



150 ANS DE RAIL ENTRE LA BELGIQUE ET L'ALLEMAGNE



150 ^{Jahre}
^{Ans}

Eisenbahnverbindung Deutschland - Belgien

De liaisons entre la Belgique et l'Allemagne

150 ans

DE CHEMIN DE FER Belgique-Allemagne

BON ANNIVERSAIRE !

Le week-end des 16 et 17 octobre 93, la SNCB et la DB fêtent le 150^{ème} anniversaire de la première liaison ferroviaire entre la Belgique et l'Allemagne.

En effet, en 1843, les cheminots posaient le dernier rail de la première grande relation ferrée internationale.

Elle allait offrir un service toujours amélioré aux voyageurs et à l'économie des deux pays frontaliers.

Les manifestations qui se dérouleront en Belgique à Liège, Verviers, Eupen et Welkenraedt pour célébrer cet

heureux événement seront aussi largement tournées vers l'avenir. En effet, le projet de train à grande vitesse PBKA (Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam) donnera un nouveau souffle aux liaisons entre la Belgique et l'Allemagne.

A travers leur passé comme à travers leurs nombreux projets, les Chemins de Fer contribuent à renforcer le rôle que les deux pays jouent côte à côte dans une Europe qui se construit chaque jour davantage.



LIEGE - COLOGNE au fil des (150) ans

M. Lambou



En 1830 la Belgique devient un Etat indépendant. Très vite elle songe à se doter de voies de communications performantes. C'est ainsi que la loi du 1^{er} mai 1834 prévoyait que la jeune nation soit dotée d'un réseau de chemins de fer reliant les villes et sites industriels les plus importants du pays. Cette décision débouche sur une primeur mondiale: la Belgique va prouver qu'il est dorénavant possible de construire et d'exploiter tout un réseau par des locomotives à vapeur et non seulement une liaison ferrée entre deux villes. La deuxième primeur mondiale de cette loi est que l'Etat lui-même construira et exploitera ces lignes au lieu d'une ou de plusieurs sociétés privées. L'inauguration du premier tronçon de ce réseau destiné au public, entre Bruxelles et Malines le 5 mai 1835, est une grande première sur le continent.

Liège, qui fait partie de ce projet de réseau, est atteinte en 1842 et ceci grâce à un plan incliné. Les travaux de construction du pont du Val-Benoit, commencés en mars 1839, sont réceptionnés le 16 juillet 1842. En 1937, le pont sera démolí pour faire place à deux ouvrages métalliques à superstructures d'aspect robuste, mais le sort ne leur sera pas favorable: ils s'abîmeront dans

la Meuse le 31 août 1939 à la suite de l'explosion des mines posées dans les piles à l'aube de la *drôle de guerre*. Après la guerre ils seront remplacés par des ponts métalliques, sans superstructures.

Avant la construction du plan incliné et du pont de Val-Benoit, on parlait déjà de voies ferrées à Liège et à Cologne. Ainsi, en 1830, John Cockerill proposait à Guillaume I^{er}, roi des Pays-Bas, d'introduire les chemins de fer dans notre pays. Dès 1831, un an après notre indépendance, les cercles industriels d'Aix et de Cologne revendiquent la construction d'un *Eisernen Rhein* (autrement dit un *Rhin ferré*) destiné à se raccorder au réseau belge en gestation vers le port d'Anvers pour constituer une solution de rechange à la route fluviale, parfois aléatoire, vers les Pays-Bas.

Grâce à l'obstination de deux hommes d'affaires, Camphausen de Cologne et Hansemann d'Aix, un comité pour une voie ferrée de Cologne à Aix est mis sur pied le 3 mars 1833. On fait appel au soutien financier de l'Etat, mais le roi Frédéric Guillaume III y accorde aussi peu d'intérêt qu'au projet Rhin-Weser. Il prend toutefois la construction en considération le 5 décembre 1833 mais refuse de garantir au nom de l'Etat les amortis-

sements et intérêts du capital investi. Le nombre d'actions souscrites début 1834 permet la préparation des travaux.

Le tracé définitif adopté en 1837 avait été l'objet de polémiques entre les autorités d'Aix et d'Eupen. Ces dernières revendiquaient le passage par Eupen, Raeren et Stolberg, en évitant l'importante ville d'Aix-La-Chapelle. Les responsables de cette dernière entreprennent une campagne de protestations qui emporte finalement la décision.

Du côté allemand, la société privée Rheinische Eisenbahn Gesellschaft, concessionnaire de la ligne, connaît dès 1840 des difficultés financières. Les autorités belges acquièrent alors 4.000 actions de cette société avec voix délibératives au conseil d'administration. Finalement, le premier tronçon, long de 7 kilomètres, entre Cologne et Müngersdorf, est inauguré le 2 août 1839. Bien qu'il ne desserve alors aucun pôle important, le succès populaire est tel que, du 2 août au 31 octobre, et au-delà de toutes prévisions, 50.300 voyageurs y sont transportés. Le tronçon Müngersdorf - Aix est ouvert à la circulation le 6 septembre 1841. Au cours des quatre premiers mois, on compte 110.280 voyageurs sur le tronçon Cologne-Aix.

Les trois premières locomotives à vapeur, construites en Angleterre par Longridge & CP, seront suivies d'autres, d'origine anglaise et belge, et d'une locomotive de construction allemande livrée par la firme Dobb & Pönsgen.

En Belgique, la construction du dernier tronçon, entre Verviers et Aix-La-Chapelle, ne se fait pas sans difficulté. Tout comme entre Liège et Verviers avec ses dix tunnels, il faut construire neuf tunnels d'une longueur cumulée de 1.350 mètres et trois ponts importants afin d'éviter les méandres de la Vesdre jusqu'à Dolhain, ainsi qu'un tunnel et des plans inclinés de part et d'autre de Ronheide (Aix sud) en territoire alors prussien.

Parmi ces nombreux ouvrages d'art, citons en Belgique le viaduc de Dolhain, long de quelque 200 mètres et haut de 18 ainsi que, en Prusse, à Hergenrath, le pont appelé Hammersbrück, long de 209 mètres et haut de 40.

Les rails belges et prussiens se raccordent sous le pont de la rue Mitoyenne à Herbesthal. Et le point de passage de la frontière belgo-prussienne est fixé dans deux gares: du côté belge à Welkenraedt et du côté prussien à Herbesthal qui sera doté plus tard d'un bâtiment monumental représentatif

du style architectural allemand du 19^{ème} siècle. Les deux gares, distantes de quelques centaines de mètres, sont tout simplement séparées par un pont routier et frontalier dans le sens de la longueur.

Une fois la liaison achevée, la première ligne importante internationale Anvers - Liège - Cologne est inaugurée en 1843. Les Etats belge et prussien avaient tenu à ce que l'inauguration revête un caractère majestueux, digne des efforts déployés pour la construction de la ligne. Les festivités durent six jours en présence d'un aréopage de personnalités et de Leurs Majestés Léopold I^{er} et Guillaume prince régent, le futur Guillaume I^{er}. Les fêtes ont lieu à Anvers le 13 octobre et à Liège le 14. Le 15 octobre, cinq convois, le premier composé de 26 voitures - berlines et diligences - tirées par deux locomotives à vapeur, partent de bon matin de Liège pour rencontrer le convoi prussien à hauteur du viaduc de la Gueule. Un élégant pavillon a été dressé dans une prairie en contrebas pour accueillir les 2.500 invités. Après les toasts d'usage, le voyage se poursuit jusqu'à Cologne Centralbahnhof où a lieu une débandade mémorable: certains invités doivent, dans la confusion qu'on imagine, attendre leurs bagages pendant trois heures. Mais un banquet somptueux arrosé de

vieux vins du Rhin ravigote la compagnie. Les festivités se poursuivent encore en Prusse les 16, 17 et 18 octobre.

Une nouvelle ère commence !

