

116 Juin
2000
Périodique trimestriel
23^{ème} année

BELGIQUE-BELGIË

P.P.

LIÈGE X

9/406



N° aut. fermeture 9/16

200 F

Bureau de Dépôt: Liège X

transfer

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

Trans-fer 116 □ Sommaire □ Juin 2000

ACTIVITÉS DU GTF ASBL	3
ÉCHOS DE NOTRE GRANDE EXPOSITION PRINTANIÈRE.....	3
TRAMWAYS ET TROLLEYBUS, HIER ET DEMAIN	3
LA LIGNE 42 ÉLECTRIFIÉE ENTRE RIVAGE ET TROIS-PONTS.....	9
LA LIGNE 42 RIVAGE - GOUVY - FRONTIÈRE AUJOURD'HUI	9
INAUGURATION DE LA TRACTION ÉLECTRIQUE LIÈGE - LUXEMBOURG	12
LES AVENTURES DU WEEK-END « RIVAGE - GOUVY EN FÊTE ».....	12
LA LIGNE 42 EN FÊTE AVEC « F » COMME « FIASCO ».....	13
LES TRIBULATIONS D'UN EXCURSIONNISTE SUR LA LIGNE 42.....	15
LE SERVICE DES TRAINS AU 28 MAI 2000	18
PRINTEMPS FERROVIAIRE EN GAUME.....	21
INFRASTRUCTURE SNCB.....	25
LES LIGNES ÉLECTRIFIÉES EN 25 KV DE LA SNCB	26
LA SNCB PAR LIGNE	28
EXPLOITATION SNCB.....	54
LES NOUVEAUX HORAIRES SNCB AU 28 MAI 2000.....	54
L'ASSERVISSEMENT DES ENGINES MOTEURS À LA SIGNALISATION	58
<i>Les lignes à grande vitesse</i>	58
<i>Systèmes SNCB plus anciens (appliqués sur les lignes « classiques »)</i>	59
MATÉRIEL SNCB	61
AUTORAILS SÉRIE 41	61
AUTOMOTRICES BUDD (129 - 150) - ADIEU !.....	62
LOCOMOTIVE SNCB SÉRIE 25.5.....	64
<i>Petite histoire des 25.5</i>	64
LOCOMOTIVES SNCB SÉRIE 12.....	71
MATÉRIEL MOTEUR ÉTRANGER NOUVEAU EN BELGIQUE.....	73
ACTIVITÉS DU GTF ASBL	75

Colophon

Rédaction : H. Arden, D. Coenen, J. Ferrière, M. Grieten, H. Groteclaes, M. Lamboray, J. Laterre, P. Lemja, M. Lebeau, M. Machine, R. Marganne.

Iconographie : D. Coenen, C. Dosogne, J. Ferrière, M. Grieten, H. Groteclaes, A. Janmart, J.-P. Joly, M. Lamboray, M. Lebeau, R. Marganne.

Coordination : H. Arden & R. Marganne

Expédition : J. Ferrière - **Tirage** : 1350 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

☎ : <http://www.chez.com/gtf>

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

Activités du GTF asbl

Échos de notre grande exposition printanière

Tramways et trolleybus, hier et demain

un pôle de développement économique et social de l'espace urbain



Vous avez été très nombreux à nous faire l'honneur et l'amitié de visiter l'exposition que nous avons organisée du 5 au 27 mai dernier à Liège, sur le thème des tramways et des trolleybus.



Combien de visiteurs avons-nous accueilli ? Difficile à dire : plusieurs milliers certainement, d'autant plus que nous avons bénéficié d'une « couverture » de qualité de la part de la presse régionale et locale. Le clou en a été l'interview de notre ami Jean Evrard, maître d'oeuvre incontestable de cette manifestation, par la chaîne locale de télévision RTC. Avec un « art du conteur » que nous ne lui connaissons pas, il a su faire partager aux téléspectateurs sa passion pour le transport en commun en général et

pour les trams et trolleybus en particulier... et drainer un public ainsi déjà conquis à notre manifestation.

Notre président, Jean Renard, avait fort bien résumé l'esprit de l'exposition lors d'un vernissage très réussi, organisé vendredi 5 mai dernier, en présence de plusieurs



↑ Essais du premier autorail diesel-hydraulique série 41 à la SNCB
(passage à Aarschot - 20.04.00 - photo M. Grieten)

↓ Souvenirs de la ligne Haine-Saint-Pierre - Binche, avec Henri Scaillet
(autorail spécial GTF asbl à Binche - 13.05.00 - photo J. Ferrière)

hautes autorités politiques de la région liégeoise. Il avait insisté sur le fait que notre initiative mariait le passé, le présent et le futur. « Une société est comparable à un arbre, celui-ci se développe et résiste aux tempêtes lorsqu'il a de bonnes racines. Tout au long de sa carrière au sein des TULE, de la STIAL puis de la STIL, Jean Evrard a collectionné tout ce qui touche au tramways et trolleybus. Il a voulu nous montrer un aperçu de cette passion en un volume exposable en plein centre, en parfait complément aux véhicules exposés dans le superbe Musée des Transports en Commun du pays de Liège. L'exposition est une illustration en trois dimensions de recherches historiques inédites sur les transports en commun électriques, qui ont été un facteur significatif de l'évolution de la ville.

Cette contribution à la mémoire collective des Liégeois n'est pas, heureusement, une fin en soi ; elle déclenche tout naturellement chez les intéressés la curiosité - ou mieux la recherche d'un « benchmark » - sur l'évolution du transport en commun en Europe Occidentale.

Or, le renouveau du transport en commun électrique est bien présent aujourd'hui. Parmi les nouvelles réalisations en cours en Suisse, Allemagne, mais aussi en France où cinq villes d'importance diverse se verront dotées cette année encore de toutes nouvelles lignes de tramways et trolleybus, André Spailier nous montre ce qui lui tient à coeur dans la deuxième partie d'une exposition par ailleurs dessinée par Georges Close. »

Et notre Président de conclure en formulant le « secret espoir que cette exposition - réalisée sans grands moyens, mais avec la foi du charbonnier - en plein centre de Liège, contribue à une nécessaire réflexion ».



Maquette d'un convoi de tram urbain de Liège (exposition GTF - photo J. Evrard)

Il ne croyait pas si bien dire en passant la parole à Jean-Géry Godeaux, maître d'oeuvre de notre futur ouvrage « **Liège, aux fils des trolleybus** », mais aussi frais émoulu échevin des Travaux Publics, des Sports et du Logement péri-urbain de Liège.

Dans une intervention fort remarquée, il a notamment déclaré « *l'ouvrage en cours de parution a deux objectifs : inscrire le trolleybus dans la mémoire collective de Liège, mais aussi contribuer à la construction de l'avenir du transport public à Liège. S'il est vrai que l'histoire ne se renouvelle pas et que les tramways et trolleybus de nos parents et grands-parents ne sortiront plus des musées, il n'est pas de projet qui ne repose sur une bonne connaissance du passé, car les racines peuvent irriguer d'imposants projets d'avenir...*

Aujourd'hui, une nouvelle conception de la ville se dégage du fatras de idées préconçues. Autoriser librement le mouvement des voitures privées au coeur des villes n'est plus possible : le centre de la ville est trop précieux pour qu'on l'abandonne à une circulation automobile sauvage. Il faut donc restructurer l'agglomération : la zone centrale, le coeur historique, doit prioritairement accueillir les piétons. Des voies routières demeurent évidemment indispensables pour l'accès aisé aux commerces, les livraisons et le confort des habitants du centre. Mais, parallèlement, la circulation de transit doit être strictement contrôlée... Les autorités communales doivent aussi mener une politique de stationnement imaginative et sans faiblesse.

C'est cette nouvelle conception de l'urbanisme - donner à l'homme la première place - qui, peu à peu, harmonise les rapports entre piétons, transports individuels et publics... Il est certain que la renaissance de Liège ne se poursuivra dans l'harmonie qu'au prix d'un dialogue attentif et respectueux entre tous les acteurs de la cité.

La Cité Ardente reverra-t-elle les tramways et les trolleybus ? A l'image des villes françaises, la préférence ira sans doute à leurs cousins modernes. »

Acceptons-en l'augure !

Certes, il y avait un grand absent lors de cette exposition. Notre ouvrage « **Liège aux fils des trolleybus** » n'a pu sortir de presse à temps. Les contraintes humaines du bénévolat de son équipe de rédaction, et les contraintes techniques de l'impression ont provoqué un certain retard à la parution. Mais, que nos souscripteurs se rassurent : ce n'est que partie remise... après l'été et Trans-fer ne manquera pas de faire écho à la date de sortie de presse effective.

En attendant, il nous est agréable de témoigner notre gratitude envers tous ceux qui ont fait que l'exposition existe.

Ceux qui l'ont imaginée d'abord : Jean et Claude Evrard, André Spailier, avec le concours de Georges Close, Jacques Ferrière, Robert Stekke, Jean Laterre, Alain Giroul, et le management de Jean Renard ; ceux qui ont prêté pièces et documents ensuite : F. Hariga, J. Gebhardt, J.-G. Godeaux, J. Braive, M. Laplanche, G. Thiry, L. Breitmeyer, P. Roovers, E. Keutgens, M. Le Bussy, M. Lambou.

Comment ne pas aussi remercier notre hôte, Monsieur Ercolini, et tout le personnel des grands magasins « *L'Inno* », pour l'accueil souriant, la disponibilité... et l'espace gracieusement mis à notre disposition en plein centre de Liège.

Nous avons aussi vivement apprécié la participation du TEC Liège-Verviers (qui offrait un billet de retour gratuit en bus aux visiteurs de l'exposition), la société de transports et déménagements Melkior, le Service des Plantations de la ville de Liège, les oeuvres paroissiales Ste-Julienne asbl, mais aussi la collaboration et les prêts de

MTUB (*trainard*), l'Association Genevoise du trolleybus (*documents*), Bombardier (*maquettes*), Van Hool (*cassette des trolleybus d'Athènes*), Belgium Trucks (*maquette*), TEC (*photos*), Musée du transport en Commun du Pays de Liège (*maquettes*), Foyer Culturel d'Angleur (*appareils vidéo*), M. Heusdens (*prêt de huit aquarelles*)...

Nous tenons aussi à remercier chaleureusement tous ceux de nos membres qui ont accepté de tenir permanence sur place afin d'accueillir nos visiteurs, de les guider, de les documenter et de tenir notre librairie. Sans eux, accompagnés souvent de leur épouse et compagne, rien n'aurait été possible. En espérant n'oublier personne, toute notre gratitude va à MM. Auguste P., Brock W., Bustin G., Close G., Counet R., Evrard J., Franchimont F, Gathoye H., Georis M., Groteclaes H., Lamboray M., Lambou M., Laterre J., Launoy M., Marganne F., Radelet G., Radermecker R., Raets J, Stekke R., Switten J.-P.

L'équipe du GTF asbl



**Reconnaissez-vous le trolleybus T 54 de Liège ?
(exposition GTF - photos J. Evrard)**

Légende des photos de couverture : voir page 74



Liège - Luxembourg en traction électrique intégrale !

↑ samedi 27 mai 2000 - un train direct Luxembourg - Liège-Guillemins entre en gare de Gouvy, locomotive CFL 3002 en tête (photo R. Marganne)

↓ dimanche 28 mai 2000 - deux engins bicourant 3 kV / 25 kV côte à côte à Liège-Guillemins : à gauche locomotive CFL 3015 et rame I 10 en partance pour Luxembourg, à droite automotrice 455 pour Lille-Flandres (photo J. Ferrière)

DOSSIER

La ligne 42 électrifiée entre Rivage et Trois-Ponts

La saga de l'électrification de la ligne Liège - Luxembourg est terminée...

Rappelez vous... en septembre 1999, la SNCB terminait les travaux d'électrification entre Gouvy et Trois-Ponts. La circulation des trains vers la frontière luxembourgeoise était ainsi assurée en traction électrique au départ de Trois-Ponts, au prix d'un changement de trains dans cette gare.

Restait donc à équiper la section de ligne située entre Trois-Ponts et Rivage : c'est chose faite depuis le 28 mai 2000.

La ligne 42 Rivage - Gouvy - frontière aujourd'hui

Voyons ce qu'est la ligne 42 aujourd'hui entre Rivage et Gouvy.

La voie

C'est un sujet de perplexité pour les voyageurs habitués aux « longs rails soudés » des lignes principales européennes et qui circulent aujourd'hui entre Rivage et Gouvy : on entend toujours le « tac-tac » d'antan, caractéristiques du roulement sur des rails « courts ». C'est que la SNCB n'a actuellement renouvelé les rails que là où c'était absolument nécessaire : sur le viaduc de Remouchamps, dans les tunnels et sur la voie « B » (sens vers Liège) de la section restée à double voie entre Gouvy et Vielsalm. Telle est la politique de la SNCB : les travaux de voie se font encore trop souvent « au coup par coup », là où la vétusté les a rendus indispensables.

Installations électriques

Quelque 2463 poteaux - à console mobile - donnant un aspect nouveau à cette ligne SNCB - ont été posés le long de la ligne de manière à soutenir 85 km de caténaires.

La caténaire est alimentée en 25 kV depuis la zone neutre de Martinrive 3 kV / 25 kV (entre Rivage et Aywaille) - franchise pantographes baissés - et la frontière géographique (Bellain)¹ par la sous-station de Trois-Ponts... en fait située à Brume. C'est une particularité voulue pour ne pas abîmer le paysage : la sous-station permettant d'abaisser le courant *Electrabel* 220 kV à la tension SNCB de 25 kV se trouve dans l'enceinte du poste *Electrabel* de Brume, situé au-dessus de la centrale électrique d'alimentation par pompage de Coö. Ainsi abaissé, le courant 25 kV destiné à notre ligne est amené par une ligne souterraine constituée de deux câbles coaxiaux jusqu'au poste de distribution construit en gare de Trois-Ponts, en bordure de

¹ - à la frontière géographique, un interrupteur placé à la caténaire permet la séparation du « courant belge » distribué par Trois-Ponts et le « courant luxembourgeois » distribué par la sous-station de Walferdange. Un signal « U » impose aux conducteurs des engins électriques de « couper la traction » pour le franchir.

l'ancienne cour à marchandises. Celui-ci alimente les caténaires de Martinrive à la frontière luxembourgeoise.

Quant à l'information SNCB, elle est désormais transmise par un câble à fibres optiques suspendu aux poteaux caténaires.



La zone neutre de Martinrive du sens Aywaille - Rivage (voyez à droite le signal « baissez pantos » et les losanges indiquant le changement de tension 25 000 / 3 000 volts - voyez aussi les poteaux caténaires typiques 25 kV -)
photo R. Marganne - 28 mai 2000

Passages à niveau

Pas moins de 11 passages à niveau ont été supprimés. Les autres ont vu leur système de sécurité renforcé.

Ouvrages d'art

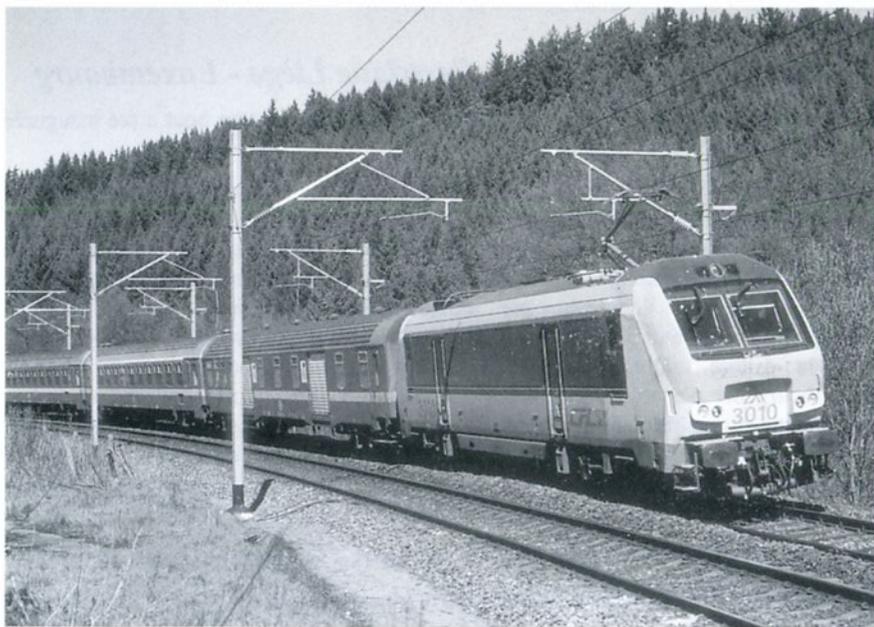
Treize ponts routiers ont été adaptés pour dégager le gabarit électrique. La SNCB a par ailleurs profité des travaux d'électrification pour remplacer le pont sur la route nationale, à la sortie de Trois-Ponts côté Coö. Les travaux ne sont pas terminés à ce jour, et un ralentissement à 20 km/h est toujours prescrit au franchissement de ce pont.

Quant aux neuf tunnels de la ligne, d'une longueur cumulée de 2 263 mètres, il a fallu y dégager le gabarit électrique. Malgré la mise à simple voie dans huit de ceux-ci (le tunnel de Trois-Ponts restant à double voie), il a fallu abaisser le niveau des voies d'une vingtaine de centimètres en moyenne et en raboter les parois. Il a fallu par ailleurs en revoir l'étanchéité, traction électrique oblige. Ce sont ces travaux qui

semblent avoir retardé de plusieurs mois l'électrification complète de la relation Liège - Luxembourg. Le tunnel de Coo a nécessité les travaux les plus spectaculaires : la SNCB y a utilisé la technique du « *portique mobile* ». Elle consistait à consolider la voûte du tunnel en apposant un voile de béton armé sur les parois. De manière à réduire au maximum les coupures de voie et permettre ainsi la circulation des trains, les barres métalliques utilisées pour armer le béton n'étaient pas assemblées dans le tunnel, mais en dehors de celui-ci. Un portique mobile soulève alors l'assemblage et entre dans le tunnel pour le déposer sur place, tronçon après tronçon. Ce portique créant un véritable coffrage, il suffit alors d'y injecter du béton à prise rapide, avant de décoffrer l'ensemble et de faire sortir le portique.

La signalisation

Ici, le travail est inachevé : à terme - cette année encore, peut-être - un poste électronique PLP (poste à logique programmable), situé à Rivage, doit reprendre la signalisation sur toute la ligne. De même, la longue section à voie unique entre Aywaille et Trois-Ponts, avec évitement à Stoumont, doit être partagée en sections intermédiaires, afin de pouvoir diminuer les distances entre les sections de block : un système à compteurs d'essieux est en cours d'installation. En attendant, les postes de Rivage, Aywaille, Stoumont, Trois-Ponts, Vielsalm et Gouvy (deux cabines) continuent à assurer l'espacement des trains et autres fonctions annexes.



Un train IR Liège - Luxembourg quelque part du côté de Cierreux, sur la section restée à double voie (photo SNCB - mai 2000)

Les gares

Toutes les gares de la ligne ont fait l'objet - ou vont faire l'objet - d'un programme de rénovation.

Ainsi en est-il de la gare de *Rivage*, dont la rénovation est en cours. La gare d'*Aywaille*, en pierre du pays, vient, elle, d'être entièrement rénovée. Le point d'arrêt de *Coo* a « changé de côté » pour être rapproché de quelques centaines de mètres des attractions qu'il dessert. Les gares de *Trois-Ponts* et *Gouvy* ont été entièrement rafraîchies en 1993. Reste *Vielsalm*, où, après bien des hésitations, la SNCB vient de décider de ne pas raser le bâtiment actuel ni de l'abandonner pour construire du neuf, mais de le rénover, dans le cadre d'une opération reprenant également les abords de la gare et les quais. Un budget de 30.000.000 F est prévu pour cette dernière opération.

Vitesse de référence

La vitesse de référence - 90 km/h - n'a actuellement pas été modifiée. Néanmoins, les travaux d'entretien et de renouvellement des voies ne sont pas terminés: aussi, la SNCB prévoit-elle à terme de faire passer la vitesse à 100 km/h, un maximum avec le matériel « classique » vu le profil de la ligne et ses nombreuses courbes. Peut-être un matériel pendulaire pourrait-il améliorer les temps de parcours prévus entre Liège et Luxembourg, soit un peu moins de deux heures ½ pour quelque 160 km : une « performance » bien peu concurrentielle face à l'autoroute qui permet de joindre Liège à Luxembourg en moins de 2 heures...

Inauguration de la traction électrique Liège - Luxembourg

C'est le jeudi 25 mai que la traction électrique de bout en bout a été inaugurée sur la ligne Liège - Luxembourg.

La gare de Trois-Ponts qui a été désignée pour les cérémonies protocolaires, où l'on a vu les deux trains inauguraux se retrouver « nez à nez » sur la voie 3. Côté belge, la locomotive 1313 et une rame de voitures I 10, avec à bord notamment la Ministre Belge des Transports Isabelle Durant et l'administrateur-directeur général de la SNCB Étienne Schoupe, par ailleurs arrivés à Liège... en TGV. Côté luxembourgeois, c'était la 3008 qui était de service avec trois voitures CFL Wegmann dont la voiture « *Rendez-Vous* » du GAR, transportant notamment le Ministre luxembourgeois des transports et les autorités des CFL. Après coupure du ruban symbolique et congratulations diverses, tout le monde s'est entassé dans trois bus TEC pour rejoindre le centre sportif de Trois-Ponts, à 800 mètres de là, pour le repas de midi...

Les aventures du week-end « Rivage - Gouvy en fête »

Samedi 27 et dimanche 28 mai, la SNCB avait organisé la fête sur toute la ligne: circulation gratuite et attractions touristiques dans toutes les gares avec la collaboration des administrations communales.

Tout avait été conçu pour la réussite totale de cette manifestation, annoncée par deux « folders », dont le premier a d'ailleurs été envoyé par nos soins à tous nos membres.

Dimanche 28 mai, un « grain de sable » est venu contrarier cette fête par ailleurs très réussie : la chute malencontreuse d'un arbre sur la caténaire près d'Aywaille, suite à des vents de tempête imprévus qui avaient balayé toute la Belgique...

La ligne 42 en fête avec « F » comme « fiasco »

Tout avait commencé lorsque le vendredi 26 mai : le train auto-couchettes assuré au départ de Bressoux jusqu'à Gouvy par les locomotives diesel 5517 et 5531 en unité multiple (départ : 18h24) avait été annoncé des Pays-Bas avec près de deux heures de retard. Le conducteur de Gouvy, affecté à ce service, avait donc été renvoyé à son dépôt d'attache par train régulier : il avait terminé sa prestation à 20h30...

Vers 20h, le train, enfin arrivé de Maastricht, était prêt au départ. Il fallut alors avoir recours au conducteur-planton de la remise liégeoise de Kinkempois : en fait, il commençait son service à 20h30... Coup de pot : ce dernier connaissait encore la ligne 42 jusqu'à Gouvy : Kinkempois n'a en effet plus aucun train régulier à assurer vers Gouvy ! Finalement, le train part à 20h40 : pour les photos, c'est fichu !

