



P 204113

Belgique - België  
P.P. - P..B  
4000 LIEGE Perron  
BC 4109

# Correspondance

AVRIL-MAI-JUIN 2012



BULLETIN TRIMESTRIEL

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

E-mail : [contact@alaf.be](mailto:contact@alaf.be)

Dépôt Liège Perron  
Retour expéditeur : Secrétariat ALAF asbl :  
Impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE

## Correspondance

### Bulletin trimestriel

**Rédacteurs** : Sainte E, Genet L,  
J-C Menchior, Collin A, Magnée  
J-F.

**Rédacteur en chef** : A. Boulet

**Photo couverture** : Genet Lucien

**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 2011)

Tout courrier, concernant la  
revue, doit être adressé : Rue  
A. Renard, 6, 4100 Seraing  
E-mail : [jfmagnée@belgacom.net](mailto:jfmagnée@belgacom.net)

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

**E-mail** : [contact@alaf.be](mailto:contact@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
Note du trésorier et invitation pour le nettoyage du local	Page 4
Photo de la 1ère page	Page 5
Les Képis et leurs grades	Page 6 à 10
Sous les pavés... Le Dépron	Page 11 à 14
Le petit tram électrique des Ardennes	Page 15 à 19
Calendrier des projections	Page 20

## Bourse d'échange

**Le dimanche 1 avril 2012**

**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](mailto:Françoisxavier.leemans@skynet.be)**

## Journées Portes

### Ouvertes

**Samedi 3 et Dimanche 4**

**Novembre 2012**

**De 9 à 17 heures**

**Club ALAF**

*Dans son local*

**Rue de la Gare, 77**

**4102 OUGREE**

Une association, un club dont font partie les membres demande quelques sacrifices de ceux qui veulent que le projet puisse aboutir. Dans notre situation, le réseau qui se trouve à l'étage, dont l'entretien, la modification, l'amélioration suivant les technologies en cours, nous coûtent de l'argent, du temps et de l'énergie. L'argent du club, nerf de la guerre, provient en grande partie des cotisations, du bar et des journées événementielles dont la bourse d'échange du 1 avril 2012. Les membres de l'Alaf sont invités à la préparation de ce week-end, Mr le Président rappellera les modalités du travail en ce qui concerne la salle. De même, page 4 de notre revue, une invitation pour le nettoyage de notre local est prévue le vendredi 6 avril. Du temps, un peu d'énergie, de la bonne humeur de la part des membres, voilà les ingrédients pour que la vie du club continue dans de bonnes conditions. J'espère que je n'écris pas pour remplir simplement une feuille blanche !!!

Pour ceux qui oublient, les cartes de membres sont disponibles au comptoir du bar lors des réunions du vendredi. Cette revue comprend un article de Jean-Claude Menchior, avec la participation de Claude Vincent, concernant les Képis de la SNCB avec leurs grades et fonctions. Ricky nous fait travailler avec ses pavés, tandis que Lucien nous replonge, grâce au livre magnifique de Monsieur Georges Henrard, dans la petite perle de la ville de Spa au temps de la belle époque. Je vous souhaite à tous de joyeuses fêtes de Pâques et une très bonne lecture à tous. A.B.

Le  
P'tit  
Mot  
Du  
Rédac  
'  
Chef

**Chers membres,**

Afin de mettre à jour le fichier du club, je vous demande à tous de me transmettre via l'adresse mail du club ([contact@alaf.be](mailto:contact@alaf.be)) vos coordonnées complètes, y compris l'adresse mail à laquelle vous êtes joignables.

Si vous n'avez pas de connexion internet, vous pouvez me transmettre vos coordonnées lors d'une réunion.

Celles-ci doivent contenir :

- ~ NOM
- ~ Prénom
- ~ Adresse, Code Postal, Localité
- ~ Adresse mail : (si vous en avez une)
- ~ N° de Gsm (si vous en avez un)
- ~ N° de téléphone fixe : pour prévenir la famille si nécessaire.

D'avance merci

JF Magnée Trésorier.

## **Nettoyage du local**

A chaque printemps a lieu le nettoyage du local afin que celui-ci soit nickel.

Comme chaque fois lors du nettoyage, il n'y aura pas de réunion. Seuls les membres soucieux de donner un coup de main seront admis.

**Qu'on se le dise !!!!!**

**Le nettoyage se fera le vendredi 6 avril 2012**

## Photo de la première page :

Depuis quelques années, plusieurs locomotives de différents pays prennent possession du grill de la gare de formation de Kinkempois pour un simple aller retour en provenance des pays limitrophes. Depuis les fermetures des hauts fourneaux et de la phase liquide de Cockerill, les usines du froid sont alimentées par les entreprises de Dunkerque par chemin de fer. Ces convois de bobines sont tractés par des motrices françaises SNCF du type BB36000 jusqu'au port de Renory. Notre ami Lucien s'est posté devant l'ancien passage à niveau d'Ougrée (ligne 125A) pour immortaliser le passage d'une de ces motrices le week-end de notre expo en novembre dernier.

Ces motrices au nombre de 60 ont été commandées entre 1996 et 2003. Ces engins sont issus des locomotives BB 26000 ("Sybic"). La livrée verte « activité Fret SNCF » a été remplacée par une décoration rouge et gris métallisé des plus réussie. Deux sous-séries se sont constituées, une pour la circulation en Italie BB36200, l'autre, BB36300, pour la traction des trains de l'AFA (Autoroute Ferroviaire Alpine) constitués de wagons Modalohrs surbaissés pour le transport de semi-remorques et de tracteurs routiers.

