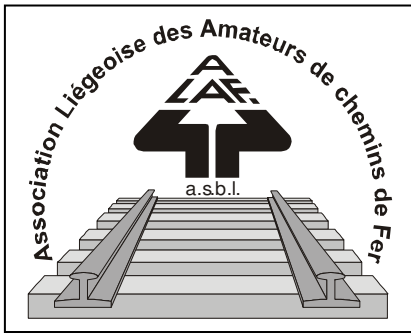


P 204113

Belgique - België
P.P. - P..B
4020 LIEGE 2
BC 4109



Correspondance

Juillet -Août - Septembre 2008



BULLETIN TRIMESTRIEL

www.alaf.be

E-mail : contact@alaf.be

Dépôt Liège 2

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

Correspondance Bulletin trimestriel

Rédacteurs: Sainte E, Collier W, Genet L, Collin A, Dehar H, Van de Voorde C, Laurent Maghe L, Christophe Paul Magnée J-F. Photo Le TTA à Erezée Le, 1/06/08.

(Magnée JF)

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.

Abonnement (1 an, 4 numéros) : 9 € (EURO).

Règlement au compte
n° 068 - 2376674 - 07 de l'ALAF asbl.
(Abonnement 2007)

Tout courrier, concernant l'ALAF asbl ou la revue, doit être adressé au secrétariat : Impasse de Vottem, 92 4000 LIEGE

E-mail: jfmagnee@belgacom.net

Site Internet : www.alaf.be

E-mail : contact@alaf.be

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

Petit mot de la rédaction page 3

Et la lumière fut 2^{ème} pages 4 à 14

La vie du club N° 9 suite et pas fin
Pages 15 à 19

Il était un fois le tram Liégeois
pages 20 à 28

Destination Vacances 2 pages 29 à 32

Calendrier des projections page 34

Nécrologie : Nous avons la tristesse de vous annoncer le décès du papa de Laurent Maghe. Nous présentons à la famille nos plus sincères condoléances.

Exposition annuelle le 8 et 9
novembre 2008

Infos sur le site : www.alaf.be E
mail : contact@alaf.be .

Nous voici déjà aux vacances. J'espère qu'au moment où vous lirez ces quelques lignes vous serez en train de vous reposer au soleil. A ce propos, si vous emportez votre magazine préféré avec vous, pourquoi ne pas nous rapporter une photo de vous en lisant votre bulletin devant un lieu caractéristique de vos vacances où bien devant un panneau indicateur. Nous pourrions publier les photos dans le prochain numéro.

Le p'tit
mot
du
rédac'
chef

Revenons à notre sujet, Laurent nous offre déjà un petit reportage sur ces vacances dePâques. Ce n'est pas de sa faute si l'article est publié maintenant, mais nous n'avions plus de place le trimestre passé. Vous trouverez aussi, la deuxième partie de l'article sur les luminaires. La 1^{re} partie de cet article était parue dans le bulletin du 1^{er} trimestre. C'était une erreur de ma part, toutes mes excuses à l'auteur et aux lecteurs.

Lucien, n'a pour le moment plus le temps de continuer l'article sur 2007 et les années en 7. Mais pour ne pas vous laisser sur votre faim, nous vous proposons un article paru dans notre bulletin en mai - juin 1988. Cela tombe bien, car cet article retrace la « vie du tram » à Liège et sa disparition le 30 avril 1968.

Je vous rappelle également qu'il n'y aura pas de projections pendant les vacances, les mercredis seront des réunions libres. Le club reste néanmoins ouvert tout l'été. Bonnes vacances et bonne lecture.

JFM

Toutes mes excuses. Je me suis trompé. Lors de la première publication des articles de Laurent Maghe sur l'éclairage des réseaux « Et la lumière fut », nous avons par facilité divisé l'article en deux. Au deuxième trimestre j'ai publié le 2^{ème} article sur les luminaires et j'ai oublié la seconde partie du 1^{er} article. La voici donc. Avec toutes mes excuses.

JFM

Et pour nos campagnes et industries

Nos routes de campagnes et autres industries peuvent également être éclairées par des lampes au sodium basse pression. De taille plus réduite, elles sont souvent disposées sur une crosse appliquée à même une façade ou sur un poteau droit en béton. L'alimentation des ces appareils étant souvent aérienne, il nous sera facile d'en tirer parti pour les alimenter discrètement. Ici aussi nous utiliserons une Led orange de 1.8mm de diamètre et y appliquerons le même principe que pour le luminaire précédent.



Les dimensions

approximatives :

Longueur de l'appareil :

850mm

Partie opaque : 300mm

Partie optique : 550mm

Section trapézoïdale : 200mm

Soit en HO :

Longueur totale : 10mm

Partie opaque : 3.5mm

Partie optique : 6.5mm

Section trapézoïdale : 2.3mm



Ici encore nous voyons que nos composants sont trop

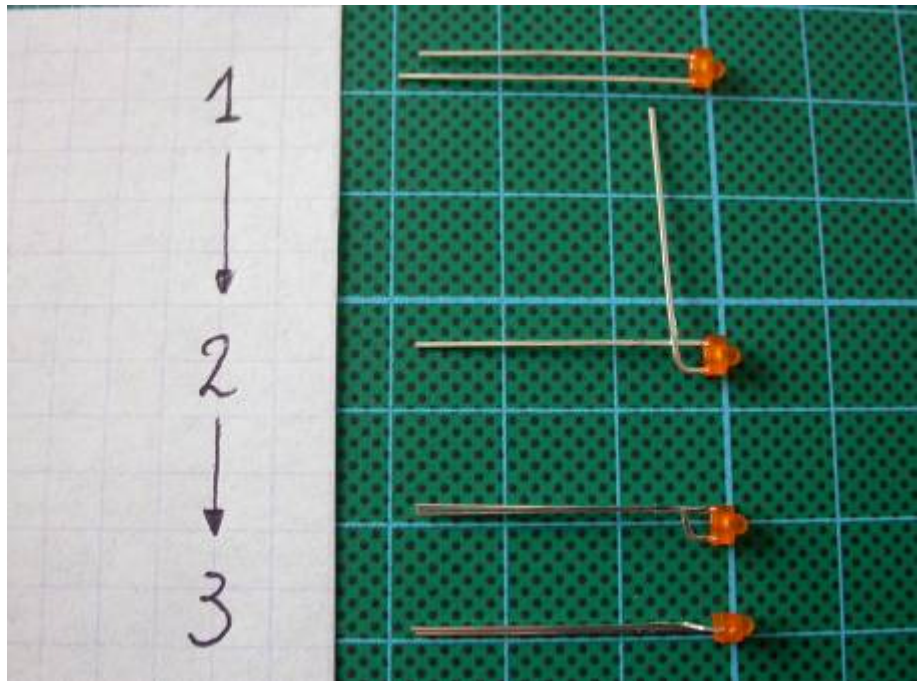
volumineux, et il sera nécessaire de faire des compromis. Destinés à l'arrière-plan d'un réseau, nous nous accommoderons d'une forme inspirée du modèle réel sans pour autant être 100% exacte ! Côté bonne nouvelle c'est pour le poteau, ici nous n'en réaliserons pas ! Simplement, nous accrocherons nos travaux sur une façade ou tout autre élément existant du réseau. Les plus férus d'entre nous réaliseront leurs propres poteaux modèles, comme celui présenté à la fin de cet article, par la technique du moulage silicone déjà décrite à maintes reprises et adapterons la technique afin de reproduire plus fidèlement encore le luminaire réel. Ici encore il vous suffira d'examiner la réalité pour voir que tous les goûts, heu... je veux dire les possibilités, sont dans la nature.

Etape n°1 :

Couper des longueurs de fil électrique de diamètre 0.5mm et torsadez les par deux à l'aide d'une visseuse sans fil et d'une pince. Adaptez la longueur de ces brins à la distance séparant deux luminaires consécutifs sur votre réseau. N'oubliez pas, nous allons réaliser une alimentation aérienne.

