

Correspondance

Janvier-Février-Mars 2021



BULLETIN TRIMESTRIEL

www.alaf.be



*You'never walk alone,
Le Swiss Vapeur Parc,
Hiver 60.*

Belgique - Belgïe
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 : Albert Collin,
Lucien Genet, Mario Tosi.

Rédacteur en chef : Alain
Boulet.

Photo couverture : Locomotives
Série 10 et série 12 à
l'atelier de Kinkempois. Photo
L. Genet prise en mars 2013.

Editeur responsable : Albert
Collin, rue de la Gare, 77,
4102Ougrée. 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 7407BIC GKCCBEBB
de l'ALAF asbl** (Abonnement2021).

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

E-mail :

alain.boulet.4@gmail.com

Site Internet : 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 du conseil
d'administration

Page 3 et 4

You'll never walk alone

Page 5

Renouvellement de la cotisation

Page 6

Assemblée Générale

Page 7

In Memoriam : S. Appelmanns

Page 7

Le Swiss Vapeur Parc

Page 8

Hiver 60

Page 14

Calendrier des projections

Page 20

Nous arrivons, enfin, au terme de cette année très particulière. Si nous avions su, le 31 décembre 2019 à minuit en nous souhaitant une « bonne année », que 2020 serait la pire année que nous aurions vécue, nous ne vous aurions pas cru.

J'espère que vous et vos proches êtes en bonne santé. Si vous ou un membre de votre famille avez été rattrapés par ce satané virus, nous espérons que vous vous en êtes sorti sans trop de mal et nous vous souhaitons un prompt et rapide rétablissement.

Le bilan de notre club n'est pas brillant. Pas de bourse, pas d'exposition, de nombreuses réunions supprimées. Voilà qui n'a pas facilité nos affaires. Mais rassurez-vous, notre bonne et saine gestion nous a permis de tenir le coup.

En ce début d'année, nous avons l'espoir de pouvoir reprendre nos activités. (Vous en serez averti par mail ou par courrier). Il faudra, bien entendu, respecter les mesures sanitaires dont nos chers politiciens, journalistes et autres nous ressassent sans cesse. (Celles-ci étaient déjà en place lors de la 1re reprise). Si c'est le prix à payer pour pouvoir nous réunir à nouveau, nous nous y soumettrons.

Nous comptons sur vous pour les respecter scrupuleusement afin de ne pas être en défaut.

En attendant la reprise de nos réunions, les membres du CA s'occupent de « maintenir l'outil » en état de marche.

Le
P'tit
Mot
Du
C.A.

Les différents circuits sont entretenus, nettoyés et régulièrement testés. En effet, rien de plus mauvais qu'un réseau qui ne tourne pas. Nous l'avons souvent vécu lors des dernières années.

Notre première activité devrait être la bourse. Pour ne pas nous faire surprendre dans un 3^e confinement, on ne sait jamais, nous avons pris la décision de la reporter de deux mois. La date est choisie pour le week-end du 13 juin 2021.

Notre Assemblée Générale se tiendra bien le mercredi 10 mars 2021 à 20 h. En cas de consigne interdisant les réunions, il va de soi que nous la reporterons (comme il est prévu dans la loi sur les ASBL). Si tel était le cas, une nouvelle convocation vous serait envoyée par mail ou par courrier postal.

En ce début d'année, c'est aussi le moment de renouveler votre cotisation. Bon nombre d'entre vous l'ont déjà fait et nous sommes certains que tous suivront. Avec cette année « particulière » et la fermeture contrainte et forcée de notre local, nous avons tous été privés de notre loisir. Nous comptons sur votre solidarité pour soutenir notre club et lui permettre de continuer ses activités.

Nous avons aussi quelques projets, mais patience !

En attendant de nous revoir tous en bonne santé, il nous reste à vous souhaiter de joyeuses fêtes de fin d'année. Prenez soin de vous et de vos proches.

Pour le Conseil d'administration.

You'll never walk alone

Chers amis, ayant contracté le coronavirus je me suis retrouvé sur mon lit de souffrance plus que jamais, ancré à notre cher ALAF. Mes pensées allaient vers des souvenirs et subitement je me suis souvenu de l'hymne que les supporters des Reds de Liverpool entonnent avant chaque match dans leur stade d'Anfield. Je me devais de partager avec vous ces paroles pleines d'optimismes et qui ont beaucoup de sens en ces moments combien difficiles que nous traversons.