Vitesse max 220 Km/h, puissance 6000 K/Watt et un effort de traction de 320 KN permettent avec ces chiffres, assez élogieux, la remorque d'un train de voyageurs de 800 tonnes (17 voitures) à 200 Km/h en rampe de 2,5% ou la remorque d'un convoi de marchandises de 2000 tonnes à 75 km/h en rampe de 9%.

Avec 3 pantographes, un pour chaque tension d'alimentation 1,5-3 K/Volt pour le continu, 25 K/Volt pour le réseau alternatif, le courant de traction passe par des transformateurs (3000 V) ou par transformateurs redresseurs (25000V) pour avoir une tension 1500 volts continu pour la traction et de 525 volts continu pour les auxiliaires. Ce matériel permet au courant d'attaquer les 4 moteurs de traction (type : triphasé asynchrone de 1530kw), un par bogie, au travers de ponts monophasés et onduleurs de tension. Chaque motrice possède un freinage électrodynamique de 1500 K/Watt à la jante au moyen d'un hacheur de freinage par bogie. Les systèmes de sécurité outre le KVB, sont variables suivant les numéros de sous-série

Comme toutes les motrices de la SNCF, le design est des plus réussi avec pour la caisse une longueur hors-tout de 19,110 mètres pour une masse de 88 tonnes.

La ligne 125A fut ouverte en 1851 de Flémalle à Ougrée avec prolongation vers le Val-Benoit l'année suivante. A partir de 1855 l'exploitation des lignes 125 et 125A passe à la Compagnie du Nord en France et travaille sous le nom « Cie du Nord-Belge ». La ligne passe sous le giron de la SNCB le 10 mai 1940. D'un point de vue économique, elle a une importance capitale. Plusieurs industries jalonnent son parcours, on trouve les sociétés sidérurgiques d'Ougrée-Marihaye, Espérance-Longdoz, Cockerill, les charbonnages Colard, Many, Marihay et la cristallerie du Val-St-Lambert. La ligne est parcourue par des trains de voyageurs avec pour destination la Gare de Liège-Longdoz dont la fermeture s'est faite en 1960. Le service omnibus s'est arrêté le 29 mai 1976 avec la fermeture des gares de Kinkempois, Ougrée, Seraing et la gare du Val St-Lambert (dont une maquette trône sur notre réseau). Le passage à niveau d'Ougrée sera supprimé en 1994. L'électrification de la ligne en 3000 V/continu a lieu en 1984. Aujourd'hui, l'atout majeur de la ligne réside dans son trafic marchandise avec les raccordements au port de Renory, l'accès direct par la rive droite de la Meuse, en évitant la gare de Liège, de la gare de Flémalle-Haute à la gare de formation de Kinkempois, ligne directe de Namur vers l'Allemagne et les Pays-Bas, et depuis 1982, un raccordement de la ligne du Val St-Lambert vers le zoning d'Ehein.

*Photo Lucien Genet, Texte AB, Données techniques : Internet, Données historiques : revue Trans-fer. Toute reproduction interdite.*

## Les Képis et leurs grades

### 1° Facteur de Gare / Commis mouvement (fdg)



Grade assimilé au sous-chef dans les gares de quatrième et de troisième classe. Les tâches, taxation au départ des différents colis, taxation des wagons (service international, service intérieur, desserte guichet). Tous les dix jours, clôture des écritures (caisse marchandise, caisse voyageur). En service 6h-14h : effectuer la situation du matériel (wagon reçu, fourni, expédié, avec recensement du parc matériel). Tous les dix jours : clôture des écritures (caisse marchandise, caisse voyageur). Tous les jours, en prestation 14h-22h : envoi de l'argent par sac valeur au receveur, sac fermé par cachet à la cire, (max 1000fb en caisse). Remplacement du chef-de gare par le plus ancien en grade (intérim). Passage d'une épreuve orale par l'inspecteur sectionnaire pour aptitude au service mouvement (desserte du poste de bloc). Les agents qui recevaient la cote « très bon » pouvaient accéder au grade de « Chef Facteur » (mutation vers une unité plus importante).

### 2° Sous-chef de gare de Deuxième Classe



Desserte des quais et surveillance en cabine dans les gares de deuxième classe, première classe et première principale. En cabine, assure la rédaction de l'E800, document retraçant la prestation avec

justification le retard train ainsi que de l'occupation des voies ; le E800 est établi par 24 heures et sera vérifié par le CHST adjoint (chef de station).

### **3° Chef de Gare de Quatrième Classe**



**Chef de gare 4eme classe**

Grade similaire au sous-chef de gare de deuxième classe, mais après quatre ans d'ancienneté dans le grade de sous-chef de deuxième avec la mention « bon ». Assure la direction de cette gare et tourne avec le commis de mouvement. Il est sous la directive d'un chef de gare de troisième autonome ou de deuxième classe. Assure le même travail que le commis de mouvement et fait le tableau de service et le livre d'ordre. Sur le plan juridique, a un mandat de police et est reconnu comme « garde voyer ».

