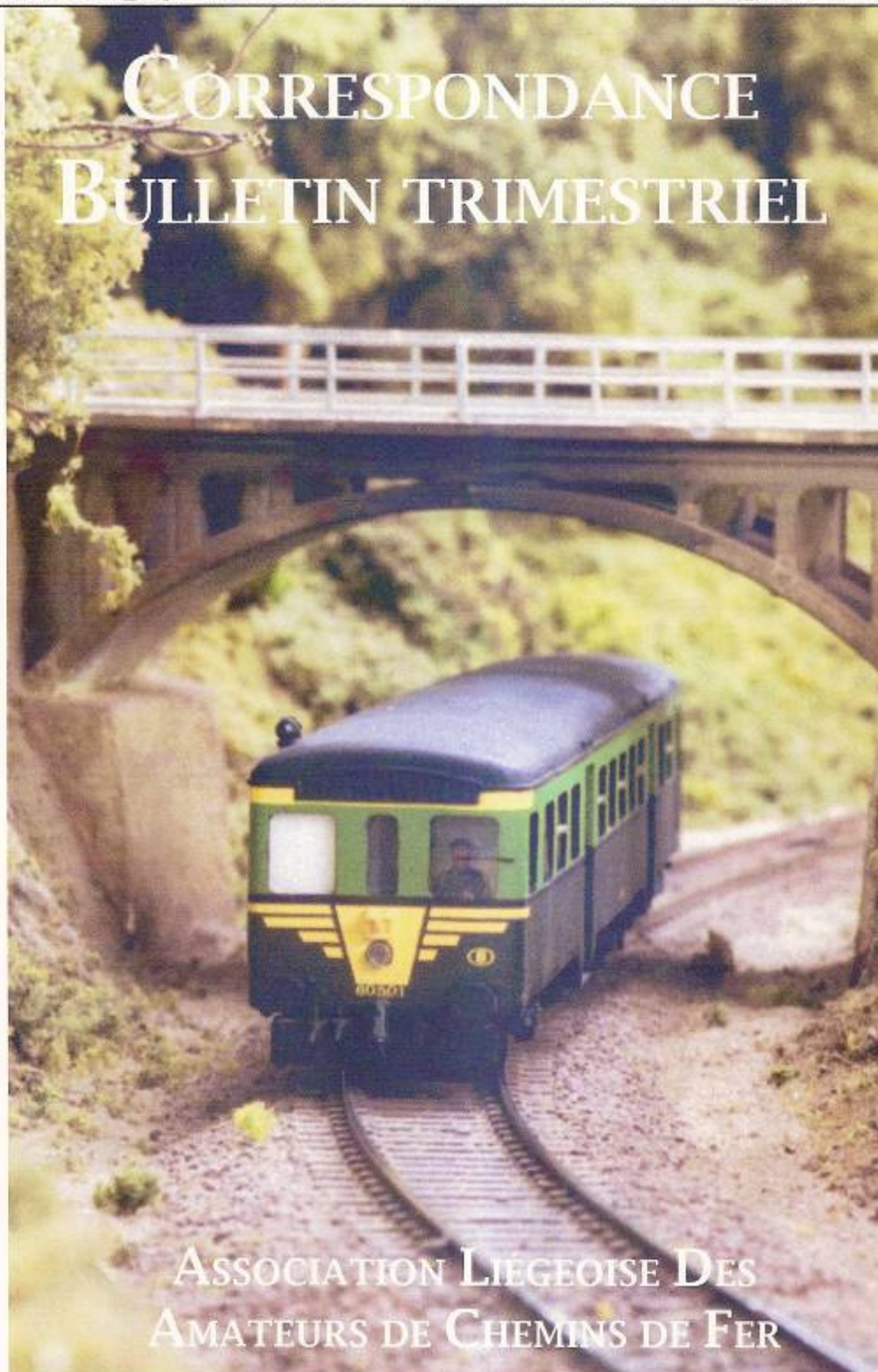


www.ibelgique.com/alaf - E-mail: alafinfo@ibelgique.com

CORRESPONDANCE BULLETIN TRIMESTRIEL



Juillet - Aout - Septembre 2001

ASSOCIATION LIÉGEOISE DES
AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Bureau de dépôt : Liège X

Impasse de Vottem 92 4000 Liège

Correspondance
Bulletin trimestriel

Rédacteurs en chef : Daine Roger, Fraikin Laurent, Genet Lucien, Magnée J-F
Editeur responsable : Albert Collin, rue des Cytises, 8 4000 LIEGE.

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'association Liègeoise des Amateurs de chemins de fer asbl.

Abonnement (1 an, 4 numéros) : 100 BEF.
Règlement au compte n° 001-2421017-70 de l'ALAF asbl.

Tout courrier concernant l'ALAF asbl où la revue doit être adressé au secrétariat :
impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE 04/225.13.88. E-mail : alafinfo@ibelgique.com
www.ibelgique.com/alaf

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres de l'ALAF.

Les textes des articles signés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits librement avec la mention de la source (**à l'exception des articles extraits de la revue « Le Rail »**) et l'envoi d'un exemplaire de la duplication au secrétariat de l'ALAF asbl.

Cependant, la publication d'un article que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

Sommaire

Le petit mot de la rédaction	Page 3.
Fabrication et mode d'emploi de l'appareil à ballaster (J. Teller)	Pages 4,5,6,7,
Publicités	Page 8.
Fabrication et mode d'emploi de l'appareil à ballaster (suite)	Pages 9,10,11, 12,13,
Compte rendu de l'exposition à Blankenberge (par E. Sainte)	Pages 14,15,.
Un nouveau visage pour Liège Palais	Pages16,17,18, 19.
Extrait du Rail (revue mensuelle des Œuvres sociales de la SNCB) de décembre 2000 par R. MARGANNE	
Agenda de l'ALAF, Bourses et manifestations.	Page 20.

Photo de couverture : L'autorail 60501 arrivant à la gare de « Hout-si-plou »... sur le réseau de l'ALAF. photo Laurent Fraikin.

Le petit mot de la rédaction

Vous tenez entre les mains la nouvelle présentation que nous avons voulu donner à notre revue «CORRESPONDANCE ». Le projet de publier un format plus grand et plus convivial ne date pas d'hier, mais le manque cruel d'articles nous a toujours fait reculer.

J'espère que vous serez content de notre nouvelle présentation. Il est vrai que le format A4 a déjà été utilisé pour la revue, mais il y a de cela plusieurs années. Le manque d'articles et d'auteurs a fait chuter le nombre de pages jusqu'à ce qu'on en arrive au feuillet d'information qui avait le mérite d'être publié. Il faudra nous pardonner les petites erreurs et incorrections : nous ne pouvons que nous améliorer.

Maintenant que nous avons un peu de « matière », l'apport de quelques articles par les membres et l'autorisation de reproduction des articles à thème ferroviaire de la revue LE RAIL, le mensuel des œuvres sociales de la SNCB, nous pouvons voir l'avenir avec plus de sérénité. (qu'ils en soient remerciés l'un et l'autre).

Comme vous l'avez lu dans le sommaire, Jeanine nous a rafraîchi l'article, publié il y a plusieurs années, sur la fabrication et l'emploi d'une machine à ballaster. Cet article tout à fait complet vous permettra de vous rendre compte de la facilité de la construction d'une telle machine, mais aussi la facilité et la rapidité que cette ballasteuse peut apporter lors de la réalisation d'un réseau.

Eric, quant à lui, nous raconte sa visite à l'exposition de Blankenberge. Expo qui apparemment valait le déplacement.

Enfin, un peu d'histoire ferroviaire dans notre région : j'ai repris un article du Rail par R. Marganne sur la construction de la gare de Liège Palais.

Vous y retrouverez comme d'habitude votre agenda du club reprenant les projections des mercredis à venir, l'agenda des bourses et des manifestations.