« Vous ne marcherez jamais seuls »

« Quand tu marches à travers une tempête
garde la tête haute
et ne sois pas effrayé par l'obscurité .
A la fin de l'orage
il y a le ciel doré
et le doux chant argenté d'une chouette.
Continue de marcher à travers le vent.
Continue de marcher à travers la pluie.
Bien que les rêves soient maltraités et soufflés
continue de marcher, continue de marcher
avec l'espoir dans ton cœur
et tu ne marcheras jamais seul »

C'est ce message d'optimisme que je veux adresser à tous les membres de l'ALAF.
Avec toute mon amitié

Albert

« You 'll Never Walk Alone”
« When you walk through a storm
Hold your head up high
and don't be afraid of the dark.

At the end of a storm
there's a golden sky
and the sweet silver song of a lark

Walk on through the wind.
Walk on through the rain
though your dreams be tossed and blown

Walk on, walk on
with hope in your heart
and you'll... »

Chanson écrite par Richard Rodgers et Oscar Hammerstein II.



<https://www.youtube.com/watch?v=Go-jlGd1so>

Renouvellement de la cotisation

Dans quelques semaines, l'année se termine. Afin d'éviter les retards comme auparavant, nous vous prions de bien vouloir verser votre cotisation pour le 31 janvier 2021 au plus tard. **Passé cette date, des frais administratifs seront comptés en sus.**

Le montant de la cotisation est de **70 €** (y compris les 5 € d'assurance). Cela ne fait que 5.83 € par mois.

Le paiement de celle-ci se fait par **virement** sur le n° de compte suivant :

Belfius banque IBAN : BE74 0682 3766 7407

BIC GKCCBEBB

En communication : Nom + cotisation 2021.

J'insiste sur la communication, elle est très importante, surtout lorsque vous payez avec un compte qui n'est pas à votre nom. Merci de faciliter la tâche du trésorier.

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€**.

+++++

HOBBY 2000
MODELISME

SPECIALISTE LIEGEOIS DU MODELISME FERROVIAIRE SUR PLUS DE 1000 m²
TOUTES MARQUES TOUTES ECHELLES
TOUT POUR LE DECOR, VEHICULES HO
VISITEZ NOTRE SITE INTERNET www.hobby2000.be
QUAI DE LA BOVERIE 78 4020 LIEGE
TEL : 04/341.29.87 FAX : 04/343.66.03

ASSEMBLEE GENERALE

Le Conseil d'Administration vous prie de bien vouloir assister à l'assemblée générale annuelle ordinaire statutaire qui aura lieu le **mercredi 10 mars 2021 à 20 h*** dans notre local d'Ougrée.

Les mesures sanitaires seront d'applications. Port du masque, présence gel et distances sociales de sécurités seront appliquées.

Ordre du jour :

1. Rapport moral du Président.
2. Election des candidats au titre de membre effectif dont les candidatures éventuelles doivent parvenir par écrit avant le 31 janvier 2021 au secrétariat. Les candidats membres effectifs doivent être membres actifs depuis un an minimum.
3. Rapport financier et décharge par les commissaires aux comptes de l'exercice 2020. Projet de Budget 2021.
4. Désignation de deux commissaires aux comptes.
5. Modification(s) au règlement d'ordre intérieur.

Les modifications du point 5 doivent être communiquées par écrit au secrétariat au plus tard pour le 15 février 2021.

Seuls les membres en ordre de cotisation au 31 janvier 2021 pourront assister à cette assemblée générale.

Le Conseil d'Administration

** Si la réunion ne peut se dérouler à cette date pour cause sanitaire (Covid), une nouvelle convocation vous sera proposée cette fois par mail (ou par courrier pour les membres sans internet).*

+++++

In memoriam

Nous saluons la mémoire de notre ancien compagnon de route Stéphane Appelmans qui nous a quitté le 20 octobre 2020. Nous voudrions mettre en évidence ses qualités de modélisme et la précision de tout ce qu'il exécutait. Il avait contribué aux travaux de finition de nombreux sites du grand réseau et il était devenu une référence en matière de construction.

