

104 Août
1997

Périodique trimestriel

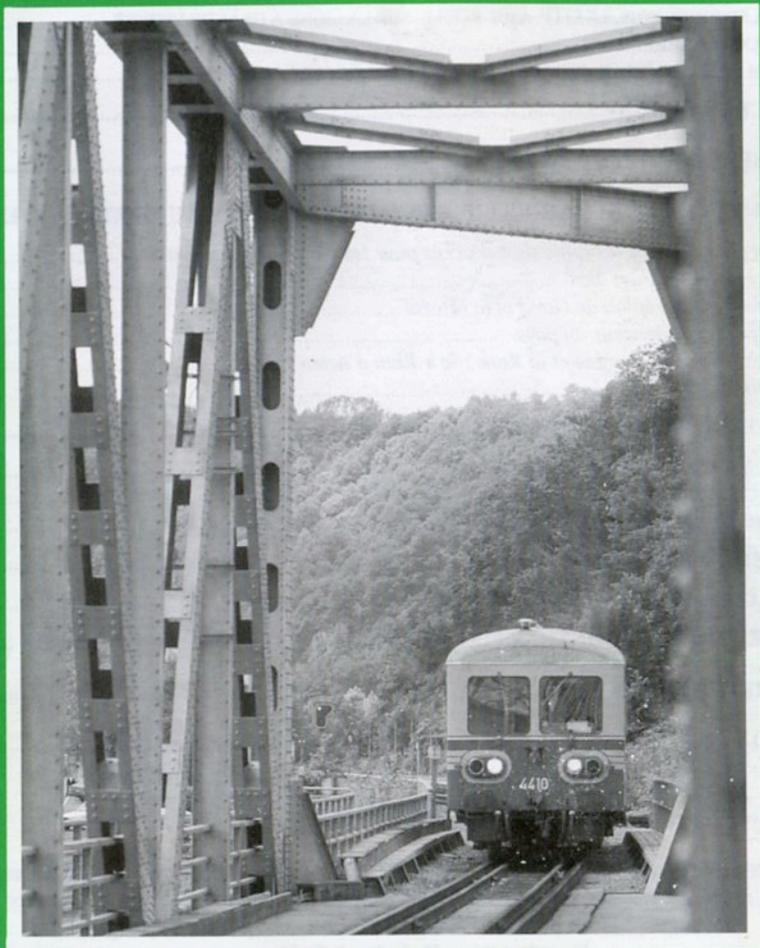
Vingtième année

BELGIQUE-BELGIË

P.P.

LIÈGE X

9/406



transfer

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

EDITORIAL	3
LIGNE A GRANDE VITESSE SNCB N°1 LEMBEEK - WANNEHAIN	5
POUR LA SECONDE FOIS, LE GTF ASBL ROULE SUR LA LIGNE A GRANDE VITESSE.....	5
LE VIADUC D'ARBRE.....	7
CHRONOLOGIE DE L'ETABLISSEMENT DE LA LIGNE A GRANDE VITESSE 1	10
LA SNCB PAR LIGNE	13
LE RESEAU RAVEL ET LA SNCB	57
DE NOUVEAUX ITINERAIRES FERROVIAIRES D'ACCES AU PORT D'ANVERS60	
<i>Le port d'Anvers et ses difficultés d'accès pour les trains de marchandises</i>	60
<i>L'accès vers les Pays-Bas</i>	60
<i>L'accès vers la région de Gand et le littoral</i>	61
<i>L'accès vers l'intérieur du pays</i>	61
<i>L'accès vers l'Allemagne et la Ruhr : le « Rhin d'acier »</i>	62
<i>En conclusion</i>	67
LE MATERIEL DE LA SNCB	68
COMMANDE D'AUTORAILS DIESEL SERIE 41	68
LES AUTOMOTRICES ELECTRIQUES SNCB TRANCHE 1996 EN SERVICE COMMERCIAL	68
UNE VOITURE BELGE DECOREE DANS L'EUROCITY « VAUBAN »	70
NOUVELLES DIVERSES	71
NOUVELLE GENERATION D'ANNONCEURS AUTOMATIQUES DE TRAINS	71
DAMRE VOUS EST CONTE, A PIED, EN TRAIN ET EN AUTOBUS PARISIEN	73
GTF-DISTRIBUTION	75
AGENDA	76

COLOPHON

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

Iconographie : J. Bazin, J. Buxant, J. Ferrière, M. Lebeau, R. Marganne

Coordination : H. Arden & R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1250 ex.

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

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

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

Editorial

Un aspect du bénévolat

Le bénévolat est un « art » très difficile : outre qu'il est soumis aux critiques des uns et des autres, il est de plus en plus confronté à ceux qui utilisent le bénévolat des autres pour réaliser certains profits personnels.

C'est toute la différence entre l'oeuvre collective de « bénévoles » pour un intérêt collectif et l'oeuvre réalisée par un particulier ou un groupe « commercial » pour des intérêts financiers personnels.

Déjà dans un certain passé, notre association a dû subir la déconfiture d'un éditeur et libraire parisien, à l'époque bien connu et sans doute tout aussi connu aujourd'hui pour d'autres raisons.

Très récemment, un ouvrage relatif au matériel vicinal voyait le jour. Il a été édité en langue néerlandaise par une société bruxelloise spécialisée bien connue. On y a découvert des copies délibérées de documents appartenant tant à des particuliers qu'au GTF asbl. Cet « emprunt gratuit » mais rémunérateur pour son auteur a été réalisé sans autorisation préalable et sans... mention de la source d'origine ! Plus tristement, en bibliographie, le titre des « Tramways au Pays de Liège » est cité sans mention... de l'éditeur !

L'indication de l'origine des documents publiés nous paraît être de la plus élémentaire correction.

La mise à mal du principe de la propriété intellectuelle, des droits d'auteur et des accords ne peut que conduire à une situation chaotique : chaque personne pourrait reproduire n'importe quel document de chacun d'entre nous ou de n'importe quelle autre association !

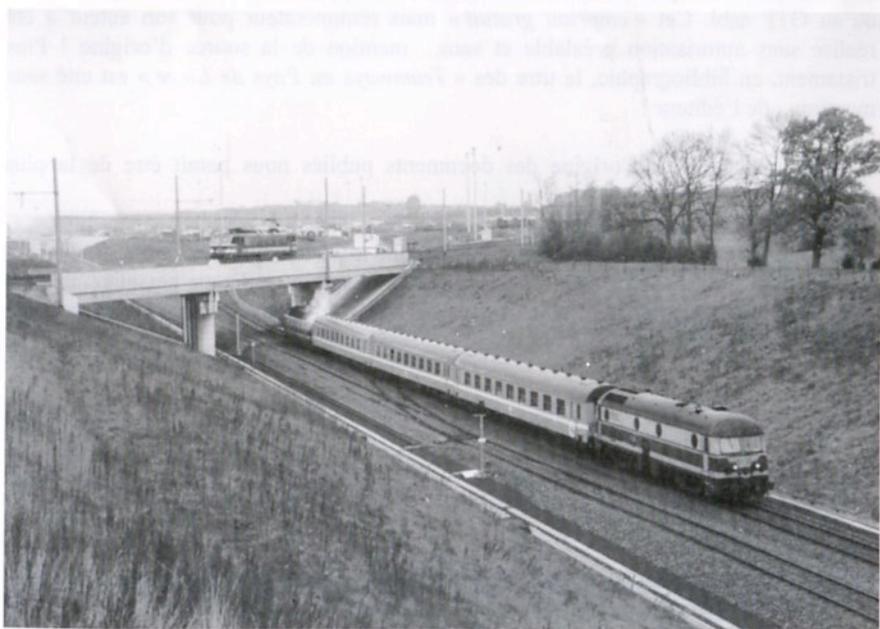
C'est à méditer.

GTF asbl

photos de couverture :

avant : un autorail régulier s'engage sur le pont d'Anseremme (ligne « Athus-Meuse ») le 10 août 1987 (photo M. Van Ussel). Ce pont vient d'être complètement rénové.

arrière : en principe, le service TGV Paris - Bruxelles - Liège est assuré depuis juin 1997 par une rame TGV Thalys quadritension. Sur la photo, la rame 4321 de la dotation *Nederlandse Spoorwegen* (photo J. Ferrière - Liège-Guillemins - 4 juin 1997).