Si vous avez envie d'écrire pour notre revue, n'hésitez pas et faites nous parvenir votre article sur support informatique ou sur papier et nous nous ferons un plaisir de le publier. (Attention cet article ne peut pas venir d'une autre revue si vous n'en avez pas eu l'autorisation écrite de reproduction).

Pour la rédaction : JF

5^{ème} exposition de l'ALAF asbl

Le 3 et 4 novembre 2001 de 9 à 17 h en son local rue de la Gare 77 à Ougrée (PAF100 F). Les visiteurs pourront y admirer notre réseau HO et les extensions réalisées durant cette année écoulée. D'autres animations sont déjà prévues telles une exposition de matériel ferroviaire miniature, des projections de vidéo, un coin enfants, de la petite restauration et un bar.

Fabrication et mode d'emploi de l'appareil à ballaster

Présentation

Cette « magique machine infernale » ou plutôt cet appareil à ballaster n'a d'infernal que le bruit de l'aspirateur sur lequel on le branche. Et le bruit que fera le ballast précipité dans son bocal en plastique. Cet appareil n'a de magique que la rapidité et le résultat impeccable de l'étalement du ballast. Ce ballast sera encollé ensuite selon les règles usuelles.

Attention aux aiguillages. Si on les ballaste et si on les encolle sans les plus grandes précautions, on tombe dans un véritable piège à erreurs fatales. N'utilisez pas l'appareil à ballaster dans les aiguillages.

Le "père" de l'appareil est un ancien membre de l'ALAF www.ibelgique.com/alaf, l'excellent ferrovipathe André Saenen. La description de cet appareil a paru dans le numéro de janvier 1981 de CORRESPONDANCE, notre revue associative. Sa première démonstration en public remonte déjà à vingt ans. Mais l'appareil a quitté l'ALAF avec son inventeur.

J'ai exhumé cet article en multipliant par deux les explications et les illustrations grâce à l'ordinateur et au scanner. Bien des nouveautés sont apparues depuis 1981 mais, à mon avis, cet appareil à ballaster reste irremplaçable et mérite d'être à nouveau décrit.

Un autre membre de l'ALAF l'a reconstitué devant moi un soir de décembre 2000. Bien entendu j'ai aussitôt ballasté plusieurs mètres de voie à titre d'essai. Ça a marché. En une soirée, j'ai ballasté autant de longueurs de voies qu'en quatre. Plus tard, il ne faudra évidemment pas bouleverser l'ordonnance du ballast (grains de ballast sur les traverses etc.) en pulvérisant trop violemment le mélange d'eau et d'agent mouillant (produit à vaisselle). Ceci avant de répandre à l'aide d'un flacon muni d'un bec verseur le classique mélange d'eau, de colle blanche et d'agent mouillant.

Le ballast H0 utilisé avec cet appareil est ici celui du type Woodland Scenics.

La description que je vais en faire est pour du H0. Cela doit pouvoir convenir aussi pour d'autres échelles en adaptant les dimensions que nécessitent d'autres écartements et du ballast plus fin ou plus gros.

Faut-il vraiment passer par le cuivre et les soudures ? Je pense que oui. D'abord parce que ce n'est pas si difficile que ça puisque je suis parvenue à mon tour, quelques jours plus tard, à bricoler ma propre « machine infernale ». Et puis parce que je n'ai encore rien vu d'équivalent avec du « tout plastique » et de la colle. Quelqu'un parmi vous explorera-t-il cette voie ?

Aux ingénieurs, très nombreux à pratiquer le modélisme ferroviaire, je demanderai toute leur indulgence : je n'ai aucune formation technique et informatique.

Jeanine

1 Principe

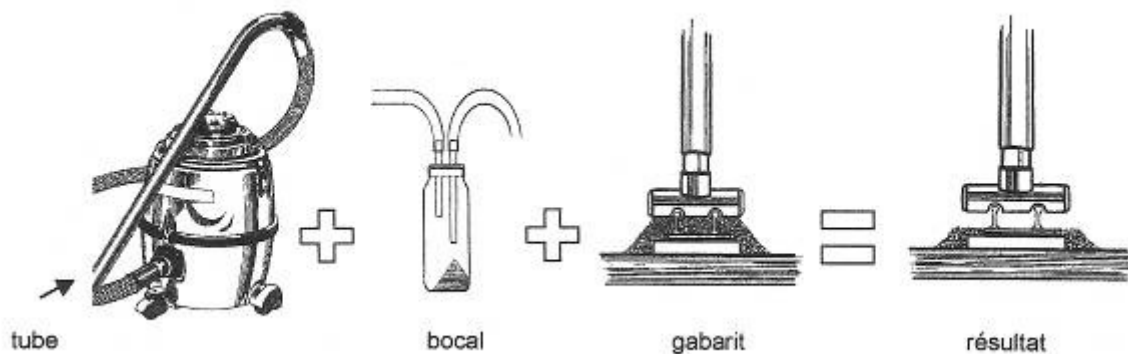
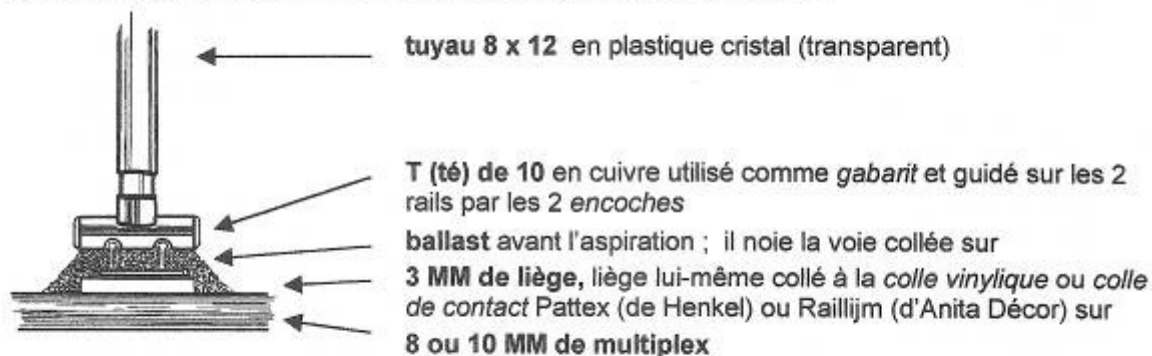


FIG. 1 APPAREIL A BALLASTER

L'appareil à ballaster (fig. 1) est composé d'un *aspirateur*, de son tuyau flexible et d'un *tube*, d'un *bocal* où l'on récoltera l'excédent de ballast qui pourra être réutilisé, et d'un *gabarit* que l'on passe avec un certain tour de main sur les rails pour aspirer le *ballast* (fig. 1 et 2). C'est la variante de l'aspiration banale de la poussière. Mais quelle variante !

FIG. 2 GABARIT POSE SUR LA VOIE AVANT L'ASPIRATION DU BALLAST



2 Savoir-faire prérequis

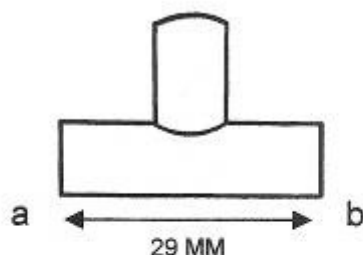
La pose et l'isolation sonore de la semelle de voie sont supposées connues. Ainsi que la soudure préalable des rails et de l'encollage ultérieur du ballast. La soudure à l'étain des pièces en cuivre, au gaz ou non, ne requiert qu'un minimum de savoir-faire. Pour en savoir plus, on relira avec profit Loco Revue 644 page 25 et le site de « M'sieur Gégé » <http://perso.wanadoo.fr/huet/Soudure/soudure3.html>

3 Outillage

- un aspirateur, son tuyau flexible et son tube (détournement ménager classique)
- une mini perceuse (tout ferroviathe en possède une), 2 disques à tronçonner et des lunettes de sécurité
- une lime aiguille plate et une ronde
- cutter, règle, pince universelle, petit étau, marqueur ou pointe sèche
- un chalumeau (par exemple le Soudogaz X 2000 de Camping Gaz), de la soudure à l'étain et un flux approprié
- une scie à chantourner et /ou des cisailles à levier coupant à gauche (si vous êtes droitier) ou à droite (si ...)