Samedi 27... tout baigne. Il y a des trains électriques cadencés... toutes les heures entre Liège et Gouvy, avec arrêt de 5 minutes à Trois-Ponts² : en tête, pour les trains vers Luxembourg, une locomotive électrique 3000 des CFL, pour les trains vers Gouvy, une « 13 » de la SNCB. Et les rames sont belles : des voitures I 10 orange, avec de temps à autre en renfort, l'une ou l'autre voiture I 6 à compartiments en livrée « Memling ». Ainsi en est-il du 113 (départ de Liège-Guillemins à 9h15), avec malheureusement les poubelles de compartiment pleines à ras bord au point qu'il y avait des canettes par terre... A l'arrivée à Luxembourg, ce train, normalement assuré par une rame CFL, fut garé. Au retour de Luxembourg, les 5 voitures I 10 furent remplacées par 3 voitures CFL « Wegmann » : l'employé aux annonces de Luxembourg fit encore mention du « train pour Trois-Ponts avec correspondance pour Liège » : la communication passe très bien entre la SNCB et les CFL ! Finalement parti avec 15 minutes de retard de la capitale grand-ducale, le train fit l'heure à Liège. Les voitures Wegmann des CFL, remorquées par une locomotive électrique 3000 des CFL à pleine puissance, c'est pire que le *Tornado* à Walibi...

Le dimanche 28, premier jour du nouvel horaire, patatras...

Lors de mon arrivée à Liège-Guillemins vers 9 h, j'observe que la locomotive diesel 5540 bleue « fait les allèges » pour Ans. Le 113 arrive de Liers à l'heure, locomotive CFL en tête. Je monte et le train s'ébranle... Tout va bien... Lorsque nous arrivons à Rivage, le personnel du train fait descendre tous les voyageurs et la rame est garée dans le faisceau des marchandises. J'apprends que le trafic est interrompu peu avant Aywaille par un arbre, que la tempête a couché sur la caténaire.

² - le samedi 27 mai, on roule en effet encore avec l'horaire d'hiver 1999-2000, où la longueur de l'arrêt à Trois-Ponts se justifiait par l'obligation de changer de train...

Nous attendons alors... près d'une heure l'arrivée d'un autobus TEC qui doit nous conduire à Trois-Ponts. Pendant ce temps, voici la locomotive 5540 que j'avais vue à Liège, qui se présente à Rivage. En fait, elle doit aller rechercher le train 111 Liège - Luxembourg immobilisé en pleine voie... devant l'arbre. Son conducteur a vu l'obstacle à temps... et l'incendie provoqué par le court-circuit et a pu éviter toute collision.



Le faisceau de marchandises de Rivage ne reçut pas le 28 mai des trains de produits de carrière, mais des « 13 » et « 3000 » et des rames de voitures I 10 (photo R.Marganne)

Mais ce n'est pas tout... Une fois arrivés à Gouvy, ils seront à nouveau transbordés dans une rame CFL de service intérieur venue de Troisvierges, car le roulement des rames entre Liège et Luxembourg a été bouleversé vu l'incident d'Aywaille... Quant à la 5540, le signaleur de Trois-Ponts l'a bien vite « cachée » derrière le train de « cure-dents » qui y stationnait en attente d'être conduit à Bullange le lendemain : les « chefs » avaient décrété qu'on ne pouvait « voir » de locomotive diesel sur la ligne 42 ce dimanche 28 mai...

Voilà l'autobus... unique, vite rempli de voyageurs. C'est debout... comme bien d'autres, que je parcourrai la petite route en lacets entre Rivage et Trois-Ponts. Nous y arrivons vers... 12 heures (au lieu de 10h17 selon l'horaire théorique). C'est alors que j'aperçois le train 111 - qui avait été immobilisé devant l'arbre - arrêté au signal d'entrée côté Coo. En fait, la 5540 le pousse! Pourquoi est-il arrêté ? J'apprendrai par la suite que, fête oblige, le train devait entrer en gare de Trois-Ponts locomotive électrique en tête, pantographe levé et moteurs en service, fête oblige. C'est cette rame qui reprendra à Trois-Ponts les voyageurs arrivés par autobus.

J'apprendrai finalement que le trafic régulier avait pu être rétabli vers 13 heures à Aywaille. Entre-temps, les trains quittant Liège toutes les heures jusqu'à 13h22 compris étaient assurés par une rame de deux automotrices « Break » de Liers à Rivage, avec transbordement des voyageurs sur autobus TEC jusqu'à Trois-Ponts. Les voyageurs « du 13h22 » ont eu plus de chance : descendus des « Break » à Rivage, ils ont pu y emprunter une rame de voitures I 10 pour continuer leur voyage.

A la suite de ces incidents, plusieurs questions me viennent à l'esprit.

Pourquoi avoir attendu jusqu'à 9h40 pour envoyer une locomotive diesel rechercher à Aywaille le train 111, bloqué depuis... 7h50 ? La réponse est simple : il n'y a plus de « *conducteur-planton* » de permanence à Liège. Il a fallu attendre, par ce venteux dimanche matin, qu'on décroche un conducteur « quelque part » pour assurer le service des allèges avec une locomotive électrique et libérer la 5540, dépêchée sur Aywaille...

Pourquoi avoir mis des autobus TEC en ligne entre Rivage et Trois-Ponts, alors qu'il y avait du courant à la caténaire entre Aywaille et Trois-Ponts ? Certes, il n'y a plus moyen de manoeuvrer à Aywaille (et donc remettre en tête une locomotive), mais on aurait pu faire circuler des rames « *encadrées* »³. En fait, on ne voulait pas mettre en ligne des « 55 » bleues, dont trois exemplaires étaient présents à Gouvy, puisque c'était la « fête » à l'électricité.

Bref, on a supprimé des trains, entassé des voyageurs - pire, des curieux, clients potentiels venus apprécier le confort la ligne électrifiée - dans des autobus. Encore heureux qu'en fin de journée, le bon sens ait prévalu au dispatching, puisque le train quittant Liège-Guillemins à 16h22 fut assuré par la 5540 « bleue ».

Pour finir, revenons au train autos-couchettes reliant les Pays-Bas, Thionville... et le soleil méridional. Depuis l'électrification de la ligne 42, il faut non moins de trois locomotives différentes pour assurer sa remorque entre Maastricht et Thionville :

- une locomotive électrique SNCB série 27 de Maastricht à Rivage, car les locomotives série 13 SNCB / 3000 CFL ne sont pas (encore) autorisées à circuler à Maastricht, tandis que la ligne 40 Maastricht - Visé - Liège n'est pas équipée pour la circulation d'engins moteurs à traction triphasée (DMT) ;
- une locomotive série 13 de la SNCB de Rivage à Gouvy ;
- une antique locomotive électrique série 3600 des CFL de Gouvy à Thionville, car les 13 SNCB et 3000 CFL ne sont pas autorisées sur la section SNCF entre Bettembourg (frontière) et Thionville.

C'est ça le progrès ?

D. Coenen

Les tribulations d'un excursionniste sur la ligne 42...

Dimanche 28, par un soleil engageant malgré le grand vent, je me décide à aller voir la « fête en ligne ». Pour l'occasion, la SNCB a mis en ligne une desserte cadencée... à l'heure, alternativement pour Luxembourg et Gouvy... Un rêve... Les trains pour Luxembourg seront tractés par les 3000 CFL, les rames pour Gouvy par des

³ - « *encadrées* », c'est à dire avec une machine à l'avant et à l'arrière...

13, non encore autorisées sur le secteur de Luxembourg, et le matériel I 10 sera généralisé. Je me décide à prendre, à Liège-Guillemins, le train pour Luxembourg de 13h22, afin d'apprécier les qualités de traction des 3000 CFL sur la ligne de l'Amblève. Première surprise au guichet de Liège-Guillemins : la gratuité de circulation n'est acquise qu'à partir de Rivage. Il faut payer jusqu'à la bifurcation, mais la SNCB accorde royalement 60 % de réduction à condition... de faire estampiller le billet au retour dans une des « gares en fête ». Au delà de Rivage, par contre, c'est gratuit... mais pas plus loin que Gouvy ! Je m'en tire ainsi avec 120 F.

Ah... administration, quand tu nous tiens !

Me voici sur le quai, voie 10 en l'occurrence, prêt à photographier la 3000 en provenance de Liers, sortant du saut-de-mouton de Hemricourt... C'est en effet le premier jour de circulation de ce genre de train sur « le *métro liégeois* », comme la SNCB appelle pompeusement la ligne 34 par Liège-Palais. Tiens... il me faudra aller faire des photos au point d'arrêt... international de Liège-Jonfosse, qui voit désormais des trains marquer l'arrêt pour Lille-Flandres et Luxembourg, après avoir accueilli les IR Anvers - Maastricht aujourd'hui supprimés !



Un spectacle insolite à Rivage le 28 mai : une rame d'automotrices *Break* (il n'en passe jamais ici...) et des voyageurs dans tous les coins (photo R. Marganne)

Chouette, le train est annoncé à l'heure via la sonorisation de la gare, sans autre indication. Soudain, c'est une rame composée de deux automotrices *Break* qui se présente... Surprise, incrédulité... coup d'oeil aux annonceurs automatiques - on ne sait jamais à Liège... c'est bien l'indication « Luxembourg ». J'avise un sous-chef à quai : « *c'est bien le train pour Luxembourg ?* » « *Oui, et dépêchez-vous de monter...* », me répond-t-il, « *il va partir* ». « *Mais ce n'est pas possible, cette rame n'est pas*

bitension... » Perplexité du sous-chef... « *Qui c'est celui-là* », pense-t-il sans doute ? J'avise alors le chef-garde (pardon... l'accompagnateur de train) : « *vous irez jusque Rivage dans cette rame, puis vous serez transporté par autobus, car il y a un problème sur la ligne... Je n'en sais pas plus* ».

Catastrophe... alors que la ligne est en fête... Bref, je prends mon mal en patience, tout en pestant contre le « *speaker* » de Liège-Guillemins qui aurait pu annoncer le problème aux voyageurs par la sonorisation... Je m'installe dans les « *Break* », que je me promets bien de photographier à Rivage : jamais un matériel de ce type n'a roulé sur la ligne, à ma connaissance... Angleur, Poulseur... nous voici en vue de Rivage, gare de bifurcation ligne 42/43 à la configuration très étriquée : deux voies à quai seulement, et un faisceau marchandises latéral côté Liège, où stationne d'ailleurs une rame de voitures I 10, avec une 3000, pantographes baissés... Sans doute un train retenu ici vu la coupure des voies à Aywaille...

Je m'attendais à quelques manoeuvres... et je serai servi... Le signal d'entrée de Rivage est fermé pour nous, et pour cause... Voie 1, je vois soudain arriver une 13 et une rame de voitures I 10. Je suppose que la ligne 42 vient d'être rouverte au trafic... Après arrêt à quai et déchargement de tous les voyageurs (?), elle va garer la rame sur le faisceau marchandises. Le signal d'entrée nous donne enfin accès... première voie, à contre-voie : tout le monde est prié de descendre... pour laisser place aux voyageurs descendus de la rame de voitures I 10. Les automotrices *Break* vont les reconduire à Liège. J'ai compris... tandis que qu'on fait passer les voyageurs arrivés à Rivage voie 2. C'est la rame garée dans le faisceau des marchandises qui va nous prendre en charge, après remise en tête de sa locomotive. C'est alors seulement que le personnel de Rivage, qui s'est vraiment coupé en quatre, du chef de gare à l'agent de triage, qui nous apprend ce qui s'est passé : le premier train électrique de la journée, celui qui a quitté Liège-Guillemins à 7h22, s'est retrouvé nez-à-nez avec un arbre effondré sur la caténaire suite à des vents de tempête de la matinée. Il a pu freiner, mais la caténaire était touchée, car l'arbre avait pris feu au contact avec le courant électrique. Les services de la SNCB ont travaillé sans relâche : voie et tension d'alimentation viennent d'être rétablis. Les deux chefs-gardes de Gouvy affectés à notre train, et qui ont prêté main forte au personnel de Rivage, en ont les larmes aux yeux...

Mais ces anicroches n'entament pas la bonne humeur des nombreuses familles qui envahissent le train désheuré, décidées à profiter des avantages tarifaires et autres du train... et des ristournes promises au « *Télécoo* ». Moi, finalement, je serai à Trois-Ponts avec une bonne heure de retard.

En arrivant à Trois-Ponts, et en voyant l'effervescence dans la cabine de signalisation, je ne puis qu'avoir une pensée émue pour le régulateur de la ligne et pour les cheminots de terrain qui ont dû jongler avec les rames pour assurer le service et ne pas gâcher la fête.

Oui, au fait, l'exposition de la SNCB et les animations de Trois-Ponts étaient chouettes...

R. Marganne

Le service des trains au 28 mai 2000

Malgré l'électrification complète de l'axe Liège - Luxembourg, on verra toujours les bon vieux « poêles à mazout » le long de l'Amblève. Jugez plutôt...

Service « voyageurs »

Les trains IR Liège - Luxembourg - une circulation cadencée toutes les deux heures, rien n'a changé sur ce point... - sont désormais amorcés à Liers, ainsi que les plaques d'itinéraire UIC réglementaires fraîchement repeintes des voitures I 10 l'indiquent désormais : peut-être faudrait-il néanmoins indiquer au personnel CFL - notamment à Luxembourg - comment « Liers » se prononce⁴. Plus sérieusement, le parcours Liège-Guillemins - Liers des IR belgo-grand-ducaux a avant tout pour but de désencombrer les quais d'une gare des Guillemins en plein travaux⁵ : jusqu'au 27 mai, les trains pour Luxembourg y faisaient tête à queue et mobilisaient une voie pendant de longues et précieuses minutes. Les usagers de la ligne de l'Amblève ne se plaindront pas quant à eux, du report du terminus à Liers, car ils pourront ainsi atteindre le centre de Liège sans changer de train,... comme avant 1984 où le dogmatisme du plan IC-IR avait limité les trains de la ligne 42 à la gare des Guillemins.

Ces trains IR Liège - Luxembourg, assurés par rames de voitures I 10 seront dans un premiers temps exclusivement remorqués par des locomotives série 3000 des CFL. Il semble que leurs homologues série 13 de la SNCB ne sont pas encore autorisées à Luxembourg-Ville, car elles n'ont pas subi les mises au point de leurs consoeurs luxembourgeoises suite à l'épineux problème électrique des harmoniques constaté à leur mise en service. Donc, pas de « 13 » au delà de Gouvy...

Les trains « P » Liège - Gouvy, rebaptisés dans l'indicateur « IR » continueront, eux, à être assurés en traction diesel⁶, à l'aide des locomotives série 55 « bleues » et de rames de voitures M 2 : on jure à la SNCB que ce n'est que provisoire, sans pouvoir dire quel matériel sera finalement désigné. On ne parle donc plus - provisoirement (?) - des locomotives tritension série 15 pour assurer ce service.

Les navetteurs de Gouvy pour Luxembourg ont obtenu, quant à eux, la mise en ligne d'un deuxième train de pointe entre Gouvy et Luxembourg, assuré par du matériel luxembourgeois.

Pour faire la transition avec le trafic des marchandises, signalons que le train auto-couchettes en provenance des Pays-Bas pour le soleil méridional circulera en

⁴ - Si vous saviez comment les cheminots de Lille-Flandres prononcent « Liers », le week-end, lorsque les trains de la dorsale wallonne font terminus dans cette gare liégeoise...

⁵ - ce « désencombrement » de Liège-Guillemins a été conçu à grande échelle : ainsi, les trains IC de la liaison Quiévrain - Bruxelles - Liège font-ils terminus toutes les deux heures à Liège-Guillemins (l'autre service est prolongé, lui, jusque Verviers-Central). Les rames qui y font terminus vont en général garer voie 6 à Angleur si elles sont réversibles (locomotive série 21 et voitures M4), ou vont carrément manoeuvrer à Kinkempois si la composition n'est pas réversible, la gare d'Angleur ne se prêtant pas à ce genre de manoeuvres (absence de signaux de « petit mouvement » et d'agent de triage).

⁶ - sauf, le premier train « IR » 4026 de la journée partant à Gouvy à 5.10 pour Liers et son train d'équilibre « IR » 4023 quittant Liège-Guillemins à 23.06 pour Gouvy, remorqués par une locomotive série 13 de la SNCB ou 3000 des CFL...

traction électrique. Quant aux trains auto-couchettes en provenance de Bressoux ils circulent, eux, via la ligne de l'Ourthe (ligne 43 Rivage - Bomal - Jemelle), afin d'être fusionnés, à Jemelle, avec la tranche bruxelloise venant de Denderleeuw, gare d'origine de ces trains depuis le déménagement de Schaerbeek intervenu le 28 mai dernier.



Il est loin, le temps du 135 Amsterdam - Bâle - Milan - Gênes, photographié ici à l'entrée de Gouvy par J.-P. Joly le 03.04.1969. Composition : locomotive 1801 des CFL, avec grillages de pare-brise de protection anti-stalactites de tunnels (sic), wagon-restaurant NS (avec cuisine chauffée au coke !) et 3 voitures FS...

Service « marchandises »

Pour les marchandises, on compte sur la ligne, au graphique actuel, deux trains réguliers par jour et trois trains facultatifs, tous assurés en traction diesel ! La gare de Kinkempois n'est en effet actuellement pas adaptée à la circulation de locomotives à moteurs triphasés (DMT) à savoir notamment les 13/3000 ! De nouveau, cette situation n'est que provisoire. Le trafic est constitué de produits chimiques en transit ainsi que du sable en provenance de Campine et à destination du Grand-Duché. En outre, il y a cinq fois par semaine le train des « cure-dents » Schaerbeek - Trois-Ponts, comme l'appellent familièrement les cheminots. Il s'agit bien sûr de bois en grumes déchargés au port de Bruxelles et destinés à la scierie de Bullange. A Trois-Ponts, ce train de 2000 tonnes est scindé en deux parties et repris par une double traction de locomotives série 55 venues à vide de Gouvy⁷. Actuellement, les gares de Vielsalm et Gouvy

⁷ - la charge maximale autorisée sur la ligne 45 entre Trois-Ponts et Bullange pour une locomotive série 55 est de 500 tonnes vu la sévérité du profil, notamment entre Malmédy et Waimes.

reçoivent aussi des wagons de bois en provenance de France via le Grand-Duché : il s'agit de chablis « produits » par la tempête de Noël 1999.



La cour à marchandises de la gare de Vielsalm reçoit ces derniers temps des trains de bois en grumes, originaires de France, suite à la tempête de Noël 1999 (photo H. Groteclaes, 05.03.00)

Les vacances arrivent... Une petite balade de Liège à Luxembourg par la *Transardennaise*... comme l'a baptisée le service « Communication » de la SNCB vous tente-t-elle ? Demandez alors un billet « *toutes gares luxembourgeoises* », qui vous permettra de profiter du prix avantageux du billet « longues distances » de service intérieur des CFL !

R. Marganne

LIGNE 42
Rivage - Gouvy en fête

A titre de souvenir : logo créé par la SNCB à l'occasion de l'inauguration de la traction électrique entre Liège et Luxembourg

DOSSIER

Printemps ferroviaire en Gaume

Avec l'arrivée du printemps, les vastes prairies ondulées de la Gaume se sont couvertes d'un tapis de fleurs jaunes, pommiers et cerisiers ont retrouvé leurs couleurs aussi éclatantes qu'éphémères et pendant quelques jours les buissons d'aubépine ont voulu nous faire croire à une chute de neige locale et tardive.

Tandis que, fait exceptionnel, un couple de cigognes a fait étape au sommet d'un sapin surplombant le village de Chassepierre, à quelques kilomètres de là les chantiers de rénovation de l'Athus-Meuse s'activent en cette fin du mois d'avril, sous un soleil presque estival à peine voilé par de timides nuages.

A la veille du long week-end du 1^{er} mai, voici la situation d'avancement des travaux et de l'exploitation de notre ligne préférée.

Voie

Dans le courant de l'hiver, la voie « A » (vers Virton) a été renouvelée sur 800 mètres dans la traversée de la gare de Florenville. La plate-forme a été assainie, du ballast neuf approvisionné et des rails lourds en barres soudées ont été posés. Par contre les traverses en bois ont été conservées avec remplacement des éléments défectueux.

Le 25 avril, début des travaux d'assainissement de la plate forme de la voie « A » sur 430 mètres entre approximativement les BK 91,5 (pont de Lacuisine) et 92 (courbe avant la gare de Florenville).

Le lendemain, après dépose des tire-fonds, les deux files de rails ont été basculées, sur toute la longueur de la section à traiter, entre les rails de la voie « B ». Ce travail a été effectué en trente minutes environ par une pelleteuse sur lorries munie d'une pince adéquate.

C'est l'entreprise *Strukton* qui opère avec le soutien logistique de l'équipe « voie » de la SNCB basée à Florenville.

A noter que la bascule des rails est faite sans enlever les éclisses. C'est donc une double section continue de 430 mètres qui a été ripée au milieu de la voie « B », belle démonstration de la capacité de torsion de l'acier....

Quelques mots sur les différentes étapes relatives à l'assainissement de la plate-forme ferroviaire :

- Dépose des rails et des traverses,
- Dégarnissage du ballast et de la terre sur une hauteur de un mètre environ,
- Pose d'un tapis synthétique incliné latéralement selon une pente de 8% vers l'extérieur de la plate-forme pour faciliter l'écoulement des eaux,
- Pose d'un caniveau latéral en béton,
- Garnissage de la plate-forme avec du ballast neuf,
- Repose de l'armement (rails et traverses).

Pour le chantier qui nous intéresse, les rails et les traverses seront récupérés, leur renouvellement étant prévu pour le mois de septembre.

Après la fin de ce chantier, d'une durée prévisionnelle de cinq semaines, une autre section plus courte (100 mètres environ) sera traitée dans le même secteur en aval du passage à niveau n° 14.



**Le 49 970 en attente à Florenville, avec en tête les locomotives 5209, 5216 et 5305 en panne. Le drapeau rouge retient le convoi avant la traversée des voies que les voyageurs de l'autorail croiseur emprunteront dans quelques minutes.
(28 avril 2000, 16h10 - photo J. Perenon)**

Ouvrages d'art

Le pont des Epioux est terminé mais non encore en service car les travaux de réfection de la chaussée restent à faire.

L'hypothèse évoquée dans le numéro 114 de Trans-fer concernant le tunnel de Lahage est confirmée. En effet, par décision du 10 janvier 2000, la SNCB a décidé de conserver à double voie les souterrains de Gedinne (longueur 765 m) et Lahage (longueur 172 m). Il s'agit là d'excellentes nouvelles car la fluidité du trafic s'en trouvera améliorée, sans parler des risques de patinage dus au démarrages en rampe, risques qui deviennent donc sans objet.

Les travaux de réfection du tunnel de Lahage sont programmés pour février 2001 avec une interruption totale du trafic pendant trois semaines.

Néanmoins cette décision pose le problème du maintien d'une double jonction voie « A » voie « B » entre Florenville et Virton, section longue de 25 km avec un profil difficile.

Aujourd'hui, il existe des jonctions à Saint-Vincent-Bellefontaine et Meix-devant-Virton, jonctions « encadrant » en quelque sorte la fameuse rampe de 16 0/00 bien connue des conducteurs.

Dans le projet actuel ces équipements devaient être supprimés et remplacés de fait par la mise à voie unique du tunnel de Lahage qui offrirait naturellement toutes les possibilités de communications. La double voie étant finalement conservée dans le tunnel, le projet devra être revu, soit en admettant l'idée d'une section de 25 km sans jonction, soit en conservant l'un ou l'autre des équipements actuels (le plan de la nouvelle signalisation serait alors à revoir), soit enfin en étudiant un nouvel emplacement.

Même problématique à Gedinne : il faudra bien prévoir au delà du futur raccordement voie 3 vers voie « A », une jonction pour se rabattre sur la voie « B ».

Affaires à suivre....

Autre chantier programmé : la réfection du viaduc de Thanville (entre Beuraing et Vonêche) prévue pour le mois d'octobre prochain.