↑ A Buizingen, un Eurostar pour Londres dépasse le train spécial GTF asbl
↓ Le train spécial GTF asbl, locomotive 5950 en tête, 6217 en queue quitte
la base-travaux de St-Druon à Antoing pour reprendre la ligne 1:
sur le pont, une locomotive série 27 passe sur la ligne 78 Mons - Tournai
(photos J. Ferrière - 26.04.97)



Ligne à grande vitesse SNCB n°1 Lembeek - Wannehain

*Pour la seconde fois, le GTF asbl roule
sur la ligne à grande vitesse*

Après le mémorable voyage du 16 décembre 1995 sur la partie Antoing - Esplechin-frontière de la ligne nouvelle n°1, le GTF asbl a visité, par une nouvelle circulation, le 26 avril 1997, la Ligne à Grande Vitesse (LGV) en cours de finition, de Hal-Lembeek à Antoing Saint-Druon, avec une double pénétration à la base Travaux (*future base de maintenance*) du Bois du Coucou, à Attré.

Le rendez-vous matinal avait été donné à Bruxelles-Nord, où le Président, toujours aussi dynamique, eut son émotion du jour, puisque c'est lui qui apprit au jeune sous-chef de service l'existence de ce « *spécial GTF* » !

Le télépancartage du hall d'entrée de la gare du Nord n'affichait rien, en effet, au grand étonnement des premiers participants arrivés tôt sur place ; puis, curieusement, apparut l'annonce « *TERMINUS - EXT - voie 9 - 08:35* » : c'était là faire bien peu de cas d'un voyage GTF... Mais enfin, ce train était annoncé. Par contre, sur le quai 9, apparut l'annonce réelle, unique sans doute, et que l'on ne verra plus : « *St-DRUON - EXT - 08:35* ».

La rame s'y présenta, tractée par la 6217 portant fièrement le sigle « GTF » : celle-ci était composée de trois voitures I 4 de seconde classe, dans leur livrée orange (« chouette » pour les photos en couleurs dans les paysages verts de la LGV, l'après-midi).

Après traversée de la *Jonction* et un dernier arrêt au Midi, nous prîmes la bonne voie qui nous mena à Buizingen, où un TGV Eurostar pour Londres nous y dépassa et permit de comparer le look « 62 » et « TMST¹ » (plus de 30 années les séparent...).

A Hal, l'arrêt eut lieu à l'entrée du pertuis TGV, à hauteur des quais provisoires en bois, tandis qu'en « altitude », en haut des tranchées, passaient, pour le bonheur des photographes, Thalys et autres TGV « 45 »². Nous eûmes même droit à une « UM »³ Thalys plus TGV Réseau 45 !

¹ - TMST = « Trans Manche Super Train »

² - TGV Réseau tritension de la SNCF.

³ - circulation en « unités multiples »

Ce fut ensuite l' « ascension » du viaduc TGV de Lembeek, en rampe et en courbe, la prise de la LGV à bonne vitesse, et notre entrée au Bois du Coucou. Là, surprise, cette base que nous connaissons si remplie et si animée, était totalement déserte, à l'exception d'un beau couvert de train de chantier, en pleine solitude, sur fond de ce qui reste du Bois du Coucou.

Après avoir admiré le TGV en provenance de Grenoble, reprise de la LGV après la manoeuvre « tiroir », et c'est déjà la traversée du long viaduc d'Arbre : assez étonnante, cette construction de plus de 2000 mètres d'où, malheureusement, les passagers « Thalys » et « Eurostar » ne pourront admirer la jolie région traversée, tant sont hauts les murs de protection latéraux ! Et ce fut l'entrée à Saint-Druon, où notre train posa à l'entrée de la gare, sur fond de ligne 78, avec, au loin, la perspective de la LGV filant vers la Capitale.



**Le train spécial GTF asbl sur la LGV n°1, à Wasmes, BK 69.9, vient de passer sous le PS 144 (rue Pont Jean Dieu) et se dirige vers Bruxelles : on aperçoit ici une des nouvelles passerelles pour piétons et VTT qui viennent d'être lancées par dessus la LGV pour rétablir les flux de circulation touristique.
(photo M. Lebeau, 26.04.97)**

Après une halte bienvenue, de « reconstitution et de repos » dans le *Lunch Garden* du nouveau centre commercial des Bastions à Tournai, retour en car à la base de Saint-Druon : la rame TGV est alors encadrée de la 5950, en tête, et de la 6217, en queue. Là, le groupe se scinde : une partie reprend place dans la rame I 4, tandis que

les photographes prennent place dans un bus *Renault* du TEC-Hainaut, et s'en vont, guidés de main de maître par l'organisateur GTF du jour, vers de forts beaux arrêts-photos, dans les nouveaux sites typiques de la LN n°1, à Fontenoy-Maubray, Wasmes, Willaupuis, Ormeignies ; ce sera l'occasion d'y découvrir une série d'élégantes passerelles pour piétons qui viennent d'être lancées tout récemment par-dessus la LGV.

Et, même si une fine pluie nous poursuit par moments, nous continuons vers la région de Tongre-Notre-Dame et Arbre-viaduc : notre train s'y trouve en surplomb par rapport à la campagne environnante et se découpe sur fond de ciel.

Ce sera, enfin, le retour final à la base du Coucou, toujours aussi déserte : tous les participants s'y retrouvent et reprennent place dans la rame, tandis que les photographes fixent, une dernière fois, la 5950 en parallèle avec le bel *Eurostar* 9145 qui file vers Londres (et ici, ce sont 39 ans qui se croisent...).

Le train spécial reprend alors la ligne à grande vitesse qu'il va « remonter » jusqu'à son terminus de Bruxelles, permettant à ses passagers de constater l'état d'avancement général des chantiers LGV.

Ce fut une visite fort intéressante, remarquablement organisée (merci, l'organisateur !) et qui nous a permis de nous rendre compte, une fois de plus, de l'immensité de ce chantier.

M. Lebeau

Le viaduc d'Arbre

Un ouvrage d'art remarquable de la ligne à grande vitesse n°1

D'une longueur de 2.005 mètres, le viaduc d'Arbre peut être considéré comme un des plus longs viaducs ferroviaires d'Europe. Traversant les communes d'Ath et de Chièvres, cet ouvrage d'art se compose de 36 travées⁴ dont la longueur est de 53 ou 63 mètres, et de deux culées⁵. Chacune des 35 piles est constituée de deux cylindres creux de 3,2 mètres de diamètre extérieur, réalisés par coulage de béton entre deux coffrages.

Le viaduc d'Arbre en quelques chiffres

150.000 m² de coffrages
71.600 m³ de béton
8.500 tonnes d'armatures
2.000 tonnes d'acier précontraint

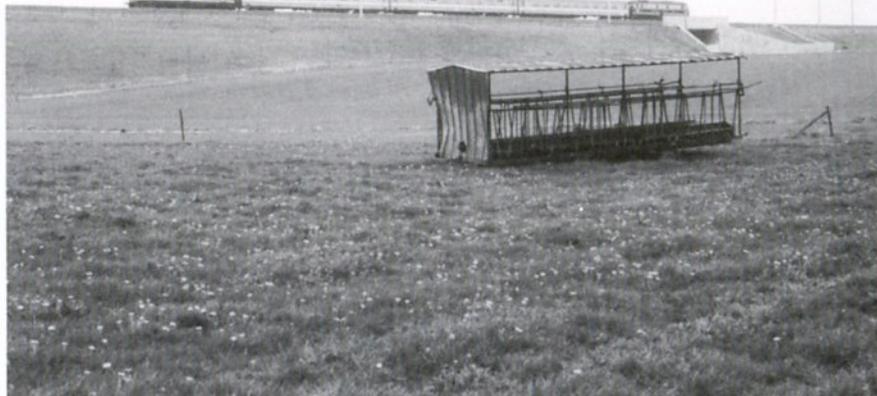
⁴ - travée = partie comprise entre deux « piliers » successifs.

⁵ - culée = pile d'extrémité

La particularité du viaduc d'Arbre est sa forme en « U », intégrant les protections phoniques à l'ouvrage. La plate-forme est entourée de deux parois latérales hautes de 4,2 mètres, servant de murs anti-bruit.

