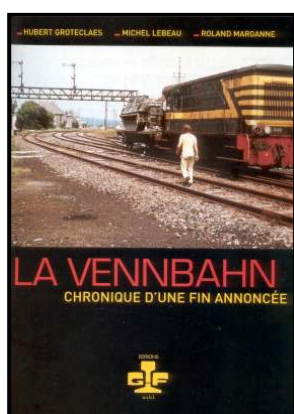


Un peu de tout.

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

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

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



J'ai eu la chance et surtout le bonheur, comme beaucoup d'autres, de filmer cette rame O combien prestigieuse au passage aller à la sortie de Bressoux à toute vapeur et à la montée vers Berneau aidée en queue par la 201 ; au retour, ce fut entre le tunnel de Louhaut et celui de Pepinster. Quel spectacle ! Avec en sus le merveilleux feu d'artifice tiré devant la grande foule le samedi soir, on peut affirmer que les choses ont été bien faites pour l'occasion, nettement mieux que ce qui suit tout cas : en effet, en plus de la triste de fin de la Vennbahn¹ c'est la première année passée sans ce qui fut longtemps une véritable institution : les TAC (Trains Autos-Couchettes).

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

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

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

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



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

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

E286		FICHE DE COMMUNICATIONS AU CONDUCTEUR		Recto	
E286		FICHE VOOR MEDEDELINGEN AAN DE BESTUURDER		RGE/APRE 122.11 RGM/ARM 2.3.4.2	
1	Gare-Station BRESSOUX	2	Train n° et date Train nr en datum E286 12/15/02	4	TRAIN DE VOYAGEURS - REIZIGERSTREIN
			4.1	Vitesse maximale autorisée Toegestane maximumsnelheid 160 km/h	
			4.2	AUTOMOTRICES - MOTORSTELLEN	
			4.3	TRAIN REMORQUE - GESLEEPTREIN	
			4.3.1	Nombre de véhicules remorqués Aantal gekoppelde voertuigen 44/41/14	
			4.3.2	Charge - Last Autorisée - Toegestane Réelle - Werkelijke 13,5	
			4.3.3	Voitures à suspension pneumatique Bijlagen met pneumatische ophanging Nombre-Aantal In service-en dienst Hors service Buiten dienst	
			4.3.4	AVEC LOC DIESEL - MET DIESELLOC Circuit électrique de chauffage à maintenir sous tension en permanence pour HV climatisées ou à air pulsé. Bestendig onder spanning te houden elektrische verwarmingskring voor geklimatiseerde HV of HV met gepulseerde lucht. <input type="checkbox"/>	

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

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

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

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

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



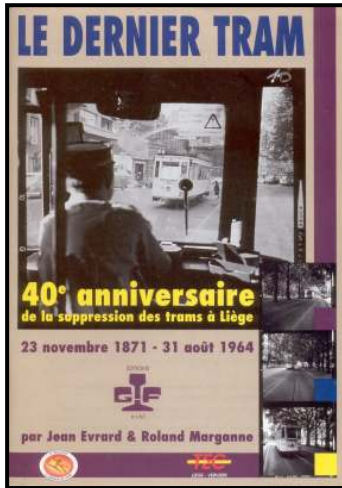
bons souvenirs photographiques et vidéo ! Aujourd'hui, grâce à la compréhension d'agents et d'ouvriers du chantier, certaines pièces typiques de ce qui n'est déjà plus qu'un souvenir ont pu être récupérées avant de partir à la casse, tels ces petits



interrupteurs individuels destinés aux conducteurs d'allèges² Que ces gens en soient ici remerciés, alléluia ! Certains chez nous, après avoir connu l'ancienne gare démolie en 1956, et bien qu'appréciant moins celle, qui bientôt disparaîtra, par rapport à la précédente, ne peuvent souhaiter qu'une chose : que la nouvelle qui sort actuellement de terre soit « à la hauteur » et vaille largement le coup. Comme disent les anglais : « Wait and see ». Et que dire des travaux à Chênée, petite halte

