet 1958. Les troisième et quatrième étages seront, au cours de l'année 1959, occupés par différents bureaux actuellement épars dans la ville. Les services E,

V, P.S. et E.S. du groupe de Liège vont être réunis et trouveront place dans des locaux modernes, où la lumière entre à profusion.

Une nouvelle cantine, qui remplacera heureusement l'ancienne, sera équipée des dernières nouveautés. Le personnel pourra s'y servir lui-même.

Le bâtiment (d'alors) actuel ne représente que la moitié de ce qui doit être élevé. La seconde partie, avec le même volume de bâtisse que la première, sera destinée à un tri postal mécanisé, à un bureau des postes et à un bureau des télégraphes.

Nous verrons s'ajouter une gare routière pour nos autobus, qui sera peut-être surmontée d'un parc à étages pour voitures privées, ce qui plairait tant à une partie de notre clientèle. Quant à nous, nous nous réjouissons que le centre régional de nos œuvres sociales, de conception moderne, s'intégrera dans l'ensemble "Liège-Guillemins". Il sera d'un accès facile tant par la voie publique que par les quais.

Nos ingénieurs ont mis à profit toutes les parcelles du terrain dont ils pouvaient disposer. Ce ne fut pas la moindre des difficultés techniques qu'ils eurent à vaincre.

### **D'autres modernisations et d'autres projets**

Liège-Guillemins n'était pas uniquement une gare "voyageurs" ; elle avait son service des "marchandises". Auparavant, la cour s'étendait, côté Bruxelles, en contre-bas de la ligne 34 (Liège-Hasselt), et comptait 17 voies, un magasin "tarif 2" et un magasin "tarif 3". La modernisation a complètement bousculé cette cour, et c'est sur son emplacement que fut construit le centre routier de Liège.

Par jour, ce centre reçoit 60 à 65 wagons messageries et en expédie de 40 à 45 ; il traite une moyenne de 170 tonnes de colis à l'arrivée et environ 110 tonnes au départ ; 60 camions sont utilisés pour les remises et les prises à domicile. Avec les centres de Verviers, de Huy et de Vielsalm, le service couvre toute la province de Liège, en la débordant un peu.

Liège-Guillemins a aussi son entrepôt, connu sous le nom de "Liège-Meuse", parce qu'avant 1905, le raccordement reliant la gare aux installations de la douane se poursuivait au-delà de celle-ci pour atteindre la Meuse, où se faisait le transbordement des marchandises de bateaux sur wagons ou inversement. Cet entrepôt ne répond plus aux exigences du moment, aussi sa démolition est chose décidée, de même que la construction dans un proche avenir d'un entrepôt moderne à l'emplacement de l'ancien atelier M.A. de Fragnée (dont les attributions ont été reprises par celles de Kinkempois) sera entreprise. Cette heureuse modification des lieux amènera la suppression des passages à niveau traversant les deux rues de Sclessin et de Fragnée, au trafic routier très dense. Là encore, un double désir exprimé depuis longtemps par les liégeois sera exaucé.

L'acquisition d'une bande de terrain longeant la voie d'Angleur vers Liège entre la Meuse et l'entrée de la gare a permis la création d'un faisceau de garage de 9 voies (faisceau K/L).

Le pont du Val-Benoît enjambant la Meuse est actuellement à quatre voies, mais il serait possible d'en faire un ouvrage d'art à six voies. Il supporte tout le trafic vers la Hollande par Visé, vers l'Allemagne, vers l'Ourthe et l'Amblève et vers Kinkempois.

Deux cabines électriques assurent le service de Liège-Guillemins. La cabine 1, côté Bruxelles, est une cabine "tout relais" du dernier modèle, et c'est de la cabine 2, côté Verviers, où se trouve le chef de gare adjoint, que sont commandés les tableaux horaires et que sont transmises les annonces par haut-parleurs.