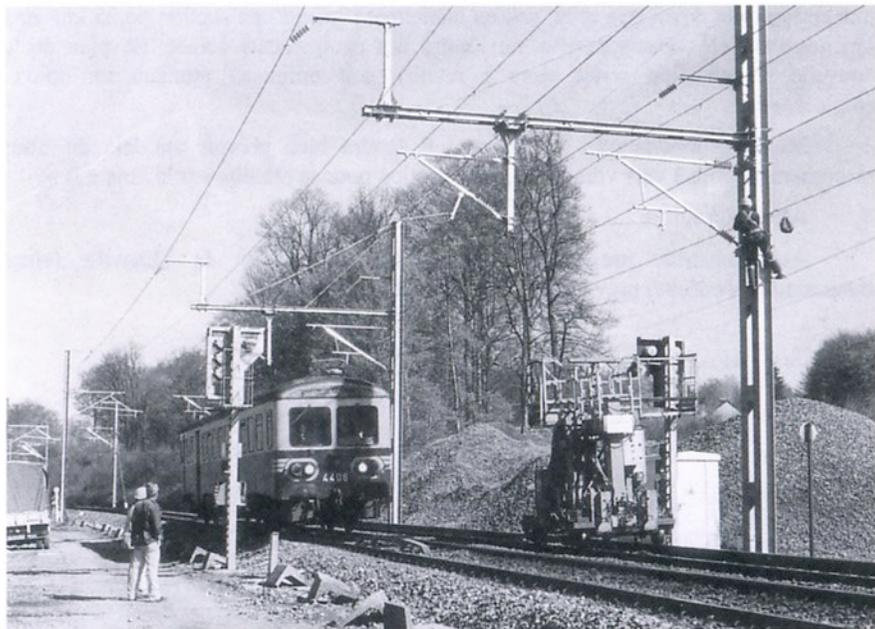
Passage à contrevoie sur voie « B » en direction de Florenville de l'autorail 4508. Au premier plan, interruption de la voie « A » - (26 avril 2000, 16h15 - photo J. Perenon)

Alimentation électrique

La pose des caténaires est en cours sur les deux voies au départ de Florenville en direction de Bertrix. Au 25 avril les câbles étaient tirés jusqu'à la BK 83 soit 1,5 km au sud de Straimont.

Le train de la SCLE, basé actuellement à Bertrix, procède à la mise en tension du fil porteur et du fil de contact sur voie « A ». Il est suivi par une draineuse à tourelle sur laquelle deux techniciens effectuent le réglage des supports et des attaches.

Par ailleurs, l'adjudication des marchés concernant les sous-stations de Virton et Houyet a été passée le 7 février 2000.



Passage à contrevoie de l'autorail 4408 au passage à niveau n° 14 de Lacuisine. Sauf erreur, le 4408 est le seul autorail série 44 en livrée rouge présent dans les Ardennes. 26 avril 2000, 10h15. Sur l'autre voie, la draineuse tourelle de la S.C.L.E. est prête au travail (photo J. Perenon)

Signalisation

Nouveau sursis pour les signaux mécaniques ! Aux dernières nouvelles la mise en service de la télécommande sur Bertrix - Florenville (inclus) serait reportée au mois de septembre, la section suivante vers Virton devant être équipée ultérieurement.

En conséquence, les amateurs ferroviaires pourront donc profiter des dernières « palettes gaumaises » pendant encore quelques mois.

Pas de changement en ce qui concerne l'exploitation des postes du block manuel par rapport à la situation décrite dans le numéro 114, pour mémoire :

- **Straimont** (Bl.28) : théoriquement hors service avec ouverture occasionnelle en cas de travaux. Ainsi, après trois mois d'inactivité, ce poste a fonctionné pendant la journée du 27 avril 2000 ;
- **Florenville** (Bl.32) : utilisé en permanence
- **Saint-Vincent-Bellefontaine** (Bl.37) : en service du lundi au samedi de 6h00 à 22h00.

Exploitation

Depuis le 25 avril la voie « A » est donc hors service pour une durée de cinq semaines entre Bertrix et Florenville. Le seul convoi qui l'utilise est celui de la SCLE qui circule en navette depuis Bertrix pour la pose de la caténaire. Florenville étant provisoirement gare de début (ou de fin selon le sens de circulation) de la section à voie unique ; un signaleur en renfort officie en permanence pour la manœuvre des aiguillages côté Bertrix (reprise de la voie « A » après circulation à contre sens sur la voie « B »).

Service des marchandises

Pas de modification importante par rapport à l'horaire indiqué dans le n°114. Pour les photographes, précisons que les deux seuls convois réguliers diurnes circulent en direction de Bertrix et passent à Florenville aux heures théoriques suivantes : train n°49 970 du lundi au samedi vers 15h30, train n°76 051 du lundi au vendredi vers 17h20. Ajoutons le lundi matin vers 9h45, tous jours vers Bertrix, le convoi d'automobiles neuves qui, les autres jours passe aux aurores vers 5h30. Par ailleurs, on compte la semaine huit circulations régulières nocturnes (cinq vers Virton et trois vers Bertrix) entre 22h30 et 5h30.

Programme nocturne à Florenville

Les trains de marchandises réguliers circulant la nuit en direction de Virton empruntent donc à contrevoie, sur vingt kilomètres environ la voie « B » depuis Bertrix pour retrouver une marche normale à partir de Florenville.

Ils entament leur phase de freinage dans la longue descente qui précède la gare, accompagnée par le crissement strident des sabots de freins bloqués sur les bandages de roues.

Les lourds convois marquent quasiment l'arrêt devant la lanterne jaune du signaleur posté en sentinelle sur le viaduc de la Semois et s'engagent à la vitesse réglementaire de 20 km/h sur les aiguillages 200 et 201 leur permettant d'accéder à la voie « A », dans un vacarme d'où émergent le grincement des essieux, le choc des tampons et divers cliquetis qui dévorent le silence nocturne des environs.

Au loin, la palette H32 donne, de son feu vert, la voie libre vers Virton. Le dernier wagon ayant dégagé l'aiguillage 201, les moteurs des diesels montent en puissance, le train reprend de la vitesse et bientôt les feux rouges disparaissent dans la courbe au delà de la gare.

Ce spectacle ferroviaire se reproduit à cinq reprises au cours de la nuit et se trouve agrémenté vers une heure du matin par le 47 962 circulant en sens inverse, immobilisé au signal E32 dans l'attente de la libération de la voie par le 48 941. Les deux locomotives ronronnent tous feux allumés devant le bâtiment de la gare et attendent la mise « au passage » de la palette pour s'élancer, dans un hurlement de moteurs GM poussés au régime maximum, vers la longue rampe en sortie de gare.

Bientôt le grondement s'estompera et le silence retombera, pour une heure environ, sur la petite gare gaumaise.....

Jacques Perenon

Infrastructure SNCB

Les lignes électrifiées en 25 kV de la SNCB

La mise en service complète de la traction électrique 25 kV sur la ligne Rivage - frontière luxembourgeoise en fait la première ligne « classique » de « grande longueur » exploitée en courant alternatif monophasé 25 kV 50 Hz par la SNCB, le reste de son réseau électrifié restant exploité en 3 kV.

La liste des lignes SNCB électrifiée en 25 kV est donc la suivante, au 28 mai 2000 :

Tronçons de lignes SNCB à grande vitesse électrifiés en 25 kV 50 Hz

N° ⑥	tronçon	vitesse de référence	particularités
1	Hal - frontière (Wannehain)	300 km/h <i>double voie</i>	zone de commutation 3kV/25 kV au km 15.410 (sortie de Hal)
1/1	Y Silly - Y Beaugard	80 km/h <i>simple voie</i>	raccordement avec ligne 94, pour trains de travaux ou en cas de problème, avec zone de commutation 25 kV/3kV
1/2	Y Patard - Y Coucou	80 km/h <i>simple voie</i>	raccordement avec ligne 94, pour trains de travaux ou en cas de détresse, avec zone de commutation 25 kV/3kV
1/3	Y Maubray - Y Antoing	160 km/h <i>simple voie</i>	raccordement avec ligne 78, utilisé en service commercial, avec zone de commutation 25 kV/3kV

Tronçons de lignes SNCB « classiques » électrifiés en 25 kV 50 Hz

N°	tronçon	vitesse de référence	mise en service	particularités
171	Athus - frontière luxembourgeoise (vers Rodange)	75 km/h <i>double voie</i>	29/05/61	sans connexion électrique actuelle avec réseau SNCB
96	Quévy - frontière française (vers Feignies)	140 km/h <i>double voie</i>	14/07/63	voies commutables et zone de commutation 3kV/25kV en gare de Quévy
75	Mouscron - frontière française (vers Tourcoing)	90 km/h <i>double voie</i>	24/09/82	zone de commutation 3kV/25kV à quelques

N°	tronçon	vitesse de référence	mise en service	particularités
				mètres de la frontière
167	Athus - frontière française (vers Mont-St-Martin)	<i>simple voie</i>	01/06/88	ligne hors service depuis le 26/09/93
94	Froyennes - Blandain - frontière française (vers Baisieux)	140 km/h <i>double voie</i>	23/05/93	zone de commutation 3kV/25kV à Froyennes
42	Gouvy - frontière luxembourgeoise (vers Troisvierges)	90 km/h <i>simple voie</i>	15/12/93	
42	Trois-Ponts - Gouvy	90 km/h <i>simple voie de Trois-Ponts à Vielsalm</i>	26/09/99	
42	Rivage - Trois-Ponts	90 km/h <i>simple voie d'Aywaille à Trois-Ponts</i>	28/05/00	zone de commutation 3kV/25kV à Martinrive

Liste des sous-stations SNCB délivrant du courant traction 25 kV 50 Hz

- Silly (ligne à grande vitesse 1)
- Brume/Trois-Ponts (ligne 42)

Liste des sous-stations étrangères délivrant du courant traction 25 kV à la SNCB

- La Flamengerie (*Lille*) (SNCF) → ligne 75 jusqu'à la frontière
 → ligne 94 section Froyennes - Blandain
 Douai (SNCF) → ligne 96 jusqu'à Quévy
 Belval (CFL) → ligne 171 jusqu'à Athus

Prochaines étapes d'électrification en 25 kV 50 Hz à la SNCB

- En 2002, l'**Athus-Meuse** (lignes Dinant - Athus, Bertrix - Libramont et Athus - Autelbas) à alimenter par les futures sous-stations de Houyet et Virton
- Fin 2002 (ou début 2003 ?), la **ligne à grande vitesse n°2 Bierbeek-Ans** (à alimenter par la future sous-station d'Avernas via une ligne à haute tension en provenance de la centrale nucléaire *Electrabel* de Tihange, dont les câbles seront - en principe - enterrés dans l'assiette de l'ancienne ligne 127 Statte - Landen).
- En 2005, la **ligne à grande vitesse n° 3 Vaux-sous-Chèvremont - Welkenraedt** (ou Walhorn ?)



- En 2005, la ligne à grande vitesse n°4 Anvers-Dam - frontière néerlandaise (vers Breda)

A Lacuisine (ligne 165), des techniciens de la S.C.L.E., du haut de leur tourelle automatique, montent la caténaire 25 kV (photo J. Perenon - 26.04.00)

La SNCB par ligne

Ligne 21 - Landen - Hasselt : quand rien ne bouge...

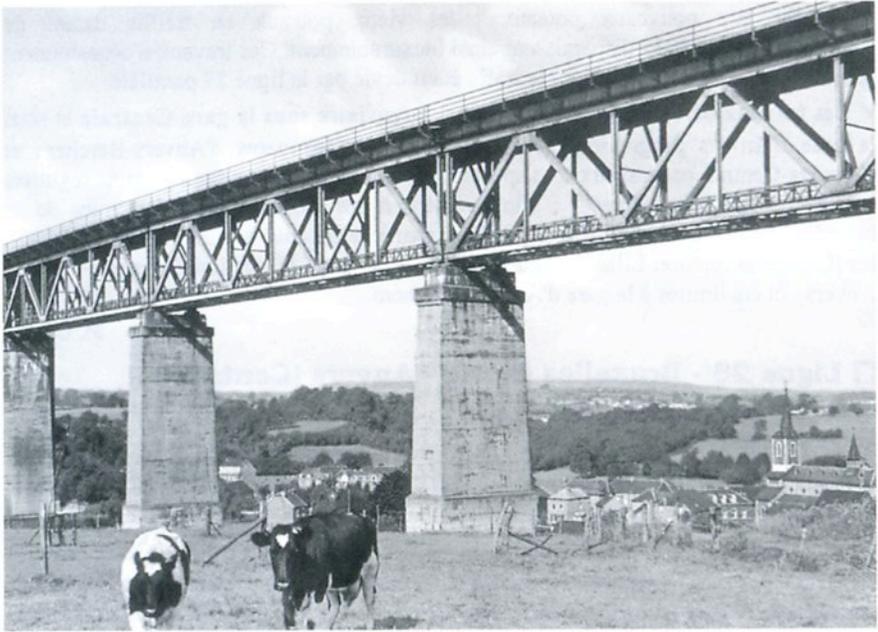
Rien n'a quasiment bougé sur ce chantier de doublement de la voie de la ligne principale à la sortie de Landen depuis avril 2000 : si la voie est posée, la caténaire n'est toujours pas tirée sur la nouvelle voie A au départ de Landen.

M. Grieten

Ligne 24 - section Montzen - frontière allemande vers Aachen (West) : viaduc de Moresnet

Situé entre les BK 39.070 et 40.177 de la ligne 24, le viaduc de Moresnet est caractéristique de la construction allemande du début du XXème siècle : il est en effet contemporain de la construction de la ligne 24 Tongres - Visé - Aix-la-Chapelle (Aachen) - Ouest, mise en oeuvre par l'occupant prussien pendant la première guerre mondiale, afin de relier directement le port d'Anvers et la Ruhr, sans passer par les Pays-Bas. Il est composé de 21 piliers en béton, damé et de 22 charpentes métalliques

de 48 mètres de longueur, 7 mètres 50 de haut et 4,50 mètres de large. Sa longueur totale est donc de 1 107 mètres : il culmine à 58 mètres au dessus du niveau du sol. Il a été mis en service le 18 février 1917, en même temps que l'ensemble de la ligne⁸. Saboté pendant la seconde guerre mondiale, il ne sera rouvert au trafic qu'en 1949.



Du pied du viaduc de Moresnet, des vaches vous regardent ! (coll. H. Groteclaes)

Quelque cinquante ans plus tard, la nécessité de restaurer le viaduc de Moresnet est devenue urgente. Différentes méthodes ont été étudiées pour le restaurer. Pas moins de cinq projets ont été élaborés. Finalement, le procédé suivant aurait les faveurs de la SNCB : dépose de la 1ère travée métallique au sol où elle sera remise en état. Pendant ce temps, une travée de secours pour 1 voie sera mise en place dans l'espace libéré par la travée en cours de reconditionnement au sol. La première travée restaurée est remise en place après enlèvement de la travée de secours. Puis, dépose de la 2ème travée métallique au sol et même scénario que pour la 1ère travée et ainsi de suite pour le reste du viaduc (22 travées au total). Il est prévu de ne pas devoir interrompre la circulation des trains plus d'un week-end pendant les opérations de pose et de dépose des travées. C'est bien nécessaire sur le seul axe international « marchandises » reliant la Belgique et l'Allemagne.

Si le principe de l'entretien du viaduc de Moresnet paraît acquis, le phasage des travaux n'est pas encore arrêté.

H. Groteclaes

⁸ - cf. à ce sujet l'excellent ouvrage d'Armand BOVY, *La ligne 24 Tongres - Visé - Gemmenich*, tome 1, 1830-1918, s.l., 1998, pp. 113 sq.

☐ Ligne 25 - Bruxelles-Nord - Anvers (Central) : le point sur les travaux

✓ Reprise des travaux de « réélectrification » de la ligne 25 entre Malines et Kontich⁹ : quasiment systématiquement tous les week-ends, la nouvelle caténaire est suspendue aux nouveaux poteaux ; les vieux poteaux en treillis datant de l'électrification de 1935 disparaissent ainsi inexorablement. Ces travaux n'occasionnent aucune contrainte d'exploitation, le trafic étant dévié par la ligne 27 parallèle.

✓ Les travaux de construction du tunnel ferroviaire sous la gare Centrale et sous la ville d'Anvers progressent, avec retard : entre les gares d'Anvers-Berchem et d'Anvers-Central, ces travaux sont spectaculaires pour qui emprunte les trains réguliers sur les 2 voies subsistantes¹⁰ ; afin de préparer les raccordements des voies de ce tunnel, une coupure partielle du trafic a eu lieu le week-end des 29 et 30 avril 2000 : les IC C de la relation Lille – Gand – Anvers et IC G de la relation Ostende – Gand – Anvers ont été limités à la gare d'Anvers-Berchem.

M. Grieten

☐ Ligne 25 - Bruxelles (Nord) - Anvers (Central) : vitesse de référence relevée

Depuis le 15 mars 2000, la vitesse de référence est portée à 160 km/h entre Kontich et Anvers-Central (moins de 10 km). Entre Bruxelles-Nord et Kontich, la vitesse reste fixée à 140 km/h.

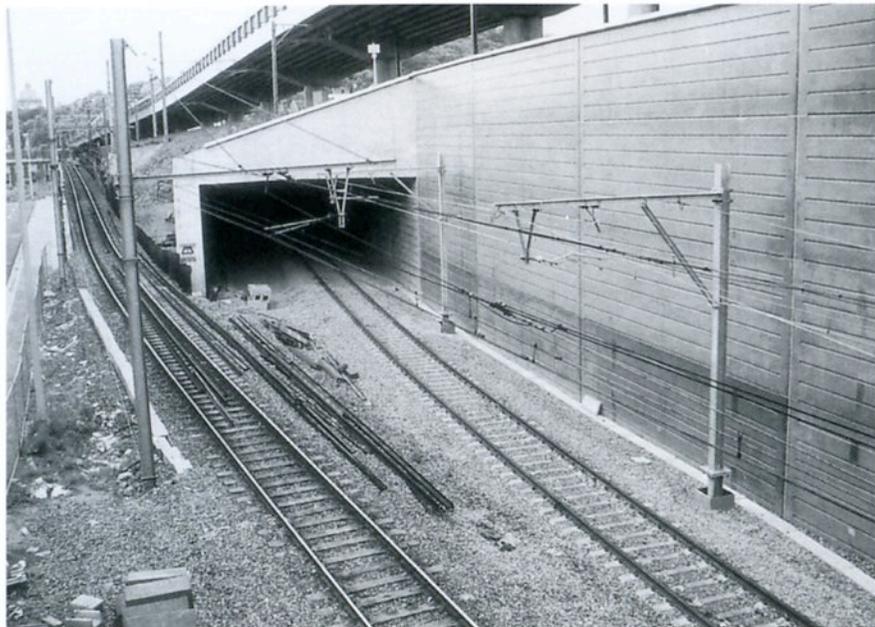
On remarquera néanmoins que la vitesse maximale des locomotives série 11 (bitension 1,5 / 3 kV) assurant les rames réversibles du service « Bénélux » Bruxelles - Amsterdam ont vu leur vitesse de référence ramenée de 160 à 140 km/h au 15 mars 2000, à cause semble-t-il, d'un problème d'amortisseurs et de jeu latéral. Aussi, ce service ne profitera-t-il pas de l'augmentation de la vitesse de référence entre Kontich et Anvers...

☐ Ligne 34 - Liège (Guillemins) - Hasselt : mise en service du saut de mouton « Hemricourt »

La SNCB a procédé à la mise en service, le dimanche 28 mai dernier, d'une première voie électrifiée dans le saut-de-mouton Hemricourt, à la sortie du tunnel sous Saint-Gilles de la ligne 34, à l'entrée de la gare de Liège-Guillemins. Cette nouvelle installation permet la réception - sur les voies 11 à 14 - de trains en provenance et à destination de Liège-Palais et Liers : dès à présent, cette opportunité est utilisée notamment pour les trains en provenance de Luxembourg, Lille-Flandres ou Bruxelles via Namur, qui desservent Liège-Palais et vont faire tête à queue soit à Liers - où la SNCB dispose d'un poste de préparation du matériel voyageurs - soit à Herstal, où la SNCB dispose de deux voies à quai en impasse pour la réception des rames automotrices.

⁹ - rappelons que, sur les sections non réélectrifiées, c'est l'équipement d'origine (1935) qui est toujours en place, avec notamment les typiques poteaux en treillis.

¹⁰ - quant à l'exploitation de la gare d'Anvers-Central, elle a lieu pour l'instant avec... trois voies à quai au lieu de dix... et ce n'est pas triste, aux heures de pointe notamment.



Le saut-de-mouton dit « de Hemricourt » à Liège-Guillemins, la veille de sa mise en service (photo J. Ferrière)

□ Ligne 36 - section Bruxelles - Louvain

✓ Les travaux se poursuivent activement entre Diegem et Louvain.

A **Diegem**, l'assiette de la 4ème voie est terminée tout comme le pont sur le Ring qui a été construit sans interruption du trafic routier.

A **Kortenbergh**, l'ancienne sous-station a été démolie ; la gare ne l'est pas encore.

✓ Zaventem

Zaventem n'est qu'un long chantier. Côté Nossegem, la construction du passage inférieur pour livrer passage à la nouvelle voie B directe Louvain – Bruxelles-National-Aéroport est entamée

La nouvelle « troisième voie » à Zaventem devrait être mise en service le 5 novembre prochain, suivie de l'installation de deux voies provisoires « intercalaires » pour permettre de démonter la voie 3 actuelle (réaménagement du côté sud du passage à Zaventem) à partir de juin 2001. Cela signifie que l'aéroport de Bruxelles-National sera à nouveau desservi à voie unique au départ de la bifurcation de Zaventem.

✓ Zone de Louvain

A Louvain, côté Liège, la pose des 2 nouvelles voies de la ligne 139 vers Wavre et Ottignies est déjà terminée ; leur électrification est en cours.



↑ Herent : train L 3011 Grammont - Louvain à l'arrêt le 07.04.00 :
le village est désormais « coupé en deux »...
↓ Louvain, ligne 139/1 : un train de fret remorqué par la 2346 et la 2621
passe sous la ligne 36 (photos M. Grieten)

A Louvain proprement dit, les travaux de voie suivants sont programmés à court terme : remise en service de la ligne 139 plus la voie D en gare et en cul-de-sac¹¹ début juillet 2000, mise en service de la nouvelle voie « B » de la ligne 36 (sens Liège - Bruxelles) côté sud fin septembre 2000. Ensuite, auront lieu le démontage des deux voies actuelles de la ligne 36 entre les quais et la bifurcation Molenbeek et le démontage des voies 1 et 2 actuelles en gare.

✓ Évolution des travaux sur la zone d'Ans

L'assiette de la ligne TGV n°2 est prête pour la pose des voies définitives entre Crisnée (endroit où la LGV quitte l'autoroute E 40), Bierset (où la LGV rejoint la ligne 36 « classique » pour la côtoyer sur quelques kilomètres) et Ans. Entre Bierset et Ans, l'assiette de la LGV se trouve sur le site de l'ancienne ligne 36, laquelle est reportée sur le flanc sud de la LGV, sur le site élargi de la défunte ligne 36B.

La voie provisoire, permettant la pose des voies définitives de la ligne à grande vitesse, vient d'ailleurs d'être posée, courant juin, entre Ans, Bierset, Voroux, et sur quelques centaines de mètres en site neuf entre Voroux et l'autoroute E 40, rejointe à Crisnée.

