

101 Août
1996
Périodique trimestriel
Dix-neuvième année

BELGIQUE-BELGIË

P.P.

LIÈGE X

9/406



transfer

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

SOMMAIRE

EDITORIAL	3
A LA RECHERCHE DE L'IMAGINATION PERDUE	3
NOUVELLES DE LA SNCB	5
LA SNCB PAR LIGNE	5
LA GARE DE NAMUR, PERSPECTIVES POUR L'AN 2.000	23
LE MATERIEL MOTEUR SNCB	31
<i>Statistiques du matériel moteur</i>	31
<i>Le point sur le matériel moteur</i>	35
<i>De nouveaux autorails doubles série 41</i>	43
<i>Ivette, le nouvel ordinateur portable des chefs-gardes et gardes</i>	45
EXPLOITATION SNCB.....	47
<i>Les améliorations à la desserte des voyageurs au 2 juin 1996</i>	47
<i>Nouvelle desserte voyageurs à la SNCB en 1998</i>	49
<i>Engins à motorisation triphasée et circuits de voie</i>	53
<i>Dans les gares</i>	54
<i>Accidents - incidents</i>	54
LES VOYAGES DU GTF ASBL	57
ADIEU, CC 40 100 SNCF ET RAMES TEE.....	57
<i>Edition d'une série de 10 photos-souvenir « ADIEU TEE »</i>	67
RENCONTRE INTERNATIONALE DE LOCOMOTIVES A VAPEUR.....	69
<i>Les locomotives à vapeur présentes à Trois-Ponts le 14 juillet</i>	70
ACTIVITES DU GTF ASBL	71
UNE NOUVELLE EDITION DU GTF ASBL : LE CHAUFFEUR DE LOCOMOTIVE A VAPEUR	71
GTF-DISTRIBUTION	72
NOTRE PROCHAIN VOYAGE TRANSPORTS URBAINS DE DÜSSELDORF - LUNDI 11 NOVEMBRE 1996.....	73
APPEL A NOS MEMBRES	73
AGENDA.....	74
BIBLIOGRAPHIE	75

COLOPHON

Rédaction et revue de presse : H. Arden, J. Braive, J. Ferrière, J. Laterre, M. Lebeau, P. Lemja, J. Cl. Léonard, M. Machine, A. Tenaerts

Iconographie : A. Giroul, M. Georis

Coordination : H. Arden & R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1200 ex.

Toute correspondance relative à Trans-fer est reçue à l'adresse suivante :

GTF asbl, rédaction de Trans-fer, Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1

Imprimé en Belgique - Dépôt légal à la parution

Éditeur responsable : R. Marganne, rue Ambiorix, 75 à Liège

Editorial

A la recherche de l'imagination perdue

Le récent succès des journées portes ouvertes des Tôleries Delloye-Mathieu (TDM) à Marchin, au sud de Huy, avec mise en circulation de navettes ferroviaires entre la gare de Statte et l'usine, assurées en traction vapeur (locomotive 26.101 du PFT) a remis en lumière le sort des petites lignes exploitées exclusivement en trafic marchandises.

Le court tronçon de 5 kilomètres de Statte à Marchin de l'ancienne ligne 126 Statte - Ciney est utilisé pour l'approvisionnement de l'usine TDM en coils (bobines d'acier). Cet approvisionnement est assuré tant par la route que par la voie ferrée. Le choix du mode de transport répond à différents critères : délai, souplesse, moyens, risque, prix...

En ce qui concerne ce dernier paramètre, la SNCB ne manque pas de faire état du coût d'entretien de la ligne pour le passage de quatre trains journaliers.

Dans la mesure où les camions disposent de l'infrastructure routière générale, la concurrence n'est guère équivalente ! On peut dès lors craindre que le sort de ce tronçon - mais nous songeons également à d'autres, comme la ligne 138 (Châtelet - BK 4.500), ne soit scellé à moyen terme.

Dans l'intérêt général, on peut se demander si l'entretien de ces petits tronçons à trafic spécifique ne devrait pas être pris en charge par la Région. Celle-ci ferait sans doute oeuvre responsable. Le transfert total du trafic ferroviaire sur la route entraînerait des nuisances certaines pour la ville de Huy et la commune de Marchin, ainsi qu'une usure accélérée de la pittoresque route de la vallée du Hoyoux.

Ce tronçon de l'ex-ligne 126 possède une autre caractéristique : il franchit la Meuse sur un pont à arcades et traverse la colline en tunnel. Il a perdu son statut stratégique militaire. Ces deux ouvrages d'art sont désormais mal utilisés tandis que leur coût d'entretien est à la charge de la seule SNCB.

Photos de couverture :

AVANT : le passé et l'avenir à Liège-Guillemins le 27 avril 1996 : CC 40 100 de la SNCF et TGV Thalys (photo M. Georis)

ARRIERE : un document exceptionnel : le train spécial COPEF/GTF asbl tracté par la CC 40 110 SNCF à La Haye (*Den Haag*) le 2 juin 1996 (photo J. Ferrière)

Pourquoi ne pas réévoquer aujourd'hui une ancienne idée ? Aménager le pont sur la Meuse et le tunnel pour un trafic mixte : ferroviaire, routier et piéton ? Cet aménagement dégorgerait la ville en lui donnant un troisième pont tandis que le trafic ferroviaire actuel serait maintenu. Lorsqu'un train s'engagerait sur le tronçon mixte, une signalisation routière appropriée le protégerait de la circulation générale. Une telle « mixité » existe dans la zone portuaire d'Anvers.

Pour éviter qu'à terme, certains ne recherchent la suppression des rails, il conviendrait sans doute de rédiger une convention extrêmement précise qui envisagerait tant le court que le long terme.

Ce type de solution ne présente à notre sens que des avantages pour toutes les parties : pour la ville de Huy et la commune de Marchin, les principaux ont déjà été cités. Pour la SNCB, la charge d'entretien des deux ouvrages est réduite et le prix de revient se rapproche davantage du transport routier. La possibilité d'y maintenir un trafic à terme est renforcée, ce qui est également tout avantage pour le réseau principal.

Mais pour ce faire, il faut faire preuve d'imagination !

L.P.



Un train spécial Statte - Marchin (ligne 126), tracté par la locomotive à vapeur 26.101 du PFT, franchit la Meuse avant de pénétrer dans le tunnel de Huy-Sud (photo A. Giroul - 18.05.96)

Nouvelles de la SNCB

La SNCB par ligne

□ Ligne 1 - Antoing - frontière (Wannehain)

La circulaire n°32T/96 de la SNCB du 15 mai 1996 a officiellement affecté le n°1 de la nomenclature des lignes SNCB, à la ligne à grande vitesse¹, actuellement limitée à la section Antoing - frontière (*Wannehain*). Electrifiée en 25 kV 50 Hz, cette section voit sa vitesse de référence fixée à 300 km/h, une première à la SNCB. Quant au n°1/3, il est attribué au raccordement à voie unique Y Maubray - Y Antoing, qui permet de passer de la ligne à grande vitesse à la ligne 78 Tournai - St-Ghislain. C'est sur ce court raccordement que se trouve la zone de commutation entre le courant alternatif 25 kV de la ligne à grande vitesse et le 3 kV continu du réseau classique de la SNCB.

La ligne 1 a été mise sous tension de la frontière à Antoing le 27 mars 1996. Le 10 avril, avait lieu la première circulation TGV à 270, puis 330 km/h, assurée par la rame Thalys 4540 de la SNCF. Le 25 avril, la vitesse de 335 km/h était atteinte à Esplechin, ce qui constitue le nouveau record belge de vitesse sur rail.

L'homologation officielle de la ligne 1 (tronçon Sainghin - Antoing) ayant eu lieu le 2 mai, l'exploitation de la ligne 1 par le service Transport de la SNCB est effective depuis le 3 mai 1996.

La circulation sur cette ligne est réglée, entre la frontière française et Y Maubray, par le poste de block n°12. Ce poste de block est situé à Bruxelles, dans l'aile K du bâtiment de la direction de la SNCB, rue de France. Ce poste est muni d'installations électroniques de type PLP (poste à logique programmable), pilotées par une installation EBP (clavier d'ordinateur et écran, au lieu du traditionnel tableau de contrôle optique). Rappelons que côté français, la totalité de la ligne à grande vitesse « *Nord Europe* » est gérée par le « PAR » situé dans les installations de la gare de Lille-Flandres : celui-ci gère la ligne à grande vitesse au nord de Gonesse et de la gare TGV de Roissy-Charles-de-Gaulle jusqu'à Fréthun, portail français du tunnel sous la Manche d'une part, et jusqu'à Wannehain-frontière d'autre part, y compris les bifurcations de Fretin.

L'inauguration officielle du tronçon Esplechin-frontière - Antoing a eu lieu le jeudi 30 mai 1996 : pour la petite histoire, la rame TGV « Thalys » inaugurale, qui

¹ - les n° 2 à 9 sont réservés, et on peut penser que la ligne à grande vitesse en direction de la Hollande, et celle en direction de Liège et de l'Allemagne rentreront dans ce type de numérotation « à un chiffre ». La numérotation des lignes du réseau classique, elle, commence avec le n°11.

aurait dû effectuer le trajet complet Bruxelles-Midi - Paris-Nord, a dû être déournée sur la gare parisienne de Aéroport-Charles-de-Gaulle-Roissy, une manifestation syndicale française bloquant entièrement la gare de Paris-Nord. Les premières circulations commerciales de TGV (relations Amsterdam/Anvers/Liège - Bruxelles - Paris) ont lieu depuis le 2 juin 1996.

□ Ligne 2 - section Anvers - Pays-Bas

Les Ministres des Transports belges et néerlandais viennent de se mettre d'accord sur le tracé de la ligne nouvelle à grande vitesse qui doit relier Anvers à la frontière néerlandaise. Deux itinéraires étaient en lice : l'un, préféré par la SNCB notamment pour des raisons budgétaires, car plus court, passe par les installations portuaires de la Métropole. L'autre, plus long, qui suit l'actuelle autoroute E 19 Anvers - Bréda, a la préférence des autorités néerlandaises notamment pour des raisons écologiques et d'aménagement du territoire. C'est finalement ce dernier tracé qui a été choisi, moyennant une intervention financière du gouvernement néerlandais pour le tracé en territoire belge. Les deux gouvernements sont aussi d'accord pour étudier un prolongement de l'actuelle ligne SNCB 11 Y Schijn - Y Stabroek - Noordland en territoire néerlandais vers Bergen-op-Zoom.



**Le point d'arrêt de Olen, sur la ligne 15, a été rouvert avec le service d'été 1996:
un train IR Neerpelt - Anvers-Central y marque l'arrêt le 9 juin 1996
(photo W. BOECKX)**

□ Ligne 15 - Herentals - Mol - Hasselt réouverture du point d'arrêt de Olen

Fermé depuis plusieurs années, le point d'arrêt d'Olen, situé entre Herentals et Geel, est rouvert au trafic voyageurs depuis le 2 juin dernier. Tous les trains de la relation Anvers-Central - Neerpelt y marquent désormais l'arrêt.

□ Ligne 36/3 Y Harenheide - Y Diegem-Ouest - ligne inutile ?

Dans notre dernier numéro hors série, « les lignes nouvelles de la SNCB - 1926-1996 », nous nous sommes intéressés au sort de la ligne 36/3, dans la banlieue inutile, que nous avons présentée comme un travail inutile.

Notre membre M. Grieten de Bruxelles nous invite à « corriger le tir » et précise que cette ligne n'est actuellement ni sans emploi, ni privée d'utilisation régulière.

Elle est en effet parcourue, chaque jour ouvrable, par une paire de trains, assurés par trois automotrices doubles classiques :

le matin - train P 3330 Aarschot - Louvain - Bordet - Mérode - Etterbeek - Bruxelles Quartier-Léopold et Bruxelles-Schuman.

Le soir - train P 4330 Schaerbeek - Bruxelles-Schuman - Bruxelles Quartier Léopold - Etterbeek - Mérode - Bordet - Louvain - Hasselt.

Il est vrai qu'on peut souhaiter un meilleur sort à cette courte ligne, notamment dans le cadre des travaux d'établissement d'un tunnel projeté entre Bruxelles-Schuman et Josaphat...

Nous remercions notre membre de ces précisions.

□ Ligne 73 Deinze - De Panne : électrification

Le 2 juin dernier a débuté l'exploitation commerciale des 71 kilomètres de la ligne Deinze - De Panne en traction électrique selon la technologie classique 3.000 volts courant continu de la SNCB. L'inauguration officielle des nouvelles installations avait eu lieu le 28 mai : la caténaire était sous tension depuis le 6 mai, entre la gare de Lichtervelde et celle de La Panne.

Il s'agit sans doute de la dernière opération d'électrification d'envergure du réseau SNCB en 3000 volts courant continu. Après celle-ci en effet, il ne reste au programme, dans cette tension d'alimentation s'entend, que la section Boom - Puurs de la ligne 52 et la courte ligne à voie unique Fleurus - Tamines, lorsqu'elle sera remise en service. Les autres électrifications prévues dans l'avenir seront réalisées en courant alternatif monophasé 25 kV 50 Hz : Rivage - Gouvy ou Dinant - Bertrix - Athus (ligne « Athus-Meuse »), sans oublier bien sûr les lignes à grande vitesse en cours d'élaboration.

Revenons à la ligne 73, dont les travaux ont commencé en mai 1992 et ont été étalés sur quatre ans : l'investissement total s'élève à 2,4 milliards de francs : 1,56 pour l'électrification proprement dite (caténaire, signalisation, sous-stations de traction et postes de sectionnement), et 840 millions pour divers travaux annexes comme la suppression de passages à niveau, l'amélioration du tracé des voies, l'amélioration des bâtiments de gare, la suppression de 22 passages à niveau²...

L'électrification : une nouvelle technique

Le montage de la caténaire sur la ligne 73 est profondément différent de la structure classique utilisée par la SNCB sur la quasi-totalité des autres lignes du réseau: des portiques lourds³.

La nouvelle technique de construction fait appel à un réglage séparé du fil porteur principal et des fils de contact. L'utilisation d'un porteur auxiliaire devient ainsi superflue. Les fils sont suspendus à des bras articulés en aluminium, fixés aux poteaux des caténaires. Cela donne naissance, pour chaque voie, à une structure portante de type potence, de sorte que les deux voies deviennent, du point de vue de la construction, indépendantes l'une de l'autre et que l'ensemble se trouve moins vulnérable.

Cette nouvelle structure a reçu la dénomination « type R3 ». L'étude et la mise en place de cette nouvelle caténaire facile à entretenir ont constitué la première étape vers une caténaire de type « R3 » similaire pour les lignes à grande vitesse belges en construction.

Deux sous-stations de traction alimentent la ligne 73, depuis ses extrémités, l'une à Deinze, l'autre à Coxysde. Des postes de sectionnement complètent l'ensemble.

Les travaux tronçon par tronçon

DEINZE - TIELT

- A Grammene, le passage à niveau n°68 a été supprimé.
- A Aarsele, point d'arrêt des trains « P », on a rafraîchi les installations
- A Tielt, un nouveau poste de commutation pour caténaire a été installé. Le bâtiment de gare a été repeint et le tracé des voies amélioré. On a construit un passage souterrain pour piétons et un nouveau dépôt pour vélos. A la sortie de la gare côté Lichtervelde, les passages à niveau 46 et 47 ont été supprimés.

² - 23 autres passages à niveau devraient être encore supprimés dans les prochaines années.

³ - une première application de cette nouvelle technique a eu lieu entre Bruxelles et Malines, sur la ligne 25, récemment réélectrifiée dans le cadre des travaux TGV.

TIELT - LICHTERVELDE

- A Pittem, à hauteur du passage à niveau n°30, une modification du tracé a permis de porter la vitesse des trains à cet endroit à 120 km/h.
- Les passages à niveau 36 et 35 ont été supprimés. Quant au passage à niveau situé au croisement avec la route régionale 50 Courtrai - Bruges, il a été remplacé par un pont routier.
- La gare de Lichtervelde était déjà électrifiée, puisqu'elle se trouve au croisement avec la ligne 66 Bruges - Courtrai. Néanmoins, les passages à niveau 8 et 5 ont pu être supprimés, et un parking d'une capacité de 50 voitures et 100 vélos a été aménagé.

LICHTERVELDE - KORTEMARK

- La suppression du passage à niveau 34 de Kortemark est en cours.
- A Kortemark, la gare a été rafraîchie, dotée d'un passage souterrain, de même qu'un dépôt pour 130 vélos et 15 cyclomoteurs. Un accès au quai 2 a été aménagé à partir du passage à niveau pour les personnes moins valides.

KORTEMARK - DIXMUDE

- A Dixmude, un poste de commutation pour la caténaire et un poste d'alimentation 1000 volts ont été érigés. Un nouveau passage souterrain a été construit.

DIXMUDE - FURNES

- Cette partie de la ligne 73, à voie unique, comporte l'un des plus importants travaux d'infrastructure de la ligne : la rectification du tracé ferroviaire en courbe de Kaaskerke, sur une longueur de 3,6 km : le nouveau tracé de la ligne a été mis en service le 28 janvier 1996 à 15h30 précises⁴ : il permet de relever la vitesse à cet endroit de 80 à 120 km/h et de supprimer sept passages à niveau, dont deux, particulièrement fréquentés, sur la route régionale Dixmude - Furnes. Il a fallu de plus ériger un nouveau pont sur la chaussée de Lo et créer deux tunnels pour la traversée du bétail.
- La section Dixmude - Furnes traverse en outre une zone particulièrement riche en cours d'eau des polders, ce qui a nécessité la construction de nombreux petits ponts.
- En gare de Furnes, la SNCB va restaurer la marquise située sur le quai n°1. C'est en effet sur la voie 1 que tous les trains s'arrêtent normalement. La voie 2 est réservée aux éventuels trains croiseurs : un nouvel accès au quai n°2 sera prévu, via le passage à niveau, tandis que la vieille marquise de la voie 2 a été démolie et remplacée par un nouvel abri.

FURNES - COXYDE

- La gare de Coxyde est à un jet de pierres de Furnes, dès la traversée du pont enjambant le canal en fait. Le petit bâtiment de gare a été rafraîchi par l'administration communale, tandis qu'un nouveau dépôt pour 28 vélos a été créé. Rappelons que la gare est à plus de 5 km de la station balnéaire et qu'un autobus « De Lijn » assure les correspondances avec le train.

⁴ - nous remercions notre membre Marc Grieten de nous avoir documenté précisément à ce sujet.

COXYDE - LA PANNE

- Outre la construction d'une sous-station de traction à Coxyde, il faut relever que la section Coxyde - La Panne a été portée à double voie, et qu'un passage à niveau a été supprimé.
- A La Panne, le bâtiment de gare, monumental et classé, a été restauré, tandis qu'un passage souterrain a été aménagé pour relier les trois voies à quai.
- Il est prévu, dans un avenir très proche, de prolonger la ligne de tram n° 2 Ostende - De Panne (Esplanade) de « De Lijn » jusqu'à la gare de La Panne, sur quelque quatre kilomètres. Le projet prévoit d'amener le tram directement dans la gare, afin de réaliser une correspondance quai à quai avec le train.

La signalisation

La signalisation a été revue sur toute la ligne : le block automatique y a été installé. L'ensemble du tronçon sortie de Dixmude - La Panne se trouve désormais dans la zone d'action de la nouvelle cabine de signalisation électronique de La Panne. Cette cabine est située dans le bâtiment de gare de La Panne, et remplace l'ancienne cabine de signalisation de La Panne et le poste tout-relais de Furnes. La nouvelle installation est de type PLP (poste à logique programmable), et de commande EBP (commande par clavier et écrans d'ordinateur), est similaire à l'installation provisoire de la gare de Bruxelles-Nord. Elle commande également le pont mobile sur le canal Nieuport - Dunkerque.

L'exploitation actuelle

Les rames de voitures M2 et les locomotives diesel série 62 chargées jusqu'à présent de la desserte « voyageurs » de la ligne 73 (relation IR DE Panne - Gent-St-Pieters - Geraardsbergen) ont été remplacées par des automotrices « Break » triples série 03, complétées par des trains tractés de voitures M4 aux heures de pointe. Le temps de parcours total entre La Panne et Deinze est diminué d'environ 10 minutes grâce à la traction électrique. Les automotrices effectuent le parcours La Panne - Gand-St-Pierre, où elles cèdent la place aux rames diesel de la relation L Renaix - Gand - Grammont, qui circule sur des lignes dont l'électrification n'est pas prévue.

L'électrification a permis à la SNCB de faire circuler, en saison, les samedis, dimanches et jours fériés, des trains touristiques en traction électrique, dont l'un au parcours original : Charleroi (7h27) - Mons - Tournai et Courtrai où le train est scindé⁵ : une tranche pour La Panne (départ de Courtrai 9h00, arrivée à La Panne 9h49) par Lichtervelde, l'autre pour Blankenberge par Bruges (départ de Courtrai 9h03, arrivée à Blankenberge à 9h50)... Au retour de La Panne, le départ a lieu à 19h16 (19h25 pour

⁵ - il aurait bien sûr pu être scindé à Lichtervelde, diront les spécialistes de la géographie ferroviaire belge.. Mais, pour des raisons techniques inhérentes à la SNCB (notamment la présence d'un dépôt de conducteurs à Courtrai), le scindage du train a lieu dans cette dernière gare, les deux rames ainsi formées se suivant à distance de block jusqu'à Lichtervelde...