Etape n°2 :

Pliez une des pattes de la Led pour la mettre au "contact" de l'autre qui restera droite. Cette fois nous ne recouperons pas les pattes. Ici encore prenez bien soin de toujours choisir la même patte pour toutes vos Led. Il y va de votre câblage électrique futur

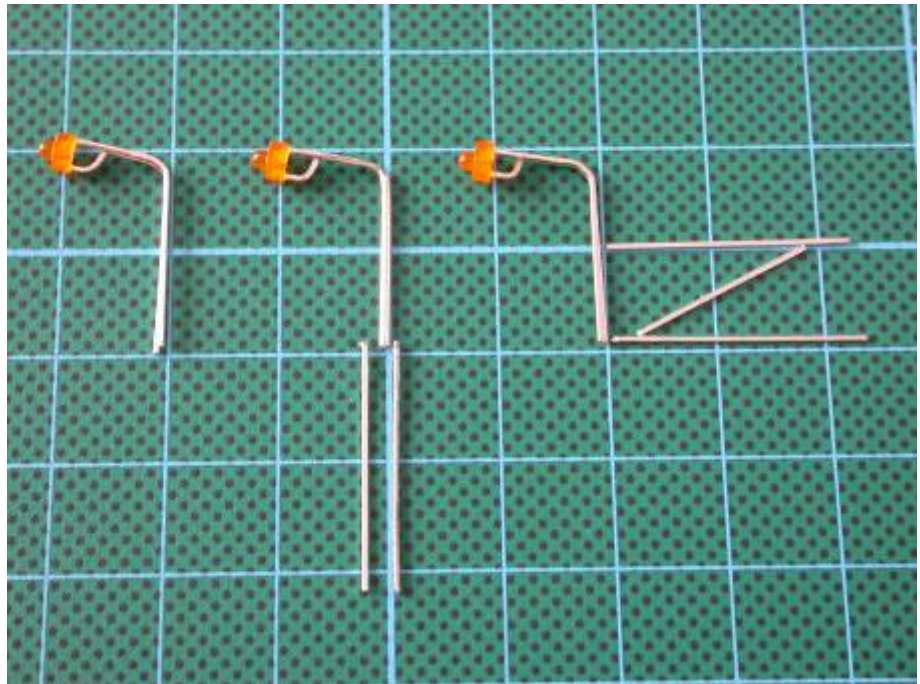


Etape n°3 :

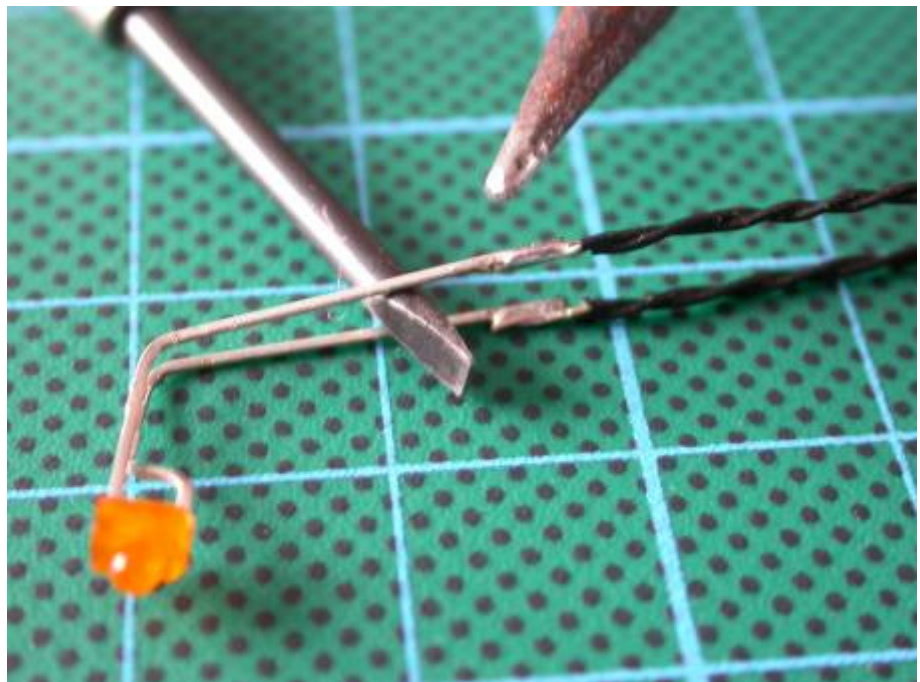
Courbez l'ensemble afin de réaliser la crosse du poteau.

Besoin d'une crosse plus longue ou d'un étrier d'avancée ! Vous avez bien gardé vos chutes de pattes du modèle précédent ?

Utilisez-les pour allonger ce modèle. Prenez soin de conserver l'indépendance électrique des pattes de la Led. Et attention, c'est fin et fragile !

Etape n°4 :

Soudez un câble d'alimentation réalisé en 1 à chaque patte de votre ensemble. Ici aussi, prenez soin de conserver l'indépendance électrique des pattes de la Led



Etape n°7 :

A l'aide d'une pâte durcissant à l'air façonnez grossièrement l'arrière du luminaire



Etape n°8 :

Une fois séchée, procédez à la mise en forme par ponçage de l'excédent de matière.



Etape n°9 :

Prélevez une section de 6.5mm dans un conducteur de lumière rond de 3mm de diamètre. Fonction du degré de réalisme souhaité dans la reproduction, retravaillez la forme du conducteur de lumière par ponçage jusqu'à obtenir une forme trapézoïdale

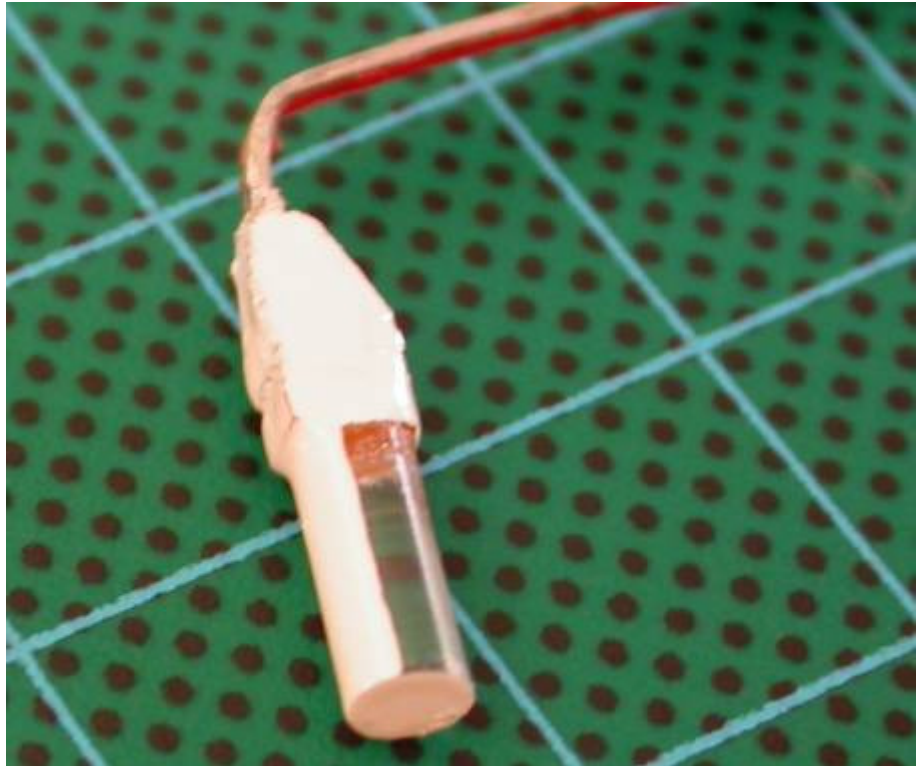
Etape n°10 :

Après avoir foré le bout du conducteur de lumière, collez-le sur la Led avec une goutte de cyano. Avant collage, prenez soin de respecter l'alignement avec la Led. Rectifiez si nécessaire. (Ici, par facilité, nous avons volontairement laissé aux conducteurs de lumière leur forme cylindrique.)