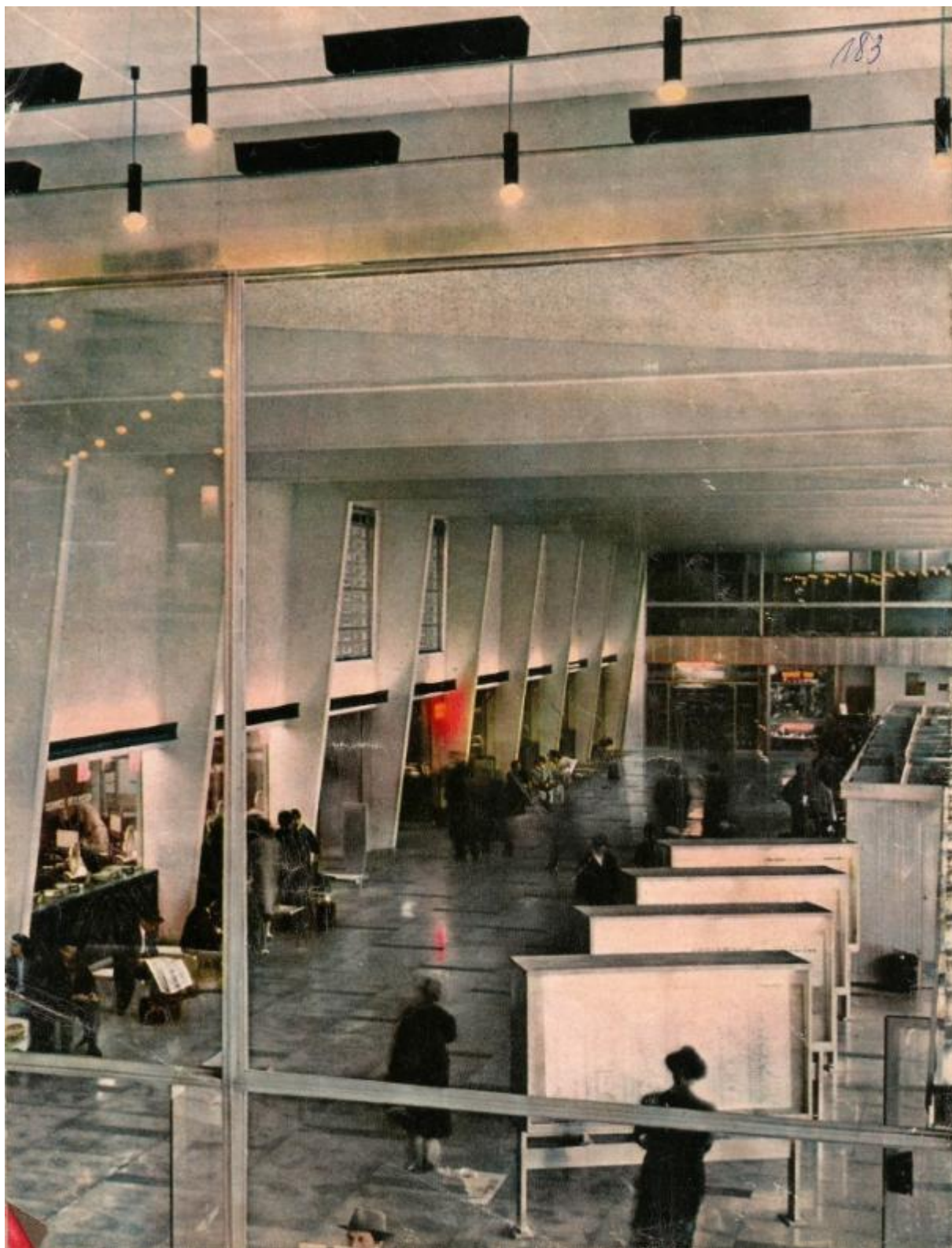
Notons, pour terminer, que Liège-Guillemins fait face actuellement au trafic suivant (mars 1959):  
Trains de voyageurs : 324, dont 98 "passages", 111 "arrivées" et 115 "départs" ;  
Trains de marchandises : 33, dont 15 "passages", 11 "arrivées" et 7 "départs" ;  
Rames vides voyageurs : 40 ;  
Parcours de machines : 165, dont 40 électriques et 125 vapeur ou diesel, pour le service "voyageurs" et 63, dont 16 électriques et 47 vapeur ou diesel, pour les service "marchandises".

### **Le système d'allège**

L'allège électrique qui pousse les trains lourds sur les plans inclinés n'est pas accrochée en queue du train. La "lentille B" que l'on place sur un des butoirs (le volume compris entre les deux tôles cuivrées est rempli d'huile et raccordé à un manomètre) renseigne le conducteur d'allège sur l'effort de poussée que sa machine exerce et lui fournit d'autres renseignements intéressants sur la façon dont le conducteur de tête règle la marche du train.







