

128 Juillet
2003
Périodique trimestriel
26^{ème} année

BELGIQUE-BELGIË

P.P.

LIÈGE X

9/406



transfer

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

Trans-fer 128 ☐ Sommaire ☐ Juillet 2003

LES TRAVAUX A LIEGE-GUILLEMINS : LA GALERE	3
ATHUS-MEUSE PREMIER PRINTEMPS SOUS TENSION	7
LA SNCB PAR LIGNE	20
EXPLOITATION SNCB.....	37
L'EUREGIO AIXPRESS (IR Q LIEGE-GUILLEMINS - AACHEN HBF).....	37
LES AUTORAILS SERIE 41 SUR DES RELATIONS NOUVELLES.....	40
TRAFIC BELGIQUE - FRANCE SUR LA LIGNE 96 : TRAFIC MARCHANDISES D'INTEROPERABILITE.....	43
NOUVEAUTES AU SERVICE D'ETE 2003	46
DIVERS	50
A PROPOS DES ABREVIATIONS SNCB DES GARES	51
25 ANS D'ACTUALITES SNCB AU TRAVERS DE TRANS-FER	53
LE METRO LEGER DE CHARLEROI PREND DE L'EXTENSION	62
NOUVELLES DU C.F.V.3V.....	65
LE TRAIN-TRAIN QUOTIDIEN DU PETIT TRAIN.....	67
VERS UN TRAM-TRAIN TRANSFRONTALIER EN GRANDE REGION « SAAR-LOR-LUX ».....	69

Colophon

Rédaction : H. Arden, J. Braive, J. Evrard, J. Ferrière, E. Gagla, M. Grieten, H. Groteclaes,
M. Lambou, J. Laterre, M. Lebeau, P. Lemja, R. Marganne, Ch.-L. Mayer, J. Perenon,
A. Spailier, D. Stas.

Iconographie : W. Brock, J. Evrard, J. Ferrière, M. Grieten, J.-P. Joly,
M. Lebeau, R. Marganne, Ch.-L. Mayer, J. Perenon, A. Spailier

Coordination : H. Arden & R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1250 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

e-mail : trans-fer@teledisnet.be

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

PHOTOS DE COUVERTURE : L'ICE 3 DE LA DB

AVANT – rame ICE 3 *Bruxelles - Francfort* à l'arrêt à Liège-Guillemins le 22.05.03
(photo R. Marganne)

ARRIERE – rame ICE 3 *Bruxelles - Francfort* à son terminus de Francfort/Main Hbf
(photo M. Lebeau - 06.05.03)

Les travaux à Liège-Guillemins : la galère

Et à Liège, nous demandent les lecteurs de trans-fer ? Que s'y passe-t-il à niveau ferroviaire ?

Eh bien... les Liégeois pataugent, en ce torride fin juin, dans une gare de Liège-Guillemins en pleine reconstruction.

Rappelons que la SNCB a décidé de doter Liège-Guillemins, gare d'arrêt des TGV et autres ICE, d'une gare monumentale, dessinée par l'architecte catalan renommé Santiago Calatrava, et qui devraient durer... si tout va bien, jusqu'en 2007, transformant la gare en un gigantesque chantier où il y a toujours quelque chose à voir...

Ces travaux en gare de Liège-Guillemins sont entrés depuis l'hiver dernier dans la phase C1. Celle-ci a bouleversé une exploitation qui remontait à l'année 1961, lorsque la construction du « pont-tube » côté Angleur avait permis de recevoir les trains de l'axe Ostende - Herbesthal – comme on le disait encore à l'époque – sur les voies 12 et 13, côté colline de Cointe, et accessoirement sur les voies 11 et 14.

Depuis l'année dernière, et grâce à l'existence d'un nouveau saut-de-mouton aménagé de l'autre côté de la gare, côté Ans, les trains de l'axe Ostende - Eupen sont reçus sur les nouvelles voies 3, 4 et 5 qui longent le bâtiment de gare actuel, et qui sont bordées par deux quais « ancien » et « nouveau » dans le prolongement l'un de l'autre. Néanmoins, vu les travaux toujours en cours au grill d'entrée côté Bruxelles, seule une voie unique est disponible pour l'entrée en gare, tandis que la voie 5 est longtemps restée en cul-de-sac côté Bruxelles. D'autre part, la sortie de ces voies vers Angleur est aussi à simple voie : un simple retard a donc des conséquences catastrophiques, tandis que les trains qui doivent rebrousser à Liège-Guillemins, comme les trains Quiévrain - Liège-Guillemins en semaine ou l'omnibus Liège - Waremme sont le plus souvent envoyés à Angleur pour tête-à-queue. La voie 2 provisoirement en cul-de-sac, elle, sert au rebroussement de la navette horaire Liège-Guillemins - Maastricht¹. Si la voie 1 est posée provisoirement en cul-de-sac, elle n'est que partiellement électrifiée et hors service, car elle servira au montage des différents éléments de la verrière, l'hiver prochain sans doute.

Le quai 9/10 est neutralisé, partiellement démolit, et les voies qui le bordent arrachées, afin - notamment - de poursuivre la construction des installations souterraines de la nouvelle gare. La voie 11, longtemps en cul-de-sac côté Bruxelles, sert notamment au rebroussement de l'automotrice de l'IR q Liège - Aix-la-Chapelle. Les voies 12 à 14, enfin, reçoivent le reste du trafic : trains IR Liers - Luxembourg, trains L pour Jemelle, trains de la dorsale wallonne, et train IR Anvers - Liège-Guillemins, transformé en omnibus de Liège-Palais à Flémalle-Haute. Pour absorber tous ce flux, le saut-de-mouton Hemricourt, qui permet aux voies de la ligne 34 de

¹ - rappelons que cette navette est assurée par une automotrice classique du parc SNCB. Les conducteurs SNCB de Liège et néerlandais de Maastricht se partagent le service. Le personnel d'accompagnement est composé d'un chef-garde belge et de son homologue néerlandais sur tout le parcours, chacun officiant en principe sur les voies de son administration...



Travaux à Liège-Guillemins





Travaux à Liège-Guillemins



Photos des pages 4 et 5 (travaux à Liège-Guillemins)

page 4 ↑ l'omnibus de Waremme arrive voie 4 à Liège-Guillemins le 29.05.03 en longeant le parking public (photo R. Marganne)

page 4 ↓ croisement de l'IR Liège-Guillemins - Anvers-Central, parti de la voie 13 et de l'IR Liers - Luxembourg, reçu voie 12 : en tête, locomotive CFL 3007 (photo R. Marganne, 29.05.03)

page 5 ↑ train IC Ostende - Eupen 508 à l'arrêt voie 4, sur le nouveau quai. En tête, voiture réversible I 11 (photo M. Lebeau - 24.01.03)

page 5 ↓ photo prise du quai de la nouvelle voie 5 : travaux en cours sur le site des anciennes voies 9/10. Au fond, l'IR q Liège-Guillemins - Aachen Hbf démarre de la voie 11 (photo R. Marganne - 29.02.03)

passer sous les voies de la ligne 36, a été mis à double voie, tandis que l'itinéraire historique de la ligne 34 vers Liège-Palais, qui passait de l'autre côté des voies de la ligne 36, a été définitivement supprimé et remblayé.

Pour les voyageurs, c'est la galère, surtout pour les nouvelles voies à quai 2 à 5. La signalétique de la voie 2 en cul-de-sac est très lacunaire : on n'aperçoit le train en stationnement qu'au dernier moment. Quant aux voies 3 à 5, elles longent en partie les quais de la future gare, dotés d'équipements sommaires (quelques auvents sans sièges), mais dépourvus de toute autre signalétique que le n° de la voie et un panneau lumineux indiquant la destination du train. Pas de mention du nom de la gare, et aucune indication du sens de la sortie sur les nouveaux quais : pour un voyageur qui ne connaît pas les lieux et qui sort de la voiture de tête d'un train Ostende - Eupen (12 voitures), il y a de quoi hésiter...

Pour le reste, c'est la galère, écrivons-nous... Retards conséquents, trains supprimés, changements inopinés de voie sont légion. Un exemple ubuesque : dimanche 15 juin dernier, les trains IC Liège-Guillemins - Blankenberge et retour étaient limités à Ans pour cause de travaux : les trains IC Eupen - Ostende (heure de départ normale à Liège-Guil. à l'heure 57) étaient retardés de 10 minutes pour circuler dans le sillon de l'IC pour Blankenberge entre Liège et Ans, où on pouvait changer de train : encore fallait-il qu'on le sache, car aucune annonce dans ce train ne le rappelait à l'arrivée à Ans ! Le dimanche suivant, 22 juin, autre dispositif : les trains Eupen - Ostende partaient à l'heure de Liège-Guillemins, avec arrêt exceptionnel à Ans pour correspondance. Résultat des courses : les voyageurs du train pour Blankenberge, qui arrivaient pour l'heure 07... devaient attendre l'heure 57 et perdre une heure. Il fallait, paraît-il, consulter les affiches jaunes placardées en gare : discernons un bonnet d'âne, à défaut d'une ruade, aux services de la SNCB qui ont imaginé pareille ineptie....

Bref, la patience des voyageurs réguliers ou occasionnels est mise à rude épreuve... Quant au personnel à quai, malgré une évidente bonne volonté, il semble débordé... et fataliste !

Petit épisode comique à Liège-Guillemins : l'arrivée d'un train ICE Francfort - Bruxelles. Arrêté à quai sous la mention « *ne pas embarquer* », il est exclusivement desservi par un personnel de bord allemand en tenue irréprochable, qui assure non seulement l'orientation des voyageurs, mais aussi la fermeture des portes et le signal « *opérations terminées* », et ce, sans la moindre intervention du personnel de la SNCB souvent absent du quai... Est-ce cela, la privatisation ?

Quant à l'aménagement du quartier situé devant la future gare, la ville de Liège en gère le dossier d'une manière très « poussive ». Manquant visiblement d'ambition... et de fonds (la ville est sous plan d'assainissement vu une dette colossale), l'échevinat de l'urbanisme s'entête à essayer de trouver un compromis entre les zones du bureau et d'habitat. Il est vrai qu'il est traumatisé par la catastrophe urbanistique de la place Saint-Lambert, toujours inachevée... Au passage, signalons que les travaux de construction de la nouvelle gare en surface de Liège-Palais n'ont même pas encore commencé... Consolons-nous en précisant que la régularité des trains sur la ligne à grande vitesse n°2 Louvain - Ans s'est fortement améliorée, même si toutes les locomotives série 13 n'y sont pas encore autorisées, ni a fortiori les 3000 des CFL.

Athus-Meuse

premier printemps sous tension

Gare de Florenville, un beau matin du mois d'avril

Il est huit heures passées de quelques minutes et une journée radieuse s'annonce. Les derniers voiles de brume se déchirent et laissent entrevoir un ciel d'azur dans une atmosphère lumineuse qui souligne d'un trait précis les détails les plus lointains du paysage familier entourant la gare. Il règne un calme absolu en ce début de matinée de vacances scolaires.

Depuis le clavier de l'ordinateur distant de plus de 20 kilomètres, l'opérateur du block 23 a préparé l'itinéraire de l'autorail Libramont - Virton devant passer en gare à 8h15. Le signal H-R23 brille d'un feu vert éclatant encadré par la lueur rouge de son collègue 'G' interdisant le départ depuis la voie 3, et de son frère jumeau 'HX' qui envoie pour l'éternité son clignotement rouge cadencé.

Dans la direction opposée, sur la voie 'B' en direction de Bertrix, le signal E-R23, lui aussi « au passage » annonce l'arrivée prochaine d'un convoi, qui, compte tenu de l'heure, sera assurément une circulation marchandises.

Première surprise par rapport à « l'époque d'avant » : on n'entend plus venir le train qui débouche brusquement de la tranchée à 90 km/h et semble bondir sur la gare. Le convoi, emmené par la 1316 tractant avec la plus grande aisance ses 21 wagons-citerne, défile en quelques secondes devant nous. Un coup d'œil à gauche et déjà le dernier wagon a passé sur le viaduc de la Semois et bientôt disparaît dans la courbe de Lacuisine.

Symbolisé par ce train de fret en traction électrique, le « progrès » vient de traverser Florenville dans un chuintement feutré. La modernisation tant espérée et tant attendue envoie au rayon des souvenirs de nos émotions ferroviaires toutes ces images visuelles et sonores accumulées au cours des années passées : lourds convois en double traction se hissant à grand peine vers le sommet de la rampe de Saint-Vincent-Bellefontaine, sourd grondement des diesels « GM » que l'on entendait à des kilomètres briser le silence nocturne, claquement du levier du signal que l'on fermait après le passage du train dans un poste de block perdu au cœur de la forêt....



Légende des photos page 8

⊞ Arrivée à Bertrix de l'autorail 4134 effectuant un service Libramont – Dinant. La présence de la caténaire dans cette gare reste encore insolite pour l'amateur photographe... Le 26/04/2003 à 11h00.

⊞ Passage sans arrêt sur voie 3 à Virton du train de fret 49970 Dudelage – Gent-Zeehaven tracté par les locomotives électriques 1332 + 1322, tandis que l'autorail 4126 stationne sur la voie 1 en attente de départ pour Libramont. Le 26/04/2003 à 16h15 (photos J. Perenon)

Mais ne nous laissons pas envahir par la nostalgie et faisons le point sur la situation de l'Athus-Meuse après quelques mois d'exploitation sous caténaires, situation à la fois active et évolutive.

Trafic marchandises

Depuis la mise en place du nouvel horaire au 15 décembre 2002, le nombre de circulations marchandises, qui était tombé à une dizaine par jours, s'est considérablement accru et se situe actuellement au niveau suivant :

Nombre de circulations	Lundi	Mardi au vendredi	Samedi	Dimanche
Nord-Sud (Dinant – Athus)	2	16	13	4
Sud-Nord (Athus – Dinant)	4	15 (a)	15 (b)	6 (b)

(a) - une circulation ne roule pas le mardi (42 968)

- une circulation est en marche facultative les mercredis et vendredis (47 966)

(b) + une circulation (42938) garée à Bertrix du samedi 23h40 au dimanche 4h29 (42939)

On arrive donc au nombre de 30 convois quotidiens en moyenne, deux sens confondus, les jours de semaine à l'exception du lundi, jour très calme pour le trafic marchandises sur la majorité des réseaux européens.

Dans le sens Nord-Sud, de nouvelles destinations telles que Metz-Sablon, Sibelin (triage situé au sud de Lyon) ou Novara (Italie) sont apparues tandis que la nature des convois s'est considérablement diversifiée si bien que l'on peut observer la plupart des types de wagons à l'exception des porte-containers dont les convois Anvers - Athus restent pour l'instant tracés par la ligne 162. Notons la présence d'un train privé appartenant à la société DLC qui effectue un aller-retour entre Zeebrugge et Dillingen (D) avec son propre matériel, en l'occurrence une locomotive diesel de conception britannique tractant une rame de wagon porte-automobiles, pour le compte de la marque « Ford ». La relève des conducteurs de cette firme privée est effectuée en gare de Virton.

Le tableau suivant indique, par sens de circulation, les temps de parcours alloués aux convois. Ces temps, exprimés en minutes varient selon la charge des trains. Notons que l'arrêt à Bertrix (non prévu pour le train DLC) est destiné à la relève des conducteurs.

Temps de parcours (en minutes)	Gendron-Celles – Bertrix (62 km)	Arrêt à Bertrix	Bertrix – Y d'Aubange (68 km)
Sens Nord-Sud	57 à 61	4	63
Sens Sud-Nord	47 à 57	4 à 21	51 à 60

HORAIRE DES TRAINS DE MARCHANDISES - AVRIL 2003

Jours de circulation

R = le train circule les jours précisés

N = le train ne circule pas les jours précisés

F = le train est en marche facultative les jours précisés Ex : R35F circule en marche facultative le mercredi (jour 3) et le vendredi (jour 5)

R6N8 = circule le samedi non férié

Code des gares belges citées dans cet horaire :

FNDS = Antwerpen Dok LZR = Zeebrugge FGZH = Gent Zeehaven (maritime) FNND = Antwerpen NoordFIZ = Muizen

SENS NORD SUD

N° du train	47 915	42 967	43 955	42 979	42 941	42 913	40 939	40 943	47 913
Origine	FNDS	LZR	FNND	FNDS	FNDS	FIZ	LZR	FNND	FNDS
Destination	Basel (CH)	Metz-Sablon (F)	Novara (I)	Metz-Sablon (F)	Metz-Sablon (F)	Galarate (I)	Basel (CH)	Sibelin (F)	Basel (CH)
Jours de circulation	N1	N1	N167	N17	N17	N17	N17	N17	N17
GENDRON-CELLES	0h30	1h45	1h53	2h30	2h53	3h53	7h11	9h11	9h36
BERTRIX Arr.	1h25	2h40	2h48	3h25	3h48	4h48	8h06	10h06	10h29
BERTRIX Dép.	1h29	2h44	2h52	3h29	3h52	4h52	8h10	10h10	10h33
Y AUBANGE	2h28	3h43	3h51	4h28	4h51	5h51	9h09	11h09	11h32

N° du train	41 501	44 947	40 923	40 921	43 955	48 999 (2)	42 955	40 937	42 963
Origine	(1)	FGZH	FNND	LZR	FNND	LZR	LZR	FNND	FNDS
Destination	Thionville (F)	Woippy (F)	Basel (CH)	Basel (CH)	Novara (I)	Dillingen (D)	Metz-Sablon (F)	Basel (CH)	Metz-Sablon (F)
Jours de circulation	(1)	N17	N17	R7	R6N8	N67	N7	N67	N1
GENDRON-CELLES	12h11	12h36	15h11	16h11	16h11	16h44	21h30	22h32	23h06
BERTRIX Arr.	13h06	13h31	16h06	17h06	17h06	17h39	22h25	23h25	0h03
BERTRIX Dép.	13h10	13h35	16h10	17h10	17h10	17h39	22h29	23h29	0h07
Y AUBANGE	14h09	14h34	17h09	18h09	18h09	18h42	23h28	0h28	1h06

(1) 2345 : origine FGZH - 1 : origine ROTTERDAM (NL) - 6N8 : origine FNND

(2) Train de fret privé : société DLC, traction diesel, passage sans arrêt à Bertrix

SENS SUD NORD

N° du train	43 988	44 988	80 480 (3)	42 928	42 924	49 930	42 939	44 984	42 968
Origine	Basel (CH)	Bettembourg (L)	Dillingen (D)	Thionville (F)	Metz-Sablon (F)	Thionville (F)	Bertrix	Bettembourg (L)	Metz-Sablon (F)
Destination	FNND	FGZH	LZR	FNND	FNND	FNND	FNND	Monceau	LZR
Jours circulation	N17	R7	N17	N17	R1	N17	R7	R7	N2
Y AUBANGE	0h41	2h17	2h25	3h04	3h17	3h17		3h41	5h26
BERTRIX Arr.	1h40	3h17	3h29	3h55	4h17	4h17		4h40	6h26
BERTRIX Dép.	1h44	3h22	3h29	4h01	4h22	4h22	4h29	4h44	6h47
GENDRON-CELLES	2h41	4h17	4h25	4h48	5h17	5h17	5h25	5h41	7h43

N° du train	47 966	49 938	47 934	41 216	49 970	44 928	42 942	42 916	43 956
Origine	Thionville (F)	Thionville (F)	Thionville (F)	Bettembourg (L)	Dudelage (L)	Bettembourg (L)	Metz-Sablon (F)	Thionville (F)	Novara (I)
Destination	Leuven	FNDS	FNND	FNND	Gent-N	FNND	FNND	FIZ	FNND
Jours circulation	N17R35F	N17	N17	N17	N7	N7	R7	N17	N16
Y AUBANGE	6h26	7h27	9h31	12h00	15h31	15h58	16h31	18h31	19h25
BERTRIX Arr.	7h26	8h27	10h31	12h52	16h31	16h52	17h31	19h31	20h25
BERTRIX Dép.	7h30	8h35	10h35	12h58	16h35	16h58	17h35	19h35	20h29
GENDRON-CELLES	8h26	9h31	11h31	13h47	17h31	17h53	18h31	20h31	21h25

N° du train	44 910	44 912	44 982	42 908	42 938
Origine	Woippy (F)	Woippy (F)	Bettembourg (L)	Metz-Sablon (F)	Metz-Sablon (F)
Destination	FNND	FNND	FGZH	FNND	Bertrix
Jours circulation	N167	R67	R6	N17	R6
Y AUBANGE	19h41	19h41	21h25	22h25	22h41
BERTRIX Arr.	20h40	20h40	22h25	23h25	23h40
BERTRIX Dép.	20h44	20h44	22h29	23h29	
GENDRON-CELLES	21h41	21h41	23h25	0h25	

(3) Train de fret privé : société DLC, traction diesel, passage sans arrêt à Bertrix

Ces temps sont à rapprocher des 90 minutes (déduction faite d'un arrêt de 8' à Florenville pour croisement) allouées début 2001 au Z47 962 qui quittait Rodange (point toute proche de l'Y d'Aubange) à 23h40 pour atteindre Bertrix à 1h18...

Le lecteur a trouvé dans les deux pages précédentes l'horaire complet des circulations marchandises avec numéro, origine et destination des convois, et pourra ainsi organiser au mieux ses séances photos tout au long des sites magnifiques parcourus par l'Athus-Meuse.



**Le train 47934 pour Thionville, tiré par une 13 et une 3000
au passage à Virton le 18.4.03 (photo R. Marganne)**

Il convient néanmoins de rappeler que ces horaires sont théoriques et qu'il arrive que les convois circulent en retard ou ...en avance, tout particulièrement le convoi privé DLC. Signalons également que les signaux du block implantés en pleine ligne ne renseignent guère l'amateur sur le passage d'un prochain convoi, le signal se présentant « au passage » dès la libération de la section dont il assure la couverture. Par contre, la présence du feu vert sur un signal d'entrée ou de sortie de gare ou encore aux abords d'une jonction entre voies principales indique que l'opérateur du block 23 a tracé un itinéraire et que l'arrivée d'un convoi ne saurait tarder...Patience et persévérance sont les qualités indispensables pour le photographe ferroviaire !

Service voyageurs

Compte tenu de l'augmentation de la vitesse de référence de la ligne, vitesse relevée, rappelons le, à 120 km/h sur les sections ouvertes au trafic voyageurs à l'exception du parcours Dinant - Beauraing limité à 90 km/h, des gains de temps appréciables sont enregistrés depuis le 15 décembre 2002.

Les nouveaux temps de parcours, avec les vitesses moyennes correspondantes, sont présentés sur les tableaux ci-après. Ces chiffres sont comparés avec le service de 1998, que l'on peut considérer comme le dernier significatif avant les grandes perturbations consécutives aux chantiers de rénovation qui, entre autre, avaient imposé pendant de long mois une attente interminable à Florenville.

On constatera que les gains de temps sont moins significatifs sur la partie « Nord » de la ligne, du fait de la limitation à 90 Km/h jusqu'à Beauraing et des huit arrêts intermédiaires jalonnant le parcours.

Néanmoins les vitesses moyennes actuelles sont tout à fait correctes et, associées à des temps de correspondances réduits à Dinant et Libramont, redonnent un semblant de crédibilité à l'offre ferroviaire.

LIBRAMONT – VIRTON (56 km)

	24/05/1998	15/12/2002	Gain
LIBRAMONT - BERTRIX	10'	8'	+2'
Arrêt à BERTRIX	4'	3'	+1'
BERTRIX - FLORENVILLE	17'	13'	+4'
FLORENVILLE – VIRTON	21'	17'	+4'
TOTAL	52'	41'	+11'
VITESSE MOYENNE	64,6 km/h	81,9 km/h	+26,7%

BERTRIX – DINANT (72 km)

	24/05/1998	15/12/2002	Gain
BERTRIX - PALISEUL	13'	10'	+3'
PALISEUL - CARLSBOURG	3'	3'	
CARLSBOURG - GRAIDE	5'	4'	+1'
GRAIDE – GEDINNE	8'	7'	+1'
GEDINNE- BEAURAING	20'	15'	+5'
BEAURAING- HOUYET	8'	9'	-1'
HOUYET – GENDRON CELLES	5'	5'	
GENDRON CELLES - ANSEREMME	7'	6'	+1'
ANSEREMME- DINANT	6'	4'	+2'
TOTAL	1h15'	1h03'	+12'
VITESSE MOYENNE	57,6 km/h	68,5 km/h	+18,9%

En ce qui concerne les horaires, le service du 15 décembre 2002 n'a apporté que bien peu de nouveautés. Ainsi le cadencement des départs s'effectue toujours toutes les deux heures avec quelques circulations supplémentaires en heures de pointe.

Notons que la sous-utilisation chronique du personnel et du matériel reste d'actualité entre Libramont et Virton, avec un stationnement de 42 minutes à Libramont et de1 heure 56 minutes à Virton, le total de ces périodes d'arrêt (2 heures 38 minutes) étant largement supérieur au temps de circulation de l'autorail (1 heure 22 minutes) effectuant une rotation Libramont – Virton et retour!

La section Dinant – Bertrix a, quant à elle, vu la disparition de la circulation matinale en rame tractée Bertrix - Namur avec retour en fin de journée, remplacée par un aller et retour effectué aux mêmes heures par autorail limité à Dinant avec correspondance pour Namur.

La disparition de cette ultime rame tractée tourne à nouveau une page de la longue histoire de l'Athus-Meuse et nous rappelle des souvenirs vieux de vingt ans à

l'époque des voitures à voyageurs de type « K ». Ce matériel permettait d'ouvrir largement les fenêtres et de percevoir une multitude de sensations inoubliables telles que le hurlement de la locomotive dans la rampe de Beauraing, l'odeur de l'échappement des moteurs diesel, le doux balancement des voitures à chaque joint de rail et le lent défilement du paysage ardennais qui s'étendait à perte de vue, toute une série d'impressions qui ont contribué à nous faire aimer le chemin de fer.