Etape n°11:

Procédez à la mise en peinture comme décrit dans l'exemple précédent. Commencez par quelques couches de blanc sur la partie supérieure du conducteur optique et son extrémité



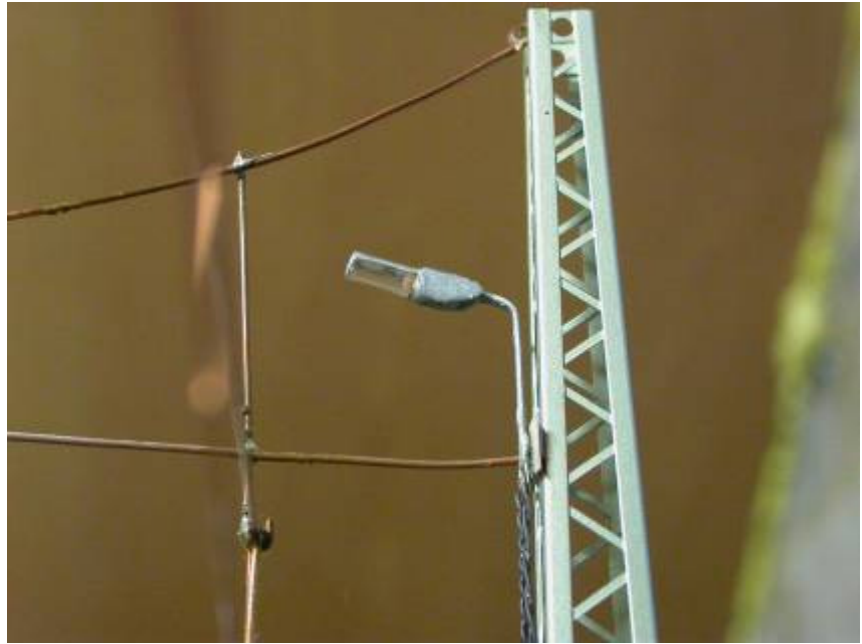
Etape n°12:

Terminez la mise en peinture par du gris pour le luminaire et par de l'aluminium pour le tube support.



Etape n°13:

Installez sur votre réseau et procédez au raccordement électrique.

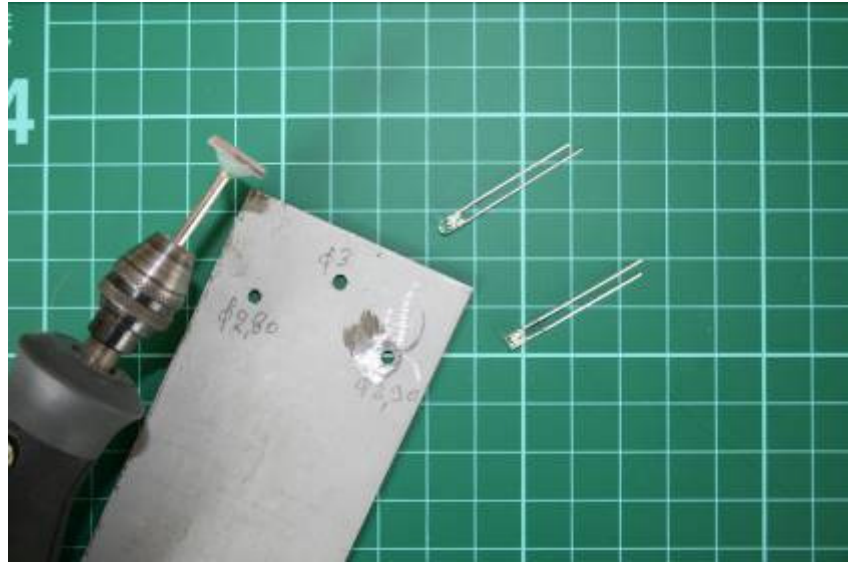


Un autre exemplaire de ce modèle "court" est placé sur la façade d'un des bâtiments réalisés conjointement par Eric Sainte et moi-même pour le réseau de l'ALAF. Remarquer également l'éclairage intérieur du bâtiment réalisé lui aussi par des leds blanches. Mais ceci est une autre histoire...



Variante avec des led de 3mm

Les deux exemples précédents étaient traités avec des leds de 1.8mm, vous pouvez tout aussi bien utiliser des leds de 3 mm à bout arrondi ou plat. Dans les deux cas, vous ne devrez pas percer de trou à l'extrémité du tube à lumière. Si vous utilisez des leds à bout arrondi, il faudra aplanir l'extrémité de la led. Utilisez un disque à tronçonner ou à polir et une plaque percée d'un trou à la dimension de la led comme guide de coupe.



Plus simple encore !

Vous l'aurez certainement déjà remarqué, nos monuments, bâtiments importants et autres curiosités sont souvent éclairés pour les mettre en valeur de nuit.

Faisons de même avec des Leds rapidement transformées en projecteurs. Il nous suffira des les implanter discrètement et éventuellement de les dissimuler par de la végétation. Si elles restent visibles, un peu de peinture noire ou grise et les voici transformées en

projecteurs de forme cylindrique ou rectangulaire. Les plus doués d'entre nous les transformeront pour les rendre plus réalistes encore. Les Leds jaunes et blanches seront ici nos principaux outils, mais d'autres couleurs sont possibles comme en réel.



Implantez vos Led de manière discrète (ici des rondes de 5 mm, transparents, à couleur jaunes)

Régler la direction du flux lumineux en orientant vos Led vers le bâtiment



Le soir venu, admirez le résultat.



A vous de jouer !

D'autres modèles sont possibles, il faut juste faire preuve d'imagination, s'inspirer d'un modèle réel et adapter les méthodes de réalisation que je viens de vous décrire. Nous verrons en détail leur réalisation dans un prochain article, de même nous apprendrons à les raccorder électriquement de manière économique afin de limiter la consommation de courant et de ne pas mettre à genou votre alimentation électrique.

Un vieux tube fluo sur un poteau en béton :
De jour...



Et de nuit...



Un appareil décoratif pour centre urbain avec utilisation directe de la led sans conducteur de lumière :
De jour...



Et de nuit...



Textes et photos : Laurent Maghe

La vie du Club n°9 : Les berges de la Meuse suite et pas encore fin...

Plus de vie du Club depuis un petit temps déjà ... Et pourtant, nous ne sommes pas restés les bras croisés depuis ma dernière intervention. Mais il faut bien reconnaître que mes diverses absences au club et autres fichiers photos égarés ne m'ont pas laissé beaucoup de matière à écrire. Bon OK, mais pas d'excuses pour autant il est temps de s'y remettre et de rattraper le temps perdu. Cela sera d'autant plus facile que j'ai remis la main sur les photos que je croyais perdues, alors en route pour de nouvelles aventures !

Commençons par l'étage où les exploits de notre Stefan pourraient à eux seuls remplir un article, tout d'abord, il c'est occupé de patiner les quais de la Meuse via une technique qu'il a mise au point pour la circonstance. Différents brossages de peinture lui ont permis d'arriver à un résultat simple, de bon goût et qui fera suffisamment illusion.



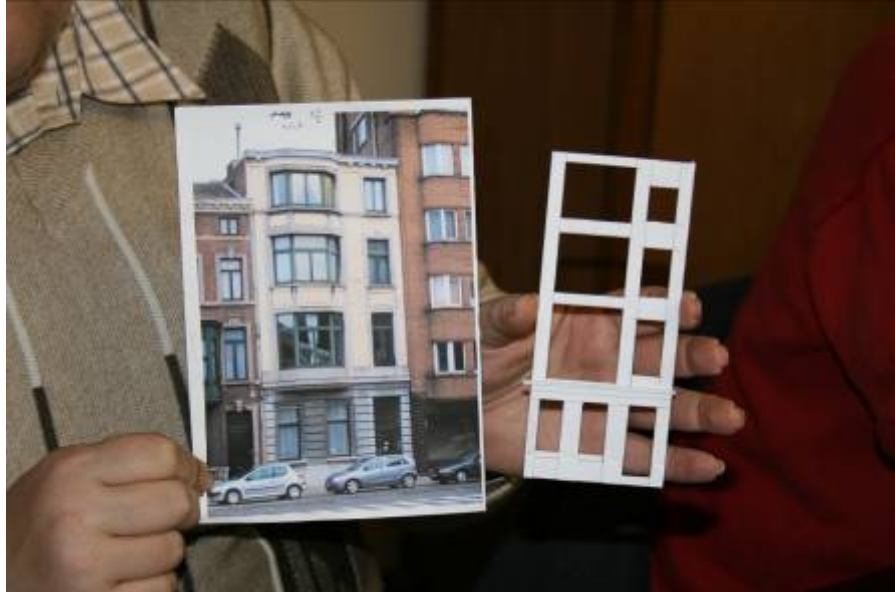
Mais il n'en est pas resté là le bougre... Sans rien nous dire, il nous préparait autre chose de bien plus grandiose encore, une surprise dont nous ne sommes pas prêts de nous remettre. Le voici en plein travail, je vous laisse le soin de deviner ce qu'il nous prépare... Vous ne voyez pas ?

Non ? Allez, je vous donne un nouvel indice ! Toujours pas trouvé ? Allez directement à la fin de cet article et vous y trouverez la réponse, mais attention : devant le résultat, nombreux sont ceux qui se sont remis à la couture ou à la vaisselle...