### **4° Sous Chef de Première Classe**



**Ss/chef 1ere classe**

Travail identique au s/s chef de deuxième, mais dans une gare de première classe et première principale. Le sous chef de première classe assure également la régularisation du trafic au service du dispatching (suivant un graphique préétabli) et pointe celui-ci en recevant les heures de passages dans les différents postes de signalisation, il commande les signaleurs et les sous-chefs prévu dans les dessertes de blocs de signalisation).

### 5° Chef de Gare de Troisième Classe



Grade similaire au sous-chef de première classe, mais après quatre ans d'ancienneté dans le grade de sous-chef de première avec la mention « bon ». Assure la direction de cette gare. En service 8h-16, il fait le tableau de service et le livre d'ordre. Il se rend au service manœuvre (desserte des raccordements). Est en charge du personnel de cette gare. Sur le plan juridique, a un mandat de police judiciaire dans un rayon de cinq cent mètres du territoire de sa gare.

### 6° Chef de Gare Adjoint



Coordonne toutes les informations données par les sous-chefs, assiste le chef de gare de première ou le chef de gare principale. Mise à jour des consignes mouvement, tenue des tableaux de service des sous-chefs. A dans les gares principales la fonction de chef de table et assure le contrôle des dispatchers. Dans les postes de block importants, dirige les signaleurs et les annonceurs. C'est lui qui prend toutes les dispositions de sécurité.

### 7° Chef de Gare de Deuxième Classe



Grade similaire au chef de gare adjoint, il assure la direction de cette gare, assisté par les sous-chefs de deuxième et de première classe. En service 8h-16, il est en charge du personnel de cette gare, fait le tableau de service et le livre d'ordre et contrôle les cabines de signalisation.

### 8° Premier Chef de Gare Adjoint



Assiste le chef de gare principal, le remplace quand nécessaire. Assure la fonction de chef de gare dans une gare principale.

### 9° Chef de Gare de Première Classe



Grade similaire au premier chef de gare adjoint, il assure la direction de cette gare, assisté par les sous-chefs de deuxième, de première classe et chef de gare adjoint. En service 8h-16, il est en charge du personnel de cette gare, fait le tableau de service et le livre d'ordre et contrôle les cabines de signalisation. Il peut être amené à donner des formations.

### 10° Chef de Gare Principale



C'est le grade le plus élevé dans la hiérarchie du personnel de mouvement au suivi des gares. Le chef de Gare Principale est le chef de sa gare. Il est le responsable à part entière de la sécurité et de la bonne organisation de sa gare. Il est aidé dans sa tâche par : un «premier chef de gare adjoint», plusieurs «chefs de gare adjoints», des «sous-chefs de première classe» et de «deuxième classe», des «facteurs de gare» et des «commis de mouvement», répartis dans les différents services d'exploitation de la gare, suivant les nécessités du service. Il est assisté pour les tâches administratives par un chef de bureau, un ou plusieurs «sous-chef de bureau», des rédacteurs, commis et ensuite le personnel subalterne. Pour la responsabilité financière, il est assisté par un receveur chef, un ou plusieurs «receveur» et «commis de recette». Il assure la représentativité du chemin de fer auprès des autorités locales et politiques. Il est chargé de la réception du train royal, ganté de blanc. Texte Képi : Claude Vincent. Photos : J-C Menchior Toute Reproduction Interdite.

## *Sous les Pavés... le Dépron !*

### *Ou comment réaliser des rues en pavés économiques et réalistes.*

Pendant bien longtemps, j'ai comme beaucoup utilisé les produits du commerce pour réaliser des rues en pavés, et ce avec des succès divers... jusqu'au jour où, par hasard, je découvris le Dépron et la méthode pour y graver des pavés d'un réalisme certain. C'est cette méthode que je vais vous exposer ci-dessous.

#### *Matériel nécessaire en H0*

- Dépron de 3 mm d'épaisseur (pour le O, utiliser du 6 mm d'épaisseur)
- Latte graduée et équerre à tasseau.
- Porte-mine à mine de 2 mm de diamètre, et mine 2H.
- Cutter X-Acto ou Excell (ou autre marque) et lame triangulaire n° 11
- Pinceau rond numéro 6, eau, peinture acrylique noire, gris-bleu ou brune.
- Double-Face large et fin (du genre de celui utilisé pour fixer le vinyle etc.).
- Colle à bois - Flocage fibreux et autres (facultatif).

#### *Réalisation de la route.*

Pour une section de route droite, je coupe une bande de Dépron de 3 mm d'épaisseur à la largeur désirée. Si la section de route est plus étriquée (une courbe, un carrefour, etc.) il est alors préférable de réaliser d'abord un patron en carton léger qui servira à découper le Dépron à



Photo 01

mesure. Il ne faut surtout pas oublier de découper également les trottoirs qui devront également être gravés dans le Dépron. On peut déjà recouvrir le verso de double-face qui permettra de fixer les divers éléments au support (cela est bien entendu facultatif, on peut également le fixer par collage à la colle à bois...) (photo 01).

Une fois cela fait, on peut soit graver « in situ » après avoir posé la surface de route dans le cas d'un diorama (photo 02), ou graver les pavés au banc comme ce fut le cas pour les éléments de routes réalisés pour le réseau de l'ALAF. Il ne faut toutefois pas oublier de coller une rehausse en carton (ou en plastique) de 1 mm d'épaisseur sous les zones de trottoir. On trace ensuite de chaque côté de la route, comme au bord des trottoirs, une ligne à 3 mm de la bordure de la route à l'aide du cutter pour former les rigoles et la bordure du trottoir.