A cette époque la société exploitante, le Rheinische Eisenbahn Gesellschaft n'a sans doute pas encore envisagé la traversée du Rhin: la gare de tête de ligne a été implantée au lieu-dit *Am Türmchen*, parallèlement au fleuve, à plus ou moins un kilomètre de la gare centrale actuelle. Le terminus sera rapproché du centre en 1859, à la *Centrale Personenzüge Station*, juste entre le Rhin et le Dom.

Il faudra pourtant attendre le 3 octobre 1859, soit 16 ans, pour que le monumental pont du Dom constitue le maillon ferré qui manquait dans la relation Belgique - Allemagne. Et pourtant, dès 1847, les affiches annonçaient une liaison ferrée de la Belgique vers Berlin. Il n'y avait là aucune contradiction: faute de pont, les Allemands avaient décidé de faire traverser les wagons *à la nage*, c'est-à-dire à l'aide de bacs transbordeurs.

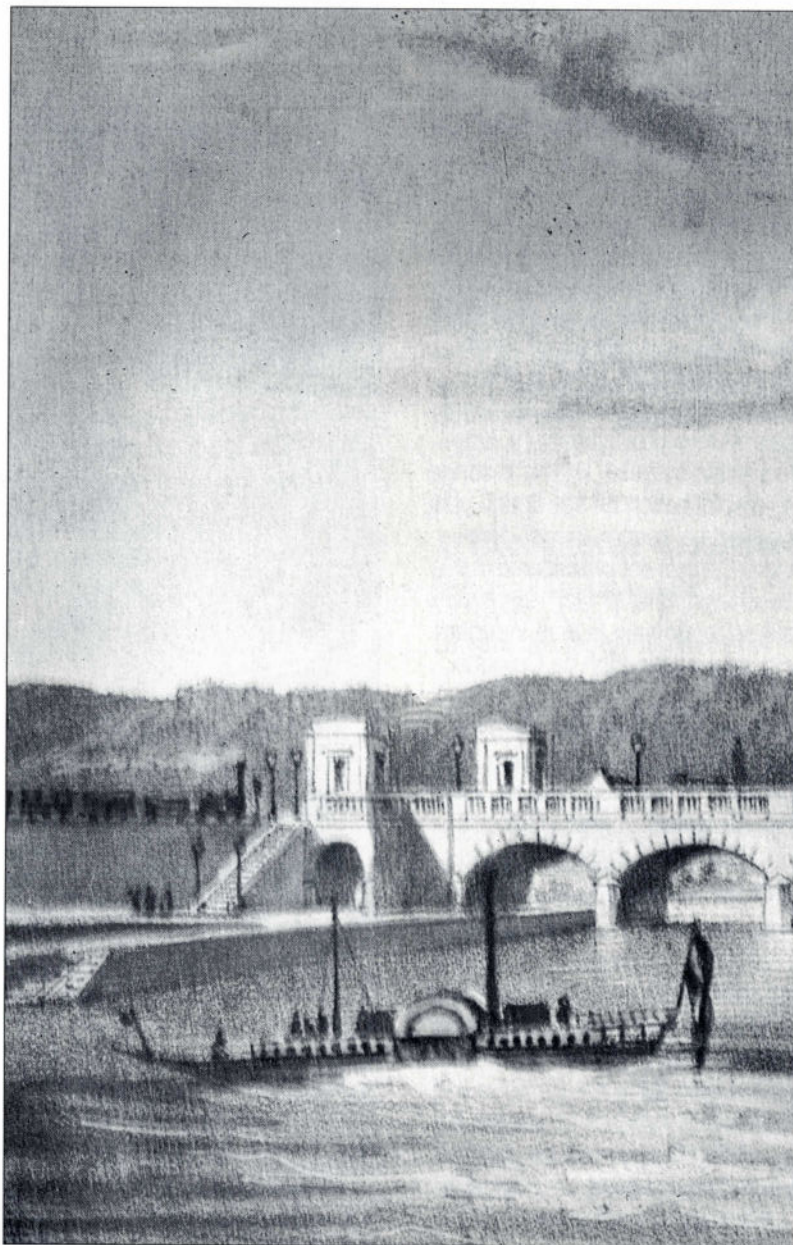
Les formalités douanières commu-

nes pour les voyageurs entre la Belgique et la Prusse s'effectuent à Herbesthal. Welkenraedt ne prend de l'importance qu'à partir de 1870, lors de l'ouverture de la ligne vers Plombières.

Après la première guerre mondiale, les régions d'Eupen-Malmédy attribués à la Belgique par le traité de Versailles incluent les quelque 12 kilomètres du tronçon Welkenraedt - Ronheide et les gares de Herbesthal, Astenet et Hergenrath dans le réseau belge. La gare de Herbesthal est maintenue comme gare frontière pour le service international voyageurs tandis qu'Astenet et Hergenrath assurent la visite douanière pour les voyageurs des trains omnibus.

Jusqu'en 1914, la visite douanière des marchandises a lieu, en Belgique, à Verviers-Ouest. Les wagons circulent sous scellés entre les deux pays et sont traités à Verviers. Le trafic s'accroît rapidement, de sorte que les locaux de la douane deviennent insuffisants. Pendant des années, l'administration doit louer les caves des immeubles voisins pour entreposer les colis en attente de taxation.

Outre la gare de Herbesthal, le réseau belge hérite également de la remise à locomotives, point de départ du trafic vers l'intérieur du