FIG. 3.1 LE T (Té) de 10 EN CUIVRE

A l'échelle 1:1, le T (té) de 10 en cuivre mesure 29 MM entre a et b



4 Fournitures (magasins de bricolage)

- 1 T (té) de 10 en cuivre (fig. 3.1)
- 30 CM de tuyau rigide de 10 en cuivre (vendu parfois par mètre)
- 6 M de tuyau 8 x 12 en plastique cristal (transparent)
- toile isolante d'électricien
- colle Araldite (sous réserves : lire d'abord plus loin l' « Aménagement du couvercle du bocal »)

5 Fournitures (débrouille)

- 1 petit déchet de cuivre plat d'environ 2 CM x 5 CM, épais de 0,5 MM ou un peu plus. Prévoir aussi un déchet de cuivre d'environ 20 CM x 20 CM pour l' « Aménagement du couvercle du bocal » (voir plus loin). Ces déchets sont vendus au poids chez les marchands de métaux de récupération (voir les Pages jaunes). A poids égal, une plaque neuve est vendue cinq fois plus cher dans un magasin de bricolage.
- 1 bocal de préférence en plastique (un premier bocal, en verre, a très vite été cassé à cause d'une chute), d'au moins une quinzaine de CM de haut et fermé par un couvercle vissable, en métal (c'est important), d'au moins 3 CM de rayon. Ce couvercle en métal peut provenir d'un autre récipient si son diamètre et son pas de vis s'adaptent à ceux du bocal.

6 Elaboration du gabarit

Observons le T (té) de 10 en cuivre (fig. 3.2) : j'appellerai A la branche qui se termine par les 2 ouvertures a et b en vis-à-vis. J'appellerai B l'autre branche, perpendiculaire, avec une seule ouverture « c ».

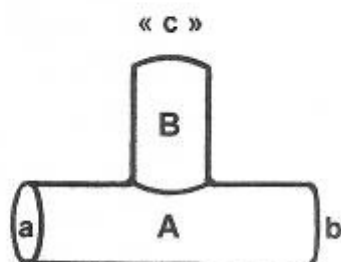


FIG. 3.2 LE T (té) DE 10 EN CUIVRE, PIECE MAITRESSE DU GABARIT

A = branche du T (té) terminée par les 2 ouvertures en vis-à-vis a et b
B = branche perpendiculaire du T (té) avec son unique ouverture « c »

Les « pastilles » (fig. 4.1 et 4.2). A l'aide de la scie à chantourner et/ou des cisailles à levier, découper 2 plaques carrées de 13 à 14 MM de côté dans le déchet de cuivre de environ 2 CM x 5 CM. Les arrondir grossièrement au moyen du disque à tronçonner (lunettes de protection !), par approches successives (pince universelle ou étau). Souder ces plaques, encore grossièrement polygonales, pour boucher les ouvertures **a** et **b** (utilité d'une « troisième main »). Finition : après soudage, ajuster l'arrondi de ces « pastilles » à l'aide de la lime (fig. 4.2). Bien s'assurer de l'étanchéité de ces fermetures en soufflant dans l'ouverture « **c** ».

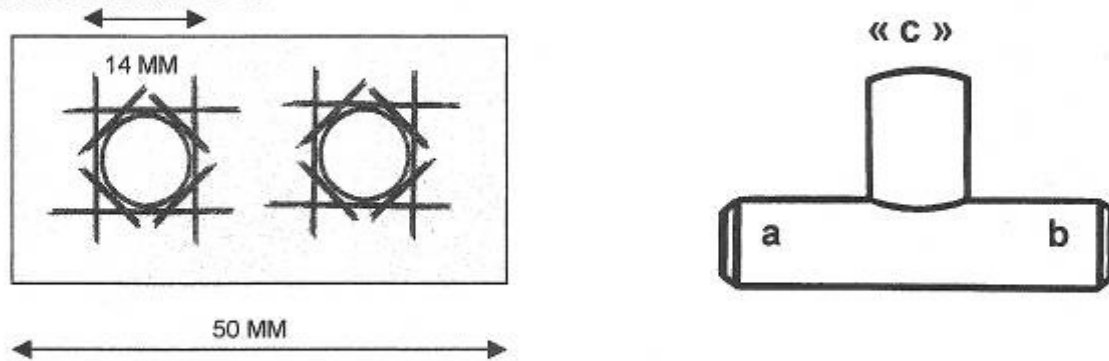


FIG. 4.1 (à gauche) Découper 2 plaques carrées 14 MM de côté et leur donner d'abord une forme polygonale grossière, proche du cercle

FIG 4.2 (à droite) Souder ces « pastilles » encore mal dégrossies (de forme polygonale) pour boucher les ouvertures **a** et **b**, et puis leur donner un arrondi convenable au moyen d'une lime

FIG. 4.1 ET 4.2 BOUCHAGE DES 2 OUVERTURES **a** et **b**

Allonger la branche **B**. Pour cela, couper 30 MM de tube en cuivre de 10, et souder cette pièce dans l'ouverture « **c** » restée libre (fig. 5).

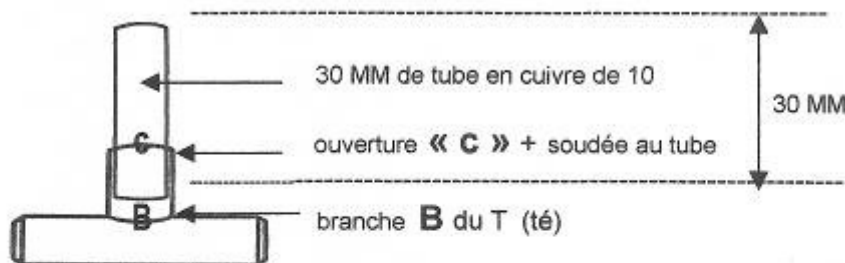
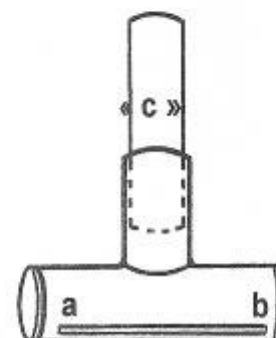


FIG 5 ALLONGEMENT DE LA BRANCHE **B**

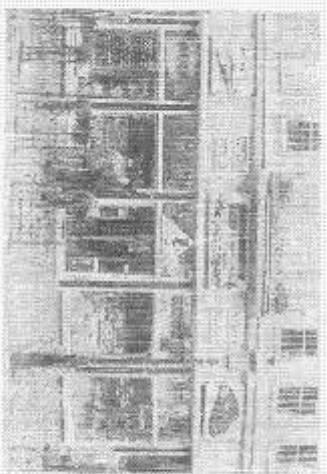
A l'opposé exact du centre de l'ouverture « **c** », on crée une fente rectiligne de 1 MM de large, qui va de l'ouverture **a** à l'autre ouverture **b**, toutes deux à présent bouchées par les « pastilles » (fig. 6).

Pour cela, utiliser le disque à tronçonner et les lunettes de protection. Finir à la lime aiguille plate. L'excédent de ballast sera aspiré par cette fente. Au besoin, après de prudents essais, cette fente pourra être un peu élargie à la lime aiguille plate (voir plus loin Réglage fin).