Blankenberge), pour une arrivée à Charleroi à 21h44. Ce train, très mal signalé dans l'indicateur officiel de la SNCB, est assuré par automotrices « Break » triples. Il permet de mieux drainer la clientèle de la partie occidentale de la dorsale wallonne, qui, outre l'incontournable Blankenberge, aime se rendre dans les stations balnéaires du Westhoek.

L'avenir

Outre les correspondances quai à quai prévue à La Panne avec le tram, la SNCB songe, en 1998, dans le cadre de la révision en profondeur du service des trains de service intérieur, à créer une relation directe horaire entre La Panne, Bruxelles et l'aéroport de Zaventem. En outre, la vitesse de référence actuelle de la ligne, limitée à 120 km/h, pourrait être portée à 140 km/h à l'horizon 2000.

L'utilité de l'électrification de la ligne de La Panne

La ligne 73 ne supporte pas un trafic très important : un train de voyageurs toutes les heures et deux trains de pointe dans les deux sens, trois trains touristiques le week-end en saison... Le trafic des marchandises y est par ailleurs inexistant.

Et pourtant... son électrification était une vieille revendication du monde politique flamand qui réclamait à cor et à cri un désenclavement ferroviaire du « Westhoek » et un accès aisé à la partie la plus occidentale du littoral belge. Il est vrai qu'à moyen terme, dans le cadre de l'amélioration de la mobilité et d'une meilleure desserte du littoral, la SNCB espère une augmentation sensible du trafic entre Gand et La Panne : l'utilisation d'un matériel plus moderne, la diminution des temps de parcours, la prochaine correspondance quai à quai avec le tram à La Panne et l'instauration probable d'une liaison directe entre l'aéroport, Bruxelles et La Panne en 1998 devraient être une série d'atouts en faveur d'une ligne jusqu'ici délaissée.

Une petite remarque pour terminer sur cette nouvelle électrification du réseau belge : Saint-Ghislain - Quiévrain (à quelques kilomètres de Valenciennes) est électrifié depuis 1995, Gand - La Panne (à un jet de pierre de Dunkerque) vient d'être électrifié à son tour. Pourtant, de l'autre côté de la frontière, en France, c'est... le désert ferroviaire : Quiévrain - Valenciennes est une ligne à exploitation simplifiée, tout comme La Panne - Dunkerque. A l'heure où l'Europe encourage l'effacement des frontières géographiques et développe un programme spécifique « Interreg » de coopération transfrontalière, il y a là une sorte... d'hérésie. L'Europe des chemin de fer est encore loin d'être une réalité... (NDLR.)

□ Lignes 78 - Tournai - St-Ghislain et 97 section St-Ghislain - Mons

La vitesse de référence de ces deux lignes a été portée à 160 km/h à partir du 31 mai 1996, dans la perspective de la circulation des TGV Thalys Bruxelles - Paris.

Néanmoins, certains travaux d'adaptation au plan des voies ne sont pas encore terminés à Saint-Ghislain : quand ils le seront, en septembre prochain, quelques minutes pourront être encore gagnées sur le parcours Bruxelles - Paris. Comme le relèvement de la vitesse est valable pour tous les trains de voyageurs... qui en sont capables, la SNCB a rappelé à cette occasion les règles de composition des trains de voyageurs remorqués aptes à circuler à cette vitesse : « *la composition minimale est de trois voitures, sauf si la remorque du train est assurée par une locomotive série 18 ou 20 : dans ce cas, cette composition est portée respectivement à 5 ou 7 voitures. Une seule locomotive est admise dans la composition du train. Le frein haute puissance (R) de la locomotive ou le frein rhéostatique, s'il s'agit d'une locomotive série 18, doit être en état de fonctionnement. Si une de ces conditions n'est pas respectée, la vitesse maximale autorisée du train ne peut dépasser 140 km/h. Enfin, la remorque des trains de voyageurs à 160 km/h par des locomotives étrangères est provisoirement interdite sur le réseau de la SNCB.* »

□ Ligne 88A Tournai - Allain

Cette ligne est rayée officiellement de l'inventaire des lignes SNCB (notes des 10 & 12/4/96, publiées le 15 mai 1996).

□ Ligne 94 - Hal - Tournai

Au 2 juin 1996, cette ligne a perdu tout le trafic TGV Bruxelles - Paris qu'elle écoulait depuis janvier 1995, dans l'attente de l'ouverture de la première section de ligne à grande vitesse (voir ci-dessus). Par contre, contrairement à ce que nous avons écrit dans notre livraison précédente, les TGV « Eurostar » Bruxelles - Londres continueront à emprunter cet itinéraire jusqu'à Lille-Europe jusqu'à l'achèvement de la ligne à grande vitesse belge en 1998. Il n'y a en effet aucun intérêt à leur faire parcourir la ligne 96 jusqu'à Mons et la ligne 78 jusqu'à Maubray afin de leur donner accès à cet endroit à la ligne à grande vitesse. Ils perdraient paradoxalement une dizaine de minutes par cet itinéraire... De même, les TGV « Jonction » Bruxelles - Nice et Bruxelles - Montpellier, qui rebrousse à Lille, continuent également à emprunter cet itinéraire. Nous remercions notre membre M. Lebeau de cette rectification.

□ Ligne 96 - Bruxelles - Quévy-frontière

Voici une ligne qui subit actuellement de profonds bouleversements, tant au niveau de sa physionomie qu'au niveau de son exploitation.

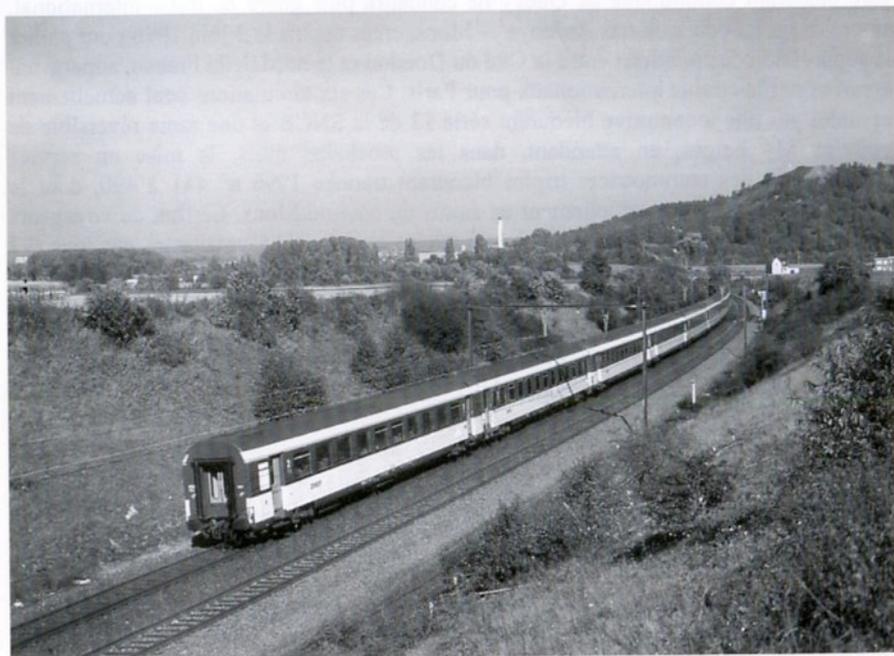
INFRASTRUCTURE

C'est la physionomie de la section Bruxelles-Midi - Hal qui est en pleine mutation. Sur ce tracé, la ligne 96 doit partager le site avec les voies TGV. On sait que

la solution retenue consiste à placer les voies TGV entre les voies « classiques » de la ligne 96 entre Forest-Midi et Lot. Au sud de Lot, par contre, la ligne TGV est placée à l'est des voies « classiques ». C'est à Hal que les travaux sont les plus spectaculaires puisque la totalité des voies de la gare, TGV comme classiques, doivent être enterrées dans une tranchée couverte : outre les deux voies TGV, cinq voies à quai trouveront place dans ce gigantesque ouvrage souterrain : deux pour la ligne 96, deux pour la ligne 94 vers Tournai et une voie de garage à double issue. Au sud de Hal, le viaduc de Lembeek en construction permettra aux voies TGV d'enjamber la ligne 96 afin de filer vers Tubize, où une tranchée couverte est aussi en voie d'aménagement.

Au sud de Hal, aucun travail important d'infrastructure n'est prévu.

EXPLOITATION



Une image du passé : l'INT 283 Paris-Nord - Amsterdam, au passage à Cuesmes (« nouveau » tracé de 1963 de la ligne 96), descend vers Mons. Tous les INT de cette relation sont supprimés depuis le 2 juin dernier et remplacés par le service TGV « Thalys » (photo M. Van Ussel - 9 octobre 1995).

L'ouverture au trafic commercial du premier tronçon belge de ligne à grande vitesse entre Esplechin (frontière) et Maubray (Antoing) fait disparaître tous les trains internationaux classiques - sauf un train de nuit - de l'axe Bruxelles - Quévy. Tout le trafic franco-belge est repris par les rames TGV tricourant de la SNCF (en version « réseau » ou « Thalys »). Pour deux années encore, en attendant l'ouverture de la

ligne à grande vitesse au nord de Maubray, les trains Bruxelles - Paris circulent encore entre Bruxelles et Mons via la ligne 96. Après palabres et pressions diverses, les autorités locales de Mons ont par ailleurs obtenu l'arrêt journalier de deux TGV dans leur ville⁶. Au delà, ils empruntent la dorsale wallonne, portée à 160 km/h à l'ouest de Saint-Ghislain, vers Blaton, Péruwelz et Maubray, où des aiguillages franchissables à 160 km/h donnent accès à un raccordement à voie unique débouchant sur la ligne à grande vitesse, aujourd'hui continue jusqu'à Gonesse, dans la banlieue nord de Paris... C'est sur ce raccordement à voie unique que se trouve la section de séparation, avec zone neutre, entre le courant continu à la tension de 3 kV, propre au réseau classique de la SNCB, et le courant alternatif 25 kV 50 Hz utilisé sur la ligne à grande vitesse.

La section Mons - Quévy-frontière, elle, perd déjà maintenant la totalité de ses services internationaux à long parcours. Comme la grosse partie de trafic des marchandises franco-belge transite par Jemont-Erquelines ou Tourcoing-Mouscron, la gare bicourant commutable de Quévy ne connaîtra plus guère de trafic international, sinon les six parcours directs Aulnoye⁷ - Mons, créés depuis le 2 juin 1996 pour pallier la suppression des relations entre la Cité du Doudou et le nord de la France, auparavant assurées par les trains internationaux pour Paris. Ces six circulations sont actuellement assurées par une locomotive bicourant série 12 de la SNCB et une rame réversible de voitures M4 belges, en attendant, dans les prochains mois, la mise en service commerciale des automotrices triples bicourant tranche 1996 n° 441 à 490, dont le premier exemplaire est actuellement en essais du côté de Mons. Le flux de voyageurs locaux quotidien entre Mons et Aulnoye atteint quelque 115 voyageurs par jour (97 entre Charleroi et Aulnoye). La création des navettes Mons - Aulnoye essaiera donc de faire de « l'international de proximité », en attendant la création prochaine d'un tarif international préférentiel de type « Trempline », comme entre Courtrai, Tournai et Lille, offrant une réduction de 25 % sur les titres de transport aller-retour ou sur les abonnements scolaires ou professionnels.

□ Ligne 98

Le 2 février dernier, la SNCB a lancé un appel d'offres pour le démontage des voies constituant les lignes 98 Dour - Warquignies - Flénu-Produits - Cuesmes, Warquignies - Saint-Ghislain ; 98C Flénu-Produits - Frameries et 235 Raccordement Craibel.

⁶ - après 1998, cet arrêt ne sera plus possible, car les TGV emprunteront la ligne à grande vitesse dès la sortie de Bruxelles. Aussi se prépare-t-on à Mons à une coalition avec les autorités de La Louvière, Charleroi et Namur pour obtenir la création de parcours TGV desservant la dorsale wallonne jusqu'à la capitale de la Wallonie. La SNCB a déjà répondu qu'elle doutait de la rentabilité de telles circulations... Wait and see...

⁷ - Maubeuge, pour l'un d'entre eux.

❑ Ligne 108 - section Y Mariemont - Binche

Cette courte section électrifiée, à double voie et où la vitesse de référence est de 90 km/h, devrait prochainement subir une profonde simplification.

Ainsi, une étude datant de quelques années, prévoit de mettre la ligne à simple voie, tout en maintenant la traction électrique.

De plus, à la demande du Ministère de l'Équipement et des Transports de la Région Wallonne, la SNCB étudie le déplacement de la gare de Binche, aujourd'hui en cul de sac, la section Binche - Erquelines étant démontée depuis belle lurette.

Afin de supprimer le passage à niveau situé à l'entrée de la gare, sur la route n°90 Binche - Anderlues, la gare serait reportée de quelque 300 mètres, de l'autre côté du passage à niveau. Elle serait dotée de deux voies à quai (au lieu des trois voies actuelles) et d'un parking pour les navetteurs qui constituent l'essentiel de la clientèle des actuels trains IR Binche - La Louvière - Bruxelles - Louvain-la-Neuve, cadencés à l'heure.

Un autre projet consiste à rétablir un point d'arrêt à Haine-St-Pierre, rue de la Déportation, au droit du souterrain piéton qui mène à l'ancienne gare de Haine-St-Pierre. Ce point d'arrêt serait desservi à la fois par les trains venant de Binche et par les trains omnibus Charleroi - La Louvière.

Rappelons que la section La Louvière - Binche n'est parcourue qu'une fois par heure et dans les deux sens par les trains IR susmentionné. En trafic marchandises, il ne reste plus que la desserte de la centrale électrique de Péronnes-lez-Binche, embranchée sur la ligne à Leval, et qui reçoit deux à trois trains complets de houille par semaine.

❑ Ligne 112 - Marchienne-au-Pont - La Louvière (Sud)

Un peu d'histoire anecdotique...

ou quand la grue de Ronet se renverse en gare de Piéton

Le lundi 9 octobre 1989, la grue de 100 tonnes de l'atelier de traction de Ronet était occupée au faisceau B de la gare de Piéton pour le compte du Département Infrastructure de la SNCB. Il s'agissait d'enlever, en une seule ou en deux pièces, des aiguillages comprenant pièces de bois, rails, aiguillages, contre-rails, coeurs de croisement... et de les remplacer selon la même technique par des appareils neufs.

A 11h15, la grue, accouplée à ses deux wagons de service, opère sur la voie 1 du faisceau B et prélève une moitié d'aiguillage neuf se trouvant sur un wagon plat (le poids de cette moitié d'aiguillage est estimé à ± 8 tonnes). La flèche de la grue est repositionnée ensuite dans l'axe de la voie 1 et l'engin effectuée par ses propres moyens

un trajet d'environ 65 mètres en marche arrière et au pas d'homme. La charge se trouve pendant ce temps suspendue à une hauteur approximative d'1m80 du sol.

Le grue se trouvant en bonne place, le conducteur arrête son engin et opère un mouvement giratoire de la flèche vers la gauche. Après quoi, la manoeuvre de dépose de l'appareil est entreprise. C'est lors de la descente de la charge, et alors que l'appareil de voie se trouvait à environ 1m30 du sol, que la grue a perdu son équilibre et s'est mise à basculer, jusqu'à se coucher sur le flanc gauche.

Dans sa chute, la grue a entraîné le déraillement des deux essieux de son wagon porte-flèche. Le conducteur de l'engin est sorti indemne de sa cabine et le système P.A.T. de détection de surcharge n'a émis aucun signal d'alerte avant le basculement de la grue. Au moment de l'accident, la longueur de la flèche déployée était de 20 mètres et les patins de stabilisation n'étaient pas sortis.



La grue de 100 tonnes de l'atelier de traction de Ronet dans une bien mauvaise posture à Piéton le 9 octobre 1989 (photo J. Chachkoff)

L'exploitation actuelle de la ligne 112

Rappelons que la section Marchienne-au-Pont - Piéton de cette ligne a été reconstruite en site neuf pour être mise en service en 1984, afin de dégager une solution à la liaison ferroviaire rapide entre Charleroi et Mons. Le profil de cette nouvelle section est particulièrement rude (20 pour mille entre Marchienne et

Forchies). Aussi, les locomotives électriques série 21, 23, 26 ou 27, coutumières de la ligne, ne peuvent y enlever qu'une charge maximale de 590 tonnes (700 tonnes pour les locomotives diesel série 51, 630 tonnes pour les 55, 500 pour les 62.

Du coup, les trains de marchandises ne sont pas nombreux sur la ligne, à la montée tout particulièrement.

Dans le sens Monceau - Piéton, on trouve deux trains à long parcours entre la faisceau « Blanchisserie » de la ligne 260 et Zeebruges (faisceau Pélikan). Il s'agit de wagons de minerai vides en provenance de des installations de Cockerill. Ces trains sont remorqués en traction diesel du faisceau Blanchisserie à Monceau, puis en traction électrique. Le trajet, long de 184 km, dure trois bonnes heures et passe par Piéton, La Louvière (Sud), Mons, Saint-Ghislain, Tournai, Mouscron, Courtrai, Roulers, Torhout et Bruges. Au retour, les rames chargées passent par Grammont, la ligne de la vallée de la Dendre, Ath, Y Jurbise, Braine-le-Comte, Manage et Luttre. On trouve aussi un train complet d'automobiles, tracté par locomotive diesel, de Ronet-Formation à Manage (raccordement Axial), un train Monceau - Bascoup, tracté en double traction par locomotive série 73 de Monceau, qui achemine les wagons pour l'atelier central de Bascoup, et un train Monceau - Piéton, qui achemine du trafic commercial diffus en double traction.

Dans l'autre sens, compte tenu de la pente, il s'agit essentiellement de wagons vides. Ainsi, la section Piéton - Monceau voit-elle passer deux trains de wagons de minerais vides des usines Boël, au départ de la gare industrielle de La Louvière. Ils retournent à Anvers-Zandvliet, par Monceau, Luttre, Braine l'Alleud, la ligne de ceinture est de Bruxelles, Schaerbeek-Josaphat, la ligne 27, Anvers Est et Dam et la ligne 11. La traction est assurée par deux locomotives série 27 ou 21 d'Anvers-Dam. Au retour, les rames chargées reviennent par Braine-le-Comte, Manage et la bifurcation de Bois d'Haine, pour profiter du profil le plus facile. Il y a aussi une rame de wagons vides Fads en provenance des Cockerries d'Anderlues pour Anvers, selon le même itinéraire : une locomotive diesel tire le train jusqu'à Monceau, où la relève est assurée en traction électrique jusqu'à Anvers-Zandvliet. La centrale électrique de Péronnes, embranchée sur la ligne 108 La Louvière - Binche, renvoie via la ligne 112 ses wagons Fals vides jusqu'à monceau : la traction est assurée en double traction diesel de Péronnes à Haine-St-Pierre formation, puis, après rebroussement, en simple traction jusqu'à Monceau. Enfin, deux trains Piéton - monceau acheminent le trafic commercial diffus : ils prennent notamment en charge les wagons de Bascoup renvoyés sur le réseau. Terminons par le train saisonnier de pigeons... eh oui, cela existe encore : il roule le vendredi et en traction électrique, entre Courtrai, Mouscron, Tournai, Saint-Ghislain, La Louvière-Sud et Monceau... En service voyageurs, la ligne est parcourue toutes les heures par le train IC Herstal - Mouscron de la dorsale wallonne, assuré par automotrice Break⁸ et le train « L » de la liaison Charleroi - la Louvière (Centre).

⁸ - sauf les 864 et 892, le dimanche après-midi, assurés par rame de voitures M4 disponible à Welkenraedt, vu l'affluence de la clientèle étudiante, de retour dans les kots des établissements universitaires ou supérieurs de Mons, Namur, Louvain-la-Neuve ou Liège.

□ Ligne 132 - Charleroi - Couvin

L'avenir de cette ligne est menacé depuis belle lurette, et les mandataires locaux ne cessent de vérifier si aucun projet de suppression de cette ligne n'existe. Officiellement, il n'y en a pas. Le Ministère des Transports rappelle d'ailleurs que la SNCB investit chaque année pour maintenir la ligne à niveau : en 1995, 60 millions ont été consacrés à l'aménagement des voies à Philippeville, à des soudures de rails et à un poste de signalisation à Jamioulx et à des travaux de signalisation en ligne. 36 millions sont prévus en 1996 pour la construction d'une passerelle à Berzée, la consolidation de petits ouvrages d'art et le renouvellement du ballast. Enfin, 1997 verra le renouvellement du ballast et de rails, ainsi que des travaux de signalisation en ligne pour 59 millions.

Les cheminots, eux, se sont émis de la suppression de quelque 27 emplois dans l'Entre-Sambre-et-Meuse suite à la nouvelle méthode d'exploitation de la ligne 132 en cours d'application par la SNCB. A terme, l'exploitation de la ligne sera entièrement reprise par le poste PLP de Charleroi-Sud. Dans cette perspective, la gare de Philippeville, poste de block géré par intermittence, est devenue un point d'arrêt non gardé au 2 juin 1996 : le poste de block, qui commande la seule voie d'évitement existant entre Walcourt et Mariembourg, est désormais télécommandé depuis Charleroi-Sud. Pourtant, la gare de Philippeville voit passer entre 500 et 650 voyageurs par jour et un total d'environ 7500 billets et plus de 1000 abonnements par an⁹. En septembre prochain, la gare de Couvin devrait elle aussi devenir un point d'arrêt non gardé, dont le poste de block serait lui aussi télécommandé depuis Charleroi-Sud.