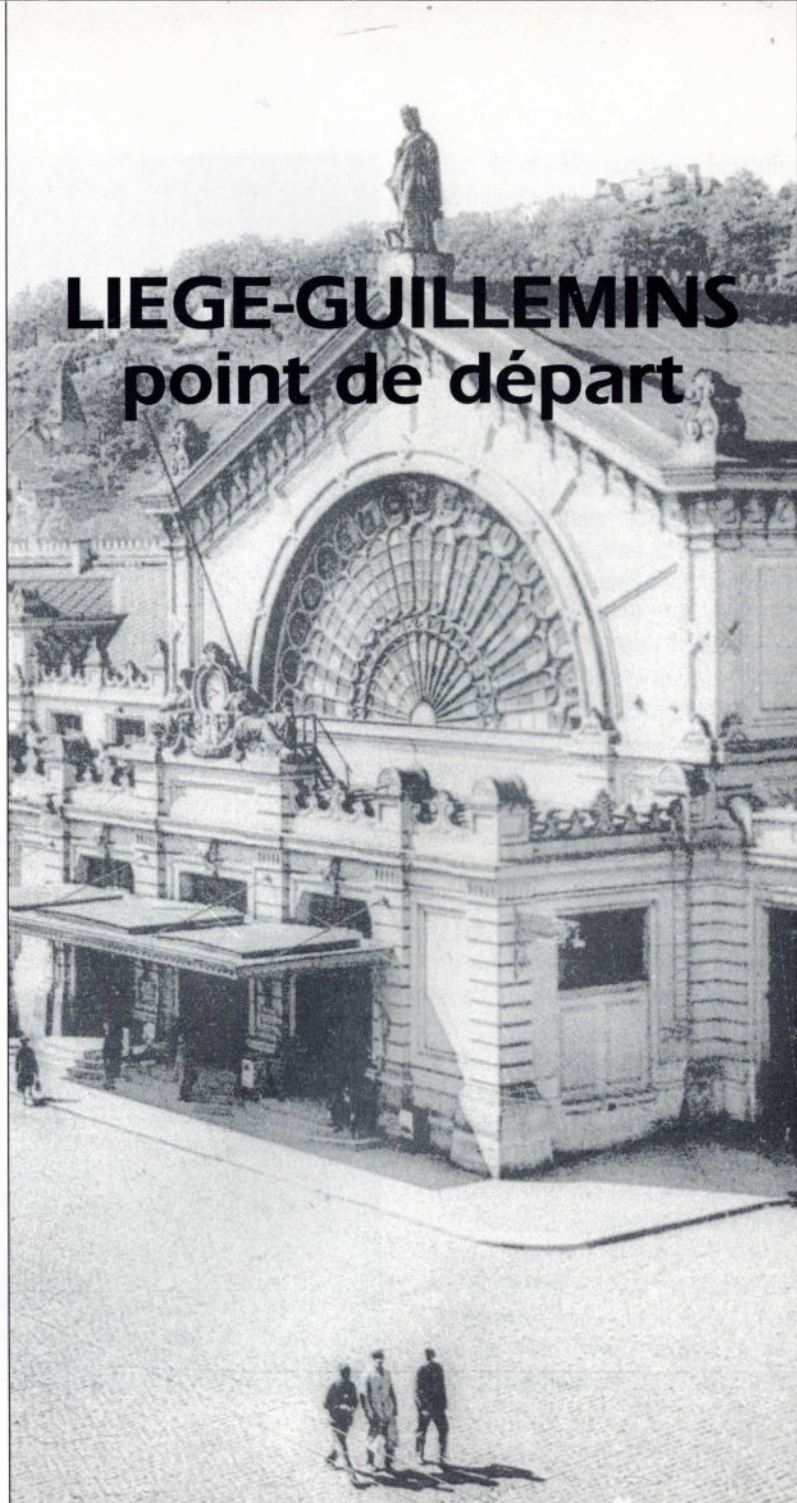


pays d'une part et vers l'Allemagne de l'autre. Une gare de bifurcation supplémentaire est ajoutée car dès le 1^{er} mars 1864 la ville d'Eupen est reliée à Herbesthal.

La ligne Liège - Aix-La-Chapelle cumule les avatars au cours de la seconde guerre mondiale. En mai 1940, l'armée belge, en se repliant, détruit des ouvrages d'art tandis qu'en septembre 1944, la Wehrmacht détruit à son tour les ouvrages rétablis provisoirement. Une fois le trafic rétabli, la SNCB songe à l'électrification de ses lignes principales. Le tronçon Liège - Verviers-Central est officiellement mis sous tension le 17 mai 1966 tandis que le lendemain le train inaugural circule à destination de Cologne.

La ligne est aujourd'hui réservée au trafic voyageurs et le plan IC-IR de 1984 a fait de la relation Ostende - Bruxelles - Liège - Cologne une liaison cadencée fort appréciée par la clientèle.

LIEGE-GUILLEMINS point de départ



La ligne de chemin de fer de Bruxelles à la Cité Ardente par Malines ouverte au trafic en avril 1838 ne dépassait pas *Liège Supérieur* (actuellement Ans). Pour gagner la ville, les voyageurs devaient utiliser la diligence jusqu'au *Quai de la Sauvenière*. La dénivellation de 111 mètres entre Ans et Liège rendait difficile la construction du reste de la ligne.

Quatre ans plus tard, les plans inclinés étaient mis en service, franchis grâce à un système de traction par câbles inventé par l'ingénieur Henri Maus.

Les Guillemins

C'est sur l'emplacement de l'ancien couvent des moines de Saint-Guillaume que fut édifée la première gare de Liège. La gare des *Guillemins* doit donc son nom à l'ordre religieux homonyme, installé au 12^{ème} siècle dans l'ancien Château d'Avroy.

La première gare en bois fut remplacée en 1863 par une construction en dur, dont les parties principales sont constituées de gros blocs de pierres de France. Son fronton était surmonté d'une grande statue symbolisant l'Industrie. En 1871, la machinerie conçue par Monsieur Maus fut démontée:

les progrès dans la construction des locomotives permettaient alors d'effectuer la montée avec l'aide de locomotives de pousse, technique toujours d'application aujourd'hui pour certains trains.

Les installations occupent toute la surface disponible à partir de 1905. La gare compte alors cinq voies couvertes d'une imposante marquise vitrée pour les trains de voyageurs, cinq voies pour le garage des rames, situées entre les voies réservées aux voyageurs et le pied de la colline de Cointe et cinq voies dans une gare latérale le long de la rue Varin.

Dans la foulée de l'Exposition Universelle

Pour l'Exposition de 1930, la marquise est remplacée par des auvents. Le bâtiment est rafraîchi, le restaurant agrandi et les salles d'attente ainsi que le buffet sont agrémentés de décorations artistiques.

En octobre 1955, deux nouveaux quais, desservant quatre voies, construits à l'emplacement des anciennes voies de garage, accueillent le premier train électrique en provenance de Bruxelles.

Le 1^{er} juillet 1958, un nouveau bâtiment voyageurs est inauguré au moment de l'Exposition Universel-

le. Un volume à quatre niveaux dont la façade plane est faite d'aluminium, de pierre calcaire et de nombreuses vitres, remplace l'ancien bâtiment. Depuis lors, les diverses lignes aboutissant à Liège-Guillemins ont été progressivement électrifiées jusqu'au 23 mai 1993, date de la mise en service de la traction électrique ligne 43 entre Liège et Jemelle. Actuellement, seuls les trains Liège - Luxembourg sont encore remorqués par des locomotives diesel.

D'excellentes dessertes

La gare de Liège-Guillemins est journellement desservie par

- 38 trains internationaux;
- 114 IC-InterCity (dans cette catégorie sont repris les trains reliant Ostende à Cologne);
- 81 IR (Inter Régionaux);
- 124 L (Locaux);
- 30 P (de Pointe).

Parmi les 38 trains internationaux desservant Liège-Guillemins, 12 sont des "Eurocity". Ce service de trains offrant aux voyageurs des normes élevées de qualité, de rapidité et de confort a été créé le 31 mai 87 par 14 réseaux européens. Ce sont, en moyenne, 27.000 voyageurs qui passent par Liège-Guillemins chaque jour ouvrable.

Une gare multiservices

Dès que l'on pénètre dans la salle d'attente, on trouve une zone multiservices:

le bureau d'information fournit les horaires des trains en Belgique et à l'étranger ainsi que les formules tarifaires les mieux adaptées;

les guichets sont divisés en deux groupes:

- les guichets pour les voyages en Belgique délivrent les différents titres de transport et d'éventuelles prestations touristiques grâce aux nouvelles machines électroniques

SABIN reliées à l'ordinateur central de la SNCB;

- les guichets du service international vendent des billets pour la plupart des destinations européennes. Ce sont les imprimantes Reselec qui les fournissent, ainsi que les titres de réservation pour les différentes catégories de places dans les trains internationaux et éventuellement dans les trains du service intérieur de plusieurs pays d'Europe occidentale;

la consigne des bagages;

les petits commerces installés dans la salle d'attente ou à proximité: alimentation, librairie, coiffeur, pharmacie.

L'avenir en point de mire

Les projets d'avenir ne manquent pas. La création d'un petit centre de voyages offrant un service encore plus complet et plus rapide est envisagée. La mise en service de la traction électrique entre Liège et Luxembourg, actuellement prévue pour 1996, permettra d'éliminer les dernières représentantes des locomotives diesel.

Enfin, en 1996, les TGV devraient arriver de Paris jusqu'à Liège-Guillemins. Dès 1997, ils continueront vers Allemagne tout en circulant sur la ligne existante jusqu'en 1998, date actuellement envisagée pour la mise en service des tronçons de ligne nouvelle entre Louvain et Bierset et entre Chênée et la frontière allemande.

En prévision de l'arrivée du TGV et en liaison avec le projet "Le chemin de la gare" primé par la fondation Roi Baudouin, d'importants aménagements du bâtiment de la gare (locaux, façade, protection des quais), ainsi que de la place des Guillemins et des rues environnantes, sont à l'étude.



VERVIERS en trois gares



La première ligne de chemin de fer Bruxelles - Malines, inaugurée le 5 mai 1835, connut un développement tentaculaire, notamment vers Louvain et Liège. Au prix de lourds travaux de percement des tunnels et de construction des ponts de la vallée de la Vesdre, se préparait le trait d'union Verviers - Herbesthal vers la Prusse. La première gare verviétoise, Verviers-Ouest, n'était pas encore achevée que le Roi Léopold I^{er} et la Reine Louise-Marie accueillaient, le 17 juillet 1843, le train inaugural du tronçon Liège - Verviers, tandis que la section Verviers-Herbesthal-Aix était inaugurée le 15 octobre 1843. Une autre gare était également construite en 1876 à Verviers-Est.