A Ans même, les voies 3, 4 et 5 à quai sont à présent fonctionnelles. La voie est en cours de pose sur les voies 1 et 2, futures voies TGV : les quais desservant ces deux voies sont en cours de réaménagement. Quant à la place de la gare et ses abords, elle profite d'un réaménagement complet avec les crédits d'accompagnements alloués aux communes traversées par le TGV.

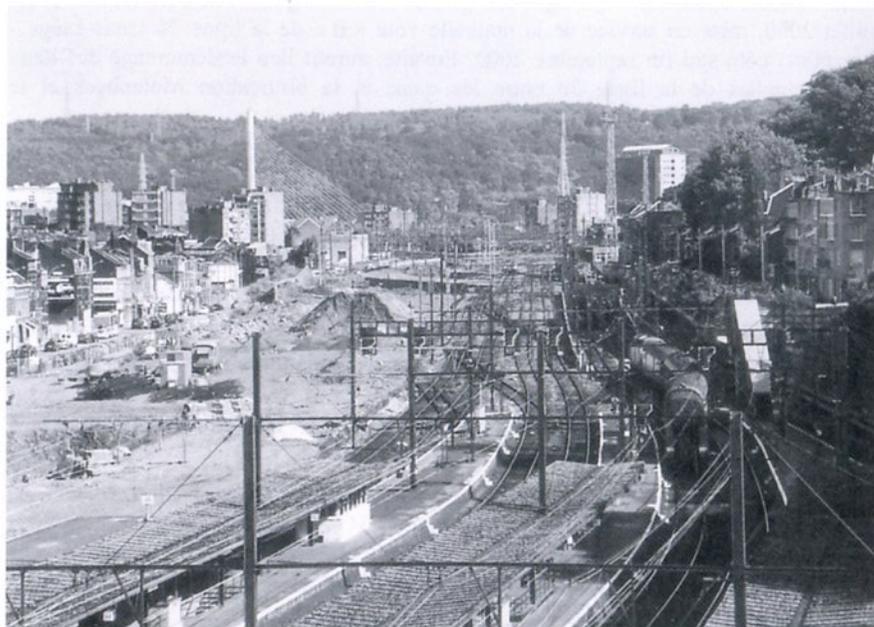
Le bâtiment de gare d'Ans, de style architectural typique des années 1970, accueille, lui, quelque 1300 voyageurs par jours. Il subit en ce moment une série de travaux d'entretien et d'embellissement : nettoyage des façades, remise en peinture de la salle d'attente, réaménagement du couloir sous-voies et des escaliers. Les quais sont complètement pavés (à la mode hollandaise) et les abris-parapluie reconditionnés.

Ces travaux ne devraient pas être terminés avant les congés payés 2000...

Quant aux déblais provenant de la construction de la ligne nouvelle entre Crisnée et Bierset, ils sont entassés à la sortie d'Ans, côté Liège, dans la tranchée où se trouvait la bifurcation donnant accès à la ligne 31 Ans - Rocourt - Liers, jadis électrifiée et où le trafic voyageurs a été supprimé dans le cadre du plan IC-IR de 1984. Cet entassement anéantit les derniers espoirs de ceux qui auraient voulu réactiver cette relation dans le cadre d'un « REL » (réseau express liégeois), mais offrira de nouvelles places de parking aux navetteurs.

¹¹ - la voie « D » de Louvain est une voie de réception possible des trains « L » de la ligne 139 Louvain - Wavre - Ottignies

✓ Évolution des grands travaux à Liège-Guillemins



Liège-Guillemins et la vaste esplanade dégagée par les travaux de construction de la nouvelle gare (vue vers Angleur) le 23.05.00 (photo J. Ferrière)

Les travaux concernant les fondations de la nouvelle gare de Liège-Guillemins ont débuté en mai, suite à la délivrance, début avril, du permis de bâtir. Le timing de la construction de la nouvelle gare, déplacée de 150 mètres vers la Meuse, par rapport à l'emplacement actuel, a été revu compte tenu du fait qu'il a finalement été jugé impossible de fermer la gare le temps des travaux les plus délicats (eh oui... certains l'avaient - semble-t-il - sérieusement envisagé, avec report du terminus des trains à Angleur, Liège-Palais ou Ans) : aussi, la finalisation de la nouvelle gare devrait être attendue non pas en 2002, comme on l'avait cru initialement... mais 2005. Entre l'actuel parking de la rue du Plan Incliné et la gare, la SNCB compte faire bâtir, grosso modo à l'emplacement du bâtiment actuel, un immeuble de bureaux destinés à son usage propre.

A l'initiative de la SNCB et d'Euro-Liège-TGV, un bulletin périodique d'information vient d'être lancé afin de tenir les Liégeois informés de l'évolution des travaux de « leur » gare. Le premier numéro (mai 2000), tiré à 115.000 exemplaires, a fait l'objet d'une diffusion « toutes boîtes » à Liège.

Pour documenter utilement nos membres non-Liégeois qui le souhaitent, nous avons obtenu d'Euro-Liège TGV que ce premier numéro leur soit envoyé sur simple demande : pour nos membres intéressés, il suffit de téléphoner de notre part sans tarder au ☎ 04-254.19.58 ou de faxer vos coordonnées au 04-254.16.62 en précisant votre souhait de recevoir le premier numéro de « Liège-Guillemins ». Ce premier numéro contient par ailleurs une carte-réponse vous permettant de recevoir gratuitement les prochaines éditions de « Liège-Guillemins ».

Euro-Liège TGV est aussi accessible par Internet sur le site www.euro-liege-tgv.be

Une anecdote enfin. Les festivités d'ouverture de la liaison autoroutière E25/E40 début juin ont révélé un « *chancre ferroviaire* » (de plus...) à Liège. A un jet de pierre du superbe pont haubané qui permet désormais à l'autoroute de franchir la Meuse, trône la masse métallique rouillée et taggée du pont ferroviaire du Val-Benoît, reconstruit sans aucun style sur les ruines de l'ouvrage d'art dont la foudre avait touché, le 31 août 1939, les charges de dynamite placées par l'armée belge en ces temps incertains. Aucun projet de reconstruction de cet ouvrage d'art - dont les travées à quatre voies supportent les lignes 37 (Verviers), 40 (Visé), 43 (Jemelle) et 125A (Kinkempois) ne semble exister. La Ministre fédérale des Transports, Isabelle Durant, a néanmoins promis le sablage et la remise en peinture rapide du pont, ce qui posera des problèmes d'environnement, vu que les couches actuelles de peinture contiennent sans doute du plomb... Entre temps, c'est... un coup de poing dans un oeil...

M. Grieten - R. Marganne

□ Ligne 36A - Y Voroux - Kinkempois : remise en service

C'est le 28 mai 2000 que la ligne « marchandises » Voroux - Kinkempois a été remise en service commercial après trois bonnes années de travaux. Au cours de celles-ci, la bifurcation avec la ligne 36 a été reportée en pleine voie, à Voroux, dans le cadre du remodelage complet du noeud ferroviaire de l'endroit. De plus, les tunnels et viaducs de cette ligne ont été reconditionnés et restaurés.

Dès le 28 mai, une vingtaine de trains (deux sens confondus) circulaient à nouveau sur la ligne, et notamment les trains « *Talbot* » qui ont pour mission d'alimenter, au départ du port d'Anvers, la firme ex-Cockerill Sambre (aujourd'hui Usinor) en minerai. Rappelons que, pendant toute la durée des travaux, les trains de fret étaient détournés par Hasselt - Visé (lignes 24 et 40).

R Marganne

□ Ligne 43 - Angleur - Rivage rénovation du bâtiment de gare de Marloie

Située sur la ligne 162 Namur - Luxembourg, la gare de Marloie constitue l'origine de la ligne 43 vers Bomal, Rivage et Liège-Guillemins. Conçu en 1951, le bâtiment de gare de Marloie - qui dessert en fait la ville de Marche-en-Famenne - avait été partiellement rénové lors de l'électrification de la ligne 43 en 1993. Le plan de voies - moins complexe que celui de la gare de Jemelle, quelque 8 km au sud, avait aussi été simplifié à l'époque : la voie 1 à quai, le long du bâtiment de gare, avait été supprimée dans le cadre de la mise à voie unique partielle de la ligne 43. Depuis lors, les trains de ou vers Liège sont reçus voie 2, jugée amplement suffisante puisque ces trains omnibus font en fait terminus à Jemelle, les voies 3 et 4 de Marloie étant voies de réception de la ligne 162.

Une deuxième vague de rafraîchissement de la gare de Marloie vient d'être exécutée. A l'extérieur, les peintures ont été refaites, les pierres nettoyées, la marquise et la toiture entretenues. L'accès aux quais a été repavé et le couloir sous-voies rafraîchi (marches anti-dérapantes, nouvelles mains courantes, nouvel éclairage, et nouvel ornement des murs, protégé par revêtement anti-graffitis). A l'intérieur, les sièges de la salle d'attente ont été réparés et les sanitaires réaménagés. La signalétique

en gare a été remplacée et, depuis octobre, un écran de téléaffichage annonce départs et arrivées des trains en temps réel. Place de la gare, près de l'arrêt des bus « TEC », un système « ARIBUS » lumineux a été installé : il permet de gérer les correspondances trains-bus de manière automatique et notamment de retenir des autobus en partance si les trains sont en retard (le système, lumineux, présente au chauffeur du bus en partance le n° de sa ligne, et - au moment où il peut partir - un nombre aléatoire, qu'il est prié de noter sur sa feuille de route afin de prouver sa vigilance...).

Les travaux à Marloie ont coûté quelque 10.000.000 F, et ont été effectués par le personnel du service *Facility Management* de la SNCB.



La gare de Marloie rénovée (photo SNCB)

□ Ligne 45 -

la gare de Malmédy devient un relais touristique

Tandis qu'une gare d'autobus digne de ce nom a été aménagée sur les emprises de l'ancienne cour à marchandises de la gare de Malmédy, les locaux administratifs de l'ancienne gare à marchandises ont été reconvertis en « *relais infos* » pour les touristes et autres voyageurs de la Vennbahn : ce petit bâtiment est le vestige de l'incendie de 1992, qui avait entièrement détruit les immenses hangars attenants.

Le nouveau relais-Infos comprend une zone d'accueil, un guichet-comptoir, une salle d'exposition confiée au Club ferroviaire malmédien, où on trouvera l'histoire du chemin de fer local, à travers des photos anciennes et des maquettes, mais aussi des réseaux de trains miniatures.

Et la Vennbahn ? La circulation des trains n'y reprenait que le 1er juin 2000, avec un mois de retard, car la Communauté Germanophone a dû injecter un budget

d'urgence de 3.000.000 F pour couvrir des réparations sur la section de voie qui est à sa charge, à savoir Raeren - Sourbrodt¹². Budget d'urgence, car une expertise de la SNCB a récemment jeté un pavé dans la mare : c'est 67.000.000 F qui sont nécessaires, à court terme, pour la réfection de la ligne. Si Bernd Gentges, ministre de la Culture germanophone déclare soutenir la Vennbahn, c'est, de son point de vue, aussi longtemps qu'elle sera financièrement rentable.

L'*asbl Vennbahn* a été fondée en 1989. Un an plus tard, le train touristique était sur rails. Subsidée par l'Union Européenne et la Communauté Germanophone, l'*asbl* compte sur quinze conducteurs professionnels et soixante bénévoles qui bichonnent le matériel dans un hall d'entretien construit à Raeren. De mai à octobre, l'*asbl* fait fonctionner les trains touristiques entre Eupen et Bütgenbach, ou entre Eupen et Trois-Ponts via Malmédy. En 10 ans, plus de 150.000 voyageurs - allemands pour les 2/3 - ont pris part aux quelque 400 circulations. Mais ces dernières années, les voyageurs se font plus rares. La Communauté Germanophone, elle, a injecté jusqu'à présent 150.000.000 F. Elle redoute le désengagement de la SNCB qui ferait exploser le coût de l'entretien des voies et ouvrages d'art. S'il semble que la SNCB conserverait le tronçon Sourbrodt - Trois-Ponts (trafic militaire avec le camp d'Elsenborn oblige), l'avenir de celui entre Wévercé et Bullange est plus hypothétique : certes, la SNCB assure-t-elle en ce moment, cinq jours sur sept, deux allers-retours entre Trois-Ponts et Bullange pour la desserte d'une scierie¹³. Mais la SNCB pourrait inventer de décharger les bois à Wévercé ou Sourbrodt. Bref, si des études sont en cours, l'avenir de la Vennbahn semble indissociable d'un partenariat public - privé, même si un projet alternatif de train touristique international de Trois-Ponts à Jünkerath (Allemagne) existe et pourrait aussi desservir Malmédy.

□ Ligne 49 - Welkenraedt - Eupen : travaux

Cette ligne à voie unique et électrifiée entre Welkenraedt et Eupen est systématiquement fermée dès que des travaux conséquents aux infrastructures doivent être entrepris. Le trafic des IC « A » et des trains « L » est alors *reporté sur route*, selon une terminologie utilisée par la SNCF.

Ce fut le cas le week-end des 29 et 30 avril 2000.

M. Grieten

□ Ligne 50A - Bruxelles - Gand : travaux

La bifurcation de *Sint-Katharina-Lombeek* est connue des lecteurs de *Trans-fer*, même si son nom ne dit a priori rien. Cette bifurcation permet en effet aux trains circulant sur la ligne 50A « directe » au départ de Bruxelles-Midi de rejoindre la ligne 50 vers Denderleeuw par la ligne 50A/2; elle voit ainsi passer tout le trafic voyageurs direct entre ces deux villes (IC K Gand - Alost - Bruxelles - Landen - Hasselt - Genk, IC L Poperinge - Courtrai - Bruxelles - Termonde - St-Nicolas, IR i Gand - Alost - Bruxelles - Aéroport et de nombreux trains L et P.)

¹² - la section Sourbrodt - Wévercé - Malmédy - Trois-Ponts est, elle, à charge de la SNCB.

¹³ - trafic des « cure-dents » - voir plus haut notre article sur la ligne 42



- ↑ Bif. St-Katharina-Lombeek : le 15.04.00, passage à contrevoie de l'IC 423 Ostende - Köln, suite aux travaux de signalisation (locomotive 1602 et voitures I 11)
- ↓ Nieuwkerken (ligne 50A) : le 15.04.00, train Ostende - Eupen remorqué par la 1307, au passage à contrevoie suite aux travaux de signalisation (remarquons le nouveau modèle de poteau caténaire SNCB « R 3 implanté voie A)
- (photos M. Grieten)

Des travaux sont actuellement en cours pour améliorer cette bifurcation : remplacement des ponts, terrassements... pour permettre la pose d'une 3ème voie et adaptation des caténaires.

S'inscrivant dans le cadre du plan STAR 21 de la SNCB, ces travaux permettront la pose ultérieure d'une 3ème voie d'une 4ème voie jusqu'à Bruxelles-Petite-Île pour le futur RER bruxellois. A Bruxelles-Petite-Île, la ligne 50A/1 permet déjà l'accès à Bruxelles-Midi à 4 voies.

La voie A de cette ligne 50A/1 a été déjà déplacée vers l'Est depuis quelques mois, de façon à permettre le déplacement des 2 voies de la ligne 50A /2 par un nouveau viaduc en cours de construction, destiné à remplacer le viaduc métallique passant au-dessus des lignes 96A/B/C à hauteur du nouvel atelier TGV et des voies de garage de Forest-Voitures pour permettre l'accès direct de la ligne 96N utilisée notamment par les Thalys, TGV et Eurostar à Bruxelles-Midi.

Enfin, signalons que des travaux de modification de la signalisation de la ligne 50A entre les bifurcations de Sint-Katharina-Lombeek et Melle en vue d'y autoriser une vitesse de 160 km/h ont imposé une exploitation à voie unique les week-end des 25/26 mars, 08/09 et 15/16 avril 2000 nécessitant la déviation de certains trains, dont des IC A Ostende – Eupen/Cologne par la ligne 50 via Denderleeuw et Alost.

M. Grieten

□ Ligne 96N - Hal



Hal, voie 1 : un train de fret remorqué par la 2319 s'engage sur la ligne 26 (ceinture est de Bruxelles) - photo M. Grieten - 08.04.00

La bifurcation provisoire « *Y Ring* » située au sud des installations de la gare de Hal, et qui permet de passer de la ligne à grande vitesse vers les lignes 94 (Tournai) et 96 (Mons) sera mise hors service et démontée sous peu. Par la même occasion, les dévers de la ligne 96N seront revus et la signalisation adaptée (installation de la TBL 2) pour relever la vitesse actuelle de 160 km/h à 220 km/h, vitesse de référence « finale » pour les TGV sur cette ligne dans l'état actuel de la technique. Les quais provisoires de Hal - dans le pertuis réservé à la ligne 96N - seront démontés. Quant à la ligne 96 « classique » Hal - Quévy frontière, la vitesse de référence va y être relevée à 160 km/h partout où c'est possible, après adaptation de la signalisation.

□ Ligne 124 - Bruxelles-Midi - Charleroi : travaux

Travaux aux ouvrages d'art en cours en région bruxelloise à Forest et Uccle...

Le temps d'un long week-end, celui de Pâques 2000, les 22/23 et 24 avril, toute circulation fut impossible sur la ligne 124 entre Bruxelles-Midi (plus précisément depuis la bifurcation de Forest-Est) et Uccle Calevoet pour permettre à des entreprises spécialisées de refaire l'étanchéité des ponts.

Les trains IC I de la relation Charleroi Sud - Bruxelles-Nord (couplés à la relation L Bruxelles-Midi - Anvers-Berchem et assurés en automotrices « banlieue » séries 900)¹⁴ ont été déviés comme suit : vers Charleroi-Sud depuis Bruxelles-Midi par la ligne 28 de contournement Est de Bruxelles, la ligne 161 par Bruxelles-Quartier Léopold et la ligne 26 de contournement Ouest jusqu'à Linkebeek, avec retard annoncé de 20' ; dans l'autre sens, depuis Linkebeek par les lignes 26 et 161 directement jusqu'à Bruxelles-Nord, sans desservir Bruxelles-Central et Bruxelles-Midi ; après changement de front, les trains repartaient vers Anvers-Central avec 5' de retard. Les trains L étaient remplacés par une navette autobus assurée par la STIB entre les gares de Bruxelles-Midi et Uccle Calevoet où une navette ferroviaire en correspondance assurait la desserte jusqu'à Nivelles. Les retards annoncés étaient conséquents.

M. Grieten

□ Ligne 125 Liège-Guillemins - Namur rénovation du bâtiment de Flémalle-Haute

De cachet typique « *Nord Belge* », le bâtiment de gare de Flémalle-Haute est actuellement rafraîchi : salle d'attente repeinte, abris de quai remis à neuf, réfection de la toiture, remise en état des sanitaires. Les quais avaient été récemment reconditionnés: pavage total des trois quais desservant les 5 voies à quai, couverture des escaliers du passage sous-voies, nouveaux abris pour les quelque 400 voyageurs qui passent quotidiennement à Flémalle-Haute. Rappelons que Flémalle-Haute est le point de bifurcation de la ligne 125A vers Seraing et Kinkempois. Les voies 1 et 2 lui sont en général réservées, pour le trafic des marchandises seul. Les voies 3 et 4, elles, sont voies principales de la ligne 125 Liège - Namur, la voie 5 étant une voie d'évitement...

Rappelons aussi que le dernier passage à niveau gardé de manière autonome (par « gardes-barrière ») de la SNCB, qui était situé rue Côte d'Or à Sclessin, a été

¹⁴ - - voir Trans-fer 115

supprimé il y a quelques mois suite aux travaux collatéraux à l'ouverture de la liaison E 25 - E 40. Encore la fin d'une époque...

R. Marganne

□ Ligne 108 Y Haine-Saint-Pierre - Binche un peu d'histoire ferroviaire...

Une excursion ferroviaire organisée par le GTF asbl dans la région du Centre le 13 mai dernier nous a permis de parcourir en autorail spécial série 44 de la remise de Merelbeke la section Y Haine-St-Pierre - Binche. Actuellement à double voie et électrifiée, elle constitue le dernier maillon subsistant de la ligne Haine-Saint-Pierre - Erquelinnes, longue de 23 km et ouverte au trafic dès le 02.08.1857 par le *Chemin de fer du Centre*. Pendant des lustres, cette ligne a permis de rejoindre - à la gare frontalière franco-belge d'Erquelinnes - les voies du *Nord Belge* qui donnaient accès à Jeumont et au nord de la France.

Laissons ici la parole à Henri Scaillet, qu'on ne présente plus, et qui nous avait fait l'amitié de nous accompagner lors de ce périple... « *Pour nous, machinistes de la remise d'Haine-Saint-Pierre, c'était à la fin de la seconde guerre une ligne de première importance pour le trafic qu'elle générerait, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Les voyageurs d'abord : il y avait les mineurs flamands qui travaillaient à la mine de Mont-Sainte-Aldegonde et à celle de Ressaix. Ils descendaient du train à Cronfestu ou à Leval. Et cela faisait du monde ! Les trains étaient aussi fréquentés par toute une clientèle féminine travaillant dans l'industrie du vêtement à Binche, à l'époque fort prospère. C'est par centaines que ces dames - des « petites mains » débarquaient à Binche des trains allant vers Erquelinnes ou qui en revenaient. Puis, on faisait le plein de travailleurs frontaliers, qui avaient trouvé de l'embauche dans les usines du bassin français de la Sambre du côté de Jeumont.*

Du point de vue des marchandises, des trains entiers pour le port d'Anvers transitaient par cette ligne du bassin industriel de la Sambre française, sans compter les trains caboteurs qui desservaient les gares de la ligne dans les deux sens. Il fallait approvisionner les cours à marchandises en combustible (surtout du charbon) et aussi enlever les wagons de sable, de bois de mine, des fûts de chêne et hêtre provenant des forêts voisines. Voilà pour le trafic. »¹⁵

Jusqu'au jour où la SNCB imagina de détourner ce trafic marchandises par Monceau et la ligne de la Sambre par Thuin et Lobbes...

Si la ligne garda son trafic voyageurs jusqu'à Binche, elle le perdit sur la section Binche - Erquelinnes il y a une quarantaine d'années, le 4 novembre 1962 précisément.

Au sud de Binche, la ligne resta accessible pendant longtemps jusqu'à Grand-Reng pour la desserte de clients locaux. C'est en 1984 que toute desserte marchandises au sud de Binche fut abandonnée, la « *gare des Gilles* » devenant ainsi un cul-de-sac ferroviaire, matérialisé par un butoir au bout de l'épi reliant les trois voies à quai de la gare voyageurs.

¹⁵ - extrait d'Henri SCAILLET, *J'étais machiniste*, éd. GTF asbl, pp. 137-140. Cet ouvrage est toujours disponible au GTF asbl. Voyez notre catalogue en page 77.

La section à double voie Haine-St-Pierre - Binche (moins de 10 km) fut mise sous tension 3 kV le 9 mai 1983 dans le cadre de l'électrification de toute la région du Centre. Elle est actuellement parcourue, toutes les heures, par les trains IR de la relation Binche - La Louvière - Braine-le-Comte - Bruxelles - Ottignies - Louvain-la-Neuve, avec un seul arrêt intermédiaire à Leval, entre La Louvière-Sud et Binche.

Mais laissons les souvenirs plus précis d'Henri Scaillet s'égrener sur le terrain, gare par gare.