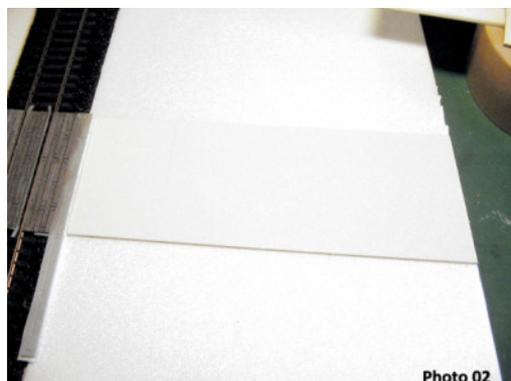
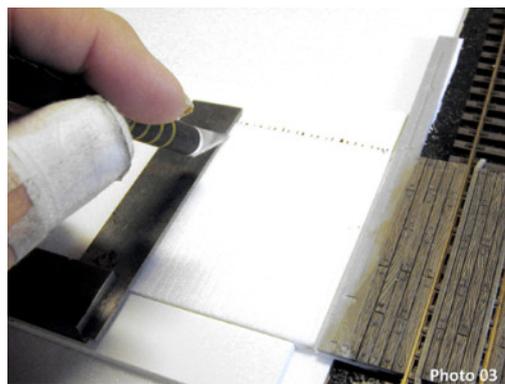


Photo 02

On enfonce alors légèrement les rigoles à l'aide d'un bloc ou, dans mon cas, d'une pince coudée dont les mâchoires fermées ont la bonne largeur.

Ensuite, on gravera une série de lignes parallèles à environ 2.5 mm d'intervalle sur toutes les sections de route et trottoir (Photo 03). Ce seront nos « lignes de pavés ». Elles seront ensuite légèrement élargies à la pointe de porte-mine. Une fois ces lignes élargies, on grave alors les pierres de bordure des trottoirs ainsi que les dalles des rigoles, de manière à ce que les joints de celles-ci ne coïncident pas avec le joint de deux lignes de pavés.



On applique alors un jus de couleur acrylique foncée (noir, gris ou brun) qui agira comme contrastant (photo 04), nous permettant de mieux voir notre travail. On peut alors aborder l'étape de gravure des pavés en eux-mêmes. On applique une nouvelle fois du révélateur (jus de peinture acrylique) sur quelques lignes et, à la pointe de cutter, on grave les joints 'verticaux' tous les 2.5 mm environ (photo 05). Une fois une ligne achevée, on attaque la suivante en gravant chaque nouveau joint à hauteur du milieu d'un pavé de la ligne précédente.

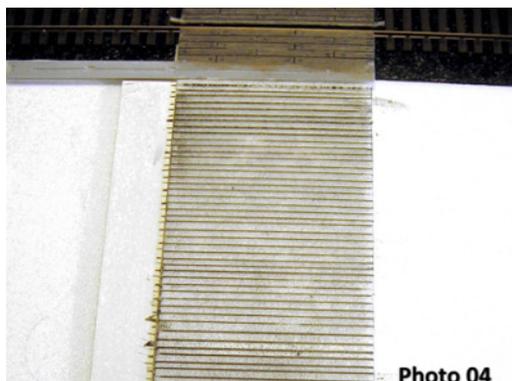


Photo 04

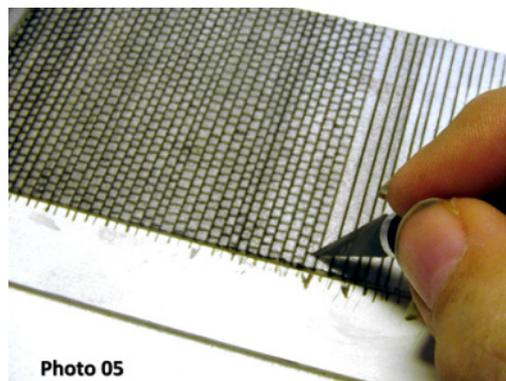


Photo 05

On remarquera que le jus d'acrylique que l'on a appliqué agit bien comme un révélateur, chaque trait de gravure se remplissant de peinture et devenant ainsi visible (photo 06).

La dernière étape de gravure, qui nous permettra de reproduire un pavé à tête arrondie typique de nos régions tout en rendant la surface de la route irrégulière tant dans la forme des pavés que dans sa

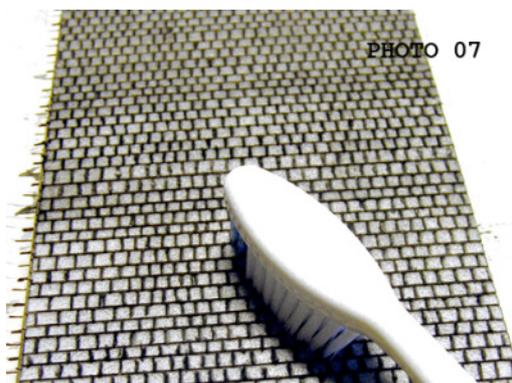


PHOTO 07

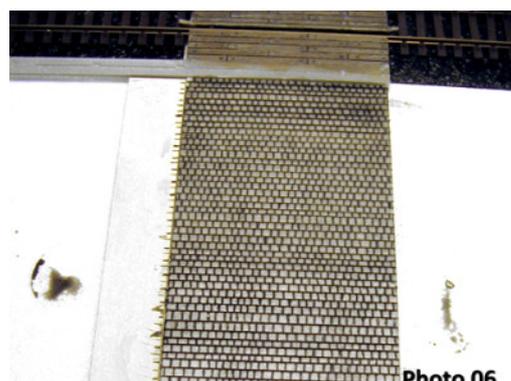


Photo 06

planéité, sera de brosser la route avec une brosse à dents usagée en faisant des cercles et en exerçant une légère pression (photo 07). Si l'on veut reproduire une surface plus « bosselée », on pourra tapoter plus ou moins légèrement avec la brosse à dent sur la surface gravée. Une fois cela terminé, on obtient notre route brute de gravure.