Adieu au rames tractées M2 sur l'Athus-Meuse : train ICT Dinant - Houyet dit « train des kayaks » au passage à Gendron-Celles le 10.08.01. Rame encadrée par les locomotives diesel 5201 et 5315 (photo M. Grieten)

La signalisation

Tout d'abord, nos fidèles lecteurs trouveront dans le tableau ci-joint les rectifications d'erreurs qui se sont malencontreusement et subrepticement glissées dans l'article relatif au block 23 paru dans le n°126 de la revue.

Ces erreurs ont été pour la plupart détectées par Pascal Bihay, chef de gare SNCB adjoint à Bertrix, qui nous avait aidé dans la rédaction du document. Qu'il soit ici chaleureusement remercié pour son aide.

page	<i>Ce qu'il ne fallait pas écrire et ce qu'il faudrait lire</i>
13	<p>Joyeux mélange entre le corps du texte et la légende de la photo du signal de PALISEUL.</p> <p>Le texte correct de la légende est le suivant :</p> <p>« Transformation de la signalisation en gare de PALISEUL : nous sommes le 31 octobre 1995 et le panneau lumineux, installé pour remplacer le signal mécanique D dans le cadre de la modernisation provisoire du block 19 (et non pas 12 !), ne sera mis en service que ... 14 mois plus tard, en décembre 1996. Notons que ce panneau lumineux sera supprimé dès le mois de mars 1999.</p>

	remplacé par le signal 'TO', commandé par le block 23 de BERTRIX et installé en amont de la double communication entre voies principales ».
15	Le P.T.R. de BEAURAING a été mis en service en 1983 (et non en 1982 comme indiqué) et, du fait de son utilisation permanente, n'a jamais été équipé de l'interrupteur de mise hors service
16	Il existe en fait un 7 ^{ème} PLP à ajouter sur le tableau en bas de page. Il s'agit de celui d'HALANZY (code 'T') gérant actuellement la double communication entre voies principales et qui prendra en charge à partir de juin 2003 la bifurcation d'AUBANGE.
17	Tableau des différentes étapes de la modernisation : <i>Instant d'aberration de l'auteur de l'article (pressé nuit et jour par le rédacteur en chef pour terminer au plus tôt !) qui dans la colonne « observations » a indiqué systématiquement « PLP » pour le type d'équipement supprimé. Le lecteur attentif et bienveillant aura compris de lui-même qu'il faut lire 'PTR'. Toujours dans le tableau : le secteur d' HALANZY (T) a été pris en charge le 15/12/2002 par voie 'B' et le 20/12 par voie 'A'</i> En bas de page : ... cabine de Dinant, block 7 de la ligne 154.....
18	Nouveauté intervenue en décembre 2002 : en cas d'urgence, les opérateurs du block 23 peuvent « prendre la main » sur les signaux de block de pleine voie (situés entre les gares) et les mettre à l'arrêt.
19	L'équipe du block 23 est constituée comme suit depuis le 15/12/2002 : Journée (6h – 22h) en semaine : 1 régulateur + 1 sous-chef de gare + 2 opérateurs. Nuit + week-end : 1 régulateur + 1 sous-chef de gare + 1 opérateur
20	Les trains devant circuler sur la ligne...sont stockés dans un fichier informatique préparé à ARLON avec les données spécifiques.... ...Les convois sont introduits avec leur numéro... par les postes encadrants (Dinant et Libramont).. <i>supprimer ATHUS, c'est BERTRIX qui entre les n° de convois en provenance d'ATHUS</i>

Depuis le mois de décembre 2002, le block 23 de Bertrix fonctionne quasiment à plein régime et assure la gestion de la totalité des convois circulant entre Gendron-Celles et Halanzy, points extrêmes de prise en charge, soit une moyenne de 45 trains de voyageurs et 30 convois fret par période de 24 heures.

La prochaine extension de la zone d'influence du PLP est programmée pour juin 2003 avec la prise en charge de l'Y d'Aubange permettant d'aiguiller les convois vers Athus (B) ou Rodange (L). Notons cependant que, à l'heure actuelle, la majorité des convois est orientée vers le Grand-Duché, la desserte du terminal des containers d'Athus étant toujours effectuée par la ligne 162 via Arlon.

Une précision technique concernant la télécommande des installations : le règlement de sécurité impose que les aiguillages et les signaux ne doivent pas rester inutilisés plus de 72 heures. Dans le cas contraire, ils sont automatiquement affectés du statut « *circuit de voie non fiable* » et les sections concernées sont affichées sous la forme d'un double trait orangé. La remise en service de ces sections n'est possible qu'avec la présence d'un électromécanicien dépêché sur le terrain pour vérification du bon fonctionnement des équipements. Lors de notre visite en avril, la voie 4 de Houyet, destinée à la réception du train des kayaks (dont la première circulation est prévue le 19 mai prochain) était affectée de ce statut.

Pour terminer ce chapitre, versons une larme sur le block 41 de Virton mis définitivement hors service le 20/10/2002 après seulement 16 années de fonctionnement. Ce poste de signalisation de type PTR, installé dans une aile du bâtiment des recettes avait été mis en service le 29/09/1986 en remplacement de trois antiques cabines Saxby commandant une forêt de signaux à palettes dont les célèbres et imposants chandeliers à trois directions implantés en entrée de gare. Lors de notre passage en avril à Virton, tout l'équipement avait disparu, y compris l'immense tableau synoptique qui couvrait tout un pan de mur, et seuls subsistaient dans la grande salle vide, un bureau, deux fauteuils et des restes de câbles émergeant du plancher, derniers témoins de cette technologie « intermédiaire » qui aura vécu finalement peu de temps, rapidement condamnée par les progrès de l'informatique.

Voie, bâtiments et ouvrages d'art

Après des années d'agonie, la remise de Bertrix, tombée dans un état de total délabrement, a bénéficié d'un ultime sursis de deux mois avant de rendre l'âme définitivement en décembre 2002. Cette fermeture est la conséquence du retrait des locomotives diesels de l'Athus-Meuse et du transfert de l'aire de remisage et de la station-service des autorails sur les voies de la gare de Bertrix.

Le dernier passage d'un convoi sur le site des ateliers a eu lieu en février pour la récupération du fuel entreposé dans les cuves. Depuis, les aiguillages donnant accès au faisceau de voies devant la remise ont été verrouillés, condamnant ainsi ce vaste bâtiment en briques à une solitude définitive....

Notons cependant que la voie de garage en cul de sac, dite « *voie de la décharge* », reste toujours accessible pour l'évacuation des gravats.

A Florenville, le viaduc sur la Semois se dissimule derrière un échafaudage tubulaire qui le recouvre complètement. Ce bel ouvrage d'art aura donc bénéficié d'une réfection complète qui se terminera pour l'été et clôturera enfin l'impressionnante liste des chantiers entrepris sur la ligne depuis bientôt dix ans.

Parmi les ultimes actions à engager, le renouvellement de la voie 3 à Florenville s'impose en urgence. L'armement de cette section est tombé à un tel niveau d'usure que la vitesse a été récemment ramenée à... 10km/h, on peut difficilement rouler moins vite ! Cela pose un réel problème car ce garage est indispensable pour l'exploitation du fait de sa localisation et de sa longueur utile (800 m) permettant le stockage des trains de marchandises les plus longs. Néanmoins, à ce jour, les travaux ne semblent pas être en passe de commencer dans ce secteur.

Bilan et perspectives

Après quelques mois de fonctionnement, on peut affirmer que le bilan de la « nouvelle Athus-Meuse » est globalement positif pour ce qui concerne l'aspect technique de la rénovation. En effet, le niveau de fiabilité des équipements d'alimentation électrique et de sécurité est tout à fait correct. De même, les locomotives série 13 et leurs sœurs luxembourgeoises série 3000, employées en banalisation, fonctionnent sans problème, mais il faut rappeler qu'elles ont eu largement le temps d'effectuer leur rodage sur d'autres lignes depuis leurs premiers tours de roue. Tout cela a permis de basculer une première tranche de 30 à 35 convois

marchandises et d'alléger d'autant la ligne 162 qui, à son tour, aurait bien besoin d'un vaste chantier de rénovation.

La prochaine étape sera la mise en service courant 2004 de la troisième branche de l'Y d'Aubange se dirigeant vers Longwy (F) permettant l'évacuation des trains de fret en direction du sud de l'Europe via Longuyon, Conflans-Jarny, Onville, Lérouville, Toul et Dijon par un itinéraire beaucoup moins chargé que celui traversant le Grand-Duché.

A cette occasion, le nombre de convois transitant par l'Athus-Meuse pourrait alors doubler avec une moyenne de 60 à 70 circulations quotidiennes.

Bilan plus mitigé en ce qui concerne le service des voyageurs. Malgré l'engagement sur les relations de la région des nouveaux autorails série 41 permettant un gain de confort et de temps de parcours incontestable, l'exploitant n'a pas fait preuve d'une grande imagination au niveau de la conception des nouveaux horaires qui ressemblent étrangement aux anciens !

Le « serpent de mer » du prolongement du service de Virton vers Luxembourg surnage toujours sur le grand lac de l'indécision ferroviaire avec une nouvelle proposition des CFL qui envisagent de faire circuler leurs automotrices électriques depuis Rodange jusqu'à Virton avec exploitation par du personnel de la SNCB. Cette solution permettrait de sauvegarder l'emploi des cheminots à Virton dont l'effectif du dépôt des conducteurs est tombé à ...11 agents !

Après le passage, avec succès, de la grande épreuve du 15 décembre 2002, l'avenir de l'Athus-Meuse s'annonce sous les meilleurs auspices.

Gageons que les mois prochains seront fertiles en nouveautés et en surprises !

Jacques Perenon

Nouvelles de Virton

La gare de Virton a été bouleversée en novembre dernier par la suppression du poste de block 41 et, depuis le 15 décembre, par la chute des prestations du personnel du dépôt des conducteurs.

Le sous-chef de gare dispose cependant toujours d'un écran d'ordinateur lui indiquant l'occupation des voies et des moyens informatiques lui permettant de savoir « ce qui va passer ».... Quant aux locaux libérés par le poste de block, ils vont être affectés à la brigade d'entretien de la voie, qui pourra ainsi évacuer les locaux provisoires installés dans l'ancienne cour à marchandises.

Quant à l'équipe des conducteurs du dépôt de Virton, réduite à 11 unités, elle est l'héritière des quelque cent conducteurs qui composaient l'équipe de Latour, et dont les plus anciens, entrés en service au début des années septante se souviennent encore : c'était du temps des type 202 et 203, de la desserte de Lamorteau - Ecouvieuz, et des trains de minerai Ronet - Esch-sur-Alzette. Aujourd'hui, les installations de Latour ne sont plus qu'un souvenir, et les conducteurs de Virton sont - au 15 décembre dernier - exclusivement affectés à la desserte des autorails série 41 entre Virton et Libramont : un service vers Dinant leur est aussi confié à l'aube. C'est un grand changement pour eux, qui étaient des habitués - jusqu'au 15.12.02 - des « marchandises » des lignes Virton - Athus - Arlon - Stockem, du prolongement luxembourgeois vers Esch-sur-Alzette et Bettembourg, et du train « *Valvert* » par

l'ancienne ligne 155 devenue ligne industrielle. Certes, ils marquent leur vive satisfaction devant les agréments de conduite des autorails série 41 : lorsqu'ils les ont reçus, leurs maladies de jeunesse étaient derrière eux : ils apprécient les performances, la climatisation, le confort de conduite. Pensez-donc : les dernières années, les autorails série 44-45 étaient devenus des « brouettes ». Petite anecdote : deux autorails série 41 « dorment » désormais en semaine à Virton : il s'agit de l'autorail du train P 8684 Bertrix - Virton² et du dernier train de la soirée. Ces deux autorails assurent les deux premiers départs du lendemain. Ils stationnent pendant la nuit sur la voie 5, qui a été munie de 2 prises de courant 380 volts, afin de maintenir un chauffage de l'eau des toilettes à 7° et de maintenir la charge des batteries³. Pour le reste du trafic qui passe à Virton, les trains directs circulant sur l'Athus-Meuse sont désormais conduits de Bertrix à Aubange et au-delà indifféremment par des conducteurs SNCB (dépôt de Bertrix), SNCF (dépôt de Thionville et Metz) ou CFL (dépôt de Luxembourg)⁴. Pour le trafic local, la firme Burgo-Ardenne (ancienne « *Celulose des Ardennes* ») est desservie deux fois par jour en navette de Virton à Stockem par Athus, par un couplage de locomotives série 52-53-54 survivantes à la remise de Stockem, et pilotées par des conducteurs d'Arlon.



**Autorail série 41 « à la chaîne » pour la nuit voie 5 à Virton
(photo R. Marganne - 17.04.03)**

² - la réception de ce train a lieu... voie 2 : c'est le seul moment de la journée où cette voie principale reçoit un train de voyageurs, la voie 1 étant la voie de réception et d'attente traditionnelle des autorails réguliers.

³ - relevons pour l'anecdote que c'est le conducteur lui-même qui, en quittant l'autorail, « branche la prise de courant » sans autre forme de procès...

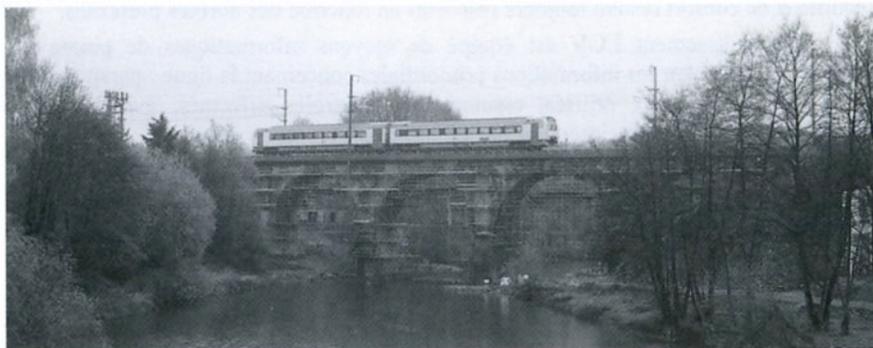
⁴ - le train privé « DLC », lui, voit son conducteur, « privé », relayé à Virton....

Depuis l'apparition des nouveaux autorails série 41, le personnel de Virton sent un « frémissement » de la clientèle. Mais, il est d'avis que, pour attirer du monde, il faut que les automobilistes perdent l'habitude de mettre leur voiture à Marbehan, pour y prendre le train de Bruxelles. Les horaires des trains au départ de Virton sont certes, aujourd'hui concurrentiels - les correspondances pour Bruxelles à Libramont sont excellentes - mais il faudrait offrir un parking convenable en gare de Virton, aujourd'hui inexistant. Le personnel espère que l'ancienne cour à marchandises, prochainement désertée par le services techniques de la SNCB, pourra être transformée en parking : mais qui paiera l'investissement ? Autre inconvénient : les horaires des trains Virton - Libramont sont cadencés toutes les deux heures, ce qui - de l'avis général - reste dissuasif. Dire que l'autorail régulier stationne en bout de ligne, à Virton, pendant presque 2 heures, avec conducteur et chef-garde disponibles !

On aura aussi lu que les CFL, confrontés avec les problèmes de mobilité, sont revenus à la charge, l'hiver dernier, auprès de la SNCB, avec une proposition de trains directs Virton - Luxembourg, aux heures de pointe. Un train accéléré (parcourant l'itinéraire Virton - Aubange, courbe d'Aubange - évitant ainsi un rebroussement à Athus qui coûterait pas loin de 10 minutes - Pétange - Dippach - Luxembourg, avec très peu d'arrêts : Halanzy ?, Pétange et Rodange) pourrait parcourir la relation Virton - Luxembourg en 1 heure. Les CFL ne souhaitent pas utiliser d'autorails série 41 sur cette relation, mais leur propre matériel électrique : vu la pénurie de personnel aux CFL, ils promettent d'avoir recours à des agents de la SNCB. Pour que cette relation puisse avoir du succès, il faut installer un parking en gare de Virton. Un arrêt à Halanzy ne manquerait pas de pertinence, car la gare est proche du centre de la localité : il faudrait reconstruire le quai du sens Athus - Virton (l'autre existe encore...) et installer un parking dans l'ancienne cour à marchandises. Un arrêt à Aubange, près du passage à niveau, drainerait sans doute aussi des voyageurs, mais là, il faut reconstruire les quais et... faire un parking. Il faudrait aussi une volonté politique appuyée des autorités locales, et un peu de bonne volonté... des très lointains services bruxellois de la SNCB, chuchote-t-on à Saint-Mard.

Bref, wait and see...

Roland Marganne



**Passage de l'AR41 Libramont – Virton sur le viaduc de Florenville
en cours de réfection le 26/04/2003 à 10h15 (photo J. Perenon)**

La SNCB par ligne

La maintenance des lignes à grande vitesse 1 et 2

La construction d'une ligne nouvelle représente pour notre pays un événement majeur.

Mais cette ligne si consciencieusement réalisée doit aussi, impérativement, être entretenue pour garantir un confort optimal et une sécurité maximale. Pour mener à bien cette tâche, la SNCB a créé une unité spécialisée dénommée « *Arrondissement LGV* ».

Ce service est responsable des travaux de maintenance de la voie, de la caténaire, des alimentations électriques mais aussi de la signalisation, des télécommunications et de l'inspection des ouvrages d'art sur la ligne nouvelle.

La maintenance de l'infrastructure comporte quatre fonctions primordiales : le contrôle permanent des installations, les interventions en cas de dérangement, l'entretien et les renouvellements futurs prévus à longue échéance (dans plus de 20 ans).

Le contrôle des installations vise à détecter les éventuels défauts nécessitant une intervention rapide mais aussi à planifier à plus long terme les interventions sur les divers composants de l'infrastructure. Les tournées de surveillance sont organisées de différentes façons. Elles se font à pied ou à bord des cabines de trains commerciaux, à bord de voitures de contrôle spécialisées ou encore à bord d'une voiture TGV équipée d'appareils de mesures et incorporée dans une rame commerciale.

Les tournées à pied ont une grande importance puisqu'elles permettent de détecter dès leur apparition, d'éventuelles détériorations que ce soit aux rails, à la caténaire ou aux abords de la voie.

Une attention particulière est portée aux appareils de voie et à leurs zones d'emplacement.

L'utilisation d'appareils de mesures incorporés dans une rame TGV est programmée tous les quinze jours. Ces appareils contrôlent les accélérations verticales et horizontales des bogies et de la caisse de façon à vérifier que les paramètres de sécurité et de confort restent toujours respectés en fonction des normes prescrites.

L'arrondissement LGV est équipé de moyens informatiques de pointe qui permettent de stocker les informations primordiales concernant la ligne : paramètres de construction, matériaux utilisés, résultats des contrôles effectués, évolutions des paramètres et résultats des interventions effectuées.

Les contrôles visuels des équipements ainsi que certaines mesures et les interventions urgentes ont lieu durant la journée au cours de périodes où les TGV ne circulent pas.

Les travaux de maintenance plus importants sont réalisés entre les circulations. Avant la remise en exploitation commerciale, un train « balai » circulant à 160 km/h inspecte, chaque matin, les deux voies.

Ligne 2 - essais des trains ICE

Les trains ICE de la liaison Bruxelles - Francfort continuent, depuis le 15 juin, à circuler sur l'ancienne ligne 36 de Louvain à Ans. Ce paradoxe pourrait cesser à plus ou moins brève échéance : on a en effet appris que des essais de circulation sur la ligne 2 avec équipement TBL sont organisés de nuit, avec une rame ICE, sur la ligne 2, afin de pouvoir - enfin - lui donner accès à la ligne nouvelle à une date restant à définir.

Ligne 25 - Mortsel Oude God, une gare à équipement exceptionnel : des portes d'accès automatiques pour les voyageurs

Sur la ligne 25 Bruxelles-Nord - Anvers, dans la banlieue de la métropole, se trouve la gare de Mortsel-Oude-God, point d'arrêt pour les trains omnibus. Il y a quelques années déjà, les $\frac{2}{3}$ du site de la SNCB ont été couvertes d'une dalle, afin d'aménager un parking. De ce fait, les deux voies principales et les quais sont en souterrain. Cette situation a généré un problème inattendu : comme la plupart des trains traversent la gare sans arrêt à une vitesse pouvant atteindre 160 km/h, un fort courant d'air en forme d'effet de piston se produit sur les quais.

Pour pallier cet inconvénient gênant voire dangereux, les entrées et sorties à l'extrémité des quais ont été munies de portillons rotatifs.

Au centre des deux quais souterrains, le problème est plus complexe : c'est là que se trouve l'accès piéton le plus fréquenté. Pour résoudre ce problème, la SNCB a installé sur chaque quai des portes coulissantes automatiques. Des qu'un train approche de la zone de la gare, ces portes se ferment pendant un certain temps déterminé par un temporisateur. Dans la pratique, les portes se rouvrent dès que le souffle causé par un train en passage a cessé ou qu'un train omnibus s'est arrêté : les voyageurs retenus par la fermeture des portes ont ainsi le temps de prendre leur train...

Ligne 36 - les « box de verre » entre Bruxelles et Louvain

Les travaux de modernisation sur la ligne 36 Bruxelles -Louvain sont en cours depuis un bon bout de temps déjà. Ils se déroulent dans le cadre des projets TGV et RER. Le nombre de voies sera porté de deux à quatre sur l'ensemble de la ligne. Ces travaux redéfiniront les abords des gares. De nouvelles gares et de nouveaux points d'arrêt seront construits, afin qu'à partir de 2005, les voyageurs puissent prendre le train dans les conditions de confort optimales.

Persuader l'automobiliste de prendre le train

Un plus grand nombre de navetteurs doivent être convaincus de laisser leur voiture à la maison et de se rendre à la capitale en train. Grâce aux travaux de modernisation, le temps de trajet entre Louvain et Bruxelles sera réduit à 13 minutes et des liaisons plus cadencées deviendront possibles. De plus, il convient de conférer à ces gares un niveau plus élevé de confort si l'on veut convertir les automobilistes fanatiques en adeptes du chemin de fer.

Dans le même temps, la SNCB offrira un meilleur confort à ses clients actuels. C'est pourquoi les nouveaux bâtiments de gare sur la ligne 36 sont construits suivant

un concept novateur intégrant un niveau de confort plus élevé en tenant compte des attentes générales des clients actuels et à venir.

Concrètement, cela signifie qu'une gare doit rencontrer six exigences : accessibilité, information, climatisation, sonorisation, sécurité et convivialité.

Le point d'embarquement doit en premier lieu être aisément accessible à tous : un accès optimal en voiture, en vélo et en transports en commun, suffisamment de places de parking, des dépôts pour vélos sécurisés et une zone kiss & ride, jouent un rôle décisif à cet égard. De même, les moins-valides, les seniors et les enfants doivent être en mesure de prendre le train dans une gare adaptée à leurs besoins.

Les voyageurs doivent pouvoir être informés rapidement et précisément sur les relations ferroviaires et en bus par le biais d'un système d'annonces, d'écrans et d'affiches.

Des abris bien conçus comportant des espaces d'attente fermés et chauffés représentent un atout non négligeable sous notre climat pluvieux.

Un bâtiment de gare doit s'articuler en zones clairement identifiables. La transparence contribue à décourager le vandalisme et accroît le sentiment de sécurité.

Les nuisances sonores des trains en passage doivent être limitées pour les riverains et les clients qui attendent, au moyen de parois antibruit, d'écrans réfléchissants et de matériaux antibruit.

C'est à partir de ces cinq éléments clés que la filiale SNCB Eurostation a développé un concept pour les gares de Zaventem et de Kortenberg ainsi que pour les points d'arrêt de Haren-Sud, Diegem, Nossegem, Erps-Kwerps, Veltem et Herent.

Points d'arrêt et gares modèles

On a opté pour le concept du « *box en verre* ». Il s'agit d'une structure en acier composée de grands panneaux de verre et qui est érigée des deux côtés des voies. Elle permet de protéger les rampes d'accès, les escaliers et éventuellement la zone d'attente des clients de De Lijn. Une rampe dans le box en verre conduit au dépôt pour vélos couvert. Le quai accueille une zone promenade protégée entre les escaliers d'accès et le premier abri chauffé. Le voyageur se trouve à couvert dès qu'il entre dans la gare jusqu'au moment où il monte dans le train. Dans les points d'arrêt d'Erps-Kwerps, de Veltem et de Herent, les quais se situent au même niveau que les abords et le box est aménagé à hauteur des voies. A Haren et à Nossegem, les voies se trouvent encaissées par rapport aux abords et le box en verre est surélevé. Les escaliers d'accès aux quais sont couverts jusqu'au premier abri chauffé.

Dans les gares de Kortenberg et de Zaventem, d'un côté des voies, un bâtiment de gare en briques sera rattaché au box en verre qui concentrera les diverses fonctions de gare comme la salle des pas perdus abritant le nouveau type de guichets ainsi que des locaux de service. Le point d'arrêt de Diegem disposera également d'un bâtiment de gare, mais sans personnel.

Les quais proprement dits présenteront une longueur de 350 mètres. L'éclairage sera renforcé et des caméras de sécurité seront installées. Tous les six mètres, des hauts-parleurs orientables contribueront à une sonorisation optimale générant de faibles nuisances sonores. Des écrans de sécurité seront installés en vue du passage du

TGV à 200 km/h, qui permettront également de réduire le bruit pour clients et riverains.

Ce nouveau concept permettra aux gares et points d'arrêt de retrouver leur rôle de plaque tournante de la vie locale.