D'Haine-Saint-Pierre à Binche, il y avait d'abord la gare de **Hayettes**. C'est là que la boulangerie industrielle « *Le Bon Grain* » disposait d'un raccordement pour ses vastes installations (meunerie, fours...) : elle recevait par chemin de fer son grain : celui-ci était transporté par bateau jusqu'à Houdeng, où il était transbordé sur des wagons de chemin de fer jusqu'à Hayettes. Il y avait aussi un atelier de fabrication de ressorts à lames pour camions et des marchands de charbon.

Il y a avait ensuite **Cronfestu**, avec ses cinq voies de garage ; la présence d'une marnière avait donné l'opportunité à une cimenterie de s'y installer : cette entreprise recevait du laitier par chemin de fer, et expédiait son ciment, ou plutôt « ses » ciments, puisque l'usine s'était fait une spécialité de fabriquer un produit « sur mesure » selon les spécifications de ses clients. L'épuisement de la marnière a mis fin à cette activité industrielle il y a déjà longtemps.



L'autorail spécial GTF s'engage sur le faisceau marchandises de Leval ; à droite, l'ancienne cabine de signalisation (photo J. Ferrière - 13.05.00)

La gare de **Leval** était la « gare charbonnière » par excellence de la ligne : les dimensions du bâtiment des voyageurs, aujourd'hui désaffecté et délabré, de cette gare de 2ème classe, l'attestent encore aujourd'hui. Elle disposait d'un faisceau de 7 voies,

et enregistrait après la guerre un trafic de 500 à 550 wagons de charbon par jour ouvrable. Aujourd'hui, il n'y a plus qu'un petit faisceau électrifié de deux voies qui servait à garer les trains de combustible pour la centrale électrique de Péronnes... servait, car son existence est précaire, vu la fermeture de la centrale.



C'est que deux raccordements s'embranchaient à Leval: à gauche vers Binche, il y avait un raccordement vers la mine de Mont-Sainte-Aldegonde. Il s'agissait en fait du dernier vestige d'une ancienne ligne de chemin de fer qui, au départ de Leval, rejoignait Carnières (où un ancien bâtiment de gare de cette ligne est encore visible) et Piéton. Établie au XIXème siècle entre Piéton et la gare de Leval-Trahegnies, cette liaison aujourd'hui oubliée, avait été ardemment souhaitée par les patrons charbonniers de la région du Centre.

**L'autorail spécial GTF
sur le raccordement de
la centrale électrique de
Péronnes (photo J.
Ferrière - 13.05.00)**

Elle avait été tout naturellement concédée à la *Compagnie du Chemin de fer du Centre*. Sa construction avait été menée à bien par la *Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut*, qui l'avait livrée à l'exploitation le 17 février 1868. Jadis numérotée 185, et longue de 14 km, elle ne comportait qu'une seule gare intermédiaire, à Carnières (Sud), mais avait pour mission non seulement de desservir les houillères locales, fort nombreuses notamment autour d'Anderlues, mais surtout de réunir entre eux les bassins houillers du Hainaut uniquement par des voies de chemin de fer que les patrons charbonniers pouvaient contrôler. C'était de plus un raccourci entre les charbonnages de la région et la France, où se trouvaient de nombreux clients. La reprise de la ligne par l'*Etat Belge* le 1er janvier 1871 fit disparaître tout esprit de concurrence entre les lignes ferrées de la zone, et ainsi la raison d'être principale de la liaison Piéton - Leval. La partie centrale de celle-ci, à Carnières précisément, fut déposée en 1890, et une partie de la plate-forme fut cédée à la SNCV qui la réutilisa comme site propre pour le

passage de sa ligne ferrée 30/31 Anderlues - Mariemont et au-delà, en construction au début du siècle. L'extrémité de la ligne de chemin de fer côté Piéton fut toutefois maintenue en activité pour la desserte des charbonnages du Viernoy et des houillères du Bois de la Haye et des Aulniats, situés à Anderlues. L'extrémité côté Leval servit de raccordement à la mine de Mont-Saint-Aldegonde. Ce raccordement est aujourd'hui démonté, même si, en regardant bien, on en aperçoit encore l'assiette.

À droite de Leval côté Binche se trouve encore aujourd'hui un *raccordement industriel, numéroté 241* dans la liste des lignes industrielles de la SNCB, aujourd'hui hors service, depuis la mise à l'arrêt, il y a quelques mois, de la centrale électrique thermique de Péronnes-lez-Binche. Jusqu'à cette désaffectation, ce raccordement fournissait le seul trafic marchandises de la ligne de Binche : un train complet de produits charbonniers par jour, destiné à alimenter la centrale. Cette ligne 241 provenait en fait de la réutilisation d'un ancien raccordement minier, ouvert le 17 février 1868, qui reliait la gare de Leval au charbonnage du *Puits-Sainte-Barbe*. La ligne avait ensuite été prolongée jusqu'à la centrale électrique de Péronnes, située en fait à 3,3 km de la gare de Leval.

Bref, du temps des charbonnages, il y avait beaucoup de trafic à Leval, et Monsieur Scaillet s'y rendait souvent aux commandes d'une locomotive à vapeur type 81 d'Haine-Saint-Pierre. Suite à un blocage administratif (un de plus...), il n'y avait jamais eu moyen d'obtenir une liaison directe permettant d'entrer dans le faisceau de Leval en venant d'Haine-Saint-Pierre. Aussi, fallait-il dépasser le passage à niveau de Leval et rebrousser. Avec 45 à 50 wagons, la machine arrivait vite à Ressaix, où une courbe ne permettait plus de percevoir les indications du signaleur de Leval pour pouvoir rebrousser, en l'absence de tout signal fixe. Aussi, de jour, le chef-manoeuvre devait se tenir debout, au milieu de la rame, et répéter avec un cornet acoustique les indications de rebroussement au chauffeur, grimé lui au sommet du tender. Une fois l'obscurité venue, un arrangement local tacite prévoyait que le rebroussement était autorisé lorsque l'éclairage public des quais de Leval clignotait trois fois, par les bons soins du signaleur de Leval... C'était le chemin de fer des années cinquante...

Gare suivante : **Ressaix**, où quatre ou cinq voies de garage pour trains en attente, aujourd'hui disparues, avaient été aménagées.

Et on arrivait à **Binche**. Là, pas de raccordement industriel, mais une cour à marchandises très achalandée et un magasin pour l'expédition de la production des très réputés tailleurs d'habits de la ville. Des malles entières de vêtements confectionnés y étaient expédiés et les cheminots de l'endroit se souviennent encore du train de 17 heures au départ de Binche pour Bruxelles, dont le fourgon était bourré de malles de vêtements jusqu'au plafond... Il y avait aussi deux à trois trains de main d'oeuvre (des petites mains...) reliant Binche à Ottignies, par la défunte ligne 141 Manage - Baulers - Ottignies...

Le bâtiment de gare de Binche mérite une visite : construit entre 1905 et 1910 par l'architecte Pierre Langerock, c'est une construction de style néo-gothique imprégné de traditions romantiques. C'est un bâtiment symétrique dont les deux ailes, basses et longues, rythmées de fenêtres à croisées et vitraux, enserrent un corps central à pignon où se multiplient les moulures, pinacles et redents. La salle des pas perdus est particulièrement remarquable : elle dispose d'un lustre en forme de coiffe de gilles

renversée. Autre mention anecdotique : il y a encore trois salles d'attente, une de 1^{ère}, une de 2^{ème} et une de 3^{ème} classe, qui ne sont plus ouvertes aux voyageurs, mais qui devraient être occupées par la bibliothèque communale.

Épargné par la seconde guerre mondiale, on y trouve encore l'une ou l'autre inscription en allemand, comme « *Fahrkartenausgabe* » au milieu des inscriptions typiques de la SNCB des années cinquante, en blanc sur fond bleu. Le bâtiment se prête de moins en moins à une exploitation ferroviaire rationnelle : il y fait froid en hiver (16°), faute d'isolation et de chauffage adapté.

On appréciera aussi l'ambiance dégagée sur le quai 1, au trottoir empierré, avec sa marquise en fer forgé et sa signalétique d'origine, sur plaques métalliques accrochées « aux cimaises » du quai, que la SNCB a eu le bon goût de respecter et son souterrain aux murs carrelés d'un autre âge, conduisant au deuxième quai, doté, lui, d'un petit édifice salle d'attente assorti à l'ensemble. Un vrai décor de film d'entre-deux-guerres où la ligne électrifiée fait presque figure d'anachronisme...

La petite cabine de signalisation sans style située à l'entrée de Binche, mérite aussi le détour, car elle est l'une des plus anciennes du réseau, avec le block 4 de Leval, qui date, lui, de 1924 ! Cette cabine - le block 6 - est toujours équipée d'un bâti Saxby, dont les éléments les plus anciens datent de 1926 ! Cette cabine de signalisation vit ses derniers jours : elle devrait être reprise par La Louvière en mai 2000.



L'antique cabine de signalisation de Binche, dépassée par l'autorail spécial du GTF en partance pour La Louvière-Sud (photo J. Ferrière - 13.05.00)

La SNCB restera-t-elle dans son bâtiment de Binche ? Rien n'est moins sûr, car un projet existe de limiter la ligne 108 - à son arrivée à Binche - au droit du passage à

niveau de la très fréquentée Route Nationale Mons - Charleroi, que les trains ne franchiraient plus.

Quant à la ligne 108 elle-même, elle devrait subir une simplification de taille en 2001 : elle devrait être mise à voie unique. Il faut bien reconnaître qu'avec un train de voyageurs par heure, assuré par automotrice quadruple, et faisant en fait la navette, la double voie est superflue, et les trois voies à quai de Binche un luxe, quand on sait qu'un seul train « P » dans chaque sens, assuré par rame tractée, impose des manoeuvres de remise en tête de la locomotive électrique désignée, habituellement de la série 22, vu le profil facile de Binche à Bruxelles...

R. Marganne



Le « bout des voies » à Binche : au-delà de la gare, les trois voies à quai sont ramassées en un épi, où stationne la locomotive électrique 2225 qui vient d'assurer le train P 8741, et qui manoeuvre pour remise en tête de sa rame ; au delà du butoir, on allait jadis à Fauroeux... (photo M. Grieten - 09.04.99)

□ Ligne 147 (Nouvelle) - Fleurus - Auvélais

L'assiette de cette ligne à simple voie, qui devrait être mise en service, en traction électrique 3 kV, aux environs d'avril 2001, est fin prête pour la pose des voies, préalable à la pose des poteaux-caténaires et des fils de contact. Le tronçon le plus délicat était celui en site neuf, de l'ancien point d'arrêt de Tamines-Alloux à Auvélais, où il fallut construire un nouveau pont sur la Sambre, actuellement terminé, et la « troisième voie » à ajouter à la double voie de la ligne 130 du pont sur la Sambre à Auvélais. La présence de nombreuses voies de débord le long des voies principales a néanmoins facilité la tâche des terrassiers. La pose de la voie a par ailleurs commencé en gare d'Auvélais...



L'assiette de la ligne 147 (nouvelle) à Tamines, au passage à niveau de la RN 988
(vue vers Fleurus - photo M. Grieten - 19.04.00)

Ligne 161 - Bruxelles - Namur

Bruxelles Quartier-Léopold rebaptisé

« **Bruxelles - Luxembourg** »

Depuis le 28 mai, ne dites plus « *Bruxelles-Quartier-Léopold* », dites « *Bruxelles-Luxembourg* ». Ce changement de dénomination permet en fait à la SNCB de revenir à l'ancienne appellation « *gare du Luxembourg* » que les Bruxellois n'avaient en fait jamais abandonnée.

Au fait, pourquoi cette gare s'appelait-elle « *Quartier-Léopold* » ? Cette dénomination remonte en fait aux débuts de l'indépendance belge, en 1830, lorsque, dans la foulée de la Révolution Industrielle, des habitants aisés de Bruxelles décidèrent de quitter le centre-ville et d'aller s'établir dans un nouveau quartier en cours de création dans le prolongement de la Rue Royale et de la Porte de Namur. L'initiative immobilière émanait en fait de la « *Société Civile pour l'Aggrandissement et l'Embellissement de la Capitale de la Belgique* », qui, pour l'occasion s'était associée aux plus grands groupes industriels et financiers de l'époque. Comme le premier Roi des Belges, Léopold Ier, en était actionnaire, le projet a finalement porté le nom de « *quartier Léopold* ».

Quant à la « *gare du Luxembourg* » elle-même, elle a été érigée, par la « *Grande Compagnie du Luxembourg* », concessionnaire de la liaison ferroviaire Londres - Luxembourg, sur des terrains achetés à l'hospice Sainte-Gertrude en 1846. Les plans



↑ travaux d'infrastructure à Etterbeek :

voie 4, stationne la 6252, voie 2, c'est la 6240...

↓ travaux à Watermael : l'automotrice 748 assurant le train L 6583 Louvain-la-Neuve-Université - Bruxelles-Midi passe voie 3 vers Etterbeek sous la ligne 26, suite aux travaux de renouvellement des traverses voie A (photos M. Grieten - 16.04.00)

de la gare ont été dressés en 1853 par l'architecte Gustave Saintenoy. Au départ, celui-ci voulait ériger un bâtiment majestueux composé d'une nef centrale et de deux grandes ailes latérales. En définitive, pour des raisons financières, il se limitera au bâtiment dont seule reste aujourd'hui la façade, classée. Bruxelles-Quartier-Léopold sera par la suite reliée à Bruxelles-Nord par la liaison actuelle, ouverte en 1866, qui comportait jadis des points d'arrêt rue de la Loi, Chaussée de Louvain (gare de Saint-Josse), rue Rogier et place Verboekhoven.

Rappelons enfin que « Bruxelles-Luxembourg » a été l'objet, ces dix dernières années, d'une vaste opération immobilière au bénéfice du quartier européen : les voies et quais ont été en quelque sorte « enterrés » afin de récupérer de l'espace. Le tout devrait être terminé en automne de cette année...

✓ **Rénovation des gares de Rixensart et Genval**

En Brabant Wallon, la gare de **Rixensart** (1400 voyageurs par jour !) est en cours de transformation. La salle des pas perdus y a été rafraîchie et réaménagée (nouvel éclairage, nouveau plafond, sas d'entrée, carrelage). De nouveaux guichets ont été installés, le chauffage central a été monté et une nouvelle sonorisation est en service. Les façades ont été nettoyées et repeintes, la toiture remise en état par la pose d'ardoises naturelles. Abris de quais et installations sanitaires ont été revus.

A **Genval** (1400 voyageurs par jour également), même cure de ravalement... nettoyage des façades extérieures, par gommage, remise en peinture de la salle d'attente et de la marquise, ainsi que des abris de quai. Couloir sous voies et abris de quai vont subir le même sort.

R. Marganne

✓ **Travaux**

Toujours des travaux sur ces lignes les week-ends avec parfois d'importantes contraintes pour l'exploitation.

Ainsi **renouvellement des traverses** des voies 1 et 2 entre Bruxelles-Quartier-Léopold et Etterbeek les 8/ 9 et 15/ 16 avril 2000, avec circulations à voie unique sur la voie 3 jusqu'à Watermael avec possibilité de dépassement sur la voie 4 à Etterbeek ;

Adaptation de la signalisation les mêmes week-ends avec circulation à voie unique entre Genval et Ottignies.

Ces deux week-ends, les IC M Bruxelles-Midi – Dinant étaient supprimés entre Bruxelles-Midi et Namur.

Le week-end des 29 et 30 avril 2000, à la suite de travaux d'étanchéité au pont à Watermael, la voie 3 et la ligne 26/3 furent coupées, sans contrainte d'exploitation.

Le week-end des 13 et 14 mai 2000, coupure totale du trafic entre Etterbeek et Ottignies à la suite de travaux d'étanchéité au pont de Watermael pour les voies 1 et 2, de la destruction du vieux pont en briques de la Nilleveldstraat à Hoeilaart (ce pont a été remplacé par un nouveau pont plus large en béton), du remplacement d'aiguillages en gare de La Hulpe.

Les trains internationaux et les TAA ont été déviés entre Bruxelles-Midi et Namur par les lignes 124 et 130 via Charleroi-Sud. Les trains IC M Bruxelles-Midi – Dinant étaient supprimés entre Bruxelles-Midi et Namur.

Les IC J Bruxelles-Midi –Luxembourg étaient déviés par les lignes 36 et 139 entre Bruxelles et Ottignies via Louvain et supprimés entre Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord avec desserte de Bruxelles-Schuman et Bruxelles-Quartier Léopold dans le sens vers Namur/Luxembourg; ces trains faisaient donc changement de front à leur arrivée à Bruxelles-Nord ; à Bruxelles Quartier Léopold pour rejoindre Schaerbeek et la ligne 36 par la ligne 161, avec à la clef une heure de retard, à tel point qu'à Ottignies, les trains vers Namur/Luxembourg circulaient dans le sillon horaire du train suivant, ce qui a d'ailleurs permis, maigre consolation, de faire desservir le point d'arrêt de Bierges – Walibi sur la ligne 139 par ces mêmes IC en début et fin de journée.

Les trains L Bruxelles-Midi – Louvain-la-Neuve Université étaient assurés entre Bruxelles-Midi et Etterbeek et entre Genval et Louvain-la-Neuve Université ; une navette autobus assurée par les TEC desservait les différentes gares, parfois au prix d'une longue marche à pied, comme à Watermael... puisque toute circulation automobile était également interdite sous le pont.

Ce week-end de coupure était-il bien choisi ? Nous en doutons car c'était la date choisie pour fêter les 100 ans de la gare de Libramont où une exposition historique au Centre Culturel retraçait l'histoire de cette bourgade ; du matériel était également exposé en gare (automotrice 96 n° 529, locomotive 1309 , autorail 4406)

Sur la ligne 162, des mises à voie unique certains week-ends ont permis la réfection de l'infrastructure à Mirwart, après le déraillement du train international Milan – Bruxelles le 12 avril dernier. Ces circulations à voie unique ont néanmoins entraîné la suppression des trains L entre Jemelle et Libramont (un train toutes les... 4 heures et par sens) avec arrêts assurés par les IC.

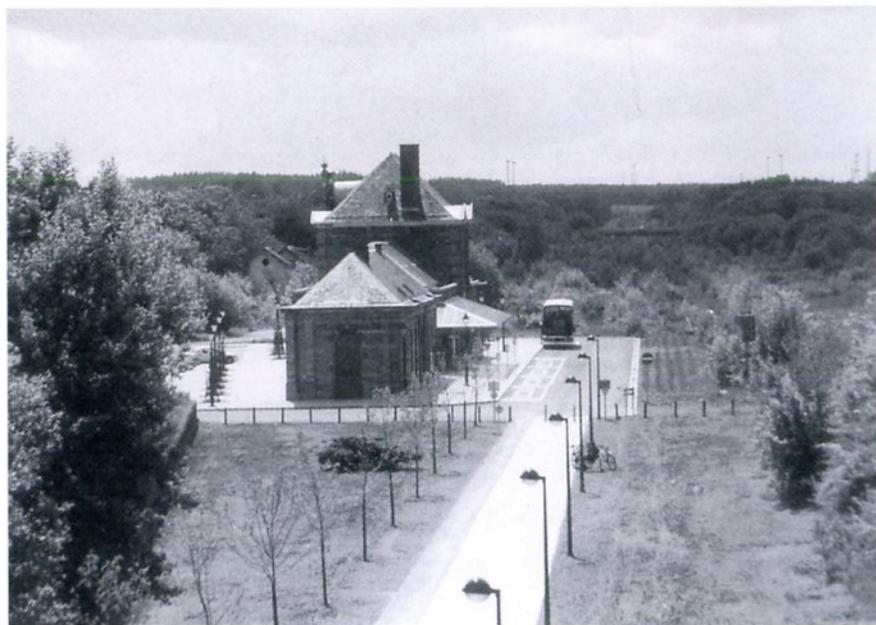
M. Grieten

□ **Ligne 163 - Libramont - Bastogne (suite...)**

Tandis que la Ministre des Transports, Isabelle Durant a encore rappelé à l'occasion de l'inauguration de la traction électrique entre Liège et Luxembourg que la remise en service de cette ligne pour le trafic voyageurs était à l'étude, notre membre Michel Lebeau a eu l'excellente idée de prendre divers clichés de Bastogne-Sud, en 1993 (dernière année de l'exploitation « voyageurs » ferroviaire) et 2000 (première année de la rénovation des installations de la gare). Reconnaissons que le « lifting » de Bastogne-Sud a été fort bien fait, et que la ville est ainsi dotée d'une gare routière de qualité, avec utilisation rationnelle du bâtiment des voyageurs de la SNCB, où, un guichet voyageurs SNCB continue à délivrer tous les types de billets souhaités. L'anneau routier pour autobus n'a en fait pris la place que des deux premières voies à quai. Les autres voies (la troisième à quai et le faisceau marchandises) sont en place, mais envahies par la brousse... Entre Bastogne-Sud et Bastogne-Nord, un chemin « RAVeL » a été aménagé sur le site de la voie ferrée : mais, comme le site était prévu à double voie, il y aurait encore moyen, semble-t-il, de reposer une voie jusqu'au point



↑ Jadis, le 13 février 1993 : Bastogne-Sud, côté voies, avec l'autorail 4501
assurant le train L 7684 pour Libramont ;
↓ Aujourd'hui, le même site : les voies 1 et 2 face à la gare ont disparu ; la voie 3,
envahie par la végétation rêve, peut-être, de se donner à un bel autorail série 41...
(photos M. Lebeau)



↑ Jadis, le 1er mars 1993, le site de Bastogne-Sud, vu dans l'axe des voies, tandis que le train L 7656 (deux autorails) part vers Bastogne-Nord
↓ Aujourd'hui, le 20 mai 2000, même site, réaménagé avec le sentier RAVeL en avant-plan et pour... Bastogne-Nord (photos M. Lebeau)

d'arrêt de Bastogne-Nord, situé près des écoles et de la porte de Trèves, et surtout à côté d'une autre gare d'autobus, créé justement à cet endroit au début des années nonante au nom de l'intermodalité...

Alors, que va décider le Ministère des Transports... Y aura-t-il des crédits pour rétablir la liaison ferrée de 30 km entre Bastogne et Libramont, le jour, par si lointain, où les autorails série 41 feront leur apparition à la remise arlonnaise de Stockem (2001-2002). Un peu de patience, voyons...



La gare de Bastogne-Sud, réaménagée en gare d'autobus, avec anneau circulaire routier. A l'extrême gauche, on devine le bâtiment de l'ex-gare vicinale (ligne SNCV Marche - Arlon) - photo M. Lebeau - 20.05.2000

Exploitation SNCB

Les nouveaux horaires SNCB au 28 mai 2000

Peu de changements dans ces nouveaux horaires...

Trafic TGV

Si les relations TGV entre respectivement Namur et Ostende et Paris sont réduites, la liaison Paris - Bruxelles, la plus rentable, continue à s'étoffer. Ainsi, un nouveau Thalys - dans chaque sens - relie désormais les deux capitales avec départ dans la tranche horaire de 6h30. De plus, un sixième Thalys est prévu sur la liaison Paris - Amsterdam en fin de semaine. En outre, une liaison ferroviaire directe sera quotidiennement assurée entre Bruxelles et Genève (départ de Bruxelles en fin d'après-midi, retour de Genève à l'aube). Par contre, la liaison Thalys annoncée entre Bruxelles et Hanovre, le samedi, à l'occasion de l'exposition universelle qui se tient dans cette ville, a été finalement supprimée, la Deutsche Bahn AG ayant annoncé que ses sillons horaires étaient saturés entre Cologne et Hanovre.