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

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



Sujet beaucoup plus calme, 2004 vit encore la présentation d'une plaquette commémorant les 40 ans de la fin des trams urbains liégeois, les 1 et 4 bien connus, plaquette très bien faite sortie à l'occasion d'une exposition au musée des transports en commun à Natalis. Les suppressions du vicinal en 1961 et des RELSE (le tram vert) en 1968 y sont d'ailleurs évoquées également, cela mérite d'être souligné. N'oublions pas que Liège était la seule ville à voir circuler 3 compagnies de transport en commun et la seule avec Bruxelles à avoir 2 écartements de voies. Si on prend aussi en compte le réseau de trolleybus qualifié de plus grand d'Europe avec celui de Marseille, on peut dire alors que nous étions particulièrement gâtés en matière de

transports en commun lorsque nous y ajoutons les aussi nombreuses lignes de bus, auxquelles se joignent les autobus liégeois bleu foncé deux tons, qui complétaient ces réseaux.³

Tout amateur d'histoire tramviaire se doit d'acquérir cette plaquette de notre ami bien connu Jean Evrard, une référence en la matière à qui l'on doit déjà la publication de ses plus belles photos précédemment. Au fait, en évoquant le musée de Natalis, à quand une petite visite ensemble là-bas, comme au musée de Kinkempois d'ailleurs ?



Passons maintenant au modélisme. Personnellement, je ne suis pas un assidu des expos et autres bourses d'échange. Cette année, pourtant, en compagnie de JF, Ricky, Jeanine, Xavier, Jean-Claude et Jean-Christophe, plus habitués que moi, il faut l'avouer, je suis allé à Mechelen

(Malines) début octobre. Ce fut pour moi l'occasion de rouler à 200 km/h sur la LGV2 entre Bierset et Leuven (Louvain). J'ai été très très loin d'être déçu : un véritable billard, conjugué au confort des I11, ce fut un régal. Un petit regret cependant, on a énormément de mal à distinguer les modèles d'automobiles qu'on dépasse quand on longe l'autoroute !! A notre arrivée, de vieux bus vicinaux nous ont conduits, gratuitement, au hall d'exposition. Nous sommes montés dans un bon vieux Brossel A98DAR, série 1200, moteur et boîte-pont à



Sacré Gamin !!

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

l'arrière, passage des vitesses à commande pneumatique sans embrayage, pare-brises inclinés style américain ainsi qu'une prise d'air pour le moteur proéminente sur l'arrière de la toiture ! De plus, il était conduit de main de maître par un chauffeur super sympa, qui n'a pas hésité à me céder sa place (à l'arrêt bien sûr) pour pouvoir y être photographié. Je me suis retrouvé 45 ans en arrière, à celle de mon père, lorsque j'accompagnais souvent celui-ci qui les conduisait sur les lignes 68 (Liège - Soumagne – Nessonvaux) et 69 (Liège - Verviers). Quel bonheur et quelle émotion pour l'amateur de rails que je suis ! A l'expo, en plus d'avoir apprécié de très beaux réseaux, j'ai surtout pu y voir de très nombreux vendeurs, marchands et spéculateurs. Ah ces derniers ! Je me suis toujours demandé, en voyant les prix souvent exorbitants qu'ils pratiquent, comment ils pouvaient vendre aussi facilement leur marchandise. Probablement qu'ils ont affaire à des gens qui ne connaissent pas la valeur de ce qu'ils achètent. Oserais-je dire que c'est à pleurer ? Enfin ! Peut-être mon opinion reflète-t-elle celles d'autres personnes, qui sait. Devant cette situation, pour le moral, rien de tel que les amis ferrovipathes pour le voyage. Avec eux pourtant, c'est aussi souvent à pleurer..... Mais de rire !

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

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

Lucien Genet