□ Ligne 147 - section Fleurus - Tamines : on rouvre... en 2001

Il y a quelques années, la SNCB a dû désigner un itinéraire « marchandises » performant pour ses trains de fret en transit entre les ports du nord du pays, le Grand-Duché de Luxembourg, l'est de la France, la Suisse et l'Italie. Après bien des palabres, le parcours suivant a été désigné : au départ de Louvain, les trains emprunteraient les lignes 139 vers Ottignies, 140 jusqu'à Fleurus, puis la ligne 147 à rouvrir et à électrifier entre Fleurus et la sortie de Tamines côté Auvelais : à cet endroit, un raccordement en site neuf serait nécessaire. Puis, les trains de fret emprunteraient la ligne 130 Charleroi - Namur portée à trois voies, traverseraient la gare de Namur par les voies 1 et 2 placées dans un caisson isolé phoniquement, afin d'emprunter l'Athus - Meuse via Dinant, Beauraing, Bertrix, Virton et Aubange, où un raccordement direct serait créé vers Rodange.

C'est dans ce cadre que la SNCB vient de décider le reconditionnement à double voie et l'électrification (en 3 kV courant continu) du tronçon Fleurus -

⁹ - la personnel rappelle par ailleurs que l'hiver dernier, particulièrement rude, les aiguillages sont restés bloqués à Philippeville : la présence de personnel sur place a permis de régler rapidement le problème. Que se passera-t-il si celui-ci doit venir de Walcourt ou de Mariembourg ?

Lambusart - sortie de Tamines de l'ancienne ligne 147 Landen - Ramillies - Gembloux - Fleurus - Tamines.

Hors service depuis 1979, le tronçon Fleurus - Tamines sera donc remis en service, au grand dam de certains riverains qui ne s'attendaient pas, en s'installant le long d'une voie apparemment abandonnée, qu'elle supporterait un jour un trafic de marchandises lourd et soutenu.

Le raccord de la ligne 147 à la ligne 130 à Tamines a fait l'objet d'un permis de bâtir, signé le 27 juin dernier, car l'orientation de la ligne 147 à son arrivée à Tamines se présente actuellement dans la direction de Charleroi... ou d'Ermeton-sur-Biert¹⁰. Comme les trains de fret se dirigeront tous vers Namur, il faudra créer en site neuf un nouveau raccordement vers Auvélais. L'assiette de celui-ci quittera l'actuelle ligne 147 non loin de l'ancien point d'arrêt de Tamines-Alloux, et dessinera une large courbe en traversant à niveau la rue Haute à Tamines, afin de rejoindre la ligne 130 à hauteur des installations des glacières Saint-Roch à Auvélais. Pour ce faire, le raccordement devra traverser la Sambre, à l'aide d'un double pont - un pour chacune des deux voies du raccordement - avant d'emprunter le site d'un vieux bras de Sambre désaffecté, grâce à un talus de 17 mètres de haut.



La ligne 147 ainsi reconditionnée entre Fleurus et Auvélais et électrifiée devrait être opérationnelle en 2001. Les travaux devraient commencer en 1997, et coûter 600 millions de francs.

□ Ligne 155 - gare de Buzenol et raccordement « Valvert »

Suite à la demande de la commission luxembourgeoise des Monuments, Sites et Fouilles, le conseil communal de Virton a donné un avis favorable unanime en vue du

¹⁰ - la « ligne de la Molignée » Tamines - Ermeton-sur-Biert - Warnant - bifurcation Anhée (Dinant) n'a pas été retenue pour l'acheminement du trafic de fret lourd, vu son profil difficile et la hauteur des investissements à y consentir pour la reconditionner, par rapport à l'itinéraire finalement retenu. La « ligne 150 » est inutilisée par la SNCB depuis belle lurette, à l'exception du tronçon Tamines - Aisemont, mais gardée en état « pour les besoins de la Nation ».

classement comme monument de l'ancienne gare de Buzenol, située sur l'ancienne ligne Marbehan - Virton - Lamorteau - Montmédy. Admirablement restaurée, la gare de Buzenol voit proposer au classement les façades et toitures de l'ancien bâtiment des recettes, du logement du garde-barrière ainsi que les annexes, ainsi que le classement comme site de l'ensemble formé par ces constructions et les terrains environnants.

Quant au **raccordement « Valvert »**, qui devrait relier le moignon de ligne encore en service entre Marbehan et Croix-Rouge au zoning industriel de Gantauffet (usine de production d'eaux minérales « Valvert »), les travaux de pose de la voie devraient commencer avant le mois de septembre prochain.

□ Ligne 156 - Momignies-frontière - Chimay - Mariembourg - Doische - Hastière

Rappelons d'abord le statut actuel de cette ancienne ligne de la Compagnie de Chimay.

Entre la frontière et la gare française d'Anor, située sur l'axe Mézières - Charleville - Hirson, la voie a été rachetée par les carrières de Wallers (situées dans l'entité de Momignies) : celle-ci exploite elle-même la ligne, sur un tronçon de 8 km, afin d'acheminer à Anor les produits de sa production à destination du marché français. Elle dispose pour ce faire de son propre matériel moteur : deux locomotives série 60 rachetées d'occasion à la SNCB. Les carrières de Wallers ont créé à Mâcon, près de Momignies, un poste de chargement pour wagons-trémies : elles acheminent ainsi annuellement environ 700.000 tonnes de produits concassés au départ de Momignies, à destination de clients français via Anor. Ce trafic représente actuellement, 3 à 5 trains quotidiens de 1800 tonnes, chargés en Belgique : remises à la SNCF en gare d'Anor, ces rames de wagons-trémies transportent des granulats vers Abbeville pour la construction de l'autoroute A 16.

Entre Momignies et Mariembourg, une convention vient d'être signée entre la SNCB et la TEMCA (Transports de l'Entre-Sambre-et-Meuse et du Canton des Ardennes), une société coopérative apparentée au célèbre CFV3V asbl. A partir du 1er août 1996, la TEMCA est chargée de la collecte et de la distribution des wagons de marchandises à destination des entreprises de la région de Couvin et Chimay, via les lignes Momignies-Chimay - Mariembourg et Mariembourg-Treignes, par ailleurs exploitées à des fins touristiques par le CFV3V asbl, et même via la ligne Couvin - Mariembourg, exploitée en service « voyageurs » par la SNCB. Cette convention devrait permettre d'accroître le volume du trafic marchandises de la SNCB au départ de la gare de Mariembourg et d'assurer le développement économique de la région. Actuellement, la TEMCA enlève annuellement quelque 200.000 tonnes de pierre calcaire en provenance des carrières de Wallers, à destination de clients de Châtelet et de Manage, mais aussi grands-ducaux. La TEMCA dessert aussi une entreprise de Frasnes-lez-Couvin, qui expédie des produits de carrières pour Carmeuse.

Par ailleurs, la TEMCA et la SNCB ont signé un accord pour l'acquisition de matériel de réemploi SNCB en vue de réparer la voie entre Aublain et Lompret : 2200 mètres de rails et de traverses devraient être ainsi fournies à la TEMCA, qui pourra, une fois les travaux de renouvellement terminés - en août 1996 - augmenter le tonnage par convoi. En contrepartie, la SNCB a augmenté - de l'ordre de 50.000 F environ - la redevance annuelle d'exploitation due par la TEMCA pour l'utilisation de la ligne 156.

Entre Mariembourg, Doische et Hermeton-sur-Meuse, l'assiette de la ligne, débarrassée de ses voies, est en cours de transformation en piste cyclable.

Le Ministre des Transports, qui a annoncé ces nouvelles lors de l'inauguration de l'atelier-musée du CFV3V à Treignes, en a profité pour affirmer que le trafic des voyageurs serait maintenu dans son intégralité entre Charleroi et Couvin : rappelons que la SNCB prévoit d'y affecter les futurs autorails doubles série 41, qu'elle compte faire construire prochainement.

❑ Ligne 162 - Namur - Sterpenich (frontière) fermeture de l'atelier des wagons de Stockem

La SNCB a décidé de postposer la fermeture de l'atelier des wagons de marchandises arlonnais (CHW) de Stockem. Initialement prévue le 1er janvier 1997, cette fermeture aura lieu en fait un an plus tard, le 1er janvier 1998, seul un centre de réparations rapides de wagons serait maintenu (10 emplois au lieu de 60). La SNCB compte en effet concentrer la maintenance courante des wagons dans quatre centres situés près des gares principales de marchandises, soit à Anvers, Merelbeke (près de Gand), Monceau (près de Charleroi) et Kinkempois (près de Liège).

❑ Lignes 165 et 166 - « axe Athus-Meuse »

Ce vendredi 19 juillet, le Conseil d'Administration de la SNCB a approuvé l'adjudication des travaux d'électrification de l'axe Athus-Meuse entre Athus et Dinant, ainsi que les antennes de cet axe (Athus - Autelbas et Bertrix - Libramont), pour la somme de 359 millions de F.

Les travaux continuent donc, afin d'électrifier cet axe « marchandises » en 25 kV 50 Hz : il s'agit notamment de la mise au gabarit de tous les ponts et tunnels de la ligne.

❑ Ligne 288 Floreffe - parc industriel de la Basse-Sambre

Cette ligne industrielle, longue de 2,9 km, a pour vocation de relier le parc industriel de Malonne, en bord de Sambre, à la ligne 130 Namur - Charleroi en gare de Floreffe.

Depuis 1988, plus aucun train n'y était passé et la voie n'était plus entretenue : les usines qui la longeaient (silos de Floriffoux, Thorflam, BPMN, Disteel...) l'avaient abandonnée pour la voie d'eau et la route.

La ligne a été réactivée depuis le printemps dernier à la demande de la firme Dematex, une entreprise de conditionnement et de distribution de papiers de ménage (papiers de toilette, essuies-tout, sacs poubelles...). Dematex se propose de recevoir, deux à trois fois par semaine, quelques wagons doubles de la firme Cargowagon, en provenance de Lucca en Italie, et chargés de papier. Un seul de ces wagons peut transporter 200 m³ de papier, soit l'équivalent de deux semi-remorques. Suite à la hausse des péages, vignettes, et du carburant, le transport routier était devenu plus cher que le transport par rail, pour un produit à faible valeur ajoutée et à forte masse volumique comme le papier.

De son côté, la SNCB a estimé que la promesse de ce nouveau trafic amortirait les frais de remise en état et d'entretien de la ligne : elle espère évidemment que le trafic ainsi créé serait une amorce, les autres entreprises du zoning suivant l'exemple de la firme Dematex.



**Gare de Namur : vue dos à l'est, depuis le quai des voies 4 & 5 :
à gauche, l'arrière de la gare actuelle ; à droite, les deux premiers caissons de
la dalle ; à l'extrême droite, anciennes halles à marchandises, parking des clients
de la SNCB, futur MET (photo M. Lebeau, 5 mai 1996)**

DOSSIER

La gare de Namur, perspectives pour l'an 2.000

Le 23 avril 1996, la SNCB a présenté, à Namur et à la Presse, ses projets de modernisation pour la gare de la capitale wallonne, sous le slogan : « *Métamorphose d'une gare, NAMUR 2000* ».

Cette présentation, avec exposition de la maquette du projet, à la mezzanine de la salle des pas perdus de la gare, s'est faite de manière fort à propos, avec un gros coup de publicité, à un moment où la population namuroise se sent fort concernée par un autre projet qui, à première vue, n'a aucun rapport avec la gare, celui de la construction du futur parlement des élus wallons, prévu, initialement, sur le site du « *Grognon* ». A première vue seulement !

Le « *Grognon* », à Namur, c'est ce triangle formé par le confluent Sambre et Meuse, au pied de la Citadelle, joyau de l'architecture militaire de l'architecte stratégique de Louis XIV, Vauban. Le « *Grognon* », beau vieux quartier d'autrefois, chargé de tant d'histoire, fut démolì, il y a plus de vingt ans, à une époque où on ne semblait pas se rendre compte de sa valeur historique ; depuis lors, c'est un chancre de Namur, sous forme d'un affreux parking à voitures.

Lorsqu'il s'est agi, en 1995, d'implanter ce parlement, sous forme, entre autres projets présentés, d'un prestigieux bateau ancré en Meuse, et prolongé, sur le triangle du « *Grognon* », d'un hémicycle (projet pensé par l'architecte suisse Mario Botta), un véritable tollé s'est élevé au sein d'une partie de la population namuroise qui considérait ce lieu comme « sacré » et qui ne souhaitait nullement une construction moderne et audacieuse au pied de sa Citadelle et qui pourrait cacher celle-ci.

Notre but n'est pas, ici, de faire de la politique, ni de prendre position, mais, ce préambule explique bien comment nous allons rejoindre notre gare. En effet, dans le tollé général, certains ont lancé la possibilité d'implanter le parlement sur un autre site que celui, « sacré », du « *Grognon* » : et, parmi les quatre sites cités, certains ont pensé à la gare. Pourquoi ?

Parce que, dans un projet qui remonte à plusieurs années (STAR 21) et qui depuis deux ans, est déjà en cours de réalisation, la SNCB construit, à la gare et au dessus des voies, entre le bâtiment actuel, au sud, et le boulevard du Nord et Bomel, au nord, une dalle qui est appelée à recouvrir les voies, sur toute la longueur du bâtiment de gare actuel.

Cette dalle, la SNCB n'en utilisera qu'une partie de la surface totale d'un hectare et, il a été prévu, par la force de résistance des fondations de la dalle, que d'autres étages pourraient y être construits et vendus. Donc, au moment où Namur s'apprêtait à une consultation populaire fixée au 2 juin 1996, et qui devrait laisser les Namurois « choisir » le site du futur parlement wallon, la SNCB a fait un très

intelligent et opportun « coup de pub » en disant aux Namurois : « *Votez pour le site de la gare ! Votre Grognon en sera préservé et l'ensemble du projet coûtera nettement moins cher !* »

Et comble d'ironie, mais n'est-ce pas « de bonne guerre commerciale », la SNCB a non seulement présenté son projet ferroviaire, mais aussi une superbe maquette, avec, sur la dalle SNCB, un parlement wallon lui aussi, en forme de navire, et qu'elle propose « clé sur porte » via sa filiale *Eurostation*. Joli clin d'oeil !

Voilà donc resitué l'historique « commercial » de ce projet de modernisation de la gare.

Mais pour nous, amateurs ferroviaires, ce qui nous intéresse surtout, c'est la partie strictement ferroviaire de ce projet ambitieux

En voici donc les principaux points :

Gare actuelle et place de la Station :

Le beau bâtiment de gare, à façade de style néo-classique (construit en 1961 et inauguré le 11 novembre 1864) restera tel quel, mais à usage commercial, et la place de la Station deviendra une place semi-piétonnière permettant aux voyageurs SNCB de s'y faire déposer ou reprendre; mais il n'y aura plus de circulation de transit (Place Léopold vers Place d'Omalius) ; celle-ci sera reportée sur une route, sous la dalle, à la place de l'actuel quai n° 1 de la gare.



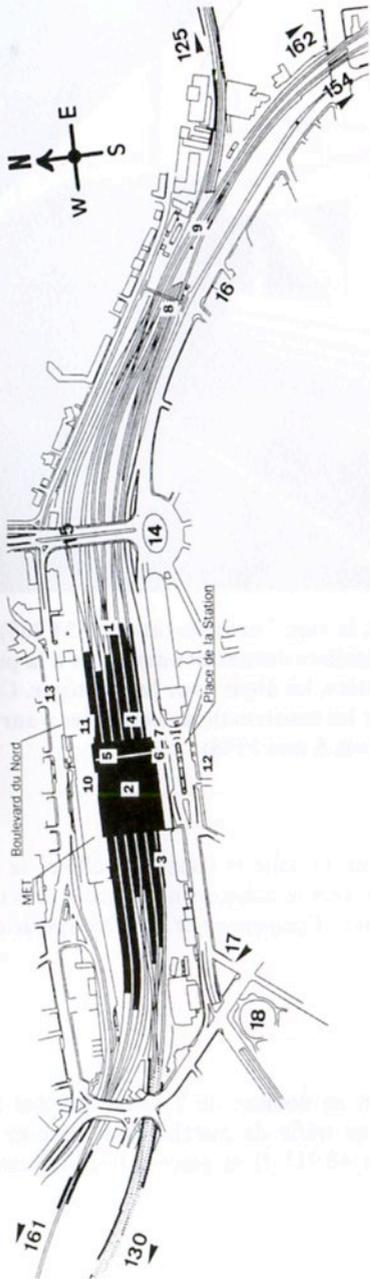
Principaux travaux d'aménagement prévus à la gare de Namur :

1. Nouveau schéma des voies
2. Dalle de couverture des voies
3. Caisson de protection phonique pour les voies 1 et 2 (axe Athus-Meuse)
4. Nouveaux quais d'embarquement
5. Couloir sous-voies rénové
6. Bâtiment des voyageurs réagencé
7. Nouvelle cabine de signalisation
8. Renouvellement de la passerelle d'Herbatte
9. Construction du pont-tube évitant les cisaillements des courants de trafic vers Liège d'une part, Arlon ou Dinant d'autre part
10. Nouveaux parkings
11. Nouveaux bâtiments du MET
12. Espaces publics réaménagés
13. idem
14. place Léopold
15. pont dit « de Louvain »
16. boulevard Cauchy et ancien raccordement Namur-Meuse
17. place d'Omalius de Halloy
18. parc Louise-Marie

à gauche du plan : lignes 161 (vers Bruxelles) et 130 (vers Charleroi)
à droite du plan : lignes 125 (vers Liège), 162 (vers Arlon) et 154 (« Athus-Meuse »)

(doc. SNCB)

NAMUR





Namur : la dalle, partie achevée : à droite, la voie 7 actuelle (avec l'AM 265), à gauche la nouvelle voie 8. On aperçoit les escaliers devant donner accès à la partie supérieure de la dalle, avec sur cette dernière, les abris pour les protéger. Ces abris seront ultérieurement remplacés par les constructions « espérées » sur la dalle (photo M. Lebeau, 5 mai 1996)

Accueil des voyageurs SNCB :

De nouvelles installations seront construites sur la dalle et l'accès à celle-ci se fera, côté sud, par des escalators de l'ancienne gare vers la dalle; au nord, accès direct à la dalle par le hall d'entrée du MET (*Ministère de l'Équipement et des Transports de la Région Wallonne*).

Les voies :

Les voies ferroviaires passantes, actuellement au nombre de 7 seront portées à 11 voies. Les deux premières seront réservées au trafic de marchandises (pensez aux trains lourds de l'Athus-Meuse et au si cher 48.911 !) et placées dans un caisson d'isolation acoustique.

Cabine de signalisation :

Une nouvelle cabine sera implantée dans l'aile est de la gare actuelle.

Accès aux voies :

Il se fera, soit en venant du haut de la dalle, soit par le sous-sol et le tunnel actuel sous voies qui sera réaménagé (il en a bien besoin !); des accès pour personnes moins valides sont prévus.

L'ensemble de la gare sera plus facile d'accès : de grandes facilités de parking seront offertes au sous-sol nord, sous les futurs bâtiments du MET.

Circulation de transit :

L'actuel quai n° 1 (ci-contre) de la gare sera libéré pour une route assurant le passage de transit des véhicules qui, actuellement, empruntent la place de la Station dans l'axe place Léopold-Place d'Omalius-Parc Louise-Marie.

Les cisaillements actuels seront supprimés :

- A l'est de la gare, côté boulevard Cauchy, sera construite une nouvelle passerelle pour piétons ; l'actuelle date de 1930 et son centre fut relevé en fin des années cinquante, lors de l'électrification de la ligne 162 vers Arlon et Luxembourg.
- A hauteur de l'ancien raccordement « Namur-Meuse », un pont-tube permettra à la ligne 125 de la dorsale wallonne, de passer sous les lignes 154 (Dinant puis Athus-Meuse) et 162 (Arlon-Luxembourg); le cisaillement du côté est sera donc ainsi supprimé.
- A l'ouest de la gare, les trains de la dorsale wallonne de et vers la ligne 130 (Charleroi-Mons-Mouscron) cisailent, actuellement, la ligne 161 de et vers Bruxelles. Ce cisaillement sera lui aussi supprimé : les trains de la dorsale wallonne



seront reçus sur les voies Sud, côté gare actuelle; les trains des lignes 161 et 162 utiliseront les voies Nord, côté MET.

- Ce nouveau plan de voies, plus sain, sera un facteur d'accélération de la circulation.



Namur : cisaillement actuel, côté « est » (passerelle d'Herbatte) : le train EC 30 Molière venant de Liège et en direction de Paris-Nord, sort de la ligne 125 et cisaille la 162 (Arlon), avant de cisailer la 154 (Dinant) ; il va être reçu voie 1 (photo M. Lebeau, 5 mai 1966)

Ce projet, gare actuelle, nouvelle dalle, plus le MET qui va être construit tout au long du boulevard du Nord, en lieu et place de l'actuel parking des clients de la SNCB (autrefois, zone marchandises des trams ex-SNCV, quais d'ABX petits colis, douanes, etc...) aura pour effet, d'unir le Sud au Nord et de réurbaniser ce quartier Nord (Bomel) qui en a grand besoin.

Donc, quel que soit le résultat du choix de la consultation populaire du 2 juin 1996, de toute manière, la dalle se fera et la gare et son plan de voies seront modernisés.

Il reste à savoir, au cas où le Parlement Wallon ne s'implanterait pas à la gare, si la SNCB trouvera, dans la crise économique actuelle, des acquéreurs décidés à construire sur cette dalle. Mais cela, c'est un problème purement foncier et commercial.

Par contre, « notre » gare aura eu son lifting, ce qui devrait considérablement améliorer la fluidité du trafic ferroviaire. Et cela, c'est le plus important.