Liaison IC Charleroi - Bruxelles - Anvers

En principe, tous les trains IC de cette relation sont assurés par automotrice triple tranche 1996 : le relèvement de vitesse de référence de la ligne 25 entre Kontich et Anvers pourra ainsi profiter aux voyageurs de cette relation très fréquentée. Dans l'ancien service, comme le rappelle notre membre G.H., en semaine, deux allers-retours étaient assurés par automotrices quadruples série 800, trois autres par locomotive série 21/27 et rame de voitures M4 rénovées et le solde par automotrices tranche 1996, depuis l'introduction d'automotrices tranche 1996 sur cette relation le 31 janvier 2000. L'unification des matériels... vers le haut est enfin assurée, sauf le week-end...

Le week-end en effet, la relation IC I est limitée au parcours Charleroi-Sud - Bruxelles-Midi ; mais les hasards de roulement font que les rames désignées, des automotrices tranche 1996, continuent en régime « omnibus » jusqu'à Anvers !

Tant mieux pour les voyageurs des petites gares, qui profiteront ainsi d'un confort jamais offert, pensez-vous ? Mais il y a un « hic » : la relation IC N, créée en catastrophe pour maintenir deux relations IC par heure entre Bruxelles et Anvers, est assurée, elle, par des trentenaires et inconfortables automotrices quadruples série 800. Allez comprendre...

Liaison IC Bruxelles - Namur - Luxembourg

En principe, tous les IC seront assurés par des automotrices triples tranche 1996 sauf les trains suivants, assurés par automotrices Break :

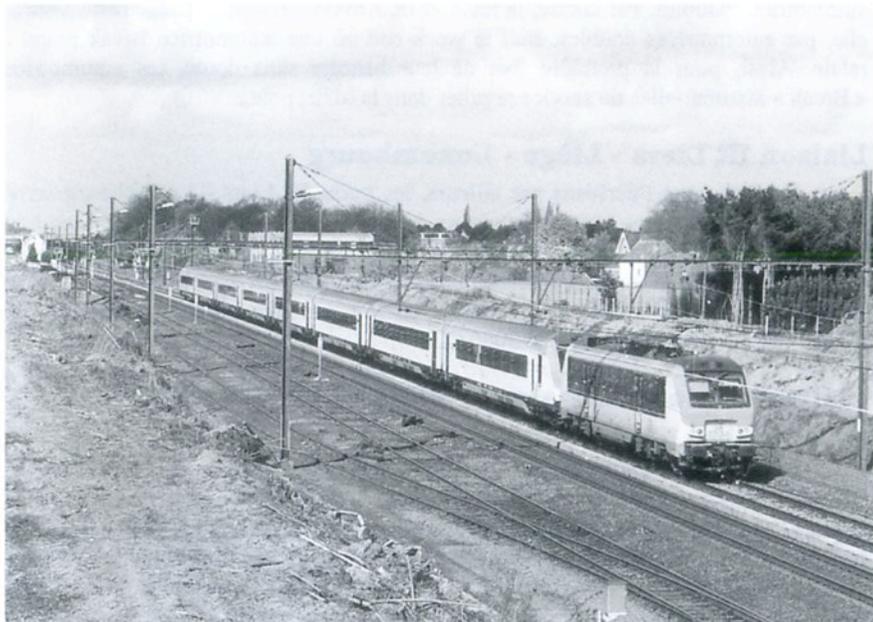
- dans le sens *Bruxelles - Luxembourg*, les 2116 (du lundi au vendredi), 2117 (idem), 2119 (en période touristique) et 2121 (le dimanche, en période non touristique)

- dans le sens *Luxembourg - Bruxelles*, les 2128 (du lundi au vendredi et le week-end en période touristique), 2129 (idem) et 2141 (le dimanche, en période non touristique).

Motif : les trains d'heure de pointe restent assurés avec des automotrices « Break » qui offrent une plus grande capacité que les automotrices tranche 1996. De plus, en période touristique, les trains désignés circulent au-delà de Bruxelles vers La Panne, où toutes les lignes ne sont pas encore « DMT », à savoir adaptées pour la circulation d'engins moteurs à moteurs triphasés.

Pour assurer le service ainsi organisé, la remise de Stockem reçoit en dotation 23 automotrices tranche 1996. Il se confirme par ailleurs que les CFL ont demandé l'échange des deux automotrices « Break » dont ils sont propriétaires (325 - 326) contre deux automotrices SNCB tranche 1996, qui porteront ainsi le logo des CFL. A suivre... Le problème est que l'offre en places n'a pas encore été totalement revue à la lumière de l'engagement d'automotrices tranche 1996, à la capacité moindre que les « Break ». Ainsi en est-il des premiers trains de la journée, le samedi matin, partant de Bruxelles vers Luxembourg : une seule automotrice Break, c'était déjà un peu « juste ». Avec une seule automotrice « boudin », c'est la galère...

Liaison IC Ostende - Eupen



Rame non réversible de voitures I 11 Ostende - Eupen, remorquée par locomotive 1304, au passage à Kortenberg le 18.04.00 (photo M. Grieten)

Vu qu'il n'y a pas encore assez de voitures-pilote équipées pour la réversibilité, cette liaison sera assurée, toutes les deux heures, par des voitures I 11 tirées par locomotive série 13 *sans réversibilité*. Rappelons que l'autre liaison relie Ostende à

Cologne, toutes les deux heures, et reste assurée par voitures I 11 tractées par locomotive polytension série 16.

Liaison IC Ostende - Anvers

Cette liaison, assurée au service précédent par automotrices tranche 1996, est désormais assurée par rames **réversibles** constituées d'une locomotive série 13 et de 6 ou 7 voitures I 11 : la locomotive série 13 sera en tête côté Ostende, ce qui confirme que la SNCB craint les grands vents qui balayent de temps en temps le plat pays... D'autre part, les trains de cette liaison feront désormais arrêt à Aalter, une gare située entre Gand et Bruges, fort bien située près de l'autoroute E40 et dotée d'un grand parking. La SNCB a ainsi trouvé une seconde utilisation pour les rames de voitures I 11, qui, rappelons-le, étaient prévues à l'origine sur Anvers - Bruxelles - Charleroi (relation ABC). La relation « ABC » ne perd rien au change, puisqu'elle est dotée d'automotrices tranche 1996 au confort identique.

Liaisons IR Turnhout - Bruxelles - Manage, Anvers - Malines - Louvain et St-Nicolas - Malines - Louvain

Les automotrices « Break » libérées de la relation Bruxelles - Luxembourg seront affectées à ces trois nouvelles relations, jusqu'à présent desservies par des automotrices doubles. Par contre, la relation IR Anvers - Hasselt - Liège reste assurée, elle, par automotrices doubles, sauf le week-end où une automotrice Break prend le relais. Ainsi, pour la première fois de leur histoire sans doute, les automotrices « Break » assurent-elles du service régulier dans la Métropole...

Liaison IR Liers - Liège - Luxembourg

Comme nous l'écrivons par ailleurs, les trains IR Liers - Luxembourg seront assurés par locomotives luxembourgeoises bitension 3000 et rames de voitures I 10. Les services limités à Gouvy (trains IR et P) restent assurés en traction diesel (locomotives série 55 « bleues ») avec rames de voitures M 2, sauf le premier du matin dans le sens Gouvy - Liers et le dernier du soir, en sens inverse, tractés par une locomotive SNCB série 13 ou une 3000 CFL.

Liaison « internationale » L Mons - Aulnoye (SNCF) : suppression pure et simple

Cette liaison, mise en place en juin 1996 au moment de la suppression des liaisons Bruxelles - Paris par trains classiques via Mons pour permettre aux Montois de prendre à Aulnoye une correspondance vers Paris, est donc supprimée. La SNCB se justifie par une occupation insuffisante des trains mis en ligne : une dizaine de voyageurs tout au plus... Les raisons de la désaffection de ces trains sont pourtant évidentes : quand on veut faire de l'« *international de proximité* », il faut étudier le marché : le centre attractif de la région en France est Maubeuge et non Aulnoye. Les horaires doivent être calculés non seulement pour la clientèle au long cours vers Paris mais aussi pour la clientèle régionale, ce qui n'était pas le cas. Quant au prix du billet simple Mons - Aulnoye : il était fixé à... 310 FB (sic) pour un trajet de 34 km : les archaïques règles de l'UIC pour le calcul des billets internationaux sont en effet d'application : le billet Mons - Aulnoye est une simple juxtaposition des tarifs SNCF et

SNCB (avec à chaque fois taxe fixe d'embarquement fixée à la SNCB à 30 F en service intérieur, mais 90 F en service international). Certes, les réseaux ont la possibilité de signer des conventions pour l'émission de billets internationaux de proximité (aller-retour le même jour) à prix réduits, comme entre Tournai et Lille, Mouscron et Lille, Liège et Maastricht ou Verviers et Aix-la-Chapelle. Mais cela n'avait pas été fait entre Mons et Aulnoye...



**On ne verra plus d'automotrice triple tranche 96 SNCB
en gare d'Aulnoye SNCF (photo M. Lebeau - 13.05.97)**

Au fait, n'achetez jamais un billet aller simple Mouscron - Tourcoing : il vous en coûterait 160 BEF... pour 3 km !

A quand la fin de ce genre d'aberration ?

Liaison IR Liège - Maastricht

Cette liaison sans arrêt de Liège-Guillemins à Maastricht est elle aussi supprimée, par manque de fréquentation. Elle avait été imaginée lors de la mise en service des TGV Thalys Paris - Bruxelles - Cologne pour drainer une clientèle venant de la région de Maastricht (la clientèle de Visé ayant été « oubliée », ces trains ne marquant pas l'arrêt à Visé). Ici aussi, les trains étaient trop peu fréquentés.

Notre membre C.G. a regretté le ton de notre article sur le sujet dans *Trans-fer* 115, et notamment notre affirmation selon laquelle la liaison « L » Liège - Maastricht avec arrêts à Bressoux, Visé, Eijsden et Maastricht-Randwijk actuelle est amplement suffisante. Il rappelle que la ville de Visé sollicite depuis de nombreuses années une desserte par rail plus fréquente de Visé, et que la demande avait même été faite aux

services concernés de faire marquer l'arrêt à Visé aux trains IR directs Liège - Maastricht. Rien n'y fit...

Il est vrai que la desserte ferroviaire actuelle de Visé depuis la mise en oeuvre du plan IC-IR de 1998 est médiocre. Entre 1984 et 1998, les Visétois disposaient d'une relation directe par heure avec Bruxelles, assurée par automotrice « Break ». Depuis juin 1998, c'est une vieillotte automotrice double « classique » qui a pris le relais, tout en étant actuellement limitée à Liège-Guillemins : pour aller au centre ville, il faut changer... Les usagers se plaignent du manque de confort, des retards fréquents... et du manque de places aux heures de pointe : une seule automotrice est prévue à longueur de journée, ce qui est fort juste aux heures de pointe ou scolaires. Et quand c'est une automotrice « rénovée » qui est mise en ligne, le nombre de places est encore plus limité... Ne parlons pas des automotrices « ex-Sabena » 595-600 avec leur gigantesque fourgon...

Alors... quand la SNCB reverra-t-elle convenablement ce problème ?

Train de nuit Paris - Cologne

Ce train de nuit, qui historiquement, a toujours circulé par la « *ligne de la vallée de la Sambre* », via Aulnoye - Charleroi - Namur - Liège, sera désormais tracé par Quévy et Bruxelles, évitant ainsi un rebroussement en gare de Liège-Guillemins. Il se dit aussi que, dès que possible, une locomotive série 13 pourrait tracter ce train d'Aulnoye à Aix-la-Chapelle de bout en bout.

L'asservissement des engins moteurs à la signalisation

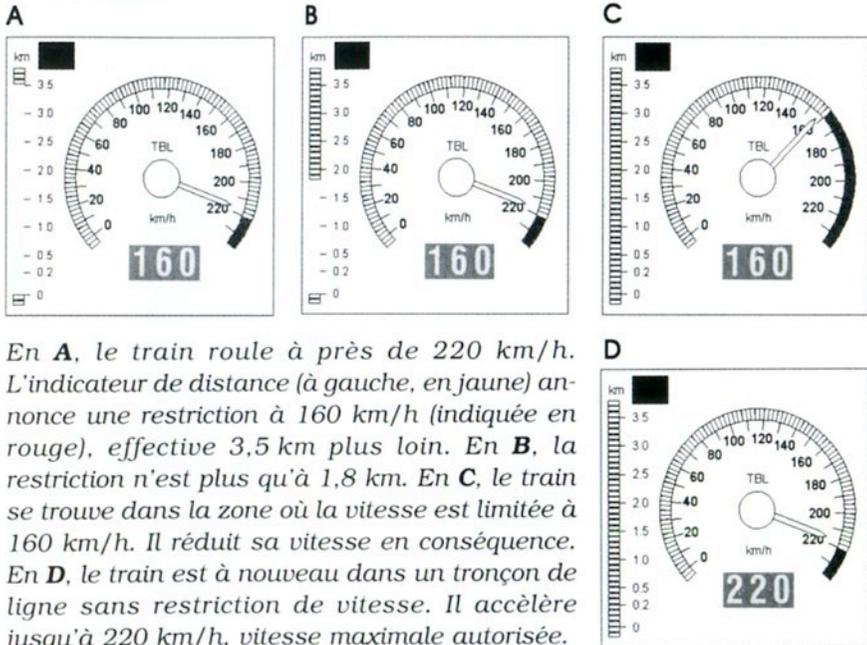
Sur le réseau de la SNCB, divers systèmes coexistent afin d'asservir les engins moteurs à la signalisation : il s'agit à la fois d'aider le conducteur à observer et à respecter correctement les signaux, et à prévenir toute défaillance humaine aux conséquences parfois catastrophiques. Voici un tour d'horizon des systèmes existants et à venir.

Les lignes à grande vitesse

□ **LGV n°1 Hal - frontière française (Wannehain)** : dans un souci de continuité avec la LGV-Nord française, le même système d'asservissement a été monté des deux côtés de la frontière : c'est donc le système SNCF « TVM 430 » (pour *transmission voie-machine*) qui est monté sur le tronçon belge depuis la frontière géographique (Wannehain/Espelchin) jusqu'à l'entrée de Hal. En l'absence de toute signalisation latérale fixe lumineuse, le conducteur reçoit sur son tableau de bord l'affichage de la vitesse qu'il doit respecter, selon l'occupation des sections de block qui se trouvent devant lui et la configuration de la ligne. Le non respect des indications de vitesse ainsi données par l'appareillage provoque le freinage d'urgence.

□ **Ligne 96N Bruxelles - Hal** : dans le cadre du relèvement de la vitesse de référence sur cette ligne (on va passer prochainement de 160 km/h à 220 km/h), la SNCB va y installer le système belge « TBL 2 » (*transmission balise-locomotive*). Dans le système, à l'approche de tout signal imposant une restriction de vitesse ou l'arrêt, une balise au sol émet un signal radio capté par un logiciel à bord de la locomotive qui

décide de la courbe de freinage idéale compte tenu de divers paramètres comme la déclivité de la ligne, la vitesse initiale, la distance entre le signal et le point singulier où un ralentissement ou l'arrêt est prescrit. Ce type de décélération est affiché par des diodes lumineuses placées en pourtour du compteur de vitesse de la cabine de conduite. Si l'écart est trop grand entre la vitesse idéale et la vitesse réelle du train, le freinage d'urgence est déclenché. Une échelle lumineuse renseigne aussi le conducteur sur l'occupation des sections de block qu'il trouve devant lui jusqu'à une distance de 3,5 km. L'installation de ce système sur la ligne 96N est d'autant plus urgente qu'il doit y être homologué avant d'être installé, s'il donne satisfaction, pour équiper la LGV n°2 Bierbeek - Ans.



En **A**, le train roule à près de 220 km/h. L'indicateur de distance (à gauche, en jaune) annonce une restriction à 160 km/h (indiquée en rouge), effective 3,5 km plus loin. En **B**, la restriction n'est plus qu'à 1,8 km. En **C**, le train se trouve dans la zone où la vitesse est limitée à 160 km/h. Il réduit sa vitesse en conséquence. En **D**, le train est à nouveau dans un tronçon de ligne sans restriction de vitesse. Il accélère jusqu'à 220 km/h, vitesse maximale autorisée.

La TBL 2 sous les yeux du conducteur (extrait de « C'est-à-dire » - SNCB - 3/2000)

- LGV n°2 Bierbeek- Ans** : cette ligne sera normalement dotée du système TBL 2, dès sa mise en service en 2002
- LGV's n°3 Chênée - Welkenraedt et n°4 Anvers - Breda** : ici, la SNCB pourrait déployer le système européen ETCS (*European Train Control System*), sorte de synthèse du système belge TBL 2 et des systèmes développés par les réseaux européens avoisinants.

Systèmes SNCB plus anciens (appliqués sur les lignes « classiques »)

- Système TBL 1** : développé depuis 1982, il permet à une balise appuyant un signal avec restriction d'envoyer un signal radio à l'équipement embarqué à bord de la locomotive. Un avertisseur optique apparaît alors au conducteur, qui doit marquer sa vigilance (fonction MEMOR). L'avertisseur optique continue néanmoins à fonctionner tant que le point singulier n'est pas franchi. Quelque 520 km de lignes sont actuellement équipées du système TBL 1.

□ Le « crocodile » : universellement connue des amateurs, cette pièce de métal tapie entre les deux rails au droit d'un signal, et apparue sur le réseau SNCB en 1935, entre en contact avec une brosse métallique placée sous l'engin moteur. Si le signal franchi est vert, l'appareillage déclenche un gong dans la cabine de conduite. S'il présente une indication de restriction de signalisation, le crocodile déclenche un klaxon que le conducteur doit couper dans un délai de 4 secondes pour marquer sa vigilance, sinon le freinage d'urgence est automatiquement déclenché. Ce système équipe encore la quasi totalité du réseau « classique ».

Pour le matériel roulant, il faut noter qu'outre les diverses générations de TGV, les locomotives série 13 et les automotrices triples tranche 1996 sont équipées pour la captation des indications des « crocodiles » et de la TBL 1, et prééquipées pour le système TBL 2.

**Le 4101 dans toute sa splendeur à Merelbeke
(photo A. Janmart - 09.05.00)**



Matériel SNCB

Autorails série 41

Après bien des péripéties, le premier exemplaire de la série 41 est arrivé en Belgique le 17 avril dernier. Sa livraison prit les allures d'une véritable odyssee : on sait en effet que la route avait été préférée au rail. Le voyage complet Barcelone - Hasselt ne fut pas une mince affaire : il dura non moins de... 16 jours, au moyen d'un camion long de 40 mètres, large de 3 m 30 et d'un poids de 59 tonnes. Rien que le trajet belge, étudié vu les normes « hors gabarit » de ce transport, ne fut pas triste : entrée en Belgique par Rongy, et détours par Mettet, Fosses, Gembloux, Hannut, Hasselt.

Le 4101 est donc en essais pour plusieurs mois, ce qui a permis de l'entrevoir aux quatre coins du réseau : de Quévy à Diest en passant par Merelbeke : tests de frein, suspension, bogies et climatisation se succèdent, avant un passage en chambre climatique... Puis, on profitera de la livraison des unités suivantes pour tester le fonctionnement en unités multiples, indispensable pour la desserte de la relation Anvers - Neerpelt, fort fréquentée aux heures de pointe : on a ainsi calculé que l'engagement de rames de... cinq autorails doubles sera nécessaire.



Le 4101 en essais à Diest (ligne 35 vers Hasselt) - photo M. Grieten - 20.04.00

Rappelons que cette commande de 80 autorails diesel-hydrauliques, passée à la firme Alstom Transport de Barcelone, représente un investissement de 5,7 milliards (soit quelque 71 millions par unité de deux voitures). Ces engins sont destinés à

remplacer les autorails série 44/45 subsistant à Merelbeke et Stockem et les rames voyageurs constituées par des locomotives diesel et des voitures M2.

Automotrices Budd (129 - 150) - Adieu !

Cette série de 22 automotrices électriques standard doubles - dite « tranche 1956 » avait été livrée à la SNCB par « La Brugeoise, Nicaise et Delcuve » en 1956-1957 au titre de l'électrification de la relation Bruxelles - Luxembourg (lignes 161 Bruxelles - Namur et 162 Namur - Sterpenich frontière). Ces engins étaient reconnaissables entre tous, car - fait unique à la SNCB pour les automotrices - la carrosserie de la caisse avait été réalisée en acier inoxydable (sous licence américaine « Budd », d'où leur surnom), pour réduire - croyait-on à l'époque - les frais d'entretien: une expérience que la SNCB ne réédita pas... Spécialisées dans les premières années de leur mise en service à l'axe 161-162 Bruxelles - Luxembourg, ces 22 automotrices ont été rapidement utilisées sur l'intégralité du réseau électrifié de la SNCB, en banalité avec les autres tranches d'automotrices standard.



**L'antiquité et la modernité : côte à côte automotrice bicourant triple tranche 1996 n°444 et automotrice Budd tranche 1966 n°145 à Bruges le 11.06.98
(photo M. Grieten)**

Après 40 ans de service, l'amortissement de cette série d'automotrices était prévu depuis longtemps, après une remise en état - discutable - de certains exemplaires, à partir de 1994. En fait de remise en état, les travaux effectués avaient uniquement porté sur l'aménagement intérieur, les châssis de fenêtres, le plancher et les marchepieds. Par contre, rien n'avait été fait concernant la partie mécanique (caisse, bogies), ni électrique (moteurs, câblage), à tel point que, dans les dernières années, il...

pleuvait (sic) dans les postes de conduite, avec tous les problèmes basse tension qui en découlaient... Une opération purement cosmétique - faute de crédits avait-on dit à l'époque.

Postposée par suite de la pénurie d'automotrices suite à l'application du plan IC-IR98, la radiation de la série a finalement commencé en 1998 : cette série était affectée à l'atelier de Saint-Ghislain, où elle était tenue en réserve et injectée dans les roulements prévus à cet atelier en cas de pénurie de matériel. Au fur et à mesure de la mise en service des nouvelles automotrices triples tranche 1996 441-490 et 501-570, la radiation de la série a finalement pu avoir lieu : elle était pratiquement totale fin 1999, à l'exception des matricules 134 et 141, maintenus provisoirement en service jusqu'à la prochaine date d'entretien.

Toute la série des automotrices « Budd » - à l'exception de deux irrécupérables, la 131 gravement accidentée et de la 138 incendiée - devrait néanmoins connaître une seconde vie auprès de divers réseaux secondaires italiens qui les rachètent et les remettent en état - comme ils l'ont fait avec certaines automotrices radiées des tranches 1954 et 1955, souvent avec beaucoup de bonheur. L'adaptation aux spécificités des réseaux secondaires italiens est d'autant plus aisée que la plupart des lignes italiennes sont électrifiées en 3 kV courant continu, comme en Belgique...