Face aux inconvénients techniques de faire se succéder ponts et talus, la solution d'un viaduc à Arbre a été retenue en raison de l'existence de nombreux obstacles naturels ou artificiels : le canal Ath - Blaton, la Dendre Orientale, la Hunelle, la Chaussée de Mons, la ligne de chemin de fer électrifiée 90 Ath - Jurbise et diverses routes et chemins. Sa forme volontairement basse permet en outre une intégration plus harmonieuse dans le paysage. De plus, la qualité du sous-sol n'était pas compatible avec la surcharge de terres nécessaire pour réaliser des talus.

Pour assurer une stabilité parfaite de cet ouvrage, on a utilisé le principe des fondations par micro-pieux forés, solution la plus adaptée à l'hétérogénéité du sol local. Au total, cela représente entre 77 et 88 micro-pieux par pile, selon la longueur de la travée et par conséquent, de la charge à supporter. Il faut donc compter environ 65.000 mètres de micro-pieux pour l'ensemble du viaduc, forés à environ 30 mètres de profondeur.



Le train spécial GTF du 26 avril 97 encadré des locomotives 5950 et 6217 passe en surplomb dans les campagnes de Tongre-Notre-Dame, à quelques centaines de mètres du viaduc d'Arbre ; le train arrive à hauteur du PI 274, BK 50,6, rue du Bois de Beaumont (photo M. Lebeau)

Les travaux de construction du viaduc ont commencé le 10 novembre 1993 à hauteur de la rue de Soignies et se sont déroulées dans le sens Ath - Chièvres. La construction de l'ouvrage et la mise en place de la plate-forme ferroviaire ont été terminées en septembre 1996.

TGV et archéologie : le « petit pont » d'Arbre

La construction, dans la région du « Pays Vert », d'un viaduc de plus de 2 km risquait de porter atteinte à un des symboles architecturaux du village d'Arbre, à savoir un « *petit pont* », niché dans un méandre de la Dendre orientale et situé près d'une ancienne tannerie. Cet ouvrage d'art date de 1717 et a été construit avec des pierres locales, comme en attestent des murs de clôture dans le village d'Arbre, qui présentent les mêmes caractéristiques. Perpendiculaire à la Dendre Orientale et parallèle au chemin venant d'Arbre, il permet la liaison entre le coeur du village et la route Mons - Ath.

Selon les plans de la ligne nouvelle, ce vénérable petit pont se trouvait sur le tracé prévu pour la construction du viaduc ferroviaire. Or, cette situation particulière, alliée à la structure ancienne du pont - en mauvais état - risquait de provoquer de gros dégâts à l'ouvrage d'art, voire sa destruction par le passage d'une multitude de gros engins de chantiers.

Fallait-il abandonner le petit pont, le remplacer par un ouvrage plus moderne, ou démonter le pont et le reconstruire ? La population et les autorités communales se sont mobilisées pour la sauvegarde de ce patrimoine. Les arguments étaient nombreux: le petit pont est un moyen efficace de casser la vitesse des voitures aux abords du village, une partie de ses parements offre un intérêt archéologique, et contribue à l'unité paysagère et humaine du village.

De plus, la ligne à grande vitesse est marquée par le souci de sauvegarder les vestiges du passé⁶.

Aussi, le pont a-t-il été démonté pierre par pierre et remonté à quelques dizaines de mètres de sa situation d'origine. Il a été légèrement élargi et allongé et la route qui le traverse entièrement rénovée.

A chacun d'aller voir sur place le résultat et d'apprécier si la SNCB est parvenue à établir un équilibre paysager entre le viaduc TGV d'Arbre et le « *petit pont* » d'Arbre, deux structures a priori antinomiques et pourtant amenées à cohabiter.

⁶ - l'établissement de la LGV a d'ailleurs été précédé par une campagne de fouilles archéologiques, subsidiée en grande partie par la SNCB, et qui a fait l'objet, l'an dernier, d'une exposition et d'une publication.

Chronologie de l'établissement de la ligne à grande vitesse 1 **Wannehain (frontière) - Lembeek,** **et prolongement « classique » vers Bruxelles-Midi**

Une fois toutes les procédures légales acquises (dont l'obtention progressive des permis de bâtir), les travaux ont démarré en août 1993 par les travaux de terrassement et le début de la construction de nombreux ouvrages d'art, comme par exemple la tranchée couverte de Bruyelle, près d'Antoing. Dans le courant 1994, on a procédé notamment à la construction effective du viaduc d'Antoing (sur l'Escaut) et du viaduc d'Arbre, les deux ouvrages les plus impressionnants de cette ligne. Le montage de l'arc sur le viaduc d'Antoing a été réalisé en septembre 1994. Parallèlement, entre le viaduc d'Arbre et Tubize, de nombreux ouvrages d'art ont dû être adaptés : des ponts sur l'autoroute A8, longée par la ligne nouvelle, ont notamment dû être prolongés.



**Deux des trois nouveaux ponts lancés sur le canal Bruxelles-Charleroi à Hal :
le TGV 9307 (Paris - Bruxelles) franchit le viaduc LGV/TGV
(photo M. Lebeau - 29 mai 1997)**

Le 3 octobre 1995, la SNCB a posé les premiers rails à Antoing, au départ de la base provisoire de Saint-Druon. Celle-ci sert alors de plate-forme logistique pour tous les équipements emportés par les trains de travaux chargés de mettre en place les voies nouvelles entre la frontière française et le viaduc d'Arbre, ainsi que tous les équipements techniques complémentaires : poteaux et lignes aériennes, signalisation... La base du Coucou, près d'Ath, elle, distribue l'équipement ferroviaire entre le viaduc

d'Arbre et Tubize/Lembeek : elle restera ensuite en service pour la maintenance de la LGV.

Les 14 premiers kilomètres de la LGV entre la frontière française et Antoing, avec 18 ouvrages d'art, ont dès lors pu être mis en service commercial dès le 2 juin 1996.

En 7 mois, la pose des 57 km restants de voies nouvelles s'est poursuivie à la fois au départ de Lembeek et d'Antoing, jusqu'au 27 novembre 1996, date à laquelle la continuité ferroviaire sera réalisée sur le viaduc d'Arbre. Mais les voies ne seront pas encore tout à fait prêtes à cette époque : elles devront notamment recevoir un complément de ballast et faire l'objet de diverses opérations de finition pour arriver au niveau de haute qualité de roulement exigé pour les parcours à 300 km/h.

Parallèlement à la pose de la voie, les travaux relatifs à la signalisation ont été entamés en août 1996. La pose des poteaux caténaires a débuté en novembre 1996. L'ensemble des travaux s'est poursuivi jusqu'aux congés payés 1997. La mise sous tension entre Lembeek et la sous-station de Chièvres est prévue le 15 septembre prochain, la mise sous tension entre Chièvres et Antoing au plus tard le 15 octobre 1997 (courant alternatif monophasé 25 kV 50 Hz).



**Vue du site central de la gare de Hal, le 29 mai 1997 :
le TGV Thalys 9317 Paris - Bruxelles passe dans le nouveau pertuis LGV/TGV,
sur la voie 6, dotée d'un quai provisoire (photo M. Lebeau)**

Entre Lembeek et Bruxelles (17 km), les TGV rouleront sous caténaire 3 kV sur le site de l'ancienne ligne « classique » 96 Bruxelles - Quévy, complètement réaménagée. Ces travaux ont commencé en septembre 1993 par deux chantiers importants : le pont du boulevard de l'Humanité à Drogenbos, un pont suspendu à haubans et les trois ponts sur le canal Bruxelles - Charleroi à Hal⁷. Le chantier de Lembeek, où un viaduc long de 1.075 mètres relie la LGV au réseau « classique » de la SNCB est pratiquement terminé. A Hal, le premier des trois tunnels parallèles prévus est opérationnel depuis le 15 mars 1997: pour rappel, les trains seront complètement enterrés en gare de Hal, afin de supprimer le passage à niveau et de rétablir la continuité du passage entre le centre urbain et le quartier de Saint-Roch. Côte à côte, on trouvera le tunnel des voies TGV, long de 540 mètres, le tunnel de la ligne 96 classique Bruxelles - Quévy (310 mètres de long, avec quais) dont la mise en service est prévue le 15 octobre 1997, et le tunnel de la ligne 94 classique Hal - Tournai (310 mètres de long, avec quais), dont la mise en service est prévue un an plus tard, le 15 décembre 1998. Tous les travaux à Hal seront terminés le 15 septembre 1999, sauf les parachèvements, à terminer pour le 25 mai 2000.