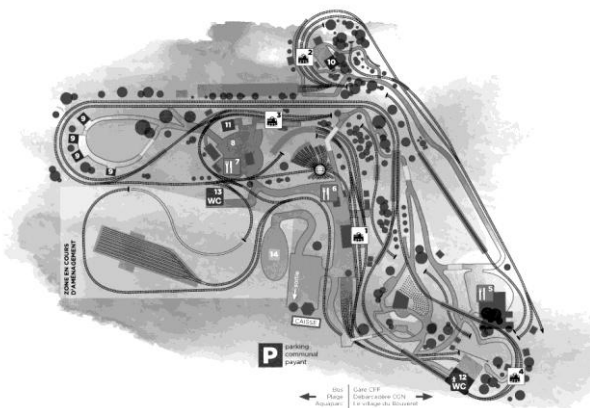
Nous présentons à son épouse et à son fils nos sincères condoléances.



Le "Swiss Vapeur Parc" pour petits et grands enfants

La petite commune de suisse Le Bouveret se situe à l'embouchure du Rhône sur la partie sud du lac Léman. Elle est accessible par le chemin de fer via la ligne St.Gingolph, Bouveret Monthey et St. Maurice. Outre sa plage, son port de plaisance, cette localité est connue pour son association le " Swiss Vapeur Parc ".

Le circuit de train situé en extérieur est à l'échelle 1/4 avec une voie à double écartement de 5 pouces (127mm) et 7 ¼ pouces (184mm). Le circuit long de 2 kilomètres couvre une superficie de 19000 m² dans un magnifique parc. Outre les ponts en bois ou en pierre, dont un suspendu de 40m et différents tunnels au nombre de 6 dont un de 60 m de long, ce paysage est un véritable écrin de verdure. Plus de 135 plantes différentes y sont répertoriées. En outre on peut admirer les différents villages aux doux noms de Chablais City, Leysin, Chablais Village et la Prairie qui est accessible via une ligne à crémaillère. Il ne faut pas oublier pour les amateurs de décor les différents bâtiments dont l'échelle est respectée. On peut y voir le Kuklos de Leysin, le Bisse de Savière, l'église de Saanen ainsi que le château d'Aigle. Pour les amateurs de nourriture snack, buffet de gare, crêperies (hummm) ou coin pique-nique sauront combler vos papilles gustatives. Sans oublier la traditionnelle boutique de souvenirs.



La partie technique est très importante. Entretien, réparations, améliorations du matériel roulants est prioritaire sur ce réseau. La construction du matériel roulant est réalisée sur place. Une autre partie se trouve dans l'entretien et l'amélioration de l'infrastructure de la voie et du paysage. Les locomotives à vapeur vive demande une longue préparation (1h30 de chauffe). Une lubrification des parties mobiles des locomotives demande une attention particulière pendant cette chauffe. Les locomotives électriques fonctionnent grâce à une génératrice mue par un moteur thermique. Le courant fournit les 2 moteurs en énergies et transmet le mouvement au moyen d'une chaîne. Les aiguillages sont commandés par air comprimé et vérin. La signalisation est fonctionnel et de type suisse.



Vues sur le dépôt avec la mise en chauffe d'une locomotive à vapeur.



La machine la plus récente du parc est la fameuse "Crocodile" du RHB Ge6/6 I n°414. Elle fut inaugurée au festival international de la vapeur en 2008. Placée en tête d'un convoi de voitures historiques du RHB, cette motrice on peut le citer, est la vedette du parc.



La motrice la plus ancienne du parc en catégorie Electrique : une MGB Matterhorn Gothard Bahn. Elle était mue par un moteur thermique qui fut remplacé lors de sa révision par une génératrice Honda alimentant 2 moteurs électriques. C'est une réplique d'une locomotive circulant sur la ligne de la Furka.

La réplique de la locomotive-tender à trois essieux moteurs du chemin de fer du Harz. Avec un poids d'un peu plus de 900Kgs, c'est la machine la plus lourde du parc.



La Mallet : réplique d'une locomotive jumelée des Etats Unis. Cette machine à la particularité de fonctionner au gaz.



La MOB Montreux Oberland Bernois. C'est une réplique de la fameuse série 8000 du MOB.



Le pont George Washington est le plus pont du parc avec ses 50 mètres. Il ne faut pas oublier le plus long tunnel de 60m qui au dessus abritera le musée de l'association.



