

108 Juillet
1998
Périodique trimestriel
21^{ème} année

BELGIQUE-BELGIË

P.P.

LIÈGE X
9/406



transfer

GTF asbl - Boîte Postale 191 - B-4000 Liège 1

TABLE DES MATIERES

EDITORIAL.....	3
LE RESEAU BELGE A GRANDE VITESSE BELGE, ACTUEL ET FUTUR.....	5
PANORAMA DES LIGNES 1 HAL - FRONTIERE (WANNEHAIN) & 96N RUISBROEK - HAL	5
LA FUTURE LIGNE 2 LOUVAIN (Y TIVOLI) - ANS & LA LIGNE 96N SCHAERBEEK - LOUVAIN.....	12
LA FUTURE LIGNE 3 CHENEY - WELKENRAEDT	15
LIGNE 4 ANVERS - FRONTIERE NEERLANDAISE (BREDA) LES GRANDS TRAVAUX A ANVERS-CENTRAL ONT COMMENCE	18
LA SNCB PAR LIGNE	19
LE PLAN IC-IR 1998	54
MODIFICATIONS DE DERNIERE MINUTE A LA VERSION 1998 DU PLAN IC-IR.....	55
COLLABORATION AVEC LES SOCIETES REGIONALES DE TRANSPORT EN COMMUN.....	57
D'IMPORTANTES PROBLEMES DE CAPACITE ET DE REGULARITE ONT TERMI IC-IR98.....	59
LE CHEMIN DE FER A VAPEUR DES 3 VALLEES.....	61
BILAN ET PERSPECTIVES.....	61
LE MATERIEL SNCB.....	64
STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR	64
LE POINT SUR LE MATERIEL MOTEUR.....	68
GTF-EDITIONS.....	75
TRANS-FER HORS SERIE ET HORS ABONNEMENT LES FRONTIERES ELECTRIQUES DE LA SNCB TOME II : 1993-1998	75

COLOPHON

Rédaction et revue de presse : H. Arden, J. Braive, J. Ferrière, M. Grieten, H. Groteclaes, J. Laterre, M. Lambou, M. Lebeau, P. Lemja, J.Cl. Léonard, E. Son, A. Tenaerts

Iconographie : J. Ferrière, M. Grieten, H. Groteclaes, M. Lebeau

Coordination : H. Arden & R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1300 ex.

Toute correspondance relative à Trans-fer est reçue à l'adresse suivante :
GTF asbl, rédaction de Trans-fer, Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1

Imprimé en Belgique - Dépôt légal à la parution
Editeur responsable : R. Marganne, rue Ambiorix, 75, Liège.

Editorial

Depuis le 14 décembre dernier, la Belgique ferroviaire a connu une véritable révolution : l'avènement de la grande vitesse entre Paris et Bruxelles.

La croissance exponentielle de la fréquentation des TGV *Eurostar* entre Bruxelles et Londres, et le succès indéniable des TGV *Thalys* mis en ligne selon un horaire cadencé à l'heure entre Bruxelles et Paris ont donné une impulsion nouvelle à la réalisation d'un réseau à grande vitesse « de frontière à frontière » en Belgique. La SNCB se concentre aujourd'hui sur la ligne Bruxelles - Liège, où les travaux d'adaptation à la grande vitesse entrent dans leur phase de croisière, tandis que le gouvernement fédéral vient de marquer sa préférence pour la construction d'une ligne à grande vitesse en site neuf entre Chênée et Welkenraedt (ou Walhorn), afin de réaliser pour 2005 le réseau à grande vitesse convenu avec les pays voisins. A Anvers-Central enfin, les travaux de la jonction Nord-Midi, qui permettront notamment aux TGV Bruxelles - Amsterdam de traverser la ville de part et part et en souterrain viennent de commencer.

Trans-fer s'associe à ce mouvement en publiant, cette fois encore, un gros dossier sur le sujet ; qu'il nous soit permis de nous étonner que nos confrères spécialisés (du monde commercial ou associatif) consacrent si peu de place à ces événements majeurs de cette fin de siècle. Le chemin de fer offre enfin une image de modernité au grand public : suivons le mouvement et mettons ses atouts en valeur.

Bonne lecture... et bonnes vacances !

GTF asbl

PHOTOS DE COUVERTURE

AVANT : le nouveau visage de la dorsale wallonne : passage à Flawinne (ligne 130 Namur - Charleroi-Sud) de l'automotrice bicourant tranche 1996 n°450 assurant le train IC 935 Herstal - Lille-Flandres (photo M. Lebeau - 29 mai 1998).

ARRIERE : électrification de l'Athus-Meuse : le 16 avril 1998, à la BK 109,25 (Meix-devant-Virton), la locomotive diesel 5407 ramène un train de forage pour les poteaux de caténaire à Virton ; les poteaux de caténaire sont déjà en place le long de la voie A (photo M. Grieten).



↑ Ligne 96N : le TGV Thalys 9433 Paris - Bruxelles - Cologne aborde la rampe sud du viaduc de Lot - à droite, la ligne 96 (photo M. Lebeau - 8 janvier 1998)

↓ Ligne 1 : Le TGV 9543 Bruxelles - Midi de la France passe à Tubize (BK 17,5) (photo M. Lebeau - 10 janvier 1998)

Le réseau belge à grande vitesse belge, actuel et futur

Panorama des lignes 1 Hal - Frontière (Wannehain) & 96N Ruisbroek - Hal

La mise en service quasi complète de la ligne à grande vitesse n°1 entre Bruxelles et Paris a provoqué un véritable bouleversement dans la géographie ferroviaire belge, et dans l'exploitation du réseau international et intérieur de la SNCB.

Aussi allons-nous nous attacher dans cet article à montrer les modifications significatives apportées à l'infrastructure ferroviaire SNCB entre Bruxelles-Midi et Wannehain, nouveau point frontalier de contact entre le réseau de la SNCB et celui de la SNCF.

Commençons par la section Bruxelles - Hal, qui a toujours été un cauchemar pour les régulateurs de la SNCB. Elle constitue en effet un goulot d'étranglement pour un trafic varié et soutenu : au départ de Bruxelles-Midi, elle supporte les trains internationaux pour Paris, les trains régionaux pour Mons, le Borinage et vers la région du Centre (La Louvière - Binche via les lignes 117, 116 et 108 au départ de Braine-le-Comte), et pour les trains régionaux pour Enghien - Ath - Lessines, Tournai et le Hainaut Occidental. Ajoutons-y le trafic des marchandises local (la ligne est aussi une sorte de corridor industriel) et régional, et concluons que, dans son ancienne configuration à trois voies, la section Bruxelles - Hal avait une capacité totalement insuffisante.

La SNCB a profité de la création de la ligne à grande vitesse Bruxelles - Paris pour tenter de faire sauter ce goulot, en portant le nombre de voies disponibles à quatre ou cinq selon les endroits, tout en augmentant la vitesse de référence... Comme il fallait limiter les expropriations dans une zone très urbanisée, où les terrains sont par ailleurs rares et convoités, la SNCB a dû... partager et appliquer le concept de ligne à grande vitesse mixte, accessible également aux trains rapides de service intérieur.

Aussi, la ligne à grande vitesse Bruxelles - Paris, qui, dans son stade final, trouvera son origine à la sortie de Bruxelles-Midi, a été conçue pour recevoir, outre le trafic TGV, les trains régionaux rapides de service intérieur jusqu'à Hal. La SNCB disposera ainsi, une fois les travaux terminés dans quelques mois, de quatre à cinq voies selon les sections entre Bruxelles et Hal : les deux voies de la ligne 96 « classique » Bruxelles - Quévy et les deux voies de la ligne nouvelle, numérotée 96N jusqu'à Hal, logiquement électrifiée en 3000 volts continu pour permettre la circulation du matériel électrique monotension de service intérieur SNCB. Cette ligne 96N n'est



↑ Hal - 6 avril 1998 : la voie B de la ligne 96 est raccordée au second tunnel ferroviaire de Hal ; voie 4, le train L 6633 Braine-le-Comte - Louvain à l'arrêt; en « surface », voie 2, le train IR 1557 Anvers - Grammont fait également arrêt.
↓ Hal - 19 avril 1998, la voie A de la ligne 94 est raccordée aux voies de la ligne 96, mais pas encore livrée à l'exploitation. L'IC 764 pour Tournai (loco. 2115) circule à contre-voie sur la voie B de la ligne 94, seule voie maintenue en surface pour encore une semaine. La ligne 96N est en avant-plan (photos M. Grieten).

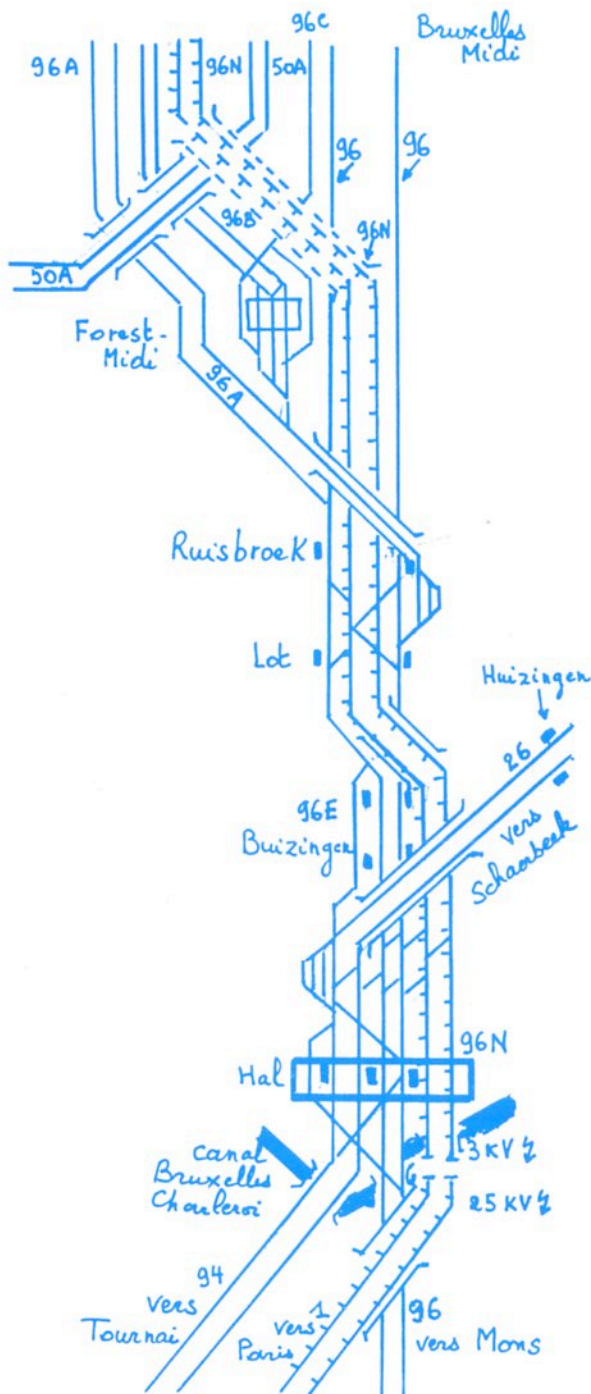
pas encore tout à fait achevée : un viaduc de 452 mètres, à double voie n'est pas construit ; il doit permettre aux TGV au départ du terminal grande vitesse de Bruxelles-Midi d'enjamber divers faisceaux afin de se glisser, à hauteur de Forest, entre les voies de la ligne 96 classique venant elle aussi de Bruxelles-Midi. La vitesse de référence des lignes 96 et 96N est actuellement fixée à 160 km/h ; néanmoins, sur la ligne 96N, la vitesse de 220 km/h devrait être autorisée dans quelques mois, pour les engins moteurs équipés du système de signalisation TBL 2/3 propre à la SNCB¹.

C'est en fait à partir de Ruisbroek que la SNCB dispose dès maintenant du site quasiment définitif à quatre voies électrifiées en 3000 volts. D'ouest en est : la voie « B » de la ligne 96 classique du sens Mons - Bruxelles, les deux voies de la ligne 96N, la voie « A » de la ligne 96 classique : si la ligne 96N est parcourue par la totalité des TGV et certains trains IC du service intérieur, la ligne 96 reçoit le reste du trafic et notamment les trains omnibus (les gares de Ruisbroek et Lot disposent de quais latéraux ne desservant que la ligne 96) ou le trafic des marchandises, amené par la ligne 96A Bruxelles-Midi - Ruisbroek, et raccordé à la voie « A » de la ligne 96 par un viaduc à voie unique, long de 939 mètres, enjambant les quatre voies.

A hauteur de Lot, la ligne 96N franchit la voie du sens Bruxelles - Mons de la ligne 96 pour venir se situer à l'est de celle-ci : un viaduc de 16 travées de 42 mètres chacune (longueur totale : 672 mètres) permet cette opération afin de mettre la ligne à grande vitesse dans son axe définitif à l'approche de Hal. Toujours à Lot, une cinquième voie, la ligne 96E Lot - Hal a été posée. C'est sur cette cinquième voie que vient se raccorder la double voie de la ligne 26 (ceinture est de Bruxelles) à Buizingen.

A Hal, on trouve, jusqu'en 1999, le fameux chantier de la tranchée couverte, afin d'« enterrer les trains » sur le site de la gare et de rétablir une continuité entre les différents quartiers de l'entité. Trois tunnels ont été prévus à l'emplacement de la gare : le tunnel TGV, long de 540 mètres, en service, le tunnel pour la ligne 96 Bruxelles - Mons (310 mètres) en service, et le tunnel à trois voies pour la ligne 94 Hal - Tournai et le terminus de la ligne de ceinture 26 (310 mètres), qui ne sera achevé qu'en 1999. Aussi, la gare de Hal compte aujourd'hui deux niveaux, « Hal supérieur » pour les voies de la ligne 94 et « Hal inférieur » pour les voies de la ligne 96 dont les quais sont en tunnel, mais aussi pour les voies de la ligne 96N, équipées de quais provisoires afin de pouvoir y faire circuler des trains du service intérieur marquant l'arrêt à Hal, afin d'éviter qu'Hal ne soit un goulot « provisoire » d'étranglement. Pour permettre à ces trains intérieurs circulant à Hal dans le pertuis TGV de rejoindre les lignes 96 ou 94 avant la zone de changement de tension d'alimentation de la ligne nouvelle, une bifurcation provisoire appelée « Ring », a été aménagée sur la ligne 96N, au sud de Hal, peu après la sortie du nouveau viaduc franchissant le canal Bruxelles - Charleroi. C'est après les aiguillages de cette bifurcation provisoire, et juste avant la zone neutre

¹ - les engins moteurs actuellement équipés du système d'asservissement du train à la signalisation TBL2/3 sont les locomotives série 13 de la SNCB en cours de livraison et les TGV quadritension PBKA (série 43xx). Les TGV PBA 4531-40 de la SNCF et les TGV Eurostar ne sont pas équipés de la TBL2/3 et devraient donc être limités à 160 km/h entre Ruisbroek et Lembeek semble-t-il...



séparant le 3000 volts courant continu du 25000 volts alternatif caractéristique de la ligne à grande vitesse que commence administrativement la ligne 1, au km 14.769 : mais ce repère est provisoire².

Revenons à notre ligne à grande vitesse, au sud des trois pertuis de Hal, où trois nouveaux ponts métalliques ont été lancés sur le canal Bruxelles - Charleroi, afin de livrer passage respectivement à la double voie des lignes 1 (pont de 115 mètres), 96 (pont de 115 mètres) et 94 (pont de 86 mètres). Au km 15.410, la tension de 25.000 volts est présente à la caténaire de la ligne 1. Quelques centaines de mètres plus loin, une fois passée la limite des communes de Lembeek et de Tubize, un impressionnant viaduc de 552 mètres enjambe les deux voies de la ligne 96 vers Mons : composé de 18 travées de 20 mètres et de 6 travées de 32 mètres, il permet à la ligne 1 de franchir la ligne 96 pour la longer côté est. C'est en fait à cet endroit que débute le site neuf de la ligne à grande vitesse : nous nous trouvons à 17 km de la capitale.



Lembeek : de gauche à droite, ligne 96 où circule un TGV Bruxelles-Paris, à droite en avant-plan ligne 1 avec signaux de commutation 25 kV/3 kV (photo M. Grieten - 10 décembre 1997)

A partir d'ici, la ligne nouvelle est exclusivement réservée au trafic TGV à grande vitesse. Il n'y a plus de signalisation latérale « classique » : les indications concernant la vitesse du train et l'occupation des sections de block est désormais

² - lorsque le troisième tunnel de Hal sera terminé, en 1999, il ne sera plus nécessaire de transiter par le pertuis TGV de Hal avec les trains du service intérieur. La bifurcation provisoire « Ring » sera démontée, l'origine de la ligne 1 sera reportée au nord de Hal.

affichée en cabine, selon le système français « TVM 430 », dans un souci d'homogénéité avec la section française de la ligne. Il est bien entendu que seul le matériel TGV est autorisé à circuler sur la ligne, de même que certaines locomotives diesel ou engins de travaux motorisés dotés de l'équipement « TVM 430 » adéquat en cabine. La vitesse maximale autorisée s'élève déjà à 230 km/h dès le franchissement de la tranchée couverte de Tubize (BK 18). C'était sans doute l'un des chantiers les plus impressionnants de la ligne nouvelle ; pour traverser l'entité, trois ouvrages d'art ont été nécessaires : un viaduc en biais de 208 mètres (4 travées de 52 mètres) pour franchir la rue de Bruxelles, une tranchée couverte de 270 mètres pour assurer la continuité du tissu urbain et un viaduc de 260 mètres (5 travées de 52 mètres) pour franchir la rue du Try et une zone en profond déblai. A Tubize, la ligne nouvelle pénètre en Région Wallonne, dont les autorités ont imposé au moins deux caractéristiques remarquables : un habillage de couleur rouge pour les parties métalliques des ouvrages d'art (sic), et surtout la mise en déblais de la ligne à grande vitesse partout où c'est possible : il convenait donc d'« enterrer » le train pour limiter les nuisances sonores et visuelles.

Les TGV sont autorisés à circuler à 300 km/h à partir de la BK 20.8, juste avant le franchissement du viaduc de Rebecq. Le tracé de la LGV est alors jumelé avec celui de l'autoroute A8 Hal - Tournai sur une distance de 11 km. Comme la ligne à grande vitesse est de niveau avec l'autoroute, un solide grillage de sécurité a été posé afin d'éviter qu'un véhicule routier, quittant accidentellement l'autoroute, ne verse sur la ligne ferroviaire. Tous les ponts franchissant l'autoroute ont évidemment dû être prolongés. Aux environs de Hoves, la ligne nouvelle s'écarte du ruban d'asphalte pour rejoindre la ligne de chemin de fer 94 Hal - Tournai qu'elle longe sur une distance de 9 km (entre les BK 37 et 46). Deux points singuliers émaillent cette section. On rencontre d'abord la bifurcation de Silly³, juste après le point d'arrêt voyageurs de la ligne 94, protégé de la ligne nouvelle par un assez disgracieux mur en béton. Cette bifurcation permet de monter sur la LGV en venant de la ligne 94, et la base de maintenance du Coucou, où une seconde bifurcation⁴ permet le transfert en sens inverse. Ce vaste « échangeur ferroviaire » entre les lignes 1 et 94 s'étend sur une longueur de près de 4 km. Il sera mis à profit pour donner accès à la ligne à grande vitesse aux trains de travaux, mais aussi lors de la survenance de problèmes techniques sur la ligne 1, nécessitant le détournement des TGV par la ligne 94 « classique ».