*Texte L. Warny, Source Le Rail Mars 1959, photos Francis Niffle et T.B. (page 8 et 9 Le Rail Avril 1957), source Internet (page 4).  
Mise en page A. Boulet  
Toute reproduction interdite.*

## IN MEMORIAM

Nous avons appris le décès de Freddy PIETTE qui s'est éteint dans sa 95 ème année. Freddy était un cheminot, un syndicaliste et un ancien membre actif de l'ALAF.

Lorsque, avec l'aide d'anciens collègues cheminots, le local de Voroux-Goreux fut découvert, encore fallait-il pouvoir l'occuper. C'est grâce à ses relation syndicales avec la Haute Direction de l'époque que Freddy a obtenu que nous soyons reconnus comme membre des œuvres sociales de la SNCB et ainsi pouvoir disposer de l'ancien dortoir des machinistes datant du temps de la vapeur.

Cette mise à disposition, après aménagement, nous permit de démarrer et de développer nos activités ferroviaires dans un contexte qui nous permit de prévoir l'avenir avec sérénité. Je voudrais dire en votre nom, combien je remercie Freddy pour l'action qu'il a menée notamment pour la défense de nos intérêts. Je voudrais souligner à l'intention de ceux qui n'ont pas connu nos combats de la première heure, qu'ils doivent se souvenir et porter reconnaissance à tous ces anciens qui ont tracé les sillons de nos prospérité et bien-être actuel. Freddy était l'un de ces pionniers.

L'âge aidant et une santé déficiente l'avait écarté de nos activités ; il ne manquait jamais de prendre des nouvelles du club.

Je voudrais signifier ici notre reconnaissance indéfectible à son action positive du passé et présenter à Josette, son épouse, à Laurent son fils et à la famille, nos très sincères condoléances

Albert Collin, Président.

## Thalys Forever suite

Revenons sur les débuts du Thalys. Tout comme pour les premières rames réseaux limitées ici à Liège, situation évoquée ci-dessus, les premières années de service se sont directement déroulées pendant l'entière durée des travaux, non seulement dans la région (tronçon Ans-Waremme de 36b, notamment la suppression du tracé à l'arrière de l'atelier des wagons de Voroux, et dans le même temps la réfection profonde de la 36a avec le remplacement de plusieurs ponts entraînant la circulation par les plans inclinés des convois pour la desserte de l'atelier ci-dessus), mais aussi dans tout le pays (gare de Leuven, mise à 4 voies entre cette dernière et Bruxelles, la 36n, Bruxelles-midi TGV et Eurostar entres autres). Pour en revenir aux convois de marchandises, ils n'avaient plus d'autre solution que de partir par la ligne 40 jusque Visé puis la ligne 24 en direction d'Anvers, mais aussi de se farcir les plans inclinés à destination de l'atelier des wagons de Voroux. Dans ce cas, ils étaient toujours encadrés à la montée par une 55 ou une 62 en queue et, suivant les disponibilités, par une 73, 82, 62 ou une autre 55 en tête. Au retour, la 55 ou la 62, le plus souvent attelée à la deuxième loco, quand celle-ci n'était pas en queue évidemment, se trouvait toujours en tête du convoi, la descente s'effectuant à 25 Km/H, vitesse limite imposée dans ce cas pour ce type de convois, d'office à contre voie à cause de l'impossibilité de se remettre sur la voie normale car l'entrée d'Ans était en pleine transformation et attendait, pour encore un temps, le placement des nouvelles aiguilles. De ce fait, il se faisait dépasser au Haut-Pré par l'AM venant de Waremme. Les allèges se trouvaient







d'ailleurs exactement dans le même cas. C'est pourquoi, aux heures de pointe, dans l'impossibilité de descendre de cette façon à cause des trop nombreuses circulations montantes, elles courraient jusqu'à Remicourt, par le nouveau tracé déjà en place dans ce sens, d'où elles pouvaient reprendre la voie normale pour le retour qui se faisait encore par l'ancien tracé! Quel spectacle étrange que de voir les TGV et autres IC/IR passer à vitesse réduite au quai de Voroux « ex voies rapides » devant les voyageurs attendant l'omnibus, pardon le train P, pour Liège. La voie en direction de Waremme y était déjà démontée, ce qui amplifiait l'étrangeté de la dite situation. Par après, suite au démontage à son tour de l'autre voie, et en attendant la mise en service de celle du nouveau tracé, encore en cours d'équipement, devant la remplacer, tous les trains en direction de Liège prenaient la contre-voie à Remicourt d'abord jusque Ans ensuite Bierset et la bifurcation d'avec la 36a.