## Peinture et patine.

Pour la peinture de notre route en pavés, nous utiliserons de la couleur Acrylique Vallejo Model Color. Il nous faudra une teinte verte (Gunship Green), du blanc (Foundation White), du noir (Black), et un peu de bleu de Prusse foncé (Dark Prussian Blue). Pour leur application, nous utiliserons principalement un pinceau rond n° 6 et une brosse plate numéro 6, toutes deux en soie synthétique.

La première étape sera d'appliquer une couche de peinture « gris pavé » obtenue par mélange de noir, de blanc, et d'une pointe de bleu de Prusse. Cette teinte est appliquée à la brosse plate et à peine diluée, ceci afin de conserver la teinte foncée qui fera office d'ombrage dans les creux (photo 08).



Photo 08

Après séchage de cette teinte « Pavés », on applique un brossage à sec de plus en plus éclairci au blanc de la teinte « pavés » afin de faire ressortir les détails (photo 09). Enfin, on prépare un jus de vert « Gunship Green ». On charge le pinceau rond de ce mélange et on éclabousse délicatement la route en se servant du pinceau comme d'un « goupillon » (ou d'un « pinceau qui spritche », comme l'aurait si bien dit le p'tit Popol...) pour déposer de légères gouttelettes de ce mélange sur les pavés afin de représenter la mousse. Cette application peut également se faire par la technique de



Photo 09

l'éponge. On prélève de la peinture verte avec une éponge synthétique (ou un petit bloc de mousse que l'on trouve dans les magasins pour artistes) et on tapote légèrement sur la surface des pavés après avoir essuyé l'éponge pour déposer un peu de peinture sur les pavés (photo 10). Au plus vous essuiez l'éponge, au plus léger et subtil

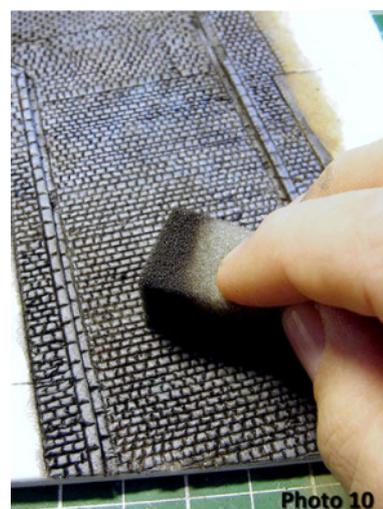


Photo 10

sera l'effet « mousse ».

Une dernière étape possible est alors de casser quelques pavés au cutter (photo 11), déposer une goutte de colle blanche et de saupoudrer un peu de flochage pour imiter les mauvaises herbes poussant là où un pavé a été cassé ou descellé. Un autre détail que l'on peut également imiter est la présence d'eau dans les rigoles ou sous forme de « flaques » dans des « nids de poule ». Cela est obtenu par l'application d'une couche de gel médium acrylique épais (que

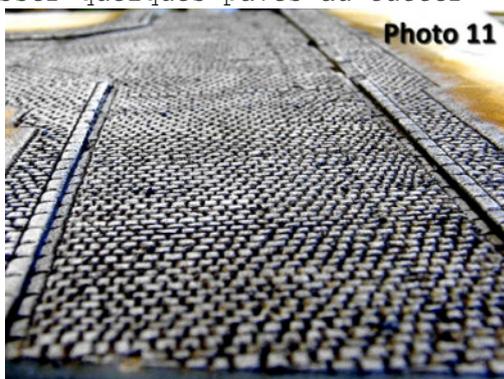


Photo 11

l'on trouve dans les magasins pour artistes peintres) qui, une fois sec, imitera à la perfection de l'eau stagnante.

Enfin, on abordera alors le super-détaillage (dans le cas où elle serait en bord de réseau ou sur un diorama). On ajoutera alors des grilles d'avaloirs en photo-découpe ou de fabrication maison (imprimées sur du film transparent à l'imprimante couleur) dans les rigoles. On pourra aussi ajouter aisément des taques d'égouts pendant la phase de gravure des lignes de pavés. L'outil simple pour ce faire est le capuchon d'un marqueur Lumocolor de Stabilo, mais tout autre tube du bon diamètre et de la bonne épaisseur peut convenir comme « emporte-pièce » pour imprimer la forme circulaire de la taque. Ensuite, il suffit de graver une série de lignes parallèles s'entrecroisant en perpendiculaire pour obtenir une taque convaincante. Après peinture en couleur « Natural Steel » puis patine ad-hoc avec un jus de noir suivi d'un brossage à sec avec la teinte « Cavalry Brown » et le tour est joué. Et pour juger du niveau de réalisme obtenu grâce à cette « technique », il suffit d'aller faire un tour et observer le quartier de la « Halte des Vennes » sur le réseau du club où le pavage des routes en pavés suit son cours.