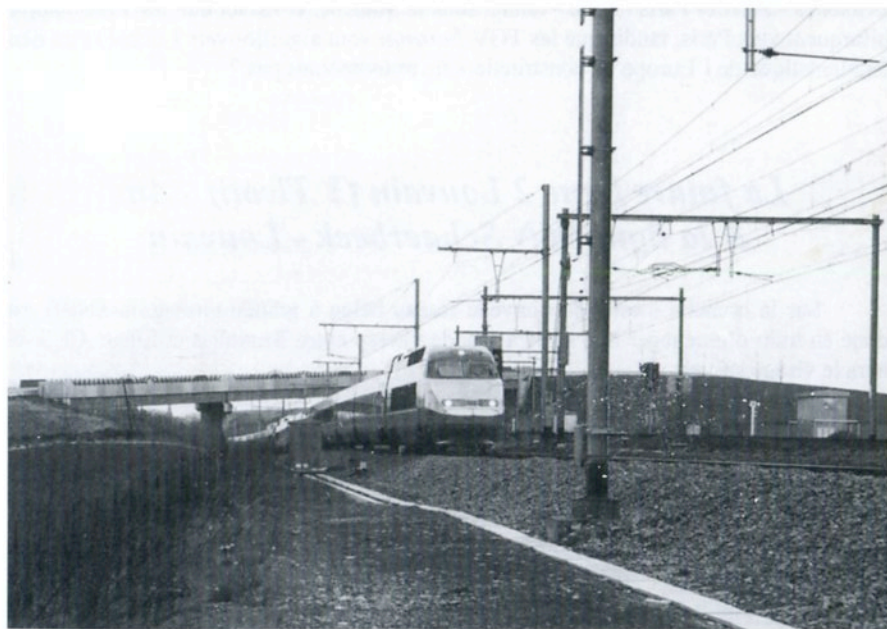
Après la base du Coucou, la ligne à grande vitesse franchit le fameux viaduc d'Arbre : 2005 mètres, avec 36 travées reposant sur 35 piles et 2 culées : il a la particularité de présenter une forme en « U », intégrant les protections phoniques à sa conception. De plus, sa ligne basse garantit une intégration harmonieuse dans l'environnement. On a longtemps cru, sur base des informations de la SNCB elle-même, que le viaduc d'Arbre était le viaduc ferroviaire le plus long d'Europe. Il n'en est rien, nous signale un lecteur savant de Retinne ; en fait, l'ouvrage d'art européen le plus long sur une ligne de chemin de fer à grande vitesse est italien : il s'agit du viaduc d'Orvieto, long de 5.375 mètres, plus du double du viaduc d'Arbre. Il est situé sur la

³ - ligne 1/1 à voie unique avec zone neutre 25 kV~/3 kV=

⁴ - ligne 1/2 à voie unique avec zone neutre 25 kV~/3 kV=

Direttissima, ligne à grande vitesse Rome - Florence, au km 210 au nord de Rome exactement, à l'endroit où la voie ferrée enjambe le fleuve Paglia⁵.

Revenons en Belgique, à Chièvres plus précisément, où la ligne à grande vitesse retrouve le niveau du sol au droit de l'unique sous-station qui l'alimente, à hauteur de la BK 53.7. Plus loin, à Tourpes (BK 62), une double liaison entre les deux voies principales permet d'éventuelles circulations à contre-voie ; ultérieurement, une voie de garage en impasse devrait être installée à cet endroit. Alors que le voyage se poursuit en déblais, au grand dépit de voyageurs privés de la beauté du paysage - prescriptions de la Région wallonne obligent - on ne compte plus d'ouvrage d'art remarquable sinon un pont permettant le franchissement de l'autoroute A 16 St-Ghislain - Lille à la BK 71.9. Par ailleurs, la LGV passe sous la ligne 78 Mons - Tournai à la BK 73.9. A proximité de là, il ne reste presque plus rien de la base ferroviaire provisoire de Saint-Druon, grâce à laquelle la ligne nouvelle fut construite : comme promis, les terres sur lesquelles elle avait été aménagée seront bientôt rendues à l'agriculture. Quant à la bifurcation à voie unique d'Antoing (BK 74.6 - ligne 1/3), qui servit pendant un an et demi de point d'origine à la première section belge de ligne à grand vitesse, elle ne sert plus désormais qu'aux *Thalys* Namur - Paris, aux éventuels trains de travaux... et aux déviations de trains en cas de problème.



A gauche, ligne 1/3 (raccordement d'Antoing) avec TGV venant de Paris, à droite, ligne 78 vers Tournai (photo M. Grieten - 24 avril 1997)

⁵ - la SNCB, mise au courant de l'existence du viaduc italien, a récemment rectifié ses allégations sur le viaduc d'Arbre.

Sur la ligne 1, au km 77, à Antoing, se trouve sans doute un des plus beaux ouvrages d'art de la ligne nouvelle : il a d'ailleurs inspiré la Régie des Postes qui en a tiré un timbre au début de cette année. Il s'agit du viaduc métallique rouge - Région Wallonne oblige - d'Antoing, long de 438 mètres, qui enjambe l'Escaut. Il repose sur 6 piles et 2 culées, et dispose de 6 travées de 53 mètres et d'une travée centrale (120 mètres), qui est calculée de telle sorte qu'on puisse - un jour - élargir le lit de l'Escaut sans toucher au pont. Un km plus loin, la tranchée couverte de Bruyelle (un tunnel de 356 mètres) permet d'éviter les nuisances sonores au hameau de Bruyelle. Au km 83, on trouve même un passage à gibier, petit pont recouvert de terre, qui permet aux animaux sauvages de ne pas rester coincés d'un côté ou de l'autre de la ligne.

Au km 88, c'est la frontière géographique, que rien ne distingue, sinon, pour les amateurs ferroviaires avertis, le changement d'aspect des poteaux caténaïres, le système SNCB faisant place au système SNCF... et la présence, sur territoire français, d'une voie de débord avec quai de secours... La ligne nouvelle n'est plus non plus en déblais : en France les lignes nouvelles sont plutôt construites en... remblais... allez savoir ! Moins de dix kilomètres de pleine voie séparent la frontière du triangle de Fretin, au km 97 : c'est un immense échangeur ferroviaire triangulaire de 2 km, qui permet de séparer les courants de trafic Bruxelles - Lille - tunnel sous la Manche, Bruxelles - Paris et Paris - Lille - tunnel sous la Manche. C'est ici que les TGV *Thalys* bifurquent vers Paris, tandis que les TGV *Eurostar* sont aiguillés vers Londres : un lieu emblématique de l'Europe en construction, ne trouvez-vous pas ?

La future ligne 2 Louvain (Y Tivoli) - Ans & la ligne 96N Schaerbeek - Louvain

Sur la branche « est » du nouveau réseau belge à grande vitesse, la SNCB est donc en train d'aménager une ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Liège. Celle-ci aura le visage suivant.

C'est à Schaerbeek, où la SNCB songe à établir un second terminal TGV, pour soulager Bruxelles-Midi, que les branches *nord* et *est* du réseau grande vitesse seront scindées. La branche *nord* utilisera en fait la ligne 25 actuelle Bruxelles - Anvers rénoverée et dont la vitesse de référence sera portée à 160 km/h.

La branche *est* empruntera l'actuelle ligne 36 Bruxelles-Nord - Liège-Guillemins jusqu'à Louvain, afin d'éviter de coûteuses et politiquement insupportables expropriations dans une zone très urbanisée. En fait, la ligne 36 actuelle sera portée de trois (jusqu'à Zaventem) à quatre voies entre Schaerbeek et Louvain. Les voies centrales, numérotées 96N, seront affectées aux TGV (220 km/h) et aux trains IC rapides Ostende - Eupen aptes aux 200 km/h (locomotives électriques série 13 et voitures I 11). Les voies latérales, numérotées 36 et aptes à 160 km/h, seront réservées aux autres trains de service intérieur, et notamment aux trains omnibus : elles seront

donc dotées de quais aux différents points d'arrêt. La célèbre courbe serrée à l'entrée de Louvain sera redressée pour augmenter la vitesse.

La gare de Louvain sera totalement rénovée : les actuelles voies A, B, C de gare latérale côté Bruxelles seront transformées en terminal pour le futur RER. Une traversée directe de la gare sera aménagée pour les TGV : la vitesse autorisée sera fixée pour eux à 160 km/h.

Une nouvelle bifurcation, dite « Tivoli » sera aménagée à la sortie « ouest » de Louvain, côté Liège, entre les lignes 36 (Liège) et 139 (Ottignies) actuelles. Cette bifurcation sera en fait l'origine de la ligne à grande vitesse n°2 Louvain - Ans.



Le 8 mai 1998, Louvain, Y Tivoli (BK 31,1) : la locomotive quadritension 1603 remorque le train IC 419 pour Cologne (2 I10 + I11) ; on remarque à la droite de la locomotive le plan de voie remanié : la voie B de la ligne 36 « lente » est raccordée sur la voie A de la L.139 « lente », ligne qui passe également sous la L.36 et dont on distingue les poteaux de caténaires à gauche (photo M. Grieten)

Cette ligne n°2 comportera quatre tronçons distincts.

- Un premier tronçon de raccord entre Y Tivoli et Bierbeek (autoroute E 40), où se situera la zone neutre séparant le 3 kV continu du 25 kV alternatif : la vitesse y sera limitée à 200 km/h ;
- un second long tronçon à 300 km/h longeant l'autoroute E 40 sur son flanc sud jusqu'à Crisnée dans la banlieue de Liège : on limitera ainsi les expropriations en Région Flamande.

- une troisième courte section de raccord avec l'actuelle la ligne 36, rejointe à Bierset.
- de Bierset à Ans, lignes 2 et 36 seront côte à côte : c'est sur cette section que se situera la zone neutre séparant le 25 kV alternatif du 3 kV continu. A Ans, la ligne à grande vitesse se verra affecter les voies 1 et 2 actuelles à quai, la ligne 36 les voies 3 et 4.



Le 30 mars 1998, l'IC 509 pour Welkenraedt, formé de 9 I 11 passe à la sortie de la gare de Ans ; on distingue très bien à gauche les nouvelles voies de la ligne 36 en cours d'aménagement (photo M. Grieten)

A la sortie d'Ans côté Liège, la ligne 2 fusionnera avec la ligne 36 pour la descente du célèbre plan incliné, où la vitesse de référence sera portée de 70 à 100 km/h jusqu'à Liège-Guillemins, où le grill d'entrée côté Ans va subir une modification radicale, et où la gare sera totalement reconstruite d'ici 2001.

Rappelons que la ligne 2 aura un caractère mixte : les TGV Paris - Cologne y rouleront à 300 km/h, tandis que les trains IC Ostende - Eupen y rouleront à 200 km/h. La ligne 36, portée à 160 km/h, continuera à supporter le reste du trafic et à desservir les gares intermédiaires, comme actuellement.

L'ensemble des travaux précités devraient être terminés pour 2002 : les navetteurs de la ligne Liège - Bruxelles, actuellement très mécontents du nouveau plan IC-IR⁹⁸ et notamment de la détente de 7 minutes (augmentation de 15 % du temps de parcours Liège - Bruxelles) des horaires pour cause de travaux TGV ne s'en plaindront

pas. En 2002, le temps de parcours moyen entre Bruxelles et Liège devrait tomber d'une heure à trois quarts d'heure.



La locomotive d'allège « titulaire » 2383 pousse un train IC pour Bruxelles - Ostende au pied des plans inclinés à Liège-Guillemins : un site qui va être profondément modifié (photo J. Ferrière - 22 mai 1998)

La future ligne 3 Chênée - Welkenraedt

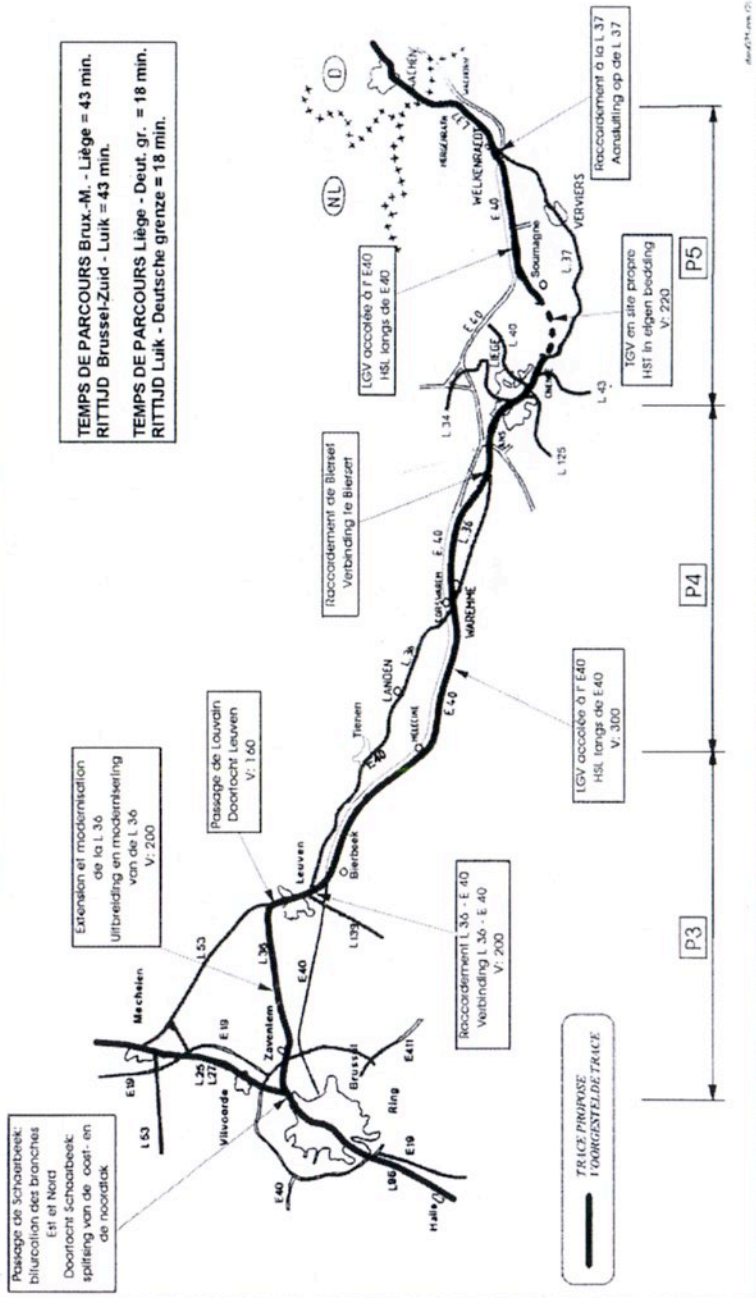
Fin de l'incertitude pour la construction de la branche « est » du réseau à grande vitesse vers l'Allemagne

Le Conseil des Ministres belge a confirmé, le 29 mai dernier, son souhait de réaliser l'intégralité de l'infrastructure TGV en Belgique de frontière à frontière, en ce compris une ligne nouvelle au-delà de Liège.

L'incertitude qui régnait depuis décembre 1997 sur la création d'une ligne à grande vitesse entre Chênée, Soumagne, Welkenraedt ou Walhorn est ainsi levée dans l'optique de la modernité, la Belgique renonçant du même coup à mettre à niveau l'actuelle ligne 37 Liège - Hergenth-frontière.

La SNCB a entre-temps réétudié le dossier et tous les éléments de celui-ci convergent, comme par hasard, vers la création d'une ligne nouvelle :

Projet TGV - Bruxelles-Midi - Liège - Deutsche grenze HST-project - Brussel-Zuid - Liège - Deutsche grenze



- **politique internationale** : la Belgique se doit de respecter les accords internationaux pris en ce qui concerne le construction d'un réseau à grande vitesse en Belgique, d'autant plus que l'Union Européenne a investi des fonds en Belgique pour la création de ce réseau ;
- **calendrier** : les travaux d'une ligne nouvelle par Soumagne pourraient déjà démarrer en 1999 (la délivrance du permis de bâtir pour le creusement du tunnel de Soumagne est attendue pour septembre 1998) et se terminer pour 2005, conformément aux accords internationaux, tandis que les travaux d'amélioration de la ligne 37 envisagés alternativement ne pourraient débiter qu'en 2002 pour se terminer en... 2010 ou 2012 : ce délai aurait été nécessaire pour maintenir le trafic sur cette artère pendant la période des travaux ;
- **améliorations attendues** : la mise à niveau de la ligne 37 ferait gagner 8 minutes aux TGV Bruxelles - Cologne, tandis que l'option « ligne nouvelle » en ferait gagner 16 pour l'option rejoignant la ligne 37 actuelle à Walhorn (coût : 24,6 milliards), 15 pour l'option rejoignant la ligne 37 à Welkenraedt (coût : 22,9 milliards) ;
- **écologie** : la ligne 37 actuelle compte 143 ouvrages d'art et 19 tunnels. Les dégâts à la nature que causerait une mise à niveau pour la grande vitesse seraient très importants, outre les nuisances pour les riverains dans une vallée de la Vesdre très encaissée et le dégâts à des entreprises comme Chaudfontaine-Monopole.

Outre ces arguments rationnels, ne cachons pas que les pressions des uns ont été plus efficaces que les pressions des autres...

Bref, nous nous réjouissons de notre côté que, dans ce dossier, la vision d'avenir l'emporte avec une ligne radicalement nouvelle, où les trains rouleront à un peu plus de 200 km/h avec la technologie TGV actuelle, mais qui réservera l'avenir.

Rappelons que la ligne nouvelle, décrite dans un de nos derniers numéros, se débranchera de la ligne 37 à Chênée pour traverser la Vesdre en réutilisant les culées de l'ancien pont qui livrait passage à la défunte ligne 38 Chênée - Battice - Plombières. Elle gravira ensuite le plateau de Herve par un tunnel d'environ 6 km, pour déboucher à Soumagne afin de rejoindre le site de l'actuelle autoroute E40 Anvers - Cologne qu'elle longera sur son flanc sud, pour rallier l'actuelle ligne 37 soit à Welkenraedt, soit à Walhorn, selon l'option que l'on choisira. La SNCB, de son côté, est déjà en train de mettre à niveau l'actuelle ligne 37 entre Welkenraedt et la frontière: le travail le plus spectaculaire est le remplacement de la Hammerbrücke (voir dans ce numéro), mais les passages à niveau de cette section sont en cours de suppression, tandis que les courbes sont rectifiées. Une sous-station de traction est en construction à la frontière, en vue de renforcer l'alimentation de la ligne.

R. Marganne

Ligne 4 Anvers - frontière néerlandaise (Breda) **Les grands travaux à Anvers-Central ont commencé**



**Le 7 mai 1998, les 10 voies de la gare d'Anvers Central sont encore exploitées :
voie 1 stationne le train IR 1564 pour Grammont, formé de 3 automotrices 800 ;
voie 7, le train IR 1663 pour Neerpelt formé de 8 M2 et poussé par une diesel 62,
avec voiture pilote 49.266 en tête ; la voie 8, le train IC 2316 pour Gand - Lille-
Flandres, formé des nouvelles automotrices 1996 n°462-478-460
(photo M. Grieten)**

Sur la branche nord du TGV, le trafic à grande vitesse, au départ de Schaerbeek empruntera la ligne actuelle Bruxelles - Malines - Anvers totalement modernisée, où la vitesse de référence sera fixée à 160 km/h.

Les TGV desserviront évidemment Anvers-Central, mais en souterrain ! La gare actuelle sera en effet dotée de deux niveaux souterrains, le -1, gare cul-de-sac avec quatre voies à quai pour le trafic intérieur de la SNCB, le -2, gare de passage TGV et trains classiques vers le nord d'Anvers (quatre voies à quai) : cette gare de passage communiquera avec un tunnel long de 1190 mètres, avec trémie terminale de 360 mètres, passant sous la ville et revenant à la surface Damplein. De là, une ligne nouvelle à grande vitesse (300 km/h) longera l'autoroute E 19 vers la frontière néerlandaise et Breda. A cet effet, les premiers travaux de construction de la double gare souterraine viennent de commencer à Anvers-Central.

La SNCB par ligne

☐ Ligne 25 Bruxelles - Anvers (Central) : les travaux continuent...

Comme prévu, les travaux de renouvellement complet de l'infrastructure ferroviaire dans la région de Mortsels se sont terminés le 01.03.98. La circulation des trains a été rétablie à 80 km/h pour être fixée actuellement à 140 km/h.

Le week-end suivant, les trains L. ont cependant été à nouveau détournés par les lignes 15 et 27 pour terminer l'aménagement des quais.

TRAVAUX A ANVERS-CENTRAL :

En prélude aux travaux de creusement du tunnel ferroviaire sous Anvers et la construction d'une gare souterraine sous la gare actuelle, le faisceau de voies de garage dans le triangle des lignes 12/25/27A entre Anvers-Berchem et Anvers Central a été désaffecté et immédiatement démonté en avril dernier.

Dès le 24.05.98, lors de la mise en service du nouveau plan de transport voyageurs, seules les voies 8, 9 et 10 de la gare d'Anvers-Central (côté Zoo) ont été maintenues en service pour permettre la construction de la gare provisoire, ce qui n'a pas été sans (très) gros problème d'exploitation, malgré la déviation des trains de la ligne 15 (trains diesel IR réversibles de la ligne de Neerpelt) vers Anvers-Est et la limitation de bon nombre de trains L à Anvers-Berchem.