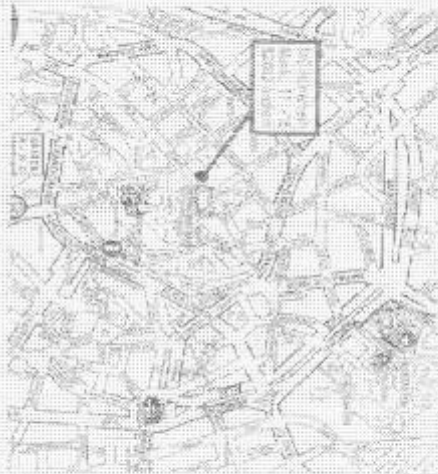
FIG 6 FENTE RECTILIGNE



Modelbahn
Center Hünnerbein



Vis à vis dem historischen Rathaus von Aachen



Markt 11 - 15
52062 Aachen
Tel.: 04321 79927
Fax: 04321 78973
E-Mail: info@vozelec.de
Internet: www.vozelec.de

SPRL HENRY & DE WALEFFE

TOITURES, ZINGUERIE, ARDOISES, SANITAIRE



17, RUE DEHN 4000 LIÈGE
14, RUE DE LONCIN 4340 AWANS

RCLG: 200 626
TVA: 462 720 286

Tel: (04) 226 21 63 - (04) 239 04 44 - Gsm: 0477/34 96 43



MATERIEL ELECTRIQUE POUR INSTALLATIONS

vente en gros et particulier

Chaussée d' Ivoz, 91
4120 IVOZ-RAMET

Présenter la fente rectiligne qui va de **a** à **b** sur les rails H0 (16,5 CM). Centrer le gabarit sur les rails. Tracer l'emplacement des 2 rails au marqueur ou à la pointe sèche sur le gabarit (fig. 7).

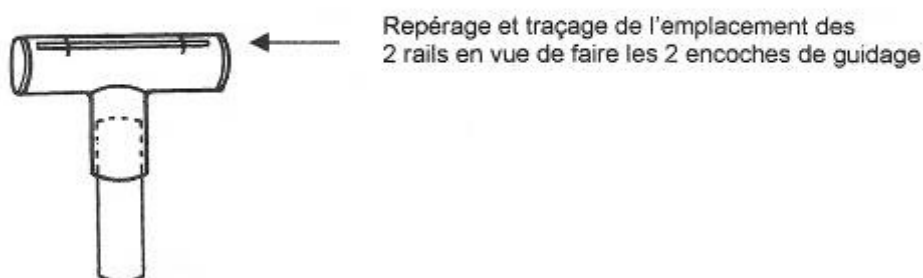


FIG 7 TRACAGE DES 2 ENCOCHES DE GUIDAGE

Présenter la fente rectiligne qui va de **a** à **b** sur une voie H0 (16,5 CM) ; centrer le gabarit sur les rails ; tracer l'emplacement des 2 rails au marqueur ou à la pointe sèche.

A la lime aiguille ronde, esquisser deux encoches à l'écartement de la voie. Ayez la main légère pour le moment (lire Réglage fin, à la fin de ces pages). Ces encoches prendront appui sur les rails et permettront de faire glisser le gabarit. Agrandir un peu ces encoches à la lime et en présentant fréquemment la pièce sur les rails, de telle sorte que les rails guident facilement le gabarit. La profondeur des encoches dépendra aussi de la puissance de l'aspirateur (fig. 8.1, 8.2 et 8.3).



FIG 8.1 (ci-dessus à gauche), 8.2 (ci-dessus à droite) et 8.3 (ci-dessous) LES 2 ENCOCHES DE GUIDAGE. Noter qu'en réalité la profondeur des encoches de guidage est moindre qu'ici ; on l'ajustera lors d'essais ultérieurs.

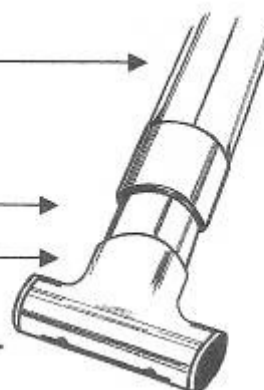
Tuyau 8 x 12 en plastique cristal
transparent (longueur: voir Raccords, plus loin)

Tuyau de 10 en cuivre

T (té) de 10 en cuivre

L'une des deux « pastilles »

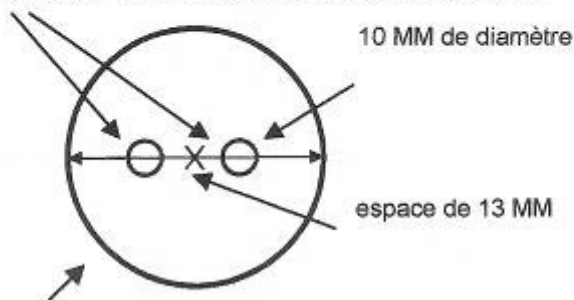
L'une des 2 encoches



7 Aménagement du couvercle du bocal

Dans le couvercle *en métal* d'au moins 60 MM de diamètre, forer 2 trous de 10 MM de diamètre, centrés sur le diamètre du couvercle et distants entre eux d'environ 13 MM (fig. 9.1 et 9.2).

2 trous de 10 MM de diamètre, distants de 13 MM



vue de face du couvercle de 60 MM de diamètre (au minimum)

FIG 9.1 DIMENSIONS DU COUVERCLE

Les mesures données sont approximatives puisqu'elles sont tributaires des dimensions du bocal, de son ouverture et du couvercle.

vue de profil du couvercle vissant et métallique

(Le placement des 2 tubes qui traversent le couvercle requiert la lecture du mode opératoire et l'examen des Figures 10 et 11)

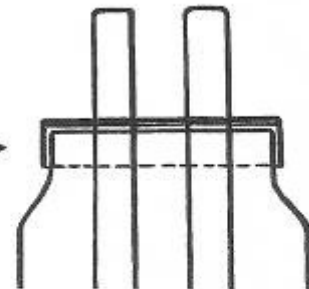


FIG 9.2 COUVERCLE METALLIQUE DU BOCAL

Dans le mètre de tube en cuivre de 10 déjà amputé de 30 MM (cf. « Elaboration du gabarit » 3^{me} paragraphe), scier 2 morceaux, l'un de 8 CM que nous appellerons simplement « **8 CM** », l'autre de 10 que nous appellerons « **10 CM** » (fig. 9.2).

En les laissant dépasser de 3 CM à l'extérieur du couvercle, nous fixerons (voir plus loin) sur le couvercle, les deux morceaux de tube, de **8 CM** et de **10 CM**, ce dernier plongeant évidemment plus bas dans le bocal que son voisin (fig. 10).

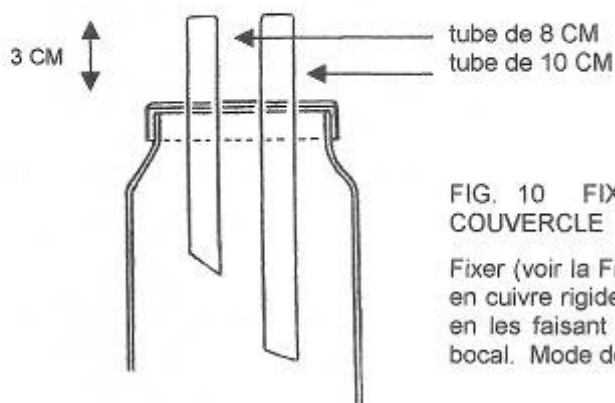


FIG. 10 FIXATION DES 2 TUBES SUR LE COUVERCLE

Fixer (voir la Fig. suivante) les 2 morceaux de tube en cuivre rigide de 8 et de 10 CM sur le couvercle, en les faisant dépasser de 3 CM à l'extérieur du bocal. Mode de fixation : lire la suite.