Ligne 36 - nord de Louvain

La gare de Louvain elle-même, ses abords et la relation Louvain - Bruxelles sont actuellement l'objet de gigantesques travaux de modernisation. Il faut savoir que la gare de Louvain, ville universitaire comprenant l'université la plus prestigieuse et la peuplée de la Communauté Flamande, voit passer quelque 22 040 voyageurs par jour de semaine, et occupe, à ce titre, la cinquième place parmi les plus grandes gares du pays.

Gare de Louvain

Les abords de la gare sont en pleine transformation : nouvelle place, nouveau terminal pour les autobus « De Lijn », nouveaux bâtiments notamment pour la « nouvelle » province du Brabant flamand.



Gare de Louvain côté ville (photo SNCB)

Jadis, la gare de Louvain disposait d'une marquise « classique » surplombant les quais. Démolie au début des années cinquante pour permettre l'électrification de la ligne 36 Bruxelles - Liège, elle va - tel un phénix - « renaître de ses cendres » grâce à un nouvel édifice de verre, d'une allure toute différente, dont la construction a débuté en ce mois d'avril 2002.

Surnommé « *draps volant au vent* », le projet de nouvelle marquise - conçu par des artistes et nettement plus gracieux que la réalisation tubulaire de Bruxelles-Midi - est constitué de 16 coques oblongues conçues pour « draper » quais et voies. Au-dessus des quais, entre les coques du toit, des rainures vitrées reposeront sur des supports métalliques. De petits auvents conçus en verre réfléchissant se chargeront de refléter la lumière sur la façade de la gare, de style néo-classique du siècle dernier. La marquise, d'une longueur de 182 mètres et d'une largeur de 63 mètres, reposera sur 122 pieux qui supporteront 9 000 m² de toiture, dont 700 tonnes d'acier et 4 200 m² de verre.

La construction de la marquise sera accompagnée de l'aménagement d'une nouvelle passerelle surplombant les voies. Trois liaisons destinées aux utilisateurs non motorisés de la voirie seront ainsi créées entre le centre-ville et Kessel-Lo, avec le couloir sous-voies et la passerelle pour vélos à hauteur de la Provincieplein. La nouvelle passerelle sera équipée d'ascenseurs afin de permettre aux voyageurs à mobilité réduite d'accéder aisément aux quais. La gare de Louvain leur sera ainsi rendue totalement accessible. Le nouveau revêtement de quai ne comptera pas moins de 8 300 mètres de dalles destinées à guider les aveugles. Un nouvel éclairage, des systèmes d'annonce des trains perfectionnés, ainsi que des abris et des banquettes complèteront l'accueil sur les quais.

La première phase de ces travaux a lieu en ce moment (2002-2003) : il s'agit de monter l'infrastructure métallique d'avant-garde sur les quais des voies 1, 2/3 et 4/5, puis d'assurer les travaux de couverture, de lancer une passerelle piétonne sur les voies 1 à 4, d'équiper les quais 1, 2/3 et 4/5 d'ascenseurs et de rénover les aussi et leur mobilier. Parallèlement, l'infrastructure ferroviaire (voies et caténaires) est totalement renouvelée. La deuxième phase se déroulera en 2004-2005 : les quais des voies 6/7 et 8/9 recevront le même traitement que les autres, tandis que les voies de gare latérale A-B-C (terminal RER-GEN en provenance de Bruxelles) et D (vers Ottignies) seront munis d'une couverture spécifique.

La gare elle-même retrouve ainsi une verrière démontée en 1952 lors des travaux d'électrification de la ligne Bruxelles - Liège.

D'autres gigantesques travaux sont en cours dans les environs immédiats de la gare : nouveau bâtiment pour les services de la province du Brabant flamand sur l'emplacement de l'ancienne cour à marchandises, rénovation totale de la place de la gare, nouveaux terminaux « RER » pour la SNCB et autobus pour « De Lijn »...

Notons que les TGV peuvent, depuis le 15 juin, traverser sans arrêt la gare de Louvain via les voies 2 et 3 à la vitesse de 160 km/h au lieu des 90 actuels. Il paraît que, dans les projets initiaux, la SNCB avait songé à ne pas établir de quai le long de ces deux voies. Finalement, sans doute pour accroître la polyvalence de la gare, le quai 2/3 est finalement maintenu.

Projet Louvain - Nord

Celui-ci est une initiative conjointe de la SNCB, de la ville, de De Lijn et de la NV Zeekanaal. A la sortie nord de Louvain, entre la minque, le dépôt De Lijn et la sortie 20 de l'autoroute E 314, un parking de 2 500 places sera aménagé entre 2003 et 2010 pour augmenter la mobilité et attirer de nouveaux clients vers le rail.

Projet RER-GEN

La mise à quatre voies de la ligne 36, actuellement en cours entre Bruxelles et Louvain, permettra de faire circuler sur les voies intérieures les trains à grande vitesse (ICE et Thalys) et les trains IC de la relation Ostende - Eupen à 200 km/h. Les voies extérieures, parcourables à 160 km/h seront réservées au reste du trafic... et notamment au futur Réseau Express Régional / Gewestelijk ExpresNet) dont on veut doter la capitale de l'Europe et sa banlieue dans un rayon de 30 km autour de Bruxelles.

Au nord de Louvain, l'établissement des voies rapides pour le TGV et les trains IC nécessite la construction, en cours, de deux ouvrages d'art importants : un pont à arc sur le canal et un viaduc pour franchir la Dyle. Fin 2003, les nouvelles voies pourraient être placées et les trains IC et TGV y circuler à 160 km/h entre Louvain et Kortenberg, permettant d'abaisser le médiocre temps de parcours actuel de quelque cinq minutes⁵.

Rocade ligne 36 / ligne 35

Actuellement, les trains Hasselt - Bruxelles doivent faire tête à queue à Louvain. La SNCB va construire une rocade reliant directement les lignes 36 et 35 afin de passer directement de la direction d'Aarschot vers celle de Bruxelles et inversement. Les travaux de cette rocade doivent s'étaler de 2002 à 2005. A terme, le trajet Hasselt - Bruxelles devrait durer moins d'une heure.

Relation directe Louvain - Zaventem aéroport national

Ici aussi, le projet est de relier directement Louvain (et la région hasseltoise ou liégeoise) à l'aéroport, sans tête à queue à Bruxelles. Le raccordement direct de Nossegem est en cours de réalisation en même temps que la mise à quatre voies de la ligne Louvain - Bruxelles. La partie sud du saut-de-mouton sous les voies futures de la ligne 36 a été réalisée d'août 2000 à juin 2001. L'ouvrage d'art central du saut-de-mouton sera réalisé de novembre 2003 à mai 2004. La liaison directe devrait être prête pour 2005.

Ligne 36N - ouverture du tronçon Herent - Louvain

Depuis le 16 juin dernier, les nouvelles voies de la ligne 36 sont en exploitation depuis Herent jusqu'à la gare de Louvain. Le nouveau tronçon comporte notamment un saut-de-mouton permettant de passer sous les voies de la ligne 36 classique pour se déporter afin de franchir la Dyle par un nouveau viaduc, à Wilsele, et d'entrer directement en gare de Louvain sans passer par le grill longeant les voies de la ligne 53A vers Malines. Ce nouveau tronçon peut être parcouru à la vitesse de 160 km/h, ce qui permet dès à présent aux TGV de traverser la gare de Louvain en vitesse, à 160 km/h. Le fameux ralentissement à 90 km/h à l'entrée de Louvain pour les trains en provenance de Bruxelles n'est donc plus qu'un souvenir pour les Thalys, ICE et autres IC A Ostende - Eupen.

⁵ - la nouvelle voie « B » de la ligne 36 a été mise en service le 8 février dernier entre Zaventem (peu après Nossegem) et Diegem, permettant la mise hors service - pour reconstruction - des deux voies « centrales » et la suppression de l'exploitation en voie unique de la ligne 36C à la bifurcation de Zaventem, qui occasionnait d'importantes sujétions d'exploitation.

Ligne 44 - Pepinster - Spa - Spa-Géronstère

En 2004 en principe, la SNCB compte renouveler complètement l'infrastructure « voies » de cette ligne.



**Un train L Spa-Géronstère - Verviers en gare de Pepinster le 16.06.03
(photo W. Brock)**

Cette ligne a un besoin urgent de modernisation ; l'infrastructure date de l'électrification, soit en 1971, et depuis lors plus aucun travail d'infrastructure d'envergure n'a été fait sauf le renouvellement en longs rails soudés de l'évitement de la gare de Theux. Ailleurs, la voie est toujours armée de rails courts avec éclisses.

De plus, les installations de certains points d'arrêt méritent à tout le moins un rafraîchissement, comme à Pépinster-Cité ou... Juslenville (au pied du château de Franchimont).

Ligne 78 - gare de Peruwelz

La gare de Péruwelz a une valeur architecturale et historique bien réelle. Erigée par Zéphyr Leroy dès 1896, elle consolida le statut de la cité frontalière qui, dans le courant du XIX^{ème} siècle, comptait parmi les villes les plus riches du pays. Faite de brique et de pierre, ornée d'une ferronnerie typique de l'époque, elle repose sur des jeux de couleur et de matière.

Aujourd'hui, après avoir évité la démolition lors de la restructuration de la SNCB début 80, la gare de Péruwelz suscite encore pas mal de débats. La SNCB n'entend plus s'en séparer ; elle ne compte pas non plus l'entretenir. Elle risque dès lors de tomber en ruines Les caves et les châssis sont en mauvais état. Il faut réaliser quelques investigations concernant l'état du toit.

Classée depuis 82, la gare pourrait abriter des bureaux ou un pôle culturel. Avec quels moyens ? A Péruwelz, les regards se tournent vers Namur.

Ligne 98 : Boussu, gare fermée suite au vandalisme

Boussu, une petite gare située sur la ligne 98 Mons - Quiévrain, est fermée aux voyageurs depuis le 1^{er} février 2003. La SNCB a pris cette décision quelques mois seulement après que des travaux de rénovation et d'amélioration aient été réalisés sur le site : installation de trois nouveaux abris, remplacement et peinture des menuiseries... Mais depuis ces travaux, le vandalisme a fait son œuvre. A Noël, des individus ont pénétré dans le bâtiment de la gare par effraction et dégradé du matériel informatique et même tenté d'y mettre le feu. D'autres vols ont encore eu lieu quelques jours plus tard alors que les bureaux avaient été remis en ordre.

Pour la SNCB, il est impossible de réinvestir dans du matériel informatique en pleine période de difficultés économiques. A moins que la sécurité des lieux ne soit davantage assurée... Si cette condition était respectée, la SNCB pourrait changer d'avis et transformer la fermeture annoncée comme définitive en une fermeture temporaire...

Ligne 124 - Courcelles-Motte : la gare fermée pour vandalisme

La gare a subi de nombreux vols par effraction et fait l'objet d'actes de vandalisme répétés. La SNCB ne veut plus continuer à faire face aux frais de réparation, ni surtout, aux dépenses de sécurisation que réclame cette gare. L'investissement serait disproportionné par rapport au bilan économique de la vente des tickets. La recette réalisée en 2002 s'est élevée à 117 000 € dont environ 70 000 pour les revalidations de cartes de trains, opérations qui peuvent être exécutées par la clientèle dans n'importe quelle autre gare. Le coût annuel du fonctionnement de la vente atteint 100 000 €. Ce bilan et la proximité de la gare de Luttre ont amené la SNCB à fermer le bâtiment : la décision résulte de la mise hors service du matériel informatique qui servait à la vente, endommagé lors de la dernière effraction.

Ligne 136 - Walcourt - Florennes (Central) Hemptinne : une ancienne gare reconvertie

Nichée dans la vallée de l'Eau d'Yves, l'ancienne gare d'Hemptinne est devenue un lieu de concerts classiques qui fait le plein de mélomanes chaque premier dimanche du mois, du début de l'automne à la fin du printemps. Cette étonnante aventure musicale entame déjà sa cinquième saison.

Racheté en 1994 par Hans Mannes, violoncelliste renommé d'origine anversoise, le bâtiment de l'ancienne gare a été réaménagé par son nouveau propriétaire. Transformée en espace intimiste de concerts, la salle d'attente se prête bien à l'écoute de pianistes et de petits ensembles de musiciens. Rebaptisé « *Station d'art du Franc Bois* », l'endroit a déjà accueilli de grosses pointures, notamment le violoniste Mikhaïl Berzwerkhny, premier prix du Concours reine Elisabeth, établi désormais en Belgique.

Le cycle de concerts 2002/2003 s'inscrit dans la lignée des précédents. Il allie qualité et variété. Piano, guitare, flûte, clavecin et harpe figurent au programme, avec un détour par le flamenco pour le concert du nouvel an.



La gare d'Hemptinne le 11.08.72, lors d'une excursion GTF asbl sur les lignes oubliées de l'étoile de Florennes, et notamment la ligne 136 (photo J. Bazin)

Les concerts organisés à Hemptinne attirent un public en provenance de divers coins du pays et particulièrement de la région flamande. A Hemptinne, Hans Mannes caresse le projet de créer à terme un véritable centre musical sur le site de l'ancienne gare, avec en particulier une école d'été pour des élèves fréquentant les classes supérieures des conservatoires de musique. Pour l'heure, il achève l'aménagement d'un espace réservé aux artistes, dans la maison voisine de la gare. Son objectif est aussi de diversifier les activités de la « Station d'art » en accueillant des spectacles de contes ou encore des expositions.

Ligne 140 - Le site de Villers-la-Ville défiguré par le chemin de fer ? L'origine d'une aberration patrimoniale.

Dans un coin du site de l'ancienne abbaye de Villers-la-Ville, on trouve un viaduc en maçonnerie à sept travées livrant passage à la ligne électrifiée 140 Charleroi - Fleurus - Ottignies. D'où vient cette aberration patrimoniale ? Et si la traversée des ruines de l'abbaye par le chemin de fer en 1855 était l'œuvre des anticléricaux redoutant le retour des moines ? Une historienne a pu remettre dans son contexte cette question qui hante aujourd'hui tous les visiteurs : « *Comment a-t-on pu permettre ainsi le passage de la ligne de chemin de fer Louvain- Charleroi à travers ce haut lieu du patrimoine médiéval européen ?* »

En lisant l'étude de Françoise De Bueger-Van Lierde, on se rend compte que les contemporains ne vivaient pas du tout la construction d'un viaduc ferroviaire à travers le jardin français de l'Abbé comme une aberration. Car la création d'une ligne

importante de chemin de fer reliant le bassin de Charleroi au port d'Anvers par Louvain était alors une priorité.

A l'époque, il y eut très peu de réactions tant des élus que de la population locale, ou même de la Commission royale des Monuments et des Sites. La prise de conscience ne viendra que quelques années plus tard. Trop tard !

Pourtant, on ne peut pas dire pour autant que ce fut l'indifférence totale. Pour preuve, un premier tracé faisait passer la ligne à travers le cœur de l'église abbatiale ! Mais pourquoi ne pas avoir modifié le tracé plus radicalement, histoire de protéger tout à fait le site ? Parce que le tracé le plus rentable et le plus direct passait par Court-Saint-Etienne en suivant la Thyle et puis la Dyle et qu'il traversait inévitablement Villers. Le tracé à travers le site a été retenu tout simplement parce qu'il était le seul possible d'un point de vue économique. Pour l'éviter, les dénivellations auraient été trop fortes.

Et voilà pourquoi trains de voyageurs et de fret viennent troubler périodiquement la quiétude des lieux.

Ligne 154 - Dinant se métamorphose

Le 05.02.1862, la ligne 154 Namur - Dinant, exploitée par la Société du Nord-Beige, était mise en service pour assurer le transport des marchandises. Le 11 novembre de la même année, la ligne était ouverte au trafic voyageurs.

La première gare de Dinant était un édifice « *Nord Belge* » typique. Elle était située à côté de la gare actuelle côté centre ville.

Au fil des années, le bâtiment d'origine s'avéra inadapté : en 1974, on décida de détruire le bâtiment *Nord Belge* et un nouveau bâtiment - d'inspiration moderne - vit le jour.

Cette gare importante, établie dans une région éminemment touristique, accueille 1700 clients en semaine, 900 le samedi, et 1 120 le dimanche.

Trente ans après sa construction, la gare de Dinant avait besoin d'une sérieuse restauration : les travaux ont débuté en septembre 2002 et se sont terminés en mai dernier. Ils prévoyaient la remise à niveau du gros œuvre du bâtiment : la réparation de la toiture, la remise en état de l'entrée principale, le sablage des façades, le remplacement des vitres, la peinture des châssis en couleur rouge. On en a aussi profité pour procéder à la rénovation complète de la salle d'attente, soit : un nouvel éclairage basse tension (halogène), un faux-plafond, des peintures murales, un nouveau carrelage avec pavés marbrés gris et blancs, de nouveaux sièges, de nouvelles poubelles, le placement de nouveaux sanitaires, le placement d'une nouvelle horloge, la rénovation complète des bureaux et des guichets, l'installation d'armoires à bagages, la remise à neuf de la terrasse du buffet.

A l'extérieur également, des travaux ont été entrepris. Ceux-ci avaient pour objet la réparation de l'escalier d'accès et du revêtement du quai 1 (quai de réception de la plupart des trains de voyageurs desservant Dinant), le nettoyage des abords, les peintures de clôtures et la mise en ordre de la signalétique. Prochainement, un élévateur sera placé pour permettre l'accès des guichets aux personnes à mobilité réduite. Un guichet spécial a par ailleurs été construit pour eux.



Dinant

↑ bâtiment de gare rénové (photo SNCB - mai 2003)

↓ automotrice quadruple 825 stationnant voie 1 pour assurer le défunt train
IR n Dinant - Essen. On distingue voie 2 un autorail série 41 pour Bertrix
(photo J.-P. Joly - 22.10.02)

La gare de Dinant ne manque pas d'atouts. Car, depuis le 15 décembre 2002, la ligne Athus-Meuse est modernisée et électrifiée; ce qui permet une amélioration sensible des liaisons vers les lignes 166 (direction Bertrix) et 165 (direction Virton ou Libramont). Douze trains par jour, dans chaque sens, assurent ces liaisons. Les autorails AR41 procurent à la clientèle une nette amélioration du confort.

En semaine, 20 trains par jour (dans chaque sens) assurent le trajet vers la capitale de la Wallonie (ligne 154), dont 17 continuent vers Bruxelles. La régularité du trafic est devenue très bonne. Du 28 juin au 31 août, les week-end et jours fériés, 4 trains circuleront au départ de Dinant vers Blankenberge.

Le personnel de la gare

Un chef de gare (baptisé aujourd'hui «*chef de zone*»), 7 sous-chefs, 4 agents de triage et 4 guichetiers assument les diverses tâches à accomplir en gare.

Le poste de signalisation situé en gare fonctionne de son côté avec un effectif de 7 signaleurs. Ce personnel commande le trafic d'Anseremme jusqu'à la sortie de la gare de Jambes.

Trois techniciens du service Electrification/Signalisation occupent également un espace de la station.

Ligne 156 - Momignies - Anor

Trafic international de produits de carrières entre Momignies et Anor



Un train de produits carriers au départ de Momignies (photo Bombadil - 2002)



Arrivée d'un train de produits carriers à Anor (SNCF) - photo Bombadil (2002)

Pour rappel, tout trafic SNCB est suspendu sur la ligne Mariembourg - Chimay - Momignies depuis 1984 et 1988. Néanmoins, depuis le 21.10.1987, le tronçon Mariembourg - Momignies fut exploité pour le service marchandises par la TEMCA, une filiale créée par le CFV3V pour redynamiser le transport des marchandises dans la botte de l'Entre-Sambre-et-Meuse. La tentative s'est finalement soldée par un échec puisque toute activité a cessé en 1999. Pour le trafic touristique des voyageurs, les CFV3V ont finalement abandonné l'exploitation de la ligne Mariembourg - Chimay, recentrant ses activités sur la ligne Mariembourg - Treignes.

Tout trafic ferroviaire est donc suspendu entre Mariembourg et Momignies : si la voie est toujours en place, certains passages à niveau ont été asphaltés. Quant à la gare de Chimay, ses installations ferroviaires ont été profondément bouleversées récemment : les trois anciennes voies à quai ont été démontées pour faire une gare d'autobus tandis que le bâtiment de gare, joliment rénové, est devenu le siège du FOREM. Seules, quelques voies de débord subsistent...

Cependant, la ligne entre Momignies et Anor (F) a été vendue aux carrières de Wallers et est toujours exploitée... La société CCM (Comptoir Calcaire et Matériaux) exploite en France, à Wallers-Trélon, en Thiérache, une carrière dont sont extraites annuellement 2 millions de tonnes de calcaires durs destinés notamment aux travaux routiers.

Cette carrière n'est pas raccordée au réseau ferré. Aussi, initialement, les matériaux étaient chargés sur camion, puis, après un parcours d'une dizaine de kilomètres, remis au rail grâce à une installation de chargement établie en gare SNCF

d'Anor (section Aulnoye - Hirson de la rocade Valenciennes -Thionville). Mais les petites routes de Thiérache et les rues d'Anor n'ont pas été prévues pour un ballet de semi-remorques...



La gare de Chimay le 03.04.1982 - excursion GTF asbl (photo J. Bazin)

La CCM a alors acquis sur près de 9 km à partir d'Anor, l'ancienne ligne Anor - Momignies. La ligne a été reconditionnée et un nouveau terminal construit en 1993, en Belgique, dans le bois des Hayettes ainsi qu'une route privée pour le rejoindre. Tout le monde y gagne, puisque les riverains sont tranquilles, la commune d'Anor voit ses voiries moins abîmées et les camions de la carrière ont un trajet nettement plus court ce qui permet une rotation plus rapide.

Pour la partie de la ligne 156 à nouveau exploitée, cela fait plus ou moins 4 km en Belgique et 5 en France. La ligne est considérée comme raccordement privé (embranchement particulier) et ne croise aucune autre ligne de la remise en gare d'Anor jusqu'à Momignies. Le personnel de conduite, qui appartient à la CCM, ne doit donc pas être titulaire d'un brevet spécial et les manoeuvres en gare d'Anor pour placer les wagons dans le faisceau sont supervisées par des agents SNCF. Pour les manoeuvres et le trafic sur ce raccordement privé très spécial, la CCM dispose de trois locomotives. Pour manoeuvrer les wagons au départ du terminal, la CCM a acquis auprès des HBNPC un locotracteur CEM-Fauvet Girel (n° de construction 020 DE 9, n° 39 au groupe de Béthune). Initialement en livrée orange des Houillères, il reçut par la suite une livrée vert sombre. Pour la traction des trains entre Momignies et Anor, la CCM dispose de deux locomotives diesel type 60 ex TEMCA ex SNCB, les 6019 et 6086. La 6019 conserve aujourd'hui sa livrée belge intacte - verte à bandes

jaunes - avec la mention du dépôt de Merelbeke. D'un aspect analogue, la 6086 porte les inscriptions « CCM - Carrières de Wallers ». Initialement confié au dépôt de Monceau (près de Charleroi), l'entretien de ces engins est aujourd'hui assuré sur place par la société Caterpillar. Toujours en unités multiples, les deux 60 assurent normalement au moins un train par jour ouvrable, mais cela peut aller jusqu'à quatre en haute saison : ce sont des trains lourds (2100 tonnes) de ballast. Les deux « 60 » sont remisées dans l'ancienne halle à marchandises d'Anor. Quant au locotracteur Fauvet-Girel, il se cantonne aux manœuvres au quai de chargement et stationne à l'air libre en face de la gendarmerie de Momignies. Les machines belges dorment donc en France, et le locotracteur français en Belgique...



**En guise de souvenir : arrêt des autorails spéciaux GTF asbl
à Momignies le 3 avril 1982 (photo J. Bazin)**

Drôle d'EP décidément !

Bombadil - R. Marganne

Ligne 162 - Libramont : quand une gare crée une commune...

C'est à sa gare, mais au préalable à la loi du 26 mai 1837 que Libramont doit plus que probablement son existence, puis son essor. C'est ce jour-là qu'a été prise la décision de l'établissement de la ligne Bruxelles - Arlon, laquelle allait déterminer l'avenir de Libramont. Les lignes vers Bastogne (1869) puis Bertrix (1882) allaient ensuite positionner Libramont comme un important noeud ferroviaire.

La naissance de Libramont est intimement liée au chemin de fer.



Libramont

- ↑ voie 1, service IC Bruxelles - Luxembourg...
↓ ... voie 4, train autorail en correspondance pour Bertrix et Virton
(photos R. Marganne - 02.08.02)

L'établissement des plans de la « ligne du Luxembourg » a déclenché des réactions très diverses chez les futurs riverains de la ligne. Ainsi, tout le monde sait pourquoi le chemin de fer ne traverse pas les villes de Saint-Hubert et de Neufchâteau. En fait, les notables de ces communes ont refusé que les trains, qu'ils jugeaient bruyants et polluants ne s'approchent trop de leurs petites villes paisibles. C'est ainsi que les gares de Neufchâteau et Saint-Hubert n'ont pu être installées que dans des hameaux voisins, à Longlier et à Poix. Cela a permis à ces deux agglomérations alors peu importantes d'enregistrer une activité économique notoire. A Poix, il y eut à une certaine époque deux épiceries, deux taxis, trois hôtels, deux centrales électriques, une boucherie, une fabrique d'épingles et une autre d'enveloppes...

A Libramont, la polémique a été tout autre : le chemin de fer a provoqué la création d'une commune nouvelle. En effet, les habitants de Lamouline et de Sberchamps, communes sur les territoires desquels la gare de Libramont s'installait, en avaient assez de payer des frais inhérents à l'installation du chemin de fer. Une plainte a été déposée en bonne et due forme le 1er octobre 1896 par la commune de Saint-Pierre. Elle a été acceptée par le Conseil provincial du Luxembourg : une loi du 30 juillet 1899 érigea Libramont en commune indépendante.