La mise en service des voies TGV entre Lembeek et Forest est prévue pour le 14 décembre 1997. Dès la sortie de Hal, où les voies TGV seront à nouveau à l'air libre, à Buizingen précisément, la ligne TGV et la ligne 96 « classique » sont enjambées par la ligne 26, grâce à un viaduc en cours de finition. A partir de cet endroit, on trouvera un site à quatre voies : deux voies « ouest » correspondant à la ligne 96 « classique » et deux voies « est » correspondant à la ligne TGV. A Lot, un viaduc, long de 1.272 mètres, permettra aux voies TGV de s'insérer entre les deux voies de la ligne 96. A Forest, enfin, les voies TGV seront en viaduc (920 mètres). Un dernier ouvrage d'art, long de 452 mètres, sera construit plus tard, vers 2002, et amènera les TGV en provenance de Paris ou Londres dans l'axe du terminal TGV de Bruxelles-Midi (voies 1 à 6) sans aucun cisaillement avec les voies du service intérieur.

⁷ - un pont pour les voies TGV, un pont pour les voies de la ligne 96 et un troisième pour les voies de la ligne 94.

La SNCB par ligne

La SNCB a numéroté les lignes à grande vitesse dans l'ordre suivant :

- **LGV n°1** : ligne à grande vitesse Lembeek - Wannehain-frontière (totalement ouverte au trafic le 14 décembre 1997)
- **LGV n°2** : future ligne à grande vitesse Bierbeek - Ans (ouverture prévue en 2002)
- **LGV n°3** : future ligne à grande vitesse Chênée - Welkenraedt (ouverture prévue pour 2004)
- **LGV n°4** : future ligne à grande vitesse Anvers - frontière néerlandaise (travaux prévus entre 1998 et 2005)

Dans toutes nos publications, nous ferons désormais mention de cette numérotation.

Ligne 4 (LGV) - Anvers-Dam - frontière néerlandaise

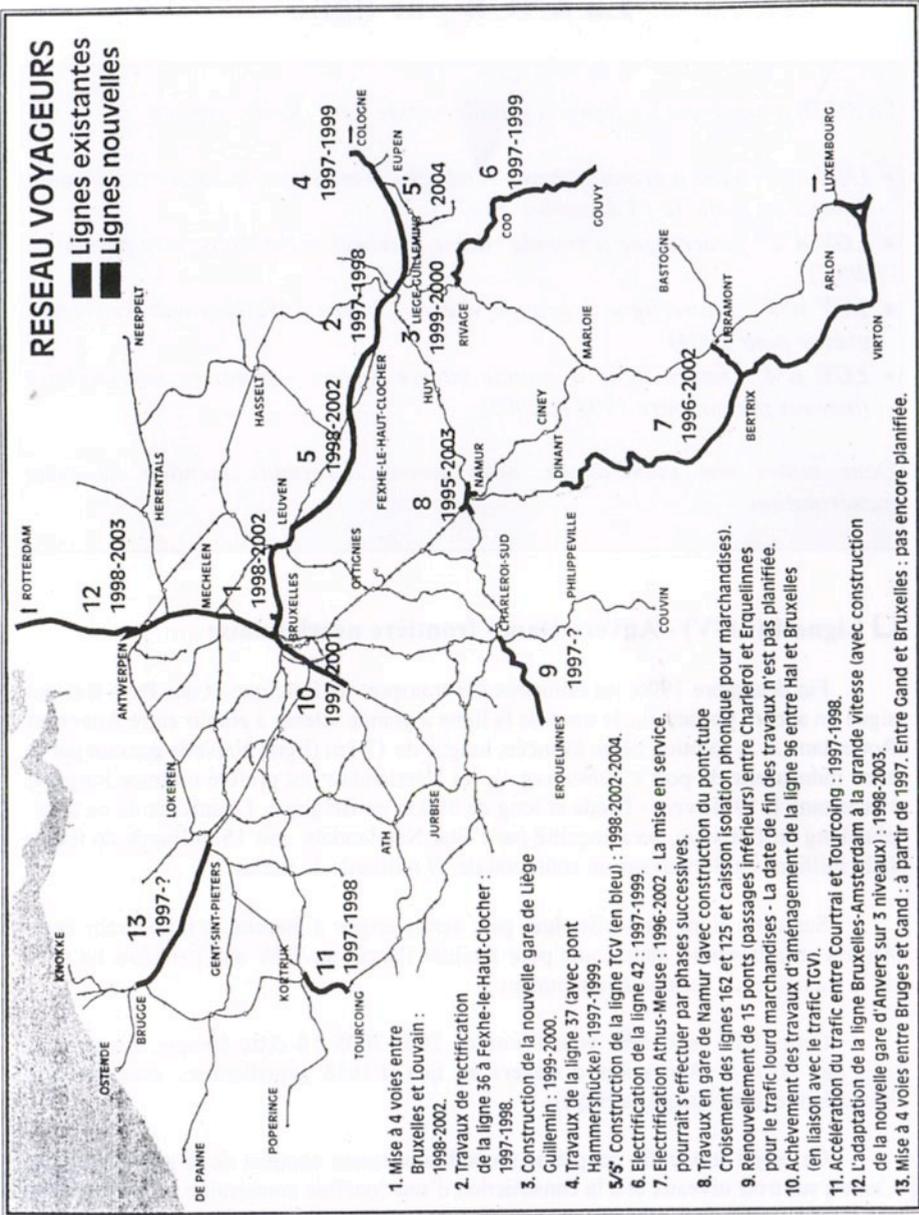
Fin décembre 1996, les ministres des transport de Belgique et des Pays-Bas ont signé un accord portant sur le tracé de la ligne à grande vitesse à établir entre Anvers et Rotterdam. A la solution belge avancée, longue de 17 km (ligne nouvelle passant par la zone industrielle du port « *Havenweg* »), les Néerlandais ont préféré un tracé longeant l'autoroute E 19 Anvers - Breda et long de 39 km en Belgique. Le surcoût de ce tracé, plus long en Belgique, sera acquitté par l'Etat Néerlandais, soit 15 milliards de francs (823 millions de florins) sur un coût total de 29 milliards de francs.

Sur cette ligne nouvelle, une gare serait érigée à Brecht, à mi-chemin entre Anvers et la frontière, sans doute pour faciliter l'accès au TGV aux habitants du nord de la Campine, de Turnhout notamment.

Cette ligne sera prête pour l'horizon 2003-2005 : à cette époque, Amsterdam sera par TGV à 54 minutes d'Anvers au lieu d'1h58 actuellement, avec arrêts à Rotterdam et Den Haag (La Haye).

Ce projet sera enfin couplé au reconditionnement complet de la gare d'Anvers-Central sur trois niveaux et à la construction d'une jonction souterraine sous cette gare: nous renvoyons nos lecteurs à l'étude publiée sur le sujet dans notre édition précédente.

M. Grieten



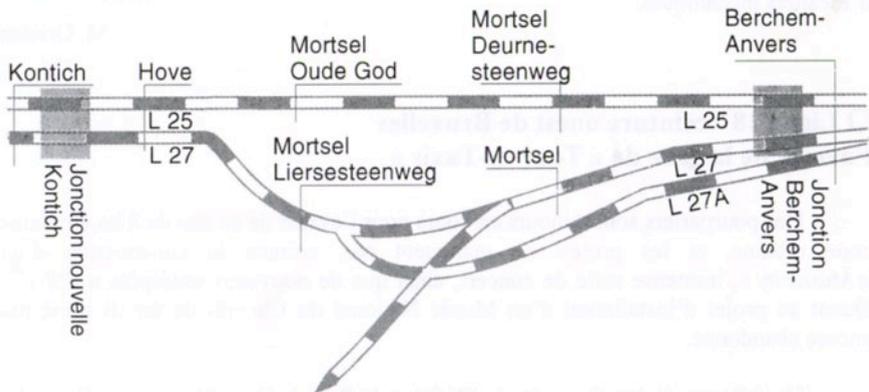
ⓑ Carte des grands travaux du plan décennal 1996-2005

□ Ligne 25 Bruxelles-Nord - Anvers-Central la réélectrification se poursuit

On sait que la SNCB a entrepris depuis quelques années la réélectrification de la ligne 25 : inaugurées en 1935, les installations fixes sont à bout de souffle, aussi bien côté fils de contact que côté poteaux (certains poteaux en treillis, typiques de cette ligne, sont carrément pourris à la base). D'autre part, à terme, la vitesse de référence sur la ligne 25 doit être portée de 140 à 160 km/h.