Dans son article de 1981, André Saenen fixait les 2 tubes au couvercle en les collant à l'Araldite. Quelque temps plus tard, il a quitté l'ALAF en emportant son appareil à bal-laster, et personne ne sait si cela a bien tenu dans le temps (voir l'encadré ci-dessous).

Quelqu'un, plus tard encore, a fixé les 2 tubes en les soudant directement sur le couvercle. Cela n'a pas tenu longtemps à cause des contraintes exercées par les manipulations des tuyaux en plastique sur les deux tubes en cuivre et, par conséquent, sur la mince épaisseur du couvercle (voir «Raccords» page suivante).

Voici ma solution personnelle. Dans le déchet de cuivre de 20 CM x 20 CM, épais d'au moins 0,5 MM, j'ai découpé deux plaques au même diamètre que le couvercle en métal. J'ai foré deux trous de 10 MM de diamètre, centrés et distants entre eux, exactement de la même manière que sur le couvercle (voir le premier paragraphe de l'«Aménagement du couvercle du bocal»).

Je les ai fait coïncider avec ceux du couvercle. Les deux plaques prennent ainsi le couvercle en sandwich et le renforcent lors de la soudure des deux tubes en cuivre. En effet, sur ces deux plaques en cuivre (de part et d'autre du couvercle), c'est maintenant seulement que je soude les tubes en cuivre de 10 CM et de 8 CM qui traverseront donc trois épaisseurs de « couvercle métallique» (fig. 11).

Visser le couvercle sur le bocal. S'assurer de son étanchéité. Au besoin faire un joint amovible au moyen de la toile isolante.

Si vous avez choisi de vous aventurer dans le « tout plastique » et la colle adéquate, vous vous trouverez sans doute avanta-gé par l'emploi d'un couvercle et de tubes en plastique.

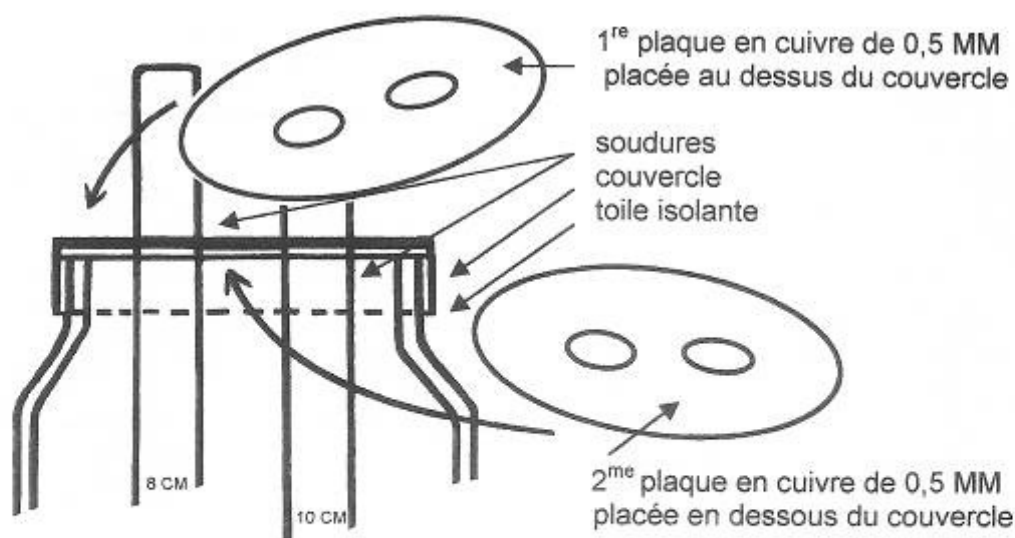
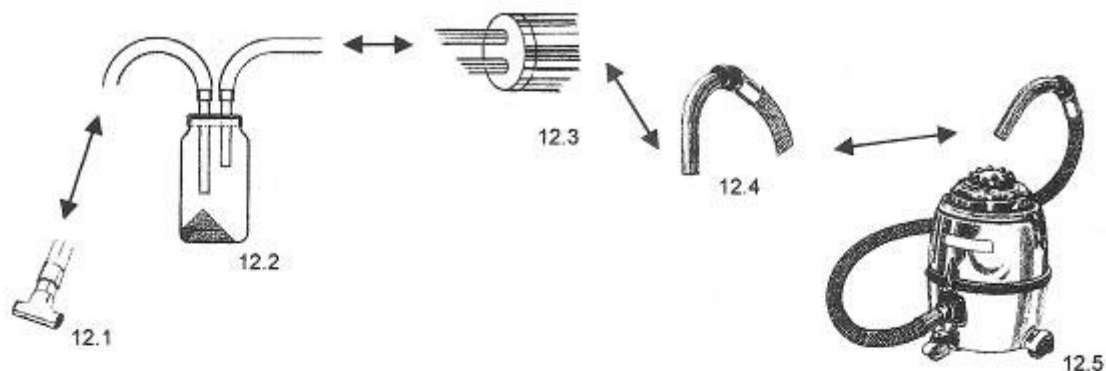


FIG. 11 MA SOLUTION PERSONNELLE

FIG. 12 RACCORDS

De gauche à droite : le gabarit (12.1), le bocal (12.2), l'embouchure (12.3), le tube de l'aspirateur (12.4), l'aspirateur (12.5). Les sections de tuyau 8 x 12 en plastique cristal (transparent) et les autres raccords ne sont qu'esquissés au moyen de doubles flèches.



8 Raccords

Prendre le tuyau en plastique cristal (transparent) 8 x 12. Couper un morceau de 20 CM. Appelons-le « 20 CM » et mettons-le de côté jusqu'au dernier paragraphe de « Raccords ». Au cutter, couper le reste en 2 parties égales.

Prenons l'une de ces moitiés. Sur quelques millimètres de long, introduire la sortie en cuivre du gabarit dans une extrémité du tuyau 8 x 12 (fig. 12.1). Au besoin, chauffer un peu l'extrémité du tuyau en plastique pour l'assouplir. Introduire l'autre extrémité de ce tuyau en plastique dans le morceau de tube en cuivre de 10 CM qui traverse le couvercle du bocal et par lequel tombera l'excédent de ballast (fig. 12.2).

Introduire une extrémité de l'autre moitié de tuyau en plastique dans le tube en cuivre de 8 CM qui traverse aussi le couvercle du bocal et par lequel passera l'air aspiré. Lisez le paragraphe suivant avant d'introduire l'autre extrémité de ce tuyau dans le tube de l'aspirateur (fig. 12.2 et 12.3) et d'assurer la tenue et l'étanchéité du raccord à l'embouchure au moyen de la toile isolante ou par tout autre moyen (embout en liège, en plastique, etc., voir la figure 12.3).

Si l'aspiration, déjà réglée au minimum, s'avère encore trop forte, doubler le tuyau entrant dans le tube de l'aspirateur par le deuxième morceau de tuyau en plastique cristal de 20 CM (fig. 12.3). On pourra contrôler l'aspiration au moyen du doigt ou d'un robinet approprié.

9 Mode opératoire

- 1 Couvrir de ballast la voie et la semelle en liège (pas nécessairement biseautée). Le ballast doit recouvrir complètement l'ensemble, traverses et rails inclus (fig. 13).
- 2 Passer un doigt ou tout objet pouvant le remplacer sur les 2 rails à la fois (comme le ferait un chasse-neige) de façon que le ballast ne dépasse plus la hauteur des rails.
- 3 Placer le gabarit sur les rails de façon que ses deux encoches suivent facilement les deux rails (fig. 13).
- 4 Mettre le moteur de l'aspirateur en marche. L'excédent de ballast sera happé par le

gabarit. Il tombera dans le bocal où il sera récupéré. Il pourra ainsi resservir.

Normalement, sur la voie, le ballast devra former un trapèze parfait sans recouvrir les traverses (fig. 14).