Et que dire du principal en ce qui nous concerne : la construction de la LGV 2 ! Pendant cette période, on a pu voir à l'œuvre et surtout entendre, pour notre plus grand plaisir, nos bonnes vieilles 59, notamment lors de leurs parcours tous les Week-end entre la base TGV de Voroux et le dépôt de Kinkempois destinés à leur entretien. Le spectacle d'un train de ces machines, chacune moteur tournant, montant les plans inclinés le lundi matin valait à coup sûr le déplacement. De même, la présence pour la cause de quelques locomotives mono cabine ex NS 2200 arrivées en renfort présentait à nos yeux un motif supplémentaire pour photographier et filmer. D'ailleurs, à la fin des travaux de la LGV 2, un parcours spécial a été organisé avec ces deux séries. Le convoi était encadré par deux 59 d'un côté et deux NS de l'autre. Départ de Kinkempois jusque Flémalle par la 125a, puis retour vers les Guillemins par la 125. Après être montée à Liers par la 34, elle vint à

Rocourt, au pas, sur la 31 qui était déjà déclassée mais encore exceptionnellement accessible jusqu'à cette gare déjà aménagée en restaurant. Là-bas, un buttoir avait été installé juste avant la grand'route de Tongres lors de la suppression du PN. Ce fut l'ultime train à se pavaner devant ce superbe bâtiment. Après son retour à Liège, il repartit par la 36 et se farcit la montée des plans, 59 en tête, NS en queue. La ligne 31, tout au moins ce qui en restait, a été défermée très peu de temps après pour faire place ultérieurement à un Ravel. Pour l'anecdote, côté Ans, celui-ci se relie à celui qui emprunte l'ancien tracé de la ligne 32, dite « des charbonnages », descendant à Saint-Nicolas jusqu'au pied du pont du même nom, après être passé respectivement à côté des charbonnages de « Patience et Baujonc » à Glain, où le site est actuellement en pleine transformation pour le nouveau complexe hospitalier du « MontLégia », puis celui de l'espérance, « li Bure à l'jote » (bure au chou), siège de Saint-Nicolas. Auparavant, juste après avoir traversé la grande rue Jean Jaurès qui rejoint à son autre bout la N3, « la route de Bruxelles », tout comme le chemin de fer à son époque, il peut également virer vers la droite à l'emplacement de l'ancienne bifurcation pour la desserte de la petite gare aujourd'hui disparue de « Glain Montegnée Marchandises », desservie en été par les trains radio, pour ensuite partir en direction du quartier du Pansy jusqu'à l'ancien charbonnage du Gosson N°1 (le N°2 se trouvait en contre-bas et n'était pas raccordé au chemin de fer). Toutes ces petites lignes sont très bien détaillées dans le livre sur la Hesbaye.

Après cette très longue période, place à la LGV 3. Tout le monde se souvient des gigantesques travaux du tunnel sous Soumagne et des viaducs le long de l'autoroute E40 vers l'Allemagne, sans oublier la transformation de la gare de Chênée.







Quand on pense que les premiers mètres à la sortie de cette gare jusqu'à l'autre rive de la Vesdre s'appelaient auparavant « ligne 38, alias la ligne de Herve », un autre chemin de fer quoi !



Les locos hollandaises de la LGV 2, trop peu puissantes pour être utilisées sur un tracé aussi exigeant, étaient remplacées par nos bonnes vieilles 52, 53 et 54, toutes à cabines flottantes bien sûr, qu'on avait déjà vues à la base de Voroux. Qu'on se rappelle la population des localités concernées par ces travaux invitée à une visite guidée du tunnel avant son inauguration officielle. Sans oublier aussi que c'est une de nos bonnes vieilles 16 qui y a été utilisée pour le test sous 25000V. Rendons aussi hommage aux allemands pour le tronçon entre la frontière et Aix-la-Chapelle, sans quoi les nôtres auraient été inutiles.



Aujourd'hui, tout cela n'est plus qu'un souvenir dont les jeunes ne peuvent évidemment imaginer l'importance et les désagréments inhérents causés pendant des années par de tels travaux colossaux. Notons aussi que, contrairement aux autres pays utilisant également des lignes à grande vitesse, notre LGV 2 est aussi empruntée à 200 Km/H par les rames du service intérieur équipées pour la cause, et ce également en réversible. Après ça, on se moquera encore des p'tits belges !