Le premier train est passé à Libramont le 17 octobre 1858, venant de Grupont pour aller à Arlon. Les plans de l'ancienne gare remontent au mois de mars 1886 et son inauguration daterait de 1890... Ce que peu de gens connaissent, c'est la particularité de l'actuel bâtiment. Il est en fait de style frontalier, avec deux corps de logis, ce qui est rare pour une gare située en plein coeur d'une province. Cette architecture se rencontre fréquemment dans les zones frontalières, comme à Lamorteau ou à Signeulx. Pourquoi deux corps de logis ? Parce que le premier était réservée au chef de gare et le second, le plus proche de la frontière, au receveur des douanes.

Toute la gare et ses environs sont rapidement devenus un important nœud routier et ferroviaire. De petits commerces se sont installés : l'hôtel du Roi (construit en 1891), une quincaillerie, un café et même un...casino ! Mais surtout il y a eu l'activité bois et ces quais remplis de cet or vert en provenance de tout le centre de l'Ardenne. Ensuite, Libramont a pu compter sur l'essor extraordinaire de la Foire agricole, l'implantation de la poste et de son centre de tri, de l'ex-RTT, puis de plusieurs entreprises importantes, d'administrations, d'écoles. Avec les fusions, et le retour de Saint-Pierre dans le fief de Libramont-Chevigny, la cinquième commune du royaume (en superficie avec 17 895 ha), est aujourd'hui forte de ses 9 000 habitants.

Par contre, la gare n'a que très peu évolué, restant quasi d'origine dans ses proportions. Sa salle d'attente est toujours aussi petite alors qu'en 98, environ 3 015 voyageurs y transitaient au quotidien, un chiffre à comparer aux 2 400 d'Arlon, pourtant chef-lieu de la province. Ses abords ont eux enregistré plusieurs entreprises de rénovation dont la dernière en date, très réussie, devant la gare, vient de se terminer.

Exploitation SNCB

L'Euregio Aixpress

(IR q Liège-Guillemins - Aachen Hbf)

Depuis le 15 décembre 2002 des trains ICA circulent toutes les heures entre Ostende et Eupen aller et retour (à l'exception des 2 premiers qui partent de Welkenraedt). La mise en service de la ligne à grande vitesse entre Ans et Louvain a permis aux ICA qui empruntent cette nouvelle ligne de gagner 6 minutes de temps de parcours entre Liège et Bruxelles.

Vu l'absence de toute relation transfrontalière, au 15/12/2002, l'IRq aussi dénommé « Euregio Aixpress », a été créé et circule toutes les deux heures entre Liège et Aix-la-Chapelle. Il relie ainsi aisément et rapidement la métropole mosane et la ville de Charlemagne en desservant également les gares d'Angleur, Pepinster, Verviers-Central et Welkenraedt. Cette relation est assurée par une automotrice électrique « classique », avec personnel de conduite et d'accompagnement belge. Une seule automotrice est nécessaire pour couvrir le trajet aller-retour.

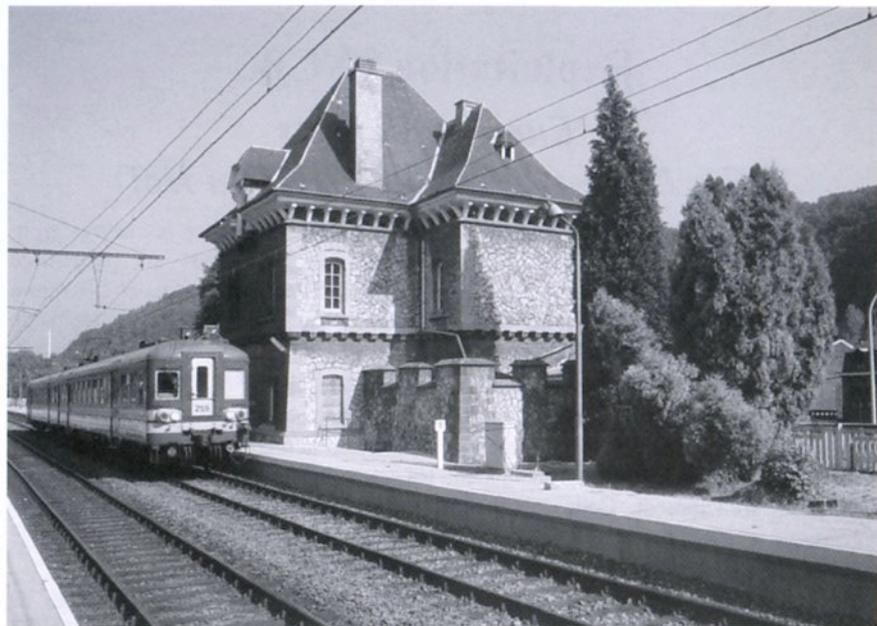
La SNCB (District Sud-Est) vient de communiquer les premiers chiffres de fréquentation de cette nouvelle relation. Après six mois d'exploitation, la SNCB constate essentiellement deux types de clientèle : une clientèle transfrontalière effectuant un volume de +/- 400 trajets par jour, deux sens confondus et une clientèle du service intérieur, représentant un volume de trajets équivalent, qui bénéficie d'une seconde relation, toutes les 2 heures, entre Welkenraedt, Verviers et Liège.

Au delà de ces chiffres, qui révèlent un taux d'occupation encourageant, la SNCB note plus particulièrement une clientèle en correspondance avec la plupart des Thalys à destination de Paris en gare de Liège-Guillemins et en correspondance avec le réseau intérieur en gare de Liège-Guillemins, et plus particulièrement vers la ligne 125⁶ ; elle note aussi une clientèle événementielle. La fréquentation de cette relation IR q est appelée, selon la SNCB, à se développer encore dans les prochains mois, grâce à la construction d'une très importante zone commerciale à proximité de la gare de Verviers-Central (outlet mall dans les anciennes installations de Verviers-Ouest).

Une tarification plus attractive

Le billet traditionnel entre la Belgique et Aix-la-Chapelle est franchement dissuasif, puisqu'il empile la tarification SNCB, taxe terminale et taxe de passage de frontière comprise et la tarification DB plein tarif pour les quelque 5 km de parcours allemand (ce qui fait pas loin de 10 € pour un aller simple entre Liège-Guillemins et Aix-la-Chapelle, pour à peine 50 km). Les dispositions suivantes ont été prises.

⁶ - il faut savoir que, suite aux travaux en gare de Liège-Guillemins et Namur, la correspondance traditionnellement ménagée entre la ligne 37 et la dorsale wallonne est rompue depuis le 15 décembre dernier entre les trains IC A Eupen - Ostende et les trains IC Herstal - Lille-Flandres ! Les trains IRq permettent eux, largement cette correspondance...



L'IR q Liège-Guillemins - Aachen Hbf, saisi par Willy Brock, notre envoyé spécial en reportage en gare de Trooz et de Pepinster (15 et 16 juin 2003)

Pour des voyages occasionnels :

Le Billet Aixpress

Ce billet est à présent commercialisé aux guichets des gares belges. Pour 6,60 €, il permet à 1 adulte d'effectuer un aller-retour en 2^{ème} classe le jour même entre les gares de Pepinster, Verviers, ou Welkenraedt et Aix-la-Chapelle. Il donne en outre accès à la zone 1 des transports urbains aixois du *Aachener Verkehrsverbund*. Pour 4 €, il offre les mêmes avantages à un enfant (entre 6 et 11 ans), à la différence près que ce dernier peut également embarquer à Liège-Guillemins ou Angleur en direction d'Aix-la-Chapelle.

Le Billet Euregio

C'est un véritable libre-parcours, qui existe depuis le 1^{er} juillet 1998, et qui permet, pour 12,50 €, de voyager en 2e classe pendant 1 jour sur l'ensemble des transport en commun de la zone Euregio : pour les Pays-Bas, il est valable sur toutes les lignes de transport en commun au sud de Sittard. En Allemagne, il est valable sur toutes les lignes de transport en commun de la frontière néerlandaise et allemande jusqu'à Düren, y compris les lignes DKB autorails Düren – Linnich et Düren – Heimbach. Pour la Belgique, il est valable, à la SNCB, sur les lignes 34 entre Liège-Guillemins et Hasselt, 37 entre Liège-Guillemins et Aachen Hbf, 40 entre Liège-Guillemins et Maastricht et 44 entre Verviers et Spa-Géronstère, et sur les bus de De Lijn en province du Limbourg et sur toutes les lignes du TEC Liège-Verviers. Du lundi au vendredi il est valable pour une personne. Les samedis, dimanches et jours fériés, les groupes de 5 personnes dont maximum 2 voyageurs ont plus de 12 ans peuvent bénéficier des avantages du Billet Euregio. Et ce sans majoration de prix. Rappelons cependant que, pour des raisons que nous jugeons incompréhensibles, la SNCB a limité l'émission du billet Euregio aux gares des lignes 34, 37, 40 et 44, alors qu'aux Pays-Bas et en Allemagne, il est beaucoup mieux diffusé.

Pour des voyages fréquents : une Carte Train transfrontalière

Enfin ! A partir du 21 juin 2003, l'Euregio Aixpress est attractif pour les navetteurs transfrontaliers, par la commercialisation d'une *Carte Train* hebdomadaire ou mensuelle. Celle-ci est disponible au départ de toutes les gares situées sur le parcours de l'IR q à destination de la région aixoise. Cette Carte Train transfrontalière présente trois atouts majeurs : suppression de l'achat distinct de deux abonnements valables pour les réseaux belge et allemand ; réduction de 5 % sur les tarifs antérieurs ; enfin, en plus de l'IR q elle permet d'emprunter les transports ferroviaires et urbains dans la zone tarifaire 1 du *Aachener Verkhersverbund*.

Perspectives

Une enquête auprès de la clientèle de la SNCB met en évidence une demande d'augmentation de l'offre, notamment dans le créneau matinal entre Aix-la-Chapelle et Liège afin d'établir une liaison entre les universités des deux villes. D'autre part, une desserte cadencée à l'heure serait évidemment plus attractive que la desserte actuelle toutes les deux heures. La SNCB a rétorqué qu'elle ne pouvait *augmenter l'offre dans la conjoncture actuelle*, en faisant référence aux difficultés financières de la SNCB. Et

pourtant, une seule automotrice double, et deux équipes conducteur/chef-garde seulement seraient nécessaires...

Il y a aussi des mesures à prendre pour améliorer la visibilité de l'IR q. Elles ne coûteraient rien : pourquoi ne pas personnaliser « l'Euregio Aixpress » sur les appareils d'annonce des trains dans la salle des pas perdus et sur les quais de gares comme Liège-Guillemins, Verviers-Central ou Welkenraedt, par une mention - ou un logo - appropriés. Pourquoi ne pas l'annoncer par la sonorisation ? A défaut de repeindre l'une ou l'autre automotrice dans une teinte adéquate, pourquoi ne pas apposer une plaque d'itinéraire appropriée ? Pourquoi ne fabriquerait-on pas des tracts, des affiches, ne distribuerait-on pas l'un ou l'autre billet gratuit pour attirer les voyageurs ? Un peu d'imagination, de grâce...

Les autorails série 41 sur des relations nouvelles

Depuis la fin 2002, les autorails type 41 sont utilisés sur la relation Charleroi Sud - Couvin.



Un autorail série 41 passe à Bomerée (ligne 132) le 30.03.03 (photo W. Brock)

Afin de rentabiliser davantage ces engins, il a été décidé qu'ils assureraient certains trains « L » et « P » à partir du 15/06/2003, en remplacement d'automotrices électriques doubles, sur les deux relations : Charleroi Sud / La Louvière Sud (via Luttre et Manage) et Charleroi Sud / Erquelines.

Charleroi Sud - Erquelines

4775 Erquelines 04h51 - Charleroi Sud 05h26

4756	Charleroi Sud 06h38 - Erquelinnes 07h13
4777	Erquelinnes 07h17 - Charleroi Sud 07h52
7752	Charleroi Sud 07h40 - Erquelinnes 08h15
4758	Charleroi Sud 08h12 - Erquelinnes 08h47
4779	Erquelinnes 09h13 - Charleroi Sud 09h48
8752	Erquelinnes 16h40 - Charleroi Sud 17h16
8751	Charleroi Sud 17h42 - Erquelinnes 18h17

Charleroi Sud - Luttre - Manage - La Louvière Sud

4255	Charleroi Sud 05h26 - La Louvière Sud 06h13
4277	La Louvière Sud 06h46 - Charleroi Sud 07h34

Remarque : tous les trains précités sont assurés en UM (2 autorails), sauf 8752 & 8751 assurés avec 1 autorail.

Inventaire des parcours à vide et parcours de service des AR41 dans la région carolorégienne.



Croisement d'un autorail série 41 en essais et d'une rame réversible M2 à Mariembourg à l'automne 2002 (photo J. Chackoff)

Ligne 132

MZ4675	N67	Mariembourg	04.08	Couvin	04.14
MZ4675	R67	Mariembourg	04.36	Couvin	04.42
Z15760	N67	Mariembourg	04.49	Couvin	04.55
MZ4826	N67	Mariembourg	05.47	Couvin	05.53
MZ7760	N67	Charleroi Sud	06.03	Walcourt	06.23
MZ4678	R67	Mariembourg	06.58	Couvin	07.04

ZM7764	N67	Walcourt	08.34	Monceau (gasoil)	09.01
MZ7762	R3	Monceau (gasoil)	11.52	Walcourt	12.18
MZ8718	N67	Couvin	17.21	Charleroi Sud	18.11
ZM8717	N67	Couvin	18.44	Mariembourg	18.50
ZM4819	N67	Couvin	20.16	Mariembourg	20.22
ZM8761	N67	Walcourt	20.44	Mariembourg	21.06
ZM4821	N67	Couvin	22.05	Mariembourg	22.11
ZM4672	R	Couvin	23.33	Mariembourg	23.39

Lignes 130 & 124A sens Châtelet / Charleroi Sud / Monceau

MZ4655	N67	Châtelet faisceau C.	04.57	Charleroi Sud	05.07
MZ4255	N67	Châtelet faisceau C.	05.03	Charleroi Sud	05.13
ZM4775	N67	Charleroi Sud	05.36	Monceau (gasoil)	05.46
ZM4675	R67	Charleroi Sud	06.02	Monceau (gasoil)	06.12
MZ4807	N67	Charleroi Atelier	06.43	Charleroi Sud	06.48
ZM7761	N67	Charleroi Sud	08.18	Monceau (gasoil)	08.28
ZM4678	R67	Charleroi Sud	08.24	Monceau (gasoil)	08.34
Z15761	N67	Châtelet faisceau C.	09.33	Charleroi Sud	09.43
Z15772	N67	Charleroi Sud	09.59	Monceau (gasoil)	10.09
Z15767	R3	Châtelet faisceau C.	10.20	Monceau (gasoil)	10.50
ZM4680	N67	Charleroi Sud	10.31	Monceau (gasoil)	10.42
MZ4811	N67	Châtelet faisceau C.	10.42	Charleroi Sud	10.52
MZ4661	R67	Châtelet faisceau C.	11.20	Charleroi Sud	11.30
ZM4831	N67	Charleroi Sud	11.32	Monceau (gasoil)	11.42
Z15768	N67	Charleroi Atelier	11.38	Monceau (gasoil)	11.53
MZ4812	N67	Châtelet faisceau C.	11.42	Charleroi Sud	11.52
ZM4686	R67	Charleroi Sud	13.25	Monceau (gasoil)	16.35
MZ4665	R67	Châtelet faisceau C.	15.22	Charleroi Sud	15.32
MZ8760	N67	Charleroi Atelier	17.08	Charleroi Sud	17.13
Z15741	N67	Charleroi Atelier	18.11	Monceau (gasoil)	18.29
Z15732	F	Châtelet faisceau C.	23.34	Charleroi Sud	23.45

Lignes 124A & 130 sens Monceau / Charleroi Sud / Châtelet

MZ4756	N67	Monceau (gasoil)	06.18	Charleroi Sud	06.28
MZ4657	R67	Monceau (gasoil)	07.26	Charleroi Sud	07.36
Z15727	N67	Charleroi Sud	08.18	Charleroi Atelier	08.23
ZM4828	N67	Charleroi Sud	08.41	Châtelet faisceau C.	08.51
Z15762	N67	Monceau (gasoil)	09.05	Châtelet faisceau C.	09.26
MZ4659	R67	Monceau (gasoil)	09.26	Charleroi Sud	09.36
Z15774	N67	Charleroi Atelier	09.35	Châtelet faisceau C.	09.48
MZ4660	N67	Monceau (gasoil)	09.39	Charleroi Sud	09.49
ZM4829	N67	Charleroi Sud	09.41	Châtelet faisceau C.	10.05
ZM4779	N67	Charleroi Sud	10.08	Charleroi Atelier	10.13
ZM4680	R67	Charleroi Sud	10.28	Châtelet faisceau C.	10.38
Z15773	N67	Monceau (gasoil)	10.35	Charleroi Sud	10.45
Z15764	N67	Monceau (gasoil)	11.00	Châtelet faisceau C.	11.20
Z15765	N67	Monceau (gasoil)	12.12	Châtelet faisceau C.	12.36
ZM4682	R67	Charleroi Sud	12.28	Châtelet faisceau C.	12.42

MZ4813	N67	Monceau (gasoil)	12.42	Charleroi Sud	12.52
ZM15071	N67	Charleroi Sud	16.13	Charleroi Atelier	16.18
MZ4667	R67	Monceau (gasoil)	17.25	Charleroi Sud	17.35
Z15771	N67	Monceau (gasoil)	20.08	Châtelet faisceau C.	20.41
ZM4692	N67	Charleroi Sud	22.30	Charleroi Atelier	22.35

Ligne 130A

MZ4775	N67	Charleroi Atelier	04.05	Erquelinnes	04.36
ZM7752	N67	Erquelinnes	08.52	Charleroi Atelier	09.27
MZ8752	N67	Charleroi Atelier	15.45	Erquelinnes	16.23
ZM8751	N67	Erquelinnes	18.38	Monceau (gasoil)	19.07

Par ailleurs, en région flamande, un mouvement parallèle de remplacement d'automotrices électriques sur relations L par autorails série 41 se dessine. Ainsi, sur la relation « L » Courtrai - Audenarde - Zottegem, les trains suivants seront désormais assurés par autorails série 41 : 1676-1657-7958-7959-1659-1680-1661-1682-1663-1684-1665-1686-1667-1688-1669-1690-1671-1692-8965.

Il en est de même, en Campine, pour les relations 7211 Turnhout - Antwerpen et 8211 Antwerpen - Turnhout.

Trafic Belgique - France sur la ligne 96 : Trafic marchandises d'interopérabilité

Liste des trains dont les relais de locomotives s'effectuent à Mons au lieu de Quévy - service au 15 juin 2003

1) Trains en relais de locomotive(s) en gare de Mons

Train	Caractéristiques de circulation	Origine	Destination	Mons	
				Arrivée	Départ
44840	N7	Kijfhoek	Le Bourget	13h44	14h24
44843	N17	Le Bourget	Kijfhoek	14h01	15h32
47001	R6	Bobigny	Anvers Nord	08h01	08h41
47001	N167	Bobigny	Wilmarsdonk	08h01	08h41
47003	N67	Perignier	Wilmarsdonk	13h33	14h13
47003	R6	Perignier	Anvers Nord	13h33	14h13
47004	N67	Merelbeke	Aulnoye	18h00	19h02
47005	N67	Aulnoye	Zandvliet	03h01	04h00
47007	N7	Guignicourt	Wilmarsdonk	18h01	20h21
47007	R6	Guignicourt	Anvers Nord	18h01	20h21
47009	R245F6	Valenton	Anvers Nord	17h01	19h10
47009	R3	Valenton	Louvain	17h01	19h10
47012	R5	Anvers Nord	Bobigny	21h22	22h02
47012	N567	Anvers Nord	Bobigny	21h22	22h02
47730	N67	Saint-Ghislain	Aulnoye	23h40	00h20
47733	R6	Aulnoye	Anvers Nord	20h01	20h50
47740	N67	Merelbeke	Aulnoye	22h20	23h02

Train	Caractéristiques de circulation	Origine	Destination	Mons	
				Arrivée	Départ
47764	R3F1245	Tessengerloo	Aulnoye	13h49	15h02
47767	N7	Châlon	Lillo	06h01	07h13
47834	N7F6	Mons	Aulnoye	-	07h02
47838	N7	Beverwijk	Aulnoye	03h00	04h02
47923	N67	Creutzwald	Zandvliet	22h01	23h21
49041	N167	Aulnoye	Quévry	10h43	11h25
49055	N67	Mantes	Havannes	02h00	03h20
49058	N17	Anvers Nord	Bobigny	02h04	03h02
49072	N7	Wilmarsdonk	Aulnoye	16h40	18h02
49863	F6	Aulnoye	Gand Maritime	10h01	10h55
49863	N67	Aulnoye	Axel	10h01	10h55

Tous ces trains sont remorqués par diesel 67400 SNCF en UM ou US entre Mons et Aulnoye (2 sens). La conduite est assurée soit par des mécaniciens SNCF d'Aulnoye, soit par des conducteurs SNCB de Mons, en fonction des services.

2) Trains remorqués de bout en bout par des locomotives électriques type 36000 de la SNCF

Remarque : ces services existent depuis le 15/12/2002.

Train	Caractéristiques de circulation	Origine	Destination	Mons		Remarque
				Arrivée	Départ	
43700	N17	Zeebrugge	Melzo	passage	02h05	(1)
43703	R6	Melzo	Zeebrugge	17h31	17h55	(2)
43703	N16	Melzo	Zeebrugge	17h31	19h53	(2)
43704	R7	Zeebrugge	Melzo	passage	00h17	(1)
43741	N1	Milano	Schaerbeek	passage	23h53	(3)
43778	N17	Schaerbeek	Milano	03h17	03h27	(4)
43778	R7	Schaerbeek	Milano	passage	03h32	(3)

(1) Assuré de bout en bout par conducteur SNCB Mons

(2) mécanicien SNCF Aulnoye relayé à Mons par conducteur SNCB Mons

(3) Assuré de bout en bout par mécanicien SNCF Aulnoye

(4) Conducteur SNCB Mons relayé à Mons par mécanicien SNCF Aulnoye

Caractéristiques de circulation :

Chiffres utilisés : 1 pour lundi, 2 pour mardi, 3 pour mercredi, 4 pour jeudi, 5 pour vendredi, 6 pour samedi, 7 pour dimanche.

Lettres utilisées : La lettre R seule = le train circule tous les jours. La lettre R + chiffre(s) = le train circule les jours correspondant au(x) chiffre(s) utilisés. La lettre N est toujours suivie de chiffre(s) indiquant les jours où le train ne circule pas. La lettre F seule = le train est facultatif peut être mis en marche tous les jours. La lettre F + chiffre(s) = le train est facultatif et ne peut être mis en marche que les/le(s) jour(s) identifié(s) par le(s) chiffre(s). Dans l'énoncé de la caractéristique de circulation, il peut être fait usage d'une combinaison de lettres, *exemples* : R3F125 = le train roule régulièrement le mercredi et peut être mis en marche comme train facultatif les lundi, mardi et vendredi. N12R3F = le train ne circule pas les lundi et mardi, roule régulièrement le mercredi et peut être mis en marche comme train facultatif les autres jours.



Les relais à Quévy (20.03.2003 - photos Bombadil)

Diminution des activités frontalières en gare de Quévy au 15.06.03

Dans le cadre de l'interopérabilité marchandises, 70% des relais de locomotives actuellement prévus en gare de Quévy sont transférés à Mons au 15/06/2003. Ces échanges de locomotives se déroulent sur les voies 8 à 11 du faisceau marchandises.

En principe le nouveau service est organisé comme suit :

- un aller / retour **Aulnoye - Zeebrugge** assuré par type 36000 SNCF, mécanicien SNCF sur la section Aulnoye / Mons et SNCB sur Mons / Zeebrugge (relais conducteurs en voie principale) (*ce service existe depuis décembre 2002*);
- un aller / retour **Aulnoye - Schaerbeek** assuré par type 36000 SNCF, mécanicien SNCF de bout en bout (relais conducteurs en voie principale) (*ce service existe déjà depuis décembre 2002*).
- tous les **trains en relais à Mons** sont remorqués uniquement par locomotive diesel 67400 SNCF (en unités multiples ou en unité simple en fonction de la charge ; ces services sont assurés par des mécaniciens SNCF du dépôt d'Aulnoye et conducteurs SNCB du dépôt de Mons (initiation en cours).

Il est évident que cette réorganisation, entraînant une diminution appréciable de trafic faisant escale à Quévy, engendre une diminution des moyens humains en gare de Quévy sans compensation équivalente en gare de Mons.

Nouveautés au service d'été 2003

Pour la dernière fois, un changement d'horaires a lieu en été au niveau européen. Dès 2004, un seul changement d'horaires sera programmé, aux alentours du 15 décembre.

A la SNCB, le service des trains intérieurs subit quelques retouches seulement : aucun des problèmes que nous avons signalé dans notre numéro 127 n'a été résolu.

Relevons la **fusion des relations IR e Anvers - Neerpelt et IR s Mol - Hasselt**. Concrètement, les trains de la relation Anvers - Neerpelt, assurés par autorails série 41, comportent désormais en queue une tranche découplée à Mol et dirigée vers Bourg-Léopold et Hasselt. Au retour, la tranche venant d'Hasselt arrive la première à Mol, où elle est accouplée aux autorails venant de Neerpelt. Une mesure intelligente, car les changements de train à Mol étaient fréquents... avec un petit problème : les autorails série 41 ont été dotés d'un indicateur frontal de destination, mais ne comportent pas d'indication de destination latérale, et même pas d'attaches pour panneau amovible...