Texte, Modèles et Photos : Ricky.

## Le petit tram électrique des Ardennes. 2 !!!!

Il n'est pas dans mes habitudes d'évoquer ni de promouvoir dans votre revue préférée la littérature ferroviaire quelle qu'elle soit, mais la parution récente du livre, superbe, relatant l'histoire de la ligne vicinale reliant Spa à Verviers a fait replonger une fois de plus l'amoureux des trams que je suis dans ses souvenirs, assez lointains il est vrai. Ce splendide ouvrage est dû à la plume de Monsieur Georges Henrard, verviétois de souche, déjà auteur de plusieurs livres dont, entre autres, « Angleur-Verviers, le jeu du rail, des collines, des rivières », « Verviers-Hergenrath, l'escapade vers l'Est », ainsi que les trois tomes intitulés « Histoires de tortillards ardennais » faisant revivre ces lignes, non seulement ardennaise (la 42 au départ de Rivage), mais aussi des cantons de l'Est, qui aboutissaient presque toutes à Trois-ponts, reliant celle-ci par la L44 à Verviers via Spa et Pepinster, en passant par Hockay, la gare la plus haute de Belgique, et Francorchamps, entre autres, ainsi que quelques localités telles Malmédy, Stavelot et Raeren, autrement dit la « Vennbahn » (il faut être bien informé aujourd'hui pour encore y voir, depuis la disparition du train touristique du même nom, le témoignage de la présence passée du rail en bien des endroits là-bas) par les L45 et 48, sans oublier la L45A vers Junkerath en Allemagne. En effet, en dehors de la L42 et du tronçon Eupen-Raeren, il n'y reste plus grand'chose de ferroviaire à ce jour.

Mais revenons à notre vicinal. Si même la ligne a été ouverte en plusieurs étapes dès 1909 aussi bien en traction vapeur au moyen de petites locomotives bi-cabines typiquement vicinales qu'en électrique, c'est en 1912 qu'elle fut inaugurée dans sa totalité en traction électrique cette fois (vous vous dites déjà : ça y est, il recommence avec ses années en..... Mais non, rassurez-vous, pas cette fois, quoique dans ce cas-ci...juste 100ans plus tard, ça aurait pu!). Tout comme sa voisine du « grand chemin de fer », elle pouvait aussi se targuer d'être la plus haute ligne vicinale de Belgique et la seule électrique des Ardennes! On peut dire que son histoire parfois mouvementée, relatée avec le brio et le sérieux propres à son auteur, a largement contribué à l'essor de la ville de Spa, dont la notoriété était pourtant déjà importante, mais aussi de « quartiers résidentiels » comme Balmoral et de localités telles Polleur, Tiège et Jehanster, au même titre que l'a été Jemelle grâce au chemin de fer de Bruxelles/Namur à Arlon et Luxembourg!

En feuilletant ce livre superbe, on voyage de nouveau au moyen d'un mode de transport que d'aucun qualifierait de désuet, voire rustique, mais qui, il faut le dire, faisait office de progrès indéniable à l'époque. Dame, la traction électrique représentait alors LE progrès alors que, surtout en dehors des centres-villes, la majorité des foyers s'éclairait encore à la bougie ou la lampe à pétrole et que l'on se déplaçait la plupart du temps à pied ou sur une charrette derrière un brave cheval (crottin, pas vapeur ici!), surtout «à la campagne». On pourrait presque dire que c'est en partie cette évolution du transport qui a permis à la modernité que représentait l'électricité de s'introduire progressivement dans bon nombre d'habitations au fil des ans.

Mais tout a une fin: pour des raisons que nous narre l'auteur, et au grand dam de ses nombreux utilisateurs, le dernier tram circula le 30 juin 1952 après plus de 40 ans de bons et loyaux services pour céder la place aux bus, en l'occurrence la série « 100 », surnommée « petit Brossel », où le

chauffeur était assis très haut sur un plancher recouvrant le moteur, très bruyant, et qui, de ce fait, devait à chaque fois se tourner de presque un demi-tour vers la droite pour délivrer les tickets aux voyageurs en contrebas derrière lui, entrés par la porte AV logiquement légèrement en retrait! C'est d'ailleurs sur cette série que papa, lors de son passage du tram au bus en 1956, a été initié à la conduite à double débrayage et déport important de l'arrière lors des virages (bonjour la circulation en ville malgré le nombre nettement moins important de voitures individuelles à l'époque), ce qui, il faut bien le reconnaître, n'avait rien d'une sinécure par rapport aux boîtes automatiques et autres directions et freins assistés actuels, sans oublier les anciennes suspensions à ressorts bien durs que les jeunes ont peine à imaginer sur les pneumatiques « toutes douces aujourd'hui ». Il était bien fini le temps des équipes conducteur/percepteur qui favorisaient la camaraderie comme au chemin de fer entre machiniste et chauffeur.

Personnellement, j'ai eu la chance et surtout le bonheur de parcourir cette merveilleuse ligne pittoresque dans une des petites motrices aux très hautes et larges vitres dont le surnom de « panoramiques » leur allait « comme un gant ». Ca se passait une semaine avant son dernier jour. Bien que je n'ai pas de souvenirs très précis des particularités de la ligne (je n'allais avoir 5 ans qu'au mois de septembre suivant), je me rappelle surtout d'un voyage bucolique très agréable, ça s'appelait ainsi à l'époque, à bord de cette petite « panoramique » et de sa remorque « baladeuse ». Qu'elle était belle cette époque où on prenait son temps pour admirer le superbe paysage de cette région en se laissant bercer par le tangage chronique de cette motrice hors du commun, dû à son très court empattement, qui en faisait tout son charme.