Entre Berchem et Kontich, l'état de l'assiette des voies laisse également à désirer. Les bords de la voie sont fréquemment inondés en temps de pluie : le sous-sol est très humide avec les conséquences que l'on devine. La SNCB doit régulièrement envoyer sur place du personnel pour effectuer des travaux de drainage et de canalisation. Sur cette section, la vitesse de référence a par ailleurs dû être ramenée de 140 à 120 km/h.

La SNCB a donc décidé d'assainir une bonne fois la ligne 25 entre Berchem et Kontich⁸. C'est un programme de grande ampleur : sur une longueur de 6 kilomètres de ligne à double voie, il faudra déplacer 83.000 tonnes de terres, 32.000 tonnes de ballast. Il faudra amener 21.000 tonnes de gravier et 51.000 tonnes de ballast neuf. 20.000 traverses en bois seront remplacées par des traverses en béton. On posera 2 x 6 km de rails soudés. La caténaire sera complètement renouvelée. 2,1 km de quais seront construits à Hove, ainsi qu'à Mortsels Oude God et Deurnesteenweg. On installera un dispositif d'écoulement des eaux avec fossés, drainage, collecteur et station de pompage. On réparera plusieurs passages inférieurs, des murs de soutènement et des tabliers de pont.



Pour faciliter le déroulement de ces travaux, tous les trains de voyageurs de la ligne 25 sont détournés entre Kontich et Berchem par la ligne 27 du 3 août au 13 décembre 1997. Pour ce faire, la SNCB a posé une nouvelle jonction à hauteur de Kontich, comme il en existe déjà une à Berchem. Cette déviation entraîne la fermeture temporaire des points d'arrêt de Mortsels Oude-God et Mortsels Deurnesteenweg, et

⁸ - des travaux du même genre sont prévus en 1998 entre Malines et Kontich.

l'arrêt des trains à Mortsel-Liersesteenweg⁹ et Mortsel. Les temps de parcours de tous les trains de la ligne 25 sont allongés de 3 minutes. Quant à la majeure partie du flux des trains de marchandises empruntant la ligne 27, elle est détournée par Lierre et Aarschot (lignes 15, 16 et 35).

La réélectrification du tronçon Malines (Nekkerspoel) - Kontich de la ligne 25 vient par ailleurs d'être adjugée.

Les travaux de rénovation de la ligne 25 sont particulièrement importants : entre Bruxelles et Anvers, en effet, les TGV n'auront pas droit à une ligne en site neuf, mais emprunteront les voies de la ligne 25 ; le coût de ces travaux de mise à niveau de la ligne 25 pour le trafic TGV s'élèvera à 15 milliards de francs. Début 1998, la ligne 25 devrait être prête pour que l'on puisse y relever la vitesse de référence de 140 à 160 km/h.

D'autre part, pendant cet été, **la gare de Vilvorde**, commune aux lignes 25, 26 et 27 sera complètement rénovée : le nombre de voyageurs qui la fréquentent a augmenté de 35 % ces cinq dernières années pour atteindre 17.000 voyageurs en moyenne par semaine. Cette augmentation s'explique par l'offre de transport attractive vers Bruxelles, grâce aux trois trains par heure de la ligne 25 (vers la Jonction Nord-Midi), mais aussi aux trois trains par heure de la ligne 26 (ceinture est de Bruxelles), et enfin à cause de la suppression de la ligne de tram 58 de la STIB.

La capacité du parking derrière la gare sera doublée fin septembre 1997. De plus, la rénovation intérieure du bâtiment débutera cet été pour une durée de deux ans. La rénovation du couloir sous-voies et des quais suivra, avec notamment l'installation d'escaliers mécaniques.

M. Grieten

□ **Ligne 28 - ceinture ouest de Bruxelles** **l'avenir de la gare de « Tour-et-Taxis »**

Des pourparlers sont toujours en cours pour l'avenir de ce site de 8 ha en pleine zone urbaine, et les projets ne manquent pas, comme la construction d'un « *Musiccity* », immense salle de concert, ainsi que de nouveaux entrepôts « *TIR* »¹⁰. Quant au projet d'installation d'un Musée National du Chemin de fer, il n'est pas encore abandonné.

Un échange de terrains entre la SNCB et le Port de Bruxelles a par ailleurs été conclu le 30 mai 1997.

« *Musiccity* » parle d'assurer le transport de spectateurs en train...

⁹ - ce dernier point d'arrêt, actuellement fermé au trafic, sera donc rouvert à titre temporaire.

¹⁰ - TIR = convention « Transport International Routier ».

Toutes les installations de la SNCB sont encore raccordées à voie unique à la ligne 28, mais ont été désélectrifiées au cours de l'année 1996.

M. Grieten

❑ Ligne 36 Liège - Bruxelles : travaux STAR 21 et TGV

Depuis le début du mois d'avril 1996, la SNCB et sa filiale TUC-Rail ont entrepris une série de travaux importants sur la liaison Liège - Bruxelles.

Ces travaux poursuivent un double objectif : la modernisation de la ligne 36 « classique » dans le cadre du plan « STAR 21 », et notamment l'élévation de sa vitesse de référence à 160 km/h (au lieu des 140 km/h actuels) et la réalisation du projet TGV (LGV n°2 Bierbeek - Ans). Rappelons que, dans le cadre de ce projet, les TGV emprunteront la ligne 36 classique de Liège-Guillemins à Ans (section de ligne aussi appelée « plans inclinés d'Ans »). D'Ans à Bierset, ils disposeront d'un site propre, parallèle à celui de la ligne 36 classique. A Bierset, la ligne à grande vitesse obliquera en site neuf vers le nord, afin de rejoindre l'autoroute E 40 Liège - Bruxelles actuelle, et la longer (sur son flanc sud) jusqu'à Bierbeek, à l'entrée de Louvain, où aura lieu la jonction avec la ligne 36 classique.

Donc, les premiers travaux entre Ans et Fexhe-le-Haut-Clocher ont commencé en avril 1996 et se poursuivront jusqu'en avril 1999. Examinons-les systématiquement dans le sens Liège - Bruxelles.

• *Liège-Guillemins*

La maquette de la nouvelle gare des Guillemins à Liège - dotée finalement de neuf voies à quai - a été présentée à l'hôtel de ville de Liège (La Violette) en juin dernier. Elle devrait être construite en 1999-2000. Nous publierons un dossier complet sur cette nouvelle station ferroviaire dans notre prochain numéro, à paraître en septembre.

• *Liège Haut-Pré*

Entre Liège-Guillemins et l'entrée d'Ans, tout le trafic voyageurs (trains classiques et TGV) empruntera les deux « plans inclinés », séparés par la courbe de Liège Haut-Pré.

Cette courbe, créée lors de la création de la ligne Liège - Bruxelles, en vue de la localisation du système fixe de traction des trains sur les plans inclinés, sera rectifiée : on profitera de quatre week-end du mois de septembre 1997 pour riper les voies de manière à supprimer le ralentissement actuel, fixé à 70 km/h. Une fois les travaux effectués, la vitesse de référence sera portée à 120 km/h à cet endroit.

• **Ans**

La gare d'Ans verra sa configuration totalement revue. Avant les travaux, elle disposait de cinq voies à quai à double issue (voies I, voie II principale sens Bruxelles - Liège, III principale sens Liège - Bruxelles, IV et V) et de deux voies en cul de sac et à quai côté Liège¹¹.