PLANNING DES TRAVAUX :

- 19.09.98 : nouvelles voies 1, 2 et 3 à Anvers Central ; une 4ème voie est maintenue pour les trains de travaux ;
- novembre 98 : démolition des maisons dans la Korte Kievistraat ;
- 1999 : début des travaux de creusement de la nouvelle gare ;
- 09.2000 : la nouvelle gare de surface (voies 8, 9 et 10 actuelles) est prête ;
- 09.2001 : début du creusement du tunnel sous la ville entre l'Astridplein et le Dam ;
- 09.2002 : le niveau +1 (niveau actuel) de la gare Centrale est prêt avec 4 voies

☐ Ligne 34 - Poursuite des travaux entre Liers et Liège-Guillemins

Du samedi 04.04.98 à 9.00 au dimanche 05.04.98 à 21.00, à la suite de travaux de signalisation, les trains IC de la dorsale wallonne sont limités à Liège-Guillemins; les voyageurs sont invités à emprunter le train IR pour Anvers pour poursuivre leur

trajet. Il en a été de même, à la suite de travaux de réfection des passages à niveaux, le week-end des 16 et 17.05.98.

M. Grieten

☐ Ligne 36 Bruxelles-Nord - Liège-Guillemins : travaux sur toute la ligne...

✓ Travaux à Diegem :

Les travaux de quadruplement des voies de la section Schaerbeek - Louvain ont commencé début mai à Diegem ; ils concernent le talus longeant la voie B vers Bruxelles pour permettre son élargissement.

✓ Travaux à Louvain :



Le 8 mai 1998, à la sortie de Louvain côté Tirlemont, la locomotive 2707 en tête des voitures I 11 du train IC 509 pour Welkenraedt passe à hauteur de la zone où les voies ont été simplifiées pour ne laisser que la voie B de la ligne 139, les 2 voies de la ligne 36 et une seule voie d'accès aux faisceaux, voie permettant de rejoindre la voie A de la ligne 139 « lente » et la voie B de la L.36 « lente ».

(photo M. Grieten)

D'importants travaux de voies sont en cours depuis l'automne 1997, de part et d'autre de la gare, en vue de permettre le passage des voies rapides ; une simplification drastique des voies a été faite côté Tirlemont.

- la voie A de la ligne 36 lente est démontée entre les bifurcations Tivoli et Molenbeek ;
- la voie A de la ligne 139 (Louvain - Ottignies) est hors service jusqu'à la bifurcation Parkbrug ;
- la voie B de la ligne 139 lente est hors service entre les bifurcations Parkbrug et Tivoli.
- Dans la cour à marchandises joutant la gare côté Tirlemont, le parking couvert et les anciens halls ont été démolis.
- Les travaux de la nouvelle place de la gare ont débuté.
- En gare, des aménagements provisoires pour entraver le moins possible le cheminement des voyageurs et piétons sont en cours, comme la construction d'escaliers provisoires depuis la passerelle surplombant les voies jusqu'aux différents quais.

✓ **Entre Fexhe-le-Haut-Clocher et Ans...**



Le 30 mars 1998, à Y Voroux (lignes 36 à gauche / 36A vers Kinkempois à droite), la diesel 6324 pousse un wagon plat chargé d'un camion de béton pour la pose des poteaux caténaires ; la vue est prise en direction de Liège, à hauteur de la sous-station ; la voie au premier plan est le raccordement de l'atelier des wagons de Voroux (photo M. Grieten)

Les travaux d'aménagement du tracé rectifié de la ligne 36 continuent de progresser selon le planning prévu.

✓ Liège-Guillemins

Les travaux permettant à la ligne 34 en provenance de Liège-Palais de passer sous la ligne 36 en provenance de Bruxelles au pied du plan incliné à Liège (face à l'ancien centre routier SNCB) viennent de débiter le 1er juin. Ce ne sera pas une sinécure : il faudra construire un tunnel et des ouvrages de soutènement, mais il n'est pas question d'interrompre la circulation des trains sur deux artères aussi importantes. De plus, une partie du viaduc autoroutier qui surplombe les voies devra être démonté. Ces travaux devraient être terminés pour 2000, année d'ouverture du tronçon d'autoroute de liaison Guillemins - Grosses Battes par les fameux tunnels de Cointe.

D'autre part, une cabine de signalisation est en cours de construction à la sortie des installations de Liège-Guillemins côté Verviers, sur la rive gauche de la Meuse, près du pont du Val-Benoît. Les travaux correspondants ont débuté le 23 septembre 1996 : le gros oeuvre est à présent terminé, et on en est aux finitions.

□ Ligne 36C Y Zaventem - Bruxelles-National aéroport : ouverture de la nouvelle section de ligne et de la nouvelle gare

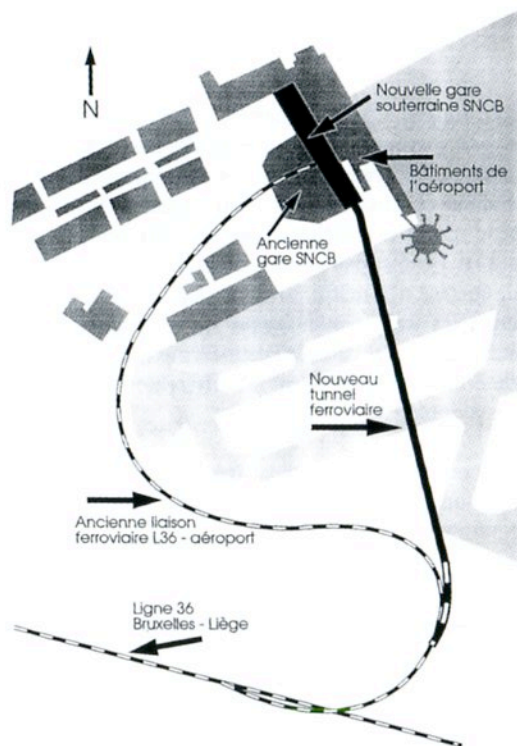
« En 1958, l'exposition universelle de Bruxelles au Heysel fut inaugurée sur le thème de la modernité. Les futuristes rêvaient pour les centres urbains de voitures individuelles et de monorails. Ils rêvaient d'un avenir loin de tout problème de mobilité. La même année, la SNCB ouvrait une nouvelle ligne pour desservir le nouvel aéroport national de Zaventem.

La gare de l'époque, d'une longueur de quais de 80 mètres, a été construite sur base d'une prévision de 6 millions de passagers aériens par an, dont la majorité devait arriver en voiture. Les Golden Sixties étaient lancées, à des kilomètres de toute préoccupation écologique, la voiture devenant synonyme de liberté illimitée et de bien-être.

Aujourd'hui, quarante ans plus tard, les voitures ne volent naturellement toujours pas et les trains utilisent encore et toujours deux voies. La liberté sans fin que devaient procurer les voitures a fait place à des embouteillages inextricables. Les spécialistes de la circulation ont d'ailleurs calculé que si l'on additionne le temps que passent tous les Belges dans les embouteillages, ils y passent 33 siècles par an. Les problèmes d'environnement qui en découlent se sont entre-temps retrouvés en tête des agendas politiques.

Et l'on a redécouvert les possibilités du train comme alternative au « tout automobile » où elles portent les espoirs pour combattre les problèmes actuels liés à

une mobilité croissante. La SNCB a donc décidé d relever le défi. Après des années d'une liberté d'action financière limitée - les golden sixties étaient beaucoup moins intéressantes pour la SNCB - celle-ci peut enfin investir des sommes importantes dans la modernisation de son réseau ferroviaire. »



Tel était le lyrique exorde du discours prononcé par Etienne Schoupe, administrateur-délégué de la SNCB, lors de l'inauguration des nouvelles infrastructures SNCB de l'aéroport de Bruxelles-National lundi 25 mai dernier.

Celles-ci se composent en fait de deux éléments : une nouvelle section de ligne, de près d'1 km de long, rectiligne et en majeure partie en souterrain et une nouvelle infrastructure terminale : pour des raisons d'exploitation, celles-ci étaient déjà ouvertes au trafic, quoique toujours en cours de finition, depuis le 1er mai 1998.

En fait, la construction du nouveau complexe s'est étalée sur cinq ans : elle a été

couplée avec le chantier de construction du nouvel aéroport de Bruxelles-National selon l'échéancier suivant :

- 1993 : construction du gros oeuvre de la première partie de la nouvelle gare SNCB, en couplage avec la construction du nouveau terminal aérien ;
- 1993-95 : gros oeuvre de la seconde partie de la nouvelle gare, située en dessous de l'ancien terminal aérien (aujourd'hui réservé aux vols intra-européens) ;
- 1995-97 : gros oeuvre de la troisième partie de la nouvelle gare, parachèvement global, construction du tunnel sous les pistes, début de la construction de la section nouvelle de la ligne 36C ;
- 1997-98 : travaux au sud des pistes d'aviation, aménagement de la plate-forme des voies, installation de l'équipement électro-mécanique, pose des voies, électrification et nouveau pont « Zeven Tommen ».

Cette nouvelle infrastructure était bien nécessaire : avec la construction du nouvel aéroport et l'accroissement du trafic aérien, plus de 16 millions de personnes

transitent actuellement par l'aéroport national. 13 % d'entre eux prennent déjà le train pour l'atteindre et le quitter, tandis que 7 % des 20.000 personnes qui y travaillent empruntent eux aussi le train. Des 1.500 voyageurs par jour qui fréquentaient la gare SNCB de l'aéroport en 1983, on est passé aujourd'hui à 3.000 voyageurs.

✓ Le nouveau tracé

Une nouvelle section de ligne, longue de 1600 mètres, a été construite pour accéder à la nouvelle gare de l'aéroport, perpendiculaire aux anciennes installations. Un long tunnel ferroviaire d'un kilomètre a été creusé en partie en dessous d'une partie de la plate-forme de parking des avions et sous une des trois pistes d'atterrissage. Comme sa réalisation devait causer le moins de perturbations possible pour le trafic aérien, les travaux ont dû être réalisés en 1 mois, pas un jour de plus, pour couler sous la piste la dalle de toiture du tunnel, épaisse d'1 mètre 20 et longue de 150 mètres, et sous laquelle il fallait ensuite effectuer les terrassements pour les différents niveaux. Pour l'autre partie de la dalle de toiture du tunnel, sous la plate-forme de parking pour avions, les techniciens disposaient de 3 mois, en travaillant en différentes phases, pour garantir en permanence le passage des avions.

La SNCB a profité des travaux pour supprimer, sur la ligne, le passage à niveau « Zeven Tommen » et le remplacer par un pont routier au-dessus des voies de chemin de fer.

Le gain de temps de parcours procuré par la nouvelle section de ligne est minime, mais le tracé, moins sinueux, est plus confortable pour les voyageurs.

✓ La nouvelle gare terminale de l'aéroport

La nouvelle gare SNCB est implantée en sous-sol, le long de la façade de l'aérogare, en dessous de l'infrastructure routière. Elle est conçue en deux niveaux souterrains :

- *au niveau le plus bas*, se trouvent les voies en cul-de-sac et les quais. Là où l'ancienne gare comptait deux voies à quai, la nouvelle gare en possède trois, afin d'accueillir plus de trains à la fois en gare. Au lieu des 80 mètres de longueur de quai qui ne permettaient que de recevoir une automotrice triple, les quais font actuellement 385 mètres de long et peuvent faire face aux trains les plus longs, à condition qu'ils soient réversibles.
- *au niveau intermédiaire*, juste sous l'infrastructure routière, on trouve les guichets et locaux techniques et administratifs de la gare SNCB. Ce niveau permet l'accès direct aux terminaux de l'aéroport, puisque les guichets SNCB sont à peine à une vingtaine de mètres des ascenseurs du « *diamant* », point nodal de l'aéroport qui relie tous les niveaux accessibles au public.

✓ L'exploitation depuis le 24 mai 1998

Un des axes du plan IC-IR⁹⁸ consiste en une amélioration radicale des relations avec l'aéroport. Le nombre de trains desservant l'aéroport passe désormais de 3 à 4 par heure, et la plupart d'entre eux dépassent Bruxelles pour desservir non moins de 40 gares du nord et de l'ouest du pays :

- un train local à destination de Bruxelles-Midi ;
- un train IR « i » à destination de Gand-Saint-Pierre et La Panne ;
- un train IR « h » à destination d'Alost et Gand-Saint-Pierre ;
- un train IR « j » à destination de Bruxelles, Mons et Quévy (en semaine) / Quiévrain (le week-end).

✓ L'avenir

Les responsables de l'aéroport voient loin : ils sont demandeurs de synergies nouvelles entre l'avion et le train. Après avoir rappelé que les aéroports concurrents de Zaventem - à savoir Schipol aux Pays-Bas et Roissy-Charles-de-Gaulle en France - disposaient d'une gare TGV, ils énumèrent leurs souhaits :

- doubler le nombre de liaisons ferrées avec l'aéroport pour arriver à 8 départs de trains par heure ;
- desservir l'aéroport par TGV prolongés depuis Bruxelles-Midi, afin de drainer une clientèle aérienne nouvelle, dans la région de Lille par exemple ;
- faire sauter le cul-de-sac ferroviaire de l'aéroport et prolonger la ligne 36C actuelle vers Anvers, en la raccordant aux lignes 25/27, qui passent non loin de là ;
- établir une nouvelle courbe de raccord avec la ligne 36, afin de créer des relations ferroviaires directes avec Louvain et Liège ;
- établir un trafic de fret avec rames TGV adaptées au fret aérien jusqu'à *Brucargo*, l'aérogare « fret » de Bruxelles-National ;
- abrégé le temps d'embarquement d'un passager aérien arrivant à Bruxelles-National en train, en lui permettant de s'enregistrer à l'*Eurostation* de Bruxelles-Midi.

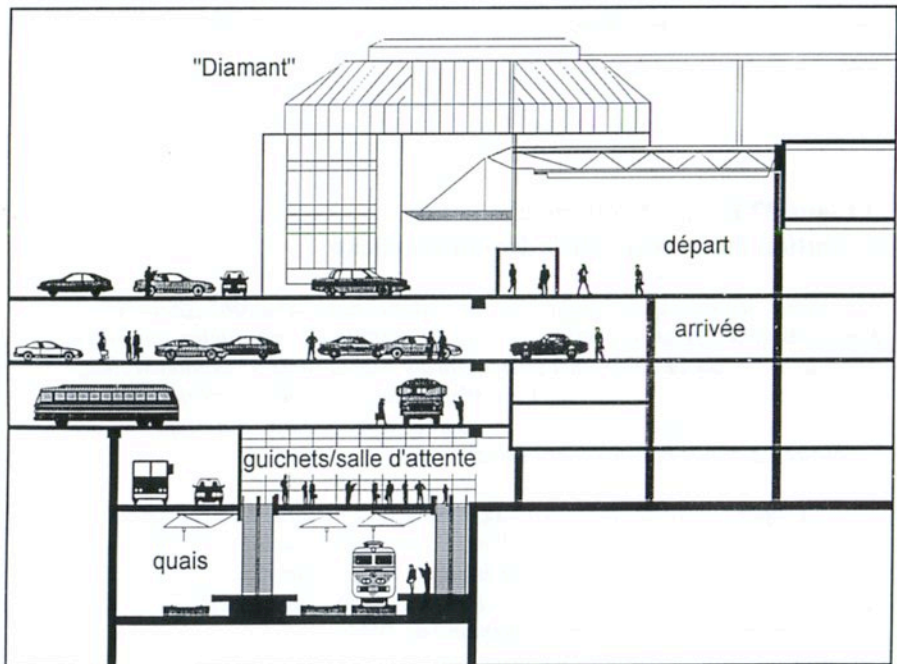
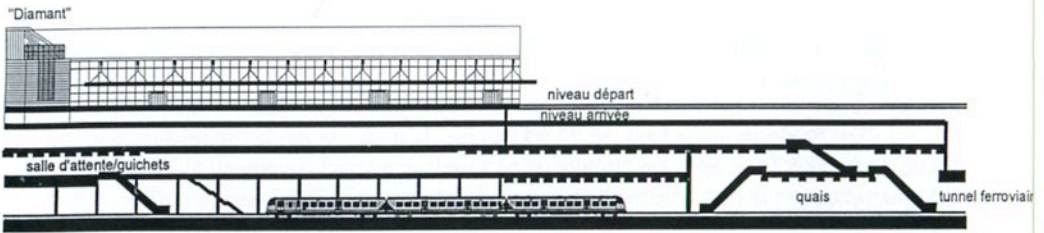
Du côté de la SNCB et de Michel Daerden, Ministre fédéral des Transports, la perception des choses semble différente. On évoque d'abord le projet de créer, dans un avenir relativement proche, un second terminal TGV à Schaerbeek. Ce terminal serait relié à l'aéroport par un « *people mover* », que Michel Daerden traduit par « *sorte d'ascenseur horizontal rapide* », sans préciser à quel type de matériel il pense...

Pour terminer, signalons que tous les travaux précités ont coûté quelque 3 milliards de francs...

R. Marganne



↑ 18 avril 1998 : l'automotrice 905 (IC 6563 pour Bruxelles-Midi) circule sur la voie B de l'ancienne ligne 36C (BK 0.4) ; la voie A de la nouvelle ligne est posée ; la diesel 6299 et le train d'électrification sont à l'entrée du tunnel sous les pistes.
↓ 8 mai 1998 : l'automotrice 901 (IC 6036 vers l'aéroport) circule sur la voie A de la nouvelle ligne (BK 0.3) ; les travaux de terrassement pour la plate-forme de la nouvelle voie B sont visibles. Dans le fond se trouve le pont permettant à la voie A de la ligne 36C de passer sous les 2 voies de la ligne 36 (photos M. Grieten)



Petite chronologie du basculement entre l'ancien et le nouveau tracé de la ligne 36C

Afin d'être prêts pour la nouvelle offre ferroviaire de l'aéroport national le 24.05.98, les travaux de raccordement de la nouvelle ligne se sont poursuivis activement pendant deux mois.

C'est vraisemblablement le 22.03.98 que la voie A de la ligne 36C a été neutralisée côté Zaventem. La circulation se faisait donc exclusivement sur la voie B, afin de permettre le raccordement de la voie A à la nouvelle ligne dans le tunnel. Dès le 01.05.98, la nouvelle gare et la nouvelle ligne étaient en service, au départ uniquement de la voie A. C'est donc à cette date que l'ancienne gare et l'ancienne ligne a été désaffectée.

La nouvelle ligne a été exploitée uniquement sur la voie A, le temps d'araser le talus, de niveler la plate-forme, de poser la voie et d'électrifier la nouvelle voie B, ce qui fut fait « de justesse » pour le 24.05.98.

C'est ce 25.05.98 que la nouvelle gare à 3 voies de 380 m de long a été inaugurée; l'automotrice Break triple 405 a été spécialement décorée par une large bande avec la mention « Airport City Express » et la représentation d'un avion au décollage.

M. Grieten

□ Ligne 37 Liège - frontière allemande : l'évolution des travaux de la Hammerbrücke

Nous avons déjà évoqué le sujet dans nos livraisons précédentes : la Hammerbrücke est un ensemble de viaducs métalliques parallèles qui enjambe la vallée de la Gueule entre Astenet et Hergenrath, sur la ligne 37 section Welkenraedt - frontière allemande : la voie A sens Welkenraedt - frontière dispose d'un viaduc métallique à armature inférieure, la voie B d'un viaduc métallique à armature supérieure, soutenue par un pilier central.

Le viaduc, originellement en maçonnerie, avec l'aspect des aqueducs romains, a été dynamité par l'armée belge le 10 mai 1940 : huit soldats belges, responsables de l'opération, y ont par ailleurs trouvé la mort. Il fut reconstruit par l'occupant nazi dans l'état où la SNCB l'a exploité après la guerre, après réparation suite à de nouvelles destructions lors du repli allemand de 1944.

Dans le cadre de la modernisation de cette section de ligne, qui sera intégrée dans le projet de ligne nouvelle à grande vitesse, la SNCB est en train de procéder au remplacement de cet ouvrage d'art.