Une gare en plusieurs étapes

Les Chemins de fer de l'Etat décidèrent d'établir une jonction entre le tunnel d'Ensival et la *Chic-Chac* (le tunnel sous la gare) de façon à éviter de fastidieuses manoeuvres de rebroussement à la gare de l'Ouest. Une nouvelle gare devait être construite sur le futur tracé. Désigné en 1912 par l'Etat Belge pour élaborer plans et cahier des charges de la gare centrale, l'architecte - et premier échevin - Burguet

s'adjoignit monsieur Thirion, autre architecte verviétois. Leurs travaux furent toutefois interrompus par le déclenchement des hostilités. Dès 1917, la gare de Verviers-Est fut raccordée au tunnel d'Ensival, ce qui mit fin au statut de *Gare internationale voyageurs* que détenait Verviers-Ouest. Après la guerre, un bâtiment provisoire fut construit à l'endroit des parkings actuels; semblable aux constructions coloniales du Congo belge, ce baraquement sera baptisé *Verviers-Matadi*. Cinq ans seront encore nécessaires pour construire la nouvelle gare, de style Renaissance. Au total une trentaine d'années se seront écoulées entre la prise de décision et la terminaison de cette gare centrale. Pour immortaliser cette lenteur administrative et ces atermoiements, le sas de l'entrée principale de la gare a été orné, face aux guichets, de la célèbre fable de La Fontaine: *Le lièvre et la tortue*, allégorie sculpturale de monsieur Thirion fils.

Le 1^{er} février 1930, la gare de Verviers-Central est enfin inaugurée avec fastes par monsieur Defays, Bourgmestre de l'époque.

Les décennies suivantes seront marquées par l'électrification de la ligne 37 en 1966, qui entraînera le comblement de la cheminée d'aération du Trou de la gare.

Quelques aménagements moins spectaculaires suivent, tels que le

démontage des clochetons des tours du bâtiment principal dans le but d'améliorer tant la sécurité, en cas d'intempéries, que l'étanchéité des toitures.

Verviers, gare-pilote

Verviers-Est et Ouest étant désaffectées, Verviers-Central se retrouve seule gare verviétoise à côté du point d'arrêt de Verviers-Palais. Elle aura connu bien des transformations depuis 1987. En effet, choisie comme gare-pilote pour la partie francophone du pays en matière d'amélioration de la présentation et de l'accueil de la clientèle, elle a été plongée dans un bain de jouvence. Au programme: nouvelles commodités, buffet totalement rénové, escalators plus performants, consigne de bagages, dépôt vélos-motos totalement réorganisé, aubette à journaux modernisée en self-service et intégration d'une pâtisserie et d'un bureau de poste très fonctionnel. En outre, un centre de voyages où s'effectuent simultanément les opérations de renseignements, de réservation et de délivrance des titres de transport a été aménagé. Les voûtes monumentales de la salle d'attente ont été ravalées. Et bientôt, un vaste parking de 350 places, d'accès

aisé, renforcera les possibilités offertes par la gare: la création d'emplacements *kiss and ride* facilitera la vie des clients automobilistes et désengorgera le goulot du *Trou de la gare*, point névralgique de la sortie des autobus et des taxis.

La dernière parure prévue pour cette élégante est le ravalement de toutes les façades extérieures et la pose de nouveaux pavements dans la galerie de communication, ainsi que dans la salle d'attente. Ces derniers travaux d'embellissement sont programmés en 1994.

Trafic et technologie

Pourvue de cinq voies à quai électrifiées et desservie 24 heures sur 24, la gare de Verviers-Central chapeaute les gares de Pepinster, Theux et Spa ainsi que les points d'arrêt de Géronstère, Franchimont, Jusleville, Pepinster-Cité, Dolhain-Gileppe, Verviers-Palais, Nessonvaux, Fraipont, Trooz et Chênée, de même que les postes de signalisation installés dans cette zone.

Les jours ouvrables, 126 trains s'arrêtent à Verviers-Central avec pour cadences principales:

- à l'heure 26: le train IC pour Liège, Bruxelles et Ostende;
- à l'heure 29: le train L pour Spa;



□ à l'heure 25: le train local pour Welkenraedt.

Différents trains internationaux vers Cologne ou Paris s'arrêtent également à Verviers-Central.

La consigne de bagages - dépôt vélos-motos ouverte en permanence loue également des bicyclettes selon la formule *train + vélo*.

Tous ces services sont à la disposition des quelque huit mille voyageurs qui transitent journalièrement par Verviers-Central.

Les derniers investissements importants prévus pour la fin du siècle prévoient la centralisation en gare de Verviers-Central de toute la signalisation desservant la ligne 44 (Pepinster - Spa) et la ligne 37 de Chênée à Welkenraedt. Ce système appelé *Poste à logique programmée* est destiné à remplacer les cabines tout relais et les installations électro-mécaniques plus anciennes. S'appuyant sur les importants investissements consentis par la SNCB, entre autres dans le domaine du matériel roulant (trains IC-B, avec voitures grand confort et vitesse de 200 km/h), la gare de Verviers-Central continuera à offrir nombre de relations très performantes pour une clientèle variée.





WELKENRAEDT point de contact

Le 15 octobre 1843, la première liaison internationale du continent était née: le train inaugural venant de Liège franchissait la frontière entre la Belgique et la Prusse. C'est dans les années 1870 que Welkenraedt acquit son importance au niveau voyageurs, lors de l'ouverture de la ligne vers Plombières prolongée après vers Gemmenich et Aix Ouest et ensuite vers Aubel. En 1879, il y avait 2 points d'embarquement: *Welkenraedt*, pratiquement à l'emplacement actuel, et *Welkenraedt Ouest*. Les trains directs Bruxelles-Verviers-Herbesthal-Aix-La-Chapelle ne s'arrêtaient pas à Welkenraedt car les formalités douanières communes s'effectuaient à Herbesthal. Après la grande guerre, la frontière fut reportée à Hergenrath et tout le trafic marchandises fut transféré d'abord à Herbesthal, ensuite à Montzen où une gare de triage avait été construite, Herbesthal étant alors réservée au trafic voyageur. En août 1965, la gare de Welkenraedt, telle qu'on la connaît, était ouverte au trafic voyageurs. C'était l'époque où durant la matinée, des trains internationaux arrivaient d'Allemagne remorqués par des machines à vapeur de la Deutsche BundesBahn et étaient remaniés vers Paris et Ostende. Le même scénario se déroulait dans la soirée en sens inverse: des voitures venant d'Ostende et de Paris

étaient manoeuvrées pour être incorporées dans des trains vers l'Allemagne. L'électrification de la ligne 37 de Liège à Aix en 1966 fit disparaître cette activité, un service plus rapide étant mis en place.

Point de contact entre la Belgique et l'Allemagne

Welkenraedt est la dernière gare belge du réseau SNCB, à 9 km de la frontière. Le personnel de surveillance et de signalisation assure toutes les communications pour la sécurité et la régularité du trafic avec le premier poste allemand situé à Aix-Sud. Etant donné que des locomotives belges et du personnel de conduite et d'escorte belge prennent en charge tous les trains internationaux à Aix-Central, toute la gestion du trafic transfrontalier est assurée par le personnel de surveillance de Welkenraedt. Ce personnel règle également les circulations sur les lignes à voie unique vers Montzen et vers Eupen et surveille le fonctionnement correct de 12 passages à niveau automatiques. Welkenraedt est encore gare terminus pour le service intérieur voyageurs, ce qui implique le garage d'un parc important de matériel durant la soirée et la remise en service de tout ce matériel très tôt le

lendemain matin. Ainsi, chaque nuit sont garées dans les installations 60 voitures, 11 automotrices et une dizaine de locomotives électriques. Actuellement, la gare de Welkenraedt offre les liaisons suivantes:

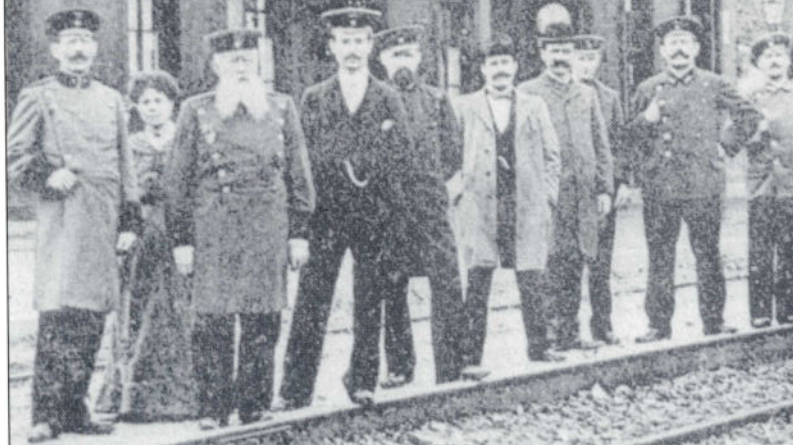
- 10 IC vers Liège, Bruxelles et Ostende;
- 17 L (locaux) vers Verviers-Spa-Géronstère;
- 9 L vers Liège Palais;
- 16 L vers Eupen;
- 2 P (de pointe) vers Bruxelles-Midi;
- 1 P vers Herstal;

□ ainsi que des IC et des trains internationaux de Aix-Central à Ostende. Ce sont presque 2.000 voyageurs qui circulent journellement dans ces trains.

Le bâtiment voyageurs actuel date de 1964. On y trouve la salle d'attente, le guichet voyageurs, le poste de signalisation (block 56) et le service général. Il est toujours provisoire mais un petit coin de ciel rose se découvre pour l'avenir de la gare. En effet, le projet de bâtiments définitifs est en cours d'étude.



EUPEN 120 ans



Bahnhof.

Eupen a été reliée relativement tard au réseau du Chemin de Fer. En 1867, une première gare terminale était mise en service rue de Herbesthal. Un court tronçon partant d'Eupen était raccordé à la ligne Liège - Cologne. Des *tortillards* acheminaient les voyageurs à Herbesthal, d'où ils pouvaient se rendre vers n'importe quelle destination.

A l'origine, le but était de relier Eupen directement au réseau international, sans prendre en considération la ville d'Aix-la-Chapelle.

C'était sans compter sur les réactions des autorités de la ville impériale. Celles-ci mirent leur veto et le projet tomba à l'eau. Le trajet fut modifié et Eupen mis à l'écart.

En 1887, au moment même où la ligne Herbesthal - Eupen était prolongée jusqu'à Raeren, la nouvelle gare fut construite dans le quartier de la rue de Hook, près du centre-ville. Eupen n'était dès lors plus gare terminale, au contraire, elle allait conforter son rôle de gare nodale (liaisons vers Raeren, Walheim, l'Eifel...).

Jusqu'à la fin de la première guerre mondiale, Eupen était une gare allemande. Après 1919, comme l'ensemble des cantons de l'Est, elle fut rattachée à la Belgique.

Un trafic marchandises important

De nombreuses entreprises régionales transportaient leurs produits par voie ferrée. Certaines avaient leur propre raccordement ferroviaire qui permettait l'accès direct aux dépôts, aux entrepôts ou aux ateliers. Dans les années 30, on réalisa dans la forêt domaniale d'Eupen la construction du barrage de la Vesdre. Ce projet gigantesque nécessitait la construction d'une ligne spécifique pour acheminer les matériaux de construction sur le chantier, difficilement accessible à l'époque. Eupen connut ainsi un trafic de transit très dense. Aujourd'hui, au même endroit, on longe d'agréables sentiers de promenade. Après la seconde guerre mondiale, le chemin de fer eupenois allait vivre une lente descente aux enfers. D'autres modes de transports, plus rapides, acquirent la préférence d'une partie du public.

Après la pluie, le beau temps

Au printemps 1959, le dernier train de voyageurs quittait Raeren pour entamer ce qui serait son ultime voyage vers Herbesthal, via Eu-

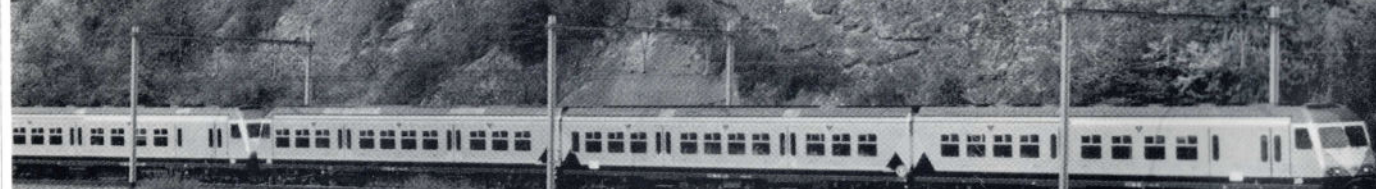
pen. Quelques trains de marchandises circulaient encore mais ne justifiaient plus le coût d'entretien de la gare et des voies. La gare d'Eupen entendit sonner le glas en 1977.

Après de tenaces négociations entre les autorités ferroviaires et les responsables politiques, une nouvelle gare fut construite et annexée au réseau SNCB, le 3 juin 1984. Les habitants d'Eupen et des environs se réjouirent immédiatement des bonnes liaisons tant nationales qu'internationales.

Le trafic voyageurs connaît une réelle expansion depuis la réouverture de la gare. En effet, la SNCB offre à l'hinterland eupenois des relations idéales vers la capitale, la côte, Bruges, Namur et Anvers, moyennant les relations quotidiennes des 6 trains IC entre Eupen et Ostende, mais aussi de nombreuses formules intéressantes de voyage. Parmi les *plus* offerts par la gare, il faut noter le service de location de vélos ou de city-bike, une bonne formule pour mieux connaître le bel arrière-pays eupenois. Dans l'avenir, de nouveaux investissements permettront à la SNCB de servir mieux encore la clientèle. La salle des guichets comme la salle d'attente devraient être réaménagées. Les voyageurs qui transitent via Eupen pourront compter sur un accueil encore amélioré.



DEMAIN l'atout rail



Une mobilité en hausse

A l'heure où l'Europe Unique prend forme, les gens vont se déplacer de plus en plus et le transport de marchandises devrait se développer particulièrement sur les moyennes et longues distances.

Les conséquences, pour les hommes et l'environnement, de cette mobilité accrue sont bien connues. Ainsi, par exemple, un trafic routier trop important provoque des embouteillages, du stress, des accidents, une pollution de l'air et un gaspillage d'énergie. Face à ces problèmes, le rail peut être considéré comme une solution au moment même où les chemins de fer travaillent intensément à leur renouveau. En effet, les études réalisées par des scientifiques indépendants vont toutes dans le même sens: le train pollue moins, consomme moins, occupe moins d'espace au sol et présente un haut niveau de sécurité.

Star 21: les chemins de fer de demain

Les voyageurs sont en droit d'exiger un service ferroviaire intérieur optimal. C'est ce à quoi s'engage la SNCB à travers son plan Star 21.

Ce plan d'avenir des chemins de fer belges prévoit, sur une période de 30 ans, la modernisation et le réaménagement de l'ensemble du réseau classique. Le plan décennal d'investissement (pour la période 1991-2000), qui s'évalue en termes financiers à 176 milliards de FB en est une première application concrète.

La modernisation du réseau voyageur

Pour que les voyageurs utilisent davantage le train, le service offert

se doit d'être attrayant. La SNCB va mettre en service un matériel roulant, apte au 200 km/h, et présentant toutes les qualités d'un confort optimal. Le plan Star 21 prévoit des trains plus rapides sur les longues distances. Il s'agit des trains InterCity (IC). Il prévoit aussi des trains plus fréquents sur des distances plus courtes, particulièrement aux environs des grandes villes, pour fluidifier le trafic. Afin de permettre aux trains rapides et plus lents de circuler sans se gêner mutuellement, il faut ajouter parfois des voies sur certaines liaisons et ainsi augmenter la capacité des lignes (particulièrement pour faciliter le trafic de et vers Bruxelles).