L'idée retenue par la SNCB est de séparer totalement, dès l'entrée de la gare d'Ans côté Liège, le trafic des trains de voyageurs classiques de la ligne 36 et le trafic à grande vitesse. Le trafic à grande vitesse, comprenant non seulement les TGV (300 km/h), mais aussi les trains IC rapides Eupen - Ostende, avec locomotive bitension série 13 et voitures I 11 (convois aptes aux 200 km/h et à la circulation sur la LGV), empruntera en gare les voies I et II, tandis que le trafic classique (trains semi-directs pour Bruxelles et omnibus pour Waremme) sera reçu sur les voies III, IV et V.



La gare d'Ans le 13 novembre 1973 : voie 1 stationne la locomotive 6265 en tête d'une rame réversible M1 vers Rocourt, Liers et Liège-Palais où elle fera terminus suite aux travaux de reconditionnement des tunnels entre Liège-Palais et Liège-Guillemins (photo R. Marganne)

Pour ce faire, l'ancien passage supérieur de la rue Branche-Plancharde à l'entrée de la gare d'Ans côté Liège a dû être remplacé pour être adapté au nouveau tracé des voies du grill d'entrée d'Ans : ce nouveau pont est en service depuis le mercredi 16

¹¹ - ces deux voies avaient été aménagées pour les trains qui ont assuré la desserte de la ligne 31 Ans - Liers, d'abord en traction diesel à partir de 1973, puis en traction électrique dès 1976. Ce service a été supprimé lors de la création du plan IC-IR de 1984, et la ligne 31 désélectrifiée.

avril 1997. Quant au passage supérieur de la rue Emile Vandervelde, à la sortie d'Ans côté Bruxelles, il doit être démolé et reconstruit pour être adapté à la nouvelle configuration des voies à cet endroit (deux travées de 14 mètres de portée, 2 culées et une pile centrale) : les travaux sont actuellement en cours : la mise en service du nouvel ouvrage est prévue pour le début de l'année 1998. Même renouvellement prévu un peu plus loin, côté Bruxelles, pour le passage supérieur de la rue de Jemeppe : le nouveau pont, avec une seule travée de 28 mètres de portée, sera mis en service à la fin de cette année 1997.

D'autre part, les quais de la gare d'Ans sont en cours de démolition et de renouvellement pour améliorer l'accueil des voyageurs : couloir sous-voies et abris-parapluie resteront évidemment en place, la gare d'Ans ayant été totalement reconstruite à la fin des années soixante. La mise en service des quais réaménagés est prévue pour le printemps 1998 : un système de téléaffichage sera prévu en gare et sur les quais, car il faut savoir que la gare d'Ans est bien fréquentée, notamment aux heures de pointe, par des navetteurs qui laissent leur voiture au vaste parking de la gare pour emprunter les trains vers Bruxelles.

De plus, lors de la mise en service de la LGV Ans - Bierbeek en 2002, la gare d'Ans est désignée pour devenir la base de maintenance de la ligne nouvelle (comme la base du Coucou, près d'Ath, sur la ligne nouvelle Lembeek - frontière française). La SNCB profitera ainsi des vastes terrains qu'elle possède en gare d'Ans, vestige de l'ancienne gare charbonnière qui desservait le bassin minier du plateau d'Ans-Rocourt.

Au point de vue signalisation, la gare d'Ans sera dotée d'une cabine informatisée « EBP ». La première phase de cette transformation de la signalisation est programmée pour le premier semestre de l'année 1998.

• **Ans - Bierset**

Avant les travaux actuellement en cours, la configuration des voies entre ces deux gares était caractérisée - nous l'avons déjà écrit dans Trans-fer 103 - par l'existence de quatre voies parallèles électrifiées, à savoir du nord au sud :

- voie A ligne 36 du sens Bruxelles - Liège (vitesse de référence : 140 km/h)
- voie B ligne 36 du sens Liège - Bruxelles (140 km/h)
- voie A ligne 36B du sens Fexhe - Ans (90 km/h)
- voie B ligne 36B du sens Ans - Fexhe (90 km/h)

→ *La ligne 36B avait pour vocation de réunir la gare charbonnière d'Ans et la gare de triage de Voroux-Goreux ; après la fermeture des puits de la région dans les années soixante, la ligne 36B n'était plus parcourue entre Ans et Y Voroux que par les trains omnibus Liège - Waremme, qui s'y laissaient dépasser par le trafic rapide.*

L'objectif des travaux en cours actuellement est de créer, au sud de la voie B ligne 36B, une plate-forme pour une nouvelle voie, qui deviendra la voie B de la ligne 36 classique, parcourable à 160 km/h. La voie B de la ligne 36B, reconditionnée, deviendra la voie A de la ligne 36 classique, parcourable à 160 km/h. Sur le site des

voies A ligne 36B et A-B ligne 36, on créera une plate-forme de 15 mètres de large pour la ligne 2, ligne à grande vitesse vers Bruxelles. C'est sur cette section, approximativement à la BK actuelle 92, qu'une zone neutre séparera la caténaire 3 kV continu de la caténaire 25 kV 50 Hz propre à la LGV.

La LGV (ligne 2) et la ligne 36 classique divergeront au droit de Bierset. La ligne 2 coupera en site neuf à travers champs vers Crisnée, où elle rejoindra l'autoroute Liège - Bruxelles. Elle longera l'axe routier jusqu'à Bierbeek, près de Louvain, où elle s'en détachera pour rejoindre la ligne classique actuelle réaménagée. La construction de cette LGV n°2 s'étalera entre 1998 et 2002.

Tous ces travaux nécessiteront la construction de plusieurs murs de protection entre Ans et Bierset, pour limiter les expropriations en zone bâtie et urbaine. Plusieurs autres murs de protection seront également établis aux endroits où des voies routières longent la ligne à grande vitesse.

Par ailleurs, entre Ans et Bierset, sur la ligne 36 classique, la SNCB est en train d'agencer un raccordement à la future plate-forme multimodale de l'aéroport de Bierset, baptisé « *Liège-Airport* ». Aménagé grâce aux fonds européens du FEDER, un site de 4 ha, raccordé non seulement au chemin de fer, mais aussi à l'autoroute et à l'aéroport, est destiné à favoriser les échanges intermodaux de fret. Le début des activités de ce site est programmé pour l'année 1998. Les décideurs de la région mettent beaucoup d'espoir dans cette initiative, qui pourrait créer plusieurs centaines d'emplois. Il faut notamment savoir que le transporteur de courrier rapide aérien DHL a décidé de quitter l'aéroport de Bonn-Cologne pour venir s'installer sur le site de Bierset et y créer un « hub ».

• *Bierset*

Au point d'arrêt de Bierset, le couloir sous-voies d'accès aux quais voyageurs sera prolongé et une sortie supplémentaire sera créée au nord de la ligne. Les passages inférieurs de la rue du Pont à Bierset seront aussi aménagés.

• *Voroux-Goreux*

Au delà de Bierset jusqu'à la sortie de l'ancien site de Voroux-Goreux (gare de triage) côté Fexhe-le-Haut-Clocher, un nouveau tracé est en cours de création pour la ligne 36 classique : celui-ci abandonne tant le tracé actuel de la ligne 36, qui contourne les installations de Voroux par le nord, que l'ancienne ligne 36B, qui contourne le site par le sud. Le nouveau tracé de la ligne 36, en construction, coupe le site en son milieu. La ligne 36A Kinkempois - Voroux, sera raccordée, directement et en pleine voie, sur la future ligne 36. Le site de la ligne 36B sera abandonné, tandis que le site actuel de la ligne 36 servira pour la base travaux à créer pour la construction de la LGV (ligne 2) : à cet effet, une bretelle sera construite entre cette base travaux et la LGV. Cette base travaux de Voroux sera supprimée dès que la LGV sera construite (en 2002). Cette

base travaux provisoire fera office de gare de triage et de préparation des trains de travaux devant intervenir sur la ligne nouvelle en construction. Elle s'étendra sur 24 ha et sera équipée d'environ 20 km de voies. Elle occupera quelque 250 personnes pendant la durée de construction des équipements ferroviaires de la ligne. La construction de cette base commencera à la mi-1998 : elle sera opérationnelle au début de 2000, pour être démontée quelque deux ans plus tard¹².