En bas la construction des bâtiments avance également à grands pas. Il faut dire qu'il y a beaucoup de travail pour réaliser tous ces immeubles, mais nous avons de la chance, car l'équipe s'est méchamment étoffée : de nouveaux entrepreneurs sont venus nous rejoindre ! Les reconnaissez-vous ? Jean-François tire la langue, mais quand vous verrez ce à quoi il s'est attaqué vous comprendrez pourquoi. Encore un peu de patience, dès que possible, j'immortaliserai le fruit de son travail !

Eric a mis le turbo ! A peine a-t-il terminé la construction d'un immeuble à appartements qu'il est déjà occupé à la construction d'une nouvelle maison de maître. C'est sûr, à voir ses premiers traits de cutter, en voici encore une qui va faire mal !

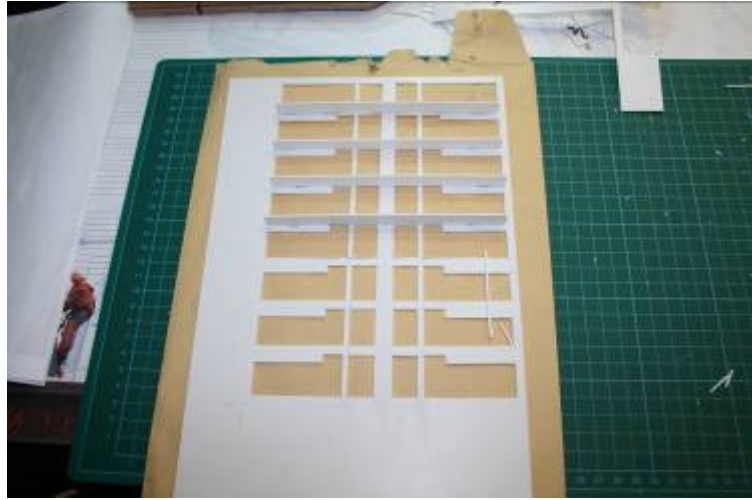


Et personnellement, enfin quand je suis là, quand je suis motivé pour travailler, quand je ne perds pas mon temps à vous tirer le portrait, quand je ne papote pas avec l'un ou l'autre d'entre vous..., j'avance dans la construction de mes quelques maisons de maître qui prendront place à l'extrême gauche du nouveau panneau. Mais que vois-je ? Quel incorrigible tricheur ! Ben oui, je vais intégrer une des maisons de Ricky dans mon groupe d'immeubles...



Quelques semaines ayant passé depuis que j'ai commencé à écrire cet article (ben oui je suis un peu lent et limité alors il me faut du temps pour aligner 3 pages consécutives), j'avais le choix entre vous écrire un dixième article ou bien vous compléter celui-ci. Comme d'habitude, j'ai fait le mauvais choix et vous voici donc obligés de me supporter pour quelques pages encore...

Je vous avais donc promis en début d'article de vous faire profiter du travail de Jean-François, profitant de son absence forcée, j'ai pu photographier son oeuvre à l'insu de son plein grès comme disais l'autre... il n'en est pas encore très loin, mais on comprend facilement pourquoi il tirait la langue...

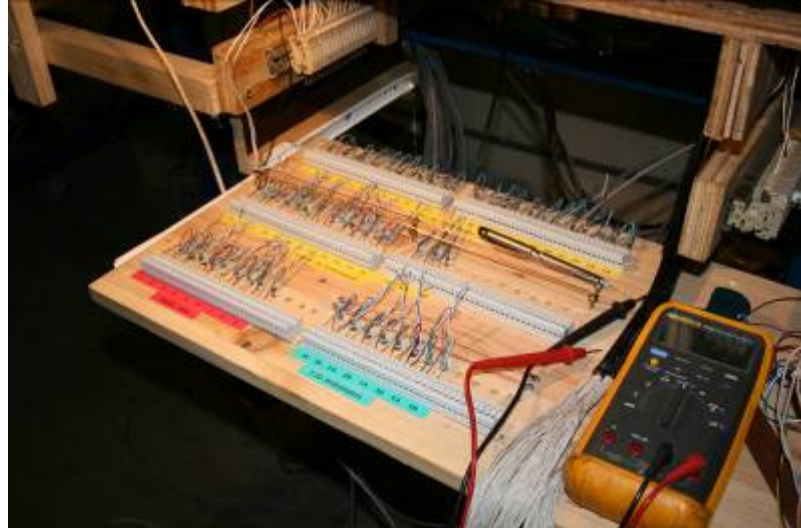


Notre Stefano Da Vinci et d'ailleurs, a élu, pour notre plus grand bonheur, domicile à l'étage... Ce n'est pas qu'il nous dérange en bas, que du contraire, mais quand on voit ce qu'il nous prépare en haut, on ne peut que se réjouir de ne pas pouvoir le compter parmi nous. Allez Stefan dépêche toi d'en finir qu'on puisse admirer tes œuvres et profiter de ta bonne humeur !

Bon je commence à fatiguer, à vous fatiguer et à manquer d'idée. Mais avant de terminer cet article en vous repassant une nouvelle couche de bâtiments en construction, je voudrais quand même dire quelques mots, ou plutôt de vous montrer quelques photos de l'excellent travail réalisé par notre service ES (ndla : avec toutes mes excuses aux personnes concernées, j'aurais aimé tous vous citer par vos prénoms, mais j'ai peur de vous vexer en oubliant certains d'entre vous que j'avoue moins bien connaître, alors je me suis permis de vous regrouper sous le nom d'un service bien connu de notre chemin de fer national)



Que serait notre réseau sans votre travail ? Une immense maquette sans vie et dénuée de tout intérêt ! Cela ne doit pas être très gai de tirer tous ces câbles, de les raccorder sans ce mêler les pinceaux et d'être prêt pour les jours d'expo tout en gardant le sourire en plus!



Et bien voilà nous y sommes ! Enfin, me direz-vous... Allez encore deux photos des réalisations d'Eric et de bibi et puis je vous laisse avec le Maître des ponts de Liège...





Attention la vue de cette dernière image est déconseillée aux personnes ayant l'âme sensible ou connaissant des problèmes cardiaques. Si vous êtes victime d'autres symptômes que ceux décrits en début d'article, n'hésitez pas à en parler à votre médecin de famille ou à notre vénéré secrétaire de choc ! Bon ok, c'est bon, je sors ! Enfin jusqu'à la prochaine fois, comme je l'ai toujours dit, je ne vous écrirai qu'un seul article... Alors à bientôt.



Texte, photos, élucubrations et autres bêtises par Laurent Maghe

Suite à un manque total de temps libre indépendant non pas à l'insu de son plein gré, mais de sa volonté, notre ami Lucien ne peut continuer à rédiger ses articles concernant les années en..., préférant cette solution à un bâclage en règle qui ne pourrait être que du plus mauvais effet aussi bien pour le club que pour lui-même. Néanmoins, nous vous présentons un article qu'il a rédigé pour notre revue n°3 de mai juin 1988, à l'époque de notre ancien local à Voroux, à l'occasion des 20 ans de la disparition des trams verts, les derniers de l'agglomération Liégeoise, le 30 juin 1968.

Il était une fois..... Le tram Liégeois.

- I. Le 30 avril 1968 : il y a juste 20 ans, les derniers « trams verts » nous quittaient définitivement dans l'indifférence de tous ceux qui eurent pourtant à se louer de leurs bons et loyaux services. Seuls, quelques amateurs les accompagnèrent durant leur dernier voyage jusqu'au dépôt en les immortalisant par leurs photos afin de nous, qui les avons si bien connus, puissions, en les contemplant, raviver nos souvenirs et les narrer aux générations suivantes. Le rail urbain avait donc vécu et, même si l'AMUTRA (Association pour le musée du Tram) avait organisé la fête d'adieu, avec la motrice A1 et l'attelage motrice C 51 + remorque F 114, le 27 mars 1967, le dernier jour où les trams vinrent au cœur de Liège, on peut s'étonner que, tout comme pour le vicinal en 1961, si peu de monde n'assista aux ultimes tours de roue de ce noble serviteur, alors que ce fut dans la liesse générale que le 1 et le 4 des TULE rentrèrent au dépôt presque 4 ans plus tôt.

Ingratitude ou oubli inconscient ? Allez savoir.