Moderniser l'infrastructure ferroviaire, c'est aussi, par exemple, procéder à la modernisation de la signalisation et à l'électrification de certaines lignes. Cette technologie ferroviaire moderne permet aux trains de circuler plus vite, sans être nuisible pour l'environnement, en consommant moins d'énergie.

Exemple dans la région liégeoise: les travaux d'électrification viennent d'être terminés sur la ligne 43 Liège-Rivage-Marloie et ils vont débiter incessamment sur la ligne 42 de Rivage à Gouvy (fin des travaux programmée pour la fin 96).

Tout ceci sans perdre de vue que le voyage en train commence dans la gare: la SNCB doit pouvoir assurer à sa clientèle un accueil irréprochable. Il faut donc rénover les gares et leurs environs.

Les trains de demain

La SNCB va acheter du nouveau matériel roulant. Les voyageurs pourront en apprécier le confort de haut niveau et les équipements modernes. Actuellement, les trains *Breaks* composés de deux voitures sont modernisées et transformées en rames triples. La SNCB vient de commander récemment 163 voitures

aptes au 200 km/h et 120 automotrices triples dont 50 aptes à rouler sous deux tensions électriques différentes. Ce sont ainsi 38.000 places assises qui seront offertes progressivement aux voyageurs, d'ici l'an 2000, pour un investissement total de 30 milliards. Le confort de ces trains passe pour une bonne part par la disposition nouvelle des sièges qui accroîtra l'espace réservé à chaque passager. Ainsi, ce nouveau matériel, équipé en outre de systèmes perfectionnés de climatisation, d'insonorisation et d'information aux voyageurs remplacera, dans un proche avenir, de nombreux trains circulant actuellement sur les grands axes.

Des gares accueillantes

La gare est un endroit privilégié avec lequel le voyageur doit pouvoir se sentir familiarisé. La SNCB consacre, dans son plan Star 21, une part importante de son budget à faire du lieu de la gare, un espace fonctionnel, agréable et facile d'accès. De nombreuses gares de notre réseau ont déjà été rénovées. D'autres vont également faire l'objet de rénovations diverses, tant pour leurs façades que pour l'intérieur même des bâtiments. La

SNCB développe actuellement un style *maison*, de conception architecturale moderne. D'une gare à l'autre, l'information (horaires, accès aux quais, guichets, buffet, consigne à bagages...) est standardisée entre autre grâce à une signalétique commune. Le voyageur trouve ainsi immédiatement la bonne direction.

Exemple dans la région liégeoise: la gare de Verviers-Central a été choisie comme gare-pilote, en 1987, pour la partie francophone du pays, en matière d'amélioration de la présentation et de l'accueil des voyageurs. Dans cette optique, elle a fait l'objet d'un réaménagement global.

Un accès facile, des environs adaptés

Une gare fonctionnelle, c'est aussi une gare facile d'accès. C'est pourquoi le plan Star 21 prévoit aussi, en collaboration avec les sociétés de transport en commun et les autorités locales, le réaménagement des environs des gares. Les piétons et les adeptes du vélo doivent pouvoir se rendre aisément à la gare. Les automobilistes doivent pouvoir circuler ou s'arrêter facilement devant la gare et se garer



dans de bonnes conditions. Ainsi, des parkings existants seront agrandis et de nouveaux parkings seront construits.

Exemple dans la région liégeoise: un nouveau parking de 700 places vient d'être terminé à Liège-Guillemins. A Verviers-Central, le parking à proximité de la gare sera agrandi et modernisé dans un proche avenir.

Le plan Star 21 prévoit aussi de mettre en place une meilleure complémentarité de l'information (arrivée des trains, horaires des bus...) entre les modes de transports collectifs (train, tram, bus). De bonnes correspondances entre ces différents modes de transport seront également instaurées.

Star 21, c'est aussi le transport de marchandises

Avec l'Europe en construction et l'ouverture des frontières à l'Est, le trafic marchandises connaîtra une large expansion. Le transport combiné (train-route, train-bateau) aura un rôle plus important à jouer sur les liaisons internationales. Le transport des marchandises par rail est particulièrement performant



lorsque les trains transportent rapidement des chargements d'un certain volume sur de longues distances.

Sa productivité repose donc sur deux concepts. L'infrastructure marchandises doit pouvoir supporter des charges plus lourdes (on est déjà passé du 20 tonnes par essieu au 22.5 tonnes par essieu). Les trains doivent aussi pouvoir rouler plus vite.

Il faut donc adapter les lignes pour ce genre de trafic. Certaines lignes ont été choisies pour desservir et relier les ports, les principales zones industrielles et les grandes gares de triage. Aussi les trafics marchandises et voyageurs n'utilise-

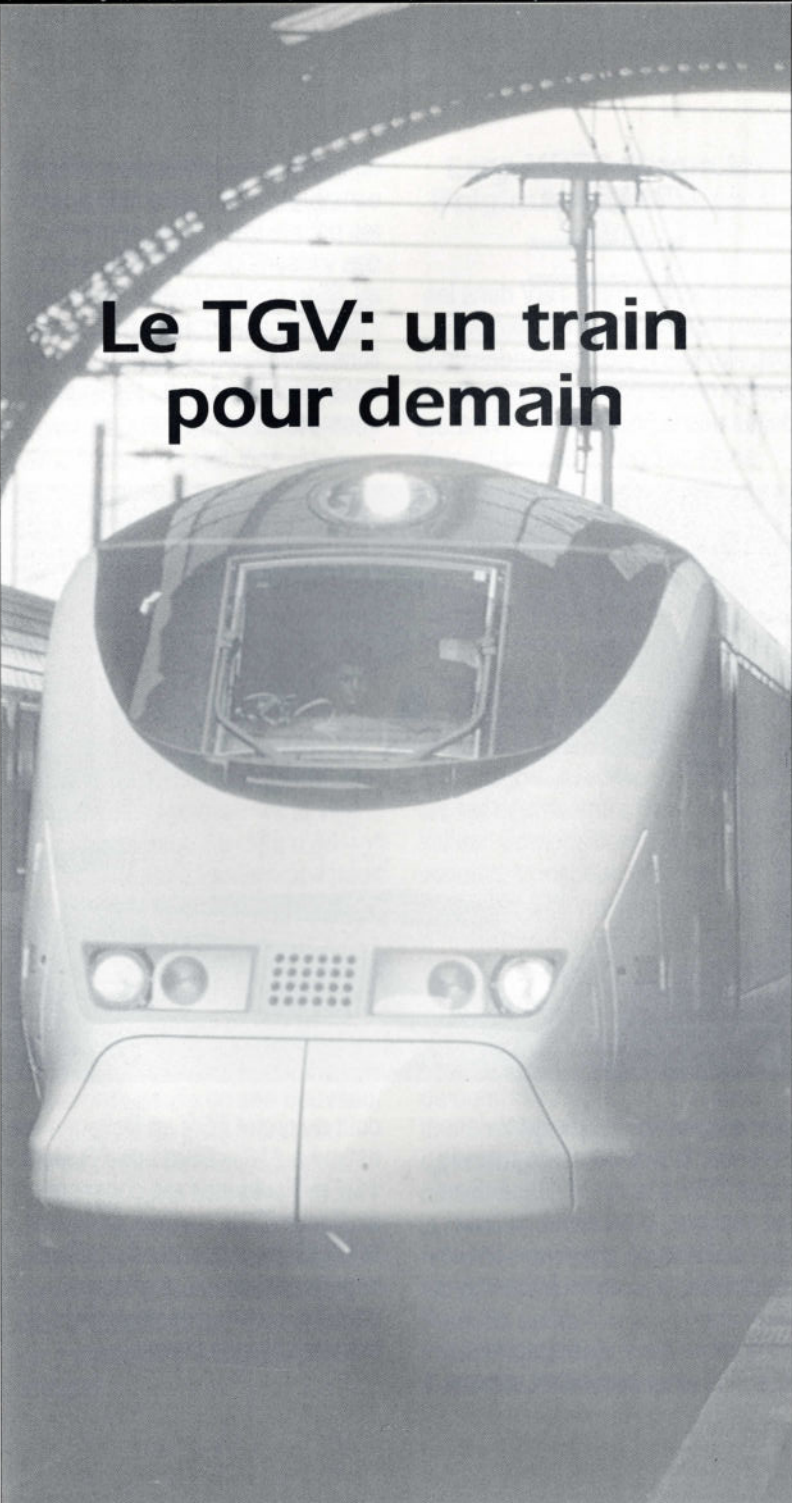
ront-ils pas les même lignes. Là où les trafics devraient se superposer, on vise à leur affecter des voies spécialisées, parfois en en ajoutant à celles qui existent.