Namur : le train EC 33 Parsifal (Paris - Cologne), remorqué par une tritension série 15, vient de cisailer les lignes 154 (Dinant) et 162 (Arlon), car il a été reçu voie 1. Il s'engouffre sur la ligne 125 vers Liège. Au centre, un train L pour Ciney-Arlon, assuré par automotrice. A l'extrême gauche, le site démonté de l'ancien raccordement « Namur-Meuse », le long du boulevard Cauchy. L'endroit d'où est prise cette photo est l'emplacement exact du futur pont-tube de la dorsale wallonne, sous 154 et 162, vers la 125 (Liège). [Photo M. Lebeau, 5 mai 1996].

Reste, toutefois, une inconnue au niveau purement ferroviaire : on sait que 1998 marquera les premières liaisons du réseau TGV THALYS vers l'Allemagne et Cologne, via Bruxelles-Liège et Aix la Chapelle; dès lors, il est acquis que les trains internationaux Cologne-Paris et retour, tels les Eurocités actuels Molière et Parsifal, seront supprimés pour cause de réseau TGV THALYS; mais alors, quid des relations ferroviaires internationales vers la France et l'Allemagne, de notre capitale wallonne ? On sait que le « volume » actuel de passagers sur ces relations et au départ de Namur, ne justifie aucunement une rame TGV en extension vers Namur : les Namurois devront-ils donc rejoindre Liège ou Bruxelles pour bénéficier de relations internationales vers l'Allemagne ou la France ?

Si la réponse était positive, la gare de Namur serait, sur ces axes, un petit désert ferroviaire et ce serait dommage !

En conclusion, rendez-vous donc, au siècle prochain, pour un voyage spécial du GTF et dont une partie du thème du jour serait, « *visite de la gare de Namur de l'an 2000* » !

Michel Lebeau
mai 1996



Site du cisaillement « ouest » de Namur : c'est là que les IC et IR de la dorsale wallonne cisailent la ligne 161 (Bruxelles). Au centre-gauche de la photo, pertuis d'Hastedon par où passe la ligne 130 (Charleroi), à droite de pont d'Hastedon sous lequel passe la ligne 161 (Bruxelles). Au centre du cliché, bien visible, le raccordement qui permet le cisaillement (photo M. Lebeau - 5 mai 1996)

NB : synthèse personnelle réalisée sur base de la documentation offerte par la SNCB aux visiteurs de l'exposition « Gare de NAMUR, an 2000 », et sur la relation qu'a faite la presse nationale et locale, de la conférence de presse du 23 avril 1996.

NDLR : depuis la rédaction de cet article, la consultation populaire a eu lieu, mais le Président du Parlement Wallon, M. Guy Spitaels, a finalement annoncé que l'institution qu'il préside s'installerait finalement dans un bâtiment existant, dont il est déjà propriétaire... Le Parlement ne s'installera donc pas sur la dalle de la gare...

Le matériel moteur SNCB

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR

Période de mars à juillet 1996

Sorties de révision de l'AC Salzannes (HLE, HLD, HLR)

- révisions générales

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
5506	Schaerbeek	12.04
5173	Anvers-Dam	23.04
7321	Monceau	25.04
2624	Monceau	08.05
8466	Monceau	13.05
1503	Ostende	21.05
5509	Schaerbeek	28.05
2222	Saint-Ghislain	30.05
7351	Merelbeke	07.06
2509	Anvers-Dam	26.06

- révisions intermédiaires

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
2722	Kinkempois	04.04
2145	Ostende	17.04
2714	Ostende	26.04
2147	Ostende	08.05
2126	Ostende	29.05
6263	Kinkempois	29.05
5214	Stockem	14.06
1206	Ostende	19.06
2704	Ostende	21.06
2012	Stockem	26.06
2150	Ostende	28.06

□ Sorties de révision de l'AC Malines (AM)

- révisions générales

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
657	Schaerbeek	16.04
174	Merelbeke	21.05
642	Schaerbeek	12.06

- révisions intermédiaires

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
670	Kinkempois	01.04
311	Stockem	03.04
680	Kinkempois	04.04
194	Merelbeke	05.04
222	Merelbeke	12.04
309	Stockem	16.04
140	St-Ghislain	17.04
682	Kinkempois	19.04
602	Schaerbeek	22.04
307	Stockem	26.04
204	Merelbeke	30.04
615	Schaerbeek	02.05
323	Stockem	08.05
153	Stockem	10.05
838	Schaerbeek	20.05
184	Merelbeke	20.05
305	Stockem	23.05
605	Schaerbeek	28.05
249	St-Ghislain	28.05
315	Stockem	30.05
313	Stockem	05.06
686	Schaerbeek	05.06
179	Merelbeke	07.06
702	Schaerbeek	11.06
317	Stockem	13.06
154	Stockem	18.06
321	Stockem	19.06
634	Schaerbeek	21.06
214	Merelbeke	24.06
648	Schaerbeek	28.06
721	Hasselt	02.07
260	St-Ghislain	04.07
319	Stockem	09.07

❑ Retraits définitifs de l'exploitation (au 01.05.96)

N°	affectation	livraison	cession au dépt Infra.	réintégration au dépt. M	mise H.S. définitive
9102	Merelbeke	06.03.61	01.11.85	29.12.95	01.05.96
9103	Merelbeke	10.03.61	01.11.85	29.12.95	01.05.96
9104	Merelbeke	20.03.61	01.11.90	29.12.95	01.05.96
9113	Monceau	14.08.63			01.05.96
9114	Monceau	03.09.63			01.05.96
9120	Monceau	08.11.63			01.05.96
9129	Anvers-Dam	23.03.64			01.05.96
9131	Monceau	05.05.64			01.05.96(*)
9133	Monceau	19.06.64			01.05.96
9139	Anvers-Dam	30.08.63			01.05.96
9143	Kinkempois	16.10.63			01.05.96
9205	Infra	18.08.60	19.02.74	06.06.95	06.06.95
9206	Salzennes	23.08.60	13.03.74	31.12.90	31.12.90

(*) 9131 remplacera 9206 aux manoeuvres sur la cour de l'AC Salzennes.

❑ Modifications à la répartition de l'entretien électrique (au 1.06.96)

AM 116 & 167 : de Stockem → Merelbeke
 AM 229 à 240 : de Saint-Ghislain → Merelbeke
 AM 261 à 270 : de Saint-Ghislain → Kinkempois
 AM 362 : de Merelbeke → Hasselt (pour compenser la 343 accidentée)
 AM 409 à 411 : de Kinkempois → Merelbeke
 AM 601 à 627 : de Schaerbeek → Saint-Ghislain
 AM 682 à 689 : de Kinkempois → Schaerbeek
 HLE 1501 à 1505 : d'Ostende → Kinkempois

❑ Mutations

5506 de Kinkempois → Schaerbeek : au 12.04.96
 5509 de Kinkempois → Schaerbeek : au 28.05.96
 6213 & 6214 de Merelbeke → Monceau : au 29.05.96
 6263 de l'Infrastructure → Kinkempois : au 29.05.96
 6289 de Kinkempois → Département Infra : au 29.05.96
 8465 de Monceau → Département Infra : au 29.05.96

❑ Engins moteurs Diesel privés immatriculés à la SNCB (au 20.05.96)

Voici la liste des engins moteurs privés, qui sont en fait de l'ancien matériel de la SNCB, et qui ont été immatriculés officiellement à la SNCB.

matricule	n° immatriculation	propriétaire actuel	date immatriculation	gare-dépôt
4001	93 88 6 050401-9	CFV3V	15.04.95	Mariembourg
4302	93 88 6 020301-8	CFV3V	18.09.95	Baasrode
4605	93 88 6 050301-1	PFT	14.05.95	Mons
4616	93 88 6 050403-5	CFV3V	15.04.95	Mariembourg
5922	94 88 1 030201-8	Vennbahn	07.07.94	Raeren
5930	94 88 1 030202-6	Vennbahn	07.07.94	Raeren
6077	94 88 1 050303-7	PFT	20.04.95	Mons
6106	94 88 1 050302-9	PFT	16.08.95	Monceau
554.18 (*)	93 88 6 050304-5	PFT	20.06.95	Mons

* 554.18 = 4618 renuméroté à l'ancienne

Mac' Machine (7/96).



La 6106 du PFT à Wachtebeke, sur la ligne 77 vers Moerbeke-Waas, à la BK 71.8
(photo M. Lebeau - 4 mai 1996)

LE POINT SUR LE MATERIEL MOTEUR

□ Revente d'automotrices radiées

Mi-juin 1996, les automotrices doubles radiées 113, 114 & 119 (tranche 1954) ont été vendues à un ferrailleur. Le 4 juillet, les 083 & 095 (tranche 1954) subissaient un meilleur sort : elles étaient vendues à la firme Vasafer (Italie), et transférées la nuit même de Saint-Ghislain à Bologne, en vue d'un reconditionnement et d'une réutilisation ultérieure sur un des réseaux privés du nord de l'Italie.

□ Encore du « boudin »...

(Pour rappel, « boudin » est le surnom qui semble s'imposer actuellement pour désigner les nouvelles automotrices triples SNCB tranche 1996 en cours de livraison...)

Les premiers exemplaires de cette série ont la bougeotte : tandis que la 441 poursuivait invariablement ses parcours d'essais entre Mons et Quévy¹¹ (et même entre Tournai et Froyennes), la 442 a été livrée officiellement à la SNCB le lundi 22 avril dernier : elle a été transférée des ateliers BN de Bruges à Ostende, en étant remorquée comme véhicule. Quelque temps plus tard, elle a été expédiée à l'atelier de Vienne, où elle a subi les non moins classiques essais dans le tunnel climatique de l'ORE. Elle en est revenue le 1er juillet.

Le 21 juin, la 443 était remorquée cette fois de Bruges à Vitry-sur-Seine (France), pour y être équipée en vue d'essais au célèbre banc d'essai de la SNCF.

Comme pressenti dans notre précédent numéro, aucune de ces nouvelles automotrices n'était donc disponible à partir du dimanche 2 juin pour assurer les six navettes quotidiennes Mons - Aulnoye (qui sont destinées à relever les correspondances des trains de la relation Liège - Jeumont - Paris).

□ Les 12 à la rescousse

C'est donc une rame réversible composée de trois voitures M4 accouplée à une locomotive bitension de la série 12 qui officie depuis le 2 juin en remplacement des automotrices triples sur les fameuses navettes Mons - Aulnoye, et ce au moins jusqu'en septembre. Mais l'effectif des 12 étant ce qu'il est (douze engins théoriques pour... dix services quotidiens !), ça coince certains jours, dès l'immobilisation forcée de plus de deux 12. C'est alors une diesel 51 ou 62 de Saint-Ghislain qui prend la relève, en

¹¹ - les voies commutables de cette gare-frontière ont permis à cette automotrice, qui n'est pas encore agréée en France, de faire des essais en courant alternatif 25 kV 50 Hz (NDLR).

remorquant cette fois trois voitures internationales I4 SNCB. Les M4 nécessitent en effet l'alimentation en haute tension en permanence, chose que les diesel 51 ou 62 seraient bien en peine de fournir...

Comble des combles : avant d'imaginer cette solution « *rétro* », la SNCB a tout de même fait assurer ces navettes par... une locomotive polytension : la 1501 les 3, 4, 6 et 7 juin, et la... 1805 du 11 au 15 juin ! Forte de ses 6000 chevaux, la 18 prenait une telle avance sur l'horaire théorique qu'elle parvenait à résorber - en partie - le temps perdu à la remise en tête non prévue à l'horaire en gare d'Aulnoye !

Par ailleurs, il semble même que la 1501 n'ait jamais roulé avec les I4 désignées, mais bien avec... les trois voitures M4 ! Or, sous caténaire 25 kV, les 15 et 16 délivrent un courant de chauffage non redressé à leurs voitures, au contraire de la 12, qui redresse ce courant. Sans la vigilance des conducteurs, les convertisseurs des voitures M4 auraient été alimentés en courant alternatif sur le réseau français, avec les conséquences que l'on imagine...

□ 1901 : suite, mais pas fin !

La locomotive prototype bitension 1901 de la SNCB est désormais agréée (autorisée) sur les lignes SNCF convergeant vers Lille au départ de la Belgique.

La campagne d'essais en vue de cette agrégation s'est déroulée *en catastrophe* du 7 au 30 mai, entre Aulnoye et Hirson (artère Valenciennes - Thionville, électrifiée en 25 kV 50 Hz). La rame d'essais était formée de la 1901, suivie de deux voitures de mesure SNCF, de la BB 26 086 (une « Sybic ») et de dix-huit wagons G16 en livrée verte, la charge totale à remorquer avoisinant 1200 tonnes.

Depuis le 2 juin, la 1901 doit donc théoriquement assurer tous les jours (sauf les week-ends) les navettes entre Mons, Tournai et Lille à la place de la 12 titulaire, qui valse alors sur les « Mons - Aulnoye ». En cas d'avarie de la 1901, la 12 reprend sa place, et c'est alors une Diesel 51 ou 62 de Saint-Ghislain qui intervient sur Mons - Aulnoye, en tête des voitures I4.

□ La fin des rames tractées sur Amsterdam - Bruxelles - Paris

La fin de carrière des prestigieuses CC 40100 de la SNCF a été grandiose, malgré le fait que la vieillesse et les avaries aient poursuivi leur oeuvre jusqu'au dernier moment. Fin mai, seules deux rescapées étaient encore en service : les CC 40109 et 40110.

Début des festivités, le vendredi 31 mai : le dernier train EuroCity officiellement remorqué par une CC 40100. Il s'agissait de l'EC 82 *Etoile du Nord* entre Bruxelles-Midi et Paris-Nord. La 40110 - à qui échet cet honneur - était pavosée

du blason de l'atelier de La Chapelle, l'établissement qui s'est occupé des dix locos de la série, toute leur carrière durant.

La journée avait pourtant mal commencé, la 40110 parvenant le matin à Bruxelles-Midi avec plus d'une heure de retard avec l'INT 281 : devant elle, l'EC 33 *Parsifal* - remorqué par la 1504 SNCB - était tombé en détresse peu après Creil, ce qui eut pour effet de bloquer l'INT 281, engagé derrière.

Malgré le retard, l'arrivée de l'EC 82 en gare de Paris-Nord fut un spectacle inoubliable, au milieu d'une haie de curieux et de photographes - ça change des CRS... - dans un vacarme étourdissant provoqué par les pétards disposés sur la voie !

Dans l'après-midi, la série noire continuait toutefois, la 1505 tombant à son tour en détresse, cette fois à l'EC 39 *Jacques Brel*.

Le lendemain, dans le cadre du mémorable périple d'adieu de deux jours touchant quatre pays (France, Belgique, Allemagne et Pays-Bas), organisé conjointement par le COPEF et notre association (voir article ci-après), l'EC 33 *Parsifal* était remorqué par la 40110 entre Paris-Nord et Liège-Guillemins : il s'agit du dernier train régulier officiellement remorqué par cette série d'engins.

En fait, le véritable dernier train assuré par une 40100 (la 40109) sera un train spécial Paris - Compiègne et retour, composé de voitures TEE inox, dont c'était également l'ultime circulation. Cette organisation était due aux agents des ateliers du Landy et s'est déroulé le mardi 4 juin.

Quant au dernier train commercial « classique » de l'axe Paris - Bruxelles - Amsterdam (si l'on excepte la relation de nuit qui subsiste encore: INT 288/289), c'était l'INT 280 du samedi 1er juin, remorqué entre Bruxelles-Midi et Quévy par la 1806. Une page se tournait définitivement...

□ Les 15 à Kinkempois !

De manière très discrète, les locomotives électriques tritension 1501 à 1505 ont été mutées d'Ostende à Kinkempois, à l'occasion de l'entrée en vigueur du nouveau service d'été, le 2 juin dernier.

Ces machines s'y trouvent bien mieux situées, puisqu'elles n'interviennent plus depuis lors que sur les trains EC de la relation Liège - Paris : les échanges à Liège-Guillemins en sont grandement facilités. Cela coupe définitivement les ailes à ce canard qui voulait qu'Ostende devienne un jour l'unique atelier d'entretien pour tous les engins polytension de la SNCB, en ce y compris les 18, pour lesquels il aurait même fallu... pratiquer une découpe dans la toiture (de l'atelier, pas des engins...), pour effectuer les levages !



Une locomotive série 15 évolue à Liège-Guillemins le 14 juillet 1996, à côté d'un train IR Liège-Luxembourg exceptionnellement tracté en double traction « internationale » : diesel 1800 des CFL et diesel 55 « bleue » de la SNCB (photo J. Ferrière)

Il n'est donc pas rare actuellement de voir en gare latérale de Liège-Guillemins trois 15 en réserve (les deux autres étant en ligne), et une à trois 18, ces dernières - par souci d'économie en frais d'entretien - ne pouvant plus être engagées vers Paris, tant qu'une des 15 est disponible !

□ Début laborieux pour le Thalys

Quelques solides *couacs* ont émaillé la mise en place et les premiers jours d'exploitation de la desserte *Thalys*. Ainsi, samedi 1er juin (veille du premier jour du service *Thalys*), il était prévu de remplacer les deux derniers trains internationaux classiques assurés en rame classique entre Bruxelles et Amsterdam par une rame *Thalys*, afin d'éviter le parcours de ces dernières à vide vers Amsterdam, en vue de l'amorce du nouveau service le lendemain. Après transbordement de la clientèle parvenue de Paris-Nord par la rame classique, l'INT 285 s'est bien ébranlé de Bruxelles-Midi à l'heure prévue pour... s'arrêter à Kontich, où l'on a constaté que l'itinéraire obligé des *Thalys* à Berchem (ligne 27A) était... hors service pour travaux ! La clientèle a été invitée à poursuivre son voyage à bord d'un IC *Benelux* qui s'est arrêté spécialement pour la circonstance, et le *Thalys* a été remorqué dans la soirée par

la 2131 jusqu'à Berchem. Quant à l'INT 287 qui devait également subir la même substitution de rame, il n'a évidemment jamais quitté Bruxelles-Midi, et sa rame Thalys a attendu patiemment la fin des travaux (vers 1h du matin le dimanche) pour emprunter l'itinéraire... à vide !

Le lundi 3 juin, le premier Thalys parvenant de Paris-Nord à destination de Liège-Guillemins (TGV 9413 assuré par la rame 4521) n'a quant à lui pas dépassé la gare de Louvain : ne disposant plus que de 50% de traction (une des deux motrices étant isolée pour avarie), la montée des plans entre Liège et Ans lui aurait de toute façon été interdite au retour. Les quinze voyageurs présents à bord ont donc poursuivi leur voyage grâce à l'INT 419, tandis que les six (!) Liégeois qui voulaient tâter du premier Thalys quittant la Cité Ardente (TGV 9440) en ont aussi été pour leurs frais... A noter que cet incident s'est déjà répété depuis lors à deux reprises, la réglementation exigeant un minimum de 75% de traction pour autoriser un TGV à gravir les plans par ses propres moyens¹². Et comme il est exclu d'alléger en queue, et pour cause...

Pointons encore un violent orage le samedi 8 juin, qui a perturbé la ligne 1 (c'est comme ça qu'elle s'appelle) entre Maubray et la frontière, ce qui nécessita la mise hors service d'une des deux voies de 6h29 à 13h34 ; le lundi 17 juin, c'était au tour d'un des aiguillages de la bifurcation Maubray (qui livre accès à la LGV) de déclarer forfait, ce qui nécessita cette fois le détournement de tous les parcours TGV via Lille, Tournai et la ligne 94 de 11h26 à 13h55. Au cours de cette même matinée, la signalisation avait déjà fait des siennes en détectant des occupations fictives de sections, « mettant au rouge » certains repères (pour rappel, il n'y a plus de signaux lumineux sur la LGV) et provoquant des freinages d'urgence (à 300 km/h !) à tire-larigot.

Pour être complet, il faut encore signaler la médiocre régularité des parcours Thalys sur le réseau NS (mais qu'est-ce qu'ils f... là-bas ?), particulièrement du parcours 9348 venant d'Amsterdam dans l'après-midi. Afin de ne pas trop pénaliser la clientèle belge, une solution a été trouvée : si ce Thalys franchit la frontière à Essen avec plus de 11 minutes de retard, la rame de renfort qui doit lui être accouplée à Bruxelles-Midi (16h57 / 17h02) part seule vers Paris, sans attendre la rame « *Amsterdam* ». Notez que Thalys n'a rien inventé dans ce domaine : cette pratique était courante avec l'EC 82 (notamment), qui était également fractionné en deux tranches en cas de retard excessif...

□ Que sont devenues les locomotives série 28 ?

Comme prévu, les 2801 et 2802 - ultimes rescapées de la série - ont été réduites au chômage forcé dès le dimanche 2 juin, à l'occasion du remplacement des rames tractées par des rames Thalys, sur la relation Amsterdam - Bruxelles - Paris.

¹² - une note du département T du 30 avril 1996 précise en effet « qu'à la suite de certaines avaries, les TGV Réseau et Thalys ne sont plus en mesure de démarrer après un arrêt en rampe supérieur à 15 mm/m. Tout arrêt d'un TGV circulant de Liège-Guillemins à Ans doit donc être évité. »

En fait, la 2802 n'était déjà plus disponible depuis quelque temps suite à une avarie, et elle n'a plus été réparée. Elle est donc hors service, sans plus beaucoup d'espoir de remise en état.

Quant à la 2801, elle est remise à Merelbeke (l'atelier d'entretien de la série), et y joue la réserve. Mais personne n'y est initié pour la desservir, et sa fiabilité est telle qu'aucun régulateur de traction n'accepte de lui faire assurer le moindre train.