- II. 25/03/1871 :Création de la société « The Liège Tramways Company Limited », appelée communément Tramway Américain, les 5 premières voitures à impériale étant construites à New York.

23/11/1871 :Mise en service du 1^{er} tronçon de ligne à traction chevaline, entre la place des Guillemeins et la place verte (actuelle place Foch).

20/01/1872 :Prolongement de la place Verte jusque Cornmeuse pour former ce qui est encore aujourd'hui LE grand axe de la STIL. La vitesse maximum à l'époque était de 12 km/h !!!

01/06/1872 : Extension vers Herstal et ouverture de Théâtre-Longdoz.

07/12/1875 : La société change de raison sociale et s'appelle désormais « Tramways Liégeois ».

04/09/1880 : Cr éation de la société « Frédéric Nyst et Cie », ligne Cornillon - St Lambert prolongée en décembre 1881 jusqu'au carrefour de Fontainebleau.

10/02/1882 : La ligne atteint enfin le Haut-Pré et est connue sous le nom Est-Ouest.

09/08/1893 : Les « T-L »¹ instaurent la toute première électrification en Belgique sur le tronçon Coronmeuse-Herstal.

11/08/1895 : Création de la ligne de Cointe.

21/04/1898 : Frédéric Nyst et Cie devient officiellement Cie de l'Est-Ouest et extensions.

14/07/1898 : Création du Liège-Barchon qui avait son terminus sur le quai Van Beneden entre la passerelle et l'aquarium actuel (reprise par la SNCV).

05/08/1899 : Arrivée à Wihogne-Ste-Walburge (repris par la SNCV).

18/01/1900 : Prolongation jusqu'à Hocheporte.

20/10/1900 : Cr »ation par convention des Tramways Communaux, en fait des lignes de TL (1), reprise par la ville.

09/05/1901 : SNCV Liège-Grâce (Pérou)

06/07/1901 : SNCV Liège-Tilleur

Toutes deux directement en traction électrique.

12/12/1927 : Fusion de TL, TC et ED pour former les TULE (Tramways unifiés de Liège et extensions).

01/01/1930 : Reprise de la ligne de Cointe par les TULE.

¹ « Tramways Liégeois.

31/07/1930 : Cette même ligne devient la première à être exploitée par trolleybus, prélude au réseau de ce genre le plus étoffé d'Europe avec celui de Marseille.

23/06/1961 : Les concessions ayant pris fin le 31/12/1960 , les TULE deviennent STIAL (Société des Transports intercommunaux de l'Agglomération liégeoise) ; de même les RESLE deviennent la STILS (Société des transports intercommunaux de Liège-Seraing).

23/12/1961 : Suppression du dernier tram de la SNCV avec le départ à 23 h 55 de St-Lambert pour Tongres.

23/04/1964 : Création de la STIL (Société des transports intercommunaux de la région Liégeoise) qui regroupe la STIAL et la STILS.

31/08/1964 : Suppression des derniers trams ex-TULE 1 et 4.

Il ne restait donc plus rien à ce moment que « les trams verts », pour peu de temps hélas !

III . Revenons donc aux RESLE qui, comme chacun le sait, veut dire « Railways économique de Liège à Seraing et extensions ». Société «é fondée en 1881, elle mit en service sa 1^{ère} ligne « à écartement normal du chemin de fer » depuis le coin de l'avenue Blondin et de la rue des Guillemins jusqu'à la place de l'église à Jemeppe par la route de Liège HUY, et ce en mai 1882. Alors que les autres compagnies utilisaient encore la traction chevaline, l'exploitation connut de suite la vapeur par le biais de petites locos bi-cabines qui faisaient déjà la fierté des constructeurs belges en général et liégeois en particulier. C'est aussi avec ce genre de machine que le SNCV allait connaître la notoriété jusqu'après la 2^{ème} guerre mondiale. Mais savez-vous que sa toute première ligne entre Ostende et Nieuport, inaugurée dès le 5/07/1885, était fermée à la Cie générale des railways à voie étroite et aux RESLE qui exploitèrent ce tronçon, bientôt suivi par Furnes - Ypres en 1889 et Ypres - Warneton en 1897, ceci jusqu'en 1905, année où la société des chemins de fer électriques Ostende Blankenberge les reprit. Aussi, s'il vous arrive de rouler le long de la digue dans le tout nouveau « tram orange », ayez donc une pensée émue et légitime pour notre bon vieux tram vert.

Mais les RESLE ne s'arrêtèrent pas en si bon chemin :elles exploitent, toujours avec la même société qu' »à la côte, la ligne Bruxelles - Ixelles - Bondaël de 1889 à 1897, les lignes Thielt - Alter dès le 7/12/1886, Gand - Zomergen - Ursel et Gand - Merelbeek dans les Flandres, les lignes de la banlieue de Charleroi (le matériel y a encore la même couleur verte), Glons - Maastricht du 1/09/1883 à 1911, Tongres - Maaseik du 15/08/1897 à 1911 également (cette ligne de 51 km, reprise, tout comme la précédente, d'abord par la Cie belgo-néerlandaise de transport avant de passer à la SNCV, ne fut jamais électrifiée et vit y circuler, avant le passage à la route, les grands autorails à bogies crème et rouge à caisse aérodynamique ainsi que les 2 garatt vicinales en service marchandises) et enfin Tongres - Fexhe-le-Haut-Clocher le 15/05/1897. Le kilométrage total de toutes ces lignes équivaut à celui d'Ostende à Arlon !

Quant à leur réseau liégeois, quels furent ses grands moments ?

III. 1881 Fondation de la compagnie.

05/1882 Liège avenue Blondin - Jemeppe Eglise par Sclessin en traction vapeur.

31/12/1889 : Prolongement de Pont de Seraing à Lize (voie d'1m).

05/1905 : Electrification du réseau et mise à écartement de 1 m 435 de Seraing à Lize.

15/08/1913 : Prolongement jusque Flémalle-Haute et Seraing Biens communaux.

1930 : Première ligne d'autobus reliant la gare d'Ougrée à la ligne de Traways sur le rive gauche de la Meuse.

03/1936 : Premier service de Trolleybus. (Seraing - Chatqueue).

03/04/1941 : Mise en service du Tram Ougrée gare - E Solvay (plus communément appelé Pont d'Ougrée), remplaçant l'autobus qui avait été supprimé en 1941 suite à la destruction du pont sur la Meuse. C'est un très rare exemple où le tram s'est substitué au bus et non le contraire. Cette ligne était la plus courte de Belgique.

23/06/1961 : Création de la STILS (Voir chapitre II).

02/09/1963 : Exploitation de la ligne D'Ougrée en navette.

23/04/1964 : Création de la STIL (voir chapitre II). A cette occasion, les 3 dernières lignes de trams encore en service prennent les N° 2 (Seraing), 3 (Flémalle) et 27 (Ougrée).

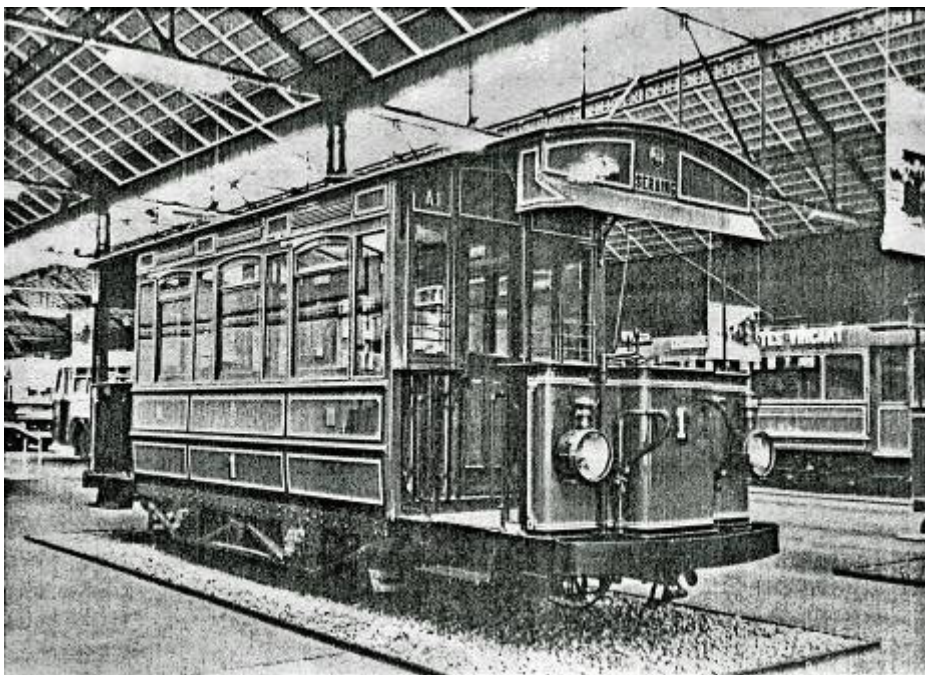
En fait, quoique les grosses motrices D avaient un film portant l'indic 27 Ougrée Gare - E.Solvay, on peut affirmer que cette courte ligne ne vit jamais ses trams arborer celui-ci. En effet, les motrices D n'y ont pas circulé, ce service étant l'apanage exclusif des petites automotrices à essieux qui ont conservé leurs anciens films du LS. C'est un rare cas, voire unique, de la non-utilisation d'un film pourtant attribué ! Il va sans dire, que ce tronçon Pont-d'Ougrée - Ougrée gare se sera fait remarquer à plusieurs reprises au cours de sa courte vie.