Entre Voroux et Fexhe-le-Haut-Clocher, les voies de la ligne 36 actuelle seront rectifiées et améliorées par rapport à la situation actuelle : seule une double voie sera maintenue.

Quant à l'atelier des wagons de Voroux, il n'a plus de raison d'être vu sa position géographique excentrique. Ses activités seront reprises dans quelques années par le futur *Centre de Réparations Rapides* de Kinkempois. Ce transfert est conforme au plan d'entreprise de la SNCB, qui prévoit la concentration de la maintenance courante des wagons sur les sites proches des gares de formation. Actuellement, la première partie de cet atelier est en cours d'aménagement.



plan de situation de la LGV aux environs de Voroux-Goreux et de son raccordement provisoire à la base « travaux » de Voroux (doc. SNCB)

¹² - l'acheminement des matériaux lourds propres à l'équipement de la LGV (ballast, traverses, rails, poteaux caténaires, câbles) s'effectue en effet par rail : il ne manquerait plus que cela... Le choix de cette méthode d'approvisionnement est dicté notamment par la nécessité d'amener sur place de rails de 288 mètres de longueur.

• **Waremme**

La SNCB a mis en service, le 1er juin dernier, des installations à quai reconditionnées : 48 millions ont été investis pour un nouveau couloir sous voies, 32 millions pour la création d'un nouveau quai et pour le renouvellement des voies et aiguillages.

Jusqu'alors, la gare de Waremme comptait, outre une voie de gare latérale côté Liège, utilisée pour le terminus des trains « L » Waremme - Liège, cinq voies de réception des trains de voyageurs à double issue :

- voie I : voie principale directe du sens Bruxelles - Liège à quai le long du bâtiment de gare
- voie II : voie d'évitement à quai
- voie III : voie d'évitement à quai, utilisée pour l'arrêt des trains IC « F » Maastricht - Bruxelles - Knokke
- voie IV (sans quai) : voie principale directe du sens Liège - Bruxelles
- voie V sans quai : voie d'évitement (peu utilisée)

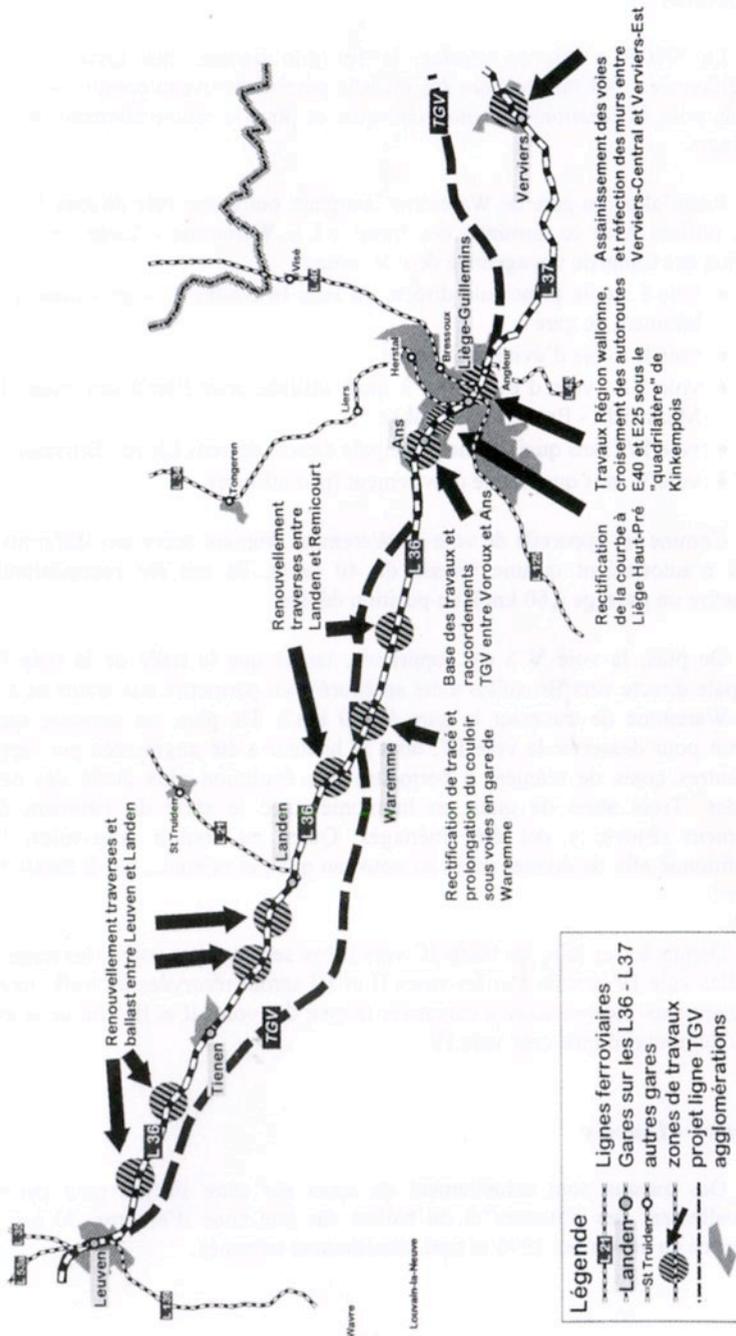
Comme les appareils de voie de Waremme donnant accès aux différentes voies à quai n'autorisaient qu'une vitesse de 40 km/h, ils ont été reconditionnés afin d'admettre un passage à 60 km/h en position déviée.

De plus, la voie V a été supprimée, tandis que le tracé de la voie IV, voie principale directe vers Bruxelles a été amélioré pour permettre aux trains ne s'arrêtant pas à Waremme de traverser la gare à 140 km/h. De plus, un nouveau quai a été construit pour desservir la voie IV, dont la hauteur a été augmentée par rapport aux deux autres quais de manière à permettre une évolution plus facile des personnes invalides. Trois abris de quai, en harmonie avec le style du bâtiment de gare, récemment rénovés, y ont été aménagés. Quant au couloir sous-voies, il a été reconditionné afin de donner accès au nouveau quai, et rajeuni... car il datait du siècle dernier !

Depuis le 1er juin, les trains IC vers Liège seront reçus voie I, les trains IC vers Bruxelles voie IV, tandis que les voies II et III seront réservées au trafic omnibus et aux évitements. Reste encore à exhausser le quai des voies II et III afin de le mettre au niveau du nouveau quai créé voie IV.

• **Landen - Louvain**

Des travaux sont actuellement en cours sur cette section pour permettre le renouvellement des traverses et du ballast sur une zone d'environ 30 km. Ils ont commencé en novembre 1996 et sont actuellement terminés.

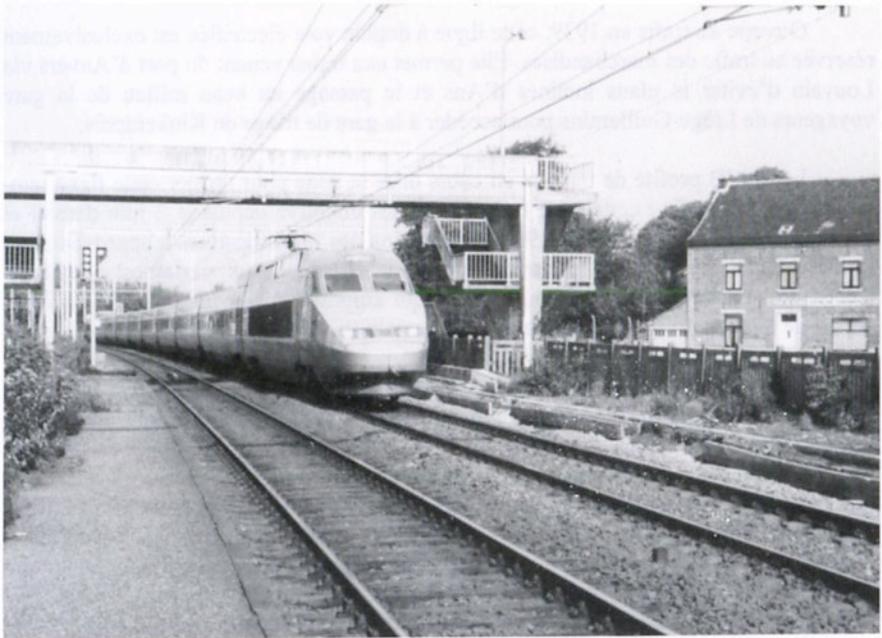


• **Louvain - Schaerbeek**

De gros travaux sont à prévoir sur cette section, où la SNCB va procéder à la mise à quadruple voie de la ligne 36 : deux voies aptes à une vitesse de 160 km/h pour le trafic classique, et deux voies à 200 km/h pour les trains à grande vitesse (TGV et IC à 200 km/h). Le quadruplement des voies sera réalisé entre 1998 et 2002. De plus, la ligne 36C vers l'aéroport sera munie d'une nouvelle bifurcation, afin d'être accessible de Liège sans aucun rebroussement (voyez plus loin en page 29).