Il avait été imaginé un instant de lui confier les pousses non accrochées entre Liège-Guillemins et Ans en remplacement de la 2383, mais les efforts à fournir eussent été tels qu'ils auraient eu rapidement raison de l'équipement de l'engin...

□ La « Dallas-story » des 25-5...

Nous avons relaté dans notre numéro précédent le litige opposant les NS à la SNCB concernant la réutilisation des huit locomotives bitension de la série 25-5 en trafic marchandises entre les ports d'Anvers et de Rotterdam. Une réunion entre les deux protagonistes a au moins eu le mérite de clarifier les positions.

Les NS prétendent que la charge maximale autorisée pour une 25-5 en trafic marchandises sur leur réseau devrait être limitée à 600 tonnes, l'ampérage au démarrage devant être limité par suite de l'absence d'un second pantographe sur ces engins. Du coup, la charge autorisée ne serait pas suffisante pour atteindre le seuil de rentabilité de ces convois.

La SNCB soutient par contre que les frotteurs *Kasparowsky* équipant ces pantos sont précisément conçus pour éviter l'échauffement au démarrage (NDLR : mais se garde bien de préciser que sur son réseau, les trains de marchandises doivent également démarrer les deux pantos levés..!)

Or, le placement d'un second reviendrait à 500.000 BEF par engin, un surcoût qu'aucun des deux réseaux ne veut prendre en charge.

Des mesures d'échauffement avec un seul pantographe seront entreprises sur le réseau NS, et en attendant, le dossier reste toujours bloqué.

□ Les 55 TVM

A l'occasion de leur passage en grande révision, les locomotives diesel 5506 et 5509 ont été équipées du système de répétition des signaux propres aux lignes à grande vitesse, la TVM 430 (*Transmission Voie Machine*). En outre, elles ont été équipées de la radio sol-train et d'un sècheur d'air. Elles sont ainsi agréées pour circuler sur la LGV 1 (*Ligne à Grande Vitesse*), aussi bien du côté belge que du côté français, à la vitesse maximale de 100 km/h.

Pour des raisons techniques, les 55 « TVM » doivent obligatoirement circuler par paires sur la LGV. En outre, quatre autres locomotives (dont les 5501, 5512 et 5514) viendront étoffer ce parc, d'ici la fin de l'année.

De jour, ces locos sont destinées à évacuer un TGV tombé en détresse sur le réseau SNCB (donc y compris sur lignes classiques), et de nuit, à remorquer les trains de travaux et de service sur la ligne 1. Pour ces raisons, les deux engins - couplés en permanence en UM - sont garés en stand-by à Mons, endroit relativement central sur l'itinéraire des Thalys. Leur entretien a par contre été confié à l'atelier de Schaerbeek, et leur conduite à du personnel... d'Ath !

Nouvelle livrée de la .5501 TVM : fine ceinture rouge au dessus du bandeau vert habituel, et indication « TVM » sous le matricule.



(photo M. Lebeau, AC Salzennes, 21 juillet 1996)

□ Les prototypes 8101 & 8102 ressuscités !

Dans le but d'éprouver leur nouvelle locomotive à transmission hydrostatique dans un véritable environnement ferroviaire, la firme Cockerill Mechanical Industries (CMI) de Seraing a (re)prêté deux locomotives de ce type à la SNCB ; pour rappel, l'une d'elles (baptisée alors 8070) avait déjà été testée à Schaerbeek et à Kinkempois, en 1993. Il s'agit de locomotives faisant partie du lot de trente commandé en 1989 par les Chemins de fer danois (DSB), et dont la réception a été refusée, pour des raisons plus financières que techniques, semblerait-il... A part deux engins cédés à Carlam et deux autres à ALZ à Genk, le reliquat est à vendre, et garé à l'état neuf depuis... 1994 dans les dépendances du constructeur !

Du point de vue technique, il s'agit de locomotives Diesel de manoeuvres à deux essieux d'une masse totale de 40 tonnes, équipées d'un moteur Caterpillar 3408 BTA à injection directe, suralimenté à quatre temps, de huit cylindres en V développant 525 H.P. à 2100 t/min.

Les deux locos prêtées à la SNCB pour une durée de six mois à compter de juin ont été basées à Kinkempois, qui les a numérotées provisoirement... 8101 et 8102, tout comme les célèbres prototypes... Cockerill de 1961 !

Prévues pour assurer des services de locomotives de manoeuvres normalement prévus en série 82, leur utilisation sur le réseau SNCB a très mal débuté, la gare de Kinkempois refusant de les utiliser. D'une part, leur autonomie est trop réduite, le réservoir à gasoil ayant une trop faible contenance (1000 litres), handicap encore aggravé par une consommation excessive. D'autre part, ces engins sont trop légers pour être utilisés dans la formation de Kinkempois en remplacement des 82 à trois essieux, et leur marche en unité multiple - bien que techniquement possible - n'est pas aisément réalisable.

Il semble donc que l'on s'oriente vers une autre utilisation pour ces deux locos : les manoeuvres en gare de Liège-Guillemins, par exemple.

Pour la petite histoire, la SNCB s'est engagée contractuellement à accorder un jour gratuit d'essais sur son réseau pour chaque jour d'exploitation réussi, avec un maximum de dix jours !

□ La razzia dans les effectifs des locotracteurs 91

Au 1er mai 1996, onze locotracteurs ont été retirés définitivement de l'exploitation, principalement pour raison de vétusté (voir *statistiques du matériel moteur*).

De ce lot, le 9131 est allé remplacer la 9206 à l'AC Salzinnes, pour y effectuer les manoeuvres sur la cour de l'atelier. Quant aux 9113 et 9120, ils seront revendus au plus offrant.

Au 1.05.96, il ne reste donc plus que 30 locotracteurs 91 à l'effectif.

Mac' Machine (7/96).

DE NOUVEAUX AUTORAILS DOUBLES SERIE 41

Nous avons annoncé que la SNCB allait passer commande de 80 autorails diesel doubles afin de remplacer le matériel voyageurs diesel qui roule encore sur les lignes qui ne sont pas destinées à être électrifiées : il s'agit des quadragénaires autorails série 44 et 45 qui circulent encore sur la ligne 82 Aalst - Burst¹³, comme sur les lignes ardennaises 166 et 165 Dinant - Bertrix et Libramont - Bertrix - Virton (*même lorsque celles-ci seront électrifiées en 25 kV 50 Hz ans le cadre de l'axe Athus-Meuse*), et des rames de voitures M2, le plus souvent réversibles des lignes Anvers - Neerpelt, Eeklo - Gand - Renaix, Gand - Zottegem - Grammont, Mol - Hasselt et Charleroi - Couvin.

L'appel d'offres a été lancé le 9 février 1996. En voici les spécifications :

Les 80 autorails diesel seront de type « diesel-hydraulique » à deux caisses jumelées respectant les normes en matière de résistance aux chocs. Destinés au service intérieur, leur vitesse limite sera fixée à 120 km/h au moins. Leur capacité minimale sera d'au moins 150 places assises, strapontins non compris. Un espace multifonctionnel sera prévu.

L'autorail sera équipé de deux motorisations identiques, une par voiture, dont les composants seront montés sous le plancher. Chaque motorisation sera composée des éléments suivants :

- un moteur diesel d'une puissance nominale d'environ 480 kW ;
- une transmission hydraulique transmettant l'effort aux deux essieux d'un bogie motorisé, étant entendu que chaque voiture comportera un bogie motorisé et un bogie porteur, chacun à deux essieux.

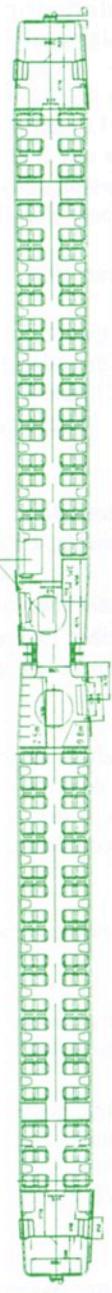
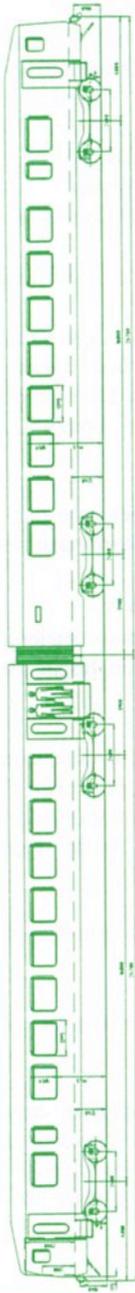
Les autorails disposeront d'une cabine de conduite à chaque extrémité. Si l'intercirculation entre les deux voitures de l'autorail doit être prévue, par contre, l'intercirculation entre autorails n'est pas à prévoir. Les autorails doivent pouvoir fonctionner en unités multiples : l'accouplement d'au moins quatre autorails fonctionnant de la sorte doit être possible.

Le premier autorail sera livré en 1998. La cadence de livraison doit être d'au moins 20 autorails par an.

Nous publions ci-après le plan de l'aménagement intérieur de cet autorail, tel qu'il vient de sortir des bureaux de dessin de la SNCB.

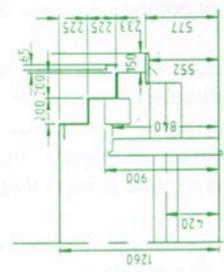
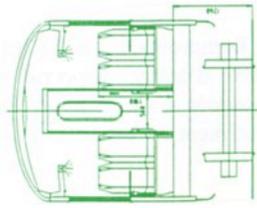
Remarquons que, si les autorails sont évidemment couplables entre eux, ils ne disposent d'aucun dispositif d'intercirculation entre eux, à l'inverse des nouvelles automotrices tranche 1996. Dotés de 150 places assises, ils disposent d'un petit compartiment de 1ère classe de 12 places (à 4 places de front), et de 64 + 74 soit 138

¹³ - et le week-end sur les lignes 58 Gand-Eeklo et 86 Gand-Renaix.



zplaatsen B 74pl • 1 klapstreek
 places assises B 74pl • 1 clapotéin

zplaatsen A 12pl
 B 65pl
 tot 77pl
 places assises A 12pl
 B 65pl
 tot 77pl



<p>motorwagen type 4.1 150 zplaatsen (A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z) module: 19800 tussenspoor</p>	<p>autorail type 4.1 150 places assises (A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z) module: 19800 voiture intermédiaire</p>
<p>Code de l'Etat Code de l'Etat Code de l'Etat Code de l'Etat</p>	<p>541-0-001M</p>
<p>Code de l'Etat Code de l'Etat Code de l'Etat Code de l'Etat</p>	<p>HTZ 273A</p>

places de seconde classe, à quatre places de front, avec porte-bagages longitudinaux, avec un strapontin relevable pour installer une voiturette pour personne handicapée. La grande nouveauté, pour la SNCB, est l'installation de deux grandes plates-formes multimodales, de part et d'autre de l'intercirculation, avec portes à deux vantaux asymétriques. Ces plates-formes pourront recevoir vélos, bagages encombrants, voitures d'enfant ou de personnes handicapées, un peu à la mode du matériel hollandais. La SNCB, avec ces plates-formes, fait donc l'économie d'un fourgon. Quant au chef-garde, il n'a pas de local particulier...

Ce matériel paraît confortable, mais non luxueux : s'il dispose de l'affichage lumineux de la destination à l'extérieur du véhicule (sur les flancs latéraux), il n'est pas doté du conditionnement d'air (le chauffage et la ventilation fonctionnent par air pulsé) ; il dispose de quatre places de front -et non trois - en 1ère classe, et il ne dispose pas de local pour téléphone, comme dans les automotrices tranche 1996. Bref, un matériel au confort « moyen de gamme ». Est-ce là le maître-choix ?

IVETTE, LE NOUVEL ORDINATEUR PORTABLE DES CHEFS-GARDES ET GARDES

IVETTE est la douce abréviation du prosaïque « Information et VEnte dans le Train au moyen de TErminaux portables ».

Les dépôts de chefs-gardes et gardes de Tournai et Louvain (alternance linguistique oblige...) ont été dotés depuis le 1er février 1996 de ces premiers terminaux portables destinés aux « accompagnateurs de trains ». La SNCB en a commandé en fait 1150, pour utilisation par les quelque 2300 titulaires des célèbres képis bleus à 1, 2 ou 3 galons (gardes, chefs-gardes et chefs-gardes contrôleurs rebaptisés « accompagnateurs de trains »). Cet ordinateur sera bien utile, dans la mesure où, en 1994, le personnel des trains a délivré, à la pointe du stylo, 2.400.000 titres de transport dans les convois, pour une recette totale de 319.000.000 F : une conséquence de la suppression du personnel de gare dans la plupart des petites stations.

Ivette se présente comme une grosse boîte carrée d'1 kg ½, à ranger dans un sac en bandoulière adapté, avec la clé de Berne et la poinçonneuse. Dotée d'un écran tactile, qui sert de clavier, elle est bilingue et utilisable tant par les droitiers que par les gauchers.

Ivette délivre divers titres de transport - mais non tous : billets ordinaires, week-end, B-Excursions et Evénements, suppléments pour billets de groupe ; il est prévu ultérieurement de délivrer des billets pour les principales destinations étrangères proches de nos frontières. Le support papier utilisé ressemble aux tickets délivrés par les terminaux distributeurs de billets de banque bien connus Bancontact/Mister Cash et autres Postomat.

Ivette peut donner toutes les indications horaires contenues dans les versions électroniques de l'indicateur officiel « Aridisc ».

Ivette sert aussi au comptage des voyageurs montés aux arrêts, une tâche peu connue, à laquelle les chefs de train sont tenus depuis toujours, et qu'ils exécutent actuellement manuellement.

Ivette sert enfin pour les statistiques et pour le contrôle financier.

Plus tard, Ivette devrait aussi être dotée du contenu de toutes les affiches jaunes des gares, indiquant le numéro des voies des trains en correspondance.

En fin de service, le garde place simplement Ivette dans une « docking station », un terminal qui la met en liaison avec l'ordinateur central de la SNCB, afin de livrer le résultat du travail de la journée, et de mémoriser éventuellement des informations nouvelles. Le rechargement des batteries se fait lors de la même opération.

On ne verra donc bientôt plus le célèbre « carnet à souches » grâce auquel le chef-garde, debout et en position d'équilibriste, « régularisait » les voyageurs sans titre de transport à la pointe du stylo à bille. Une révolution pour ce personnel familier des voyageurs...



Deux fois par jour, le TGV « Thalys » dessert Liège-Guillemins, où il est reçu sur la voie 6, dont les installations de quai ont été sommairement rafraîchies, depuis le début du service d'été 1996 (photo J. Ferrière - 27 avril 1996)

Exploitation SNCB

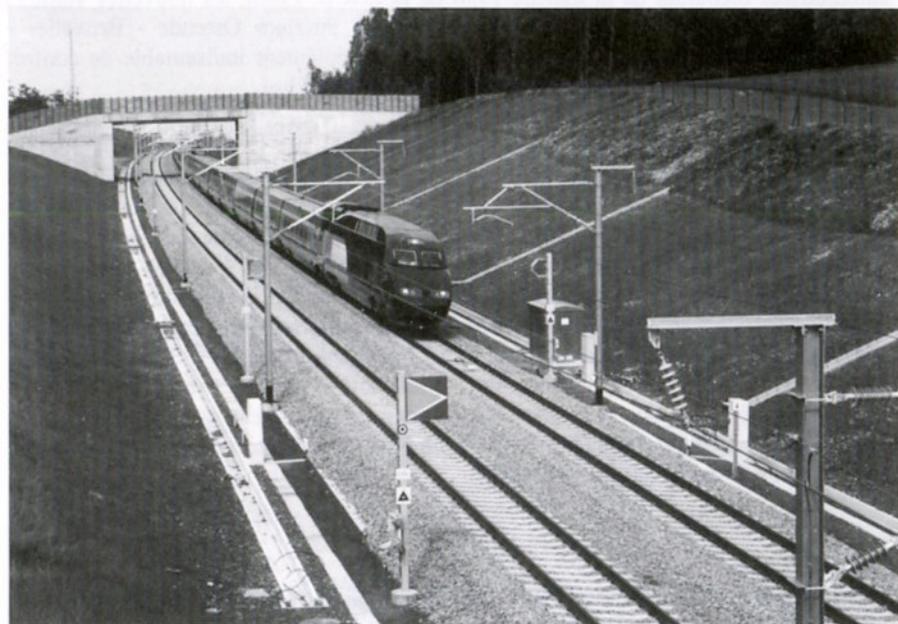
LES AMELIORATIONS A LA DESSERTE DES VOYAGEURS AU 2 JUIN 1996

En fait, il y eut assez peu de nouveautés en service intérieur ; la SNCB s'apprête à réformer de fond en comble son offre IC-IR en juin 1998 : voyez ci-après le dernier état de la question.

Bref, si l'on excepte la dizaine de minutes gagnées par les automotrices Break sur la ligne 73 Deinze - De Panne fraîchement électrifiée, il n'y a pas grand chose... Relevons la réouverture du point d'arrêt d'Olen près d'Herentals et la création de deux nouvelles relations directes avec la France : Ostende - Bruges - Courtrai - Lille, avec trois allers-retours journaliers en correspondance, à Lille avec les TGV pour Paris, et Mons - Aulnoye, avec six allers-retours journaliers pour pallier la suppression de tous les trains classiques de l'axe international Bruxelles - Mons - Aulnoye - Paris. Ces deux nouvelles relations franco-belges sont assurées temporairement par des rames réversibles M4 et des locomotives électriques bicourant série 12 de la SNCB, décidément très sollicitées, en attendant la mise à disposition prochaine des automotrices bicourant de la tranche 1996 de la SNCB. Enfin, les nouvelles voitures I11 sont généralisées sur les trains IC de service intérieur Ostende - Bruxelles - Welkenraedt/Eupen, apportant aux voyageurs un supplément indiscutable de confort par rapport aux voitures M4, largement dépassées aujourd'hui.

En service international, la grande nouveauté est l'offre Thalys : Paris - Bruxelles en TGV via la ligne nouvelle à grande vitesse jusqu'à Antoin, puis les lignes classiques via Blaton et Mons, en 2h02 (en attendant de gagner 4 minutes encore en septembre lorsque les travaux d'adaptation du grill d'entrée de Saint-Ghislain seront terminés). Plusieurs parcours TGV sont prolongés jusqu'à Anvers, Amsterdam et Liège-Guillemins. Le service est assuré prioritairement par la seconde sous-série des rames TGV tricourant de la SNCF (4531 à 4540), seule admise à parcourir le réseau néerlandais. La première série (4501 à 4530) intervient en renfort¹⁴, mais ne dépasse pas Anvers-Central et Liège-Guillemins. Par ailleurs, le premier exemplaire des TGV Thalys quadritension, aptes de surcroît à circuler en Allemagne, est sorti d'usine et a commencé une longue campagne d'essais. Sa mise en service commerciale ne devrait pas intervenir avant le service d'été 1997.

¹⁴ - Notons que les rames TGV 4501 à 4506 seront bientôt retirées de la ligne Paris - Bruxelles : elles sont actuellement en cours d'adaptation aux ateliers SNCF d'Hellemmes, près de Lille, en vue de leur prochaine circulation sur le réseau italien des FS. Elles seront en effet chargées, à partir du service d'hiver 1996, de la liaison TGV Lyon - Turin. Si le réseau des FS est électrifié en 3 kV courant continu, comme le réseau SNCB, la circulation sur parcours italien nécessite certaines adaptations aux rames : captation et visualisation de la signalisation italienne, détection et lutte incendie dans les motrices, mise en place d'un pantographe autopiloté de type CX et implantation d'un filtre sur la fréquence 42 Hz pour éviter toute interférence avec la signalisation.



- ↑ Une navette Aulnoye - Mons à Aulnoye le 2 juin 1996, au premier jour de son exploitation : rame réversible M4 de la SNCB (photo J. Ferrière)
- ↓ Le TGV 9317 « Thalys » en direction de Bruxelles, vu du PS 54 à Wez-Velvain le 2 juin 1996 (premier jour d'exploitation commerciale de la ligne belge à grande vitesse). Dans le fond du cliché, le passage à gibier, unique sur cette LGV (photo M. Lebeau)

NOUVELLE DESSERTE VOYAGEURS A LA SNCB EN 1998

Dans nos éditions précédentes, nous avons donné un avant-goût des dessertes « voyageurs » de service intérieur que la SNCB comptait mettre en place en juin 1998, au moment de l'ouverture complète de la ligne 1 (Esplechin-frontière - Lembeek) à grande vitesse au service commercial.

Voici une liste affinée des relations « voyageurs » qui pourraient être mises en place : notons que la distinction actuelle entre trains « IC » et « IR » serait gommée pour faire place à un nouveau concept à définir. Les tableaux ci-après définissent un numéro de relation ; nous avons aussi indiqué les n° que prendraient les trains correspondants.