La **relation IRc Anvers - Hasselt - Liège-Guillemins**, elle, présente une autre particularité. Une fois arrivée à Liège-Palais, l(es) automotrice(s) Break(s) stationne(nt) désormais une dizaine de minutes, afin de « se transformer » en train « L » pour Liège-Guillemins et Flémalle-Haute et se trouver ainsi « à la bonne heure ». A Flémalle-Haute, ce train donne correspondance à l'ancien train « L » Liège-Guillemins - Tamines, limité au parcours Flémalle-Haute - Tamines. Cette disposition, bien indisposante pour les voyageurs du train IRc pour ou venant de Liège-Guillemins, a semblé un moindre mal aux services de la SNCB, confrontés à un manque de place

en gare de Liège-Guillemins et à l'impossibilité d'y faire stationner longtemps et rebrosser le train IRC.

Des voitures M6 aux heures de pointe entre Bruxelles et Luxembourg et Gand - Genk

Depuis le 15 mars dernier, le litige entre le constructeur et la SNCB concernant les avaries aux voitures à deux étages M6 en cours de livraison semble aplani, et les livraisons ont repris. En outre, la SNCB injecte fort logiquement ce nouveau matériel sur des relations d'heures de pointe très chargées, où le matériel utilisé jusqu'alors n'offrait pas assez de places assises.

Aux horaires en vigueur le 16 juin 2003, la grande nouveauté pour les navetteurs namurois et luxembourgeois est la mise en circulation des voitures M6 à deux étages flambant neuves entre Luxembourg et Bruxelles le matin, Bruxelles et Luxembourg le soir, sur deux parcours aller-retour de la relation IC J Bruxelles - Luxembourg.

Les trains concernés sont dans le sens Luxembourg - Bruxelles-Midi, les 2128 (départ 5h21, arrivée 8h24) et 2129 (départ 6h21, arrivée 9h24), et dans le sens inverse les 2116 (départ de Bruxelles-Midi à 16h36, arrivée à Luxembourg à 19h39) et 2117 (départ 17h36, arrivée 20h39).

Ces trains étaient jusqu'à présent assurés par des rames de quatre automotrices Break⁷, le matériel habituel des IC J, les automotrices triples tranche 1996 monocourant n'offrant pas de capacité suffisante en places assises (elles n'offrent que quatre places de front en 2^{ème} classe, contre cinq pour deux des trois voitures des automotrices Break).

Les deux trains de voitures M6 sont assurées par une locomotive électrique série 20 et une rame de 10 voitures M6, qui offrent une capacité de 286 places assises supplémentaires par rapport à la rame de quatre automotrices Break (12 voitures) actuellement proposée. Les trains concernés ont circulé depuis le 16 juin sans problème apparent et sans retard dans des sillons pourtant calculés pour des automotrices aux performances d'accélération supérieures⁸.

De même, un train de la liaison IC K Genk - Gand-Saint-Pierre est composé de voitures M6 au lieu de la rame de 4 automotrices Break antérieurement proposée : il s'agit du train 2229 Genk 7h14 - Gand-Saint-Pierre 9h52 et au retour du train 2215 Gand-Saint-Pierre 15h08 - Genk 17h46. Ici aussi, les problèmes de capacité aigus entre Louvain et Bruxelles, et entre Bruxelles et Alost devraient être résolus.

Enfin, pendant la période touristique (juillet et août), une rame de voitures M6 est engagée sur la relation Hasselt - littoral.

Les 12 automotrices Break mobilisées jusqu'au 15 juin 2003 pour assurer les trois trains susmentionnés sont réaffectées au service IRd Louvain - Bruxelles -

⁷ - un de ces trains disposait d'une tranche Dinant - Bruxelles accouplée à Namur, évidemment supprimée depuis le 16 juin et remplacée par un train d'automotrices doubles « classiques » avec changement de train à Namur.

⁸ - durant le mois de mai dernier, un train d'essai composé d'une locomotive série 20 et de 11 voitures M6 avait régulièrement circulé entre Bruxelles et Luxembourg. Rappelons que, sur cette artère, la limite de tonnage pour un train de voyageurs est fixée à 600 tonnes.

Grammont, jusqu'alors assuré par des automotrices doubles « classiques ». Cette relation a comme particularité d'avoir deux tranches dont les extrémités sont communes. Ainsi, deux trains *IR d* partent de Grammont à 24 minutes d'intervalle, pour se rejoindre à Enghien, l'une directement par la ligne 123, l'autre via Lessines et Ath (lignes 90 et 94) : d'Enghien, ils poursuivent le trajet en unités multiples. Après la traversée de la jonction Nord-Midi à Bruxelles, ce train poursuit son trajet vers Louvain en tant qu'omnibus. La généralisation des automotrices Break sur la relation *IR d* permettra de disposer, en gare d'Enghien, des facilités de l'attelage intégralement automatique dont elles disposent.

Notons enfin que la SNCB a prévu d'ajouter des voitures supplémentaires aux heures de pointe sur les lignes Bruxelles - Termonde, Jambes - Essen (automotrices quadruples) et Quéivrain - Liège-Guillemins (rames réversibles M4 modernisées).

En **service international**, c'est, comme nous l'avons indiqué, la grande lessive : la SNCB se désengage des trains internationaux « classiques » jugés non rentables, au grand bonheur des exploitants de lignes régulières d'autocars internationaux, qui apparaissent de plus en plus aux alentours des grandes gares belges pour charger des voyageurs, non seulement pour Paris, mais aussi pour des destinations d'Europe Centrale et méridionale. Et ce, pour des prix imbattables.

Le **trafic TGV**, lui, n'apparaît plus dans l'indicateur SNCB que pour les relations d'Ostende ou de Liège vers Paris, les relations Bruxelles - Amsterdam ou les relations de Bruxelles vers l'Allemagne. Par contre, les trois trains ICE de la DB Bruxelles - Francfort ont disparu dans l'indicateur, question de concurrence sans doute. La SNCB fait ici comme ailleurs le grand écart entre sa mission de transporteur historique et de douteuses considérations commerciales...

Quant aux **trains-autos**, que la SNCB compte supprimer totalement à la fin de la saison d'été, la SNCB a eu le culot d'en faire la publicité dans le journal gratuit « *Méto* »⁹ en ces termes : « *cet été, pour la dernière fois, profitez de l'auto-train vers le sud de la France.* »

Et de rappeler l'existence des terminaux de Denderleeuw et Bressoux, du train « *Camino-Azul* » jusque Narbonne, et de « *l'Azur Express* » vers Avignon et Fréjus-Saint-Raphaël. Dernier retour le 13 septembre pour le premier, le 17 septembre pour le second.

Automobilistes belges amateurs de trains-auto, il vous suffira désormais de passer la frontière française ou allemande pour profiter de ces services, puisque les NS-Reizigers et la SNCB vont l'abandonner.

À partir de fin septembre, le terminal auto-train de Bressoux n'aura plus de raison d'être

Les auto-trains ne sont plus rentables : aussi, le terminal de Bressoux sera fermé fin septembre. Le train Bressoux-Narbonne qui effectuait la liaison les vendredis, effectuera son dernier trajet le 12 septembre. D'ici là, d'autres trains seront supprimés, petit à petit. Le Narbonne-Bressoux, n° 1445, a déjà effectué son dernier voyage. Très onéreux malgré leurs attraits, ces voyages attiraient de moins en moins d'amateurs.

⁹ - Journal « *Méto* » du 13 juin 2003, page 16.

Le train 1235 Bressoux-St-Raphaël fonctionnera encore jusqu'à fin septembre : le mercredi (jusqu'au 17 septembre), le vendredi (jusqu'au 26 septembre) et le dimanche (jusqu'au 15 août). Le St-Raphaël-Bressoux (1236) circulera encore le mardi jusqu'au 16 septembre, le vendredi jusqu'au 19 septembre et le dimanche jusqu'au 28 septembre. Le train 1240 Narbonne-Bressoux roulera encore le mercredi jusqu'au 30 juillet, et le vendredi jusqu'au 1er août. Le train 1254 Narbonne-Bressoux sera en service le dimanche jusqu'au 14 septembre. Le train Bressoux-Narbonne, n° 1239, sera en service les lundis jusqu'au 28 juillet, les mercredis jusqu'au 30 juillet, les vendredis jusqu'au 12 septembre et les dimanches jusqu'au 15 août. Par contre, les trains 1357 Bordeaux-Aix-la-Chapelle et 1354 Aix-la-Chapelle-Bordeaux sont maintenus.

Passent aussi à la trappe les trains de nuit, dès le 14 décembre 2003, à l'exception des trains Bruxelles-Vienne et Bruxelles - Berlin, qui sont exploités par les chemins de fer autrichiens et allemands et financés par eux.



Bressoux : une locomotive diesel série 77 manœuvre les fourgons porte-autos du 1275 Bressoux - Ventimiglia (Azur-Express) le 28.06.02 (photo J.-P. Joly)

La suppression des auto-trains ne devrait pas avoir de répercussions importantes en gare de Bressoux.

Claude Dedye, directeur adjoint du district Sud-Est de la SNCB, à Liège, prétend que l'offre internationale classique, non TGV, n'est plus rentable. Comme ces relations représentent une activité marginale, liée au trafic saisonnier, ces mesures n'auront pas de conséquences sociales, selon lui...

Divers

De nouvelles pinces imprimantes pour le personnel d'accompagnement de la SNCB

Avec l'été 2002, le personnel d'accompagnement des trains de la SNCB (anciennement gardes et chefs-gardes) a été progressivement doté de nouvelles pinces imprimantes... et perforantes pour le contrôle des billets.

D'aspect extérieur semblable au modèle précédent, à la notable exception que le capot métallique est de couleur bleue et non plus gris métal, ces nouvelles pinces ont la particularité de percer un petit trou dans le billet, ce qui renoue avec une vieille tradition... En outre, les mentions imprimées ont été légèrement modifiées.

Sur l'ancien modèle, on trouvait le n° de la pince, quatre chiffres indiquant le jour et le mois, le monogramme « B », le n° du dépôt du propriétaire de la pince et le n° du train (à quatre chiffres), le tout en impression violette pour les gardes et chefs-gardes, verte pour les chefs gardes contrôleurs et agents de contrôle de la ci-devant *Direction Commerciale*.

Sur le nouveau modèle, on trouve le n° de la pince, six chiffres indiquant le jour, le mois et l'année, un monogramme « B » dépourvu d'ovale et le n° du train (à cinq chiffres), le tout ponctué d'une perforation et en impression noire, quel que soit le grade de l'agent. On suppose que la perforation évite toute contestation en cas d'impression trop pâle des indications de la pince. *NDLR : L'histoire ne dit pas si les accompagnateurs de train doivent recueillir dans leur poche les « confettis » issus de la perforation, comme leurs prédécesseurs y étaient astreints dans les années cinquante.*

J. Braive

Dissolution de la communauté des wagons « Europ » au 31.10.2002

La « Commission Europ » a décidé de dissoudre la Communauté des wagons « Europ » fin octobre 2002. A dater du 1/11/2002, tous les wagons de marchandises encore marqués « Europ » sont à considérer comme RIV. Toutefois, la numérotation des wagons Europ en wagons RIV est facultative : il s'ensuit que des wagons avec marquage « Europ » continueront encore longtemps à circuler.

De son côté, la SNCB va procéder au marquage des wagons « Europ » belges en wagons RIV lors de toute occasion favorable (révision, contrôle...).

Pour compenser la disparition d' « Europ », *Railion Benelux* a pris l'initiative de développer une bourse de wagons sur Internet. Neuf sociétés ferroviaires européennes se sont associées à ce projet. Les entreprises ferroviaires désireuses de planifier un transport international de fret peuvent consulter le site pour voir si le type de wagon souhaité est disponible dans la région de départ. L'offre des wagons est assurée par les sociétés elles-mêmes, qui proposent des wagons qui viennent d'être déchargés. Le système permet une utilisation plus rationnelle des wagons, tandis que les clients disposent plus rapidement des wagons souhaités.

P. Lemja

A propos des abréviations SNCB des gares

Avec l'arrivée du télégraphe Morse sur le réseau des chemins de fer belges en 1854, les transmissions de données sur le réseau se feront par télégraphe... et ce jusqu'en 1940 ! Les agents des gares - agréés et commis - deviennent immédiatement des « télégraphistes ». Ceux-ci doivent contractuellement acheminer de 8 à 10 mots par minute.

L'obligation d'écourter les transmissions et d'écouler rapidement le texte des « dépêches » que les gares s'échangeaient va donner naissance à l'utilisation d'abréviations télégraphiques.

Chaque gare se verra bien vite doter d'une abréviation télégraphique qui survivra à l'abandon du télégraphe à partir de la Libération, et qui perdurera encore aujourd'hui.

Dans les abréviations actuelles, on garde la trace de conventions prises il y a un siècle et demi, lorsque le secteur public « *Les chemins de fer de l'Etat* » et les compagnies privées se partageaient la desserte ferroviaire de la Belgique.

Ainsi, la première lettre de l'abréviation télégraphique de chaque gare indiquait son réseau propriétaire.

- « **F** » = État (exemples : Liège-Guillemins « FL », Bruxelles-Nord « FBN », Bois-de-Breux : « FOX »)
- « **L** » = Grande Compagnie du Luxembourg (exemples : Arlon « LL », Ciney « LC », Bruxelles-Quartier-Léopold « LX »)
- « **M** » = Grand Central Belge (exemples : Zolder « MZD », Houthalen « MUA »)
- « **N** » = Nord Belge (exemples : Dinant « NDT » - Andenne « NDN » - Kinkempois « NK »)
- « **G** » - « **L** » = compagnies moins importantes ou fondées après 1854 (exemple : Mariembourg de la *Compagnie de l'Entre-Sambre-et-Meuse* : « LMG »).

Ces abréviations évolueront avec le temps. Ainsi, dès 1922, l'ancien *Grand Central* voit l'abréviation de certaines gares commencer par « F », tandis que de nouvelles remises à locomotives, créées par l'Etat dans les années vingt, voient s'attribuer la lettre « M » comme « MKM » pour Stockem, « MBX » pour Bertrix ou « MUT » pour Latour. D'un autre côté, on voit apparaître des simplifications : Ath se voit attribuer logiquement « ATH » au lieu de « FTH » tandis que Ans se voit attribuer « ANS » au lieu de « FNS ».

Quant aux gares des lignes des cantons de l'Est, ex-prussiennes, rattachées à la Belgique par le Traité de Versailles de 1919, elles reçoivent des abréviations commençant par « R » (Eupen : « REP », Malmédy : « RMY », Saint-Vith : « RMV »).

Notons que, comme l'origine des abréviations télégraphiques remonte au XIX^{ème} siècle, elles ont été inspirées par l'appellation française des gares du pays, même en Flandre, le flamand n'étant pas vraiment reconnu à l'époque comme langue officielle dans les faits.

Aussi, en application de la nouvelle législation linguistique datant des années septante, certaines abréviations de gares des régions flamande et bruxelloise ont été

comme de juste modifiées par la circulaire du 22/6/77 de la direction E 11.22 de la SNCB de l'époque : ainsi, Courtrai (Kortrijk) s'est vu attribuer l'abréviation « LK » au lieu de « FC » ou Bruxelles-Petite-Ile « FBKI » au lieu de « FBPI ». Bruxelles-Midi a reçu l'appellation bilingue de FBMZ au lieu de FBM...

Notons ensuite que le matériel roulant était désigné par des abréviations qui commençaient par « H ». Aujourd'hui encore, les agents de la SNCB utilisent « HLD » pour locomotive diesel, « HLE » pour locomotive électrique, « HK » pour train ou « HV » pour voiture à voyageurs... « HL » désignait tout simplement une locomotive à vapeur.

Comme quoi, le télégraphe Morse a fortement influencé l'habitude de tous les jours du chemin de fer...

R. Marganne



En 1978, le GTF asbl organisait déjà des trains spéciaux : le 29.04.78, il baladait ses membres sur la ligne 24, à l'époque non électrifiée. La photo est prise à Visé-Haut, et le train circule sur le viaduc de Lixhe, en direction de Warsage. La rame réversible M1 était dotée d'un troisième phare frontal pour circulation jusqu'à Maastricht (photo M. Van Ussel)

25 ans d'actualités SNCB au travers de trans-fer

Préambule

Février 1978, le premier numéro d'une longue série arrivait entre les mains des membres du GTF. Une première sous forme de test, test qui s'est transformé en réussite, puisqu'aujourd'hui vous tenez le n°128.

Vingt-cinq ans! Que d'évolutions technologiques en un quart de siècle. Que de changements sur la scène ferroviaire ! C'est ce que nous vous proposons de (re)découvrir dans cette série d'articles, dont le premier vous est livré ici.

Bien connaître le passé, permet de mieux appréhender le futur disent les historiens. Gageons que certains décideurs lisent aussi notre magazine favori et seront inspirés à l'heure de prendre de graves décisions concernant l'avenir de nos chemins de fer. Finalement, l'histoire ne serait-elle qu'une éternelle répétition? Trêve de bavardages, partons à la (re)découverte de ces vingt-cinq dernières années dans le domaine ferroviaire.

Chaque article traitera d'une année précise et sera découpée en chapitres pour, je l'espère plus de clarté, le but étant de brosser un tableau le plus complet possible.

Bonne lecture.

Le vert, couleur de « trans-fer »

Sans doute inspirés par la couleurs des voitures et locomotives de notre société nationale de chemins de fer, c'est tout naturellement que le vert foncé fut retenu comme couleur de fond pour la couverture du bulletin de liaison des membres du GTF. Depuis le premier numéro et à une exception près, le n°9, c'est cette couleur qui symbolise « trans-fer ». Le *lay-out* a forcément évolué avec la formidable évolution technologique de ces vingt dernières années, le contenu aussi, mais qui ne s'adapte, disparaît, dit-on dans le jargon marketing caractéristique des deux dernières décennies. Une chose n'a pas changé, l'engagement des membres actifs de l'association, et le souci d'informer sans faire de concessions à la censure, au risque parfois de déplaire à certains. Gageons, que « trans-fer » puisse encore longtemps agir de la sorte.

La SNCB en 1978 - Exploitation du réseau SNCB

Le 28 mai 1978 débutait le nouveau service de la SNCB, celui-ci allait jusqu'au 26 mai 1979.

Pour la dernière fois, l'indicateur est au format de poche 12 x 18 cm et pour la première fois, les horaires des bus de substitution et de complément ne sont plus repris dans l'indicateur de la SNCB mais bien dans les guides régionaux de la SNCV.

Les nouveautés de l'horaire 1978-1979 sont les suivantes:

- La création d'un nouveau train touristique circulant les samedis, dimanches et jours fériés de la période d'été sur la relation Antwerpen – As avec desserte de Berchem, Lier, Aarschot, Zichem, Diest, Hasselt, Bokrijk, Winterslag, Zwartberg et Waterschei.

Son nom: le « *Hageland-Bokrijk* » ;

- L'« *Ardennais* » qui est en fait l'« *Ardennes Express* » rebaptisé circule les samedis, dimanches et jours fériés d'été sur la relation: Antwerpen – Berchem – Lier – Diest – Hasselt – Tongeren – Liège-Guillemins – Angleur – Rivage – Gouvy – Bastogne. On annonce aussi que certains arrêts intermédiaires ont été supprimés et le temps de parcours ainsi réduit.
- Amélioration de la desserte de la Campine grâce à la réouverture de la ligne Mol – Neerpelt. Une relation horaire est créée entre Antwerpen et Neerpelt avec correspondance à Herentals vers Turnhout. Création d'un quatrième train direct Antwerpen – Mol – Hasselt.
- La ligne 66 Brugge – Kortrijk bénéficie à partir de ce service d'été 1978 d'une desserte cadencée. Ainsi chaque heure circule un train direct par heure avec arrêt à Izegem, Roeselare et Torhout et permet une relation rapide entre Torhout et Oostende. En complément de ce train, circule toutes les deux heures un train omnibus entre Kortrijk et Brugge desservant également les autres arrêts de la ligne sauf Beveren qui n'est desservie qu'aux heures de pointes.
- A partir de cette date circulent également quatre trains directs Antwerpen – Oostende.
- Des améliorations sont apportées à la desserte de la ligne 154 entre Namur et Dinant afin d'assurer une cadence d'un train par heure.
- La relation cadencée semi-directe Bruxelles – Namur – Arlon est désormais assurée toutes les heures.
- Création de nouvelles relations entre Gent – Dendermonde et Lokeren par la mise en service de nouveaux trains et le prolongement d'autres.
- De nouveaux trains sont mis en route entre Kortrijk et Comines, Aalst et Burst, Renaix et Bruxelles, Kortrijk – Bruxelles et Aalst – Geraardsbergen via Denderleeuw.
- De nouvelles relations sont créées entre Brugge, Kortrijk et Tournai avec correspondance sur Paris.
- Durant la période d'été, de nouveaux trains sont prévus entre le Hainaut et la Côte.
- Les dimanches d'été un train direct circule entre Bruxelles et Bertrix.
- De nombreuses modifications sont également nécessaires dans le cadre des travaux de modernisation et d'électrification de la dorsale wallonne, des lignes 52 Antwerpen – Boom, 75 Kortrijk – Gent. Des trains sont détournés, supprimés voire « bussifiés » sur une partie de leur parcours.
- Un nouveau point d'arrêt est créé sur la ligne 26 à Haren entre Bordet et Machelen (Brabant).
- L'utilisation d'une rame réversible M1, dont la voiture pilote avait été équipée d'un troisième phare frontal, disparaît de la relation Herstal – Maastricht via Liège, relation d'ailleurs amputée de sa section terminale entre Liège-Guillemins et Herstal à partir de ce même 28 mai suite à une fréquentation jugée insuffisante sur ladite section.
- Les points d'arrêts de Biron (ligne 43) et Roanne-Coo (ligne 42) cessent d'être desservis. Il en est de même pour celui de Roly sur la ligne 132, dont la desserte avait été créée un an plus tôt pour l'été ! Sur la ligne 165, ce sont les arrêts de La Hage, Les Epioux et Saint-Remy qui sont abandonnés tandis que sur la ligne 163 ce sont les points d'arrêts de Ourt, Rosières et Villeroix situés entre Bastogne et Libramont qui

sont désertés par les autorails de la SNCB. Ces suppressions permettent de gagner quelques minutes sur les horaires.



C'était en avril 1978 : le train Herstal - Maastricht, assuré à l'époque par rame réversible M1 avec 3^{ème} phare, sort de la tranchée de la ligne 34 et arrive à Liège-Guillemins : il passe sur le pont enjambant la rue de Joie (photo R. Marganne)

- En trafic international, le train auto-couchettes Belgique – Bretagne est un tel succès que la SNCB et la SNCF décident de reconduire cette expérience pour une année.
- Création de la carte d'abonnement touristique « Benelux-tourrail » qui permet de voyager à prix très intéressant sur l'ensemble des trains des trois pays participants (Belgique, Pays-Bas et Grand Duché de Luxembourg).
- Toutes les lignes d'autobus SNCB tant de substitution que de complément (livrée verte et crème) sont transférées à la SNCV.

Infrastructure SNCB

En cette année 1978, les premiers bruits d'une restructuration de la SNCB font déjà les gros titres des journaux. Néanmoins, quelques aspects positifs sont à dénombrer.

La décision de rouvrir la ligne 49 entre Welkenraedt et Eupen est acquise ; par contre l'idée d'exploiter provisoirement la ligne par autorails diesel est abandonnée afin de réaliser les travaux d'électrification de jour.

On a aussi décidé la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs à Blanmont sur la ligne 161 (chacun sait ce qu'il en est advenu...), la création d'une gare d'autobus à Walcourt, la réouverture de la ligne 19 entre Mol et Neerpelt et la mise en

place de nouveaux horaires en Campine : cette réouverture au trafic voyageurs a été rendue possible grâce à l'idée de réactiver la ligne 19 pour le trafic des marchandises et d'ainsi de disposer d'un axe rapide entre Antwerpen et la Ruhr (Rhin de fer).

Une antenne de la ligne 21A est en cours de construction à cette époque et permettrait à brève échéance d'accéder au centre de Genk. Cette nouvelle section fut desservie par les trains semi-directs Quévy – Bruxelles – Landen – Hasselt prolongés.

Un arrêté royal du 15/09/1978 déclare d'utilité publique la création d'une liaison entre les gares de Charleroi-Sud et de Charleroi-Ouest.

Les lignes et gares abandonnées continuent de disparaître définitivement du paysage. De nombreux tronçons sont démontés, telles les lignes 74 entre Kaaskerke et Nieuwpoort et 57 entre Lokeren et Meorbeke (Waas).

Plan quinquennal 1976 – 1980

A cette époque, l'électrification des lignes est perçue comme une solution économique, surtout au vu des prix des produits pétroliers, le choc pétrolier de 1973 est toujours dans les mémoires et l'on peut aisément comprendre les décisions d'électrifications tous azimuts de cette période et de la suivante.

Ainsi, dans ce plan quinquennal sont prévues les électrifications suivantes:

- Gent – Kortrijk – Mouscron; Antwerpen – Aarschot – Leuven / Hasselt – Visé - Montzen – Aachen-West avec création d'une gare « bi-courant » à Montzen;
- Bruxelles – Dendermonde – Lokeren;
- Antwerpen – Boom – Mechelen : il semble qu'ici on privilégiait l'idée de maintenir la section Sauvegarde – Willebroek de la ligne 52, on sait aujourd'hui qu'il n'en sera rien et que cela aura duré vingt ans de plus pour réaliser l'entièreté du projet mais avec raccord à Puurs ;
- Hasselt - Genk ;
- Lier – Herentals ;
- Derderleeuw - Zottegem ;
- Schellebelle – Dendermonde – Mechelen ;
- Mons – La Louvière – Manage – Luttre – Charleroi-Sud ;
- Manage – Braine-le-Comte ;
- Marchienne – Piéton – La Louvière ;
- Saint-Ghislain – Tournai – Herseaux – Mouscron ;
- Tournai – Lille ;
- Tournai – Ath – Halle / Jurbise ;
- Bressoux – Visé – Maastricht ;
- Eupen – Welkenraedt – Montzen ;
- Glons – Liers ;
- Ottignies – Fleurus – Charleroi.