Il faut aussi noter que, à cette époque, les motrices D arborent les armoiries de la STIL consistant en un blason de la ville de Liège avec le perron, les motrices et remorques à essieux, n'étant plus en service régulier, ayant quant) elles gardé l'ancien sigle LS semble-t-il.

29/08/1965 : Suppression de Pont d'Ougrée - Ougrée gare.

1966 : Suppression du dernier trolley (ligne banque- Ivoz - La Mallieu).

Rombouts®



27/03/1967 : Le cœur de la ville voit disparaître, ses trams avec la suppression du tronçon Place de la république française - Place Leman.

03/11/1967 : Avec la suppression du tronçon Place Leman - Pont de Seraing, la ville est désormais orpheline de son réseau ferré urbain.

30/04/1968 : Tous derniers retours au dépôt. Le tram liégeois devra attendre 17 ans avant de revenir à Liège dans un endroit où il coulera des jours paisibles en se laissant admirer : le musée des transports en commun du pays de Liège à Natalis, où on pourrait crier : « Le tram est mort, vive le tram ».

IV. Le matériel des RESLE a toujours été d'excellente qualité. En voici un aperçu non exhaustif :

- Locomotive à vapeur :

C'étaient des petites 030 T bi-cabines, construites probablement par Saint-Léonard à Liège, numérotée de 1 à 12, puis 14 et 15, le 13 n'étant pas attribué pour ne pas choquer la susceptibilité des voyageurs.

- Motrices électriques :

Type A : 25 motrices numérotées 1 à 25, commandées en 1904 et débutant l'ère de la traction électrique dès 1905. Leurs plates-formes découvertes d'origine furent progressivement fermées. Les n° 1 à 6 reçurent plus tard de nouveaux engrenages pour pouvoir s'insérer dans le roulement des grosses motrices « métro » de type D. Les 4 dernières encore disponibles après la 2^{ème} guerre finirent leur carrière avec celle du réseau comme véhicules de service, après avoir transporté leurs ultimes voyageurs de la courte ligne d'Ougrée.

Type A' ou A² : 8 motrices formèrent une sous série du type A et vinrent renforcer la première série. Parmi ces motrices, 6 numérotées de 26 à 31, pratiquement identiques aux précédentes, mais à empattement de 1 m 80 au lieu de 2m, servirent sur la ligne de Cointe aux nombreuses courbes assez serrées (la ligne de cointe, bien qu'indépendante, a très vite utilisé ces motrices du LS qui, d'ailleurs, les entretenaient lui-même).

Elles vinrent sur le réseau LS lors de la reprise d la ligne de Cointe par les TULE. Le parc total des Types A atteindra finalement 39 unités. La n° 1 est exposée au musée Natalis remise en état de 1905.

Type B : 10 motrices numérotées de 40 à 49. Livrées en 1915, elles avaient des plates-formes ouvertes qui seront fermées en 1932 lors de la modernisation des caisses. Elles subsistèrent jusqu'aux derniers jours, utilisés principalement, depuis quelque temps déjà, à un service de renfort avec remorques, notamment lors des matches de football au Standard.

Type C : 9 motrices numérotées de 51 à 59. Livrées en 1926, elles avaient des plates -formes fermées. Ce furent les dernières à 2 essieux livrées à la Compagnie. Elles roulèrent jusqu'au 3/11/1967. La 56 a été complètement transformée en 1951 ; les autres étant entièrement reconstruites aux ateliers de la SELVOP à Ostende en 1953, recevant une caisse plus ou moins dans le style des types S des vicinaux.

A cette occasion, elles prendront les n° 52 à 59 tandis que la 56 deviendra 51. Cette dernière est préservée pour le musée. A ce sujet, il est bien regrettable qu'aucune autre de la série n'ait trouvé grâce aux yeux de la direction.

Type D : 21 motrices numérotées 301 à 321. Elles furent les seules motrices à bogies de la compagnie. Appelées « Métro » probablement eu égard à leur rapidité, elles furent aussi les plus lourdes d'Europe.

Construites en 1934 et pourvues à l'origine de compartiments, supprimés en 1958, elles étaient appréciées autant par les usagers que par le personnel, surtout pour leur grande stabilité et leur facilité d'accès grâce à leurs 3 portes latérales. Une petite cale avait été installée sur le controller pour empêcher l'utilisation du dernier cran « parallèle ». Certains Wattmen, le soir ou tôt le matin lorsque la circulation routière était nulle ou presque, parvenaient à la passer quand même en soulevant la manivelle juste ce qu'il fallait ! Ce sont les 308 et 312 qui rentrèrent les dernières au dépôt de Seraing, la 312 de Flémalle). Les 301 et 321 ont été conservées, une des deux étant impatientement attendue au musée.

Tram Canard : 2 des 4 premiers véhicules du tram de Cointe étaient des voitures ouvertes construites par les ateliers Germain. A l'arrivée sur la ligne des motrices A du LS, elles vinrent sur celui-ci et furent transformées. Elles eurent leurs moteurs et appareillages électriques surélevés jusqu'en haut de la caisse, la transmission aux essieux se faisait par chaînes, ce qui en fit des véhicules amphibies appelés à effectuer le service sur les parties souvent inondées le long des quais de la Meuse au moment des crues à chaque fois importantes. C'est ce qui leur valut le surnom populaire de tram canard. La construction des berges de démerglements après les inondations catastrophiques de 1926 sonna le glas de ces 2 engins d'un type probablement uniques en Belgique.

Remorques : De divers types et de diverses époques. Les voitures du service vapeur ont été utilisées ultérieurement dans les trains de service électrique. Très légères (4 tonnes), elles étaient particulièrement appréciées sur la ligne des Biens Communaux qui comporte notamment des rampes de très forte déclivité.

D'autres de 1^{ère} et 2^{ème} classes seront mises en service en 1905, 1914 et 1925, tandis que 10 voitures ouvertes de 1905 seront très peu utilisées.

Quant au types F n° 101 à 115 résultant de la transformation en 1932 des remorques « fumeurs », elles furent modernisées de telle façon à composer des rames homogènes en compagnie des motrices B avec lesquelles elles roulèrent jusqu'au bout. C'est un de ces attelages qui est exposé au musée Natalis (B 45 + F 114)