J'ai encore eu l'occasion par après de « goûter aux joies du tangage » de ce matériel en compagnie de mon papa qui, comme je vous l'ai déjà signalé auparavant, était conducteur à la SNCV, au dépôt de Saint-Gilles précisément où trois de ces panoramiques avaient élu domicile après la fermeture du Spa-Verviers. Leur utilisation sur le réseau liégeois, après le placement d'un pantographe en lieu et place de la perche, s'avérait problématique notamment lors de l'embarquement place Saint-Lambert. Leur porte centrale ne s'accommodait pas avec les barrières fixes d'embarquement (les « chaînes » dans le langage populaire) prévues pour les motrices habituelles....toutes à deux portes évidemment ! Aussi, on les utilisa entre autres pour les trams « de football » à destination du stade de Rocourt pour les matchs du RFC Liège, alors porte drapeau du football wallon, même si le Standart montait doucement mais sûrement dans cette hiérarchie et qu'en même temps le FC Tilleur y dégringolait jusqu'à la fin de son stade du pont d'Ougrée peu de temps après. Un autre service leur convenant mieux était la navette dominicale du 58 Alleur Saint-Gilles, où la correspondance s'opérait pour Saint-Lambert avec le 61 de Tilleur ou le 53 de Jemeppe et 56 de Grâce/flot. C'est donc là que, en quelque sorte, la ligne vicinale de Spa, ferroviaire, a vraiment « fini carrière » par le truchement de ses humbles serviteurs lors de l'arrêt de cette ligne 58 en 1956 en même temps que le 12 des TULE. En effet, nos trois petites panoramiques furent envoyées illico à Jemeppe, peut-être la seule fois où elles y sont allées, pour y être découpées sur place. Dommage que l'une d'elles n'ait pas trouvé grâce aux yeux de certains, elle aurait eu fière allure au musée de Natalis à côté de la 10112 et de la S10063 SNCV, de la 72 et de l'attelage motrice 57 et remorque 44 de la STIV, ainsi que de la

114 de l'EO liégeois (en livrée crème dans les années 50 quand elle roulait sur la ligne 12 des TULE vers Loncin) de concert avec la M29 173, de même que les trolleys T32 132 et T54 544 également des TULE, tous matériels qu'elle avait côtoyé au cours de ses deux carrières (à Verviers, sur la place Saint-Lambert, en tronç commun devant la gare du palais ainsi que sur la N3, direction Bruxelles entre le carrefour au sommet de la côte d'Ans et la rue de la station, en ce qui concerne les trams, et sur le très court morceau de la rue Saint-Nicolas entre la rue Burenville et le terminus du trolley 22 rue Delchef à côté du pont de Saint-Nicolas surplombant la L32 Ans-Flémalle, la « ligne des charbonnages »). Quant aux autobus de substitution du Spa-Verviers, ils « laissèrent tomber » dans les années 70.

L'automobile triomphante et la desserte améliorée de la ligne SNCB 44 (Verviers) Pepinster Spa, aujourd'hui électrifiée et qui avait déjà vu apparaître les premières rames réversibles Diesel au milieu des années 60, ont eu raison de cette merveilleuse petite ligne de la SNCV ainsi que de tout le réseau des cantons de l'Est de cette dernière, notamment celles de Verviers-Eupen et Eupen-Köpfchen, celle-ci y donnant correspondance au tram d'Aachen (ASEAG), dont on peut admirer quelques véhicules au musée de Natalis. Pourtant, ce vicinal n'était pas un concurrent mais plutôt un complément, écologique de surcroît, pour utiliser un terme très à la mode aujourd'hui.

Je ne saurais trop vous conseiller de consulter ce livre car, après tout, en plus de ceux sur les tramways aux pays de Liège (le tome2 relate parfaitement l'histoire de ces réseaux) et de celui concernant les trolleys, entre autres, édités par le GTF, c'est un formidable rappel de ce qui était notre vie courante, et mieux la connaître, c'est aussi mieux comprendre le chemin parcouru depuis et apprécier le confort actuel. Et si, comme c'est prévu pour dans peu de temps, on voit réapparaître le tram à Liège, ceux qui ont connu tous ces bons vieux serviteurs y repenseront certainement le jour de son inauguration en souhaitant au nouveau venu une vie aussi riche que celle qu'ont connue ses prédécesseurs.

Allez, vous avez finalement raison, je ne résiste pas à évoquer une toute, mais alors une vraiment toute petite année en....2 : tout comme pour le tram de Spa, 1952 a vu aussi la fin d'une série mythique de locomotives de l'ex Nord belge : les 140 du T48. Construites par Cockerill dans les années 30, ces machines très puissantes étaient les fleurons de leur compagnie d'origine et étaient identiques aux 140A du Nord français dont la 140A259 est préservée au musée de Mulhouse dans la pénombre de la première salle « à thèmes », couchée sur le flanc « victime d'un bombardement ». Locomotives à 4 cylindres Compound à surchauffe aux performances de traction extraordinaires (on les surnommait « les boeufs »), leurs mécanismes complexes ne plaidaient pas en leur faveur auprès de la SNCB où ce système n'était pas très utilisé, contrairement au Nord français dont le Nord belge était une filiale (leur direction était d'ailleurs commune à Paris. Pour preuve, un plan d'origine de toutes les façades de la gare du Longdoz datant de 1905, signé par la direction parisienne, se trouve au musée de Kinkempois). Dorénavant, seuls les ultimes exemplaires de feu le Nord belge allaient encore rouler 5 ans dans les environs d'Antwerpen mais aussi et surtout chez nous comme allèges sur les plans inclinés : vous aurez certainement reconnu les T99, ex 500 NB, qui allaient même y finir carrière en beauté en poussant pendant quelques semaines, de concert avec les T98, des trains....électriques !