Star 21 et TGV

Le train à grande vitesse va dynamiser le trafic ferroviaire international. La Belgique, située au coeur du continent européen, sera la plaque tournante du premier réseau à grande vitesse. A partir de Bruxelles, Londres, Paris, Amsterdam et Cologne seront désormais acces-

sibles en un minimum de temps. Le plan Star 21 prévoit l'adaptation des horaires des IC/IR en fonction de l'arrivée du TGV.

Liège-Guillemins, gare TGV: des études sont actuellement en cours entre les responsables tant du niveau régional que local, en collaboration avec la SNCB, concernant le réaménagement du bâtiment de la gare et de son périmètre, dans la perspective de l'accueil des voyageurs TGV.



Le TGV: un train pour demain

A l'heure de la construction de l'Europe, le TGV sera le moteur du renouveau du chemin de fer. La Belgique se situera au coeur du premier réseau ferroviaire à grande vitesse de portée internationale. Deux types de liaisons y seront mises en service. Une liaison continentale reliant Bruxelles, Anvers et Liège à Paris, Lille, Amsterdam, Francfort et Cologne. Et une liaison avec la Grande-Bretagne, via le tunnel sous la Manche.

Concevoir un réseau à grande vitesse

L'idée de mettre en service des TGV a pris forme au début des années 1980 avec pour premier objectif de relier Bruxelles à Paris et à Cologne. En juillet 1983, à Paris, stimulés par les Ministres des Communications de la France, de la Belgique et de l'Allemagne, les sociétés de Chemins de Fer concernés proposaient des études concrètes: un réseau à grande vitesse s'imposait comme une évidence dans notre société caractérisée par une mobilité croissante. Une année plus tard, dans la foulée, les Pays-Bas se joignirent au projet et Amsterdam allait ainsi être reliée au réseau. Une fois acquis le principe du tunnel sous la Manche,

le projet devait intégrer la desserte de Londres. En novembre 1989, les Ministres des Transports de la Belgique, de la République fédérale d'Allemagne, de la France, des Pays-Bas et du Royaume Uni réaffirmaient l'intérêt d'instaurer des liaisons par trains à grande vitesse entre Paris, Londres, Bruxelles, Amsterdam, Cologne et Francfort. Le calendrier, établi à La Haye, allait concrétiser le futur réseau de trains à grande vitesse qui irriguerait demain tout le continent européen.

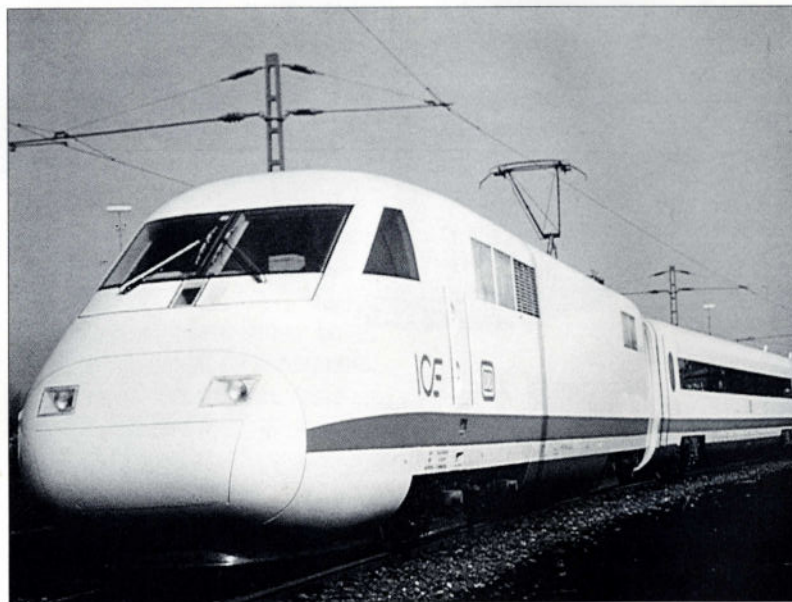
Carte d'identité du TGV

Le TGV est capable d'atteindre rapidement des vitesses entre 250 et 300 km/h et réduit ainsi considérablement les temps de parcours. Tout en confort et en sécurité. Il utilise moins d'espace, consomme moins d'énergie et, circulant sur des lignes électrifiées, il est particulièrement respectueux de l'environnement. Son atout principal réside dans le fait qu'il peut utiliser les mêmes gares et les mêmes voies qu'un train ordinaire et transporter ainsi les voyageurs directement au coeur des villes.

Le projet TGV en Belgique

L'inscription du tracé TGV dans les plans de secteur a été approuvée en juillet 1991. Des demandes de permis de bâtir ont pu être introduites dès la fin 1992, de même

du train à grande vitesse justifie la construction de lignes indépendantes pour le trafic TGV, permettant des vitesses de 300 km/h. Grâce au TGV, la SNCB verra son trafic international augmenter. 15,5 millions de voyageurs au lieu de 6 millions actuellement sur les lignes internationales concernées. Le



que les procédures d'expropriation. En outre, la population concernée par le TGV a la possibilité, à diverses reprises, d'exprimer son opinion sur le tracé grâce aux enquêtes publiques, comme le prévoit la loi.

Le nombre élevé de voyageurs attendus avec la mise en service

coût du projet TGV en Belgique est estimé à 118 milliards de FB, dont 11.7 milliards indexés consacrés au *Fonds TGV*, budget alloué par la SNCB pour des travaux d'aménagements locaux à effectuer dans les communes traversées par le train à grande vitesse.

304 km de lignes dont 160 en site nouveau

De la frontière française à Bruxelles:

les TGV circuleront en site nouveau jusque Lembeek, d'où ils longeront la ligne classique Mons-Bruxelles. A partir de Hal, l'infrastructure sera portée à 4 voies. Les 2 voies centrales, destinées au TGV, permettront les 220 km/h.

De Bruxelles à la frontière néerlandaise:

les TGV circuleront sur la ligne actuelle jusque Berchem, près d'Anvers, à 160 km/h. La gare TGV se situera sous la gare d'Anvers-Central. Les voies traverseront la ville grâce à un tunnel. Au-delà d'Anvers, la ligne sera modernisée pour permettre les 160 km/h.

De Bruxelles à la frontière allemande:

les TGV utiliseront la ligne actuelle portée à 4 voies jusque Louvain. Ils circuleront ensuite en site nouveau, le long de l'E 40 jusque Bierset, près de Liège. Ils traverseront la ville sur les voies existantes et atteindront le plateau de Herve par un tunnel de 7 km. Jusque Welkenraedt, ils circuleront en site nouveau et emprunteront ensuite la ligne classique aménagée vers l'Allemagne.

La grande vitesse en Belgique déclinée en 4 trains

Les **Eurostar**, concrétisation d'une collaboration entre les chemins de fer anglais, belge et français, effectueront dès 1994 les relations Londres-Bruxelles et Londres-Paris par 15 allers-retour quotidiens. Composition: 2 motrices, 18 voitures. Longueur: 400 mètres. Capacité: 794 voyageurs (584 en 2^{ème} classe, 210 en 1^{ère}).