C'est l'entreprise générale Delens/Duchêne qui est chargée des travaux de remplacement de la Hammerbrücke. C'est le viaduc à armature supérieure à deux tabliers soutenus par un pilier central (voie « B ») qui a été déposé le premier l'hiver dernier, afin de faire place à la construction du nouveau viaduc métallique. Les travaux préparatoires de génie civil (terrassment) ont été confiés en sous-traitance aux établissements Bodarwé, tels que l'aménagement des plates-formes pour la grue de levage de la firme Sarens, le dégagement des culées pour le forage et leur dynamitage ultérieur. Tous ces travaux ont été réalisés en décembre 1997 - janvier 1998, au moment où le sol était gelé. Tous les trains passent actuellement sur la voie A, la voie B étant supprimée pour permettre le démontage.

Le 23 janvier 1998, après 14h30, le courant de la caténaire a été coupé et le tablier du viaduc à armature supérieure côté Liège, d'une longueur de 65 mètres pour une masse de plus de 280 tonnes a été enlevé par la grue Sarens, d'une capacité de levage de 500 tonnes. L'opération de retrait du tablier depuis son levage de son assise jusqu'au sol a duré 1h30.



L'opération du 23 janvier 1998 : un TGV Thalys pour Cologne circule sur le pont subsistant (photo H. Groteclaes)

Dès que la travée a touché le sol, un engin sur chenilles, de la société De Paepe, équipé d'une pince hydraulique (pression : 220 bars) a coupé, tel un casse-noisettes, la travée



30 mai 1998 : Hammerbrücke (Astenet)

↑ l'IC Ostende - Cologne passe le long du chantier du nouveau viaduc.

↓ Vue générale du chantier, où la première travée métallique est en place, côté Aix-la-Chapelle, toujours soutenue par des échafaudages (photos M. Lebeau)

en morceaux de 80 centimètres à 1 mètre 10. Après 15 minutes de ce travail, l'engin dut s'arrêter car les becs de la pince étaient brûlants malgré le gel du mois de janvier. L'acier était cassant comme du verre. En une journée, la travée fut finalement morcelée. La grue Sarens fut ensuite démontée en 1 jour, déplacée en 1 jour vers l'emplacement de la deuxième travée côté Aix-la-Chapelle, puis remontée en 1 jour.

Le 27 janvier 1998, la travée côté Aix-la-Chapelle était enlevée selon le même procédé. La masse d'acier des deux travées (plus de 580 tonnes) a été vendue à l'aciérie la mieux disante (Arbed, Sidmar, Cockerill ?).

Le 3 février 1998, après coupure du courant 3000 volts sur la voie « A » encore en service, sécurité oblige, le pilier central du viaduc à armature supérieure (4800 tonnes) a été dynamité par les soins d'artificiers néerlandais spécialisés. Le pilier est tombé, comme prévu, du côté opposé à la voie « A » en service. Les blocs de béton constitutifs du pilier abattu ont été disloqués par de gros marteaux-piqueurs placés au bout de grues à chenilles.

Quelques jours plus tard, le dynamitage des deux culées en briques, vestiges du premier pont de l'époque prussienne, a été effectué. Tous les blocs de maçonnerie et de béton ont été broyés sur place et enlevés.

Puis, le pilier central du nouveau pont a été réalisé : il est pyramidal et creux : sa section est celle de deux octogones reliés par un rectangle jusqu'à une certaine hauteur.

Dans les nuits du 18 au 19 mai 1998 et du 19 au 20 mai 1998, le nouveau pont, conçu pour supporter une double voie (partie métallique - travée côté Aix-la-Chapelle, portée : 100 mètres) a été monté. A cet effet, entre 22h20 et 7 heures du matin, les trains internationaux ont été déviés au départ de Liège par Visé, Montzen et Aachen-West (lignes 40/24). Les poutres métalliques constitutives du nouveau pont, longues de 34 mètres environ, fabriquées par la firme Buyk d'Eeklo, ont été amenées de l'usine par train spécial jusqu'à Montzen. Là, escaliers et passerelles de montage ont été montés sur les poutres. Le train spécial, hors gabarit cette fois, s'est ensuite rendu directement sur le pont subsistant de la Hammerbrücke. Tracté par deux locomotives série 55, il était composé de 25 wagons⁶. Après arrêt du convoi exceptionnel sur le pont subsistant à l'endroit souhaité, les éléments de pont de 34 mètres ont été déchargés par une grue de montage Sarens, dotée d'une flèche de 80 mètres, et posés sur le nouveau pilier central, deux piliers provisoires de montage et la culée, afin d'être assemblés et de former une seule portée de 100 mètres. L'opération de déchargement a été possible car la distance entre les poteaux caténaires de la ligne à cet endroit dépassait toujours les 34 mètres de long des éléments du pont.

La même opération se répétera en septembre-octobre 1998 pour la partie du pont côté Liège. Ensuite, on procédera à la finition du nouveau pont, qui recevra ballast, rails et caténaires. Une fois celui-ci mis en service - en août 1999 selon les prévisions - le viaduc à armature inférieure soutenant la voie « A » existante sera

⁶ - poids à vide de la rame : 536 tonnes, à charge : 1.365 tonnes, longueur : 383 mètres.

démonté lui aussi et les piliers détruits : on laissera cependant debout un moignon du pilier de ce pont où se trouve la plaque commémorative des soldats belges morts en mai 1940 lors du dynamitage de la première Hammerbrücke. Les habitants de la région honorent en effet une fois par an le sacrifice de ces jeunes miliciens et tiennent à ce petit monument.

H. Groteclaes

☐ Ligne 42 : les travaux d'électrification progressent



A Martinrive (BK 24.8), le train IR 115 formé de 4 voitures M2 est remorqué par la diesel 5519, avec en queue, la 5513 ; il circule vers Aywaille à contre-voie sur la voie B le 25 mars 1998. La 5513 remorquera ensuite le train vers Liège-Guil. au départ d'Aywaille à 12.29 (IR 112) après avoir relevé la correspondance du bus circulant entre Trois Ponts et Aywaille (photo M. Grieten).

Du 02.03.98 au 20.05.98, la circulation des trains était interrompue entre Aywaille et Trois Ponts, du lundi au vendredi de 8.15 à 15.30, les vendredis jusqu'à 13.30 pour permettre l'électrification de la voie unique. Des autobus prenaient la relève entre ces 2 gares, engendrant des retards de 15' en moyenne. Comme la remise en tête de locomotive n'est pas possible en gare d'Aywaille, les trains IR 115 - 117 - 119 étaient encadrés par une locomotive électrique série 55 « bleue » en tête au départ de Liège Guillemins, afin de fournir l'énergie électrique nécessaire aux voitures remorquées, et une 55 « jaune » en queue.

Le même scénario est en place du 25.05 au 19.06.98 inclus. Le samedi 13 juin, le service des trains était aussi interrompu : aussi, le train Eindhoven - Liège - Luxembourg, qui ne circule que l'été, a dû être détourné à Rivage par Gemelle et Arlon (lignes 43/162) pour arriver à Luxembourg. Les voyageurs pour les gares intermédiaires étaient priés de changer à... Rivage !

C'est à partir du 16.05.98 que la section Trois Ponts - Vielsalm a été mise à voie unique ; ce week-end là, les trains ont été remplacés par des autobus entre Gouvy et Trois-Ponts pour des travaux de pose du nouvel aiguillage à la BK 66. Les trains circulant entre Liège et Trois Ponts ont été encadrés par une locomotive 55 bleue en tête et une jaune en queue ; les rames étaient déjà à l'époque composées de voitures I10⁷, prévues pour la desserte de la ligne Liège - Luxembourg par le plan IC-IR⁹⁸. La voie B était déjà démontée le 06.06.98, sauf entre les BK 55 à 56 et 63 à 66. Afin de permettre des travaux de voies à Vielsalm, le train IR 4016 (départ Liège-Guillemins à 15.18 avec une rame de 3 voitures M2) a été limité à Trois Ponts et remplacé ensuite par un autobus jusqu'à Gouvy la semaine du 01.06 au 05.06.98 inclus.

On peut s'étonner que la SNCB n'ait pas profité de la double voie du tronçon Trois-Ponts - Vielsalm pour électrifier la voie unique subsistante, mais il faut riper la voie subsistante dans l'axe de la plate-forme pour augmenter le rayon des courbes, et donc la vitesse autorisée : il y aura donc encore des suppressions de train en journée de semaine entre Trois-Ponts et Gouvy comme ce fut le cas entre Aywaille et Trois Ponts.

M. Grieten

□ Ligne 49 Welkenraedt - Eupen : arrêt de l'exploitation ferroviaire pendant une semaine

Afin de permettre les nécessaires travaux d'assainissement de la plate-forme de certaines sections de cette ligne à voie unique entre Welkenraedt et Eupen, où la vitesse était limitée à 50 km/h, la circulation des trains a été remplacée par des autobus du 18 au 26.04.98.

Les bus partaient d'Eupen 10 minutes avant l'heure de départ prévue pour les trains. Il fallait être bien renseigné pour ne pas perdre une heure !

M. Grieten

⁷ - enfin... Voilà des années que les CFL réclamaient la mise en service de ce type de voitures I 10 de classe internationale, sur cette relation. Jusqu'à présent, la SNCB avaient refusé, en prétextant que ces voitures étaient requises ailleurs. Depuis l'éviction de ce matériel des relations Paris - Bruxelles (remplacement par les TGV Thalys) et Ostende - Cologne (remplacement par voitures I 11), beaucoup de ces voitures sont sans emploi, à tel point que la SNCB s'en sert pour composer des rames de trains « P » au départ de Bruxelles. La composition ordinaire des trains Liège - Luxembourg est désormais la suivante : 1 fourgon Dms avec pictogrammes « vélos », une voiture I 11 de 1ère classe et deux voitures I 11 de 2ème classe ; un roulement de rame est néanmoins toujours assuré par voitures Wegmann des CFL.

Ligne 50 Bruxelles - Alost - Gand-St-Pierre :

✓ Travaux de voies :

- **A Laeken** : le week-end des 16 et 17.05.98, la voie B de la L.50 était renouvelée entre la bifurcation Pont sur la Senne et Bockstael, notamment à hauteur de l'ancienne gare de Laeken. Les trains IC, IR et L des lignes 50 et 60 vers Bruxelles ont été déviés depuis la bifurcation Jette par la ligne 28 (ceinture ouest de Bruxelles) jusqu'à Bruxelles-Midi où les voyageurs devaient changer pour poursuivre vers Bruxelles-Central et Bruxelles-Nord.
- **Entre Ternat et St-Martens-Bodegem** : durant les 4 week-ends de juin 1998, les trains circulent à voie unique ; les trains L vers Bruxelles-Midi (seuls trains de voyageurs circulant sur ce tronçon de la ligne 50) subissent un retard de 15' et sont limités à Bruxelles-Nord.

Ligne 50A :

Montage du nouveau pont pour les voies rapides à Landegem:

C'est pendant le week-end du 1er mai que ce nouveau pont pour les 2 voies rapides de la ligne 50A a été monté, entre les 2 ponts déjà construits et utilisés depuis le 24 novembre 1996 pour les 2 voies lentes.

Voies rapides - voies lentes ?

Dans le cadre du plan STAR 21, la SNCB a décidé de quadrupler les voies sur la section Gand - Bruges de la ligne 50A, afin d'augmenter les capacités de transport de marchandises du port de Zeebruges. C'est au siècle prochain (échéance 2010) que ce quadruplement devrait être effectif. La SNCB profite du renouvellement des ponts sur le canal de la dérivation de la Lys (qu'il faut mettre au gabarit européen de 1350 tonnes) à Landegem pour donner à la section de la ligne 50A qui passe à cet endroit sa configuration définitive.

Pour ce faire, la voie B a été interdite à la circulation, le trafic étant reporté sur la voie A. De ce fait, les trains L ont été remplacés par des autobus entre Gand St-Pierre et Aalter, les IC B faisant arrêt à Aalter pour assurer les correspondances.

C'est une grue routière qui a monté les différents éléments, en les faisant passer un à un au-dessus de la voie B.



Le 2 mai 1998, le nouveau pont à double voie est en cours de montage à Landegem. La locomotive électrique remorque les voitures I11 de l'IC 423 pour Cologne et passe à contre-voie sur la voie A (photo M. Grieten).

Les travaux de pose des 2 nouvelles voies rapides n'ont pas attendu la construction de ce pont pour progresser ; il en est de même pour les nouveaux quais, en service le lundi suivant et la nouvelle gare, ouverte à la mi-mars.

M. Grieten

☐ Ligne 52 : réouverture et électrification du tronçon Boom - Puurs

Enfin... Après des années d'atermoiements et une mise en service plusieurs fois reportée, le tronçon Boom - Puurs de la ligne 52, ainsi que son antenne 52/2 Boom - Willebroek ont été rouverts au trafic des voyageurs et mis sous tension le 25 mai 1998, à l'occasion de la mise à fruit du plan IC-IR⁹⁸.

Les lecteurs de Trans-fer ont pu suivre l'évolution du dossier dans notre revue. La ligne de chemin de fer existante et à voie unique de 4,5 km entre Boom et Puurs et sa courte antenne vers Willebroek n'étaient plus exploitées⁸ depuis le 1er juin 1980 à cause des travaux de renouvellement du pont mobile situé sur le Canal Maritime.

⁸ - à l'exception d'un court tronçon au départ de Puurs, afin de desservir les usines « Prayon-Rupel ».

De lourds investissements ont été nécessaires pour rénover et électrifier cette section afin que le premier train de voyageurs puisse à nouveau parcourir cette section le 25 mai dernier.

L'assiette de la ligne a été assainie, les rails et traverses renouvelés et une ligne électrique a été montée. La bifurcation vers Boom et Willebroek a été reportée de la sortie de Boom, où deux voies banalisées existaient pour le franchissement de la voie d'eau, à la sortie côté Puurs du pont sur le canal maritime. Pour les travaux de voie et le renouvellement de la signalisation (block semi-automatique), la SNCB a investi non moins de 275 millions de francs.

La gare de Puurs, terminus de la ligne 52, mais aussi gare de passage sur la ligne à voie unique et électrifiée 54 Y Heike - St-Nicolas, a été complètement modernisée : nouveau couloir sous-voies, nouveaux quais avec mobilier SNCB new-look et éclairage renforcé, parking pour engins à deux roues (une centaine de places) et voitures. « De Lijn » a aussi repensé sa desserte par autobus en aménageant une voie d'accès à la gare propre aux autobus (le spoorwegkaai) et deux nouveaux quais devant le bâtiment voyageurs. Dans le bâtiment de la gare lui-même, les locaux ont été réagencés : nouveau bureau des recettes, nouvelle salle d'attente.

Depuis le 25 mai 1998, tous les trains du service « L » Anvers - Boom sont systématiquement prolongés jusqu'à Puurs (trajet total Anvers - Puurs : 32 minutes) ; il faut y ajouter un train « P » le matin vers la Métropole et son parcours d'équilibre le soir. Le week-end, le service de trains n'est pas organisé sur la ligne 52 (un comble sur une ligne électrifiée à double voie sur la majeure partie de son parcours !), mais la SNCB n'exclut pas de rétablir des trains de voyageurs le week-end si une clientèle suffisante se manifeste pendant la semaine.

R. Marganne

□ Ligne 96 Bruxelles - Quévy (frontière)

✓ Travaux à Hal:

Les voies de surface de la gare provisoire ont été supprimées, en 2 phases de chaque fois 1 semaine (une phase pour la ligne 96, une autre pour la ligne 94) :

Ligne 96 :

- 30.03.98 : le second tunnel sous Hal, celui de la ligne 96, est mis en service, pour la voie A (trains vers Tubize et Braine-le-Comte et au-delà) avec arrêt voie 5 ;
- 06.04.98 : la voie B est mise en service, pour les trains allant vers Bruxelles et venant de Tubize, Braine-le-Comte et au-delà, avec arrêt voie 4 ;
- La gare provisoire côté Quai aux Grains est fermée. Seuls les trains de la ligne 94 passent encore en surface (voies 1 et 2).

Ligne 94 :

- 20.04.98: la voie A de la ligne 94 est raccordée à la voie A de la ligne 96 par la pose d'une traversée-jonction double à la sortie du tunnel de la ligne 96;
- 27.04.98: la voie B de la ligne 94 est raccordée à la voie B de la L.96.
- Le bâtiment de gare provisoire qui était installé Quai aux Grains est ouvert au public rue Vandenspeereboom, à hauteur de la nouvelle gare d'autobus construite sur le tunnel de la ligne 96N.

Il reste maintenant à achever le dernier tunnel de Hal, celui des 2 voies de la ligne 94 (voies 2 et 3) et de la voie 1 pour la ligne 26. C'est prévu pour mai 1999 ; à ce moment, la bifurcation provisoire « Ring » qui permet le passage des trains entre les lignes 96 et 96N juste après les nouveaux ponts sur le canal Bruxelles-Charleroi côté Lembeek sera supprimée et la ligne 96N (dont le point d'origine sera déplacé à l'entrée de Hal côté Bruxelles) sera autorisée à 220 km/h. Un nouveau bâtiment de gare sera construit à Hal sur le tunnel des lignes 94/96.

Depuis la mise en service de la nouvelle offre voyageurs, la décision a très rapidement prise pendant la semaine du 25 au 29 mai, de faire passer certains trains de la ligne 96 par la ligne 96N avec arrêt à Hal aux quais provisoires 6 et 7, quais qui n'avaient plus été utilisés depuis la mise en service du tunnel de la ligne 96.

✓ **Travaux à Lot :**

Timidement, les travaux de rénovation de la courte section des lignes 96 et 96E à Lot ont débuté en avril par la pose de nouveaux poteaux caténares.

Cette section où sont implantés les deux quais de Lot n'avait en effet pas encore été renouvelée ; il reste également à reconstruire le pont sur la Senne supportant les deux voies de la ligne 96 et celle de la ligne 96E.

Cela n'a empêché d'autoriser les 160 km/h sur la ligne 96 entre Ruisbroek et Buizingen, comme sur la ligne 96N.

✓ **Travaux à Forest-Midi :**

Les travaux se poursuivent et se sont même accélérés ces dernières semaines.

La nouvelle voie de raccordement à l'usine de montage automobile VW de Forest a été posée en mai et est directement raccordée au nouveau faisceau dont l'électrification a commencé. L'arrêt de Forest-Midi sera à terme avancé d'une centaine de mètres direction Hal ; pendant certaines phases de travaux, il n'était plus possible, en descendant d'un train à Forest-Midi, de rejoindre le centre de Forest, si ce n'est en traversant le chantier ! Cette situation a duré presque 15 jours en mai.

Le nouveau faisceau VW de 7 voies, implanté à la gauche de la ligne 96 vers Hal, à Drogenbos, est raccordé, côté Forest, à la nouvelle voie A (mise en service le 27.10.97) de la ligne 96A qui surplombe les voies de la ligne 96 en viaduc et côté Ruisboek, à la voie A de la ligne 96. Une fois ce faisceau en service, les voies actuellement utilisées entre la ligne 96 et le nouveau hall d'entretien TGV pourront être déclassées pour permettre la pose des voies rapides de la ligne 96N actuellement toujours limitées à la bifurcation Ruisboek. Le petit tunnel à simple voie sous la ligne 96 permettant d'assurer la desserte de l'usine VW aura alors vécu.



Un nouveau viaduc à voie unique est en construction à Forest, à +/- 1km au sud de Bruxelles-Midi, dans le prolongement du viaduc métallique de la ligne 28/3 reliant les lignes 124 et 28 entre elles. Ce viaduc enjambra 7 voies, notamment pour les lignes 96N et 50A, cette dernière devant être déplacée vers l'est. La photo a été prise le 30 mai 1998 vers Forest, alors que le train IC 538 remorqué par la locomotive 1503 passe sur la ligne 50A vers Ostende (photo M. Grieten).

La ligne 28/3 à double voie et électrifiée permettant l'accès direct entre les lignes 124 à la bifurcation Forest-Est et 28 à la bifurcation Cureghem par plusieurs ponts au-dessus des lignes 96, 96A et 50A a été mise hors service et démontée depuis l'automne 1997. Les travaux de réfection du pont métallique au-dessus de la ligne 96 et de l'actuelle ligne 50A sont entrepris : ce pont est actuellement complètement emballé; un viaduc en béton à voie unique est en construction pour enjamber les nouvelles voies de la ligne 96N et celles de la ligne 50A, ces dernières devant être

ripées pour laisser la place à celles de la ligne 96N. Ces travaux sont bien visibles pour ceux qui prennent le train au départ de Bruxelles-Midi.

☐ Ligne 122 Y Melle - Grammont : Travaux de voies

La ligne 122 entre Grammont et Zottegem a été convertie en autobus le temps d'un week-end !