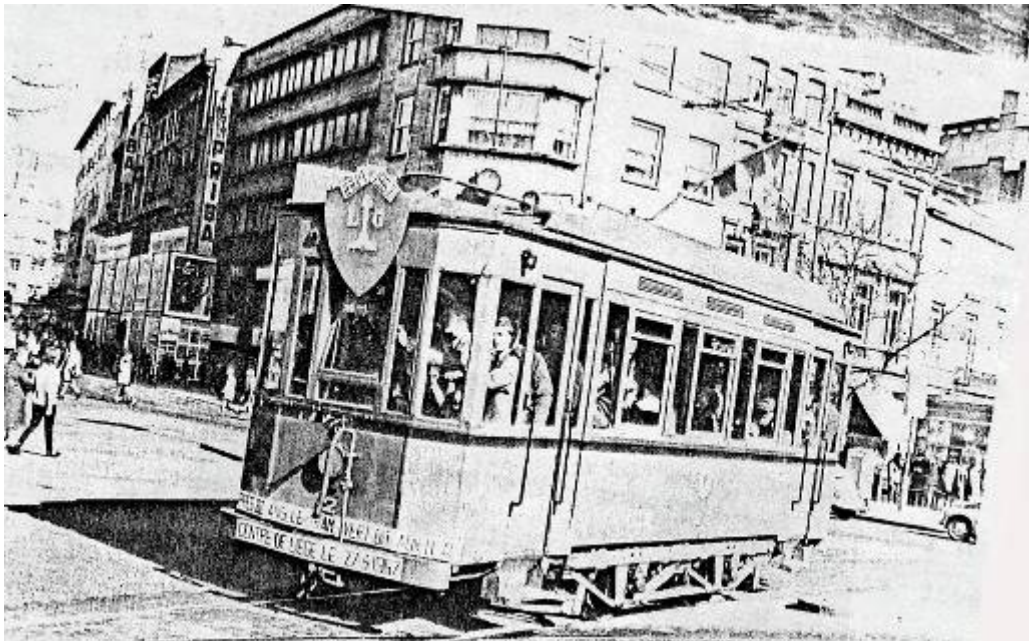
V. Il est piquant de constater que, dans le langage populaire, pour différencier le matériel des 3 grandes compagnies citées auparavant, beaucoup de personnes parlaient des « trams blancs » pour TULE, ceux-ci pourtant plus souvent dénommés « tram 4 », des « trams jaunes » pour la SNCV, leur couleur crème paraissant légèrement plus

jaunâtre par rapport aux TULE, et des « trams vert » pour les RESLE. Ces expressions s'entendent encore souvent aujourd'hui, tant elles sont ancrées dans le dialecte et le cœur des Liégeois.

En conclusion, on peut dire que l'Histoire de nos Trams a été particulièrement riche à plus d'un point de vue : elle a été abondamment décrite dans des ouvrages tels « L'histoire des tramways et des vicinaux belges » de J. Delmelle, mais surtout dans ceux édités par le GTF comme les numéros spéciaux de sa revue *Transfer*, ainsi que « Les tramways au pays de Liège Tome I et II d'où proviennent la grande majorité des renseignements contenus dans cet article, en particulier les tableaux chronologiques des sociétés et de leur lignes extraits du Tome I, tout ceci avec l'autorisation de Monsieur Jean Renard, coauteur de ces ouvrages, que je remercie par la même occasion pour son aimable collaboration aussi précieuse qu'efficace.

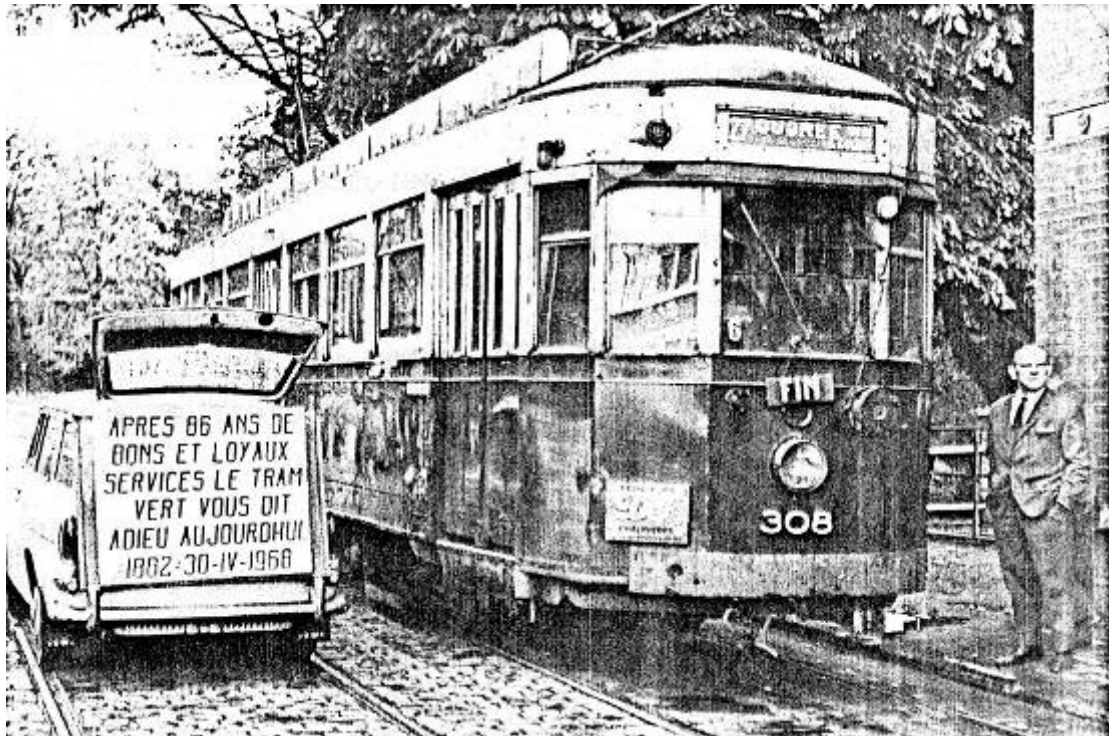
Mes remerciements vont aussi à Monsieur Claude Delchambre pour les photos qu'il m'a procurées et qui illustrent cet article.

Lucien Genet



Quels témoins de ces réseaux peut-on encore admirer aujourd'hui ? Si on a pu encore voir pendant quelques années plus tard des bouts de rails dans quelques rues de Liège, notamment place de la République Française, des quelques poteaux le long du mur de l'usine située entre le souterrain près de la rue Marnix et l'actuel rond-point de l'Esplanade de l'Avenir à Seraing (où se tient le marché hebdomadaire), ainsi que les rails du 4 des TULE présents sur le pont de Fragnée

jusqu'au week-end du décès du Roi Baudouin, les témoignages de leur présence aujourd'hui très discrète se limitent à un minuscule bout de voie située en plein carrefour au coin de l'ex Grand Poste de Liège, de l'évitement face à notre local et de quelques rosaces qui supportaient les caténaires du tram de Blegny sur les façades des maisons des rues de Visé et de Meuse à Jupille. Quant aux matériels roulants, quelques-uns profitent d'une retraite dorée au Musée de Natalis. La motrice « Métro » du LS numéro 321, la dernière de la série, a même roulé une dernière fois, pour notre plus grand plaisir, sur la ligne musée de la STIB de Woluwé à Tervuren durant deux week-end en juin 1990, avant de venir à Natalis au prix de quelques péripéties au passage de certains endroits singuliers de la ville.





Le tram d'Erezée le 1/06/2008 JFM



Destinations vacances (2)

Quoi déjà ! Enfin pour moi et à l'heure où je vous écris ces lignes, car quand vous les lirez dans votre revue favorite, quelques mois se seront malheureusement écoulés et déjà vous serez la tête dans les nuages de vos grandes vacances. Bref, Pâque tombait tôt cette année, très tôt, trop tôt... Eh oui adepte des vacances en France,



en cette saison, il n'y a pas encore grand-chose d'ouvert dans ce beau pays. Il faudrait y retourner plus tard dans l'année pour pouvoir profiter de toutes les attractions touristiques... En attendant, nous avons eu droit à une invitée-surprise qui ne fut pas sans ravir les enfants... Eh oui pour une fois, ce n'est pas du train, mais bon nous allons vite nous rattraper...



Destination vacance donc, oui, mais où ? Pas bien loin finalement, à environ 400 km d'ici, non de là, ou plutôt de Liège, nous trouvons cette verte contrée Alsacienne. Cernay, pas très loin de Mulhouse fut donc notre choix de cette année. Allez deviner pourquoi ! Pour le vin ? Pas vraiment ! Pour la choucroute ? Non, je ne suis pas

un gros mangeur ! (Y en a qui vont rire en lisant celle-là !) Mais pourquoi alors ? Et bien, tout simplement pour les promenades en nature en famille, pour l'architecture et les vieux châteaux et enfin et surtout, pour la visite d'un certain musée ! Tiens, comme par hasard... Il en faut pour tout le monde, non ?

Alors, il est temps d'entrer dans le cœur du sujet, rendons-nous à la page suivante pour y découvrir ces merveilles...

Mulhouse, Cité du Train, 2 rue Alfred de Glehn, mercredi 26/03/2008, 10 heures du matin, température extérieure 2 degrés, vent fort... Quel rapport me demanderez-vous ? Et bien tout simplement dans ces grands hangars qui constituent le musée, la température intérieure est fortement influencée par celle de l'extérieur. Habillez-vous donc en conséquence, car la visite risque fortement d'avoisiner, voire dépasser, la demi-journée...