FIG 13 Gabarit posé sur la voie avant l'aspiration du ballast

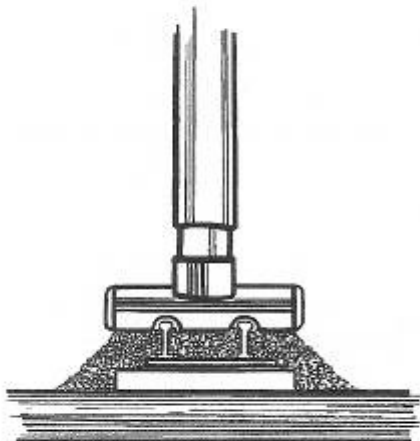
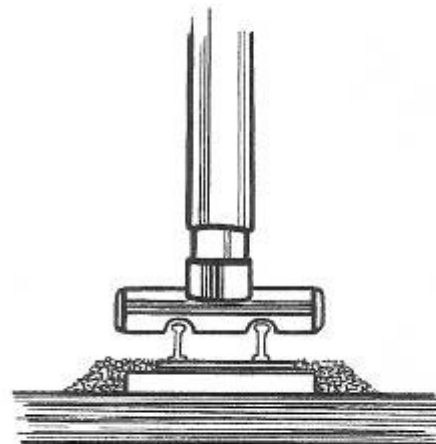


FIG 14 Gabarit posé sur la voie pendant l'aspiration du ballast



Bien entendu, il faudra procéder à quelques essais car un résultat parfait dépendra des 4 choses suivantes :

- la profondeur des encoches du gabarit (l'ajuster prudemment à la lime)
- la façon de tenir le gabarit + ou - incliné
- la manière de lui faire suivre les rails + ou - rapidement
- le bon état de marche et la puissance (souvent réglable) de l'aspirateur

10 Réglage fin

Si l'appareil aspire trop de ballast, diminuer le débit de l'aspirateur et/ou diminuer la profondeur des encoches du gabarit (au besoin en recommençant cette pièce).

Si l'appareil aspire trop peu de ballast, augmenter le débit de l'aspirateur : enlever le sac en papier, augmenter la puissance réglable d'aspiration, déboucher l'embouchure et le tube obstrués et/ou boucher le tuyau de 20 CM au moyen du doigt ou d'un robinet.

11 Finition du ballastage

Quelques jours plus tard, lorsque l'encollage du ballast est sec, repasser l'appareil à ballaster. Mais seulement pour aspirer, cette fois-ci, les grains de ballast qui auraient échappé à l'encollage.

En raison de la rétraction inégale de volume de ballast durant le séchage, il faudra probablement répéter les processus de ballastage et d'encollage (à la seringue) jusqu'au niveau supérieur des traverses. Les quelques grains de ballast restés encollés sur les traverses seront enlevés au moyen d'un petit tournevis sans rien abîmer.

Une journée ferroviaire à Blankenberge !

Midi tapant... Après plus de deux heures passées dans une automotrice AM96 archibondée (Because long week-end de 4 jours), je pouvais enfin me rendre, accompagné de Paul Vandersteen et son épouse, au Kursaal de Blankenberge pour y visiter l'exposition internationale de modélisme...

Et, crénom de nom, cela valait la peine de rester serré comme une sardine dans cet IC ! Bien que le niveau de certaines réalisations ne fut pas « exceptionnel », il va sans dire que chaque exposant présent avait pris du plaisir à réaliser « son » réseau.

Parmi les nombreux exposants, je retins surtout huit d'entre eux... Le MSKK, club d'Ostende, dont je connaissais déjà l'un des membres, était présent avec un « réseau » modulaire consistant en tout et pour tout en une section de pleine ligne en double voie traversant la campagne... Simple, dépouillé, et surtout permettant d'admirer pendant au moins quatre minutes un train en passage. Les visiteurs étaient même invités à choisir le train qui passerait ensuite. (voir photo)

Un autre réseau, grandiose tout en étant lui aussi simple, était celui de nos amis Néerlandais ! Un réalisme époustouflant au service du public ! Un autre encore présentait une section de ligne à voie étroite, dans un environnement côtier, joliment traitée à l'échelle O.

Un point focal fut aussi le réseau du club de Werwik. Bien qu'inachevé, il attirait le regard par la qualité de la réalisation des bâtiments. Vraiment, ces maisons, gare, halle et PN traités en HO (voir photo) sont dignes des réalisations de John Allen et de son Gorre & Daphetid Railroad (voir livre traduit par Jacques Le Plat).

Nos amis britanniques vinrent en force eux aussi avec deux superbes réseaux : l'un au 1/43,5 représentant un dépôt, l'autre au OO représentant une section de pleine voie aboutissant à une gigantesque gare terminus (voir photo).

N'oublions pas non plus les membres du club de Dunkerque et leur réseau modulaire, ceux du MOBOV et du RMM avec leurs modules en N (Ligne en pays flamand avec le célèbre café du « Zatte Watman » et modules de la gare de Vonèche), les réseaux Märklin, les artisans comme Frank Boelens (magnifiques signaux SNCB pas si chers que ça...), et j'en passe... J'espère qu'ils m'excuseront si l'émotion provoquée par tant de belles réalisations me fait oublier certains d'entre eux.

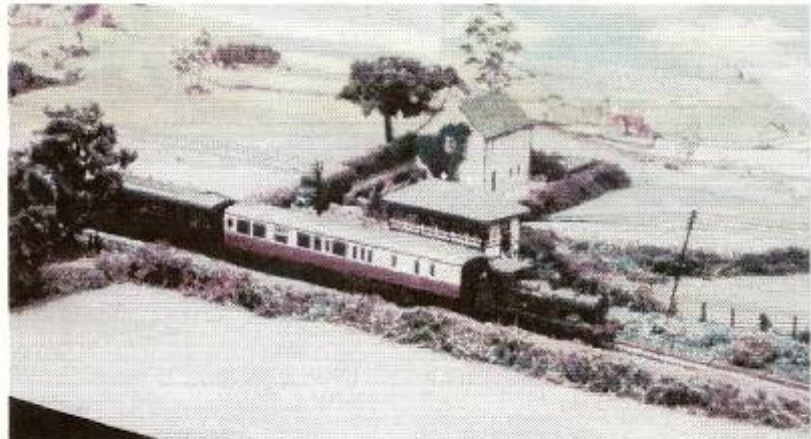
Et pour clôturer cet article, je m'en voudrais de ne pas remercier le staff du stand Meta-Media (Train Miniature Magazine et Journal du Chemin de Fer) pour leur chaleureux accueil, ainsi que Paul et Martine, grâce à qui je passai un fantastique après-midi ferroviaire sur la côte belge !

Ricky.



Une UM de locomotives diesel type 62 tractant un train militaire sur l'un des réseaux modulaires du MSKK (Model Spoor Klub van de Kust – Oostende). Les visiteurs pouvaient même y demander le passage du train de leur choix dans une palette de 9 trains de nationalités et types différents.

Nos amis d'outre-Manche vinrent en petite délégation (à ma souvenance, il n'y avait que deux réseaux britanniques), mais la qualité primait largement sur la quantité, pour preuve cette scène bucolique, si typique des petits patelins britanniques, et ce sur un superbe réseau comprenant aussi une magnifique gare terminus.



*Modélisme d'Atmosphère !
Le réseau US du club de Gent illustre bien cette philosophie. Son décor et son matériel roulant sont hyper-réalistes, et les membres de ce club font montre d'un souci du moindre détail, même dans la manière de faire rouler les trains, de gérer le trafic, et surtout l'utilisation d'une centrale de bruitage hyper-performante nous transporte outre-atlantique en moins de rien !*

Un autre réseau modulaire : celui du club de Werwik. Une petite gare de campagne, quelques aiguilles, il se distingue par le réalisme de ses bâtiments. Ci-contre, la photo du B.V. réalisé en scratch par des membres du club... Et quand on pense que leur réseau n'est pas encore fini...