C'est en effet le week-end des 25 et 26.04.98 que cette mesure radicale a été appliquée : les bus partaient de Grammont aux heures '29, soit 17' avant l'heure théorique de départ du train. Il fallait le savoir !

☐ Ligne 125bis : petit aperçu de la gare de formation de Kinkempois

La gare de Kinkempois, dans la banlieue de Liège, est une des quatre gares de formation subsistantes du pays, au même titre que Monceau (près de Charleroi), Anvers-Nord et Gand-Maritime (Zeehaven). Outre le transport ferroviaire de nombreux produits sidérurgiques de la région liégeoise - nous allons y revenir - la gare de Kinkempois assure la formation des trains et le suivi des wagons sur le District Sud-Est. Elle est aussi une très importante gare de transit et de triage pour les échanges entre l'Allemagne et la France.

✓ Kinkempois et Cockerill-Sambre

Le principal client de la SNCB en transport par wagon conventionnel est le groupe Cockerill-Sambre, qui est implanté dans deux grands bassins wallons : Charleroi et Liège, qui nous intéresse ici. De ce fait, une majeure partie du trafic traité par Kinkempois est généré par Cockerill, qui possède d'ailleurs plusieurs raccordements ferroviaires desservis par la gare de triage liégeoise. Différents types de produits transitent par Kinkempois à destination des installations de Cockerill.

A l'arrivée, en provenance d'outre-mer via le port d'Anvers : 4 trains de minerai de fer par jour et 3 trains de houille par jour, avec retour à vide. Au départ, 20 trains par jour de fonte en fusion chargée dans des wagons-poche, en provenance des hauts-fourneaux de Seraing et d'Ougrée et à destination de l'aciérie de Chertal, au nord de Liège, avec retour à vide.

De plus, un des trois sites⁹ de la plate-forme multi-fonctionnelle de Liège, le port de Renory, dont les installations sont pratiquement intégrées à Kinkempois, reçoit

⁹ - les autres sites liégeois de plate-forme multi-fonctionnelle sont situés à Bressoux et à Tilleur. Une autre réalisation est en cours à Bierset (en synergie avec les travaux d'aménagement de Liège-Airport).

par trains des coils (bobines de tôle d'acier) laminés à chaud en provenance de Chertal. Ces coils sont ensuite acheminés par camion de Renory à Ferblatil à Tilleur.



La gare de formation de Kinkempois est desservie par la remise du même nom, dernier repère des locomotives polytension série 18 en sursis (photo J. Ferrière - 25 avril 1998)

En outre, la gare-région de Kinkempois est aussi devenue le centre européen de la tôle revêtue à froid et galvanisée. Les produits correspondants sont acheminés principalement vers la France et l'Allemagne. Kinkempois dessert donc quatre grosses entreprises spécialisées en ce domaine :

- **Delloye-Matthieu** à Marchin, au sud de Huy : c'est pour cette société seule que l'ancienne ligne 126 Statte - Ciney est maintenue en exploitation jusqu'à Marchin ;
- **Segal** à Ehein (via ligne industrielle 285)
- **Eurogal** à Yvoz-Ramet (via ligne industrielle 285)
- **Phénix-Works** à Flémalle

Différentes installations dépendent aussi de la gare-région de Kinkempois. C'est notamment le cas des trois sites de la plate-forme multi-fonctionnelle de Liège (Bressoux, Renory et Tilleur) sur lesquels les entreprises qui ne disposent pas de raccordement au rail peuvent faire transborder des marchandises de toute nature de wagon vers camion (ou péniche dans le cas de Renory) ou inversement. Deux de ces sites, Bressoux et Renory, sont aussi équipés pour le transbordement des grands

conteneurs, qui sont transportés principalement vers l'Italie, l'Espagne et la France : des navettes ferroviaires sont d'ailleurs assurées avec le port français du Havre.

✓ Les différentes formules de transport des marchandises par rail au départ ou à destination de la région liégeoise

Transport conventionnel

- Pour les expéditions de 500 à 800 tonnes et au-delà, la SNCB met en ligne un train complet, chargé dans les installations du client et déchargé dans l'usine de destination.
- Pour les expéditions de moins de 500 tonnes, organisées en trafic diffus, un ou plusieurs wagons, enlevés chez le client, sont incorporés dans des « trains de groupage ». Sur les grands flux internationaux, ceux-ci portent le label « Eurailcargo » et roulent en direct, avec acheminement garanti, d'un point de concentration belge à une zone de destination étrangère.

Transport intermodal

A travers son centre d'activités @-Cargo, la SNCB répond aussi à des besoins de transport ferroviaire des marchandises en conteneurs ou caisses mobiles : c'est le transport intermodal. Les marchandises sont rapidement transportées par rail sur de longues distances, de terminal à terminal. Des terminaux aux clients et inversement, conteneurs ou caisses mobiles sont acheminés par voie routière ou fluviale. Les atouts de ce type de transport sont une grande capacité de transport rapide et à longue distance, par train, et une grande souplesse de distribution en bout d'acheminement, par camion (ou barge fluviale).

La plate-forme multi-fonctionnelle ferroviaire

Inaugurée à Liège le 24 octobre 1997, cette plate-forme, qui dispose des trois sites de Bressoux, Renory et Sclessin¹⁰, entend réaliser un service complet au bénéfice tant des PME que des sociétés de plus grande taille. La SNCB y offre un interlocuteur unique qui suit le transport de A à Z, en assure la gestion administrative et développe une philosophie de qualité globale, tout en essayant de préserver l'agglomération liégeoise d'un trafic de transit de marchandises.

✓ Le nouveau centre de réparation rapide des wagons de Kinkempois

Un des quatre nouveaux « centres de production » de la SNCB est chargé de l'entretien des wagons de marchandises.

¹⁰ - et bientôt d'un quatrième site à Bierset.

L'entretien de ces wagons est divisé en deux grands cycles d'opérations :

- *la maintenance à long terme* prend en charge les opérations lourdes devant être effectués à une périodicité variant de 5 à 10 ans. La SNCB a spécialisé ses ateliers de Cuesmes (près de Mons) et de Gentbrugge (près de Gand) à cette activité qui nécessite un outillage très spécialisé ;
- *la maintenance à court terme*, appelée aussi maintenance courante, est caractérisée par des opérations d'entretien préventif ou des réparations d'importance limitée et rapide. Ce type d'activités implique des interventions plus fréquentes et davantage liées à la répartition géographique du transport des marchandises. Ces activités sont aujourd'hui concentrées dans quatre zones industrielles, Liège, Charleroi, Anvers et Gand.

L'idée de base de la SNCB est d'implanter ces ateliers de maintenance à court terme à proximité des grandes gares de triage, lieu de concentration par excellence des wagons de marchandises.

Le nouveau centre de réparation rapide de Kinkempois, inauguré le 28 mai dernier constitue la première phase d'un projet plus vaste. Dans une seconde phase, la SNCB regroupera sur le site de Kinkempois l'ensemble des activités de maintenance des wagons de la région liégeoise en y intégrant les activités de l'actuel atelier des wagons de Voroux (près d'Ans), appelé à disparaître : actuellement, Kinkempois et Voroux traitent plus de 7000 wagons par an, à l'aide d'une cinquantaine de cheminots spécialisés.

Les travaux de construction du nouvel atelier de réparation rapide des wagons de Kinkempois ont débuté en août 1996 et se sont terminés le 20 avril 1998. Ils représentent un investissement de 156 millions de francs.

L'atelier est situé entre le faisceau de voies de la gare de triage et la route d'Ougrée (campagne de Renory).

Le bâtiment a 91 mètres de long, 32 de large et 10 de hauteur. Il se compose de trois parties :

- le **hall 1** comprenant des stands de travail et un magasin pour le stockage, l'outillage et la menuiserie ;
- le **hall 2** (appelé « hall principal ») pour l'entretien proprement dit des wagons ; il est doté de trois voies dites « passantes » (accessibles des deux côtés du bâtiment), d'un pont roulant de 2,5 tonnes et de 3 fosses de visite ;
- un **bâtiment à usages divers** sur deux niveaux pour les bureaux, installations sanitaires, chaufferie et petits ateliers.

Les wagons à réparer sont acheminés par une locomotive de la gare de Kinkempois jusqu'aux portes de l'atelier. Après examen des véhicules pour déterminer les travaux nécessaires, les wagons sont amenés dans l'atelier par un engin rail-route à forte capacité de traction, rendant ainsi l'atelier indépendant de la gare pour ses manoeuvres internes. Après réparation (la limite d'immobilisation d'un wagon est fixée

à 4 heures), ces wagons sont poussés à l'extérieur pour réinjection dans le circuit normal.

La nature des travaux effectués dans ce nouvel atelier est très variable : échange des blocs de frein, remplacement des planchers des wagons, redressement des pièces déformées, remplacement des suspensions, butoirs, tendeurs, vérification des équipements spécialisés des wagons.

La nature du transport de marchandises, le volume des chargements, les diverses manutentions sont autant d'éléments qui abiment le matériel roulant et qui rendent un entretien régulier indispensable, voire vital pour sa longévité.

R. Marganne

☐ Ligne 130 Charleroi - Namur : gares remarquables

✓ Châtelet

La **gare de Châtelet** (anciennement *Châtelineau-Châtelet*) dispose encore de vastes installations dans la banlieue immédiate de Charleroi.

Pour le *trafic des voyageurs*, Châtelet dispose de 5 voies à quai dont quatre (voies II à V) sont pourvues de quais hauts.

De plus, Châtelet fait office, depuis 1975, de garage pour tout le matériel voyageurs de Charleroi-Sud, qui ne pouvait plus être garé dans la gare principale faute de place. En fait, c'est le faisceau C de Châtelet qui a été réutilisé à cette fin : composé de 12 voies, et situé à droite des voies principales vers Namur en direction du Vieux-Campinaire, c'est un ancien faisceau marchandises destiné à desservir des entreprises aujourd'hui disparues : il est aujourd'hui doté de installations nécessaires comme un car-wash.

Pour le *trafic des marchandises*, Châtelet a perdu en 1986 son statut de gare de formation. Une des missions marchandises de la gare de Châtelet est l'alimentation de l'est du bassin industriel carolorégien et notamment de l'important complexe « Carlam » du groupe Cockerill-Sambre, qui reçoit des billettes d'acier et les transforme en coils (rouleaux de tôles). La gare de Châtelet dispose à cet effet de deux faisceaux de réception (faisceau A de 5 voies de 350 à 550 mètres devant la gare voyageurs, en enfilade par rapport au faisceau de triage, faisceau B de 6 voies de 645 à 745 mètres, accolé au faisceau de triage), un faisceau de triage (faisceau D de 5 voies de 750 mètres, accolé au faisceau de triage), et un faisceau de triage (faisceau K de 27 voies à double issue et une en impasse côté Namur, d'une longueur utile de 700 mètres).



**La gare de Châtelet n'a pas bien changé en 25 ans
(photo J. Bazin - voyage spécial GTF asbl - 27 septembre 1975)**

Curiosité ferroviaire à découvrir : à la sortie de ces faisceaux, côté Vieux-Campinaire, se trouvent encore des signaux à palettes fonctionnels, commandés par le block 47, sans doute les derniers du Royaume, pour combien de temps encore...

Ancien et moderne se côtoient donc à Châtelet. Ainsi, un vaste *hall de maintenance des voitures* vient-il d'y être inauguré. Situé au-delà de la gare de Châtelet, au lieu-dit « Port de la Praye », il est opérationnel depuis le mois de septembre 1997 et est chargé de la maintenance régulière ou accidentelle de 240 voitures à voyageurs du parc SNCB. Avec un effectif d'une centaine de personnes, cet ensemble, qui s'étend sur une superficie de 2.115 m², comprend 9 stands de travail répartis sur 3 voies longues de 90 mètres dont deux « passantes ». Visites complètes, grandes visites générales et réparations diverses sont désormais pratiquées notamment sur les nouvelles voitures I 11, qui équipent désormais les trains IC Anvers - Charleroi, et les voitures M4 dont la conception date de 1978 et qui sont en cours de modernisation, tant au niveau livrée (le bordeaux est remplacé par le blanc, bleu et rouge), qu'au niveau de certains équipements intérieurs (chauffage, ventilation, portes d'accès, nouveaux tons à l'intérieur, WC chimiques).

Un détail : l'atelier de Châtelet a été doté d'une installation de vidange des WC chimiques fermés pour voitures I 11 et M4 modernisées. La construction de ce bâtiment technique de 10 m sur 3 m 40 et de la station d'épuration attenante représente

un investissement de 51 millions de F, s'ajoutant aux 161 millions de FB du hall de Châtelet.

✓ **Tamines**

Avez-vous bien observé le bâtiment de gare de Tamines : c'est la copie conforme, mais dégradée, de celui de ... Virton : la SNCB commence cependant à s'en préoccuper sérieusement, surtout depuis que Tamines a été désignée comme gare d'arrêt des trains IC de la dorsale wallonne depuis le 24 mai dernier. Ainsi, la marquise du quai 1, avec sa jolie armature de fonte qui menaçait ruine, vient d'être restaurée et remise en peinture. L'intérieur du bâtiment, lui, mériterait une remise à niveau sérieuse... Jadis dotée de deux voies de gare latérale côté Auvelais, site aujourd'hui occupé par une station-service, cette gare dispose aujourd'hui de quatre voies à quai, les voies I et II principales de la ligne 130, les voies III et IV d'évitement notamment pour les trains omnibus. Côté marchandises, elle dispose de deux faisceaux, le faisceau M (5 voies à double issue) et le faisceau E (4 voies dont 3 en impasse côté Charleroi).

Autrefois très active, Tamines ne dispose plus de plus de trafic marchandises local. La ligne 150 ne fournit plus de trafic ; la ligne 147 vers Fleurus n'existe plus dans l'attente de son reconditionnement vers... Auvelais. Par contre, Tamines fait appel à l'une de deux locomotives de manoeuvre de Châtelet pour assurer deux types de desserte à distance. A l'ouest, il y a d'abord la desserte épisodique de Tergnée, où l'ancien lavoir du Roton reçoit du charbon étranger à conditionner. A l'est, il y a aussi la desserte d'Auvelais, pour le raccordement des Glaceries Saint-Roch.

Par contre, la sortie de Tamines côté Auvelais sera bouleversée à partir de l'an 2000. Une troisième voie y sera posée, sur tout le parcours, entre le nouveau débouché de la ligne 147 à l'entrée d'Auvelais et les installations de Ronet, afin de livrer passage aux lourds convois de marchandises de l'axe Anvers - Louvain - Ottignies - Fleurus - Auvelais - Namur - Virton - Grand-Duché de Luxembourg.

✓ **Auvelais**

La gare d'Auvelais, une construction d'après-guerre, a la particularité de se trouver en élévation par rapport aux voies : cette particularité provient du fait que les voies ont été surbaissées afin de supprimer un passage à niveau jadis très fréquenté. La gare ne compte que deux voies à quai, avec quai central... et un faisceau marchandises permettant le relais des trains de desserte des Glaceries Saint-Roch.



Les bâtiments de gare de Virton (en haut - 1881) et de Tamines (en bas - 1881) : des gares jumelles, dans le style éclectique teinté d'influence française, qui fit fureur sous le roi Léopold II (photos R. Marganne - avril-mai 1998)

✓ Jemeppe-sur-Sambre

A Jemeppe-sur-Sambre, les voies 1 et 2 sont les voies principales de la ligne 130, tandis que les voies 3 et 4, légèrement décentrées, sont le point de départ de la ligne à double voie 144 vers Gembloux. La gare jouxte les installations de la firme Solvay. L'usine ultramoderne, construite il y a une vingtaine d'années, est notamment spécialisée dans la fabrication du chlore. La sécurité y règne en maître face à un produit aussi dangereux : son transport est entièrement confié à la voie ferrée, par wagons-citernes spécialisés reconnaissables de loin à leur livrée blanche à bande orange.

C'est donc à Jemeppe-sur-Sambre que la ligne 144 Jemeppe-sur-Sambre - Gembloux, actuellement à double voie et électrifiée, se débranche de la ligne 130. La vitesse de référence y est fixée à 90 km/h. Son trafic voyageurs est actuellement réduit à la portion congrue : les jours ouvrables, deux trains de pointe le matin, deux l'après-midi, souvent amorcés à Tamines, et assurés par automotrices électriques « classiques », maintenus il y a une dizaine d'années suite à la pression d'usagers mécontents des projets de suppression totale de toute desserte voyageurs de cette ligne. Pour le trafic des marchandises, la ligne sert à éviter la sévère rampe de Saint-Servais, sur la ligne 161 Namur - Bruxelles. La ligne 144 est donc branchée par deux fois sur la ligne 130 Charleroi - Namur, une première fois à Jemeppe-sur-Sambre, pour les trains venant de Charleroi, une seconde fois à « Y Moustier », pour les trains venant de Namur (ligne 130/1 à voir unique et électrifiée jusqu'à la bifurcation Jemeppe-Froidmont.



Ligne 130/1 en direction de Y Moustier - raccordement Solvay
(photo M. Lebeau - voyage spécial GTF asbl - 23 mai 1998)



Namur pend petit à petit son aspect définitif

- ↑ l'IC 933 Herstal - Lille-Flandres quitte la voie 8,
où il vient de marquer l'arrêt, sous la dalle le 30 mai 1998 ;
↓ le chantier le 23 mai 1998 : quatre pertuis sont à présent construits ;
ils couvrent les voies 5 à 11 (photo M. Lebeau)

A l'avenir, la SNCB compte remettre la ligne 144 à simple voie, pour en faire un segment de l'itinéraire marchandises lourd sud-nord Rodange - Namur - Moustier - Gembloux - Ottignies - Louvain - Anvers (dans le sens nord-sud, les trains emprunteront l'itinéraire 139/140/147/130 Ottignies - Court-St-Etienne - Fleurus - Auvelais - Namur).

✓ Ronet

Le saviez-vous ? L'ancienne gare de triage de Ronet décèle bien des curiosités : devenue aujourd'hui gare-relais pour le trafic des marchandises, mais aussi lieu de remisage du matériel voyageurs de la région de Namur, vu le manque de place provoqué par les grands travaux en gare de Namur, la remise de Ronet n'a semble-t-il, jamais comporté de plaque tournante, mais bien un triangle de retournement, toujours fonctionnel, que l'on trouve dans le fond de la remise, à droite, le long de la route de Charleroi.

R. Marganne

✓ Namur

Les travaux de recouvrement de la gare de Namur, après avoir donné l'impression, depuis l'automne dernier, de n'avancer que lentement en travaux de préparation de sol, se sont brusquement accélérés en ces mois de mars, avril et mai 1998. Telle une pieuvre, la dalle de couverture des quais, dont la première partie recouvrait les voies 9 à 11, s'est soudain multipliée par trois : actuellement (juin 1998), la dalle recouvre les voies 4 à 8¹¹. D'autre part, la SNCB a procédé, lors du week-end de l'Ascension, au démontage de la voie et de la caténaire des deux voies de gare latérale situées côté Dinant-Arlon.

*Le saviez-vous ? Cette **gare latérale**, jadis équipée d'une verrière, avait été aménagée par le Nord Belge, exploitant des lignes Namur - Liège et Namur - Dinant - Givet jusqu'en 1940 : les trains Nord-Belge partant de Namur, gare « commune » gérée par ailleurs par l'Etat Belge, puis par la SNCB, avaient donc leur point d'origine dans cette gare en cul-de-sac.*

En ce qui concerne l'avenir de la dalle, Michel Damar, président du Conseil d'Administration de la SNCB, a confirmé en mai dernier le projet d'ouverture - sur la dalle - d'un complexe de « méga-cinéma » (12 salles de cinéma, offrant 3000 fauteuils) et a confirmé le projet d'ouverture du méga-cinéma en septembre 1999. Il a également confirmé l'intention de la SNCB de ne pas vendre la superficie de la dalle, mais plutôt de la donner en location emphytéotique (bail de longue durée). Enfin, il a prophétisé la fin du chantier « dalle gare de Namur » pour septembre 1999.

¹¹ - les voies 4, 5, 6 et 7 sont actuellement hors service pour permettre ces travaux, de même que le réaménagement des quais correspondants.