On peut admirer quelques bâtiments et le décor avec les parterres de fleurs diverses.





Le parc organise des journées à thèmes : Le Festival International de la Vapeur, les journées de Pâques, Halloween et le Western Vapeur Parc. Pour plus de renseignements, voir le site Internet : <https://www.swissvapeur.ch>



Il ne me reste pour ma part à sortir mon canif suisse et à couper un morceau de gruyère, bon appétit. Vive la Suisse !

Texte Mario Tosi et Alain Boulet.

Photos Mario Tosi. Toute reproduction Interdite.

L'ensemble des photos seront sur le site Internet : www.alaf.be.



Hiver 60



A l'heure où nous devons encore prendre nos précautions face à ce satané virus, il faut bien avouer que le confinement qui nous a été imposé pendant plusieurs semaines, voire des mois à des degrés différents, a permis, par la force des choses, à certaines et certains de non seulement voir la vie d'une autre manière qu'auparavant mais aussi de se rappeler qu'on a déjà subi d'autres situations qui se sont révélées parfois également très contraignantes, pour des raisons bien différentes évidemment.

Lors de cette période évoquée ci-dessus, j'ai eu le temps de visionner à nouveau quelques DVD dont la plupart furent enregistrés avant que les chaînes du service public ne coupent leurs films et émissions par ces foutues publicités qui nous envahissent de plus en plus aujourd'hui ! En ce qui concerne les films, beaucoup d'entre vous ne se sont peut-être jamais rendu compte à quel point le domaine ferroviaire y est présent, parfois même très brièvement !

Un film marquant :

A ce sujet, l'un d'eux est assurément « Hiver 60 », filmé au début des « septent'ies » exclusivement en Belgique dans les régions du centre et du borinage ainsi qu'ici en région liégeoise. Ceux qui l'ont déjà vu ont certainement reconnu certains endroits typiques dont quelques-uns ont bien changé depuis.

L'action de celui-ci relate une période assez douloureuse pour le monde ouvrier : la bien nommée « grève de 60 » restée gravée dans la mémoire des gens de ma génération, presque la plus jeune à encore pouvoir en témoigner à ce jour, mais aussi et surtout dans celle de nos parents et grands-parents jusqu'à leur disparition, car ils étaient fatalement aux premières loges pour subir mais surtout pour manifester et se battre contre (déjà) des mesures gouvernementales antisociales.

Il avait été fait appel au talentueux acteur français Philippe Léotard (le frère de l'autre, ministre de son état) qui était entouré d'acteurs belges en vogue à l'époque tels les regrettés Christian Barbier (l'inoubliable vedette du feuilleton « l'homme du Picardie » ainsi que le « Bison », l'exécuteur des « hautes œuvres » de « l'armée des ombres » au côté de Lino Ventura, Paul Meurisse, Simone Signoret, Paul Crauchet et Jean-Pierre Cassel), du chanteur Paul Louka ainsi que du tout aussi regretté Ronny Coutteure avec sa bonhomie et son accent typiquement wallon, pour ne citer que ceux-ci. On peut aussi y entrevoir dans des petits rôles secondaires Alain Soreil (le futur Albert Cougnet) et Bob Deschamps (l'inoubliable interprète de « l'accordéonnu »).

Nos bonnes vieilles locos :

En ce qui concerne le domaine ferroviaire de ce film, les premières séquences, où apparait le générique, se passent dans une petite gare Nord belge non identifiée déjà sous caténaires, avec des vues d'une rame marchandise tractée par une Type 51 en numérotation actuelle de 1971 et en livrée verte 70'qui n'existaient évidemment



pas encore à l'époque de l'action du film (ça pour les connaisseurs bien sûr). Cette remarque est également valable pour d'autres séquences ultérieures où on peut admirer une bonne vieille 59 en tête cette fois d'une rame de voitures K et M1.