Numéros de train	N° relation	Matériel prévu	Relation
<i>Trains « rapides »</i>			
500-549	5	HLE 11 + rames Benelux	Bruxelles-Midi - Anvers-Central - Amsterdam
600-649	6	HLE 13 + I11	Ostende - Bruxelles - Aachen/Eupen
700-749	7	AM 96 bicourant	Anvers-Central - Gand-St-P. - Lille-Flandres
800-849	8	AM 96 bicourant	Ostende - Bruges - Courtrai
900-949	9	AM 96 bicourant	Lille - Charleroi- Liège - Herstal
1500-1549	15	AM 96	Knokke - Bruxelles -Louvain - Aarschot - Genk
1600-1649	16	AM 96	Blankenberge - Bruges
1700-1749	17	HLE + M4 modernisées	Quévy - Mons - Bruxelles - Liège
1800-1849	18	AM quadruples	Ostende - Gand - Anvers - Roosendaal
1900-1949	19	AM 96	Bruxelles-Midi - Namur - Luxembourg
2000-2049	20	HLE 13 + I11	Charleroi-Sud - Bruxelles - Anvers-Central
2100-2149	21	AM Break	Mouscron - Tournai - Schaerbeek
2200-2249	22	AM 96	Gent-St-Pieters - Louvain - Landen - Hasselt
2300-2349	23	HLE + M4 modernisées	Poperinge - Courtrai - St-Nicolas
2400-2449	24	AM Break	Bruxelles-Midi - Namur - Liège
2500-2549	25	AM Break	Namur - Dinant
2600-2649	26	AM Break	Louvain - Malines - Anvers-Central

Numéros de train	N° relation	Matériel prévu	Relation
2700-2749	27	AM Break	Namur - Charleroi - Bruxelles - Anvers-Central
2800-2849	28	AM quadruples	Nivelles - Bruxelles - Anvers-Central
2900-2949	29	AM Break	Anvers-Central - Hasselt - Liège-Guillemins
3000-3049	30	AM classiques	Grammont - Bruxelles - Louvain
3100-3149	31	AM classiques	Grammont - Enghien
3200-3249	32	AR 41	Anvers-Central - Neerpelt
3300-3349	33	AM Break	Courtrai - Malines
3400-3449	34	AM 09	Manage - Turnhout
3500-3549	35	AM Break	Gand-St-Pierre - Alost - Bruxelles - Aéroport
3600-3649	36	AM Break	La Panne - Gand-St-P. - Bruxelles - Aéroport
3700-3749	37	AM Break	Quiévrain - Mons - Bruxelles - Aéroport
3800-3849	38	AM Break	Charleroi - Mons - Tournai
3900-3949	39	AM quadruples	Binche - Bruxelles - Louvain-la-Neuve
4000-4049	40	?	Liège-Guillemins - Gouvy - Luxembourg
Trains locaux « omnibus »			
550-599	55	AM classiques	Gand-St-Pierre - Bruges
650-699	56	AM classiques	Zeebruges - Courtrai
750-799	57	AR 41	Gand-St-Pierre - Eeklo
850-899	58	AM classiques	Gand-St-Pierre - Malines
950-999	59	AM classiques	Courtrai - Audenarde
1550-1599	65	AM classiques	Audenarde - Termonde
1650-1699	66	AR 41	Renaix - Grammont
1750-1799	67	AM classiques	Alost - Grammont
1850-1899	68	AM classiques	Bruxelles-Midi - Alost
1950-1999	69	AM classiques	Braine l'Alleud - Schuman - Alost
2550-2599	75	AM quadruples	Anvers-Central - Puurs
2650-2699	76	AM 09	Anvers-Central - St-Nicolas
2750-2799	77	AM classiques	Anvers-Central - Essen
2850-2899	78	AM 09	Anvers-Central - Louvain
2950-2999	79	AM 09	Lierre - Herentals
3050-3099	80	AR 41	Mol - Hasselt
3150-3199	81	AM classiques	St-Nicolas - Louvain
3250-3299	82	AM classiques	Bruxelles-Midi - Anvers-Central
3350-3399	83	AM 09	Hal - Huizingen - Malines
3450-3499	84	AM 09	Hal - Huizingen - Vilvorde
3550-3599	85	AM 09	Hal - Huizingen - Vilvorde
4150-4199	91	AM classiques	Soignies - Mons
4250-4299	92	AM classiques	Ath - Mons

Numéros de train	N° relation	Matériel prévu	Relation
4350-4399	93	AM 09	Charleroi-Sud - La Louvière-Sud
4450-4499	94	AM 09	Luttre - Manage
4550-4599	95	AM 09	Charleroi-Sud - Luttre - La Louvière-Centre
4650-4699	96	AM 09	Charleroi-Sud - Wavre
4750-4799	97	AR 41	Charleroi-Sud - Couvin
4850-4899	98	AM classiques	Charleroi-Sud - Jeumont
5350-5399	103	AM classiques	Liège-Guillemins - Waremme
5450-5499	104	AM classiques	Liège-Guillemins - Maastricht
5550-5599	105	AM classiques	Liège-Guillemins - Verviers-Central
5650-5699	106	AM classiques	Géronstère - Verviers - Welkenraedt
5750-5799	107	AM classiques	Liège-Guillemins - Rivage - Jemelle
5850-5899	108	AM classiques	Liège-Guillemins - Namur
5950-5999	109	AM classiques	Namur - Libramont
6050-6099	110	AM classiques	Libramont - Arlon
6150-6199	111	AR 41	Libramont - Bertrix
6250-6299	112	AR 41	Dinant - Virton
6350-6399	113	AM classiques	Charleroi-Sud - Namur
6450-6499	114	AM classiques	Ottignies - Namur
6550-6599	115	AM classiques	Ottignies - Louvain
6650-6699	116	AM classiques	Ottignies - Louvain-la-Neuve
6750-6799	117	AM quadruples	Bruxelles-Midi - Louvain-la-Neuve

Légende du matériel prévu (par ordre alphanumérique)

- **AM 09** : automotrices série 09 pour service banlieue aussi dénommées « Sprinter ».
- **AM 96** : nouvelles automotrices triples en cours de livraison, qui ont été présentées dans notre numéro 100 ; rappelons qu'il en existe deux versions : une version bicourant 3 kV = / 25 kV 50 Hz (50 exemplaires) et une version monocourant (70 exemplaires)
- **AM Break** : automotrices série 03 récemment portées à trois caisses
- **AM classiques** : automotrices doubles du parc : tranches 1956 « rénovées » et 1962 à 1980.
- **AM quadruples** : automotrices quadruples 801 à 844.
- **AR 41** : nouveaux autorails diesel en cours de définition (voir par ailleurs dans ce numéro).
- **HLE + voitures M4 rénovées** : rames formées par une locomotive électrique du parc et de voitures M4 rénovées (voir notre n°100).
- **HLE 11 + rames Benelux** : rames actuelles chargées du trafic « IC » Bruxelles - Amsterdam : locomotives SNCB bitension 1181 à 1192 et rames *Nederlandse Spoorwegen* « Intercity ».

- HLE 13 + I 11 : rames réversibles constituées par les nouvelles voitures I 11 présentées dans notre n°100 et des futures locomotives bicourant série 13 en construction.

Remarques sur la numérotation

- Il ressort de ce tableau que les trains rapides reçoivent un numéro dans la série xx00 à xx49, les trains lents un numéro dans la série xx50 à xx99.
- Les trains internationaux « classiques », non repris sur les tableaux ci-avant, recevront un numéro dans la tranche 0 à 499 et 1000 à 1499.
- Les TGV « Eurostar » recevront un numéro dans la tranche 9100 à 9199.
- Les TGV « Thalys » recevront un numéro dans la tranche 9300 à 9499.
- Les TGV « Jonction » vers le sud de la France (évitte-Paris) recevront un numéro dans la tranche 9500 à 9599.
- Les trains Touristiques recevront un numéro dans la tranche 6800-6999.
- Les trains « P » recevront un numéro dans la tranche 7000-8999.

Considérations sur certaines relations

- **Lille - Herstal (n°9)** : il s'agit de la troisième relation belge avec Lille, prévue de longue date, et qui met le réseau TGV français (à Lille-Europe) à la portée des habitants de la dorsale wallonne.
- **Bruxelles - Luxembourg (n°19)** : on se réjouira de constater que la SNCB engagera les automotrices triples tranche 1996 flambant neuves et très confortables sur cette longue relation. On peut se demander ce que les CFL feront des automotrices Break 325 et 326 rachetées dernièrement à la SNCB et en circulation intensive sur cet axe. Rappelons que les automotrices « Break » ne pourront être accouplées avec les automotrices tranche 1996, notamment parce que l'attelage automatique est à une hauteur différente (suite au bourelet d'intercirculation de ces dernières). Le contrat de vente des automotrices 325 et 326 aux CFL prévoit une clause de rachat par la SNCB au cas où ce type d'automotrice ne serait plus utilisé sur la relation Bruxelles - Luxembourg... Attendons donc la suite.
- **Knokke - Genk (n°15) et Gand - Hasselt (n°22)** : elles satisfont une vieille revendication des milieux de la région de Hasselt, qui désiraient une seconde relation horaire avec Bruxelles, dont l'une via Aarschot. Mais pourquoi supprimer le scindage et le regroupement des rames à Bruges, et isoler la relation vers Blankenberge ?
- **Bruxelles - Liège via Namur (n°24) et Namur - Charleroi - Bruxelles - Anvers (n° 27)** : les études avaient montré que rares étaient les voyageurs qui se rendaient de Liège à Charleroi ou vice-versa : une seule relation horaire entre les deux villes suffisait (n°9). Par contre, les besoins de déplacement des voyageurs de la région de Huy ou de la Basse-Sambre vers Bruxelles étaient patents : ces nouvelles liaisons tenteront de les rencontrer.

- **Liaisons avec l'aéroport (n°35-36-37)** : la SNCB suit aujourd'hui l'exemple hollandais de Schiphol et supprime les navettes entre l'aéroport et Bruxelles au profit de trains de service intérieur à plus long parcours vers La Panne, Gand et Quiévrain.
- **Liaison Mons - Bruxelles** : à Mons, on espérait une seconde liaison horaire rapide avec la capitale. Voeu exaucé avec les relations 17 (une vieille réminiscence des années soixante quand existaient des trains semi-directs, assurés par automotrices doubles classiques entre Liège, Bruxelles, Mons et Quévy/St-Ghislain-Hornu) et 37... On cherche par contre en vain trace de la nouvelle liaison créée en juin dernier entre Mons et Aulnoye. Que va-t-elle devenir ? Avec quel matériel sera-t-elle exploitée après 1998 ?
- **Liaison Liège - Luxembourg (n°40)** : en 1998, sauf erreur, cette liaison sera praticable de bout en bout en traction électrique, suite à la mise sous tension de la section Rivage - Gouvy en 25 kV 50 Hz. La SNCB ne sait actuellement quel matériel y engager : il tombe pourtant sous le sens que les automotrices bitension (AM 96) en cours de fabrication y feraient l'affaire...
- **Liaisons locales sur l'Athus-Meuse** : lorsque cette ligne sera électrifiée en 25 kV 50 Hz au sud de Dinant, pourquoi y maintenir des autorails diesel série 41 alors qu'un matériel électrique bicourant et disponible y serait tout à fait approprié¹⁵ ?

ENGINS A MOTORISATION TRIPHASEE ET CIRCUITS DE VOIE...

Les engins électriques à motorisation triphasées ne peuvent circuler que sur les lignes et itinéraires dont les circuits de voie sont adaptés : il s'agit actuellement des TGV (Eurostar, TGV Réseau et Thalys), de la locomotive 1901 et des nouvelles automotrices triples AM 96.

A la suite de la circulation des TGV Thalys entre Paris, Bruxelles, Amsterdam et Liège, la SNCB a dû modifier les circuits de voie sur les lignes suivantes, où le matériel précité est autorisé à circuler de manière autonome. Voici une liste des lignes nouvellement autorisées à ces engins au 2 juin 1996.

N°	Tronçon	Vitesse de référence	Particularités
0	Bruxelles-Nord - Bruxelles-M.	50 km/h	<i>pertuis 01 uniquement</i>
1 1/3	Antoing-frontière (Wannehain) Y Maubray - Y Antoing	300 km/h -	<i>zone de commutation 3 kV/25 kV</i>
12	Anvers-Est - Essen - frontière (Roosendaal)	130 km/h	

¹⁵ - les automotrices triples tranche 1996 monotension 501 à 570 ont été par ailleurs étudiées de manière à pouvoir être transformées à peu de frais en version bitension.

N°	Tronçon	Vitesse de référence	Particularités
27	Bruxelles-N. - Y Liersesteenweg	120 km/h	
27/1	Y Nd. Groenenhoek-Anvers-Cal	-	
27/2	Y Nord Berchem - Y Anvers-Est	-	
27A	Y Sud Groenenhoek - Y Nord Groenenhoek	90 km/h	
27D	Y Liersesteenweg - Anvers-Est	-	
36	Bruxelles-Nord - Schaerbeek	140 km/h	
78	Schaerbeek - Liège-Guillemins	160 km/h	<i>la gare de St-Ghislain est équipée pour la traction triphasée uniquement sur les voies principales directes et les voies I, II, III, IV, V & 0.</i>
96A	St-Ghislain - Tournai	90 km/h	
96B	Bruxelles-Midi - Ruisbroek	40 km/h	
96C	Bruxelles-Midi - Forest-Voitures	40 km/h	
96E	Bruxelles-Midi - Forest-Voitures	120 km/h	
97	Y Lot - Y Buizingen	160 km/h	<i>idem que ligne 78</i>
	Mons - St-Ghislain	120 km/h	
	St-Ghislain - Quiévrain		

DANS LES GARES...

- A partir du 2 juin 1996, la gare de Berchem est rebaptisée « Antwerpen-Berchem ».
- La gare de Machelen (Brabant) reçoit le code télégraphique FMCH (note du 13/5/96 publiée le 14/6).

ACCIDENTS - INCIDENTS

Avril à juillet 1996

A la demande quasi générale, nous publions à nouveau un compte-rendu des accidents graves qui se sont déroulés sur le réseau de la SNCB, ainsi que des incidents plus mineurs, mais à connotation « folklorique » ou anecdotique.

☐ Dimanche 21 avril - Mol

A 19h43, le train spécial Z18532 Anvers-Central - Neerpelt mis en marche à l'occasion de la journée des volontaires de la Croix-Rouge (12 voitures M2 remorquées

par la 5124) s'immobilise à la sortie de Mol, par actionnement du signal d'alarme. Treize voyageurs malades sont évacués en urgence du train, et conduits à l'hôpital. A l'arrivée à Neerpelt, sept autres voyageurs sont à leur tour évacués en ambulance vers l'hôpital !

Les faits sont jugés suffisamment graves par le Parquet, qui effectue une descente à Louvain, où les voitures ont entre-temps été acheminées.

On a d'abord cru que le malaise des voyageurs aurait été produit par une intoxication au gaz CO à bord des voitures, mais des mesures effectuées par le Parquet n'ont rien décelé. Finalement, il semble qu'il s'agissait d'une intoxication alimentaire.

❑ Samedi 18 mai - Bruxelles-Nord

On en a peu parlé, mais un incendie à de nouveau éclaté en gare de Bruxelles-Nord, cette fois le 18 mai vers 4h du matin. Le feu a été bouté à une camionnette du service de l'Infrastructure, et a pris rapidement de l'ampleur, puisqu'il n'a été maîtrisé que vers 5h50. A part de gros dégâts dans les locaux du factage, peu d'autres dommages sont toutefois à déplorer. Mais le pyromane court toujours...

❑ Jeudi 27 juin - Namur

On a beaucoup parlé de cet étonnant incident dans les médias, qui a coûté la vie à un jeune homme, mais voici les faits sans *bla-bla* : au moment du départ de Namur à 18h22 de l'IC 992 Luxembourg - Bruxelles-Midi (AM 408 & 413), un jeune voyageur est monté sur le toit d'une des deux automotrices via une fenêtre de compartiment, et s'est fait immédiatement électrocuter en agrippant le pantographe. Comme une épouvantable odeur de brûlé régnait dans certaines voitures, le train a été visité lors de l'arrêt prévu à Gembloux : le corps du malheureux était resté en place, grâce aux rebords de toiture propres aux AM Break. Il semble que l'infortuné voyageur ait agi à la suite d'un stupide pari...

❑ Vendredi 28 juin - Vonêche

A 6h36, le signaleur du poste de block de Vonêche entend un bruit anormal au passage du Z 48909 Anvers - Belval, un train de minerais de 22 wagons, remorqué par les 1803 et 1804 des CFL. Le train est retenu à l'entrée de Gedinne, où l'on constate le déraillement du 3e wagon de tête, resté pourtant sur la voie. Des dégâts importants aux traverses sont relevés entre Vonêche et Gedinne, sur \pm 14 km. La voie A (sens Dinant - Bertrix) sera mise hors service jusqu'à la fin du mois d'août, des centaines de traverses en béton devant être remplacées. En attendant, le trafic des trains de marchandises sera dévié par la ligne 162, voire par la ligne 42.

□ Vendredi 12 juillet - Bruxelles-Nord

A 10h15, la locomotive électrique 2140 garée dans un cul-de-sac au faisceau G de Bruxelles-Nord se met en mouvement et traverse tout le faisceau, pour aller emboutir - légèrement - le heurtoir du cul-de-sac situé à l'autre extrémité du faisceau ! Pas de blessés ; peu de dégâts ; l'engin avait sans doute été mal immobilisé.

□ Vendredi 12 juillet - train-autos

Vers 18h30, on constate que cinq voitures automobiles manquent à l'appel lors du départ du train-autos 1236 Schaerbeek - Brive - Toulouse. Elles ont en fait été chargées par erreur sur un fourgon porte-autos du train-autos 1375 Schaerbeek - St-Raphaël, parti dix minutes plus tôt !

Ce dernier est arrêté à... Ciney, d'où il est rapatrié vers Schaerbeek : il n'y a en effet aucune rampe mobile dans les environs pour décharger les véhicules dévoyés, et de toute façon, les clés des autos sont en possession de leurs propriétaires, faisant le pied de grue à Schaerbeek... De plus, il n'aurait pas suffi de différer uniquement le fourgon en cause et de le renvoyer immédiatement à Schaerbeek, car celui-ci était chargé - outre des cinq véhicules dévoyés - de voitures pour la bonne destination !

Après transfert des autos à Schaerbeek, le 1375 repartira finalement avec quatre heures de retard, le 1236 s'en tirant avec deux heures...

Edmond Son (7/96)

Petite annonce

A VENDRE, réseau miniature de feu Henri COWES (Namur). « Deux rails », plus de 96 références SNCB, DR, DB, SNCF. Valeur : environ 150.000 F.
Liste disponible pour offre globale au 081/73 41 37.

Les voyages du GTF asbl

Adieu, CC 40 100 SNCF et rames TEE...

samedi 1er et dimanche 2 juin 1996

Créés en 1957, les trains Trans-Europ-Express ont été officiellement supprimés le 3 juin 1984. Pourtant, le logo a été ressuscité par la suite par la SNCB et la SNCF pour désigner les trains de luxe mis en ligne entre Bruxelles et Paris. Le matériel conçu en 1963 pour desservir les TEE sur cette relation a donc continué à circuler entre les deux capitales, sous le label « TEE » ou « EC » d'ailleurs, si bien que les célèbres voitures « TEE » en acier inoxydable ont fini par faire partie du paysage, en même temps d'ailleurs que les « locomotives assorties », les CC 40 100 de la SNCF.

Ce matériel haut de gamme a été évincé de cette relation avec l'apparition des rames TGV tritension de la SNCF en janvier 1995. En fait, seul, le train « EC » 82 Paris - Bruxelles - Amsterdam, baptisé « *Etoile du Nord* » circulait encore avec du matériel TEE : depuis le 2 juin 1996, l'ouverture de la première section belge de ligne à grande vitesse entre Maubray-lez-Antoing et Esplechin a eu raison de ce dernier train.

La disparition des voitures « TEE » de l'axe Paris - Amsterdam a donné au COPEF (*Centre Ouest Parisien d'études Ferroviaires*) et au GTF asbl l'idée d'organiser une circulation commémorative sur les lignes jadis parcourues par les voitures TEE de l'axe Paris-Amsterdam et Paris-Liège. C'est ainsi que, les samedi 1er et dimanche 2 juin derniers, une rame TEE, tractée par la locomotive CC 40 109 de la SNCF a parcouru la relation Paris - Liège - Aix-la-Chapelle - Bruxelles (le samedi), tandis que la 40 110 prenait le relais sur Bruxelles - Amsterdam - Bruxelles - Paris (le dimanche), histoire de rendre justice à ces machines conçues à l'origine pour desservir aussi le réseau allemand et néerlandais, mais que des sujétions diverses ont limité aux parcours Paris - Bruxelles-Midi et Paris - Liège-Guillemins. Permettez-nous de vous faire revivre les temps forts de et événement ferroviaire.

Samedi 1er juin, 7h, gare de Liège-Guillemins. La délégation GTF asbl de Liège, Président en tête, monte dans le « 330 », un train qui, depuis des décennies, permet aux Liégeois de faire l'aller-retour de Paris en une journée. Pourtant, ce n'est pas spécialement un train rapide : quatre heures quart pour couvrir les 367 km séparant la Cité Ardente de la Ville Lumière. Il est vrai que la courte rame Corail venant de Liège est manoeuvrée et accrochée à Aulnoye à une tranche en provenance de Bruxelles. Tout au long du parcours Liège - Charleroi, un brin de nostalgie flotte dans les compartiments : c'est le dernier jour de circulation de ce train entre Liège et Namur. Il avait ses habitués : étudiants de troisième cycle, hommes d'affaires... ou

simples touristes se rendant à Paris... Dès dimanche 2 juin, il est remplacé par un TGV « Thalys », quittant Liège à 6h50, pour arriver à Paris via Bruxelles à 10h05.

A Charleroi-Sud, changement de train : nous avons en effet rendez-vous avec nos amis français venant de Paris avec la rame TEE à Lobbes, à mi-chemin entre Charleroi-Sud et Erquennes, sur la ligne 130 bis. Changement de train... changement de matériel : nous avons droit à une automotrice « Budd » tranche 1956 à carrosserie en acier inoxydable, non encore « rénovée ». Dès le départ, nous mesurons la différence par rapport au matériel « Corail » : mouvements de tangage, de roulis, bruits de ferraille, plancher troué, compartiments d'un style suranné. Et dire que ces automotrices ont fait les beaux jours de la ligne du Luxembourg...