✓ Un peu d'histoire : le raccordement Namur-Meuse en janvier 1980



La photo ci-contre n'a que 18 ans - elle date de janvier 1980 - mais c'est toute une tranche d'un passé qui a disparu : à l'avant plan gauche, la locomotive diesel 5212 avec son vrai beau gros nez, au centre, la locomotive diesel 6021 qui, à l'époque, assurait certains trains Namur - Dinant avec des voitures K1 à plates-formes d'about et portières à fermeture manuelle (quelle époque pour les chefs-gardes...), à droite, une rame de voitures L (datant de 1931, avec leurs quatre portières latérales à marchepieds) : ces rames étaient encore utilisées en heures de pointe, pour certains trains des lignes 125 vers Liège et 130 vers Charleroi...

Quant au raccordement de « Namur-Meuse », qui était une ligne rejoignant le halage de la rive gauche de la Meuse, il ne servait déjà plus, mais ses rails ne furent enlevés qu'en 1992. Une plaque tournante y existait aussi, à hauteur du dépôt de carburants de l'armée belge, au boulevard Cauchy. Grâce à cette plaque, on poussait les citernes au travers du boulevard pour les entrer dans le dépôt militaire. A l'époque de la photo, la plaque tournante était aussi démontée, l'Armée ayant choisi le transport routier, qui subsiste encore à ce jour. Dans la haie se trouve la petite grille basse qu'il fallait ouvrir pour donner passage aux wagons-citernes.

Le faisceau visible sur cette photo a servi de zone de garage de rames jusqu'en 1996, lorsqu'il fut démonté. Actuellement, on y entrepose les terres sortant du chantier de la gare de Namur. C'est aussi à cet endroit que sera construite, plus tard, la trémie permettant à la ligne 125 (Namur - Liège) de passer sous les lignes 154 (Dinant) et 162 (Luxembourg).

M. Lebeau

❑ Ligne 140 Charleroi - Fleurus - Ottignies : future liaison ferrée avec l'aéroport de Gosselies ?

La SNCB a le projet de relier la zone aéroportuaire de Gosselies à la ligne électrifiée 140 Charleroi - Fleurus - Ottignies en gare de Ransart. Trois projets de tracé ont déjà été établis : un demi milliard de francs seraient nécessaires pour réaliser cette liaison ferrée qui pourrait attirer le million de passagers annuels que Gosselies espère voir transiter par ses installations.

Le TEC-Charleroi, lui, a un autre projet : prolonger la ligne pré-métro 60 Charleroi - Gosselies, le jour où elle sera (ré)tablie, jusqu'à l'aéroport.

Des TEC ou de la SNCB, qui l'emportera ? On verra dans quelques années...

❑ Ligne 161 Bruxelles - Namur

✓ Travaux de voie à Genval :

Les week-end des 14/15 et 21/22 février 1998, seule la voie B est en service entre Genval et Ottignies ; les trains L Bruxelles-Midi - Louvain-la-Neuve sont avancés de 10' entre Bruxelles et Ottignies ; dans le sens vers Bruxelles, ces trains sont retardés de 10' entre Ottignies et Bruxelles-Midi.

Les mêmes dispositions contraignantes avaient déjà été prises le week-end des 13 et 14.09.97 pour des travaux sur la voie B à Profonsart : il fallait être bien informé pour ne pas devoir attendre 50' le train L vers Ottignies/Louvain-la-Neuve ; car si on peut accepter quelques minutes de retard pour des travaux, avec la garantie que les correspondances resteront assurées, notamment à Ottignies, il n'en est pas de même lorsque les trains sont tout bonnement avancés de 10' : c'est la meilleure façon de les rater....

✓ Travaux de voie à Watermael :

Du 24.03 au 23.05.98, d'importants travaux d'un montant de 80 millions de francs se sont déroulés à hauteur de la bifurcation Watermael entre les week-end 161 et 26/3 ; il était nécessaire en effet de remplacer les appareils de voies où une limitation à 100 km/h était imposée depuis près de 2 ans. Pour ce faire, une simplification du plan de voies a permis de réduire à 4 au lieu de 6 les aiguillages, dont 1 au lieu de 2 sur la voie B de la L.161 et 2 au lieu de 3 sur la voie A, tout en maintenant la même souplesse d'exploitation.

Les travaux se sont essentiellement déroulés la nuit et les week-end, où la circulation se faisait à voie unique entre Etterbeek et Groenendaal ou sur la 3ème voie de la L.161 entre Etterbeek et Watermael.

Les retards étaient insignifiants, les IC et L ne se croisant pas sur cette section de la L.161 les week-end.

Ces travaux ne tiennent pas compte de la pose d'une troisième voie entre Watermael et La Hulpe (ainsi qu'entre Genval et Ottignies), prévue dans le projet RER autour de Bruxelles ; des expropriations de terrains ont eu lieu déjà depuis plus de 10 ans pour ce projet de 3ème voie. On regrette également que le couloir sous voies de la gare de Watermael n'ait pas été prolongé sous les voies de la ligne 26/3 pour permettre un accès facile vers le centre de Watermael.

✓ Travaux de voies entre Gembloux et Rhisnes :

Le week-end des 28 et 29.03.98, ainsi que le samedi 23.05, ces travaux ont nécessité la circulation sur une seule voie : les trains L Ottignies – Namur (circulation toutes les 2 heures) subissent un retard de 15' à partir de Gembloux ; les trains L. Namur – Ottignies (toutes les 2 heures également) sont déviés entre Namur et Gembloux par les L.130 et 144 ; à partir de Gembloux, ils subissent un retard de 10' ; les arrêts intermédiaires sont desservis toutes les 2 heures par les IC Luxembourg – Bruxelles-Midi. Les correspondances à Ottignies ont heureusement été garanties.

M. Grieten



Ligne 165 (Athus-Meuse) : le 16 avril 1998, à Orgéo (BK 76), la voie A est hors service pour des travaux de voie ; l'autorail 4508 assurant le train L 7660 Virton -Bertrix et Libramont circule normalement sur la voie B (photo M. Grieten)

□ **Ligne 165 Libramont - Bertrix - Athus :**
travaux de voies et d'électrification :

Lors d'une de nos visites de cette ligne le 16 avril 1998, la circulation se faisait :

- à voie unique sur la voie B entre Bertrix et Florenville à la suite de travaux de voies à hauteur de la BK 76 ;
- à voie unique sur la voie B en journée de semaine (de +/- 8.00 à 16.00) entre Florenville et Meix-devant-Virton pour permettre les travaux de pose des poteaux caténaire sur la voie A, et cela au départ de Meix-devant-Virton ;



Le 16 avril 1998, à la BK 109.35 (Meix-devant-Virton), la locomotive diesel 6263 se trouve en queue du train bétonneur redescendant vers Virton ; on remarque derrière la locomotive la remorque d'autorail à bogie 734.10 servant de réflectoire. Les poteaux de caténaires ne sont pas encore en place, mais les voies sont déjà complètement renouvelées (photo M. Grieten).

Un des trains d'électrification circulait avec la remorque d'autorail à bogie 734.10 servant de réflectoire pour le personnel.

M. Grieten

Le plan IC-IR 1998



C'est donc le 24 mai dernier que la SNCB a lancé sa version 1998 du plan IC-IR.

Les premiers jours d'application de ce plan furent particulièrement laborieux : on ne bouleverse pas quatorze ans d'automatismes chez les

cheminots et chez les usagers quotidiens du train par un coup de baguette magique. Aussi, fallut-il beaucoup de patience... et l'installation d'une cellule de crise à la Direction de la SNCB pour régulariser les situations perturbées, surtout à Bruxelles aux heures de pointe... Vu le tollé assez général des navetteurs - sur certaines lignes notamment -, la SNCB a par ailleurs planché sur le sujet pendant tout le mois de juin en promettant des retouches...

Rappelons d'abord quelques-uns des objectifs poursuivis par la SNCB. Le point de départ de la réflexion est d'inciter les gens à laisser davantage leur voiture au garage pour prendre un train, au temps de parcours aussi réduit que possible, dans des conditions de confort valables, dans des gares et points d'arrêt faciles d'accès et à l'accueil soigné.

La SNCB a par ailleurs fait les constatations suivantes : 50 % des déplacements en train se font vers ou au départ de Bruxelles, 37 % de navetteurs vers la capitale habitent à 30 km ou plus de la capitale, et les parts de marché de la SNCB ne cessent de diminuer dans ce secteur.

Très logiquement, la nouvelle offre IC-IR est articulée autour de Bruxelles. 54 gares supplémentaires ont donc reçu une liaison directe avec Bruxelles, tandis que quatre axes ont été créés qui bénéficient d'un horaire cadencé avec la capitale de 6h à 10h du matin et de 15 à 19 heures. Il va de soi que la nouvelle desserte intérieure a par ailleurs été mise en correspondance avec les services TGV *Thalys* et *Eurostar*, qui ont révolutionné l'offre internationale depuis le 14 décembre 1997.

Bruxelles n'est cependant pas la seule ville à bénéficier de la nouvelle offre, puisque l'offre totale de trains a été augmentée de 8 %, et qu'aucune gare ou point d'arrêt n'a été supprimé : une révolution par rapport au dogmatisme qui avait présidé à la mise en place du plan IC-IR de 1984, et qui avait fait perdre à la SNCB plus de 10 % de ses voyageurs. Ceux-ci reviendront-ils au rail ? L'avenir le démontrera.

Modifications de dernière minute à la version 1998 du plan IC-IR

Nous avons tenu le lecteur au courant de l'évolution de l'offre IC-IR 1998 au fur et à mesure de son élaboration. Voici les dernières retouches qui ont été apportées en dernière minute à l'offre 1998 pour tenir compte des desiderata et récriminations locales, qui n'ont pas manqué de se manifester lorsque les grands axes du plan ont été révélés dans la presse.

1. **Desserte de Roosendaal (ligne 12)** : tous les trains IR Namur - Charleroi - Bruxelles - Anvers - Essen, assurés par automotrices quadruples 800 sont prolongés à Roosendaal afin d'optimiser la desserte de la ville néerlandaise et de relever les correspondances des trains NS. Comme le week-end, ces IR sont limités à Bruxelles, les trains L Anvers - Essen prennent alors le relais vers Roosendaal.
2. **Le point d'arrêt d'Alken sur la ligne 21 Landen - Hasselt** est systématiquement desservi par le service IC Genk - Hasselt - Landen - Bruxelles - Gand.
3. **Desserte d'Etterbeek (ligne 26)** : deux des trois trains L de la liaison Huizingen - Malines font tête à queue à Etterbeek (un système d'exploitation très rare à la SNCB !) pour permettre une meilleure desserte du campus de la Vrije Universiteit te Brussel... et la caserne de gendarmerie d'Etterbeek. Cinq minutes sont allouées au conducteur pour changer de front. Rappelons que les trains sont toujours provisoirement remplacés par des autobus entre Huizingen et Hal, pour un an sans doute, dans l'attente de la mise en service du troisième tunnel de la gare souterraine de Hal, où les trains de la ligne 26 feront terminus sur une voie qui leur sera réservée (future voie 1).
4. **Desserte de Verviers (ligne 37)** : afin de compenser la suppression de certains trains internationaux qui faisaient arrêt à Verviers et le fait que les TGV Thalys « grillent » l'ancienne cité lainière, le service IC Quiévrain - Bruxelles - Liège, assuré par locomotive électrique série 21 et rames réversibles M4 rénovées est prolongé jusqu'à Verviers-Central toutes les deux heures aux heures creuses, et systématiquement aux heures de pointe.
5. **Desserte de Maastricht (ligne 40)** : Maastricht... et Visé ont perdu leur liaison horaire vers Bruxelles et la côte belge. Les trains IC assurés par automotrices Break sont remplacés par un service cadencé Maastricht - Liège-Palais assuré par automotrices doubles « classiques », pour lequel des conducteurs néerlandais ont d'ailleurs été formés. Par ailleurs, toutes les deux heures, le train IR Anvers - Hasselt - Liège-Guillemins est prolongé vers Maastricht sans aucun arrêt intermédiaire : il donne ou relève en fait la correspondance des TGV Thalys Paris - Cologne. La SNCB espère ainsi drainer une clientèle nouvelle originaire du sud des Pays-Bas : de visu, ces trains sont fréquentés actuellement par une bonne dizaine de personnes. Mais pourquoi diable ne marquent-ils pas l'arrêt à Visé ? Dogmatisme, quand tu nous tiens...
6. **Desserte de la ligne 43 Liège - Jemelle** : les anciens horaires d'avant 1998 ont finalement été maintenus, car la mouture concoctée par la Rue de France ne correspondait plus aux horaires des écoles sur une ligne surtout fréquentée par des étudiants.

7. **Ligne 53bis Louvain - Malines** : le point d'arrêt de Muizen est rouvert le week-end pour améliorer la desserte du parc animalier de Plankendael.
8. **Ligne 59 Anvers-Central - Gand-St-Pierre** : afin de donner plus de possibilités aux voyageurs se rendant à Anvers, les trains IC de cette relation font arrêt à Anvers-Sud pour la durée des travaux en cours à Anvers-Central, réduisant ses capacités de stationnement à quai.
9. **Desserte de la section « sacrifiée » de la dorsale wallonne** (ligne 75A Tournai - Mouscron) : on sait que les trains de la dorsale wallonne provenant de Herstal - liège desservent plutôt Lille que Mouscron, à la grande déception des Mouscronnois. Ceux-ci ont obtenu la mise en circulation, le week-end, d'un train cadencé entre Mouscron et Tournai, afin de donner correspondance aux trains de la dorsale wallonne en provenance de Lille.
10. **Ligne 139 Louvain - Wavre - Ottignies** : afin de ne pas pénaliser les voyageurs en provenance d'Heverlee, qui n'ont plus de bonnes correspondances à Louvain avec le service IC-IR⁹⁸, une navette horaire circule entre Louvain et Saint-Joris-Weert (où une possibilité de garage à quai existe), dans l'intervalle de la circulation des trains L cadencés Louvain - Ottignies-Louvain-la-Neuve.

Notre petit doigt nous dit que d'autres adaptations seront nécessaires dans les prochaines semaines, suite au tollé provoqué chez certains usagers - navetteurs notamment - par la mise en vigueur du plan IC-IR⁹⁸.



Le train nouveau IR 3313 Namur - Roosendaal via Charleroi et Bruxelles au passage à Flawinne (ligne 130) le 29 mai 1998 (photo M. Lebeau)

Collaboration

avec les sociétés régionales de transport en commun

La collaboration tant attendue entre la SNCB, qui dépend du pouvoir fédéral, et des sociétés régionales de transport en commun (STIB, TEC et De Lijn), qui dépendent, elles, des Régions, si déficiente jusqu'à présent, serait-elle enfin en bonne voie ?

C'est ce que les différents responsables affirment aujourd'hui. Ainsi, les nouveaux horaires de la SNCB ont été systématiquement confrontés avec ceux des sociétés régionales afin que les meilleures correspondances puissent exister entre trains et autobus. A cet égard, les commissions provinciales de transport ont prouvé leur utilité : non seulement, elles ont localement affiné les horaires, mais elles ont négocié les points délicats, visité les gares pour améliorer l'information à la clientèle et entendu les chefs de gare. Des accords relatifs aux correspondances train/bus ont été signés pour quelque 100 gares : ils contiennent les listes des trains et bus qui doivent se donner correspondance, ainsi que les temps d'attente possibles des autobus en cas de retard des trains.

Dans les gares de correspondance train/bus, divers systèmes ont été mis au point pour mettre ces accords de correspondance en pratique : ici, les chauffeur d'autobus reçoivent une information au moyen d'un signal lumineux, là-bas, ils sont informés par un cheminot spécialement chargé du suivi des correspondances.

Un outil électronique de gestion des correspondances existe aujourd'hui et va être étendu à de nombreuses gares de correspondance : des *displays* (sortes de journaux lumineux) y seront installés : commandés depuis les cabines de signalisation, ils donneront aux chauffeurs des bus des instructions codées relatives à leur départ et à leur temps d'attente. Comme chaque chauffeur recevra un code de départ en chiffres, il sera même possible, par après, de vérifier si les temps d'attente ont été respectés.

En Wallonie, ce système sera installé en 1998 en collaboration avec le groupe TEC à Andenne, Ath, Braine l'Alleud, Braine-le-Comte, Charleroi-Sud, Châtelain, Mons, Ottignies, Tubize, Verviers-Central, Waremme. Pour 1999, neuf autres gares seront équipées : Arlon, Ciney, Huy, La Louvière-Sud, Libramont, Nivelles, St-Ghislain, Tournai, Welkenraedt.

En Flandre, un programme similaire est développé avec *De Lijn*. Comme, dans toute organisation, il faut bien une exception, la gare de Hal se singularisera, car elle est desservie à la fois par les TEC et par *De Lijn*.

Enfin, les gares de Bertrix, Leuze, Verviers-Central, Mons et Braine-l'Alleud vont recevoir des aménagements spécifiques de réaménagement de leurs abords, afin d'améliorer l'embarquement dans les autobus.



↑ Locomotive bitension série 12 et rame de voitures M4 rénovées à Liège-Guillemins, en tête de l'IC 939 Herstal - Lille-Flandres le 28 mai 1998 (photo M. Grieten)

↓ Les trains IC Liège - Luxembourg partent désormais de la voie 11 à Liège-Guillemins, avec des voitures ® I 10 (photo J. Ferrière - 24 mai 1998)

D'importants problèmes de capacité et de régularité ont terni IC-IR98

Il est vrai que certaines choses étaient prévisibles comme les travaux à Anvers-Central où le nombre de voies était (trop) drastiquement limité à 3 au lieu de 10 et avec la gare d'Anvers-Berchem nullement conçue comme gare de correspondance à grande capacité ; de même, les nouvelles automotrices AM 96 posent parfois quelques problèmes lors des accouplements ou désaccouplements à Bruges ou à Louvain.

Les points les plus noirs relevés sont les régions d'Anvers, de Dendermonde et de Denderleeuw .

A Anvers, l'IC B 628, venant d'Amsterdam et partant de la gare Centrale à 7.40 a été durant la semaine du 25 mai dévié directement par Anvers-Berchem, sans desservir la gare Centrale, et remplacé pour le départ de 7.40 par une rame de 9 voitures M5 à deux étages : c'est dire les problèmes de capacité rencontrés !

De même, un nouveau train au départ de Denderleeuw pour Bruxelles a été mis en circulation en semaine entre 7.00 et 7.30.

De nombreux ajustements de capacité des trains de pointe ont été nécessaires, et ce n'est pas fini.

Enfin, l'allongement du temps de parcours entre Louvain et Bruxelles-Nord à 23' au lieu de 16' provoque également pas mal de récriminations des clients qui sont des milliers à voyager journellement sur cette ligne : pourquoi ne pas avoir mieux expliqué que c'est indispensable pour les travaux de quadruplement des voies ? Des navetteurs de Liège se sont organisés en comité pour saisir le Médiateur de la SNCB : leurs plaintes ont été tellement vives que le Ministre des Transports lui-même, Michel Daerden - élu d'Ans, rappellent des esprits grincheux - a jugé bon de prendre, le 10 juin dernier dans la Cité Ardente, le « train des fonctionnaires » P 7402 de 7h26, en 2ème classe, pour se rendre compte de la situation. Si le train « ministériel » était à l'heure aux abords de Bruxelles-Nord (le téléphone avait fonctionné sans doute...), il a perdu non moins de 12 minutes pour la traversée de la Jonction Nord-Midi.

Par ailleurs, vu la densité des circulations actuelles et la multiplicité des axes parcourus, la fiabilité du réseau est devenue très fragile : c'est ainsi que, depuis la mise en circulation d'un train IR Namur - Roosendaal, un simple retard sur les lignes 125 et 130 (dorsale wallonne) se répercute sur les lignes 124 Charleroi - Bruxelles ou 161 Namur - Bruxelles puis sur la ligne 25 Bruxelles - Anvers et même sur la ligne 12 jusqu'à Roosendaal ! De même, un retard sur la ligne 37 Verviers - Liège, et ce sont les voyageurs des lignes 96 Bruxelles - Mons et 97 Saint-Ghislain - Quiévrain qui en font maintenant les frais.