Ougrée, Seraing, Sclessin, royaumes d'acier et de feu :

De même, quelques brèves vues nous montrent à l'entrée d'usines sidérurgiques l'incroyable complexe des voies qui y formaient un véritable réseau interne, de même qu'à celles des charbonnages dont beaucoup étaient encore en activité alors, qui permettaient d'y amener les matières premières et de sortir leurs produits finis directement vers le réseau national auquel elles étaient toutes raccordées

On pouvait voir le long de la rive droite de la Meuse les usines de Cockerill, Espérance-Longdoz et Ougrée-Marihaye qui ne comptaient pas moins de 17 HF (Hauts-Fourneaux) entre Seraing et Ougrée. Le trafic permettant le transfert de la fonte en fusion entre ceux-ci et ces usines se faisait grâce à des wagons-poches typiques de ces dernières (ceux qui ont roulé jusqu'il y a peu et qu'on peut apercevoir depuis l'autoroute en franchissant la Meuse sur le pont entre la tranchée de Cheratte et la montée des Hauts-Sarts n'existaient pas encore car, au moment de la grève, Chertal n'était toujours pas sortie de terre. En effet, elle n'a été mise en service qu'en 1963).

Côté rive gauche, on retrouvait également Cockerill (actuellement Ferblatil et CMI) et les ateliers de la firme La Meuse, dont il ne reste plus aujourd'hui que le superbe bâtiment administratif, ces derniers étant raccordés directement à la ligne 125 entre la sortie des Guillemins et l'arrêt de Sclessin après avoir coupé à niveau la route et les voies du tram vert du I.S. L'utilisation de ces raccordements a cessé lors de l'électrification de la ligne et du rehaussement des voies qui en a découlé.

Les charbonnages :

Quelque temps auparavant, j'ai eu personnellement la chance d'assister journalièrement dans les années 50, notamment depuis ma classe à l'école, aux manœuvres des rames de charbon par les Type 81 à vapeur (ex G8/1 Prussiennes bien connues) du dépôt d'Ans pour desservir le charbonnage 1 de l'Espérance Saint-Nicolas (li beûr à l'djote-la bure au chou). Que de points perdus pour inattention alors qu'elles accaparaient au contraire toute mon attention (je n'ai jamais pu faire comprendre à ces



instituteurs bornés l'importance que cela représentait à mes yeux, le domaine ferroviaire leur étant complètement indifférent !!! MDR ou LOL selon vos préférences).

Nos bonnes vieilles 81 donc étaient pour ce faire sur l'ancienne ligne 32 Ans Flémalle (la ligne des charbonnages) coupée à cet endroit, la section inférieure jusqu'à cette dernière ayant été désaffectée en 1950.



Citons quelques-uns de ces charbonnages qui pullulaient partout dans la région, que ce soit en agglomération ou même en ville, qui avaient nom :

- PATIENCE et BAUJONC (l'actuel site du nouvel hôpital CHC Mont Léglia) à Glain et son siège de la bure FANNY à Ans dont l'entrée se situait à l'emplacement actuel de l'autoroute, du poste des pompiers et de l'entrée du supermarché Carrefour
- BONNIER à Grâce-Berleur (avec le raccordement peu avant sur le même itinéraire de la chaudronnerie BABCOCK-SMULDERS encore en service des années après la fin du charbonnage, l'actuel site de BONNE FORTUNE avec ses moyennes surfaces commerciales telles « Action et Leader Price »)
- GOSSON 1 (le 2 en contrebas n'était pas raccordé) à Montegnée (Pansy)
- ESPERANCE 1 et 2 à Saint-Nicolas et Montegnée
- ESPERANCE et BONNE FORTUNE entre Ans et Montegnée
- LA HAYE à Saint-Gilles (la voie en cul de sac jouxtant le début des plans inclinés à la sortie de l'ancienne gare des Guillemins était celle qui y montait auparavant et était surnommée de ce nom dans le langage cheminot : on manœuvrait non pas sur le tiroir mais sur « La Haye »)
- HORLOZ à Tilleur et KESSALES à Jemeppe-Flémalle où on peut encore voir de suite après ce dernier côté Flémalle (où trône fièrement la maison de garde-barrière typiquement Nord Belge) un quai avec un très court tronçon de l'ancienne ligne 125 où les locos type 77 manœuvrent après avoir amené des rames complètes depuis l'arrêt de Flémalle-Léman
- COLLARD à Seraing, le dernier arrêté ici dans l'agglomération en mars 1976, 2 ans après celui de Saint-Nicolas
- grande et petite BACNURE à Herstal
- HASARD à Cheratte
- ARBRE SAINT-MICHEL à Mons lez Liège pour ne citer que les plus connus, dont il ne reste pratiquement rien à l'heure actuelle.