La situation des automotrices « Budd » était la suivante au 1er janvier 2000, date de l'extinction de la série :

N°	état de modernisation ⓑ	situation finale
129	NON modernisée	radiée 01-12-1999
130	modernisée par la SNCB	vendue au FAA en 1999
131	NON modernisée	gravement accidentée en 1990 - garée par la SNCB
132	modernisée par la SNCB	vendue au FAA
133	NON modernisée	vendue au SATTI début 1999
134	modernisée par la SNCB	radiée 01-01-2000
135	modernisée par la SNCB	vendue au FAA
136	modernisée par la SNCB	vendue au FAA
137	modernisée par la SNCB	vendue au FAA
138	modernisée par la SNCB	incendiée en 1998 - garée par la SNCB
139	modernisée par la SNCB	radiée 10-12-1999
140	modernisée par la SNCB	vendue au FAA
141	modernisée par la SNCB	radiée 01-01-2000
142	NON modernisée	vendue au LFI début 1998
143	modernisée par la SNCB	vendue au FAA
144	NON modernisée	vendue au LFI début 1998
145	NON modernisée	vendue au SATTI début 1999
146	modernisée par la SNCB	vendue au FAA
147	modernisée par la SNCB	vendue au FAA
148	NON modernisée	vendue au SATTI début 1999
149	NON modernisée	vendue au LFI début 1998
150	modernisée par la SNCB	vendue au FAA

FAA = Ferrovio Adriatico Sangritana - réseau secondaire de la région des Abruzzes

LFI = La Ferroviaria Italiana - réseau secondaire de Toscane

SATTI = réseau secondaire de la région de Turin

Locomotive SNCB série 25.5

La faillite de la compagnie néerlandaise privée « *Lovers Rail* » le 14.09.1999 a libéré les quatre locomotives électriques bitension 25.5 prêtées par la SNCB : c'est ainsi que les locomotives 2552, 2553, 2554 et 2555 ont été renvoyées à leur propriétaire.

Depuis fin janvier 2000, la remise de Kinkempois a reçu quatre locomotives 25.5 pour remorquer les trains de marchandises internationaux entre le triage de Kinkempois et Sittard, où les trains sont repris en traction diesel jusqu'au port fluvial néerlandais de Born, non loin de Sittard, desservi par le canal Juliana. C'est la première fois que ce type de locomotive franchit la frontière belgo-néerlandaise de Visé/Maastricht depuis l'électrification de cette ligne. Mi-janvier, la 2558 était déjà à Kinkempois pour initiation des conducteurs de ce dépôt amenés à desservir ces trains.



Locomotive 2555 en tête d'une rame Benelux de 2ème génération à Duffel
(photo Ch. Dosogne - 20 juin 1986)

Petite histoire des 25.5

Ces locomotives, à l'origine monotension 3000 volts continu, ont été construites par BN (Nivelles) pour la partie mécanique et ACEC/SEM pour la partie électrique en 1960-61 au type 125 ou 140 de l'époque. Elles ont été transformées en 1973-74 pour

fonctionner également aux Pays-Bas, à pleine puissance, sous 1500 volts continu. Elles ont reçu à cette occasion une livrée de couleur bleu foncé assortie au matériel voyageurs « Benelux » de l'époque, et un monogramme « B » sur chaque face frontale. Dans le jargon des conducteurs, une 25.5 est « une 25 classique dans laquelle on aurait ajouté une partie de la locomotive polytension série 16 ».

TABLEAU DE TRANSFORMATION

- 125.015 = 2515 → **2551** (26.03.74)
- 125.016 = 2516 → **2552** (02.03.74)
- 140.001 = 125.101 (1967) = 2517 → **2553** (07.01.74)
- 140.002 = 125.102 (1967) = 2518 → **2554** (12.04.74)
- 140.003 = 125.103 (1968) = 2519 → **2555** (17.05.74)
- 140.004 = 125.104 (1967) = 2520 → **2556** (08.02.74)
- 140.005 = 125.105 (1967) = 2521 → **2557** (28.06.74) ; *cette locomotive, accidentée au passage à niveau de Kapellen le 26.03.79, fut « remplacée » par la 2504 → 2557 (II). Aussi, une fois réparée; la 2557 (I) fut-elle remise au type et numérotée 2504 (II) en avril 79.*
- 140.006 = 125.106 (1968) = 2522 → **2558** (24.05.74)

La transformation de ces locomotives en engins « bitension » avait pour but de constituer des rames réversibles de la deuxième génération du service cadencé « Benelux » Bruxelles - Amsterdam. Mises en service à partir du 26 mai 1974, ces rames de 2ème génération étaient composées, outre la locomotive 25.5, de deux voitures belges de type I 4 (une voiture de 1ère classe et une voiture mixte 1ère/2ème classe), et de quatre voitures néerlandaises : trois voitures de deuxième classe, et une ancienne voiture restaurant partiellement transformée en voiture-pilote, avec poste de conduite assorti à celui des locomotives bitension série 25.5.

Ces rames de 2ème génération avaient été conçues pour épauler le matériel d'origine, constitué de 12 automotrices doubles « Benelux » appartenant à la SNCB pour 4 unités et aux NS pour huit autres. Il faut ici rappeler que, lors de la mise en service, de bout en bout, de la traction électrique entre Bruxelles et Amsterdam en 1957, la SNCB et les NS avaient fait construire en commun ces 12 automotrices électriques doubles bitension 1500/3000 Volts courant continu afin d'assurer un service rapide et semi-direct entre les deux villes. Ce service cadencé Anvers - Amsterdam a fonctionné à partir du 29 septembre 1957, pour être ensuite prolongé jusqu'à Bruxelles. L'originalité des automotrices bitension engagées provenait de leur conception mixte hollando-belge : le look extérieur, les lourdes caisses, et l'aménagement intérieur confortable était de conception hollandaise, tandis que les moteurs et l'appareillage électrique étaient de conception belge. Néanmoins, si ce modèle international d'automotrice était compatible et accouplable avec les automotrices monotension du parc néerlandais (sa vitesse maximale était fixée à 125 km/h), il était incompatible avec le parc belge. Aussi ce matériel a-t-il toujours été spécialisé aux lignes 25-27 Bruxelles - Anvers et 12 Anvers-Essen-frontière



↑ Automotrices Benelux au passage à *Haren-Buda* (mai 1985)

↓ Automotrices Benelux au passage à *Duffel* le 3 mai 1986 (photos Ch. Dosogne)



- ↑ Locomotive 2558 et rame Benelux de 2ème génération à *Anvers-Luchtbal*, au franchissement des ponts sur le canal Albert (3 mai 1986)
- ↓ Voiture-pilote d'une rame réversible Benelux de 2ème génération, au passage à *Haren-Buda* en mai 1985. Remarquons les poteaux en treillis typiques, datant de l'électrification de 1935, aujourd'hui en voie de disparition (photos Ch. Dosogne)

néerlandaise¹⁶. Si huit des automotrices construites appartenait aux *Nederlandse Spoorwegen* (n°EID2 1201-1208), et les quatre autres à la SNCB (n°220.901 - 904)¹⁷, l'entretien de tout le matériel était du ressort des *Nederlandse Spoorwegen*.

La conception même de l'automotrice réversible permettait la desserte aisée de la gare en cul-de-sac d'Anvers-Central et l'accouplement économique, à Roosendaal, de la rame arrivée de Bruxelles, au train de service intérieur, souvent en provenance de Flessingue, et en partance pour Amsterdam. D'autre part, aucune manoeuvre de remise en tête n'était nécessaire dans les gares terminales surchargées de Bruxelles-Midi et Amsterdam CS. Ce concept réversible sera gardé jusqu'à aujourd'hui.

Ces automotrices dites « *têtes de chien* » (*hondekop*) ont assuré la première génération du service cadencé « Benelux ». Quinze ans plus tard, comme la clientèle avait doublé, elles furent épaulées par des rames réversibles (la deuxième génération des rames « Benelux » tractées ou poussées par des locomotives électriques série 25.5. Ces automotrices ont été progressivement retirées du service lors de la mise en service du service cadencé Benelux de la troisième génération (locomotives SNCB série 11 et voitures néerlandaises) à partir du 3 novembre 1986. Leur retrait définitif du service international intervint le 30 mai 1987. Les 901 et 902 furent rayées des écritures le 1^{er} novembre 1987, tandis que les 903 et 904, louées quelque temps aux NS à court d'automotrices de service intérieur sur la relation Amsterdam - Flessingue, furent rayées le 1^{er} mai 1988. La 902 est conservée par la SNCB à titre de patrimoine historique à la remise de Louvain. Elle est, faut-il l'écrire, dans un état pitoyable...

Les voitures-pilote des rames de 2^{ème} génération, à bout de souffle, furent, elles, retirées de la circulation au fur et à mesure de la mise en service des rames « Benelux » actuelles de la troisième génération : elles furent définitivement évincées le 5 avril 1987.

Ceci nous amène à disserter quelque peu sur le matériel Benelux de troisième génération, des rames réversibles, tractées/poussées par les locomotives bitension 1181 - 1192 de la SNCB.

Déclinés à partir de la famille de locomotives série 21/27, ces engins¹⁸ pouvant circuler indifféremment sous caténaire continue à la tension de 1500 ou 3000 volts ont été construits en 1985-86 afin d'assurer le service de base semi-direct cadencé de troisième génération entre Bruxelles-Midi, Anvers-Central, Rotterdam et Amsterdam CS. Dans cette perspective, ils forment un ensemble homogène avec des rames réversibles composées de matériel néerlandais, voiture-pilote comprise : cette particularité explique leur décoration homogène avec celle de la rame : jaune au dessus de la ceinture (teinte du matériel de service intérieur néerlandais) et rouge bordeaux en dessous (teinte choisie dans les années septante pour la matériel de service intérieur belge). Ces locomotives, spécialisées au service réversible Bruxelles - Amsterdam, sont conduites indifféremment par du personnel SNCB (de Bruxelles à Anvers-Central

¹⁶ - de même, ces automotrices ne pouvaient-elles faire du service omnibus en Belgique, à l'exception de la ligne Anvers-Essen.

¹⁷ - le préfixe « 220 » a toujours été conservé dans la numérotation de 1970 en raison du double emploi des n° 901 à 904 avec les automotrices NS du plan V.

¹⁸ - les locomotives série 11 ont été numérotées à partir de « 1181 » pour éviter toute confusion avec le matériel moteur NS, qui utilise aussi une numérotation à quatre chiffres.

et Roosendaal) des dépôts de Bruxelles-Midi et Anvers et par du personnel NS des dépôts de Roosendaal, Rotterdam et Amsterdam au delà de Roosendaal. Quant à la numérotation de ces machines, elle a été conçue pour ne pas être redondante avec les locomotives néerlandaises série 1100.

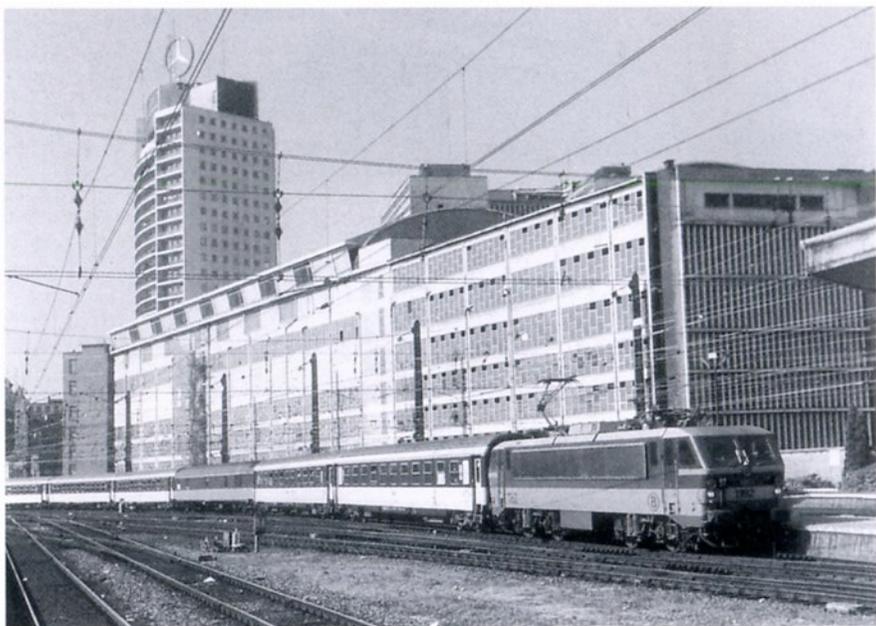
Le service *Benelux* de troisième génération fut inauguré le 3 novembre 1986. Les rames se composaient à l'origine en général d'une locomotive série 11 (qui représente la contribution belge), et de six voitures néerlandaises assorties construites par la firme Talbot d'Aix-la-Chapelle : une voiture de 1ère classe, une voiture mixte 1ère et 2ème classe, une voiture BKD (2ème classe, compartiment bagages, local pour le personnel d'accompagnement et local pour le personnel desservant le minibar), deux voitures de 2ème classe et une voiture de 2ème classe avec cabine pour conduite en réversibilité : cette cabine comporte les instruments de conduite similaires à ceux présents sur les locomotives série 11.



Bruxelles-Midi, le 15 février 1995 : rame réversible Benelux de troisième génération, avec la 1188 en pousse (photo M. Lebeau)

L'arrivée des TGV Thalys sur la ligne Bruxelles - Amsterdam ne mit pas fin à ce service... loin de là. Les rames « *Benelux* » de troisième génération, reprises à la nouvelle offre de transport SNCB de mai 1998, ont encore de beaux jours devant elles.

Revenons aux 25.5, évincées, elles aussi du service « *Benelux* » avec la mise en service des rames actuelles. Elles assurèrent aussi une part du trafic international Bruxelles - Amsterdam depuis que les locomotives série 15, dépourvues de l'ATB, n'y



↑ *Bruxelles-Midi* - voiture pilote d'une rame réversible Benelux de 3ème génération
(photo M. Lebeau - 15 février 1995)

↓ Les « 11 » tirent aussi d'autres trains : ici le *Flandres-Roussillon*, le 13 juillet 1986,
à *Bruxelles-Nord* (photo Ch. Dosogne)

sont plus autorisées depuis le 1er janvier 1988. A cet effet, les 2551-2554 gardèrent l'ATB. Évincées de ce dernier service depuis l'apparition des TGV Thalys « PBA » le 2 juin 1996, elles étaient en attente d'une nouvelle utilisation internationale. On pensa au trafic des marchandises...

Il faut tout d'abord savoir que, de toute éternité, les locomotives belges et néerlandaises assurant le trafic de marchandises entre la Belgique et les Pays-Bas n'allaient pas au-delà des points frontières de Roosendaal (NL) ou d'Essen (B), où elles se relayaient mutuellement. Ces relais de traction étaient la principale cause de la médiocre moyenne horaire sur cet itinéraire, qui relie pourtant deux des plus grands ports du monde : Anvers et Rotterdam.

L'étude technique pour l'utilisation des locomotives belges bitension pour le trafic des marchandises ne se passa pas bien : les NS exigeaient la présence d'un second pantographe sur les 25-5 avant de les autoriser à la remorque de trains de marchandises sur leur réseau, ce que les services techniques de la SNCB jugeaient totalement superflu.

Pourtant, la réalité économique amena à plus de réalisme : dès le 29 septembre 1997, certains trains de marchandises furent enfin assurés de bout en bout entre la Belgique et les Pays-Bas, sans relais de traction. Depuis lors, une locomotive électrique bitension belge de la série 25-5 (choisie provisoirement parmi les 2551, 2552 et 2553), desservie par un conducteur d'Anvers-Dam assure quotidiennement deux allers-retours entre Louvain (via Muizen) et la seule gare de formation néerlandaise, située à Kijfhoek, près de Rotterdam. En échange, deux locomotives Diesel BB de la série 6400 des NS accouplées en unité multiple et conduites par des machinistes NS prennent en charge trois allers-retours quotidiens entre les terminaux conteneurs de Maasvlakte (dans le port de Rotterdam) et d'Angola (dans le port d'Anvers).

Mais cette utilisation n'occupait par les 8 locomotives série 25.5. Aussi, lorsque la compagnie privée néerlandaise *Lovers Rail* chercha des locomotives électriques pour tracter ses trains de voyageurs de service intérieur néerlandais, la SNCB accepta de céder celles de ses locomotives 25.5 qui étaient sans utilisation. La faillite de *Lovers Rail* à la fin de l'été 1999 rendit ces locomotives à nouveau disponibles...

A l'heure de l'interopérabilité et de l'Europe, on ne peut qu'être sidéré devant le désintérêt que les services de la SNCB ont manifesté pour une utilisation intensive de ces locomotives anciennes certes, mais qui permettent de s'affranchir de tout échange de locomotives à la frontière belgo-néerlandaise...

R. Marganne

Locomotives SNCB série 12

Ces 12 locomotives bicourant (3 kV continu / 25 kV 50 Hz), libérées du service voyageurs depuis la reprise de tous les trains à destination de Lille-Flandres¹⁹ par les automotrices bicourant triples tranche 1996, sont maintenant intensivement utilisées en service marchandises entre le triage gantois de Merelbeke (ou Gand-

¹⁹ - les derniers services assurés par des locomotives série 12 et rames réversibles M4 ont concerné la relation Ostende - Courtrai - Lille-Flandres.

Maritime/Zeehaven) et son homologue français de Lille-Délivrance. De surcroît, depuis le service d'hiver 1999/2000, on les voit aujourd'hui régulièrement en tête d'un service marchandises direct entre le triage d'Anvers-Nord et son homologue français d'Achères et de Bobigny, voire entre le triage carolorégien de Monceau et celui de Somain, dans le nord de la France. Elles vont même jusqu'à Montzen ! Par contre, on ne les voit plus - provisoirement (?) à Fréthun, portail français du tunnel sous la Manche. Tout cela dans l'attente de la laborieuse mise au point des BB 36 000 tritension de la SNCF, qui devraient pouvoir un jour circuler sur le réseau 3 kV belge. Actuellement, elles assurent des trains directs Quévy - Modane, avec bien des problèmes sur la ligne de la Maurienne au-dessus de St-Jean de Maurienne, mais devraient aller jusqu'à Turin-Orbassano voire Novara²⁰ ... N'oublions pas aussi qu'il est prévu qu'un jour, les locomotives bicourant série 13 de la SNCB et leurs homologues luxembourgeoises 3000 devraient pouvoir faire des trains de marchandises directs vers Metz, voir Bâle-Muttentz... En attendant, les locomotives série 12 sont en cours d'équipement du système KVB de la SNCF (contrôle voie-balise) asservissant la locomotive à la signalisation.



La locomotive 1211 à l'arrêt en gare de Roubaix (SNCF), alors qu'elle assurait encore des trains IC Anvers - Lille en tête de rames de voitures M4 ; ce service est aujourd'hui repris par les automotrices triples tranche 1996 bitension n°441-490 (photo J.-P. Joly - 09.04.97)

²⁰ - en compensation de cette pénétration française en Italie, les locomotives italiennes bitension E 402 B devraient descendre un jour de Modane jusqu'à Ambérieu, Sibelin ou même Dijon.

Matériel moteur étranger nouveau en Belgique

Outre les locomotives électriques 3000 des CFL, engagées sur les trains « IR » Luxembourg - Liège entre Luxembourg et Liers, le réseau de la SNCB voit apparaître de nouvelles séries de locomotives étrangères.

Côté hollandais, il y a les locomotives diesel série 6400 : depuis le service d'été 1999, cette série de locomotives néerlandaises est aussi engagée dans un service régulier entre le terminal conteneurs de Born, près de Sittard, au nord de Maastricht, et le triage liégeois de Kinkempois.



Locomotive 6516 des NS à Vilvorde (ligne 25) en tête d'une rame de wagons plats NS (travaux de voies entre Mechelen-Nekkerspoel et Kontich - 12.06.99)

Petite particularité : les locomotives NS série 6400 numérotées dans la tranche 6401 à 6411 ne sont autorisées à circuler que sur les sections frontalières Rosendaal - Essen et Maastricht - Visé. Par contre, les locomotives 6512 à 6520 de la série, qui ont été équipées du système SNCB « Memor » d'asservissement à la signalisation, sont autorisées à circuler sur l'ensemble du réseau de la SNCB, et assurent donc normalement les trains de marchandises de la relation Sittard - Kinkempois.

Côté allemand, dans quelques mois, on devrait voir apparaître de nouveaux engins moteurs électriques de la DB AG en Belgique.

Il y a d'abord la commande passée par DB Cargo à *Siemens-Krauss-Maffei* de... **100 (sic) locomotives quadritension**, dérivées de la série monotension 152, qui est en cours de livraison. Classées dans la **série 189**, ces nouvelles locomotives quadritension seront livrées à DB Cargo à partir de la fin 2000. Elles devraient être spécialisées dans le trafic des marchandises transfrontalier, puisque leur vitesse de pointe sera limitée à

140 km/h. On devrait les rencontrer dans les prochaines années dans l'est de la France sous 25 kV, au Grand-Duché, via Wasserbillig, sous 25 kV, en Belgique, sous 1,5 kV (mais... par où ?), aux Pays-Bas, sous 1,5 kV, au Danemark, sous 1,5 kV, mais aussi en Pologne, sous 3 kV, ou en Tchéquie sous 25 kV...

On sent bien que la SNCB devra, d'urgence, songer à s'équiper d'une nouvelle série de locomotives électriques bicourant, aptes à circuler en Allemagne, en tête de trains de marchandises... voire à électrifier le court tronçon - actuellement sans caténares - entre la sortie du triage de Montzen et le portail allemand du tunnel frontalier de Botzelaer...

Par ailleurs, la DB AG est en train de réceptionner les premiers exemplaires des **rames polytension « ICE 3M » série 406** (puissance : 8000 kW - 8 voitures pour 200 mètres de long) aptes à circuler en Allemagne, Suisse et Autriche (15 kV~), mais aussi aux Pays-Bas (1,5 kV) et en Belgique (3 kV et 25 kV 50 Hz pour les futures lignes à grande vitesse n°2 Bierbeek - Ans et n°3 Chênée - Welkenraedt ? /Astenet ?). Ces rames, tout de blanc vêtues, avec bande rouge, sont capables de rouler à 330 km/h. Dix-sept unités quadritension sont en cours de construction, dont quatre seront la propriété des Nederlandse Spoorwegen. Ainsi, à partir du 17 septembre 1999, une rame flambant neuve a-t-elle été envoyée aux Pays-Bas, où une campagne d'essais a été organisée, sous 1,5 kV, dans la région d'Amsterdam notamment. Dès novembre 2000, les NS et la DB AG pensent organiser, à l'aide de rames « ICE 3M », une relation directe entre Amsterdam, Cologne et Francfort. On suppose que l'on reparlera alors de l'opportunité d'organiser parallèlement une liaison directe Bruxelles - Francfort, d'autant plus que les Allemands prévoient l'ouverture de la ligne à grande vitesse Rhin-Main entre Cologne et Francfort pour 2002.

PHOTOS DE COUVERTURE

AVANT : l'autorail 4101 flambant neuf est enfin en Belgique depuis avril dernier. Photographié ici à la remise de Merelbeke par Alain Janmart le 9 mai 2000, il a entamé une tournée d'essais.

ARRIÈRE : la ligne Liège - Luxembourg est désormais entièrement exploitée en traction électrique : le dimanche 28 mai, un IR Liège-Luxembourg remorqué par la locomotive CFL 3011 dépasse sa soeur belge 1313, qui avait assuré le train inaugural le jeudi précédent (photo R. Marganne).

Activités du GTF asbl

Voyages

Nos deux prochains voyages vous sont annoncés dans un encart joint au présent numéro : le samedi 29 juillet, une visite complète du métro léger de Charleroi, le samedi 26 août, une visite du Chemin de fer de la baie de Somme en France. De quoi agrémente les vacances d'été...

En attendant la parution de « Liège aux fils des trolleybus »...

Notre ouvrage « Liège aux fils des trolleybus » ne paraîtra pas avant la fin de l'été. Nous prions les souscripteurs de bien vouloir nous excuser : les contraintes humaines du bénévolat et techniques de l'imprimeur nous ont amenés à cette situation. Nos souscripteurs seront bien entendu prévus de la sortie de presse ; Trans-fer y fera également écho.