Il était également prévu qu'à l'issue de ce plan quinquennal, une troisième voie serait disponible pour les lignes 36 entre Bruxelles et Leuven, 161 entre Bruxelles et Genvat et 50 A entre Bruxelles et Denderleeuw. L'idée, à l'époque était de fluidifier le trafic de et vers Bruxelles avec utilisation de cette troisième voie aux heures de pointe dans le sens où il y avait le plus de trafic.

Il est aussi prévu d'étudier l'électrification des lignes 154 et 89 mais ceci dans le cadre du plan quinquennal 1981 – 1985.

Quand on regarde cette liste, l'on peut être surpris de retrouver des lignes qui furent électrifiées bien plus tard que prévu, telle la ligne 94 dont il faudra attendre 1986 pour la mise en service de la traction électrique entre Halle et Tournai et 1994 pour la mise en service de la traction électrique entre Tournai et Lille ! D'autres, comme la gare commutable de Montzen, ne sont toujours pas une réalité et ne le seront sans doute jamais puisque l'on s'oriente vers une section neutre du côté de Gemmenich. Enfin, certaines lignes ne sont toujours pas électrifiées comme prévu : la ligne 39 entre Montzen et Welkenraedt par exemple.

Il faut dire qu'à cette époque, en 1975-76, l'électricité est vue comme le moyen le plus économique de faire rouler des trains, la crise pétrolière de 1973 ayant sans doute contribué à l'élaboration de ce plan ambitieux d'électrification, mais c'était sans compter la grave crise économique qui frappa de plein fouet la Belgique comme le reste du monde dans les années quatre-vingt. Qui ne se souvient pas des restrictions budgétaires, des économies tous azimuts, etc.

D'autres grands travaux sont encore en cours et notamment en région liégeoise avec la construction du projet pharaonique (un de plus..) de la place Saint-Lambert et de la nouvelle gare (à l'époque) souterraine de Liège-Palais. On sait ce qu'il adviendra de ce projet de métro et de gare de correspondance...

C'est aussi à cette époque que l'on décide la construction d'une courbe de raccord entre les lignes 26 et 36 à Haren ainsi que l'établissement d'un quai à Delta en prévision d'un arrêt SNCB à hauteur de la station du métro « stibien ». On voit que la ligne 26 prend de l'importance en matière de transports des voyageurs.

Matériel roulant

A cette époque, on est encore loin d'imaginer les automotrices « AM 96 » et leur confort moderne mais l'on sent bien que l'évolution technologique va bouleverser la conception du voyage en train. Ainsi, les premières voitures « Eurofima », classées comme voitures du type I6 par la SNCB, offrent une vision moderne du chemin de fer européen. Ces voitures seront commandées par plusieurs administrations dont la SNCF, les CFF, les FS, la DB et se caractériseront, au début du moins, par une livrée unifiée européenne codifiée « C1 » et qui constitue un changement radical d'aspect extérieur avec leur faces oranges barrées d'un bandeau gris. Ces voitures climatisées et très confortables seront incorporées dans les trains internationaux circulant entre Oostende et Köln ainsi que sur des relations vers la Suisse via l'Est de la France. Mais leur mise en service ne se fait pas sans quelques soucis. En effet, des problèmes d'harmoniques apparaissent avec certains types de locomotives dont les série 18. Des travaux aux circuits de voies seront nécessaires pour résoudre ces problèmes.

La livrée des engins moteurs mue du vert foncé vers une livrée jaune/bleue plus claire et aussi plus sécuritaire.

Diverses commandes de matériel sont en cours en cette année 1978 :

- automotrices quadruples type 1977 n° 833 à 844 ;
- automotrices doubles type 1978 n° 731 à 756 ;
- automotrices doubles type 1979 n° 757 à 782 ;
- automotrices doubles type « Break » dont les numéros ne sont pas encore connus à l'époque ;

- locomotives série 27 dont on estime à l'époque que 75 seront nécessaires au vu des électrifications prévues. A cette époque, on en était encore qu'à l'élaboration du cahier des charges et l'on espérait avoir les crédits pour commander un premier lot de 30 machines en 1980. On sait déjà qu'elles ressembleront aux machines série 20.

Les automotrices les plus anciennes de la SNCB, les AM 010 à 049 (types 50 – 53) reçoivent de nouveaux pare-brises et de nouveaux phares.

Mais ce n'est pas la seule transformation du parc SNCB, les modernisations d'engins vont bon train et ont un objectif commun: amélioration des conditions de travail des machinistes (élargissement des postes de conduites des autorails séries 43 – 44 et 45) et augmentation de la visibilité des engins renforçant par la même occasion la sécurité. La sécurité est également accrue grâce à la mise en place du système « Memor + Stop » sur de nombreux engins et par l'application de livrées plus claires ou de bandes de visibilité (comme sur les automotrices).

Le matériel remorqué n'est pas en reste non plus en ce qui concerne les modifications et améliorations. Ainsi, il est décidé d'installer une sonorisation intérieure dans 249 voitures RIC, de transformer 15 voitures M2 en voitures aptes à la réversibilité en traction diesel et 8 pour la marche en réversibilité en traction électrique.

Le dernier fourgon « Eurofima » DMS sera lui transformé en voiture bardancing apte à 160 km/h.

Il était également prévu de pourvoir une série de voitures K1 de portières automatiques !

Les voitures M4 sont encore à cette époque à l'étude et la livraison prévue à partir de 1980 et dont on prédit qu'il s'agira de la révolution de la décennie ! En effet, depuis les voitures du type M2, jamais une aussi grande série de voitures pour le service intérieur n'aura été construite. Forte de 580 voitures, les M4 sont la deuxième plus grande famille de voitures, les M2 ayant été construites au nombre de 622 ! On évoque aussi la disparition prochaine des voitures des types L, M1, K1 (excepté celles qui seront modernisées) suite à la mise en service de ces voitures M4. Il est également prévu de construire des voitures pilotes M4 afin de constituer des rames réversibles avec les machines de la future série 27.

Au rayon des projets, il était également prévu de commander:

- 30 voitures de type I7 qui auraient dû être semblables aux I6; à commander pour livraison vers 1985.
- 30 voitures couchettes I8 ressemblant également d'un point de vue extérieur aux I6 à livrer dans les années 1980 – 1981.

Depuis la fin 1977, la machine 5001 qui avait été équipée d'un moteur de 400 ch est rayée du parc moteur et garée à l'ATD de Latour.

On annonce aussi la fin imminente des machines électriques série 29 dont la plupart sont déjà garées sans emploi suite à la baisse dans le trafic marchandises. Il était aussi question de revendre les exemplaires encore en état de marche aux chemins de fer d'Afrique du Sud.

Il est aussi question d'équiper les machines diesels des séries 52-53-54 d'un poste de conduite semblable à celui des machines de la série 51 ; à cette occasion, le poste de conduite serait placé à gauche.

Les automotrices type 1954 (série 051 – 128) reçoivent des doubles phares et de nouvelles bandes de visibilité telle la 094 qui fut l'une des premières à subir cette transformation.

On annonce également pour 1979 la mise en service d'automotrices quadruples au Groupe de Liège. A cette époque l'on peut encore voir les locomotives DB série 184 sur quelques trains de la ligne 37 Liège - Aix-la-Chapelle.



Une locomotive série 184 de la DB rebrousse à la sortie de Liège-Guillemins côté Ans (photo R. Marganne - 14.02.78)

Quand il est question de relations transversales entre banlieues à Liège

Après la mise en service d'une relation « inter-banlieues » entre Herstal - Liège et Flémalle-Haute en 1976, l'on songeait à l'époque de recréer une desserte omnibus entre Liège et Visé. Dans le cadre de la modernisation et de l'électrification de la ligne 40, il avait en effet été à l'ordre du jour de réinstaurer une telle desserte avec des arrêts à Liège-Vennes, Liège-Cornillon, rue Grétry (desserte du centre commercial en construction à l'époque), Bressoux, Jupille, Souverain-Wandre, Wandre et Cheratte. La gare de Visé doit également être reconstruite et déplacée plus près du centre de cette ville. On évoquait la desserte de la ligne par les trains omnibus de la relation Leuven - Liège en les prolongeant vers Visé. Cependant, et suite à des problèmes de capacité en gare de Liège-Guillemins, on envisageait d'envoyer ces trains à Bressoux pour désengorger la gare de Guillemins. En 2003, rien de tout cela

n'est réalité bien que le sujet est régulièrement remis sur la table. Pire, la relation interurbaine entre Ans - Liers - Liège et Flémalle est depuis longtemps rangée dans le



Relation omnibus Ans - Liers - Liège-Palais à l'arrêt à Ans-Est le 13.02.73.

La ligne 31 est en cours d'électrification (photo R. Marganne)

tiroir des souvenirs, la ligne Ans - Liers étant même aujourd'hui désélectrifiée, défermée et une partie de son site réutilisé.



On note l'arrivée des premières machines « *Prodata* » pour l'émission des billets. Eh oui, c'est aussi en 1978 que les premières machines électroniques « *Prodata* » pour l'émission de billets furent mises en service. C'est en avril que les premières furent utilisées à Bruxelles-Nord et Central.

Cela constitue une révolution et va progressivement entraîner la disparition des machines « *Edmondson* », « *Schuster* » et « *Autelca* ». Autre

nouveauté, c'est le billet new look, il est caractérisé par un carton léger blanc dont la face avant où sont imprimées les données est jaune avec un motif représentant la roue ailée et la monogramme de la SNCB. Le format est plus grand que les cartons roses habituels.

En vingt ans la taille du billet est passée de 3 x 5,5 cm à 20 x 8 cm ! Un ticket de « *Prodata* » de première génération (ci-dessus) était (pour un billet simple) de 5 x 8

cm. Néanmoins, retenons que ces machines ont simplifié singulièrement la vie des guichetiers !

Les grands travaux à Bruxelles-Midi sont annoncés. C'est aussi en 1978 que l'on envisageait déjà des travaux énormes à la plus grande gare du pays. Si, quelques années auparavant, on avait réalisé des travaux aux quais afin de leur permettre de recevoir des trains de seize ou dix-sept voitures. Mais en 1978, l'on considère que cela n'est plus suffisant. Émerge alors un projet de modernisation des installations de la gare du Midi.

Ainsi au début 1979 devait débiter les travaux de la construction de la nouvelle cabine de signalisation. Elle devait reprendre les cabines suivantes: cabine I côté Jonction, cabine II grill sud, cabine III groupe Senne et Gand, Y Forest sur L.124 et Y Petite-Île sur la ligne 50A, cabine de Cureghem, cabine de Bruxelles-Petite Île, cabine de Forest-Midi (l. 96). Une fois désaffectée, la cabine II serait démolie et permettrait le redressement et le prolongement des voies en impasses 1,2 et 3.

L'ancienne remise aux autorails serait démolie de même que la chaufferie. Le trou ainsi créé, serait comblé et ferait place à un nouveau faisceau de garage pour automotrices. Il était aussi prévu la suppression des faisceaux suivants: groupe C, groupe « Gand », groupe « MC », groupe « Senne ». Seuls devaient subsister les groupes « Est » et « Ouest ».

Il était aussi question de remodeler complètement le grill sud et de créer plusieurs pont-tubes permettant de séparer les trafics. Ainsi, la circulation des trains serait notablement accélérée par la création d'itinéraires spécialisés pouvant être parcourus à une plus grande vitesse.

Déjà à l'époque, ces travaux étaient prévus pour plusieurs années et tributaires des contraintes budgétaires...

En guise de conclusion

On le voit, l'année 1978 est marquée par une série de projets dont certains n'ont jamais abouti ou qui ont été modifiés de manière significative. Elle constitue aussi un tournant dans l'évolution des chemins de fer entre passé et avenir. Les programmes de modernisation sont nombreux et variés mais malheureusement, la grave crise économique que connaîtra notre pays dans les années quatre-vingt aura raison de nombre de projets. On assiste aussi à l'introduction des trains cadencés, une première pour la Belgique alors que cela se pratique depuis plus longtemps aux Pays-Bas par exemple. Le spectre de la restructuration a déjà fait son apparition et l'on sait que ce n'est qu'une question d'années tout au plus. Les petites gares disparaissent inexorablement.

J'espère que ce premier article vous aura agréé et vous fixe rendez-vous dans un prochain numéro de trans-fer pour la suite de cette évocation historique de la SNCB au cours des 25 dernières années. Pour finir, souvenons-nous aussi que c'est le 31.7.1978 que roulèrent pour la dernière fois les trams vicinaux à Bruxelles... Bientôt 25 ans déjà que les trams vicinaux ont déserté les rues de la capitale belge.

Sources

« trans-fer » n° 1 à 5 de 1978, indicateur SNCB 1978-1979.

Eric Gagla

Le métro léger de Charleroi prend de l'extension

Il y a quelques mois déjà, le Gouvernement wallon a marqué son accord pour la réalisation et la poursuite des études de trois projets d'extension du métro léger de Charleroi et a désigné la SRWT (Société Régionale Wallonne des Transports) comme Maître de l'ouvrage.

Le projet du métro de Charleroi remonte à 1965. Les travaux étant fort coûteux, une partie seulement des projets d'alors ont été réalisés par le Ministère National des Communications, puis par la Région, devenue compétente. Au total, ils ont coûté 22,5 milliards de FB. Le résultat est un réseau inachevé, incomplet, qui oblige les usagers des transports en commun à des ruptures de charges, pour passer du bus au métro et rejoindre le centre-ville. Conséquences : la croissance du trafic auto et les difficultés de circulation. Les Carolorégiens doutaient de voir aboutir un projet qui a critiqué comme un des « grands travaux inutiles » de notre pays. Les enjeux de ce projet sont pourtant vitaux pour l'agglomération carolorégienne: non seulement la mobilité, non seulement la revitalisation de l'ensemble du tissu urbain (tant le centre que les quartiers périphériques), mais aussi la fierté et le plaisir pour les habitants de vivre dans une agglomération plus accueillante.

Les 3 projets adoptés

Antenne de Gosselies

Il s'agit de réaliser une ligne de tramway en chaussée reliant Charleroi à Gosselies et ayant comme trajet la chaussée de Bruxelles et la traversée du centre de Gosselies ; elle aura une longueur d'environ 9 kilomètres et comportera 15 arrêts en chaussée ainsi que 2 pôles d'échanges (parking -bus -métro -vélos). Le tramway sera prioritaire à chaque carrefour et desservira dans un sens Gosselies centre (vers la banlieue), et dans l'autre (vers Charleroi) le centre commercial *City Nord*. Un parking sera également créé afin de faciliter le transport en métro léger. Notons cependant que cette ligne de tram ne passera pas par l'aéroport de Gosselies : une jonction était cependant possible, via le dépôt de Jumet ; par contre, le tramway pourra desservir le nouvel hôpital de Bon Air à Lodelinsart, qui sera construit dans quelques années. L'antenne vers Gosselies comprendra donc les arrêts suivants: Piges (M), Planche, Deschassis, Bon-Air, Saint-Antoine, Rue Puissant, Chaussée de Gilly, Rue Bertaux, Dépôt de Jumet, Priba 2000, Carrosse, puis les deux courants de trafic divergeront : dans le sens Charleroi - Gosselies, les trams desserviront les arrêts Monument, Calvaire, Rue des Marlaire et, Dépôt, et dans l'autre les arrêts City Nord et Dépôt. Le montant estimé pour cet aménagement est de 39 millions € et sa réalisation est programmée entre 2004 et 2008.

En fait, il s'agit de finaliser la modernisation de la défunte ligne de tram 60 Charleroi - Goselies, entreprise dans les années quatre-vingt, puis abandonnée. Cette ligne est actuellement exploitée comme voie de service de la station « Piges » jusqu'au

dépôt de Jumet. Au delà, voies et caténaires existent sur l'ancien tracé - avec un petit hiatus pour la caténaire - jusqu'à Gosselies. Pour finaliser l'antenne de Gosselies, le travail financé par la Région Wallonne consistera à séparer le site du tram de celui de la circulation générale sur la Chaussée de Bruxelles et reconsidérer sa circulation dans les rues étroites du centre de Gosselies.



Quand reverra-t-on les trams au nord de Jumet ? (photo R. Marganne - 09.00)

Extension de l'antenne de Gilly

Le second projet est l'extension de l'antenne de Gilly jusque Soleilmont en réutilisant les infrastructures déjà partiellement construites.

Il s'agit ici aussi de finaliser les travaux entrepris dans les années quatre-vingt et actuellement abandonnés : il faut effectuer la pose des voies et caténaires, et l'achèvement du gros oeuvre des stations de Marabout de Sart Culpard sur l'antenne de Gilly, actuellement limitée à l'Hôtel de Ville, de même que le prolongement de l'antenne jusqu'à Soleilmont. Trois stations de métro seront donc créées sur ce prolongement : Marabout et Sart Culpard, dont le gros oeuvre existe déjà, et Soleilmont. A Soleilmont, une gare de bus sera créée avec les bus en direction de Fleurus. Un parking de dissuasion devrait également trouver sa place.

Cette réalisation améliorera le confort des voyageurs et la vitesse commerciale par la suppression de la correspondance actuelle métro-bus à la station Gazomètre. La station terminale de Soleilmont sera aménagée et équipée en pôle d'échange (parking - bus - métro - vélos). Le montant estimé pour cette réalisation est de 16,2 millions ; la programmation des travaux est prévue entre 2005 et 2008.



**Le gros œuvre de la station de Sart-Culpart est achevé depuis quinze ans...
(photo R. Marganne - 25.07.00)**

Boucle centrale à Charleroi

Le troisième projet est la fermeture de la boucle centrale par l'aménagement et l'intégration d'un tramway en surface entre la station actuelle « Parc », provisoirement exploitée en cul-de-sac et la Gare du Sud : la jonction par le boulevard Tirou ayant été abandonnée, le métro sortira de terre par la dénivellation naturelle de la rue du Pont-Neuf, à la hauteur de la rue de Montigny, longera le rond point Tirou, légèrement déplacé afin de laisser passer le métro, devenu plutôt tram en chaussée que véritable métro, passera devant les bâtiment du Forem, continuera vers la Sambre, et traversera celle-ci sur un pont en courbe afin de rejoindre un viaduc vers la gare de Charleroi Sud, et ainsi se greffer sur les voies déjà existantes sur l'esplanade de la gare. Ce trajet le long de la Sambre permettra également la création d'un site propre pour les autobus. Deux arrêts sont prévus sur ce prolongement : Tirou et Écluse. Le montant estimé pour ces travaux est de 20,7 millions et sa réalisation programmée entre 2005 et 2009.

Et l'antenne de Centenaire ?

Sur cette antenne, qui part de la station « Waterloo », toute l'infrastructure est opérationnelle jusqu'à la station Centenaire depuis la fin des années quatre-vingt ; sa prolongation vers le Cora de Châtelaineau a aussi été entamée à la même époque : le site propre et le gros oeuvre des stations existe déjà bel et bien. Cette antenne, dont l'exploitation a été jugée trop coûteuse, n'a jamais été effectivement mise en service

Pour ce dernier grand travail inutile, le bourgmestre de Charleroi, Jacques Van Gompel, propose de débattre une bonne fois pour toutes sur son achèvement ou sa réorientation, tout comme sur le tracé de lignes de bus prioritaires transformables à terme en lignes ferrées. Mais ce sera pour après 2008...

Bref, les travaux des trois antennes commenceraient en 2004, pour se terminer en 2008. On verra...

Nouvelles du C.F.V.3V.

Lors d'une conférence de presse organisée le mardi 29 avril 2003, le Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées a établi le bilan de sa saison 2002 et annoncé son programme pour la nouvelle saison 2003.

Pour la saison 2002, le nombre de voyageurs est passé de 97 856 à 100101, soit une croissance de 2,7% par rapport à 2001. D'autre part, le musée de Treignes a enregistré 44.746 visiteurs. Soit une croissance de 25%.

48 trains spéciaux auront circulé hors horaire dont 19 vapeurs et 27 diesel.

2002 connu 5 journées à thème, journées qui furent un succès complet, l'année se clôturant par le traditionnel festival qui avait comme thème « Du cheval au cheval vapeur » et qui, lui aussi, connut un réel succès.

Que sera 2003 ?

2003, c'est d'abord et avant tout la 30^{ème} année d'existence du C.F.V.3.V.

Comme en 2002 il est proposé, outre le festival, 5 thèmes portant sur 8 jours :

- 3 & 4 mai : **Journée des enfants**
(nombreux jeux pour enfants, train à vapeur miniature) ;
- 8 juin : **Marché des artisans**
(présentation de produits du terroir et artisans de tout genre) ;
- 6 juillet : **Journée du modélisme**
(train à vapeur pour enfants, stand « MARKLIN », expo train « 0 », bourse d'échange) ;
- 17 août : **Journée du folklore**
(démonstration de maréchalerie, groupes folkloriques) ;
- 27-28 septembre : **Festival vapeur : programme spécial 30 ans**
(cavalcade ferroviaire, nombreuses animations) ;
- 24-25-26 octobre : **Trains d'Halloween**
(surprise).

Pour les deux jours du festival vapeur, une cavalcade d'engins ferroviaires sera présentée chaque matin entre 9h30 et 11h45.

Outre le bilan de la saison écoulée et la présentation de la nouvelle saison, la conférence de presse fut l'occasion de faire l'inventaire d'améliorations diverses réalisées durant la période hivernale grâce au fait que, dans le cadre de « l'objectif 2 – zone rurale », le C.F.V.3.V. a eu la chance de voir son projet retenu pour lequel un subside spécial de 746.407 € lui a été alloué. Ce subside a permis la réalisation des améliorations suivantes :

- Travaux de sécurisation de la ligne Mariembourg – Treignes ;
- Aménagements des ponts et tunnels
- Aménagements des quais des points d'arrêts ;
- Aménagements des quais et du parking de Treignes ;

- Aménagements des quais, du parking et de la rotonde de Mariembourg ;
- Remise en état de la plaque tournante à Treignes.

Signalons également qu'une seconde fiche « Objectif 2 » existe, pour la période 2004/2006, et concerne plus particulièrement le musée de Treignes à savoir l'agrandissement de l'atelier, l'isolation du musée et la construction d'un hangar pour voitures à voyageurs.

Pour terminer, le « Musée du chemin de fer à vapeur de Treignes » et le « Chemin de fer à vapeur des trois vallées » organisent, avec l'aide de Märklin, un grand concours de dioramas de gares belges. Le CFV3V et le Musée offrent 4 billets combinés « train + musée » à tout participant (valeur 40 €, valable en 2004). Les dioramas seront exposés dans les vitrines du musée durant la saison 2004. Lors de la délibération, les trois premiers remporteront un lot offert par Märklin.

Le règlement de ce concours peut être obtenu en téléphonant au 060/39.09.48 ou au 060/31.24.40 ou via le site internet <http://users.skynet.be/cfv3v>

Texte et photo : Jean Chackoff.



Le train-train quotidien du petit train

Le petit train, c'est comme cela qu'on l'appelle en « Ourthe-Ambève ». Vous aurez sans aucun doute reconnu le Chemin de Fer de Sprimont (C.F.S.), situé à **Damré**.

Contrairement à certains bruits qui courent, il est toujours bien vivant et plus dynamique que jamais le **Petit Train**. En effet, plusieurs dizaines de mètres de voie ont encore été posés cette année et un évitement a été aménagé à Damré-Captage. Majeur (il a plus de 21 ans) et vacciné (il a connu plusieurs maladies dont il est sorti chaque fois grandi), il est le seul survivant des Chemins de Fer Musées de la Province de Liège.

Remonté de toutes pièces sur l'assiette d'un petit tronçon de l'ancienne ligne vicinale Poulseur - Sprimont - Louveigné - Trooz (1^{ère} et dernière ligne vicinale de la Province de Liège), en voie de 60 cm d'écartement, il se veut être un véritable musée vivant d'archéologie industrielle. Au fil des ans, une bonne poignée de mordus, tous bénévoles, ont rassemblé une énorme collection d'engins (locomotives et wagons), provenant de charbonnages, de carrières, de briqueteries, d'industries locales et lointaines (certaines pièces proviennent de l'ex-Allemagne de l'Est).

En plus, depuis maintenant plusieurs années, le C.F.S. se veut être un partenaire privilégié du Musée de la Pierre de Sprimont avec lequel il a établi une relation par autobus parisien (Renault de 1933 à plate-forme ouverte).

Le C.F.S. est ainsi un opérateur touristique reconnu dans la région puisque, chaque année, il participe activement aux journées du patrimoine et organise au moyen de son bus vicinal DAF de 1976 (rouge et crème), une série de circuits touristico-culturels, en relation avec le Musée Communal de Comblain-au-Pont (Route de la Pierre), la Fenderie à Trooz et la fonderie d'étains Rouxhet de Louveigné (Route du Tram).

Le Chemin de Fer de Sprimont, pour la deuxième saison consécutive, a modifié profondément son exploitation. En effet, contrairement à ce qui se faisait précédemment (exploitation les 1^{er} et 3^{ème} dimanches du mois, de mai à septembre), il roule maintenant **toute l'année**, sur **réservation** (pour des groupes de minimum 15 personnes) les **samedi, dimanche et mercredi**. De plus, certaines activités sont déjà programmées pour la nouvelle saison, à savoir:

* **le 29 juin**, au départ de Warzée S.N.C.V., d'Ouffet, Comblain et Poulseur, le trajet en sens inverse, avec la visite du Musée Ferroviaire de Kinkempois (A.T.F.) et du Musée des Transports en Communs de Liège.