Le premier hall que vous visiterez s'organise en un vaste espace subdivisé en plusieurs thèmes. Les trains ne sont pas ici tout simplement garés, mais mis en valeurs par diverse scénographies rehaussées de bornes audiovisuelles, mannequins et autres accessoires. Installez-vous confortablement devant chaque saynète, imprégnez-vous de l'atmosphère qui s'en



dégage et revivez l'histoire des chemins de fer via quelques petits films retraçant des thèmes aussi ludiques que les vacances en train, aussi instructif que les trains de montagnes, aussi luxueux que les grands express européens et le train de l'Empereur, mais aussi et malheureusement autant chargé d'histoires douloureuses que les trains et la guerre, la résistance et la déportation.



Vous attaquerez ensuite la deuxième halle, plus classique où vous retrouverez préservés une bonne partie du matériel moteur typique des grands moments de l'histoire des chemins de fer Français. Vous y admirerez ainsi plusieurs locomotives à vapeur des tous débuts du chemin de fer et d'autres, plus récentes, tels la 232 U dont l'embellage et le train de roues sont mis en mouvement à intervalle régulier

ou comme ces 141R, fabriquées outre-Atlantique et apparues juste après la guerre. La traction diesel et électrique est également bien représentée, avec par exemple cette magnifique CC6500 à la face avant si typique et particulièrement bien réussie que je ne peux m'empêcher de vous montrer. Les deux locomotives électriques les plus rapides du monde sont également bien présentes. Oh je sais, vous me direz que ce vieux record de 331 km/heure a été pulvérisé depuis, mais il garde, à mes yeux, quelque chose de majestueux, car réalisé, tel celui de notre Eddy national, avec des moyens classiques ou presque...

N'hésitez pas à faire un petit détour du côté de Colmar et de sa vieille ville, je vous y conseille la visite en barque de la « petite Venise », cela ravira certainement votre compagne. Puis en toute innocence, vous vous dirigerez vers le musée du jouet et du train miniature que vous ferez mine de découvrir par hasard ou à l'insu de votre plein gré si vous préférez. Bon d'accord, il n'est pas facile à trouver, mais il suffit de me demander et je vous soufflerai l'adresse à l'oreille en toute discrétion, du moins si vous promettez de ne pas me dénoncer... Attention, le thème principal est ici le



jouet et pas vraiment le train miniature ! Personnellement je suis tombé sous le charme de ce grand réseau LGB qui, bien que sommairement détaillé (évidemment tout est relatif, mais quand on compare au niveau de détail que nous avons atteint au club, on devient vite difficile...) a attiré mon attention de par le fait qu'il passait du jour à la nuit en mettant en scène un éclairage nocturne pas trop mal fait. Toutefois, vous

pourriez rester sur votre faim si vous espérez y découvrir de nombreux réseaux tels que ceux que vous avez l'habitude de voir en exposition. Par contre, si vous voulez revivre un peu de votre enfance, vous aurez toutes les chances d'y découvrir ou d'y redécouvrir une petite auto, votre vieil ami l'ours en pluche, voir pour nos compagnes une poupée Barbie ayant partagé sa prime jeunesse ou bien la votre. Vos enfants s'émerveilleront certainement à la vue de tous ces jouets et pourrons même s'adonner aux joies d'un vieux puzzle en bois et autres petites voitures à ressorts. Si vous avez



de la chance vous assisterez également à une représentation de marionnettes à fils qui vous narrera une des nombreuses histoires tirées de fables de Lafontaine. Dernière petite remarque, à la sortie du musée, remonter la rue sur votre gauche pendant quelques centaines de mètres et vous tomberez sur un magasin digne d'intérêt, mais il vous sera très difficile, après ce dernier coup, de faire croire à votre moitié que tout cela est bien le fruit du plus grand hasard...

La gare de Cernay est également un des points de départ du train touristique de la Doller. Longue de presque 14 kilomètres, cette ligne relie les vallées de la Doller et de la Thur avec comme point d'arrivée l'ancienne gare de Sentheim. Je ne peux malheureusement vous en dire plus, car, comme décrit en début d'article, en cette période de l'année, il n'y avait pas de circulation organisée. Dommage, car cela

semblait intéressant. C'est sûr, il faudra y revenir à l'une ou l'autre occasion. En attendant, les vacances n'en étaient pas finies pour autant et il fallut bien se rabattre sur autre chose, qui comme vous le verrez à la fin de cet article nous ménagea tout de même une petite surprise... Direction Guebwiller et son écomusée, fondé en 1980 par l'association "Maisons paysannes d'Alsace", vous y découvrirez un



village recomposé de 70 maisons paysannes authentiques, y apprendrez des métiers anciens tels le forgeron et le potier, y assisterez à ses fêtes traditionnelles, y visiterez



champs, jardins et manèges anciens ou y fabriquerez vous-même votre fromage ou votre beurre. Prévoyez la journée, car il y a tellement à voir et il vous sera impossible de ne pas céder au charme de ces lieux. Vous y terminerez votre voyage par la visite de la gare de Bollwiller sauvée de la démolition et remontée sur le site de l'écomusée. A l'intérieur plusieurs panneaux didactiques vous raconteront l'histoire ferroviaire locale et si vous regardez par les ouvertures

pratiquées dans ces derniers vous y découvrirez de jolis dioramas destinés à rehausser ces illustrations. S'il vous reste de temps, et qu'il circule, vous prendrez le train qui part de ce lieu pour vous conduire sur le carreau de la mine Rodolphe distante de l'écomusée d'un gros kilomètre. Mais ceci est une autre histoire et il est à nouveau temps maintenant de vous laisser à vos propres souvenirs de vacances et, les grandes vacances n'étant plus si loin, à bientôt pour de nouvelles aventures ferroviaires...



**SPECIALISTE LIEGEOIS DU MODELISME
FERROVIAIRE SUR PLUS DE 1000 m²**

TOUTES MARQUES TOUTES ECHELLES

TOUT POUR LE DECOR ,VEHICULES HO

VISITEZ NOTRE SITE INTERNET

HOBBY 2000
MODELISME

www.hobby2000.be

QUAI DE LA BOVERIE 78

4020 LIEGE

TEL : 04/341.28.87 FAX : 04/343.66.03

FORTEMPS
I M P R I M E R I E
D R U K K E R I J

tél. : +32 (0) 4 370 92 70 • fax : +32 (0) 4 370 06 05
e-mail : fortemps@fortemps.be • <http://www.fortemps.be>

Zoning Industriel de Wandre
Rue du Charbonnage, 22 - B-4020 Liège

Surveillance d'entreprises

Contrôle de personnes



Surveillance de chantiers

Contrôle d'accès

Agence Belge de Gardiennage s.a.

rue Grande, 111 5500 Dinant

Tél.: 082/745.745 - Fax: 082/227.580 - (GSM: 0475/753.023)

e-mail: abgsecurity@skynet.be
02/201.06.30

A.B.G. s.a; - 24H/24 - 365 Jours/an

NOTRE BUT, FAIRE DE VOTRE SECURITE NOTRE METIER DANS LA SECURITE

n° enregistrement: 863.596.839 Autorisation ministérielle: N° 16.0133.09

Pépinière Agnessens
04/377 48 38

48, rue De Heuseux 4630 Micheroux



•• Arbustes • Arbres • Sapins de Noël •••
Plantes vivaces Plantes aquatiques Plantes annuelles

TVA : BE 692.201.995

Calendrier des projections

Mercredi 2 juillet 2008 : Réunion libre.

Mercredi 6 août 2008 : Réunion libre.

Mercredi 3 septembre 2008 : Rétrospective des locos diesels belges un DVD de Richard Delcommune reprenant les voyages du PFT de 2002 à 2005.

Mercredi 1er octobre 2008 : Un DVD de Pierre Ruiz traitant de la traction vapeur dans le Gothard.

Mercredi 5 novembre 2008 : Pierre Ruiz présente ce mois-ci un DVD nous montrant la reconstruction de la ligne historique du Furka-Oberalp.

Le samedi 8 et dimanche 9 novembre 2008 de 9 à 17, notre Exposition annuelle de l'ALAF asbl

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



Le Point du JOUR

Librairie-Papeterie-Lotto

Service photocopie:
-noir/blanc/couleur numérique
-plastification

-reliure spirale

Rue de la Station, 68

4430 ANS Site:<http://www.lepointdujour.be>

Tel.04/246.13.97 e-mail:
lepointdujour@skynet.be