Les **PBKA** assureront dès 1997 les liaisons Paris-Bruxelles-Anvers-Amsterdam et Paris-Bruxelles-Liège-Cologne. Avec des départs toutes les heures entre Paris et Bruxelles. Composition: 2 motrices, 8 voitures. Longueur: 200 mètres. Capacité: 377 voyageurs (257 en 2^{ème} classe, 120 en 1^{ère} classe). Possibilité de coupler deux rames: 754 places.

Les **TGV Réseau** feront dès 1996 de nombreux voyages à destination des régions françaises à partir de notre pays sans passer par Paris, en empruntant la ligne d'Interconnexion à l'est de la capitale. Ils remplaceront dans un premier temps les PBKA pour les liaisons Paris-Bruxelles-Liège et Paris-Bruxelles-Amsterdam. Capacité: 377 voyageurs.

Les **ICE**, à l'horizon 2000, effectueront dans leur version internationale plusieurs allers-retour quotidiens Cologne-Liège-Bruxelles. Capacité: 760 passagers.

Les gares qui accueilleront le TGV

Bruxelles-Midi, Liège, Anvers et Bruxelles-Nord feront peau neuve pour l'arrivée du TGV. Le terminal TGV de Bruxelles-Midi s'étendra sur 6 voies. Cette gare sera point de correspondance des trains Eurostar (qui effectueront les liaisons Londres-Bruxelles et Londres-Paris) et PBKA (Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam) et centre de coordination avec le réseau intérieur et le trafic international. Certaines voies de la gare de Bruxelles-Nord seront réaménagées pour accueillir les PBKA, qui y feront un bref arrêt. A Anvers-Central, les voies se répartiront sur 3 niveaux différents, les voies inférieures étant destinées aux TGV et aux trains classiques qui continuent vers les Pays-Bas. Bruxelles-Nord, Anvers, Liège et Lille pour les habitants du Hainaut et des 2 Flandres serviront de gares de correspondance du réseau à grande vitesse avec certaines liaisons du réseau intérieur adaptées en conséquence. Les ho-

raires des trains IC/IR seront revus en 1998 pour assurer de bonnes correspondances avec le TGV.

Le calendrier

été 1994:

trains TGV Eurostar entre Londres et Bruxelles. Circulation sur la ligne existante Bruxelles - Tournai - Lille à 140 km/h. Temps de parcours entre Londres et Bruxelles: 3 h 08.

juin 1996:

matériel TGV Réseau en service commercial entre Paris et Bruxelles. Circulation en site nouveau (sauf le passage à Hal et l'entrée à Bruxelles-Midi), à 300 km/h. Temps de parcours: 1 h 28. Quelques TGV Réseau continuent vers Liège-Guillemins et vers Amsterdam au-delà d'Anvers et de Rotterdam. Les trains Eurostar emprunteront cette même ligne nouvelle avec un temps de parcours entre Londres et Bruxelles de 2 h 37.

juin 1997:

matériel PBKA en service commercial entre Paris et Bruxelles. Circulation en site nouveau, sauf à Hal, à 300 km/h. Temps de parcours: 1 h 26. Des trains PBKA de Bruxelles vers Amsterdam en 2 h 31 et vers Cologne en 2 h 32.

juin 1998:

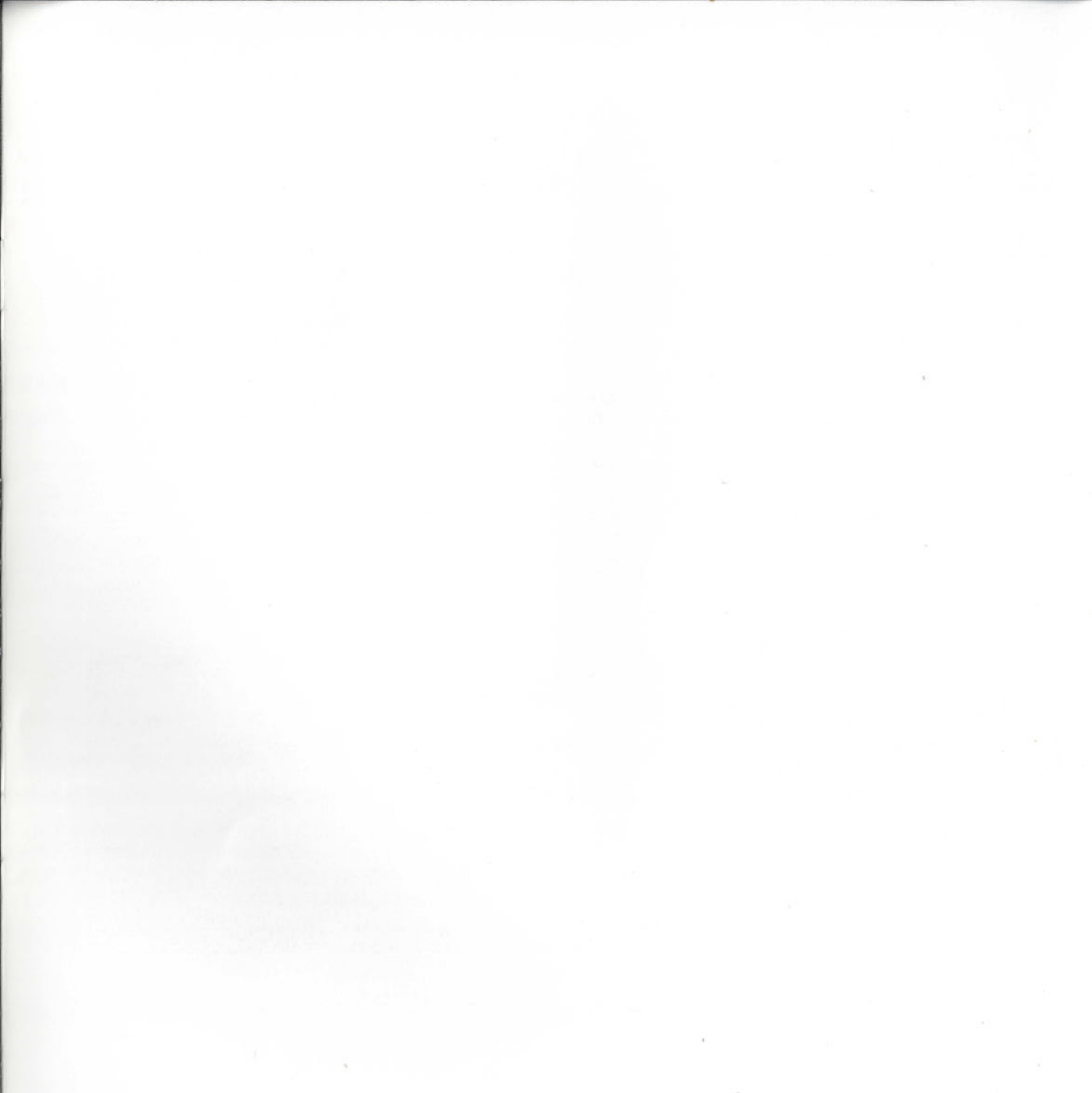
matériel PBKA en service commercial sur l'ensemble de cette relation. Circulation en site nouveau (sauf à Hal) et sur le tracé Bruxelles - frontière allemande quasi achevé, à 300 km/h. Temps de parcours: Paris-Bruxelles: 1 h 26, Bruxelles-Cologne: 1 h 45, Bruxelles-Amsterdam: 2 h 31, Londres-Bruxelles: 2 h 35.

Lorsque l'ensemble des travaux seront terminés (+/- en 2000), certaines liaisons verront encore leur temps de parcours diminuer sensiblement.

Un réseau à l'image de l'Europe

Au 21^{ème} siècle, le continent européen totalisera 35.000 km de lignes ferrées. 19.000 d'entre-elles seront des lignes nouvelles ou aménagées pour les 250 km/h. La majorité des grandes villes du continent seront désormais accessibles en un minimum de temps. On aura inventé une nouvelle habitude, celle de voyager avec les trains à grande vitesse...





150 Jahre
Ans



Eisenbahnverbindung Deutschland - Belgien

De liaisons entre la Belgique et l'Allemagne