* **le deuxième week-end de septembre** (13 et 14 septembre), dans le cadre des Journées du Patrimoine:

- le samedi: Balades Nature-Patrimoine à pieds, en train et en autobus parisien à Damré,
- le dimanche: Circuit découverte (en bus vicinal) des châteaux entre Ourthe et Vesdre.

Si l'envie vous en dit, lors d'une fête de famille, pour un groupe de pensionnés, avec une amicale ou simplement un groupe d'amis, contactez-nous. Le C.F.S. peut vous organiser une activité sur mesure qui peut aller d'une heure (train uniquement) à une demi-journée (visite du Musée de la Pierre, bus parisien, train, balade nature-patrimoine de 3 à 4 km...) ou même une journée entière (Route du Tram, de la Pierre, visite de la Fonderie d'étaïns, visite de l'écluse...), à votre guise et selon le temps dont vous disposez.



Rame C.F.S. entre le dépôt et Damré-Captage le 11.09.2000 (photo M. Le Bussy)

Ah oui ! si le cœur vous en dit, vous êtes aussi le bienvenu pour retrouver vos manches et nous épauler dans nos diverses activités (travaux de voie et administratifs, entretien du matériel...). Une seule condition, laisser ses traces à la maison...

Pour tous renseignements concernant nos activités (réservations, aides, propositions...): contactez Monsieur **Pierre DYKMANS**, rue des Fosses, 11 à Sprimont Tél. 04/382.20.29.

Visitez également notre **site Internet**: www.cfs-sprimont.be

Michel le Bussy.

Prochain numéro de trans-fer

Le n°129 de trans-fer vous parviendra fin septembre ou début octobre 2003.

Vers un tram-train transfrontalier en Grande Région « Saar-Lor-Lux »

Le tram-train a fêté son dixième anniversaire à Karlsruhe

C'était le 28 septembre 1992 que le tramway sortit de la ville de Karlsruhe pour circuler sur une ligne des chemins de fer fédéraux allemands (DB), inaugurant ainsi une ère nouvelle des transports périurbains. Le « tram-train » était né, grâce à l'interconnexion des rails urbains et ferroviaires conventionnels, selon ce qu'on s'accorde à désigner depuis lors « *modèle de Karlsruhe* ».

Pour y arriver beaucoup de chemin avait dû être parcouru et beaucoup d'efforts avaient été nécessaires pour vaincre les oppositions et les nombreux préjugés de toutes parts. Il fallait un homme de la trempe du Dr. Dieter Ludwig, ancien cheminot passé à la tête des transports en commun de Karlsruhe (VBK : « *Verkehrsbetriebe Karlsruhe* », tramways urbains, et AVG : « *AlbtalVerkehrsgesellschaft* », chemin de fer local) pour mener à bien une tâche jugée par d'aucuns impossible. Beaucoup d'énergie était nécessaire pour convaincre la DB des avantages procurés par une intégration en région périurbaine des transports urbains et du chemin de fer, permettant ainsi aux voyageurs d'accéder en plein centre ville, sans devoir passer par une gare centrale éloignée et sans rupture de charge. A une époque où le trafic des lignes régionales convergeant vers la ville de Karlsruhe s'amenuisait, alors qu'un flot croissant d'automobiles encombrait de plus en plus un centre pourtant dotée d'un réseau de tramways fort bien acceptés et utilisés par ses habitants, la DB avait longtemps persisté à préconiser l'abandon de trafics, voire la suppression de lignes, plutôt que d'accepter une voie nouvelle pour récupérer la clientèle perdue. L'idée de faire circuler des tramways sur des lignes de chemin de fer était jugée inconcevable et irréalisable pour des raisons de sécurité.

Il fallait donc créer les meures requises pour assurer la sécurité de la circulation sur le réseau ferroviaire d'un matériel allégé, issu de la technologie du tramway et ne répondant pas aux normes de résistance habituelles des chemins de fer. L'examen d'un grand nombre d'accidents ferroviaires a permis d'évaluer les risques et de développer des règles précises pour la mise en circulation de matériel léger en mélange avec des trains de voyageurs et de marchandises. En effet, si à Karlsruhe le tramway circulait déjà depuis des décennies sur des voies de chemin de fer local (à savoir « *l'Albtalbahn* », ancien chemin de fer à voie étroite reconverti à partir de 1958 à l'écartement standard et raccordé au réseau de tramways urbains), il s'agissait de lignes destinées essentiellement au seul trafic voyageurs. Maintenant il fallait circuler sur des lignes ouvertes à tous les trafics et parcourues par toutes les catégories de trains, de l'ICE au train lourd de fret.

C'est en 1988 qu'un accord entre toutes les parties avait néanmoins pu être trouvé, ouvrant la voie au système tram-train. Encore fallait-il développer un matériel effectivement apte à circuler indifféremment sur des lignes électrifiées, les unes à courant continu 750V et les autres à courant alternatif monophasé 15kV 16,7Hz. Malgré le même écartement de 1 435 mm, les profils des roues (notamment la largeur

de la table de roulement et les dimensions du boudin) différaient fortement. La largeur de la caisse des tramways, limitée à 2 650 mm (largeur maximale admise en ville) et la différence des hauteurs des quais du chemin de fer et des arrêts de tram en ville causaient des problèmes d'accès, qui ne pouvaient être résolus que par un système astucieux de marches et de palettes mobiles. De plus le nouveau tram-train devait offrir une sécurité anti-collision suffisante, le manque de rigidité par rapport au matériel ferroviaire conventionnel étant à compenser par le freinage beaucoup plus efficace, déterminé selon les critères imposés pour la circulation en ville. Enfin le futur tram-train devait comporter tous les équipements de communication et de sécurité habituels du chemin de fer.

À la suite de nombreux essais tous les problèmes purent finalement être résolus et les premières rames tram-train firent leur apparition entre le centre Karlsruhe et la petite ville de Bretten, distante d'une trentaine de km, par une ligne à voie unique de la DB électrifiée pour la circonstance à courant monophasé 15 kV 16,7 Hz. Le succès d'une desserte plus fréquente et améliorée, grâce à de nouveaux arrêts aménagés à proximité de centres d'habitations, fut immédiat, donnant raison aux initiateurs du nouveau système. Pendant quelque temps, trains régionaux de la DB et trans-trains se partageaient le trafic. Aujourd'hui la ligne a été reprise intégralement par la société AVG et prolongée bien au-delà de Bretten jusqu'à la ville de Heilbronn, éloignée de quelque 70 km. Dans cette ville une nouvelle ligne urbaine, passant par la principale rue commerçante, a été inaugurée en juillet 2001, préfigurant un futur réseau propre à cette cité (les anciens tramways de Heilbronn avaient été supprimés dès 1955).

Entre-temps les trams-trains avaient commencé à irriguer toute la région, pour créer un véritable réseau de transport régional touchant, via lignes DB, entre autres les villes voisines de Baden-Baden, Pforzheim, Bruchsal, Wörth, et bientôt Freudenstadt et Wildbad. Aujourd'hui ce réseau compte quelque 400 km et est sillonné par une centaine de rames tram-train, alors que de nouvelles extensions sont en voie de réalisation ou en préparation.

Un avenir assuré pour le tram-train.

Le dixième anniversaire du tram-train a été fêté dignement à Karlsruhe, à l'occasion du congrès international intitulé « *Tram-Train 2002* », qui a réuni un grand nombre de spécialistes de toute l'Europe venus faire le point sur le développement et les perspectives du nouveau mode de transport. Ces perspectives sont des plus encourageantes et de nombreux projets sont en voie de réalisation. D'abord en Allemagne, où, après le succès des nouveaux réseaux de Saarbrücken et de Heilbronn, des projets de trams-trains sont actuellement en voie de réalisation à Kassel ou, entre autres, en préparation à Bremen et Braunschweig. Ont suscité beaucoup d'intérêt plusieurs projets français concernant, dès 2004, l'Ile-de-France (d'Aulnay-sous-Bois à Bondy, par reconversion d'une ligne de chemin de fer de la banlieue de Paris) et, dès à partir de 2006, les agglomérations de Grenoble (vers le sud jusqu'à Jarrie-Vizille), Mulhouse (Vallée de la Thur avec Thann et Kruth) et Strasbourg (Piémont des Vosges avec Molsheim, Gresswiller, Obernai et Barr), chaque fois avec passage sur lignes SNCF restant ouvertes au trafic ferroviaire conventionnel. L'annonce qu'une première commande de rames tram-train venait d'être passée par la SNCF, pour son projet d'Ile-de-France, a été accueillie avec grande satisfaction. D'allemand le tram-train est en

passé de devenir un futur mode de transport périurbain européen, surtout pour les agglomérations de moyenne importance.

Le tram-train en Sarre.

Le 27 septembre 1997, une première ligne de tram-train fut inaugurée à Saarbrücken, comportant, d'une part un tronçon urbain créé de toutes parts (l'ancien réseau de tramways à écartement métrique de Saarbrücken avait été supprimé en 1965), et d'autre part une ligne de chemin de fer franchissant la frontière française près de Sarreguemines, son terminus. Circulant sur près d'un kilomètre de voies SNCF, la nouvelle ligne a introduit ainsi le tram-train en France et a inauguré la première liaison transfrontalière.

Malgré le très grand succès de la nouvelle desserte, l'évolution rapide du nouveau réseau a été retardée par rapport aux prévisions, par des problèmes de financement et en raison de l'opposition farouche de riverains au passage du tram-train. Maintenant ces problèmes étant résolus, le réseau de la « *Saarbahn* » (SBS) voit s'ouvrir la voie à un développement accéléré. Les projets prévoient le passage sur voies DB existantes ou à réactiver, pour desservir toute la région et aider à endiguer un trafic routier débordant. Ainsi une deuxième ligne est-ouest devrait rallier prochainement la ville voisine de Völklingen.

Mis à part Sarreguemines, il avait été envisagé dès le début de rejoindre le bassin houiller lorrain voisin par l'artère internationale vers Metz et Paris. A cet effet il a fallu gagner à la cause du tram-train les autorités françaises et surtout la SNCF, cette dernière ayant été longtemps opposée à ce système. Toutefois dès 1996 l'idée du tram-train commençait à faire son chemin également en France, avec pour conséquence les développements déjà cités.

Vers un tram-train en Grande Région « Saar-Lor-Lux ».

Il est un fait que malheureusement le transport public par rail n'accuse en général qu'une part minime d'un trafic transfrontalier en très forte croissance, conséquence de l'intégration européenne. Soumise à des règles nationales strictes et des intérêts divergents, l'organisation du transport public régional par rail est généralement limitée au territoire national de l'exploitant ferroviaire, et ne profite que peu des nouvelles possibilités offertes par l'ouverture des frontières, laissant à la route et à l'automobile l'essentiel d'un marché en pleine évolution. Cette situation défavorable n'est guère différente dans le secteur comprenant la Région française de la Lorraine, le pays allemand de la Sarre et le Grand-Duché de Luxembourg, où les mouvements de navetteurs transfrontaliers sont très importants.

Pour y remédier, un projet associant les trois pays a été lancé dans le cadre de la Grande Région dite « *Saar-Lor-Lux* », afin de démontrer que le principe du tram-train peut dès à présent apporter une réponse valable pour améliorer le transport public transfrontalier par rail, dans la mesure qu'il peut ouvrir la voie à un accès plus aisé des centres d'activité, grâce aux nouveaux réseaux urbains existant (Saarbrücken), en cours de préparation (Luxembourg), ou envisagés (bassin houiller lorrain, avec réutilisation de lignes des HBL désaffectées).

« *L'Union Internationale des Transports Publics* » (UITP) s'est volontiers associée à cette initiative, car pour sa part elle souhaite démontrer, à l'aide d'un cas concret, que les frontières nationales ne constituent pas d'office une barrière, si les règles nationales existantes sont appliquées dans un esprit coopératif et positif. Ultérieurement les enseignements à tirer des travaux entrepris devraient servir de base à l'élaboration d'une réglementation européenne commune, ce qui représente toutefois une tâche de fort longue haleine. L'UITP et les promoteurs du projet estiment qu'il est urgent d'agir tout de suite, sans attendre les résultats d'une longue étude regroupant nécessairement un très grand nombre d'intervenants dans le cadre de l'Union Européenne.

Ce projet a donc pour objectif de démontrer la faisabilité d'un système tram-train transfrontalier en Grande Région « *Saar-Lor-Lux* », et de réaliser dans un délai réduit les conditions requises pour monter un projet-pilote.

Ont participé aux travaux, sous la présidence de Monsieur Wolfgang Meyer, directeur de la *Société des Transports en Commun de Cologne* (KVB) et président de l'UITP, les autorités nationales et régionales ainsi que les ministères compétents, les administrations et organismes concernés, les gestionnaires et entreprises de transports ferroviaires de la région (DB, SBS, RFF, SNCF, CFL), les groupements nationaux des autorités et des entreprises de transport publics (VDV allemand, GART et UTP français) et des représentants de l'industrie ferroviaire (UNIFE). La coordination du projet a été confiée aux consultants « *RailConsult* » de Saarbrücken et « *Semaly* » de Lyon.

L'analyse de la faisabilité allait servir à définir les mesures indispensables d'harmonisation des réglementations nationales, pour aboutir à la mise au point d'un cahier de charges d'un matériel tram-train apte à circuler sur tous les réseaux de la Grande Région, ainsi que des conditions requises pour sa mise en service en trafic transfrontalier.

Quatre groupes de travail ont été chargés d'analyser les sujets suivants : philosophie de la sécurité du système tram train, formation du personnel, facteurs humains, protection contre l'incendie, protection anti-collision.

Les résultats des travaux des quatre groupes ont été présentés le 20 septembre 2002 à Saarbrücken aux promoteurs du projet et au congrès Tram-Train 2002 de Karlsruhe précité. A la comparaison des réglementations nationales existantes (le Luxembourg ne dispose pas de ses propres règles pour le tram-train et s'oriente pour l'instant aux règles allemandes), il a été constaté qu'elles se basent sur une même approche du problème et qu'il y a donc convergence de celles-ci. Ces règles ont été définies à partir de l'analyse d'un grand nombre d'accidents de chemin de fer et de tramways de divers types.

Tant en France qu'en Allemagne il est exigé que le système tram-train soit globalement au moins équivalent au système ferroviaire, défini comme un ensemble constitué d'infrastructures, d'installations techniques et de sécurité, de matériels roulants, des personnels qui les maintiennent et les exploitent, des règles et procédures associées, des interfaces entre ces sous-systèmes, des interfaces avec l'environnement - voyageurs, tiers, voies routières...



↑ Heilbronn – Harmonie (terminus) : rame express pour Karlsruhe (18.10.02)
↓ Heilbronn rue de la Gare – rame express de Karlsruhe (18.10.02)



En Allemagne les conclusions des analyses et études réalisées ont abouti, il y a déjà une dizaine d'années, à l'élaboration de règles précises inscrites dans une directive pour la mise en circulation de matériel automoteur léger sur lignes de chemin de fer, dite « LNT » (*Richtlinie für den Einsatz « Leichter NahverkehrsTriebwagen » auf Eisenbahnlínien*).

En France a été développée une procédure d'analyse, inspirée par les mêmes réflexions, dite « GAME » (*Globalement Au Moins Equivalent*), à appliquer pour chaque projet individuel de tram-train. Cependant les deux voies mènent à des conclusions similaires quant aux mesures spécifiques à prendre de cas en cas pour la mise en œuvre d'un système tram-train. A terme la France devrait se doter d'une réglementation comparable à la directive allemande.

La comparaison des règles et des normes, y compris les protections anti-incendie et anti-collision, permet dès à présent de conclure que la réalisation et la mise en œuvre d'un matériel transfrontalier est parfaitement possible, sur la base de la réglementation existante, moyennant quelques mesures spécifiques d'harmonisation (notamment en ce qui concerne les prescriptions anti-incendie, en tenant compte dès à présent de la future norme européenne en préparation).

La poursuite du projet sera caractérisée par la rédaction d'un cahier de charges pour le futur matériel transfrontalier, qui devra être tri-tension (continu 750V et alternatif 15kV 16,7Hz ainsi que 25kV 50Hz). Il faut espérer que le rythme soutenu de la première phase pourra être gardé pour cette deuxième phase, au bénéfice d'une liaison-pilote et du développement positif des divers projets en gestation dans la région. Aussi faut-il espérer que cette initiative portera ses fruits au plan européen et permettra au tram-train de prendre enfin la place qui lui revient dans les transports périurbains, au plus grand bénéfice des clients.

Les nouveaux matériels tram-train.

En prévision de l'expansion future du marché des tram-trains, les trois principaux groupes de fabricants de matériel ferroviaire ont mis au point chacun sa propre gamme de véhicules et réalisé les premiers marchés.

Bombardier dispose avec son tram-train de Saarbrücken d'un matériel déjà éprouvé, répondant parfaitement aux conditions de systèmes nouveaux axés essentiellement sur le réseaux ferroviaire conventionnel. Il est issu du tramway à plancher bas du type Cologne (qu'on retrouve aussi bien à Croydon qu'à Stockholm). Avec ses 8 essieux tous moteurs il est capable d'escalader des rampes très prononcées.

Siemens offre une rame modulaire, dénommée « *Avanto* » et dérivée de son tramway urbain « *Combino* ». Comme précité un premier lot de 15 rames (avec 20 autres en option) sera réalisé pour la SNCF, qui pour la première fois a délaissé son fournisseur national attitré.

Alstom a développé son nouveau « *RegioCitadis* », qui sera livré en premier lieu au réseau de Kassel, en deux versions, l'une électrique à 750V et 15kV 16,7Hz, l'autre hybride à 750V en ville et à moteur diesel sur chemin de fer non-électrifié.

Tous ces engins présentent au droit des accès un niveau de plancher de l'ordre de 400 mm au-dessus du niveau du rail, ce qui est favorable tant en ville que sur chemin de fer (sous réserve de quais bas de 380 mm).

De ces trois versions, le tram-train de Bombardier est sans doute le plus ferroviaire et certainement le plus performant. Il reste à savoir lequel de ces engins aura à l'avenir le plus les faveurs des exploitants.

L'actuel matériel de Karlsruhe, dénommé GT8, articulé à trois caisses sur 4 bogies et à niveau de plancher élevé, pourtant très accueillant et très confortable, restera définitivement limité à ce réseau. Avec ses origines ne répondant plus à la structure actuelle de l'industrie ferroviaire, à savoir « *Düwag* » (maintenant *Siemens*) pour la partie mécanique et ABB (anciennement BBC, ensuite *ADtranz* et maintenant *Bombardier*) pour la partie électrique, ce matériel issu de la technologie des « métros légers » allemands des années 70 et 80 (dits « *Stadtbahnen* »), ne devrait donc plus avoir de descendance ailleurs qu'à Karlsruhe.

Compte tenu de cette évolution, il appert dès à présent irréaliste de prévoir, même pour la seule région « *Saar-Lor-Lux* », un type de tram-train entièrement standardisé. Il s'agira donc plutôt de définir les caractéristiques essentielles souhaitées et d'œuvrer pour la réalisation d'éléments constitutifs interchangeables, notamment en ce qui concerne les équipements spécifiques au tram-train, dans sa fonction train (p. ex. les équipements d'alimentation haute-tension et autres spécifiques au chemin de fer). Souhaitons que cette tâche sera couronnée du succès voulu !

Texte et photos : Charles-Léon MAYER
Directeur Général adjoint honoraire des CFL.



Heilbronn – Rathaus – rame S 41 vers Karlsruhe (18.10.02)



TGV et autre ICE à Liège-Guillemins et Chênée (photos R. Marganne et A. Spailier)



GTF asbl-ÉDITIONS - nos tarifs au 30 juin 2003

Code article	Désignation de l'article (pour commander, il vous suffit de faire figurer le n° de code-article sur votre versement)	prix € ↓	nombre guide par envoi
Librairie			
201	Les tramways au Pays de Liège t.2 (trams vicinaux)	67	1850
203	Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB	68,2	2750
204	Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV	28,3	900
205	Histoire du chemin de fer de Landen à Statte	18,6	420
206	Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise	8,7	190
207	Le trolleybus à Liège	9,5	180
208	Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen	24,3	500
209	Thématique philatélique ferroviaire (tome 1 : vapeur)	12,1	650
210	Tramways et trolleybus dans la guerre (1939-45)	11	240
211	J'étais machiniste, par Henri Scaillet	12,3	400
212	Thématique philatélique ferroviaire (tome 2 : diesel)	6,2	250
213	Adieu TEE	4,4	80
214	Le chauffeur de locomotive, par Henri Scaillet	9,3	220
215	Thématique philatélique ferroviaire (tome 3: électrique)	8	300
216	Inventaire des lignes ferrées de la SNCB	5	100
217	J'ai conduit les autorails, par Henri Scaillet	12,3	310
222	Liège aux fils des trolleybus	74	2500
Trans-fer (numéros spéciaux et hors série)			
302	Spécial n°2 (Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain)	7,4	250
303	Spécial n°3 (St-Vith, Clabecq, trams littoral...)	10,5	450
304	Spécial n°4 (de La Panne à Losheimergraben)	11,16	220
305	Spécial n°5 (St-Ghislain-Quévrain; voitures K4 & III)	8,7	170
311	Musée des transports en commun du pays de Liège	6,2	190
312	Aspects ferroviaires du pays de Charleroi (trains+trams)	9,7	250
316	Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières	9,2	170
318	Les frontières électriques de la SNCB (tome 1)	11,4	140
320	Les lignes nouvelles de la SNCB	11,9	250
321	Les frontières électriques de la SNCB (tome 2)	6,9	130
322	Le chemin de fer de la vallée de l'Amblève	8,7	180
323	Le métro léger de Charleroi	10	180
324	Trams et trolleybus en province de Liège	12	180

somme nombres guide	envoi en Belgique €	envoi Union Euro- péenne €	envoi hors Union €	Pour commander et recevoir par la poste : 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.
1 à 250	2,06	2,72	2,72	Vos commandes sont reçues à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, 4000 Liège Vous pouvez utiliser votre carte Visa/Eurocard avec le formulaire de commande ci-après. De l'étranger, utilisez une des procédures figurant page 79.
251 à 300	2,37	2,72	2,72	
301 à 500	3,02	3,82	4,21	
501 à 1000	3,55	5,83	6,84	
1001 à 2000	4,34	8,42	12,5	
2001 à 3000	6,71	11,1	18	

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 : pour une 1^{ère} affiliation en 2003, 19,50 € pour les membres belges, 26 € pour les membres de l'Union Européenne, 28 € hors Union Européenne. Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez trimestriellement Trans-fer et bénéficierez de tous les avantages réservés exclusivement à nos membres.

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

Service financier de notre Association

Veuillez utiliser le n° de compte et/ou l'adresse toujours indiqués à côté des services que nous vous proposons. Vous pouvez aussi régler à l'aide de votre carte de crédit Visa ou Eurocard (un formulaire est disponible dans chaque numéro de Trans-fer en page 78)

PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ÉTRANGER

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 : 25 €).

→ ou à défaut : paiement à notre compte courant postal : IBAN BE60 0000 8966 4170 - code BIC BPOTBEB1 de GTF asbl, Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1, (ajoutez dans ce cas à votre paiement 2,5 € de frais bancaires).

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

Nous ne pouvons plus 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.

Le GTF asbl sur Internet : www.gtf.be.tf – e-mail : trans-fer@teledisnet.be



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

B.P. 191 B-4000 LIÈGE 1

Supplément à Trans-fer 128

Ce supplément contient :

- **Une nouvelle édition du GTF asbl** : Marcel Lambou, Trains, trams et vie de famille 70 ans d'une vie bien remplie au service du rail.
- **Un nouveau voyage GTF** : « Visite en train d'installations ferroviaires du port d'Anvers » le samedi 6 septembre 2003.
- **Une seconde visite GTF** : A la découverte des travaux de la ligne à grande vitesse Chênée - Walhorn *Le tunnel de Soumagne*, le vendredi 19 septembre 2003.
- **GTF – Distribution** : 3 nouveaux articles



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

URL : www.gtf.be.tf e-mail : trans-fer@teledisnet.be

Une nouvelle édition du GTF asbl

Marcel Lambou

Trains, trams et vie de famille

**70 ans d'une vie bien remplie
au service du rail**

Pour présenter au mieux notre nouvel ouvrage, donnons la parole à son auteur :

« Lors du vernissage de l'exposition annonçant en mai 2000 la sortie du tome 3 des Tramways au Pays de Liège consacré aux trolleybus, plusieurs de mes jeunes collaborateurs ainsi que nombre de personnes auxquelles j'eus le plaisir de commenter les photos d'époque m'ont posé notamment une question : pourquoi ne mettez-vous pas sur papier tous ces souvenirs trop peu connus, liés aux aspects familiers de l'histoire de la région liégeoise au cours de plus de six décennies ; sinon ils seront un jour perdus à tout jamais pour nos enfants et petits-enfants ?

Après maintes réflexions et avoir pesé le pour et le contre, je décidai de faire tout d'abord un essai en publiant en quelques exemplaires et à titre privé, pour célébrer mes noces d'or, une brochure dédiée aux miens, émaillée de photos personnelles et de souvenirs familiaux. Mes enfants et des amis proches m'incitèrent une seconde fois à commencer un manuscrit plus approfondi. Étant de nature modeste, je n'avais jamais pensé me sentir capable de rédiger un récit historico-anecdotique dépourvu par ailleurs de détails techniques qui ne sont pas de ma compétence.