Un nouveau visage pour Liège-Palais

(par R. Marganne, extrait du Rail de décembre 2000)

La ville de Liège a la chance d'être dotée, depuis quelque 130 ans, d'une gare centrale, à deux pas de la place St Lambert. On l'a dénommée « Liège-Palais » à cause de sa proximité avec le célèbre « palais des princes-évêques ». Elle ne recueille cependant plus le succès de fréquentation qu'elle mérite des points de vue de sa situation et de sa desserte. Un projet de réaménagement, présenté il y a quelque temps par la SNCB, devrait lui donner « un nouveau visage »... et un second souffle.

PALABRES LIÉGEOISES SUR L'IMPLANTATION D'UNE GARE CENTRALE.

Lorsque parut, en 1833, le projet de tracé de la ligne ferroviaire « de l'Est » qui devait joindre Malines à l'Allemagne par Liège, il suscita bien des polémiques dans la Cité ardente. La gare principale de Liège y était fixée dans une plaine marécageuse au pied de la colline de Cointe, le « clos des Guillemins ». Les autorités communales ne cessèrent de faire campagne contre une localisation qu'elles jugeaient peu favorable, à plus de deux kilomètres du centre de la ville, en un endroit jusqu'alors peu urbanisé. Malgré quatre ans de polémiques et de propositions alternatives afin d'amener la ligne venant d'Ans aux environs du Pont d'Avroy - le cœur de Liège -, l'emplacement initial fut maintenu et la section Ans - Liège, avec ses célèbres « plans inclinés », où les trains étaient tractés par câble, finalement ouverte au trafic le 1^{er} mai 1842. Liège joua à nouveau de malchance lorsque la « Compagnie de chemin de fer de Namur à Liège », ancêtre du « Nord Belge », fixa, en 1851, son point de chute principal sur la rive droite de la Meuse, dans le quartier du Longdoz précisément, toujours aussi loin du centre de la ville au gré des Liégeois. Aussi, une fois les deux grandes gares de Liège établies, l'une aux Guillemins, l'autre au Longdoz, les Liégeois n'eurent de cesse de trouver une solution pour amener le rail à proximité du Pont d'Avroy. Le projet le plus cohérent fut déposé en 1859 par M. Blonden, ingénieur-directeur des travaux de la ville de Liège. Profitant de l'assèchement et du comblement récent du bras de Meuse situé à l'emplacement actuel du boulevard de la Sauvenière, il proposa la création d'une halte centrale dans ce qui est actuellement le parc d'Avroy, à mi-chemin entre les gares des Guillemins et du Longdoz.

LIÈGE-PALAIS.

Cette solution ne fut cependant pas retenue, au profit d'une autre, non moins tentante. Elle entendait profiter de l'implantation d'une ligne privée de chemin de fer de la Compagnie « Liégeoise - Limbourgeoise » entre Liers et le quartier Vivegnis, au nord-est de Liège, ouverte au trafic le 1^{er} mai 1865, afin de desservir les nombreuses entreprises houillères et de fabrications métalliques de ce coin déshérité de la région liégeoise. Le projet consistait à établir une jonction partiellement souterraine entre la station des Guillemins et Vivegnis : après une première esquisse essentiellement à l'air libre qui fixait la gare centrale de Liège « Derrière les Mineurs », au pied de la Montagne de Bueren, dans le quartier Hors-Château, les responsables optèrent pour le tracé actuel de la ligne 34, essentiellement souterrain, avec quatre tunnels - Saint Gilles (645 mètres), Saint Martin (735 mètres), de Pierreuse (847 mètres) et le petit souterrain du Baneux (57 mètres) - ainsi qu'une

gare centrale entre les tunnels Saint-Martin et de Pierreuse, à proximité du palais des princes-évêques et de la place St Lambert.

Les travaux de ce « chemin de fer de ceinture », comme on l'appelait à l'époque, furent financés par les chemins de fer de l'état belge : ils commencèrent en 1869 pour une mise en exploitation le 1^{er} septembre 1877. La gare de Liège-Palais naquit ainsi. Elle fut dotée à l'origine d'un rustique baraquement trapu en bois, implanté le long des deux voies principales, avec deux voies de débord desservant une petite cour à marchandises coincée contre la colline.

Le 1^{er} février 1892, apparut une desserte cadencée de ce métro urbain avant la lettre : à l'époque, l'état belge et le Nord Belge, les deux principales compagnies desservant Liège, se mirent d'accord pour la mise en ligne de « train-tramway » entre Liège Guillemins et Vivegnis. Ils étaient composés de matériel « Nord Belge » : une locomotive-tender et une voiture double ou deux voitures à voyageurs. En outre, la plupart des trains desservant les lignes de l'Ourthe et de la Meuse furent prolongés de Liège Guillemins à Liège Vivegnis.

Il fallut néanmoins attendre 1905, année de l'apogée de la ville de Liège et de sa célèbre Exposition universelle, pour que la gare de Liège-Palais soit enfin gratifiée d'un bâtiment digne de ce nom. Œuvre de l'architecte Jamar, elle fut conçue en style néogothique, afin d'être en harmonie avec le Palais des princes-évêques voisin. Les installations de la ligne joignant Liège-Guillemins à Liège-Vivegnis subirent bien peu de modifications entre le début du XX^{ème} siècle et celui des années septante. La gare du Palais perdit ses voies de débord, devenues inutiles à la suite de l'inexistence d'un trafic marchandises local, tandis que de nombreux Liégeois s'habituaient à prendre leur train « au Palais » lorsqu'ils se rendaient à Tongres, dans la vallée de l'Ourthe (vers Jemelle), de la Vesdre (Verviers), de l'Amblève (Trois-Ponts) ou sur la dorsale wallonne de l'époque, dont les trains reliaient en quatre heures Liège à Tournai par Huy-nord, Namur, Charleroi-Sud, Piéton, Haine St Pierre, La Louvière-Bouvy et Mons. Quant à Liège-Vivegnis, elle était devenue tête de ligne, avec son faisceau d'une quinzaine de voies, pour délester Liège-Guillemins.

Et les anciens de se souvenir des courants d'air de la salle des guichets du Palais, du fracas de la machine à billet « Schuster », des boiseries claires et monumentales du buffet de la gare, ainsi que la vaste salle carrée des pas perdus, avec ses hautes fenêtres, son poêle à charbon typique, ses banquettes alignées le long des murs, et son garde-salle enfermé dans un cagibi en bois verni, recevant les annonces par téléphone et les répercutant au public d'une voix forte, teintée d'un inimitable accent local. Puis, une fois le ticket de carton violet dûment poinçonné, c'était le passage sur les quais empierrés, le franchissement de la passerelle pour ceux qui allaient à Tongres, et le guet du train attendu, dont le fanal de la locomotive à vapeur perçait finalement l'obscurité du tunnel de Pierreuse.

C'était l'ambiance surannée de Liège- Palais, au temps de la vapeur et des voitures GCI, avant les grands travaux des trente dernières années...

LES EGAREMENTS URBANISTIQUES DES ANNEES SEPTANTE.

Au début des années septante, dans le cadre de deux vastes projets, la gare de Liège-Palais fut entièrement remodelée. Il y avait d'abord le dessein du ministère des Communications de l'époque de favoriser la mobilité(déjà...) dans les grandes villes : à Liège, la SNCB fut chargée de concevoir une nouvelle déserte voyageurs suburbaine en forme de « huit » au départ de l'infrastructure existante : les deux lignes parallèles Flémalle-Haute –Liège Guillemins par Tilleur et Seraing (rive gauche et droite de la Meuse), la section Liège – ans de la ligne de Bruxelles, l'ancienne ligne charbonnière Ans - Rocourt – Liers (réhabilitée pour l'occasion) et la section Liers – Liège-Palais – Liège-Guillemins de la ligne en provenance de Hasselt et de Tongres.