*Bon, cette fois, c'est fini. The end (prononciation locale : té and!!!).*



Motrice 57 + Remorque 44 STIV  
(Verviers)



Motrice 72 STIV (Verviers)



Trolley T32 "TULE" et  
Motrice 10112 SNCV



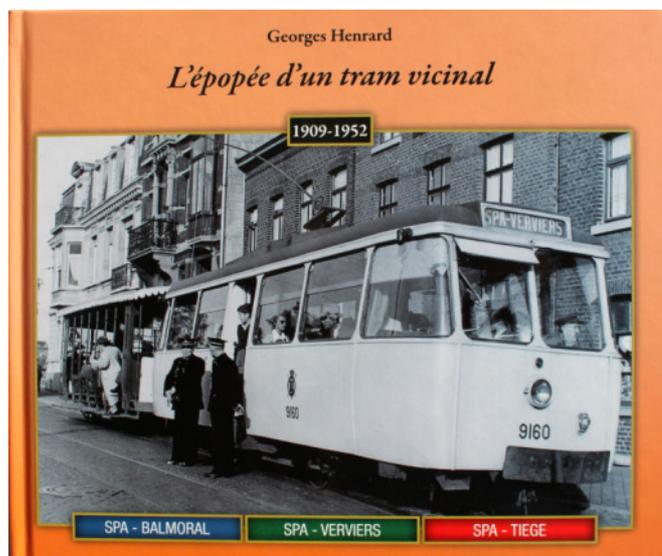
Motrice 2603 ASEAG (Aachen)



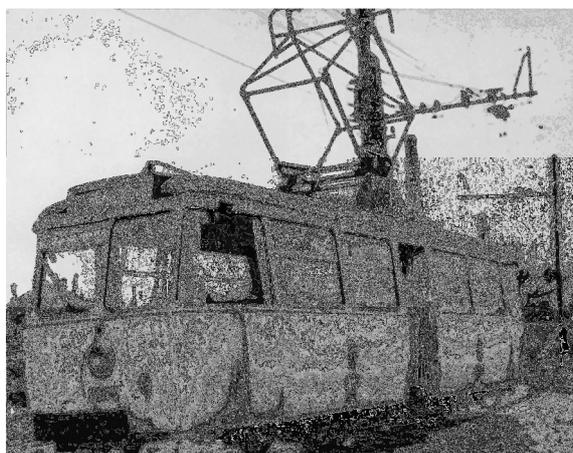
Motrice 114 "Est Ouest" puis  
TULE (version crème)



140A259 Ex NORD couchée dans le musée de Mulhouse



Reproduction de la couverture du livre avec l'autorisation de son auteur.



Motrices Ex Spa/Verviers : Motrice 9165 terminus à Alleur Motrice 9164 au Dépôt St Gilles. Documents fournis par notre ami Jean Evrard.

Textes Photos : Lucien Genet. Reproduction de la couverture du livre avec l'autorisation de son auteur. Reproduction Interdite.

SPECIALISTE LIEGEOIS DU  
PLUS DE 1000 m<sup>2</sup>

**HOBBY 2000**  
**MODELISME**

MODELISME FERROVIAIRE SUR

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 : 04/341.28.87 FAX : 04/343.66.03

**Project Management  
Consulting**

**Karin Wouters**  
Senior Project Manager

**wtab  
consult**  
within time&budget

Mobile : +32 496 86 66 18  
Fax : +32 10 300 26  
karin.wouters@wtab.be

Rue Nicolas 8  
B-1360 Caroux (Ottignies-Louvain-la-Neuve)  
Belgium

## Calendrier des projections

**Le Mercredi 7 Mars 2012** : Jean-Pierre Dufays nous présente un film relatif aux CFL. Impressions et archives ranimeront nos souvenirs de cette contrée Luxembourgeoise.

**Le mercredi 14 mars 2012 : l'Assemblée Générale Ordinaire aura lieu en nos locaux à 20 h 00 précises.**

**Le Mercredi 4 Avril 2012** : Les ateliers du chemin de fer suisse à Bellinzona nous sont présentés par notre ami Pierre Ruiz dans un film remarquable.

**Le Mercredi 2 Mai 2012** : Jean-Claude Menchior nous fait continuer la découverte du Canada.

**Le Mercredi 6 Juin 2012** : La Dm3, la locomotive Jumbo la plus puissante du monde nous est présentée par Pierre Ruiz.

**Le mercredi 6 juillet et le 3 août 2011** soirée libre, pas de projection.

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

### **A vendre :**

**Chemise ALAF Manches longues**

**Taille 43-44 Prix 25€**

Prendre contact avec  
François-Xavier Leemans  
pendant les réunions.



## ***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)