Les encouragements qui m'ont été prodigués m'ont finalement incité à vous présenter cet ouvrage. Je me suis jeté à l'eau, au risque de me faire éclabousser par mon inexpérience en littérature, espérant que ma prose intéresserait ceux de mes concitoyens amoureux du passé. Même si la trame du récit trouve son origine dans nos transports publics, j'ai voulu l'assortir de nombreux détails sur la vie quotidienne et ses à-côtés qu'un simple citoyen a connus depuis son enfance. J'ai insisté sur des particularités qui ont disparu de la vie actuelle, que les anciens aiment toujours évoquer avec nostalgie

mais dont les jeunes générations n'ont parfois pas la moindre idée. Ce qui ne signifie pas forcément que mes contemporains eurent une existence exaltante et confortable. Je puis en tout cas certifier que les anecdotes, qu'elles soient humoristiques ou tragiques, ne relèvent pas de l'imagination et qu'elles ne sont pas de troisième main. Tout compte fait, j'ai connu une adolescence et une carrière professionnelle agréables aussi bien en famille que sur les divers lieux de travail, comme vous pourrez le constater tout au long du récit. Même si, comme tout un chacun, j'ai connu des moments difficiles. L'on sait que l'être humain, surtout s'il est optimiste, se souvient plus volontiers des circonstances heureuses. »

Au sommaire

- Mon enfance
- L'ambiance à Kinkempois
- Les visites dans la famille
- Les premières vacances
- Les prémices de la guerre 1940-45
- La période de guerre
- La paix s'installe
- J'entame ma vie professionnelle : *mes débuts de garde SNCB à Kinkempois, un an à l'armée au bataillon des chemins de fer*
- Un court, mais instructif séjour au Congo, notre colonie, comme *employé au chemin de fer du Bas-Congo au Katanga*
- Mon retour à Kinkempois, puis Liège-Guillemins comme *garde, puis chef-garde à la SNCB*
- Mes fantaisies, ma passion des trams et trolleybus et mes voyages ferroviaires
- La fin de ma carrière ferroviaire au Bureau du Mouvement de la SNCB à Liège
- La pension : la vie continue...

Un ouvrage format A4 de 150 pages environ, impression recto-verso sur papier couché 115 gr ; une cinquantaine de photos noir et blanc, couverture sépia cartonnée, reliure cousue au fil de lin.

Prix de vente après parution : 22 €

Prix de souscription réservé aux membres GTF en règle de cotisation pour 2003 : 18 €.

Pour bénéficier de ce prix de souscription, il convient de remplir les deux conditions suivantes :

1. payer préalablement

- soit en versant la somme correspondante **avant le 15.09.03** à notre compte 068-0883360-08 de GTF asbl à 4000 Liège en indiquant en communication : « 999 »
- soit en versant la somme correspondante par carte de crédit en utilisant le formulaire figurant dans trans-fer 128 page 78.

2. **venir enlever** le livre au **Musée des Transports en Commun du pays de Liège**, rue Richard Heintz à 4020 Liège le **samedi 4 octobre 2003** entre 10h et 12h ou entre 14h et 18h. L'auteur sera présent et vous dédicacera volontiers votre exemplaire par la même occasion. Il vous suffira de vous munir de votre extrait de compte bancaire prouvant le versement ou d'une photocopie de votre versement par carte de crédit.

Si vous devez prendre le train pour nous rejoindre le samedi 4 octobre prochain, vous pouvez nous commander en même temps que votre souscription un **billet « parcours d'approche »** valable de toute gare belge à Liège et retour 2^{ème} classe au prix de 9 €. Dans ce cas, il vous suffit d'augmenter votre versement de 18 € de 9 €, soit un versement total de 27 €.

En outre, vous pourrez bénéficier de réductions importantes le 4 octobre prochain à l'achat d'une de nos éditions suivantes :

- *Le rail passe par Liège* : 18 € au lieu de 28,3 €,
- *Trans-fer spécial n°4* : 7,5 € au lieu de 11,16 €,
- *Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen* : 15 € au lieu de 24,3€
- *50 ans de transport voyageurs à la SNCB tome 2* : 25 € au lieu de 40 €.

Prix pour envoi par correspondance

Nous pouvons aussi vous envoyer l'ouvrage par correspondance ; pour ce faire, il suffit de verser la somme ci-après augmentée des frais d'envoi, soit :

Prix du livre de Marcel LAMBOU	envoi en Belgique	envoi Union Européenne	envoi reste du monde
22 €	4 €	6€	7,25 €

Pour passer commande :

- soit versez la somme correspondante à notre compte **000-0896641-70 de GTF asbl, B.P. 191, B-4000 Liège 1.**
- soit utilisez votre carte de crédit Visa ou Eurocard grâce au formulaire se trouvant page 78 de trans-fer 128.
- si vous versez de l'étranger, voici le code international du compte : **IBAN BE60 0000 8966 4170 - code BIC BPOTBEB1 de GTF asbl, Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1. Précisez que les frais sont à charge de l'émetteur.**

GTF asbl

GROUPEMENT BELGE POUR LA PROMOTION
ET L'EXPLOITATION **T**OURISTIQUE
DU TRANSPORT **F**ERROVIAIRE

Association sans but lucratif

Boîte Postale 191
B-4000 Liège 1

Visite d'installations ferroviaires du port d'Anvers samedi 06.09.03

Nous avons le plaisir de vous inviter à notre prochaine excursion ferroviaire qui aura pour thème le site du vaste port d'Anvers, ses lignes et installations ferroviaires particulières.

Nous en découvrirons une partie significative et très variée, tout en tenant compte du fait que le thème est immense et que cette visite n'a pas un caractère exhaustif. L'utilisation du chemin de fer nous donnera un angle de visite totalement exceptionnel.

Différents arrêts-photos sont prévus en des endroits inédits. Un exposé général est également prévu.

La visite est évidemment organisée en fonction des activités et contraintes propres du port le samedi.

Le programme

Nous vous donnons rendez-vous samedi **06.09.03 à 8h30** en gare de Berchem-Antwerpen. Nous y reviendrons vers **17h00**.

Comme de tradition dans notre Association, nous prévoyons un arrêt de midi pendant lequel nous organiserons un **repas** collectif et facultatif : l'inscription est requise sur bulletin de participation ci-après.

Le matériel utilisé sera confortable : il s'agira d'un autorail diesel série 41, avec air conditionné...

Nos prix

Ils tiennent compte du montant actuellement réclamé par la SNCB, qui englobe notamment les prestations de surveillance requises. Il y a cependant lieu de noter que ce voyage est une opportunité suffisamment exceptionnelle pour intéresser toute personne un tant soit peu intéressée tant à titre ferroviaire, qu'à titre économique et social.

Nos prix sont des forfaits comprenant le parcours en autorail spécial de Berchem-Antwerpen à Berchem-Antwerpen, les prestations de la SNCB nécessaires pour parcourir les lignes industrielles du port, les frais d'organisation, d'assurance et la TVA.

- Adulte membre GTF 2003, conjoint(e), parent ou enfant vivant sous le même toit : **39 €**

- Adulte non membre : **44 €**

- Enfant de moins de 14 ans : **19 €**

La participation de personnes de moins de 14 ans est limitée à ceux ou celles qui accompagnent leurs parents ou grands-parents. Ces derniers en assurent l'entière responsabilité.

- Repas de midi : **15 €**

Parcours d'approche

Nous pouvons vous fournir un billet *parcours d'approche* valable de toute gare belge à Berchem-Antwerpen aller-retour en 2^{ème} classe au prix de 9 €.

Si vous êtes senior, veuillez noter que le billet à 2,50 € n'est pas valable le 6 septembre prochain.

Inscriptions

Nous prendrons les inscriptions dans l'ordre d'arrivée de votre bulletin de participation ci-après et du paiement. Date limite d'inscription (s'il reste de la place : 20 août 2003).

Circulaire de confirmation

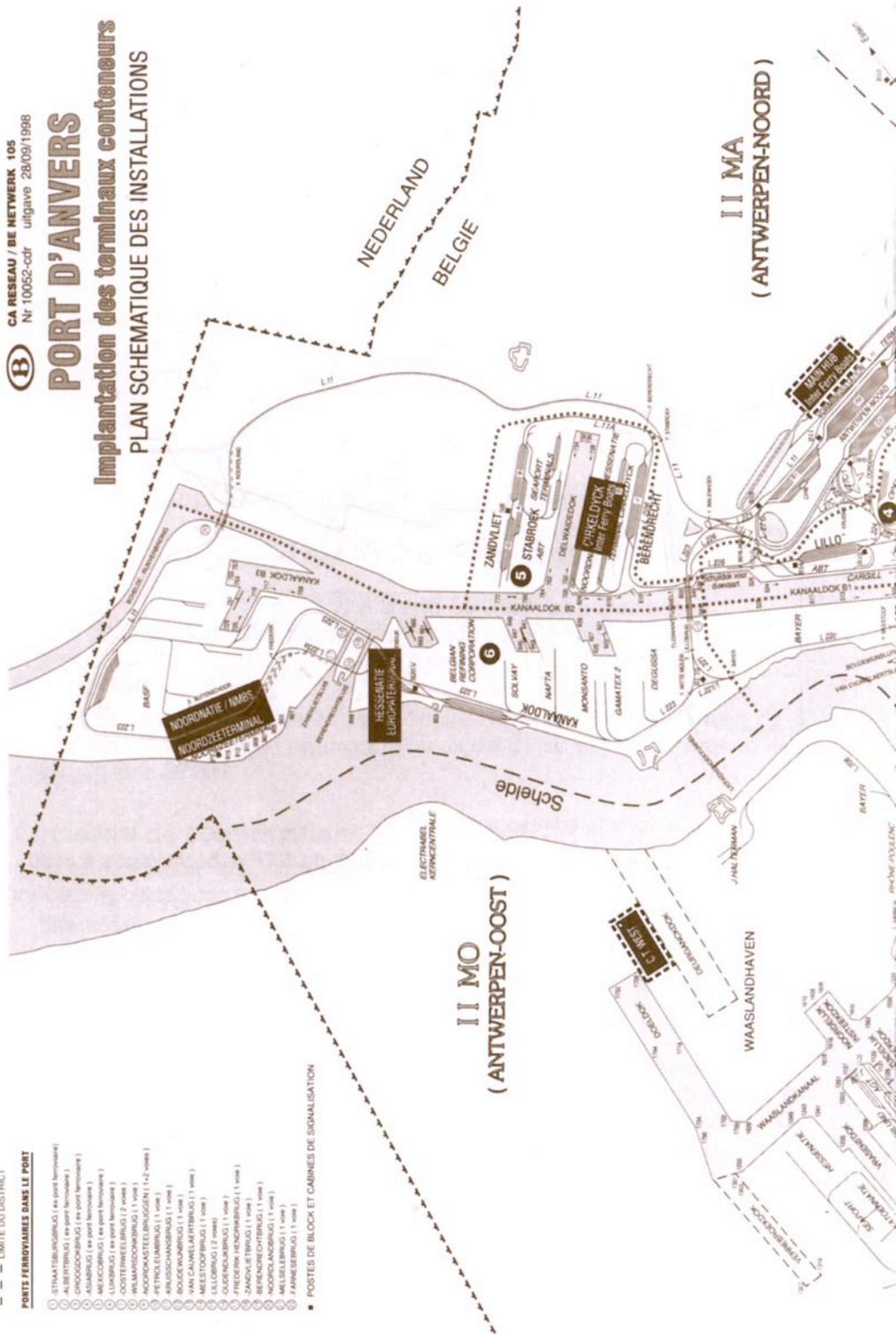
Comme d'habitude, une circulaire de confirmation contenant billets et autres indications utiles vous parviendra dans la semaine précédant ce voyage.

- LIMITE DE L'ARRONDISSEMENT
- - - LIMITE DU DISTRICT

POSTS FERROVIAIRES DANS LE PORT

- ① STRAATBRUGBRUG (ex port ferroviaire)
- ② ALBERTBRUG (ex port ferroviaire)
- ③ OOSTERWIELEBRUG (ex port ferroviaire)
- ④ AMARBRUG (ex port ferroviaire)
- ⑤ MELKBRUG (ex port ferroviaire)
- ⑥ LUKBRUG (ex port ferroviaire)
- ⑦ OOSTERWIELEBRUG (2 voies)
- ⑧ OOSTERWIELEBRUG (1 voie)
- ⑨ NOORDWIELEBRUG (1 voie)
- ⑩ NOORDWIELEBRUG (2 voies)
- ⑪ PETROLIUMBRUG (1 voie)
- ⑫ ARUSCHANSBRUG (1 voie)
- ⑬ ROOFSCHANSBRUG (1 voie)
- ⑭ NOORDWIELEBRUG (1 voie)
- ⑮ MELKBRUG (1 voie)
- ⑯ LILLOBRUG (2 voies)
- ⑰ OUDENKERBRUG (1 voie)
- ⑱ FREDRIK HENDRIKBRUG (1 voie)
- ⑳ GRIJNSLOEDBRUG (1 voie)
- ㉑ NOORDLANDBRUG (1 voie)
- ㉒ MELKBRUG (1 voie)
- ㉓ JANSERBRUG (1 voie)

■ POSTES DE BLOC ET CABINES DE SIGNALISATION



(B) CA RESEAU / BE NETWERK 105
Nr 10052-cdr uitgave 28/09/1998

PORT D'ANVERS
Implantation des terminaux conteneurs
PLAN SCHEMATIQUE DES INSTALLATIONS

NEDERLAND
BELGIE

II MO
(ANTWERPEN-OOST)

II MA
(ANTWERPEN-NOORD)

ESSEN
100

GTF asbl

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

Association sans but lucratif

Boîte Postale 191
B-4000 Liège 1

A la découverte des travaux de la ligne à grande vitesse Chênée - Walhorn

Le tunnel de Soumagne

Seconde visite : vendredi 19 septembre 2003

Le 5 avril dernier, avec cinquante membres, nous avons découvert les travaux de génie civil de la future ligne à grande vitesse n°3 Chênée - Walhorn, en cours de construction. A l'époque, nous avons dû refuser une cinquantaine de demandes : aussi, afin de contenter chacun, nous vous proposons une seconde date de visite, le vendredi 19 septembre prochain.

Notre programme

- **Rendez-vous en gare de Liège-Guillemins** (parking des autocars, à main gauche en sortant de la gare, en face de la station « Esso ») à **9h25**. Nous donnons correspondance au train IC 506 Ostende 6h44, Gand 7h22, Bruxelles-Midi 7h52, Liège-Guillemins 9h05 (*train à 200 km/h via ligne nouvelle Louvain - Ans*) et au train IC 906 Tournai 7h03, Mons 7 h28, Charleroi 8h01, Namur 8h33, Liège-Guillemins 9h13.

- **Départ de l'autocar affrété par nos soins à 9h30**, pour le puits central du tunnel de Soumagne, au Bay Bonnet.

- **Au Bay Bonnet, de 10h à 13h**, réception par TUC-Rail, exposé introductif sur la ligne 3, descente par monte-charge sécurisé dans le puits et visite de la section de tunnel déjà construite. *Pour cette occasion, chaque participant(e) sera équipé(e) d'un casque, d'une salopette et de bottes.* Si casque et salopette sont fournis par TUC-Rail, **nous vous invitons à vous munir de vos bottes en caoutchouc personnelles.** Si vous n'en disposez pas, TUC-Rail vous en fournira sur place. La descente et la progression dans le tunnel sont tout à fait praticables et ne demandent aucune agilité particulière (radier complètement nivelé). Ce tunnel, de plus de 6 kilomètres, est en cours de forage et constituera l'ouvrage d'art souterrain le plus long de Belgique, une fois achevé en 2005.

- **Temps de midi** prévu de 13h15 à 15h30 (*repas en option*).

- **A 15h30, visite itinérante et commentée en autocar** de la tête côté Soumagne du tunnel, des travaux de génie civil le long de l'autoroute d'Aix-la-Chapelle jusqu'à Battice, puis retour à Liège par Vaux-sous-

Chèvremont, pour visite de l'autre tête du tunnel de Soumagne et des ouvrages d'art déjà achevés, raccordant la ligne n°3 à la ligne classique 37 Liège - frontière allemande.... et coupant le village de Vaux en deux !

• **Retour à Liège-Guillemins prévu vers 18h30**, avec correspondances assurées dans toutes les directions et notamment train IC pour Bruxelles et Ostende à 18h57, train pour Namur - Charleroi et Tournai à 18h46.

Votre guide sera *André Spailier*, spécialiste GTF de la ligne n°3, dont vous avez pu apprécier les articles dans trans-fer.

Repas de midi

Comme de tradition, nous vous proposons un repas de midi convivial dans un restaurant italien typique ; il comprend : *en entrée, jambon de Parme, melon ; en plat principal une "Plume", spécialité de la maison, plat à base de pâtes, champignons, ragoût et sauce tomatée, sauce béchamel crème, le tout gratiné au fromage ; en dessert une tranche de glace sur coulis de fruits.* Prix : TVA et service compris, boissons en sus : **15 €**. Réservation requise sur bulletin de participation ci-après.

Si vous ne souhaitez pas réserver ce dîner, vous trouverez un café à proximité du restaurant, où vous pourrez consommer votre pique-nique dans les meilleures conditions.

Nos prix

C'est un forfait qui comprend le voyage circulaire en autocar de Liège-Guillemins à Liège-Guillemins, les frais d'organisation et de visite, la documentation remise au départ, les frais financiers et postaux, la TVA et les assurances.

- Forfait membre GTF en ordre de cotisation 2003, épouse, enfant : **20 €**
- Forfait non membre : **25 €**

Les enfants de moins de 12 ans ne sont pas admis, vu les particularités de la visite du tunnel.

Parcours d'approche

Nous pouvons vous fournir un billet *parcours d'approche* valable de toute gare belge à Liège aller-retour en 2^{ème} classe au prix de **7,50 €**.

Si vous êtes senior, l'achat d'un billet à 2,50 € au guichet de votre gare de départ est plus intéressant.

Inscriptions et priorité

Nous donnerons priorité à nos membres qui n'avaient pu être des nôtres le 5 avril, dans la mesure où ils s'inscrivent et paient avant le 10 août prochain. Pour les autres, nous prendrons les inscriptions en second rang, dans l'ordre d'arrivée de leur bulletin de participation ci-après **et** de leur paiement. Date limite d'inscription (s'il reste de la place : 31 août 2003).

Circulaire de confirmation

Comme d'habitude, une circulaire de confirmation contenant billets et autres indications utiles vous parviendra dans la semaine précédant ce voyage.

BULLETIN DE PARTICIPATION**VOYAGE « tunnel de Soumagne » - vendredi 19 septembre 2003**

A renvoyer avant le 31 août 2003 à l'adresse suivante :

GTF asbl-Voyages, c/o Mr LATERRE, 68, rue de Marchienne**B - 6110 MONTIGNY-LE-TILLEUL**

Ce bulletin peut aussi être renvoyé par fax au 071/51.66.03 (avant 21h)

Je soussigné membre GTF n°

Rue n° Bte.....

N° postal Localité

 inscrits au voyage du vendredi 19 septembre 2003

nombre

€

	Forfait adulte membre GTF asbl 2003, conjoint, enfant à 20 €
	Forfait adulte non membre GTF asbl à 25 €
	Billet SNCB parcours d'approche au départ de toute gare belge aller-retour 2 ^{ème} classe à 7,50 €
	Repas de midi à 15 €

TOTAL → ↓ *Biffez la case inutile ci-dessous* ↓

Je m'étais inscrit(e) le 05.04.2003 et j'ai été refusé(e) par manque de place	Je NE m'étais PAS inscrit(e) le 05.04.03
---	--

 Je verse la somme correspondante : par versement au compte 068-0883360-08 de GTF asbl-Voyages à 4000 Liège par débit de ma carte VISA / EUROCARD :

n°	<input style="width: 30px; height: 20px;" type="text"/>	E X P	<input style="width: 30px; height: 20px;" type="text"/>			
----	---	---	---	---	-------------	---

 (de l'étranger uniquement) par versement de la somme totale, augmentée de 2,50 € de commission bancaire au compte IBAN BE60 0000 8966 4170 - code BIC BPOTBEB1 de GTF asbl, Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1. Je déclare par ailleurs avoir pris connaissance des conditions de participation figurant dans la notice du voyage et y adhérer entièrement.

Date et signature.

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 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 de la SNCB 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. Chaque participant s'engage aussi à respecter le climat de convivialité et de détente du voyage.
7. Le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus.
8. 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.
9. 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.

GTF – Distribution

Les ouvrages suivants peuvent être obtenus par virement à notre compte **001-0643004-67** de GTF-Distribution, BP 191, 4000 Liège 1.

De l'étranger, vous pouvez utiliser votre carte de crédit (formulaire de commande dans chaque n° de Trans-fer) ou notre compte **IBAN BE60 0000 8966 4170 - code BIC BPOTBEB1** de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

En communication, indiquez simplement le code-article de l'ouvrage commandé.

Date limite de commande : 30 août 2003. Livraison en septembre.

Balade vicinale en Belgique

Du plat pays au massif ardennais, de l'embouchure de l'Escaut à la vallée de la Sambre, Rail Memories et les Editions du Cabri vous proposent une balade en tramway vicinal en Belgique.

Ce tour d'horizon vous emmène au fil de 176 pages en tram électrique ou en autorail diesel sur les lignes qui étaient en service entre 1950 et 1975.

Plus de 340 clichés en noir et blanc et 25 en couleurs pour la plupart inédits, pris de 1950 à 1975 par J-L. Bayeux, Ph. Carlier, Edmond et Paul De Backer, R. Derie, O. Geerinck, Paul van Campenhoudt, Maurits van Witsen, Claude Wagner.

Huit cartes des réseaux vicinaux. Texte bilingue français - néerlandais, format : 24x32 cm.

Prix : 45 € + frais d'envoi (voir ci-après) - code-article : 670

frais d'envoi à ajouter au prix	Belgique	Union Européenne	Reste du monde
	4 €	6 €	7,25 €

La Gare et la Ville

Un nouveau livre traitant du problème du RER à Bruxelles et dans le Brabant wallon vient de sortir de presse. 128 pages A4 développant les programmes d'investissements à l'horizon 2012, les tendances pour un développement ferré et urbain associé à une mobilité durable et le cas des axes ferroviaires Bruxelles - Wallonie. Le livre, auquel ont participé des spécialistes et des personnalités politiques, représente la synthèse autour de ce projet de RER pour Bruxelles et sa grande banlieue.

Le prix du livre est modéré malgré sa qualité (cartonné, illustrations et maquettes en couleurs).

Prix : 19,00 € + frais d'envoi (voir ci-après) - code-article : 671

frais d'envoi à ajouter au prix	Belgique	Union Européenne	Reste du monde
	4 €	6 €	7,25 €

Faire le point sur la Compagnie de chemin de fer de Chimay, par Yves CASSART

Un peu d'histoire

Avant de vous relater les origines de la Compagnie de Chimay, replongeons-nous dans l'histoire des chemins de fer en Belgique.

En 1825, une Société anglaise offrait aux autorités hollandaises de doter l'Entre-Sambre et Meuse de canaux et du chemin de fer. Ce n'est que le 24 août 1831, que le roi Léopold Ier charge deux ingénieurs d'étudier un projet de chemin de fer entre Anvers, La Meuse et Le Rhin.

Malgré les hostilités au chemin de fer, le gouvernement ordonna dès 1825, la construction d'une ligne reliant Mechelen (Malines) à Bruxelles (Brussel). Cette ligne fut inaugurée le 01 mai 1835.

Au début des chemins de fer, la plupart des lignes étaient construites et exploitées par des sociétés privées, parfois avec des capitaux étrangers. Il y a eu jusqu'à 39 compagnies privées.

En 1926, il restait 275 km de lignes privées réparties en 3 compagnies : le Nord-Belge, Bruxelles -Terneuzen et celle de Chimay.

Consacrons-nous aux origines et à l'histoire de la Compagnie de Chimay. Dans la botte du Hainaut et de l'Entre -Sambre et Meuse, le Prince de Chimay, XVIIème du nom, multiplie les initiatives heureuses et encourage les oeuvres du progrès. Il porte sur les fonds baptismaux en 1856, avec l'appui d'une brochette d'actionnaire, la future « *Compagnie de Chemin de Fer Chimay* ». Le Prince obtient, le 30 juillet 1856, une concession de 90 ans pour la construction et l'exploitation d'une ligne reliant Mariembourg à la frontière française via Chimay.

La société anonyme « *Chemin de Fer de Mariembourg à Chimay* » est fondée. Elle deviendra, en août 1857, Société du « *Chemin de Fer de Chimay* ».

La ligne fut construite avec un souci d'économie en évitant les fonds des vallées et les ouvrages d'arts.

Le tronçon Mariembourg -Chimay fut mis en exploitation le 15 octobre 1858 et le tronçon Chimay -Momignies le 08 novembre 1858.

Les hésitations des autorités communales retardent l'établissement des tronçons Mariembourg -Doische et Doische - Hastière qui ne furent mis en service respectivement que le 30 mars 1864 et le 05 mars 1866. Le tronçon Momignies - Anor (France) ne sera mis en service que le 15 mars 1868.

La Compagnie des Chemins de Fer du Nord Français tente dès le 20 avril 1870 de prendre à son actif la tutelle de la Cie de Chimay, mais suite à

des difficultés financières de la Cie, la Compagnie du Nord arrive, le 06 octobre 1875, à signer un traité de tutelle.

La ligne unique de la Cie de Chimay partait de Hastière (ligne du Nord - Belge) montait dans l'Entre-Sambre et Meuse via Agimont et arrivait à Mariembourg où elle avait jonction avec la ligne Charleroi - Walcourt - Treignes, elle continuait vers Chimay, Momignies pour arriver à Anor (France).

La Compagnie de Chimay fut la dernière société privée à être reprise par la SNCB le 1er février 1948.

Voulez-vous en savoir plus ?

« **Faire le point sur la Compagnie de chemin de fer de Chimay** », par Yves CASSART, un syllabus de 80 pages noir et blanc avec photos et schémas, reliure spiralée.

Prix : 15 € + frais d'envoi (voir ci-après) - code-article : 672

frais d'envoi à ajouter au prix	Belgique	Union Européenne	Reste du monde
	4 €	6 €	7,25 €