Côté matériel on a pu observer :

- des *automotrices 800* (quadruples) sur la ligne 52 Anvers – Boom – Puurs (aux trains 2561 et 2582 par ex.) en récupération des trains IR B Anvers – Bruxelles, eux-mêmes assurant les trains L Bruxelles – Nivelles, vu les problèmes de stationnement sur les 3 voies restantes à Anvers Central ;
- des *voitures M4 non rénovées et non réversibles*, tractées par des locomotives électriques série 22 sur les IR F Courtrai – Malines ;
- des *voitures I 10* sur tous les trains IR M (2B – 1A et un fourgon Dms orange) Liège – Luxembourg depuis le 16 mai, sauf sur les trains 114 et 119 toujours assurés par 3 voitures CFL ;
- des *voitures M4 rénovées* en tranche de six (une ou deux selon les heures), en réversibilité sur l'IC F (Quiévrain – Mons – Bruxelles – Liège – Verviers) avec locomotive électrique 21/27, ce qui pose problème sur la ligne 97 entre St-Ghislain et Quiévrain vu la faible longueur des quais des points d'arrêt ;
- « *de tout* » sur la dorsale wallonne (IC D Herstal - Lille-Flandres) : des automotrices 96 aux heures creuses bien sûr ; mais vu que le nombre d'engins sortis d'usine est insuffisant, aux heures de pointe, on roule avec de tout : des locomotives bitension série 12 conduites exclusivement par du personnel de Tournai avec des rames réversibles M4 modernisées ou non, voire des rames M4 tractées par une locomotive électrique du parc monotension (21, 27 voire 22) avec changement de train à Tournai (autorail SNCF X 4500 ou rame réversible SNCF diesel !).
- des *voitures M4 non rénovées en réversibilité* sur les IC C (Ostende – Courtrai) avec locomotives électriques série 21/27 ; cette tranche de l'IC C n'est donc pas encore jumelée à la tranche Lille – Anvers assurée en automotrices 96 ; le nombre d'engins de cette sorte sortis d'usine est encore insuffisant ;
- Les *automotrices 800* (quadruples) viennent à Namur avec l'IR N en provenance de Roosendaal, mais ne circulent plus sur des IC et sur les lignes 50A, 59, 90, 94 et 123.
- Certains trains IC M (Liège – Namur – Bruxelles) sont assurés en *rame M4 non rénovées* au lieu d'automotrices Break ; les trains 2536 et 2537 sont assurés de la sorte au départ de 15h02 et 16h02 à Liège-Guillemins. Ils continuent en fait sur Poperinge (via Gand - Courtrai... mais oui...) sous un autre numéro et avec changement de personnel. Parcours d'équilibre garanti le matin...
- Les week-ends, l'IC I Charleroi – Anvers est assuré par des *voitures I11 encadrées*, comme en semaine, par des locomotives électriques 21/27, vu que les cabines réversibles des fourgons I 11 ne sont pas encore équipés de pupitres de conduite...

Et il y en a sans doute d'autres... et des meilleures !

M. Grieten & R. Marganne

Le Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées

Bilan et perspectives

Le 17 avril 1998, s'est tenue, à Mariembourg, la conférence de Presse annuelle, présidée par Monsieur Roger Maegerman, Président de l'asbl *Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées*.

Le réseau CFV3V avait mis les petits plats dans les grands : la journée débuta par un voyage en train vapeur (BR 52 et voitures K) pour amener les invités de Mariembourg à Treignes.



Train spécial à Treignes le 17 avril 1998 (photo M. Lebeau)

Dès l'arrivée en cette gare terminus, un hommage émouvant, suivi d'une inauguration d'une plaque commémorative avec photo, fut rendu, par le Président, a feu le Secrétaire d'Etat Roger Delizée, récemment disparu, et qui fut un grand ami soutenant le CFV3V.

Ensuite, eut lieu la visite guidée du musée : grande nouveauté 1998, le CFV3V a eu l'opportunité d'acheter, en France, la superbe collection de Monsieur J. Mattei, et qui compte pas moins de 512 coiffes ferroviaires, représentant 88 pays de notre planète !

Aussi, les vitrines à thème du musée présentent-elles, cette année, une partie de ces képis : collection curieuse et originale, où c'est non seulement l'histoire ferroviaire qui s'offre au regard, mais aussi le destin politique de nombreux pays (exemplative, en effet, la vitrine qui présente les coiffes ferroviaires du Vietnam : à la coiffe d'origine en forme de casque plat tressé et peint en vert, a succédé le képi d'inspiration nettement soviétique ! Il est de même de la vitrine URSS, où les képis sont de forme identique à ceux, bien connus, de l'armée rouge ...)

Autre nouveauté attendue du musée en 1998 : un système d'autoguidage sera mis en place grâce à l'aide substantielle de la Région Wallonne.

Après un chaleureux apéritif offert à la buvette du musée, les invités furent reconduits à Mariembourg par la rame vapeur. Tout ce petit monde se retrouva, ensuite, dans une toute nouvelle auberge, la Brasserie des Fagnes, qui, comme son nom l'indique, est en même temps, une vraie brasserie locale (dont les télévisions belges ont d'ailleurs parlé, en ce début avril).

Là, un lunch attendait les participants .

Et le Président du CFV3V prononça une allocution qui était, à la fois, un bilan de l'année 1997, et une perspective pour l'année 1998.

Au plan du bilan 1997, le Président a fait état de résultats très satisfaisants :

- le nombre de voyageurs sur Mariembourg-Treignes a augmenté de 2 %, soit 91.977 passagers ; celui de Dinant-Givet a augmenté de 15 %, soit 9.168 voyageurs ; si bien qu'au total, l'exercice 1997 aura permis le transport de 101.145 voyageurs-visiteurs !
- le musée de Treignes, quant à lui, a enregistré une augmentation de 14 % de visiteurs, soit près de 25.000 entrées.

Au plan de la perspective de cette saison 1998 qui s'ouvre, il faut, avant tout, signaler que cette année sera celle du 25^{ème} anniversaire de l'asbl CFV3V.

Un point important est à signaler, en préliminaire : en raison de son contrat de gestion passé avec le Gouvernement Fédéral, la SNCB a été invitée, par le Ministre Fédéral des Transports, à appliquer le fameux article 28 : cela veut dire, en clair, qu'à brève échéance, les lignes touristiques telles que celles exploitées par le CFV3V, devront être cédées, soit aux Communautés, ou aux Régions, ou aux Provinces. Dans l'entre-temps, des contrôles seront effectués quant à la sécurité et la faisabilité, pour garantir une exploitation en toute sécurité.

Conséquence directe et immédiate pour le CFV3V : en raison des travaux à effectuer sur la ligne, il n'y aura pas de circulations, en 1998, sur l'axe Mariembourg-Chimay (même si les indicateurs et autres dépliants y annoncent un horaire : celui-ci est nul et non avenu).

Quant à l'année 1998, année du 25^{ème} anniversaire, l'asbl a prévu :

- **le dimanche 31 mai** : Festival de l'autorail à Mariembourg. Ce fut l'occasion de procéder à deux jumelages du CFV3V avec, d'une part le chemin de fer à vapeur des Ardennes françaises, à Attigny, et, d'autre part, avec l'association Sambre-Avenois, de Maubeuge. D'ailleurs, fait nouveau, ce réseau de Maubeuge, n'ayant pas pu se concrétiser en France, le matériel est revenu à Mariembourg et y roulera, de concert, avec celui du CFV3V.
- **le dimanche 14 juin** : Fête du rail Dinant-Givet avec diverses animations en gare de Hastière et de Givet.
- **le samedi 26 et le dimanche 27 septembre** : Festival Vapeur du 25^{ème} anniversaire. Sont, dès à présent, prévues, les particularités suivantes :
 1. Cavalcade ferroviaire, chaque matin à 10 heures, en gare CFV3V de Mariembourg (une dizaine de locos vapeur et autant d'engins diesel).
 2. A Treignes, face au Musée, se tiendra une exposition d'engins routiers à vapeur, ainsi que des locomotives à vapeur « mini ».
 3. La POSTE sera à nouveau de la partie, mettant en œuvre, un vieux wagon postal, déjà restauré et actuellement exposé au musée.
 4. Enfin, autre nouveauté qui intéressera les lecteurs de Trans-Fer, amateurs de photos et de vidéo : pour les deux journées de ce Festival, et afin de garantir une parfaite sécurité, les amateurs photos-vidéos ne pourront opérer sur l'entièreté du site CFV3V que s'ils sont porteurs, au bras, d'un brassard de couleur : ce brassard leur sera offert par l'asbl, lorsqu'ils acquitteront leur droit d'entrée. Sur ce point particulier qui fera tiquer plus d'un amateur, le CFV3V n'a rien inventé, car il s'agit d'une pratique courante lors de festivals similaires dans certains pays européens, et la sécurité vaut bien ce prix.

En conclusion, chers lecteurs, je vous invite, dès maintenant, à marquer ces dates dans vos agendas : l'année 1998 au Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées s'annonce déjà comme un grand cru. Reste qu'à espérer qu'une bonne météo, complément indispensable à de tels événements, soit, elle aussi, de la partie.

Michel Lebeau

Musée du chemin de fer à Bruxelles-Nord

Ce Musée bien connu organise pendant l'été une exposition temporaire de collections qu'il ne montre pas d'habitude, faute de place : vous y découvrirez par exemple une machine à imprimer les billets de type « Schuster » qui a fait les beaux jours des guichetiers de la SNCB de 1950 au début des années 80, ou des photos de la célèbre collection Quanjier.

Ouverture tous les jours ouvrables de 9h à 16h30, et le premier samedi du mois en matinée. Entrée gratuite - accueil garanti.

Important stand de vente de publications et objets ferroviaires, où vous retrouverez notamment les publications du GTF asbl.

Le matériel SNCB

Statistiques du matériel moteur

Période de novembre 1997 à juin 1998

☐ Sorties de révision de l'AC Salzinnes (locomotives)

REVISIONS GENERALES

N°	atelier propriétaire	date
2634	Monceau	17.11.97
1182	Merelbeke	27.11
7344	Monceau	10.12
7325	Monceau	12.12
2512	Anvers-Dam	18.12
2249	St-Ghislain	29.01.98
8208	Merelbeke	21.01
7302	Monceau	11.02
2218	St-Ghislain	24.02
7356	Merelbeke	17.03
7102	Anvers-Dam	30.03
1184	Merelbeke	01.04
2247	St-Ghislain	01.04
2211	St-Ghislain	20.04
7347	Monceau	20.04
8249	Merelbeke	30.04
2615	Monceau	07.05

REVISIONS INTERMEDIAIRES

N°	atelier propriétaire	date
1608	Ostende	26.11.97
2751	Kinkempois	04.12
2157	Anvers-Dam	08.12
5539	Kinkempois	10.12
1208	Ostende	23.12
2159	Anvers-Dam	24.12
5121	Monceau	24.12
6221	Monceau	27.01.98
2726	Kinkempois	04.02
5186	Anvers-Dam	27.02
2705	Ostende	09.03

N°	atelier propriétaire	date
2004	Stockem	20.03
1602	Ostende	27.03
2732	Kinkempois	07.04
5105	Schaerbeek	03.04
6251	Hasselt	10.04
2733	Kinkempois	23.04
2731	Kinkempois	04.05
2014	Stockem	06.05
2706	Ostende	07.05
2748	Kinkempois	14.05
7333	Monceau	20.05

Sorties de révision de l'AC Malines (automotrices)

REVISIONS GENERALES

N°	atelier propriétaire	date
822	Schaerbeek	11.12.97
212	Merelbeke	04.02.98
813	Schaerbeek	18.02
830	Schaerbeek	08.04
803	Schaerbeek	29.05

REVISIONS INTERMEDIAIRES

N°	atelier propriétaire	date
197	Merelbeke	04.12.97
201	Merelbeke	04.12
922	Hasselt	05.12
259	St-Ghislain	10.12
439	Kinkempois	12.12
841	Schaerbeek	15.12
186	Merelbeke	16.12
920	Hasselt	17.12
264	Kinkempois	19.12
597	Schaerbeek	23.12
364	Merelbeke	24.12
216	Merelbeke	30.12
425	Kinkempois	08.01.98
930	Hasselt	12.01
426	Kinkempois	14.01
168	Merelbeke	15.01
188	Merelbeke	22.01
836	Schaerbeek	23.01
968	Hasselt	27.01

N°	atelier propriétaire	date
925	Hasselt	30.01
314	Stockem	30.01
326	CFL	04.02
196	Merelbeke	11.02
938	Hasselt	12.02
161	Stockem	13.02
437	Kinkempois	17.02
698	Schaerbeek	20.02
325	CFL	23.02
937	Hasselt	27.02
210	Merelbeke	03.03
440	Kinkempois	05.03
599	Schaerbeek	09.03
843	Schaerbeek	09.03
330	Hasselt	10.03
163	Stockem	12.03
936	Hasselt	17.03
705	Schaerbeek	20.03
438	Kinkempois	20.03
303	Stockem	26.03
941	Hasselt	26.03
839	Schaerbeek	30.03
622	St-Ghislain	06.04
945	Hasselt	09.04
369	Merelbeke	10.04
301	Stockem	14.04
239	Merelbeke	15.04
365	Merelbeke	16.04
692	Schaerbeek	16.04
939	Hasselt	27.04
368	Merelbeke	28.04
676	Kinkempois	29.04
380	Merelbeke	04.05
672	Kinkempois	08.05
378	Merelbeke	13.05
943	Hasselt	14.05
671	Kinkempois	25.05
263	Kinkempois	27.05
386	Merelbeke	27.05
940	Hasselt	29.05

□ **Modifications à la répartition de l'entretien électrique (24.05.98)**

AM 166 à 168 : Merelbeke → Stockem	<i>AM = automotrice</i>
AM 221 à 240 : Merelbeke → St-Ghislain	<i>HLE = loco. électrique</i>
AM 261 à 264 : Kinkempois → St-Ghislain	<i>HLD = loco. diesel</i>
AM 322 à 324 : Stockem → Hasselt	<i>AR = autorail</i>
AM 412 à 416 : Kinkempois → Merelbeke	
AM 628 à 640 : Schaerbeek → St-Ghislain	
AM 682 à 710 : Schaerbeek → Kinkempois	
AM 711 à 717 : Hasselt → Kinkempois	
AM 735 à 755 : Ostende → Hasselt	
AM 901 à 952 : Hasselt → Schaerbeek	
HLE 1201 à 1212 : Ostende → Merelbeke	
HLE 1901 : Ostende → Merelbeke	

□ **Mises hors service définitive :**

- au 1.12.97 : **7101** (Anvers-Dam) : suite collision à Anvers-Nord avec la 5192 le 8.11.97 ;
- au 1.12.97 : **6333** (Merelbeke) : suite tamponnement à Zelzate avec la 6322 le 21.11.97 ;
- au 1.04.98 : **4507** (Stockem) : suite tamponnement à Gedinne avec la 5215 le 9.03.98 ;
- au 1.05.98 : **4503** (Stockem) : suite avarie grave au moteur Diesel ;
- au 1.06.98 : **5192** (Hasselt) : suite collision à Anvers-Nord avec la 7101 le 8.11.97.

□ **Mises en service (commercial) : automotrices tranche « 1996 »**

AM 471 : 19.12.97	AM 484 : 27.03
AM 472 : 19.11	AM 485 : 26.03
AM 473 : 05.12	AM 486 : 03.04
AM 474 : 04.12	AM 487 : 08.05
AM 475-476-477 : 12.01.98	AM 488 : 24.04
AM 478 : 15.01	AM 490 : 08.05 ⁽¹²⁾
AM 479-480 : 19.02	AM 501 : 20.05 ⁽¹³⁾
AM 481-482 : 28.02	AM 502 : 22.05
AM 483 : 07.05	AM 503 : 26.05 ⁽¹⁴⁾

⁽¹²⁾ AM 490 = dernière bitension 3/25 kV

⁽¹³⁾ AM 501 = 1^{ère} monotension 3 kV

⁽¹⁴⁾ AM 441 à 472 sont attribuées à Ostende ;
AM 473 à 490 & 501 à 570 à Hasselt.

□ Dates de livraison et de réception des rames Thalys « PBKA »

N°	réseau propriétaire	livraison définitive	réception
4341	SNCF	24.05.96	05.12.97
4301	SNCB	27.12.96	
4331	NS	24.01.97	
4321	DB	04.02.97	09.12.97
4342	SNCF	21.02.97	11.12.97
4302	SNCB	28.02.97	
4343	SNCF	17.03.97	06.12.97
4303	SNCB	27.03.97	26.11.97
4332	NS	14.04.97	12.12.97
4304	SNCB	25.04.97	28.11.97
4344	SNCF	27.05.97	29.11.97
4305	SNCB	09.06.97	22.11.97
4345	SNCF	30.06.97	13.12.97
4322	DB	04.08.97	
4306	SNCB	26.08.97	04.12.97
4346	SNCF	26.10.97	21.11.97
4307	SNCB	26.11.97	

Mac' Machine (06/98).

Le point sur le matériel moteur

□ Les lignes « DMT »

Alors que le nouveau matériel moteur électrique en cours de livraison ne recourt plus qu'à la technologie de la traction triphasée (les automotrices « AM96 » et les locomotives de la série 13), il est sans doute utile de faire le point sur les lignes dont les circuits de voie ont été adaptés à ce mode de traction, ainsi que les perspectives futures d'adaptation.

Afin d'éviter tout incident compromettant le bon fonctionnement des installations au sol, les voies donnant accès à des tronçons **non** adaptés pour la circulation d'engins triphasés sont désormais signalés par des panneaux blancs en forme de losange, portant les lettres « DMT » (*Driefasige Motoren/Moteurs Triphasés*) barrées d'un trait noir. Tout conducteur d'un engin « DMT » rencontrant pareil signal doit immédiatement baisser ses pantographes, procéder à un freinage d'urgence, et se considérer en détresse s'il a dépassé ce signal. Dans ce cas, un engin « non DMT » (électrique classique ou Diesel) doit alors venir rechercher l'engin DMT dévoyé. La sécurité est à ce prix...

ITINERAIRES AUTORISES « DMT » AU 24.05.98 :

- Ostende - Bruxelles - Liège-G - Aachen
- Anvers-Central - Tourcoing - (Lille)
- Knokke/Blankenberge - Bruxelles - Landen - Hasselt - Genk
- Louvain - Aarschot - Hasselt
- Liège-Guillemins - Namur - Tournai - (Lille)
- Bruxelles - Anvers-C - Roosendaal
- Bruxelles - Lembeek - Wannehain
- Bruxelles - Mons - Quévy
- Bruxelles - Ath - Tournai
- Gand-St-Pierre - Alost
- Stockem - Kleinbettingen - (Luxembourg).

AUTRES ITINERAIRES AUTORISES "DMT" A PARTIR DU 27.09.98 :

- Welkenraedt - Eupen
- Liège-G - Liers
- Liège-G - Kinkempois
- Ronet (faisceaux de garage)
- Gand - Lichtervelde - Bruges
- Bruxelles-Midi - Simonis - Jette - Ternat - Denderleeuw
- Bruxelles-Nord - Vilvorde - Y. Prinsenhoek - Y. Hever - Louvain (*lignes 27/53 bis*).

Ensuite, le planning d'adaptation prévoit en priorité :

- la levée des restrictions ponctuelles présentes sur certaines lignes déjà « DMT »,
- Bruxelles - Charleroi¹⁵
- Bruxelles - Arlon¹⁶

Enfin, une liste de priorités a également été établie pour les itinéraires « marchandises » :

- Rivage - Gouvy (dès la mise en service de la traction électrique)
- Dinant - Athus (même remarque)
- les gares de formation de Gand Maritime, Anvers-Nord, Kinkempois, Monceau et Zeebruges
- Bruges - Zeebruges
- Courtrai - Lichtervelde
- Muizen - Schellebelle
- Denderleeuw - Grammont

¹⁵ - Ce qui permettra l'utilisation des locomotives série 13 et des voitures-pilote I11 en réversibilité sur les IC Anvers - Charleroi, et libérera deux 21 (ou 27) par rame encadrée !

¹⁶ - Ce qui permettra l'utilisation des AM96 prévues pour cette relation.

- Anvers - Louvain - Aarschot
- Louvain - Ottignies
- Ottignies - Fleurus - Charleroi
- Charleroi - Erquelinnes
- Gembloux - Jemeppe s/S.

A long terme, l'intention avouée est de transformer tout le réseau électrifié de la SNCB, afin d'autoriser partout la circulation des engins « DMT ».

□ Des rames Eurostar « NoL » sur Bruxelles - Londres

Suite à des problèmes de transformateurs, toutes les rames Eurostar « *Trois Capitales* » (c-à-d. celles composées de 18 remorques encadrées par deux motrices) ont dû rentrer d'urgence en atelier pour modification, en début d'année.