Elles avaient d'ailleurs leurs propres locomotives pour y manœuvrer et former ces rames, pour lesquelles la firme Cockerill avait conçu ses fameuses petites locos à 2



essieux à chaudière verticale appelées affectueusement bouteilles qu'on voyait partout aussi bien à voie normale que métrique, avant de se lancer dans la construction de ses non moins célèbres petits locotracteurs à 2 essieux à bielles, tels les type 90/91 SNCB, qui ont remplacé leurs devancières !



N'oublions pas non plus ces charbonnages et autres manufactures « du Pays de Herve » desservis par la fameuse ligne 38 aux rampes sévères qui n'avaient rien à envier aux plans inclinés (comme feu la ligne 32 Ans-Flémalle), sur laquelle la circulation n'était pas une sinécure, tel le siège de Wériste à Beyne-Heusay où on pouvait admirer les évolutions d'une petite 030T « La Meuse » dans cette gare y manœuvrant les rames de charbon. Quant à celui de Blegny-Trembleur, dont l'exploitation a été la dernière en activité dans la région jusqu'en 1980, son trafic était assuré en métrique par le vicinal, dans ce cas presque jusqu'au bout au moyen de ses petites locos à vapeur bi-cabines et autres ART (autorails tracteurs), non seulement depuis Blegny, où il donnait correspondance au tram électrique vers Liège, mais aussi avec ses convois de wagons SNCB sur trucks vicinaux à voie métrique jusqu'à Warsage où se trouvait un site de transbordement avec le réseau national.

On retrouvait exactement la même situation avec le vicinal à Jemeppe sur Meuse, cette dernière voyant arriver le même genre de trafic venant de celui de Mons, ici en traction électrique, bien qu'arrêté fin 1959 lors de la suppression de la ligne de Verlaine. Ce dernier site, gare SNCB comprise, est occupé aujourd'hui par le magasin « Colruyt » et son parking, face au petit bâtiment en biais de la « croix rouge » qui n'est autre que l'ex gare vicinale dont la réplique en Ho trône au bout de notre réseau au terminus de la ligne du tram !

Locos, trams, trolley, bus & Cie :



Ces grosses entreprises de la région liégeoise, desservies pratiquement toutes de concert de jour comme de nuit par des rames de trams renforcées (2 ou 3 remorques) de nos trois compagnies (LS, SNCV, TULE, dans l'ordre alphabétique) ainsi que les bus et trolleys, avaient nom Cockerill, La Meuse, Espérance-Longdoz déjà évoquées, FN et ACEC à Herstal pour ne citer que les cinq plus importantes. Ces dernières ont fourni ensemble

quantité de matériels de transport public aussi bien ferroviaires que routiers tels, entre autres, des locomotives type 10 et 36 état belge (Cockerill, La Meuse, de même que, plus anciennement, Saint-Léonard dont l'une de ses petites locomotives est exposée au musée des transports en commun de Natalis), 400 Nord belge devenues type 48 SNCB, ainsi que les fleurons que sont nos type 12 carénées pour la SNCB (Cockerill), les petits trolleybus T32, 36, 38 et les grands T54 des TULE (ces derniers clôturant l'utilisation de la traction électrique ici à Liège en 1971), ainsi que les carrosseries des petites motrices vicinales « panoramiques » qui reliaient Spa à Verviers,

dont les faces frontales avaient été façonnées avec les moules de celles des trolleys T36 et 38 (FN et ACEC), tout comme celles des T122/123 (22/23) et 201 (59) d'ailleurs!

Une fois passée cette période faste, il faut le dire, pendant laquelle on construisait encore des locomotives à vapeur, les dernières, Cockerill a sorti les locos Diesel bien connues que furent (il faut bien parler ainsi aujourd'hui) nos 59 ex 201 (sous licence Baldwin) et, peu de temps après, les 60 ex 210, 64 ex 211, et 51 ex 200, sans oublier bien plus tard la fameuse 5001 bleue de 4000 Ch, toutes dont les moteurs électriques de traction provenaient des ACEC, excepté les 64 à transmission hydraulique. N'oublions pas non plus que c'est elle qui a fabriqué la première locomotive de construction belge appelée justement « Le Belge » dont on pu admirer une réplique il y a quelques années (existe-t-elle encore et si oui où se trouve-t-elle ?). Pour conclure avec la firme Cockerill, que l'on se rappelle sa grosse grue à vapeur qui chargeait ou déchargeait les bateaux juste à côté du pont de Seraing. Elle a été arrêtée fin des années 70 ou au tout début des années 80 et transférée chez le démolisseur situé à Angleur le long de la route de Tilff. Elle y est restée longtemps avant sa démolition.