Lobbes... une gare joliment encaissée au fond de la vallée de la Sambre, au pied de la Collégiale. Un plan de voie sérieusement amenuisé au fil du temps : seules restent les voies principales et une troisième voie de dépassement, celle-là même où le train spécial COPEF/GTF est attendu, à 9h26. A l'heure dite, le voici : CC 40 109 en tête, l'une des deux dernières machines en état de marche de cette série, quatre voitures TEE (une voiture 1ère classe/fourgon/générateur, une voiture 1ère classe/bar, une voiture 1ère classe « Coach », une voiture à compartiments transformée pour la 2ème classe), et la voiture spéciale COPEF, une ancienne voiture 2ème classe/fourgon du parc SNCF partiellement transformée avec bar et échoppe à souvenirs.



Entrée, en gare de Lobbes, du TEE spécial COPEF/GTF en provenance de Paris-Nord (photo R. Marganne - 1er juin 1996)

L'arrêt de Lobbes a son intérêt : outre le plaisir de saluer les membres du COPEF, et leur président Sylvain Zalkind, nous aurons l'avantage de photographier côte à côte les CC 40 109 et CC 40 110 de la SNCF : notre train spécial va en effet être dépassé par le train EC 33 « Parsifal » Paris - Cologne, tracté jusqu'à Liège-Guillemins par « l'autre » : la CC 40 110, dont c'est la dernière prestation en service régulier. Ce fut l'occasion d'un beau parallèle pour les photographes : ce ne sera pas le seul de la journée.

Une fois dans les voitures TEE en route vers Liège, nous pouvons apprécier le confort d'un matériel largement trentenaire certes, mais parfaitement entretenu et à peine défraîchi : tenue de voie impeccable sur les voies pourtant fort sollicitées par le trafic des marchandises de la dorsale wallonne, climatisation, confort des sièges et insonorisation de première qualité. Et dire que ces voitures sont désormais sans utilisation : il paraît néanmoins qu'un réseau étranger se serait porté acquéreur de ce beau matériel.

Nos amis français du COPEF nous avaient demandé de leur tracer un itinéraire original. Aussi, le train spécial a-t-il quitté la rive gauche de la Meuse à Flémalle-Haute pour emprunter la ligne de la rive droite, la « 125 bis », qui, quoiqu'électrifiée, ne voit plus passer que du trafic marchandises. Un TEE au beau milieu des installations de Cockerill à Seraing et Ougrée, entre un train de minerai et des wagons-poche de fonte en fusion... un spectacle rare.

**Un spectacle unique :
une CC 40 100 SNCF à
Aachen Hbf, sous
caténaire commutable
alimentée en 3 kV =
(photo R. Marganne -
1er juin 1996)**



Une fois les installations de la gare de triage et de l'atelier de traction de Kinkempoys dépassées,

nous avons bifurqué vers Verviers et l'Allemagne, évitant ainsi le rebroussement obligé de Liège-Guillemins. Pour la première et la dernière fois, une CC 40 100 allait parcourir une ligne pourtant familière à leurs homologues série 18 de la SNCB. A Welkenraedt, une locomotive diesel série 55 de Montzen fut néanmoins ajoutée en tête du train : les CC 40 100 de la SNCF ne sont pas agréées sur le réseau DB AG, et le temps manquait pour lancer la procédure correspondante. C'est donc en « *marchandise roulante* »... et en queue de train que la 40 109 arriva en gare d'Aachen Hbf, histoire de simplifier les manoeuvres de rebroussement.

Quel spectacle rare que de contempler, côte à côte, en gare d'Aachen Hbf, une rame TEE en fin de vie les rames à étages de service intérieur flambant neuves des chemins de fer allemands, tout droit sorties des usines Talbot toutes proches.

Au retour, la diesel belge, remise en tête, fut bien utile jusqu'à... Montzen. Pour varier les plaisirs, les organisateurs avaient prévu d'offrir un parcours sur l'« autre » ligne de l'Allemagne, Montzen - Visé - Liège, l'artère réservée aux marchandises. Pour ce faire, le chemin le plus court passait par Welkenraedt... et la ligne 39 Welkenraedt - Montzen, une courte section non électrifiée, qui justifiait la présence de la diesel jusqu'à Montzen. C'est ainsi que la prestigieuse rame TEE de l'« *Etoile du Nord* » musarda, à 20 km/h, entre les prairies du Pays de Herve, sur une ligne au trafic aussi peu soutenu que son entretien...



**le train TEE COPEF/GTF au beau milieu des faisceaux de Montzen :
derrière la 40 109, la voiture spéciale COPEF (photo J. Ferrière - 1er juin 1996)**

A Montzen, un arrêt au beau milieu du faisceau des marchandises - il n'y a plus de quai depuis belle lurette dans cette gare de formation isolée en pleine campagne et qui a perdu son trafic marchandises depuis... 1957 - permit de prendre congé de la locomotive diesel de tutelle.

Puis, le train s'élança sur la ligne « marchandises » Montzen - Visé, qui a la particularité de comporter, à Veurs, l'un des plus longs tunnels du réseau belge, à double pertuis de surcroît. En vue de Visé-Haut, le train a ensuite emprunté une des branches de l'échangeur ferroviaire le ramenant sur la ligne de la Meuse vers Liège. Un arrêt en gare de Bressoux a permis à chacun de visiter cette gare trop peu connue de la banlieue de Liège, point de départ des trains auto-couchettes vers le sud de la France, tout en détaillant les wagons d'un train de fusion assurant la liaison entre le haut-fourneau d'Ougrée et l'aciérie de Chertal.

L'arrivée à Liège-Guillemins, terminus habituel des CC 40 100 en provenance de Paris fut aussi l'occasion d'un autre temps fort de la journée. La 40 110, arrivée en fin de matinée avec le « Parsifal », allait être rapatriée à Bruxelles, en double traction avec la 40 109... Nos amis français étaient à la fête, et, ainsi que la photo ci-contre la montre, ornèrent d'ailleurs la machine de tête d'un blason de circonstance fabriqué par le personnel du dépôt parisien de La Chapelle, titulaire de cette série de locomotives pendant toute sa carrière. Un rapatriement par le chemin des écoliers puisque notre TEE, en partance pour Bruxelles, allait négliger les célèbres plans inclinés d'Ans pour la ligne marchandises Kinkempois - Voroux, permettant de découvrir, en surplomb un aspect peu connu de la vallée de la Meuse. A partir de Louvain, nouvelle promenade ferroviaire : négligeant la ligne directe par Zaventem, le train spécial allait parcourir les lignes 53bis jusqu'à Hever, 27 jusqu'à Schaarbeek, puis la ligne de



ceinture ouest de Bruxelles, via la halte Royale et la gare fantôme de Simonis. Fin du premier acte.

Le dimanche 2 juin allait fourmiller de surprises ferroviaires avec une sensationnelle escapade de la 40 110 jusqu'à Amsterdam CS, par une ligne pour laquelle la série avait été conçue, mais qu'elle ne parcourut jamais¹⁶. Premier arrêt à Anvers-Est, en mémoire des trains internationaux à long parcours qui s'y arrêtaient systématiquement pour éviter le rebroussement en gare d'Anvers-Central¹⁷, jusqu'au début des années septante, lorsque la gare de Berchem, mieux équipée, prit le relais.



Arrêt commémoratif du TEE COPEF/GTF en gare d'Antwerpen-Oost (Anvers-Est) - photo J. Ferrière, 2 juin 1996

L'émotion était perceptible, dans la rame, lorsque le train franchit la frontière néerlandaise, et le sas électrique 1,5/3 kV, entre Essen et Roosendaal. Arrêt à Roosendaal et ambiance ferroviaire typique d'outre Moerdijk : gares impeccables, souvent encore équipées de leur antique verrière, signalétique claire et standardisée, matériel pimpant en livrée « huisstijl » bleu et jaune, personnel à la pointe du progrès :

¹⁶ - les Nederlandse Spoorwegen se sont toujours opposés à la circulation des CC 40 100 de la SNCF sur leur réseau - comme des série 18 de la SNCB d'ailleurs - en arguant du fait de la masse trop élevée de ces machines au passage des nombreux ponts qui émaillent les Pays-Bas.

¹⁷ - la circulation des locomotives série 18 (20 et 82) de la SNCB est interdite sur la ligne 12 entre Anvers-Central et le passage inférieur de la Lange Kievitsstraat vu leur masse élevée. A fortiori, les CC 40 100 étaient soumises à la même interdiction, ce qui nous interdisait l'entrée à Anvers-Central, une des plus belles gares du réseau belge...

notre chef de train NS équipé d'un ordinateur portable de la taille d'une boîte à lunettes et comprenant tous les renseignements imaginables : règlements, horaires, tarifs... et jusqu'à affectation des voies dans les différentes gares de correspondance du pays. Le réseau ferroviaire néerlandais est une sorte de gigantesque métro parfaitement standardisé où tous les horaires sont cadencés et où les trains partent toujours de la même voie. Les tarifs sont fort intéressants : ainsi, les étudiants voyagent-ils pour trois fois rien sur des transports publics où l'intégration tarifaire est totale.

Mais revenons à notre train où les Nederlandse Spoorwegen avaient poussé le souci du détail jusqu'à le faire accompagner par un personnel de surveillance doté d'un dossard jaune reconnaissable de loin et chargé de canaliser les photographes dans les différentes gares d'arrêt du train pour leur indiquer le meilleur angle de prise de vue ! Dans la locomotive, un pilote hollandais donnait toutes indications utiles aux conducteurs français et belge : on murmure qu'après une sommaire initiation, il prit lui-même les commandes de la CC 40 110. Le personnel SNCF de la locomotive, lui, croisait les doigts : la CC 40 110 allait-elle circuler jusqu'à Amsterdam et Paris sans une de ces avaries qui ont assombri le service de cette série d'engins ces dernières années ? En fait, il y a aussi une bonne étoile pour les cheminots, et la CC 40 110 se tria d'affaire impeccablement.

Et les gares de s'égrener : Rotterdam, La Haye (Den Haag), Leyde, puis Haarlem : les NS avaient poussé la délicatesse jusqu'à envoyer notre train par l'ancien itinéraire, avant la création de la ligne directe par Schiphol. A 10h48 précises, nous étions à Amsterdam CS, sous les acclamations de nos amis français - et notamment le personnel du dépôt de Paris-La Chapelle, pour qui l'arrivée dans cette gare représentait la réalisation d'un vieux rêve : le champagne a d'ailleurs coulé à flots...

L'arrêt fut de courte durée à Amsterdam : à peine trois quarts d'heure, assez pour permettre aux photographes de filmer à leur aise le matériel ferroviaire néerlandais dans sa diversité, voire les trams au terminus sur la place de la gare, trop peu pour percevoir l'atmosphère si particulière de cette ville tolérante et cosmopolite. Et pourtant, la gare d'Amsterdam CS mérite une visite. Savez-vous que la gare et ses dépendances furent construites sur une île artificielle : en fait, sa création a été décidée en 1869, alors qu'Amsterdam était premier port néerlandais. La construction de cette gare, sur 8.687 pilotis, a provoqué le comblement du Damrak, l'un des canaux les plus anciens de la ville, transformé en boulevard afin de relier le nouveau bâtiment au centre. Quant à l'érection du bâtiment ferroviaire, qui devait être le plus beau du Royaume, il fut confié à l'architecte le plus renommé de l'époque, Petrus Josephus Cuypers, celui-là même qui devait également édifier le Rijksmuseum. Nul mystère dès lors si le musée, inauguré en 1885, et la gare, qui date de 1889, se ressemblent comme frère et soeur, dans le style exubérant « Renaissance hollandaise », inspiré du XVIIe siècle. Une dernière anecdote : la gare est équipée d'un salon royal, frappé aux armoiries du roi Guillaume III et de la reine Emma, dont le blason orne d'ailleurs sa grille d'accès aux voies. La pièce la plus pittoresque de ce salon est... la toilette, en porcelaine de Delft, ornée d'un moulin à vent du meilleur effet... (sic).



**La réalisation d'un rêve : une CC 40 100 de la SNCF à Amsterdam CS
(photo J. Ferrière - 2 juin 1996)**

11h33 : il est temps de repartir... déjà. C'est le retour direct vers Roosendaal... et le moment du repas de midi. Le COPEF avait bien fait les choses : dans le TEE, les amateurs se voyaient servir, à la place, un repas fin et complet dans la grande tradition de la CIWL, qui avait fourni l'avitaillement, et qui était représentée à bord par un maître d'hôtel français, qui avouait 28 ans de service sur la ligne à bord des TEE puis des EC Paris - Amsterdam. La main à tout, au bar comme dans les voitures désignées pour la restauration à la place, il accomplissait son service avec un brin de nostalgie dans ces voitures « Inox » à la veille de la radiation : « *beaucoup de sueur dans ce matériel* », répétait-il, lui qui se souvenait des 200 repas servis dans le TEE du soir entre Paris et Bruxelles, suivis des 150 autres, dans le même service, offerts aux voyageurs entre Bruxelles et Amsterdam.

A Roosendaal, les NS nous avaient réservé une autre surprise : un parallèle entre la CC 40 110 de la SNCF, la 1213, une antique locomotive électrique des NS... et la 5404 (ex-204.004) de la SNCB, en ancienne livrée restaurée. Cette machine venait d'assurer le train EC 82 « *Etoile du Nord* » entre Amsterdam et la gare frontière, pour sa dernière circulation, en mémoire des services internationaux de prestige que ces incroyables locomotives diesel ont assuré entre Amsterdam, Bruxelles et Paris, ou entre Paris et Cologne dès la fin des années cinquante et jusqu'à l'électrification des lignes correspondantes. Pendant ce temps-là, sur une voie contiguë, se croisaient une

rame automotrice dernier cri des NS de la liaison Flessingue - Amsterdam et un des premiers TGV Thalys du service régulier, assurant la liaison Paris - Amsterdam.



Le « parallèle » de Roosendaal (photo R. Marganne - 2 juin 1996)

Ce fut d'ailleurs la 5404 qui remorqua, en traction diesel, notre train spécial entre Roosendaal et Bruxelles-Midi, via la ligne 27 à partir d'Anvers. Quant à la 40 110 de la SNCF, elle évolua de conserve sur la ligne 25 Anvers - Bruxelles, tandis que le train TEE parcourait la ligne 27, qui lui est sensiblement parallèle : ceci valut aux photographes du train TEE de beaux clichés de leur machine favorite en ligne. Chapeau au régulateur de la ligne, d'avoir pu organiser en toute sécurité un pareil ballet de trains : les mécaniciens SNCF de la 40 110 n'en revenaient pas : jamais en France un tel parallèle n'eût été possible. Pendant ce temps-là, un conducteur SNCB familier de la ligne Paris - Bruxelles nous expliquait les différences de performances entre les CC 40 100 de la SNCF et leurs consoeurs série 18 de la SNCB. Si les CC 40 100 de la SNCF, étudiées spécialement pour la ligne Paris - Bruxelles, y étaient d'une conduite très facile, il n'en était pas de même pour les locomotives belges de la série 18 : leur puissance ayant augmenté suite au cahier des charges particulier de la ligne Ostende - Cologne où il faut pouvoir monter les plans inclinés d'Aix-la-Chapelle et d'Ans¹⁸, le réglage de la vitesse entre Paris et Bruxelles y était beaucoup plus délicat et exigeait une attention de tous les instants.

¹⁸ - sur les CC 40 100 de la SNCF, la ventilation des résistances de démarrage est insuffisante, d'où une limitation de courant de démarrage à 850 Ampères. Lors de la construction de la série 18 de la SNCB, on a profité des 8 ans d'expérience et de données des 40 100, d'où un courant de traction pouvant aller jusqu'à 1000 Ampères au démarrage, grâce à une ventilation renforcée.

A Bruxelles-Midi, pour faire bonne mesure et utiliser tous les moyens de traction qui tirèrent les TEE Bruxelles - Paris, c'est la locomotive tricourant 1501 de la SNCB qui fut chargée de la remorque du train, la diesel 5404 restant en seconde position. Les deux CC 40 109 et 110, qui devaient, pour la dernière fois, être rapatriées à leur dépôt de Paris-La-Chapelle, suivaient à vide, jusqu'à Quévy où un parallèle fut organisé entre les différentes locomotives.

Il restait à parcourir la section d'interpénétration franco-belge jusqu'à Aulnoye, où la rame de l'*Etoile du Nord* fut accueillie avec un feu d'artifice de fusées de détresse et de pétards ferroviaires : le célèbre noeud ferroviaire français du Nord se souvenait ainsi de tout ce qu'il devait à l'axe classique Paris - Bruxelles qui lui échappait désormais, et aux TEE en particulier. C'est dans cette gare, à l'aspect encore rétro avec ses antiques plaques émaillées indiquant, sur les quais, la destination des trains, que la 1501 et la 5404 laissèrent la place aux deux 40 100 pour leur retour à Paris-Nord.



Manoeuvres en gare d'Aulnoye (photo R. Marganne - 2 juin 1996)

C'est là que nous avons laissé nos amis français, pour emprunter la toute nouvelle navette Aulnoye - Mons, assurée, à 140 km/h, par une locomotive SNCB série 12 et une rame réversible de voitures M4... A tous les cheminots de la SNCF, SNCB, DB, NS, qui n'ont pas ménagé leur peine pour permettre ce voyage exceptionnel, aux organisateurs du COPEF et du GTF asbl, merci pour ces deux journées mémorables...

R. Marganne

EDITION D'UN SERIE DE 10 PHOTOS-SOUVENIR « ADIEU TEE »

En souvenir de la dernière circulation d'une rame TEE « PBA » et des locomotives électriques CC 40 100 de la SNCF sur les réseaux français, belge, allemand et néerlandais, nous éditons une **pochette-souvenir de 10 photos couleurs 10x15 cm** du voyage COPEF/GTF des 1er et 2 juin 1996.

Vous y découvrirez, pour le samedi 1er juin, un parallèle des deux rescapées de la série des CC 40 100 de la SNCF à *Lobbès*, et la 40 109 et le TEE spécial à *Renory* (au beau milieu des installations de Cockerill), *Aix-la-Chapelle*, la double traction CC 40 100 à *Liège-Guillemins* et à *Kinkempois*, à l'amorce de la ligne marchandises vers Voroux. Pour le dimanche 2, vous trouverez la 40 110 à *Amsterdam*, *Roosendaal* (en compagnie des deux « old timers »), la 1501 et le TEE à *Bruxelles-Midi*, et une parade des 40 109 et 110, et de la 1501 à *Quévy* et à *Aulnoye*.

prix : 400 BEF envoi compris (tous pays) pour la pochette indivisible de 10 photos.

- Nous avons aussi édité « *Adieu TEE* » une plaquette commémorative et illustrée de 40 pages, aux couleurs TEE, décrivant le parcours belge de ceux-ci, les CC 40 100 et les série 18 et les voitures TEE. Cette brochure, au tirage limité, est toujours disponible au prix de 200 BEF envoi compris pour tous pays.
- Nous vous proposons enfin une *promotion* (jusqu'au 15 septembre 1996) : la brochure commémorative « *Adieu TEE* » et la pochette de 10 photos : 550 BEF envoi compris pour tous pays.

Les commandes sont reçues jusqu'au 15 septembre 1996 (date impérative) à notre compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, Boîte Postale 191, 4000 Liège 1. Vous pouvez aussi commander par carte de crédit en utilisant le formulaire que vous trouvez page 78. Si vous commandez de l'étranger (mêmes prix que pour la Belgique), référez-vous à la 3ème page de couverture.

Code-article à indiquer en communication :

- *pochette de 10 photos* (400 BEF) : « 622 »
- *plaquette commémorative seule « Adieu TEE »* (200 BEF) : « 213 »
- *offre promotionnelle plaquette « Adieu TEE » + pochette* (550 BEF) : « 699 ».

Livraison : courant octobre 1996.



↑ Le train spécial GTF/PFT manoeuvre avec la 29.013 à Liège-Guillemins

↓ Le train GTF/PFT arrive à Rivage : la 26.101 du PFT
est en double traction avec la 29.013 SNCB.

(Photos J. Ferrière - 14 juillet 1996)

Rencontre internationale de locomotives à vapeur

organisation: Commission économique de la ville de Trois-Ponts - 14 juillet 1996

Le GTF asbl a participé à cette manifestation en affrétant un train Bruxelles - Trois-Ponts tracté par la locomotive à vapeur 29.013 de la SNCB. A partir de Liège-Guillemins, ce train était fusionné avec deux convois du PFT asbl en provenance respectivement de Kortrijk par la dorsale wallonne et de Gent-St-Pieters via Mechelen et Hasselt. C'est donc un convoi de quinze voitures, tiré par les vapeurs 26.101 (PFT asbl) et 29.013 (SNCB) qui a quitté Liège-Guillemins pour Trois-Ponts.

Il s'agissait d'un événement « grand public » organisé au beau milieu des vacances et qui a attiré la toute grande foule.

Notre nouvelle édition « *le chauffeur de locomotive* », d'Henri Scaillet, sortie de presse la veille, a été acquise par de nombreux amateurs : l'auteur, qui s'était spécialement déplacé de La Louvière, s'est consciencieusement prêté à la dédicace de son ouvrage, à la satisfaction de tous. Qu'il en soit remercié !

Le GTF asbl, comme d'autres associations, se devait de participer à cette manifestation.