En attendant, nous rappelons que nous avons publié une plaquette de présentation des trolleybus de Liège, toujours disponible auprès de notre service « Éditions ». Il s'agit d'une évocation de l'histoire du trolleybus, dans les différentes villes de Belgique où il a été implanté (Anvers, Bruxelles, Gand, Liège... et Seraing), et d'une histoire de trois lignes de trolleybus typiques du réseau liégeois : le « 10 » Saint-Lambert - Fléron, le « 20 » Cathédrale - Cointe, et le « 36 » Cathédrale - Ste-Walburge.

« Le trolleybus à Liège » (52 pages 21x21 cm, 45 photos) est disponible au prix de 380 F (+ 80 F d'envoi) = **460 F** tout compris à commander au compte 240-0380489-59 du GTF asbl, Boîte Postale 191, 4000 Liège 1. Code-article à indiquer en communication : 207.

Histoire du chemin de fer dans la vallée de l'Amblève

Avez-vous apprécié nos articles sur l'électrification de la ligne Liège - Luxembourg ?

Nous vous rappelons que nous avons fait paraître, l'an dernier, un numéro spécial de notre revue Trans-fer entièrement consacré à l'histoire du « chemin de fer de la vallée de l'Amblève ».

Savez-vous que la première liaison ferrée entre Liège et Luxembourg passait depuis 1867 par... Pepinster, Spa, Francorchamps, Stavelot, Trois-Ponts et Gouvy ?

La ligne de l'Amblève, elle, qui remonte la rivière de Rivage à Trois-Ponts par Aywaille et Stoumont, ne fut mise en service que... vingt-trois ans plus tard, le 1er juillet 1890, en même temps, d'ailleurs que la route de la vallée.

Ligne créée surtout pour le trafic de marchandises entre les mines de fer et la sidérurgie grand-ducale et de l'est de la France d'une part, et le bassin houiller et sidérurgique liégeois d'autre part, l'artère Rivage - Trois-Ponts - Gouvy fut profondément modernisée par les Prussiens pendant la première guerre mondiale :

mise à double voie, elle reçut trois nouveaux affluents, les lignes Malmédy - Stavelot, Vielsalm - Born et Saint-Vith - Gouvy dans le cadre du dispositif militaire allemand d'alimentation du front de Verdun.

La première guerre mondiale terminée, ce fut l'heure de gloire pour notre ligne, aussi bien pour le trafic des voyageurs que celui des marchandises.

Une fois la seconde guerre mondiale passée - et son cortège de destructions dues notamment à la sinistre « Offensive des Ardennes » - la ligne de l'Amblève, règne des locomotives à vapeur type 64, fut petit à petit marginalisée : concurrencée par la route, puis l'autoroute pour le trafic des voyageurs, et par la ligne électrifiée Namur - Jemelle - Arlon - Luxembourg pour le trafic des marchandises. Menacée de suppression pure et simple à la fin des années septante, elle doit sa survie notamment à la volonté des autorités du Grand-Duché de Luxembourg de voir leur pays relié à la ligne à grande vitesse Paris - Cologne en gare de Liège-Guillemins.

Totalement électrifiée aujourd'hui, la ligne de l'Amblève n'aura donc jamais été aussi près de disparaître et aussi loin de connaître un renouveau qui va faire d'elle une des plus modernes du réseau de la SNCB tant au niveau de la traction et que des télécommunications.

Voilà en quelques phrases, le sujet développé dans Trans-fer spécial - le chemin de fer de la vallée de l'Amblève - qui compte 80 pages sur papier glacé, 5 plans et schémas et 65 photos inédites dont 19 en sépia ou en couleurs.

Chacun peut se procurer Trans-fer hors série « **Le chemin de fer de la vallée de l'Amblève** » en versant une somme de 350 F (+ 80F d'envoi), soit **430 F** tout compris au compte 240-0380489-59 du GTF asbl, Boîte Postale 191, 4000 Liège 1. *Code-article à indiquer en communication : 322.*

Courrier des lecteurs

La parution de chaque numéro de Trans-fer vous vaut un abondant courrier. Soyez remerciés de vos envois d'informations et de photos. Nous les prenons bien volontiers en compte, pour en faire profiter tous nos membres.

Merci notamment à notre membre B. V. De Bruxelles, qui nous signale avoir vu le jeudi 13 avril dernier deux **trolleybus** construits par *Van Hool* pour le réseau d'Athènes (Grèce) sur wagon plat dans la gare de triage de Sopron en Hongrie, sur le réseau austro-hongrois du GySEV (en hongrois) ou RðEE (en allemand). Ceci nous donne une idée du chemin parcouru par ces trolleybus pour rejoindre leur réseau...

Ce même membre nous signale en même temps que la non-prolongation du service « *Thalys* » jusqu'à **Hanovre** à l'occasion de l'exposition universelle, que la ville d'Hanovre ne fait pas partie de la « *Hanse* », cette association commerciale ancestrale de l'Europe du Nord... C'est bien exact, comme nos membres H.G. de Kettenis et D.S. de Köln nous l'ont confirmé : acceptez nos excuses...

Merci aussi à notre membre M. S. qui nous signale que les **automotrices doubles classiques « rénovées »** ne sont pas équipées d'un wc chimique ni d'un réservoir de récupération comme les voitures M4 modernisées, mais plutôt d'un système électropneumatique de vidange vers l'extérieur. Tant pis pour l'environnement...

GTF asbl-Editions - nos tarifs au 18 juin 2000

Code article	Désignation de l'article (pour commander, il vous suffit de faire figurer le n° de code-article sur votre versement)	prix BEF	prix EURO	nombre guide par envoi
Librairie				
201	Les tramways au Pays de Liège t.2 (trams vicinaux)	2703	67	1850
203	Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB	2751	68,2	2750
204	Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV	1142	28,3	900
205	Histoire du chemin de fer de Landen à Statte	750	18,6	420
206	Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise	351	8,7	190
207	Le trolleybus à Liège	383	9,5	180
208	Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen	980	24,3	500
209	Thématique philatélique ferroviaire (tome 1 : vapeur)	488	12,1	650
210	Tramways et trolleybus dans la guerre (1939-45)	443	11	240
211	J'étais machiniste, par Henri Scaillet	496	12,3	400
212	Thématique philatélique ferroviaire (tome 2 : diesel)	250	6,2	250
213	Adieu TEE	177	4,4	80
214	Le chauffeur de locomotive, par Henri Scaillet	375	9,3	220
215	Thématique philat. ferroviaire (tome 3:électrique)	323	8	300
216	Inventaire des lignes ferrées de la SNCB	202	5	100
217	J'ai conduit les autorails, par Henri Scaillet	496	12,3	310
Trans-fer (numéros spéciaux et hors série)				
302	Spécial n°2 (Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain)	299	7,4	250
303	Spécial n°3 (St-Vith, Clabecq, trams littoral...)	425	10,5	450
304	Spécial n°4 (de La Panne à Losheimergraben)	450	11,16	220
305	Spécial n°5 (St-Ghislain-Quiévrain; voitures K4-I11)	351	8,7	170
311	Musée des transports en commun du pays de Liège	250	6,2	190
312	Aspects ferroviaires du pays de Charleroi (trains+trams)	391	9,7	250
314	Le Fagnard (ligne internationale Trois-Ponts-Jünkerath)	101	2,5	60
316	Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières	371	9,2	170
317	Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith	202	5	190
318	Les frontières électriques de la SNCB (tome 1)	460	11,4	140
319	Electrification Gouvy - Troisvierges	303	7,5	160
320	Les lignes nouvelles de la SNCB	480	11,9	250
321	Les frontières électriques de la SNCB (tome 2)	278	6,9	130
322	Le chemin de fer de la vallée de l'Ambève	351	8,7	180

somme nombres guide	envoi en Belgique EUR	envoi Union Européenne EUR	envoi hors Union EUR	Pour commander et recevoir par la poste : <i>Pour calculer les frais d'envoi : faites la somme des nombres-guide des articles et ajoutez « 70 ». Référez-vous au tableau ci-contre et vous obtenez les frais d'envoi à ajouter au prix des articles commandés.</i>
1 à 250	2,06	2,72	2,72	✓ Vos commandes sont reçues à notre compte
251 à 300	2,37	2,752	2,72	240-0380489-59 GTF asbl-Editions, 4000 Liège 1
301 à 500	3,02	3,82	4,21	✓ Vous pouvez utiliser votre carte Visa/Eurocard
501 à 1000	3,55	5,83	6,84	avec le formulaire de commande ci-après.
1001 à 2000	4,34	8,42	12,5	✓ De l'étranger, utilisez une des procédures figurant
2001 à 3000	6,71	11,17	18	page 79.

→ Pour convertir l'EURO en Francs Belges, il suffit de multiplier par 40,3399...

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 2000, 500 FB pour les membres belges, 760 FB pour les membres étrangers (pour une 1ère affiliation). *Hors Union Européenne* : 730 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

Veillez 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* (un formulaire est disponible dans chaque numéro de *Trans-fer*)

PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ETRANGER

Par dérogation à ce qui précède, tout paiement en provenance de l'étranger doit nous parvenir selon un des modes suivants :

→ *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* (montant minimal de la transaction : 1008 BEF ou 25 EURO).

→ 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'exclusion de tout autre type de chèque) 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

NOS PROCHAINS VOYAGES DE LA SAISON

Le métro léger de Charleroi *samedi 29 juillet 2000*

Nous avons le plaisir de vous inviter à visiter avec nous le **métro léger de Charleroi**, exploité par le TEC-Charleroi, le samedi 29 juillet prochain. Il s'agit là d'un héritage encombrant (!) de la SNCV et de la STIC: en fait, ce sont les quelque 16 km des dernières lignes (rénovées...) de tramway de Wallonie...

Nous vous donnons rendez-vous à la gare de Charleroi-Sud à 10 heures précises, sur l'esplanade, en face du bâtiment de gare SNCB, à l'embarcadère « *tramways* ».

Nous avons affrété un convoi spécial (une motrice « BN » articulée, série « 6100 SNCV / 7400 TEC » familière du métro léger). Nous parcourons toutes les antennes opérationnelles du métro léger : l'*antenne « ouest »* Charleroi-Sud - Fontaine l'Evêque - Anderlues (Grande Couture) via Anderlues-Dépôt et Anderlues-Jonction, parcourue par les lignes 88-89, l'*antenne « est »* Charleroi-Sud - Gilly, parcourue par les lignes 54-55 et la dernière *section souterraine urbaine* ouverte à ce jour, Waterloo - Janson - Parc. Nous parcourrons aussi *aller-retour* une partie de l'*axe « nord »* vers Gosselies, entre la station « Piges » et le dépôt de Jumet : cette section « de service » est parcourue par les trams qui rentrent au dépôt-atelier. Il n'y aura pas de visite possible de l'intérieur du dépôt de Jumet.

Il y aura bien sûr des arrêts-photos dans tous les endroits intéressants : rappelons que, si l'antenne de Gilly est souterraine, la majeure partie de l'antenne de Fontaine l'Evêque, elle, est aérienne, et que la section Fontaine l'Evêque - Anderlues est la dernière ligne à proprement parler « *vicinale* » de Belgique : à voie unique, avec signalisation lumineuse SNCV, en accotement, voirie ou site propre. Au « bout » des voies, à la station souterraine de Gilly, nous découvrirons les travaux, aujourd'hui arrêtés, de la suite de la ligne de métro léger jusqu'à Sart-Culpart.

L'excursion se terminera entre 17 et 18 heures à Charleroi-Sud

Repas de midi

Nous avons prévu un arrêt de deux heures, à midi, au centre de Charleroi. Étant donné que les possibilités de restauration pour tous les budgets sont innombrables en ville, nous n'organisons pas de repas collectif cette fois-ci.

Nos prix

Ils comprennent le parcours en métro léger de Charleroi-Sud à Charleroi-Sud, les frais d'organisation et la TVA.

- Adulte membre du GTF asbl, épouse, enfant ou ascendant vivant sous le même toit : **480 BEF**
- Adulte non membre GTF asbl : 550 BEF
- Enfant de 7 à 12 ans : 300 BEF
- Enfant de moins de 7 ans : gratuit

La participation des enfants de moins de 12 ans est limitée à ceux qui accompagnent leurs propres parents, sous leur responsabilité.

Parcours d'approche

Comme toujours, nous proposons à ceux qui le souhaitent un billet « parcours d'approche » SNCB permettant un aller-retour de toute gare belge à Charleroi-Sud aller-retour en 2ème classe au prix imbattable de 200 F. Réservation préalable sur bulletin d'inscription joint.

Nouvelles dispositions SNCB pour voyages à prix réduit (uniquement valables en service intérieur sur trains IC, IR, L, T et P) - voir page « d »

Nous vous rappelons que les enfants de moins de 12 ans voyagent désormais gratuitement après 9h en semaine, sans limite d'heure les week-ends. Les seniors (65 ans et plus) bénéficient d'un billet aller-retour à 100 F, SAUF les week-ends en haute saison).

Documentation

Pour célébrer notre visite du métro léger, nous préparons rien moins qu'un **numéro spécial et hors abonnement de Trans-fer...** Il vous sera proposé, à prix préférentiel, dans le tram, le jour de notre voyage. Renseignements complémentaires dans notre circulaire de confirmation qui parviendra à ceux qui se seront inscrits dans la semaine précédant le voyage. Trans-fer 117 vous proposera aussi cette nouvelle publication.

Inscriptions

Le plus tôt possible et en tous les cas avant le 21 juillet 2000. Nous insistons pour que votre paiement nous parvienne **en même temps** que votre inscription. Le nombre de places étant limité, vous n'êtes inscrit(s) que lorsque nous avons reçu votre paiement. Nous vous prions aussi - pour éviter que votre paiement s'égaré - de respecter le n° de compte indiqué sur le bulletin de participation, si vous utilisez ce mode de paiement.

NOS CONDITIONS GÉNÉRALES **voyages GTF asbl**

1. *La participation effective à nos voyages est conditionnée par la réception d'une confirmation écrite d'inscription, envoyée par nos soins.*
2. *Le GTF asbl peut refuser une inscription sans devoir en préciser le motif.*
3. *Le GTF se réserve le droit d'annuler ce voyage si le nombre de participants requis n'est pas atteint. Dans ce cas, les sommes versées seront remboursées intégralement. Aucune indemnité n'est cependant due du fait de l'annulation du voyage par le GTF asbl*
4. *En cas d'annulation par le participant, le GTF asbl n'assurera un remboursement qu'en fonction des possibilités, dont il est seul juge et en tenant compte des frais déjà encourus.*
5. *La sécurité de chacun est une préoccupation essentielle du GTF asbl. Chaque participant s'engage à respecter les indications du personnel du réseau TEC et tramway et des délégués GTF asbl. Il est notamment interdit de traverser les voies principales en dehors des passages protégés et de se placer en des endroits interdits du domaine ferroviaire.*
6. *Les enfants seront particulièrement surveillés par les adultes (parents ou grands-parents qui en ont la charge).*
7. *Chaque participant s'engage aussi à respecter le climat de convivialité et de détente du voyage.*
8. *Le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus.*
9. *Les organisateurs du GTF asbl s'efforceront de respecter le mieux possible le programme prévu ; ils ne sont pas responsables des modifications de programme qui leur seraient imposées par des circonstances extérieures.*
10. *Le GTF asbl décline toute responsabilité pour tout incident résultant d'une cause extérieure à son organisation : mais, le cas échéant, les organisateurs s'efforceront de prendre les dispositions utiles pour y pallier au mieux.*

INFO SERVICE - MEMBRES GTF

nouvelles facilités tarifaires ⑧ au 1er juillet 2000

- Enfants de moins de 12 ans** : gratuité de transport en 2ème classe entre 2 gares belges dans les trains de service intérieur (IC, IR, L, P, T), après 9 heures en semaine, sans limitation horaire les samedis, dimanches et jours fériés. Gratuité accordée pour un maximum de 4 enfants de moins de 12 ans accompagnant un voyageur payant de 12 ans ou plus !
- Seniors de 65 ans ou plus** : billet aller-retour au prix forfaitaire de 100 BEF aux trois conditions suivantes :
 - voyager en 2ème classe
 - entre deux gares belges, dans les trains de service intérieur (IC, IR, L, P, T)
 - voyager après 9 heures en semaine, sans limitation horaire les week-ends et jours fériés. **MAIS ce tarif préférentiel n'est pas d'application** les week-ends et jours fériés entre le 15 mai et le 15 septembre, ni durant les week-ends prolongés de Pâques, de l'Ascension et de la Pentecôte.

Le chemin de fer touristique de la baie de Somme (*France*)

samedi 26 août 2000

Dans le Nord de la France, non loin d'Arras, du Touquet... voire du Pas-de-Calais, il existe un petit *chemin de fer touristique*, composé de vieilles voitures à plates-formes, tractées par locomotives à vapeur, qui circule entre Le Crotoy, Noyelles, Saint-Valéry et Cayeux-sur-mer, sur 16 km, et qui permet de découvrir la « *Baie de Somme* », une région verdoyante prolongée d'étendues infinies de sable et d'herbes.

Un peu d'histoire

Ouvert en 1887, ce réseau avait pour objet de transporter les touristes entre les stations balnéaires de la baie de Somme et d'expédier ses productions : galets, betteraves, coques. En fond de baie, une estacade en bois permettait au train de traverser, à plusieurs mètres de hauteur, les zones marécageuses aujourd'hui comblées par le phénomène d'envasement de la baie....

Dans les années 60, ce réseau ne résista pas à la concurrence routière. En 1971, des bénévoles en rouvrirent une desserte touristique : aujourd'hui, le réseau dispose de 5 locomotives à vapeur et 15 voitures à voyageurs. Il transporte 60.000 voyageurs par an. Si la direction est restée bénévole, le chemin de fer de la Baie de Somme occupe 14 salariés hors saison, 17 en saison...

C'est ce petit paradis... naturel... et ferroviaire que nous vous invitons à découvrir avec nous le samedi 26 août prochain.

Notre voyage

Nous embarquerons à **Bruxelles-Midi** à 7h44, dans un TGV qui nous emmènera à Lille-Europe, par la ligne à grande vitesse Hal - Wannehain (frontière). Là, nous changerons de train pour rejoindre Arras, où nous arriverons à 9h15 ; parcours terminal Arras - Le Crotoy par autocar.

Nous consacrerons la journée à une balade sur le petit chemin de fer (avec pause à midi - voir plus loin).

En soirée, après un retour en autocar, nous prendrons le train à Arras à 19h21 (arrivée Lille 19.55). Correspondance TGV à Lille-Europe à 20.06 pour une arrivée à Bruxelles-Midi à 20.49. A cette heure, chacun trouvera encore, s'il le désire, des trains de service intérieur SNCB pour toutes les directions.

Repas de midi

Selon une tradition bien établie, nous organisons un repas de midi facultatif dans une « *bonne table* » de la région de la baie de Somme. Nous vous proposons en entrée la salade Valéricaine (salade, jambon, gruyère, oeuf et tomate), pour suivre, une blanquette aux trois poissons et enfin une crème glacée, au prix de 555 BEF, boissons en sus, service compris (réservation indispensable sur votre bulletin d'inscription).

Nos prix

Il s'agit d'un **forfait** comprenant le parcours aller-retour en TGV 2^{ème} classe de Bruxelles-Midi à Arras, réservations comprises, les parcours terminaux en autocar, l'excursion sur le chemin de fer de la Baie de Somme, les frais d'organisation et la TVA.

- Adulte membre du GTF asbl, épouse, enfant ou ascendant vivant sous le même toit : **2950 BEF**
- Adulte non membre GTF asbl : 3050 BEF
- Enfant de 12 ans à moins de 18 ans : 2160 BEF
- Enfant de moins de 12 ans : 1740 BEF

Parcours d'approche

Comme toujours, nous proposons à ceux qui le souhaitent un billet « parcours d'approche » SNCB permettant un aller-retour de toute gare belge à Bruxelles-Midi en 2ème classe au prix imbattable de 200 BEF. Réservation préalable sur bulletin d'inscription joint.

Nouvelles dispositions SNCB pour voyages à prix réduit (uniquement valables en service intérieur sur trains IC, IR, L et P) - voir page d

Nous vous rappelons que les enfants de moins de 12 ans voyagent gratuitement après 9h en semaine, sans limite d'heure les week-ends. Les seniors (65 ans et plus) bénéficient d'un billet aller-retour à 100 BEF SAUF les week-ends en haute saison.

Inscriptions

Le plus tôt possible et en tous les cas **avant le 21 juillet 2000** (il convient en effet de faire - à temps - les réservations de groupe TGV. La date de naissance de tous les participants nous est nécessaire à cet effet (*veuillez l'inscrire à l'endroit ad hoc sur le bulletin d'inscription*).

Nous insistons pour que votre paiement nous parvienne **en même temps** que votre inscription. Le nombre de places étant limité, vous n'êtes inscrit(s) que lorsque nous avons reçu votre paiement. Nous vous prions aussi - pour éviter que votre paiement s'égare - de respecter le n° de compte indiqué sur le bulletin de participation, si vous utilisez ce mode de paiement. Veuillez noter que nous ne pourrions effectuer cette fois aucun remboursement en cas de désistement.

Comme d'habitude, une circulaire de confirmation parviendra aux participants dans la semaine précédant le voyage : elle contiendra les billets et toute autre information utile.

NOS CONDITIONS GENERALES voyages GTF asbl

1. La participation effective à nos voyages est conditionnée par la réception d'une confirmation écrite d'inscription, envoyée par nos soins.
2. Le GTF asbl peut refuser une inscription sans devoir en préciser le motif.
3. Le GTF se réserve le droit d'annuler ce voyage si le nombre de participants requis n'est pas atteint. Dans ce cas, les sommes versées seront remboursées intégralement. Aucune indemnité n'est cependant due du fait de l'annulation du voyage par le GTF asbl
4. En cas d'annulation par le participant, le GTF asbl ne pourra - pour ce voyage - effectuer de remboursement.
5. La sécurité de chacun est une préoccupation essentielle du GTF asbl. Chaque participant s'engage à respecter les indications du personnel des réseaux de chemin de fer (y compris touristiques) et des délégués GTF asbl. Il est notamment interdit de traverser les voies principales en dehors des passages protégés et de se placer en des endroits interdits du domaine ferroviaire.
6. Les enfants seront particulièrement surveillés par les adultes (parents ou grands-parents qui en ont la charge).
7. Chaque participant s'engage aussi à respecter le climat de convivialité et de détente du voyage.
8. Le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus.
9. Les organisateurs du GTF asbl s'efforceront de respecter le mieux possible le programme prévu ; ils ne sont pas responsables des modifications de programme qui leur seraient imposées par des circonstances extérieures.
10. Le GTF asbl décline toute responsabilité pour tout incident résultant d'une cause extérieure à son organisation ; mais, le cas échéant, les organisateurs s'efforceront de prendre les dispositions utiles pour y pallier au mieux.

INFO SERVICE - MEMBRES GTF

cartes de membre : si vous avez renouvelé votre cotisation pour 2000 à la date du 25 juin 2000, votre carte de membre 2000 figure au verso du carton-adresse de Trans-fer 116, portant votre étiquette-adresse : de couleur « gold » pour les membres protecteurs, de couleur « verte » pour les membres adhérents.

➔ Nous rappelons que tout courrier concernant les cotisations (ou les changements d'adresse) peut être adressé à notre secrétaire à l'adresse suivante : GTF asbl c/o M. Jean Laterre, route de Marchienne, 68, 6110 Montigny-le-Tilleul.

prochain numéro de Trans-fer (117) : fin septembre / début octobre 2000.

le GTF sur le web : www.chez.com/gtf.