Maintenant, en admirant ces rames, locos type 13 (qui sont en service depuis 20 ans !) puis 18 en tête ou ....en queue, Thalys et autres ICE, nous pouvons affirmer que nous sommes vraiment dans l'ère moderne. Après toutes ces années, il était temps n'est-ce pas ? De plus, après toutes les suppressions intervenues depuis un peu plus de 20 ans, voire plus, on assiste actuellement, une fois n'est pas coutume, à des travaux (tiens



tiens !) en vue de remettre en service certains points d'arrêt dont il ne restait plus trace depuis belle lurette.....comme en face de notre local (la gare a été démolie fin 1987 et la cabine en janvier 1988, tiens juste 30 ans!) (25 et 26). En vue de ces travaux, nous venons d'ailleurs d'assister ce mois d'Août 2017 à la démolition de la bande transporteuse de feu Cockerill ainsi que de ses châssis et supports....déjà en place lors de celles de la gare et de la cabine citées ci-dessus ! Pour preuve, regardez les photos sous le TCO dans notre local.



Oufti !!!



Alors, à la manière des anglais, une fois n'est pas coutume, disons, comme pour le futur tram d'ailleurs, ce que nous avons déjà dit 20 ans plus tôt : wait and see.

*Texte et photos Lucien Genet, Photo nouveau quai d'Ougrée A.Boulet.*

Project Management  
Consulting

**wtab  
consult**  
with time & budget

Karin Wouters  
Senior Project Manager

Mobile : +32 496 86 66 18  
Fax : +32 10 300 216  
karin.wouters@wtab.be

Rue Nicaise, 8  
B-1341 Céroux (Ottignies-Louvain-la Neuve)  
Belgium



Le bout en train

ACHAT ET VENTE  
RUE DU BOURBON 5B  
5170 LESVE  
0486 306370  
seron.jacqueline@skynet.be

VENTE NEUF & OCCASION    NUMERISATION MATERIEL NEUF & ANCIEN    TRANSFORMATIONS

*www.la-croix-de-hesbaye.eu*

# La croix de Hesbaye

FORMATIONS & ATELIERS    PRIX AVANTAGEUX    SERVICE DE QUALITE

agent officiel ESU, ROCO, FLEISCHMANN, ARTITEC, B-MODELS, VAN BIERVLIET, HAG, BREKINA, Léopold HALLING, TRAIN-SAFE, PIKO, TAT, TILLIG, PULLMAN, SEUTHIE, REE MODELS, LS-MODELS, MARGLIN, TRIX, JÄGERNDORFER, der SCHENENREINIGER, O-DECODER, Kollbrunn, ADE, FALLER, HOBBYTRADE, HOBBYTRAIN, KATO

[www.la-croix-de-hesbaye.eu/cdh/](http://www.la-croix-de-hesbaye.eu/cdh/)    [info@la-croix-de-hesbaye.eu](mailto:info@la-croix-de-hesbaye.eu)

**HOBBY 2000**  
**MODELISME**

SPECIALISTE LIEGEOIS DU MODELISME FERROVIAIRE SUR PLUS DE 1000 m<sup>2</sup>  
TOUTES MARQUES TOUTES ECHELLES  
TOUT POUR LE DECOR, VEHICULES HO  
VISITEZ NOTRE SITE INTERNET [www.hobby2000.be](http://www.hobby2000.be)  
QUAI DE LA BOVERIE 78 4020 LIEGE TEL : 04/341.29.87 FAX :  
04/343.66.03

## Calendrier des projections

**Le mercredi 4 avril 2018** : J.C. Menchior nous présente les locomotives Diesel types 67000 et 68000 de la S.N.C.F.

**Le mercredi 2 mai 2018** : Cette soirée sera consacrée à la locomotive 5519 des CFL de type BR42 ex DR. Grâce à cette vapeur, on visitera les chemins de fer luxembourgeois avec des incursions en Belgique et en France.

**Le mercredi 6 juin 2018** : Une série de locomotives BB9200, BB9300, BB16000, BB25100 et BB25200 (les JACQUEMIN) sont présentées dans un film de Jean-Claude Menchior.

**Le mercredi 4 juillet et le 1 août 2018** : soirées libres, pas de projection.

*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 Site : <http://www.lepointdujour.be>

Tel.04/246.13.97 e-mail:

lib[lepointdujour@skynet.be](mailto:lepointdujour@skynet.be)