Dans cette perspective, l'ensemble fut progressivement électrifié et une déserte cadencée par automotrice envisagée. On imagina en outre de porter la gare de Liège-Palais –jusque là simple point d'arrêt avec deux voies principales – à quatre voies à quai, afin de la doter d'une fonction d'évitement et de terminus intermédiaire.

Quant au second projet, il consistait en l'intégration de la gare dans la pharaonique reconstruction de la place Saint-Lambert et du centre de la ville. Il fallait enterrer les transports publics (trains et autobus) place saint-Lambert et créer un métro. Le plan fut en partie réalisé. On creusa de vastes installations souterraines en vue d'aménager une gare routière place Saint-Lambert, tandis que la SNCB réalisait sa part et « enterrait » sa gare : démolition du bâtiment de gare néogothique en 1975, reconfiguration des voies disposées en partie en tranchée et en partie sous le carrefour du Cadran, et création d'installations souterraines (salle des guichets, cafétéria, liaison souterraine avec la place du cadran et la future gare routière prévue place Saint-Lambert).

Le 15 décembre 1977, les quatre nouvelles voies à quai étaient mises en service, tandis que les locaux proprement dits étaient inaugurés en 1978. Las, les grands projets de la place Saint-Lambert furent finalement abandonnés en cours de route : tandis qu'un trou béant occupait le centre de la place et devenait l'objet de sarcasmes et autres plaisanteries, les installations ferroviaires, en porte-à-faux complet, révélèrent vite leurs défauts : nécessité pour la clientèle de descendre d'abord dans la gare souterraine avant de monter sur les quais, environnement insalubre et rapidement insécurisé. Les installations de Liège-Palais perdirent petit à petit leur attractivité, malgré leur situation idéale au centre de la ville.

UNE GARE REMODELÉE ET ASSORTIE À LA NOUVELLE PLACE SAINT-LAMBERT POUR 2003

Aujourd'hui, un nouveau projet d'urbanisation de la place Saint-Lambert, valorisant les installations de surface, est en cours d'exécution : la place Saint-Lambert est à nouveau accessible en un espace partagé entre piétons, voitures et transports en commun. La SNCB se devait de prendre une initiative pour s'inscrire dans cette nouvelle optique : le 30 août dernier, Vincent Bourlard, administrateur-directeur de la SNCB la présentait au public. Sa philosophie est simple : « nous abandonnons la politique de la gare souterraine. Une gare en plein air est source de sécurité, alors qu'une gare souterraine génère de l'insécurité et plus, pour ne pas dire de la saleté. » La SNCB a chargé l'architecte Claude Strebelle (Atelier du Sart Tilman-,

maître d'œuvre de la « nouvelle place Saint-Lambert » de dessiner une nouvelle gare de Palais, à l'emplacement exact des installations actuelles, mais cette fois au – dessus des voies de chemin de fer. Son but est de l'intégrer le plus harmonieusement possible parmi les bâtiments existants et plus tard, entre la place du cadran, actuellement en cours d'aménagement et la future extension du palais de justice. L'architecte Strebelle a dessiné un édifice de verre et de béton « assorti à la place » sur un plan carré d'environ 30 mètres de côté, pour 6 mètres de hauteur et 900 m² de surface, qui ne devrait pas préjudicier la vision des immeubles situés derrière la gare, rue Fond Saint-Servais. Pour renforcer le sentiment de sécurité, la gare sera surmontée d'une grande verrière, afin d'offrir un maximum de lumière naturelle. Son accès sera très étudié : il sera aménagé en surface exclusivement, à la fois vers la place du Cadran et sa gare d'autobus, vers la passerelle du nouveau quartier de l'îlot Saint-Michel et vers l'esplanade de la future extension du palais de justice : ces cheminements d'une pente maximale de 5 % seront bordés de plantations dissimulant les quatre voies à quai et à ciel ouvert, qui resteront au niveau –1 actuel. Au rez-de-chaussée du nouveau bâtiment, le voyageur trouvera un garage pour bicyclettes, une billetterie, des toilettes, deux boutiques et une cafétéria dotée d'une terrasse en surplomb avec vue sur la place Saint-Lambert et l'îlot Saint-Michel. Les quais seront accessibles par escaliers simples ou mécaniques et ascenseurs ; Quant aux espaces de la gare actuelle, au niveau –2, ils seront fermés au public et recyclés en locaux techniques.

La reconstruction de la gare du palais, qui a reçu l'accord de principe des autorités »s de la Ville et de la Province, devrait être entamée en 2001, pour se terminer en 2003. Le coût global des travaux est estimé à 120 millions de francs. La SNCB espère qu'une fois la nouvelle gare achevée, les Liégeois y reviendront plus nombreux et profiteront au mieux de ses nombreuses possibilités : le trafic voyageurs y est intense, même si une desserte cadencée n'est pas possible étant donné la variété des catégories de trains qui y passent : elle est actuellement desservie toutes les heures par les trains IC de la dorsale wallonne (Namur – Charleroi – Lille-Flandre), et de la liaison vers Namur – Bruxelles-Midi, par les trains IR de la relation vers Hasselt et Anvers-Central, toutes les deux heures par la nouvelle relation IR Liers – Luxembourg. En outre, les trains « L » de la ligne de Verviers (toutes les heures) et de Jemelle (toutes les deux heures) y ont leur terminus. Au total, l'offre comporte quelque deux cents trains par jour en semaine, alors que la gare n'est actuellement fréquentée que par quelque 2500 voyageurs essentiellement aux heures de pointe. La SNCB a enfin profité de l'occasion pour souligner l'ampleur des investissements qu'elle consentait dans la zone de Liège dans le cadre du projet STAR 21 : la nouvelle gare de Liège-Guillemins (grandiose projet de l'architecte Santiago CALATRAVA), les travaux liés à la création de la ligne à grande vitesse Bierbeek – Ans à Ans, et les travaux plus modestes engagés) Esneux, Haute-Flône, Huy, Pepinster, Poulseur, Rivage, Statte, Verviers, Vielsalm et Welkenraedt, avec partout, une même idée : valoriser la gare, lieu de rencontre privilégié entre les chemins de fer et leur clientèle.

AGENDA DU CLUB

4 juillet 2001 : Pas de projection, réunion libre.

1^{er} août 2001 : Pas de projection, réunion libre.

5 septembre 2001 : Escapade sur les chemins de fer Rétiques par A. Collins.

NECROLOGIE

L'ALAF a la tristesse de vous annoncer le décès de l'épouse de M. Pierre Muller de l'épouse de M. Yves Havaux et du papa de M. Jean-Marie Belvaux. L'ALAF adresse ses plus sincères condoléances à Messieurs Muller, Haveaux et Belvaux ainsi qu'aux familles apparentées.

Pour l'ALAF La rédaction

Bourses et manifestations

29 juillet 2001 Mons Casemates, Bourse d'échange Trains, autos, jouets de 9 à 13 h.

12 août 2001 Amay, Gymnase communal le CAJA organise sa 14^{ème} bourse d'échange Trains, autos, jouets. De 9 à 13 h.

02 septembre 2001 Hoeselt Centre culturel de 9 à 13 h.

8,9 septembre 2001 BARBENCON-BAUMONT, exposition et bourse d'échange trains, autos, jouets, chaque jour de 10 à 17 h.

9 septembre 2001 à Vilvoorde Salle Star Brouwerstraat.

23 septembre 2001 Wavre, Galerie des Carmes, Hôtel de ville de 9 à 14 h.

Attention: Ce récapitulatif des bourses et manifestations n'est donné qu'à titre indicatif, l'ALAF n'est pas responsable des erreurs, des omissions et des annulations des différentes manifestations qui vous sont proposées dans cet agenda.