La grève :

Revenons à cette grève qui a eu lieu de suite après le mariage du roi Baudouin et de la reine Fabiola en décembre 1960 et qui a duré jusque fin janvier 61, si mes souvenirs sont bons, il y a donc tout juste 60 ans, cinq mois après la suppression du tram 53 en juillet. Je venais d'avoir 13 ans et nous habitions à Houtain saint Siméon. Je fréquentais l'athénée de Visé. Elle a été déclenchée dans la journée pendant les cours. Lors de notre retour dans les bus spéciaux en fin d'après-midi, nous avons été arrêtés en pleine campagne par des grévistes qui voulaient nous faire descendre. Nous ne comprenions pas pourquoi car, évidemment à notre âge, nous ignorions tout de la situation, mais grâce à la diplomatie de nos chauffeurs, néerlandophones soit dit en passant, ils nous ont quand même laissé passer après une longue discussion et nous avons pu rentrer chez nous normalement tout en nous rendant compte que quelque chose de très sérieux se préparait.

J'ai été conforté dans mon opinion dès ma rentrée à la maison où mes parents se trouvaient déjà ensemble, ce qui n'était pas habituel à cette heure de la journée. Ils m'ont avoué qu'ils étaient eux-mêmes grévistes et ils m'ont expliqué, dans les « grandes lignes », la situation telle qu'elle se présentait. J'ai de suite compris que nous allions probablement devoir vivre avec nos réserves de nourriture et faire preuve d'économie dans tous les domaines pendant tout un temps ! Ce fut d'ailleurs le cas pour tout le monde, plusieurs familles se retrouvant même à la longue dans un certain dénuement, c'est dire l'ambiance qui a régné lors des réveillons !

Le film décrit très bien cette situation. On y voit à plusieurs reprises lors des JT du soir, présentés par un de leurs premiers « piliers », à savoir le journaliste René Thierry bien connu à l'époque, la première utilisation de la télévision par nos (très) chers ministres pour s'adresser journellement à la population afin de lui faire « passer la pilule ». Ils avaient compris la puissance médiatique de la presse télévisée qui arrivait timidement mais sûrement dans les chaumières et ils ne s'en sont pas privés. Ils y sont passés pratiquement tous, la palme revenant incontestablement au « premier » Gaston Eyskens, celui-là même que les manifestants voulaient mettre « au poteau » comme ils le criaient et l'affichaient sur leurs banderoles en défilant dans leurs cortèges !

Désespoir et violences :

Les différentes vues d'archives télévisuelles sur les petits écrans de TV de l'époque (encore trop chers pour beaucoup de gens et fatalement en noir et blanc car la couleur n'est apparue ici qu'en 1967) décrivent parfaitement à quel point était difficile, voire même précaire, la situation dans laquelle le monde ouvrier s'est retrouvé du jour au lendemain (j'ai vu involontairement mes parents pleurer en cachette de peur que je manquasse de quoi que soit. Ce

n'est finalement pas arrivé, ce dont je les en remercie encore aujourd'hui là-haut où ils sont. Jamais au grand jamais je n'ai osé leur avouer les avoir vus de peur de les mettre mal à l'aise).

Elles montrent également à la fois la violence avec laquelle ces gens presque désespérés se sont manifestés, notamment lors de leurs affrontements « musclés » avec les forces de l'ordre, mais aussi dans leur volonté de mettre la pagaille partout afin d'arrêter toute activité, comme dans toute grève qui se respecte d'ailleurs (rails de tram arrachés et jetés au milieu des rues en partie déparées, saccage de la gare des Guillemins construite à peine 2 ans auparavant, retournements de voitures et, pour terminer, bris par jets de pavés des vitres des motrices standard des tramways bruxellois abandonnés sur place !).