De ce fait, certains trains Eurostar de la relation Bruxelles - Londres ont été assurés (cinq fois en janvier et cinq fois en mars) par les fameuses rames Eurostar « NoL » (*North of London*). Ces dernières - plus courtes, elles ne comptent que 14 remorques - sont en effet disponibles, puisqu'on sait maintenant qu'elles ne seront jamais utilisées sur les relations pour lesquelles elles avaient été conçues (notamment vers Manchester et Birmingham), et pour cause : ces relations - estimées insuffisamment rentables - ne verront jamais le jour...

□ De nouvelles locomotives polytension en vue !

Comme vous l'avez lu en primeur dans notre précédent numéro, la DB envisage de supprimer à terme la commutation à quai en gare d'Aachen Hbf et de reporter la zone neutre entre les tensions belge et allemande en pleine voie, sensiblement à hauteur de la frontière géographique entre les deux pays. Ceci aura des répercussions non négligeables en ce qui concerne la traction des trains entre la Belgique et l'Allemagne, à tel point qu'on parle déjà d'une commande de locomotives polytension 3 kV =/15 kV ~ : la future série 14 ?..

C'est dire si les sept locomotives polytension série 16 survivantes ont encore de beaux jours devant elles, puisque des trains internationaux classiques devraient subsister entre la Belgique et l'Allemagne (tels les INT 224/225, 242/243, 234/235 et les saisonniers 1218/1219 et 1216/1217), même après la mise en service des ICE 3 quadritension de la DB entre l'Allemagne et Bruxelles-Midi.

Diverses pistes sont d'ores et déjà explorées, comme une version 3 kV/15 kV du 2e marché de la série 13, ou la participation à un marché que la DB s'apprête à lancer, et qui concerne des locomotives bitension 3 kV/15 kV destinées à circuler vers la Pologne et la Tchéquie, à partir de l'an 2000 !

□ Nouveau sursis pour les locomotives polytension série 18

Contre toute attente, les trois rescapées de la série 18 (1801, 1805 & 1806) n'ont pas été retirées de l'exploitation à la fin du service d'hiver. Le nombre quotidien de services à fournir en locomotives polytension sur la relation IC Ostende - Cologne ne l'a pas permis, même si depuis le 24 mai dernier, il subsiste plus que cinq services quotidiens: le sixième couvrirait en effet la relation EC *Memling* aller-retour entre Ostende et Dortmund (trains EC 34/35), qui a été supprimée.

Dix des douze trains de la relation IC Ostende - Cologne sont donc assurés par les sept locomotives de la série 16 (1601 à 1606 & 1608), épaulées des trois 18.

Malgré la disponibilité record de dix locomotives pour cinq services, il se passe encore des jours où le Répartiteur T ne parvient pas à les couvrir tous, suite au nombre élevé d'engins avariés...

Devant cette situation catastrophique, l'ex Département du Matériel de la SNCB n'a dès lors pas hésité à demander de réduire encore d'une unité le nombre de services à assurer en polytension, à partir de l'hiver 1998 ! Des douze trains IC Ostende - Cologne, quatre devraient alors subir un échange de locomotives à Aachen.

Il est vrai que depuis l'arrivée du *Thalys* et la disparition de tous les *EuroCity* sur l'axe Belgique - Allemagne, certains n'éprouvent plus aucun scrupule, rue de France...

□ Belle revanche pour deux 25-5...

Depuis le 27 mars 1998, l'opérateur néerlandais privé « *Lovers Rail* » (une filiale de la CGEA française) exploite une desserte ferrée à cadence soutenue - un train toutes les deux heures dans chaque sens - entre Amsterdam CS et Leiden, via Haarlem et Lisse, où se situent les célèbres champs de tulipe. Etonnante particularité : la rame qui assure cette relation est exclusivement composée de matériel d'origine belge : quatre voitures M2 de 1^{ère} classe rachetées l'année passée à la SNCB par *Lovers Rail* et repeintes désormais dans sa propre livrée (bleu foncé agrémenté du marquage « *Keukenhofexpress* » et de... tulipes jaunes et rouges), encadrées par deux locomotives 25-5, louées à la SNCB !

Le choix de ces locomotives (en principe, les 2554 & 2556) s'est imposé par le fait qu'elles étaient déjà équipées du système de signalisation « ATB » propre au réseau néerlandais, au contraire des locomotives BB 8500 de la SNCF, initialement pressenties pour assurer ce service.

Après le « *Kennemerstrand Express* » assuré l'année passée entre Amsterdam et Ijmuiden au moyen des mêmes voitures et encadrées par deux Diesel 2200 des NS,

Lovers Rail taille à nouveau des croupières aux chemins de fer néerlandais, cette fois avec la collaboration active... de la SNCB !

Et ce n'est pas tout... Les NS refusant désormais de louer ou de vendre leur matériel à *Lovers Rail* pour d'évidentes raisons, cette firme s'est à nouveau rapprochée de la SNCB, cette fois afin d'acquérir - outre des voitures M2 supplémentaires - deux locomotives Diesel de manœuvre de la série 76. Et comme ces engins ne sont autres que... d'ex 2200 des NS, ces derniers n'auraient évidemment aucun argument technique pour leur refuser l'accès au réseau ferré néerlandais, surtout s'ils sont équipés de l'ATB...

Il n'empêche : quel étonnant revirement de situation pour les 25-5 de la SNCB, dont personne ne donnait cher de leur peau il y a à peine quelques mois, et dont on s'arrache soudainement les faveurs..!

□ Les 41 en unités - très - multiples

En ce qui concerne les futurs autorails série 41, ceux-ci ne sont pas attendus avant la fin 1999. D'après les derniers renseignements connus, la mise en service des autorails doubles série 41 est prévue selon le planning suivant :

- Anvers - Neerpelt (25 engins / entretien : Hasselt)
- Athus - Meuse (10 engins / entretien : Stockem)
- Alost - Burst & Gand - Renaix (35 engins / entretien : Merelbeke)
- Charleroi - Mariembourg (10 engins / entretien : Charleroi-Sud Quai).

Le cahier des charges des nouveaux autorails 41 a prévu la possibilité technique de les faire circuler en unité multiple formée de quatre engins accouplés, soit huit caisses.

Or, d'après les comptages établis sur certaines lignes où ces nouveaux autorails sont appelés à circuler, une composition de dix caisses est parfois nécessaire aux heures de pointe, notamment sur les relations Anvers - Neerpelt et Gand - Renaix.

Une modification technique a donc été demandée au constructeur - *GEC Alsthom* - afin qu'il prévoie la possibilité de faire circuler cinq autorails 41 accouplés, tous en traction. Un moment, il avait en effet été imaginé d'accoupler cinq autorails 41, le dernier étant toutefois remorqué comme véhicule, afin d'éviter les frais d'adaptation technique. Mais les pertes de temps ainsi occasionnées par ce poids mort n'auraient plus permis de « faire l'heure » dans cette configuration...

❑ Les autorails à la dérive

La situation des autorails actuels devient franchement critique, depuis quelques mois. Par souci d'économie, le 4503 de Stockem, dont le moteur Diesel a été gravement avarié en mars 1998, ne sera pas réparé, tandis que la révision intermédiaire du 4408 de Stockem ne sera pas effectuée. Il faut se rappeler en outre l'accident ayant récemment impliqué le 4507 de Stockem (voir notre n°107). On s'attend à ce que des rames encadrées de voitures M2 fassent leur apparition pour combler les défections des autorails, en attendant le nouveau matériel série 41.



Le jeudi 16 avril 1998, l'autorail 4505 assurant le train L 7684 fait arrêt à Florenville, sur la voie B. Cet autorail circule à contre-voie de Bertrix à Meix-devant-Virton, d'abord pour des travaux de voies à Orgéo entre Bertrix et Florenville, ensuite pour les travaux d'électrification entre St-Vincent-Bellefontaine et Meix-devant-Virton (photo M. Grieten)

❑ L'évolution future des effectifs Diesel

Outre le panorama - peu reluisant - des autorails déjà décrit ci-dessus, voici l'avenir du parc des autres engins Diesel de la SNCB, brossé en quelques lignes :

- **Série 51** : leurs moteurs Diesel sont au bout du rouleau, et d'éventuelles révisions ne pourraient rien y faire. La radiation systématique de cette série commencera dès l'an 2000 ;

- **Séries 52/53/54** : après l'électrification de l'Athus-Meuse qui les réduira au chômage, ces locomotives pourraient reprendre du service sur les chantiers de construction des lignes à grande vitesse, pour y remplacer les 76 (ex- 2200 des NS) ;
- **Série 55** : maintien des révisions : l'avenir de cette série est donc garanti ;
- **Série 59** : la réutilisation de ces increvables locomotives sur les prochains chantiers LGV est confirmée ;
- **Série 62** : une radiation linéaire de dix engins par an est prévue à partir de l'an 2001. D'ici là, les révisions intermédiaires resteront réalisées. Enfin, des 62 pourraient remplacer les 84 appartenant au service de l'Infrastructure ;
- **Séries 70, 71 & 75** : mises hors service en cas d'avarie grave ;
- **Séries 80, 84 & 85** : mises hors service dès la fourniture des nouvelles 77.

Un petit tableau valant mieux qu'un long discours, voici l'évolution théorique des effectifs futurs des « vieilles » locomotives Diesel de ligne, ces prochaines années :

Série	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
51	77	77	65	15	5	0	0	0
52/53/54	31	31	25	25	15	5	5	0
55	39	39	39	39	30	20	15	10
62	93	90	90	80	70	60	50	40

□ Quant aux nouvelles 77...

Comme déjà annoncé dans nos précédentes éditions, les futures locomotives Diesel BB de la série 77 seront déclinées en quatre versions :

1.- équipées de la télécommande et d'attelages automatiques « BSI » :

- 10 engins pour les régions de Merelbeke, Gand Maritime, Zeebruges et Ostende (entretien : Merelbeke) ;

2.- équipées de la télécommande :

- 8 pour la formation d'Anvers-Nord (entretien : Anvers-Dam) ;
- 10 pour les régions de Stockem, Arlon et Athus (entretien : Stockem) ;

3.- équipées de l'ATBL (ATB + TBL) :

- 20 engins pour trafic belgo-néerlandais (entretien : Anvers-Dam) ;

4.- sans équipement particulier :

- 42 engins qui seront répartis dans les régions liégeoise (entretien : Kinkempois) et anversoise (entretien : Anvers-Dam).

Mac' Machine (06/98).

GTF-Editions

 *Vient de sortir de presse :*

Trans-fer hors série et hors abonnement Les frontières électriques de la SNCB tome II : 1993-1998

En 1993, nous avons consacré un numéro hors série de Trans-fer aux « *frontières électriques de la SNCB* » (64 pages - 45 photos et schémas noir et blanc et couleurs); nous y avons présenté le choix fait par la SNCB dans les années trente du courant continu à tension de 3000 volts pour l'électrification de son réseau, et les solutions mises en oeuvre pour la jonction des lignes électrifiées SNCB avec le réseau des NS, SNCF, CFL et DB. Nous y avons aussi publié un tableau chronologique des électrifications de la SNCB de 1935 à 1993.

Nous proposons aujourd'hui le tome II consacré à la période 1993-1998.

Vous y trouverez :

- **la problématique actuelle des lignes SNCB** en cours d'électrification (Boom - Puurs, Rivage - Gouvy, l'Athus-Meuse)
- **l'évolution des jonctions électriques avec les réseaux voisins** (Tournai - Lille, Gouvy - Troisvierges, Aachen Hbf)
- **les lignes nouvelles à grande vitesse** (Hal - frontière française et lignes futures vers les Pays-Bas et l'Allemagne)
- **les électrifications réalisées par la SNCB depuis 1993** (Angleur - Marloie, Froyennes - Blandain (frontière), St-Ghislain - Quiévrain, Deinze - La Panne... (et aussi... les désélectrifications des lignes 31 Ans - Liers et 167 Athus - Longwy)

Les frontières électriques de la SNCB tome II, un *Trans-fer* hors série de 48 pages, avec 8 pages couleurs et de nombreuses photos noir et blanc.

Pour vous procurer cette nouvelle édition, deux solutions :

- **vous possédez déjà « les frontières électriques de la SNCB (tome I) » :** Nous vous enverrons volontiers le tome II contre paiement de 275 BEF (+ 20 BEF envoi) = **295 BEF** (envoi à l'étranger : frais de port portés à 50 BEF).

Code-article à indiquer en communication : 321

- **vous NE possédez PAS les frontières électriques de la SNCB (tome I) :** nous vous proposons un envoi groupé des deux tomes au prix de faveur global de 665 BEF (+30 BEF envoi) = **695 BEF** (envoi à l'étranger : frais de port portés à 70 BEF).

Code-article à indiquer en communication : 398

Pour en savoir plus sur les sujets traités dans Trans-fer « les frontières électriques de la SNCB », nous vous rappelons quelques-unes de nos éditions récentes...

📖 Trans-fer hors série *Electrification Gouvy - Troisvierges*

Traction électrique sur quelques km, en prélude à la modernisation de l'axe Liège - Luxembourg, longuement décrite dans cette brochure.

72 pages, 60 photos et plans, couverture en quadrichromie.

Prix : 300 BEF (+ 25 BEF port) = 325 BEF - *code tarif* : 319.

Envoi à l'étranger : frais de port portés à 70 BEF.

📖 Trans-fer spécial n°5 *Saint-Ghislain - Quiévrain - Valenciennes*

Histoire complète de la première ligne ferrée internationale établie entre la Belgique et la France, jusqu'à son électrification.

Autre sujet traité : Les voitures K4 et I11 de la SNCB.

80 pages, 70 illustrations, couverture en quadrichromie.

Prix : 350 BEF (+ 25 BEF port) = 375 BEF - *code tarif* : 305.

Envoi à l'étranger : frais de port portés à 70 BEF.

📖 Trans-fer hors série *Les lignes nouvelles de la SNCB (1926-96)*

Inventaire historique et descriptif de toutes les lignes nouvelles créées par la SNCB de 1926 jusqu'à la création de la ligne à grande vitesse Wannehain - Antoing.

112 pages, 69 photos, 17 plans, couverture en quadrichromie.

Prix : 480 BEF (+ 25 BEF port) = 505 BEF - *code tarif* : 320.

Envoi à l'étranger : frais de port portés à 70 BEF.

Pour commander une de nos éditions, versez la somme correspondante à notre compte **240-0380489-59** de GTF asbl-Editions, B.P. 191, 4000 Liège 1. Indiquez simplement en communication le code-article correspondant.

De l'étranger, utilisez notre CCP Bruxelles 000-0896641-70, GTF asbl, B.P. 191, B-4000 Liège 1, en majorant votre paiement de 60 BEF de frais bancaires.

Vous pouvez aussi utiliser votre carte de crédit *Visa* ou *Eurocard* (un formulaire de commande est à votre disposition ci-après).

GTF asbl-Editions - nos tarifs au 1^{er} juillet 1998

Code tarif	Désignation de l'article	prix net	port (B)	port étran.
Librairie				
201	Les tramways au Pays de Liège t.2 (trams vicinaux)	2700	260	350
203	Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB	2750	300	510
204	Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV	1140	120	190
205	Histoire du chemin de fer de Landen à Statte	750	100	110
206	Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise	350	80	100
207	Le trolleybus à Liège	380	80	100
208	Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen	980	120	190
209	Thématique philatélique ferroviaire (tome 1 : vapeur)	490	120	190
210	Tramways et trolleybus dans la guerre (1939-45)	450	80	100
211	J'étais machiniste, par Henri Scaillet	495	100	110
212	Thématique philatélique ferroviaire (tome 2 : diesel)	250	80	100
213	Adieu TEE	175	40	50
214	Le chauffeur de locomotive, par Henri Scaillet	375	60	70
215	Thématique philatélique ferroviaire (tome 3:électrique)	325	120	190
Trans-fer (numéros spéciaux et hors série)				
302	Spécial n°2 (Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain)	300	25	70
303	Spécial n°3 (St-Vith, Clabecq, trams littoral...)	425	40	100
304	Spécial n°4 (de La Panne à Losheimergraben)	450	25	70
305	Spécial n°5 (St-Ghislain-Quévrain; voitures K4-I11)	350	25	70
311	Musée des transports en commun du pays de Liège	250	25	70
312	Aspects ferroviaires du pays de Charleroi (trains+trams)	390	25	70
314	Le Fagnard (ligne internationale Trois-Ponts-Jünkerath)	100	20	50
316	Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières	370	25	70
317	Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith	200	25	70
318	Les frontières électriques de la SNCB - t.1 1935-93	460	25	70
319	Electrification Gouvy - Troisvierges	300	25	70
320	Les lignes nouvelles de la SNCB	480	25	70
321	Les frontières électriques de la SNCB - t. 2 1993-98	275	20	50
Divers				
401	Photos historiques transports en commun belges	250	60	100

Pour commander :

→ *par versement postal ou bancaire* : versez préalablement la somme correspondante, augmentée des frais de port, à notre compte **240-0380489-59** de GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1. Indiquez simplement en communication le(s) code(s)-tarif correspondant à votre commande (*vous pouvez ainsi, si vous le souhaitez, faire votre virement par téléphone...*).

Si vous commandez de l'étranger, voyez la procédure en page 79.

→ *par carte de crédit Visa ou Eurocard* : envoyez-nous le bon de commande ci-après page 78 (ou une photocopie) à GTF asbl- Editions, BP 191, B- 4000 Liège 1 .

Trans-fer est une publication périodique trimestrielle du GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1 (Belgique). Revue apolitique d'histoire et d'actualités ferroviaires belges, *Trans-fer* est envoyé gratuitement à tous les membres du GTF asbl.

© **Copyright GTF asbl** : les articles rédactionnels propres au GTF asbl, contenus dans ce numéro, ne peuvent être reproduits qu'avec l'autorisation préalable et écrite de l'éditeur, selon les règles de la législation belge et européenne.

Le GTF asbl en général et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires des opinions exprimées par les auteurs des articles contenus dans *Trans-fer*. Ces derniers n'engagent donc qu'eux-mêmes. L'éditeur responsable n'assume aucune responsabilité quant à l'exécution des prestations et services proposés dans *Trans-fer* et par le GTF asbl.

Le GTF asbl a une activité variée : voyages en Belgique et à l'étranger, éditions ferroviaires, distribution de publications diverses : *Trans-fer* vous tient au courant de toutes nos activités. Notre catalogue et toute autre information sur notre Association vous sont volontiers transmis: écrivez-nous à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 en joignant un timbre pour lettre.

La cotisation de nos membres est très modique : en 1998, 360FB pour les membres belges, 500 FB pour les membres étrangers (pour une 1ère affiliation) *Hors Union Européenne* : 650 BEF). Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez trimestriellement *Trans-fer* et bénéficierez de tous les avantages réservés exclusivement à nos membres.

Le GTF asbl respecte votre vie privée aux termes de la loi du 8 décembre 1992 : les données communiquées par vous lors de votre affiliation, et contenues dans nos fichiers servent exclusivement à l'envoi de Trans-fer et de nos autres informations ou publications ; elles ne sont pas communiquées à des tiers. Vous avez un droit d'accès et de rectification à ces données : il suffit d'en faire la demande à GTF asbl-secrétariat, B.P. 191, B-4000 Liège 1.

Service financier de notre Association

Veuillez utiliser le n° de compte et/ou l'adresse toujours indiqués à côté des services que nous vous proposons. Vous pouvez aussi régler à l'aide de votre carte de crédit *Visa* ou *Eurocard*

PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ETRANGER

Par dérogation à ce qui précède, voici les formules de paiement originaires de l'étranger :

→ *le plus simple et le moins onéreux* : règlement par carte de crédit *Visa* ou *Eurocard* au moyen du formulaire que vous trouvez dans chaque numéro de *Trans-fer*.

→ ou à défaut : paiement à notre compte courant postal : **BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège**, (ajoutez dans ce cas à votre paiement 60BEF de frais bancaires).

→ ou envoi d'un **Eurocheque** garanti à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

→ ou envoi d'un **mandat postal international** à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement.

Changements d'adresse

Envoyez-nous un avis de changement d'adresse normalisé disponible dans tous les bureaux de poste. Indiquez-y votre n° de membre (figurant sur l'étiquette-adresse de *Trans-fer*). Notre adresse : GTF asbl-Secrétariat, B. P. 191, B-4000 LIEGE 1.



GROUPEMENT BELGE
POUR LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION TOURISTIQUE
DU TRANSPORT FERROVIAIRE

B.P. 191 B-4000 LIÈGE 1