Le Président du GTF asbl tient à remercier chaleureusement la toute petite équipe GTF qui a fait face à toute l'organisation, tant pour la préparation du voyage, pour les inscriptions (tant par téléphone que par correspondance), que pour son déroulement et pour la vente de nos éditions au stand que nous avons installé... sur le quai n°1 de Trois-Ponts : son succès fut considérable. Ce stand était tenu de façon magistrale par l'épouse d'un membre actif combien dévoué.

Ces animateurs, avec beaucoup d'abnégation - sait-on qu'ils n'ont pratiquement pu faire aucune photo de l'événement - ont démontré ce qu'était le bénévolat, le travail pour une cause commune et aussi la prise en charge, en « personnes responsables » d'une activité programmée de longue date, en la menant à bon port.



Tout au long du trajet en train spécial Bruxelles - Trois-Ponts ce 14 juillet, nous avons constaté la présence d'un grand nombre de photographes qui saisissaient sur la pellicule les moments historiques de la journée... sans bourse délier.

Si ce genre d'activité peu courageuse s'était un peu calmée au fil du temps, nous avons constaté une recrudescence de celle-ci depuis notre voyage en 2 jours en rame TEE les 1er et 2 juin derniers.

Il convient d'être clair : ces trains spéciaux ne peuvent être mis en marche que grâce aux participants qui acquittent le prix de leur place.

Ce ne sont certainement pas les photographes disséminés le long du parcours qui les rendront possibles !

Nous souhaiterions - mais il s'agit là d'une démarche très puérile - qu'ils prennent conscience de ce fait. Nous avouons d'ailleurs que le week-end historique « TEE » des 1er et 2 juin est une opération très déficitaire tant pour le COPEF (Paris) que pour le GTF asbl.

Même si on peut supposer que l'on obtient ou que l'on croit obtenir de meilleures photos en suivant le convoi spécial en voiture, on peut aussi acquitter le prix du parcours, pour soutenir l'initiative, en annonçant que l'on suivra le train...

Ce type de démarche devrait être adoptée par les gens responsables sans attendre qu'il soit possible de faire payer tous les photographes !

Nous voulons d'ailleurs mettre en évidence cet agent de la SNCB (bien entendu en congé) qui a spontanément proposé lors du parcours « TEE » de payer le prix du voyage alors qu'il suivait le train en voiture !

Chapeau, Monsieur !

L.P.

LES LOCOMOTIVES A VAPEUR PRESENTES A TROIS-PONTS LE 14 JUILLET

- La **29.013**, de construction canadienne, sauvegardée par la SNCB à titre de patrimoine historique ; elle venait de Louvain, où elle avait été mise en tête du train spécial affrété par le GTF asbl au départ de Bruxelles-Midi.
- La **26.101**, de construction allemande, restaurée par le PFT ; elle a remorqué la rame GTF et les deux rames PFT de Liège à Trois-Ponts et retour en double traction avec la 29.013.
- La **5519**, de construction autrichienne, fut en service sur le réseau des CFL. Elle a été restaurée par l'association qui porte son nom ; elle venait de Luxembourg en tête d'un train d'amateurs.
- La **50 3666**, retrouvée en Allemagne de l'Est en 1992 est la propriété de l'asbl Vennbahn. Chauffée au fuel, elle était arrivée à Trois-Ponts en tête d'un train venant de Raeren via Montjoie et Wévercé (*Vennbahn*).
- La **38 1182** (P 8), appartenant à l'association « Eifel AKE ». Elle était venue de Düsseldorf en tête d'un train d'amateurs allemands, via Köln, Jünkerath, Losheimergraben, Wévercé et Malmédy ; elle était suivie... d'un train de pompiers, vu son système de chauffe au charbon et la vulnérabilité au feu de la région traversée.

Activités du GTF asbl

Une nouvelle édition du GTF asbl : le chauffeur de locomotive à vapeur

Avec le talent de conteur que nous lui connaissons dans son premier ouvrage « *J'étais machiniste* », publié par notre Association en 1995, Henri Scaillet, machiniste SNCB retraité de la remise d'Haine-St-Pierre, nous livre une nouvelle page de sa vie professionnelle : « *l'art de la conduite du feu* », qu'il a pratiqué juste après la guerre 1940-45. Compagnon du machiniste, le chauffeur de locomotive à vapeur passait sa journée à alimenter et entretenir le feu imposant du foyer de la chaudière, en pelletant jusqu'à cinq tonnes de charbon du tender jusqu'au foyer pour maintenir la pression nécessaire au mouvement des pistons.

En lisant « *le chauffeur de locomotive* », vous saurez tout sur la combustion, les différents charbons utilisés sur une locomotive et leur provenance, les mélangeurs à charbon de la SNCB de Schaerbeek, Merelbeke, Bressoux et Haine-St-Pierre (un sujet bien peu connu) et le quotidien du chauffeur. Henri Scaillet vous emmènera en imagination sur les lignes où il a exercé son métier de chauffeur, et notamment la ligne du Luxembourg ou l'Athus-Meuse...

Le chauffeur de locomotive, une plaquette de 80 pages format 16 x 24 cm, avec couverture en quadrichromie, et 55 photos souvent inédites du temps de la vapeur.

Prix (pour envoi par correspondance) : 350 BEF (+ 45 BEF envoi) = **395 BEF**

(étranger : frais d'envoi portés à 70 BEF)

code-tarif à indiquer en communication sur le virement : 214

Pour commander cet ouvrage, faites votre versement à notre compte **240-0380489-59** GTF asbl-Editions, B.P. 191, B-4000 Liège 1 : le n° de code tarif suffit en communication. Vous pouvez aussi commander par carte de crédit en utilisant le formulaire que vous trouvez page 78.

De l'étranger, référez-vous à la procédure indiquée en 3e page de couverture.

GTF-Distribution

Notre service Distribution met à votre disposition des articles ferroviaires publiés par d'autres associations. Il vous les envoie par correspondance, sur commande de votre part, dans les délais indiqués.

Pour les articles ci-après, la date de limite de commande est le 15 septembre 1996.

Pour commander, versez la somme correspondante au compte **001-0643004-67** de GTF asbl-Distribution, B.P. 191, 4000 Liège 1. Indiquez simplement en communication le code-article de ce que vous commandez. Vous pouvez aussi commander par carte de crédit (un formulaire est à votre disposition page 78).

Si vous commandez de l'étranger, voyez la procédure en 3e page de couverture.

Les commandes seront expédiées au début du mois d'octobre.

📖 Les trams vicinaux de Charleroi et du Centre

L'Association Ferroviaire des Cheminots de Charleroi (AFCC) publie, en collaboration avec le PFT (Patrimoine ferroviaire et touristique asbl) un ouvrage retraçant l'histoire des lignes de tram vicinales des régions de Charleroi et du Centre.

Cet ouvrage comporte l'histoire des lignes SNCV de la région, des plans de lignes, de nombreuses photos d'époques différentes, la reproduction couleur d'un film reprenant les différentes destinations, des reproductions de titres de transport.

Un ouvrage de 250 pages environ, avec de nombreuses illustrations, en langue française.

Prix : 950 BEF (+ 70 BEF port) = 1030 BEF

(frais de port pour l'étranger portés à 160 BEF).

Code-article à indiquer en communication : 620

Si vous avez déjà souscrit à cet ouvrage (annoncé dans notre n°100bis, paru fin juin), veuillez prendre patience : les éditeurs viennent de nous faire savoir que la sortie de presse de ce livre était reportée au mois de septembre 1996. Votre commande est enregistrée et l'ouvrage vous parviendra dès sortie de presse. Nous vous remercions de votre compréhension.

📁 Pochette de photos-souvenir « Adieu TEE »

Pour rappel (voir page 67), et en souvenir de la dernière circulation d'une rame TEE « PBA » et des locomotives électriques CC 40 100 de la SNCF sur les réseaux français, belge, allemand et néerlandais, nous éditons une pochette-souvenir de 10 photos couleurs 10x15 cm du voyage COPEF/GTF des 1er et 2 juin 1996.

prix : 400 BEF envoi compris pour la pochette indivisible de 10 photos.

Code-article à indiquer en communication : 622.

Notre prochain voyage *Transports urbains de Düsseldorf - lundi 11 novembre 1996*

Notre prochain voyage d'une journée aura lieu à Düsseldorf le lundi 11 novembre, jour férié en Belgique, mais non en Allemagne.

Nous vous proposons de découvrir les aspects du vaste réseau de trams urbains et interurbains de Düsseldorf que nous n'avions pas vus lors de notre visite de 1992, et de découvrir notamment le nouveau matériel mis en service.

Il est probable que ce voyage ne sera pas annoncé dans le prochain numéro de Trans-fer (n°102), car sa parution est prévue courant novembre.

Voulez-vous être informé des modalités de ce voyage, sans engagement de votre part ?

- Si vous êtes affilié à notre service « EXPRESS » et que vous recevez par lettre nos circulaires « voyages », vous serez automatiquement documenté en temps opportun.
- Si vous n'êtes pas affilié à notre service « EXPRESS », il vous suffit d'envoyer une enveloppe timbrée à 16F et auto-adressée (avec dans le coin supérieur gauche la mention « Düsseldorf ») à notre secrétaire à l'adresse suivante :

GTF asbl, c/o Monsieur Jean Laterre
rue de Marchienne, 68
B-6110 Montigny-le-Tilleul



Appel à nos membres

Les activités du GTF asbl ne sont possibles que si des personnes bénévoles acceptent de faire face aux tâches de toute nature qui doivent être remplies dans notre Association.

Qui imagine vraiment tout ce qu'entraîne la réalisation d'un voyage ou l'édition d'une brochure ?

La première activité - les voyages - est particulièrement « volatile » : lorsque la date est passée, la vente des places non occupées devient évidemment sans objet. Faire circuler un train ou un autorail spécial à moitié rempli ne présente aucun sens...

Vous avez sans doute déjà admiré les brochures et autres livres publiés par le GTF asbl. Si nous ne voulons pas que leur prix augmente démesurément, nous devons proposer ces réalisations au public le plus large possible.

Ces quelques réflexions très superficielles sont un indice de l'ensemble de l'activité d'une Association.

Nous faisons appel à ceux de nos membres qui pourraient consacrer une partie de leur temps au GTF asbl soit dans une activité continue, soit occasionnellement pour une activité spécifique. Les domaines sont multiples et nécessitent des compétences variées.

Si vous pouvez, si vous voulez nous aider efficacement et concrètement, nous vous invitons à proposer vos « services » à **GTF asbl, quai Marcellis, 11/3, 4020 Liège**. Nous profitons de cette occasion pour inviter tous ceux qui auraient rassemblé une matière intéressante (texte et/ou photos) dans le domaine ferroviaire (trains ou tramways belges) à nous proposer leur oeuvre pour publication par nos soins. Il suffit de prendre contact à la même adresse.

Vous n'êtes pas sans savoir non plus que le GTF asbl est partie prenante au *Musée des Transports en Commun du Pays de Liège*.

Nous envisageons de rééditer une opération réalisée il y a quelques années déjà. Au cours d'un ou deux week-ends, des membres du GTF asbl réaliseraient différentes travaux de mise en évidence de « nouveaux » objets à l'intérieur du Musée, et d'appropriation de véhicules.

Si vous souhaitez vous joindre *efficacement* à nous, annoncez-vous en écrivant à GTF asbl, quai Marcellis, 11/3, 4020 Liège. Nous vous recontacterons lorsque l'opération sera mise en chantier.



Agenda

□ 31 août et 1er septembre 1996, le chemin de fer de Sprimont fête ses quinze ans

Dans un agréable cadre champêtre situé entre Darné et l'autoroute des Ardennes, le C.F.S. (Chemin de fer de Sprimont asbl) exploite une voie ferrée à l'écartement de 60 cm, qui se veut un musée vivant d'archéologie industrielle ferroviaire (matériel de mines, de carrières, de briqueteries et de génie civil).

Pour fêter le quinzième anniversaire de l'asbl, un rassemblement de photographes ferroviaires intitulé « *photo rail expo* » sera organisé le samedi 31 août prochain à partir de 14 heures, et le dimanche 1er septembre à partir de 10 heures, à Sprimont - Darné station.

Une intéressante exposition rétrospective de la ligne vicinale Poulseur - Sprimont - Trooz sera présentée grâce à de nombreux documents inédits ainsi qu'une exposition retraçant la vie des garde-barrières.

Plusieurs associations ferroviaires rehausseront cette manifestation par leur présence.

Photographes, à vos appareils ! Dès le samedi 31 août à 14 heures, circulation exceptionnelle de différents types de convois miniers, carriers, marchandises, voyageurs sur le réseau, tandis que les bus RATP assureront la liaison avec le très beau musée de la pierre. Buvette et petite restauration assurées les deux jours.

Adresse de contact : J. Evrard, rue Vapart, 34, B-4031 ANGLEUR (☎ 041/42.07.83).
Pour s'y rendre, prendre l'autoroute des Ardennes, sortie Sprimont.

☐ 21-22 septembre 1996

Festival « vapeur » du Chemin de fer à vapeur des 3 vallées (CFV3V) à Mariembourg-Treignes.

☐ 29 septembre 1996

16ème Bourse Internationale de trains miniatures, voitures, avions, bateaux et jouets anciens, organisation AMFL (association des modélistes ferroviaires de Luxembourg asbl).

Centre Culturel Prince Henri à Walferdange (Gd-Duché de Luxembourg), le 29 septembre prochain, de 10 à 18 heures.

Les amateurs, collectionneurs et modélistes, désirant échanger ou vendre leur matériel peuvent s'inscrire à l'AMFL, Boîte Postale 40, L-7201 WALFERDANGE (tél. Mercredi soir 33 18 88 - FAX 33 54 10).



Bibliographie

📖 Un ouvrage consacré aux 125 ans de transports en commun en Wallonie

C'est le 4 novembre 1871 que fut mise en service, à Liège, la première ligne wallonne de tram. Celle-ci reliait la gare des Guillemins à Coronmeuse, à l'aide de cinq voitures tractées par un ou deux chevaux.

Afin de célébrer le 125e anniversaire de cet événement, l'asbl Musée des Transports en Commun du Pays de Liège a fait procéder à la réalisation d'une étude historique et à la publication d'un ouvrage consacré à l'évolution des transports en commun secondaires de

Wallonie. Cette mission a été confiée à Mademoiselle Anne-Marie TRICKELS, licenciée-agrégée en histoire de l'art, archéologie et musicologie de l'Université de Liège.

L'ouvrage, intitulé « *125 ans de transports en commun en Wallonie - sociétés, réseaux, matériel roulant* » est divisé en deux parties. Abondamment illustrée de nombreuses photos anciennes, la première retrace l'évolution des transports en commun en Wallonie depuis leur création, et présente la SWRT et les cinq « TEC ». La seconde partie est un catalogue illustré en quadrichromie des véhicules historiques exposés à travers la Wallonie et notamment au Musée des Transports en commun du Pays de Liège.

Le projet a bénéficié du soutien du cabinet du Ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, du MET ainsi que de la collaboration de diverses associations spécialisées et de nombreux collectionneurs.

L'ouvrage contient 174 pages au format A4 et est en vente au prix de 800 F.

Il est disponible au Musée des transports en Commun du Pays de Liège, rue Richard Heintz, 9 à 4020 Liège (quartier Venues-Fétinne), ouvert en semaine de 10 à 12 et de 14 à 17 heures, le week-end de 14 à 18 h (tél. 041/61.91.11 - après le 15/9 : 04/361.91.11), et dans les cinq centres d'information de la Région Wallonne (Namur, Charleroi, Liège, Tournai, Eupen).

L'ouvrage peut être obtenu par voie postale en versant la somme de 850 F pour envoi en Belgique au compte 678-2203726-04 Musée des Transports en Commun du Pays de Liège.

Pour expédition à l'étranger, le prix est de 960 BEF à payer par Eurochèque barré au nom du Musée des Transports en Commun du pays de Liège, ou par mandat postal.

Adresse postale : TEC, relations publiques, rue du Bassin, 119, B-4030 Liège.

Le GTF asbl ne distribue pas cet ouvrage,

qui est vendu au profit du Musée des Transports en Commun du Pays de Liège.

NDLR : il est à noter que les amateurs érudits des transports en commun en région wallonne ne découvriront pas dans cet ouvrage des pages ou des photos inédites. C'est un « digest » de l'histoire de ce transports, destiné au grand public, réalisé à partir des publications existantes. Il a le mérite de rassembler dans un même volume un aperçu de l'histoire de l'ensemble des transports en commun urbains et ruraux de la Région Wallonne.

DERNIERE MINUTE - GTF-Distribution

📖 Les chemins de fer à Jamoigne et dans la région, par Marcel Constant

Rédigée par notre membre Marcel Constant, par ailleurs auteur de la thématique philatélique publiée au GTF asbl, cette plaquette format A4 compte 40 pages, et est illustrée de 70 photos. Elle conte la grande et la petite histoire du chemin de fer dans l'entité de Jamoigne, et plus particulièrement celle des trois gares et points d'arrêt de cette commune, traversée par l'axe « Athus-Meuse » : *Pin, Izel et Jamoigne*.

Prix : 175 BEF port compris (envoi à l'étranger : 200 BEF).

Code-article (à indiquer en communication de votre virement) : 623

Les commandes sont reçues jusqu'au 15 septembre 1996 au compte **001-0643004-67**
GTF asbl - Distribution, B.P. 191, 4000 Liège. Livraison en octobre 1996.

Vous pouvez aussi commander par carte de crédit (formulaire de commande page 78).

Nos membres étrangers se réfèrent à la page 79 pour le mode de commande.

GTF asbl-Editions - nos tarifs au 27 juillet 1996

Code tarif	Désignation de l'article	prix net	port (B)	port étrang.
Librairie				
201	Les tramways au Pays de Liège tome 2 (trams vicinaux)	2700	260	350
203	Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB	2750	300	510
204	Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV	1140	100	160
205	Histoire du chemin de fer de Landen à Statte	750	80	140
206	Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise	350	50	70
207	Le trolleybus à Liège	380	50	70
208	Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen	980	90	140
209	Thématique philatélique ferroviaire (tome 1 : la vapeur)	490	90	140
210	Tramways et trolleybus dans la guerre (1939-45)	450	75	100
211	J'étais machiniste, par Henri Scaillet	495	75	100
212	Thématique philatélique ferroviaire (tome 2 : diesel)	250	70	90
213	Adieu TEE	175	25	40
214	Le chauffeur de locomotive, par Henri Scaillet	350	50	70
Trans-fer (numéros spéciaux et hors série)				
302	Spécial n°2 (Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain)	300	25	60
303	Spécial n°3 (St-Vith, Clabecq, trams littoral...)	425	40	90
304	Spécial n°4 (de La Panne à Losheimergraben)	450	25	60
305	Spécial n°5 (St-Ghislain-Quévrain; voitures K4-I11)	350	25	60
311	Musée des transports en commun du pays de Liège	250	25	60
312	Aspects ferroviaires du pays de Charleroi (trains + trams)	390	25	60
314	Le Fagnard (ligne internationale Trois-Ponts - Jünkerath)	100	20	40
316	Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières	370	25	60
317	Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith	200	25	60
318	Les frontières électriques de la SNCB	460	25	60
319	Electrification Gouvry - Troisvierges	300	25	60
320	Les lignes nouvelles de la SNCB	480	25	60
Divers				
401	Photos historiques transports en commun belges	250	50	100
460	colis de 30 cartes-vues noir et blanc+couleurs	400	70	80

Pour commander :

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

Si vous commandez de l'étranger, voyez la procédure en page 23.

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

Si vous désirez commander plusieurs ouvrages à la fois et obtenir des tarifs groupés pour frais d'envoi, demandez-nous notre nouveau catalogue !

**GROUPEMENT BELGE POUR
LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE, asbl.**
BP 191 - B-4000 LIEGE 1.

BON DE COMMANDE PAR CARTE DE CREDIT

→ Utilisez ce bon de commande si vous désirez commander nos articles « éditions » ou « distribution » en payant à l'aide de votre carte de crédit "Visa" ou "Eurocard".

Renvoyez-nous le présent document (ou une copie) :

✎ soit par la poste à notre adresse :

GTF asbl - Secrétariat, B.P. 191, B-4000 Liège 1.

✎ soit par fax au n° 071/51 66 03 (avant 21 h)

Je soussigné.....

Rue N°..... Bte

Code postal..... Localité.....

commande :

Code- article	Désignation	prix envoi compris
TOTAL (*) →		

J'autorise le débit de cette somme (*) de ma carte **VISA / EUROCARD**

N° EXP

Date : Signature :

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

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

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

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

La cotisation de nos membres est très modique : en 1996, 260FB pour les membres belges, 400 FB pour les membres étrangers. Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez régulièrement *Trans-fer* et bénéficierez de tous les avantages réservés exclusivement à nos membres. *Le GTF asbl respecte votre vie privée aux termes de la législation belge : les quelques données que vous nous communiquez lors de votre affiliation, et qui sont contenues dans nos fichiers servent exclusivement à l'envoi de Trans-fer et de nos autres informations ou publications : elles ne sont jamais communiquées à des tiers. Vous avez le droit d'accès et de rectification de ces données : il suffit d'en faire la demande à notre secrétariat (GTF asbl-secrétariat, B.P. 191, B-4000 Liège 1).*

Service financier de notre Association

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

PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ETRANGER

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

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

=> ou à défaut : paiement à notre compte courant postal : **BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège.**

=> ou envoi d'un **Eurochèque** garanti (à l'exclusion de tout autre type de chèque) à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

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

Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement.

Changements d'adresse

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



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

B.P. 191 B-4000 LIÈGE 1