A ce sujet, j'ai été témoin d'un bus vicinal du groupe du Limbourg basculé dans le fossé toutes vitres brisées et pneus crevés au pied de la côte reliant Houtain à Bassenge (cette localité est à la frontière linguistique pour ceux qui l'ignorent). Il parcourait la ligne 24 Tongeren - Maastricht par Bassenge, Wonck, Eben-Emael et Kanne, hormis 4 voyages journaliers jusqu'à Visé, d'où sa présence à cet endroit. Il faut savoir que les chauffeurs néerlandophones qui conduisaient ceux-ci avaient déjà recommencé à rouler très tôt et étaient très mal vus du côté francophone où on se battait plus que jamais contre ce gouvernement, d'où la situation ci-devant lorsqu'il a été intercepté par des grévistes prévenus du fait !

Ces événements sont très bien décrits dans ce film de Thierry Michel produit par « Les films d'hiver RTBF Liège ». On y rappelle le pourquoi de cette grève, la première 10 ans après celle de la question royale de 1950, également évoquée très brièvement, mais aussi comment elle a démarré sans les syndicats, la manière dont elle s'est poursuivie avec ceux-ci et le rôle qu'ils y ont joué, avant de voir dans quelles conditions elle s'est terminée. Malgré tout cela, comme on pouvait s'y attendre, la fameuse « loi unique », honnie par ce monde ouvrier qui voyait attaquer ses acquis sociaux tels le statut des chômeurs, le régime des pensions et la sécurité sociale, a quand même été votée et a fait les dégâts tant redoutés. Il faut bien reconnaître que rien n'a changé aujourd'hui, on s'en est d'ailleurs aperçu à plusieurs reprises depuis, l'histoire n'étant qu'un éternel recommencement hélas.

Et aujourd'hui

Une vingtaine d'années après la peur et le stress de certains à l'annonce du fameux et hypothétique bug informatique (déjà une histoire de virus !) lors du passage à l'an 2000 (ce qui n'a pas eu lieu évidemment), voilà en plus cette année ce satané virus **covid 19**, bien plus virulent et dangereux que l'autre ci-avant, qui continue de fameusement nous em..... avec les conséquences dramatiques que l'on sait ! Non mais, en ce qui nous concerne, de quoi se mêle-t-il celui-là ? Bientôt, espérons-le, nous allons faire de nouveau rouler tous ensemble nos chers petits trains, nos amours de petits autorails vicinaux ainsi que nos bien-aimés petits camions et autobus, avant de siroter au bar une bonne bière (blonde ou brune), un bon café (noir, au lait, avec ou sans sucre), une onctueuse soupe ou une eau bien fraîche qu'elle soit plate ou pétillante ! Ne lui en déplaise. Grrr !!!!

Photos : L. Genet, J. Léonard† (collection L. Genet).

Les photos et renseignements concernant les charbonnages m'ont été fournis par Monsieur A. Debruyne, auteur des livres « Anciennes bouillères de la région liégeoise » et « Saint-Nicolas au fil des ans », ce dernier en collaboration avec Tony Bergmans (éditions Dricol à Montegnée). Qu'ils en soient sincèrement et chaleureusement remerciés. De même, mes remerciements vont à Monsieur Armando Frasi, auteur du livre « De fonte et d'acier », au sujet des Hauts-fourneaux.

Le solde des photos seront dans un prochain article.

Calendrier des projections

En fonction de la date de reprise de nos réunions, les projections seront :

Le mercredi 3 février 2021 : La furka Oberalp en vapeur. Un film de J. Braive.

Les mercredi 3 mars 2021 : Présentation du chemin de fer de Provence avec le soleil en prime. Présentation de J. Braive

Le mercredi 10 mars 2021 : ***L'Assemblée générale ordinaire aura lieu en nos locaux à 20 h 00 précises. (Voir la convocation page 7)***

Le mercredi 7 avril 2021 : A la découverte par du train Jaune par J. Braive.

Le mercredi 5 mai 2021 : Présentation de la ligne des Causses à bord du train de l'Aubrac.

A la suite des mesures sanitaires en vigueur, dû au Covid 19, la conférence de Mr. A. Peeters : " A la recherche des traces vicinales " est reportée à une date ultérieure. Date qui reste à déterminer en remplacement d'une projection de notre programme et communiquée par mail.

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

**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? Neuf et occasion



www.le-bout-en-train.be



**Le bout en train
ACHAT ET VENTE**

**Rue du Bourbon 5B
5170 Lesve
0486/30.63.70
seron.jacqueline@skynet.be**