Conclusion

Comme on le voit, c'est en 2002 que l'on peut espérer à la fois disposer d'une ligne 36 « classique » Liège - Bruxelles reconditionnée et parcourue à 160 km/h et d'une ligne à grande vitesse parcourue à la fois par les TGV Paris - Bruxelles - Cologne (à la vitesse maximale de 300 km/h) et des rames très rapides de la relation IC Ostende - Bruxelles - Liège - Eupen (locomotives électriques série 13 et voitures à voyageurs I 11) circulant à la vitesse maximale de 200 km/h.



Dans cinq ans, les TGV ne passeront plus par la ligne 36 classique entre Bierbeek et Ans ; sur la photo, le TGV 9413 Paris - Bruxelles - Liège, encore desservi par TGV Réseau tritension de la SNCF, passe à l'ancienne gare de Jeuk-Rosoux. Depuis le 1er juin, les TGV Thalys quadritension ont en principe pris le relais sur cette relation (photo M. Lebeau - 2 octobre 1996)

Impact des travaux sur la circulation des trains de voyageurs

Dans la nouvelle offre voyageurs, qui sera proposée en juin 1998, la SNCB devra détendre les horaires des trains IC de la relation Liège - Bruxelles, afin de tenir compte des ralentissements dus aux travaux décrits. Ainsi, un allongement des temps de parcours de 7 minutes sera inévitable (soit 65 minutes au lieu des 58 actuelles pour couvrir le trajet IC Liège-Guillemins - Bruxelles-Nord, avec un arrêt à Louvain) : 2 minutes entre Liège et Louvain et 5 autres entre Louvain et Bruxelles-Nord.

P. Lemja - R.Marganne
avec l'aide précieuse de F. Dejaeghere,
chargé de relations au District Sud-Est de la SNCB

□ Ligne 36A Voroux - Kinkempois fermeture temporaire pour remise à niveau

Ouverte au trafic en 1939, cette ligne à double voie électrifiée est exclusivement réservée au trafic des marchandises. Elle permet aux trains venant du port d'Anvers via Louvain d'éviter le plans inclinés d'Ans et le passage au beau milieu de la gare voyageurs de Liège-Guillemins pour accéder à la gare de triage de Kinkempois.

La SNCB profite de travaux en cours dans la zone pour fermer cette ligne temporairement au trafic : cette mise hors service est effective depuis le 2 juin dernier et s'étendra jusqu'au mois d'avril 1999 ; néanmoins, les trains destinés à approvisionner la base TGV de Voroux pourront encore y circuler sous certaines conditions techniques. Pendant l'interruption, le trafic qui empruntait la ligne 36A est dévié au départ de Kinkempois par Visé, Hasselt et Louvain (lignes 40, 24 et 35).

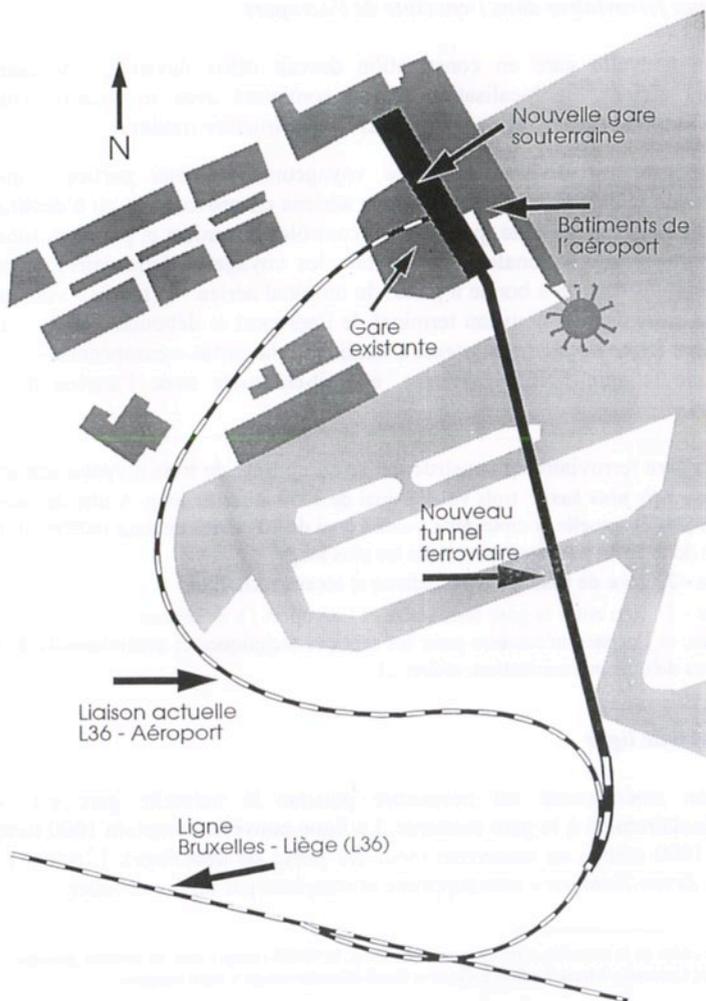
Sur la ligne 36A, les **voies** (rails, traverses et ballast) seront renouvelées pour un montant de 115,7 millions de francs. Les **ouvrages d'art** seront revus pour un montant de 345 millions : le tablier métallique du *passage inférieur de la rue du Pont* à Bierset sera remplacé par un tablier en béton. Les *passages supérieurs de la rue Xhavée, de la rue Waleffe* à Jemeppe et de *la rue Malgarny* à Tilleur seront renouvelés (ponts en béton précontraint). Le *viaduc du Horloz*, lui, subira un traitement profond : stabilisation des piles suite aux tassements du terrain minier qui le supporte, réparation des structures métalliques et nouveaux appuis, pose directe de la voie remplacée par une pose ballastée pour réduire les coûts d'entretien et diminuer le bruit généré par le passage des trains, et peinture de l'ensemble. Le *tunnel du Horloz* à Tilleur fera l'objet de travaux d'étanchéisation et de renforcement de la voûte par tubage en béton armé. Le tablier métallique du *passage inférieur de la rue du Bordelais* à Tilleur sera remplacé par un tablier en béton. Le *tunnel de Sclessin* sera étanchéisé et sa voûte renforcée par tubage en béton armé. Enfin, les *viaducs de*

Renory (qui enjambe la Meuse grâce à une arche en maçonnerie) et *de Sclessin* seront munis d'une nouvelle chape étanche, de rails nouveaux et de ballast renouvelé.

❑ Ligne 36B - Ans - Y Fexhe

C'est le 31 mai 1997 à 23h30 que le courant a été coupé sur le dernier moignon de cette ligne de chemin de fer, entre Fexhe-le-Haut-Clocher et Voroux-Goreux. Cette ligne disparaît ainsi définitivement du paysage ferroviaire liégeois.

❑ Ligne 36C - Y Zaventem - Bruxelles-National aéroport



Depuis 1993, la SNCB a entamé la construction d'une nouvelle gare, totalement intégrée au nouveau terminal de Bruxelles-National. Dans le même temps, la courte ligne électrifiée et à double voie qui y mène depuis la bifurcation anglaise de Zaventem - sur la ligne 36 - est en cours de total réaménagement. Son tracé actuel, en forte courbe, sera remplacé par une section en ligne droite, qui passera de surcroît en tunnel sous les pistes de l'aéroport.

Telles sont les options prises par la SNCB, qui n'a pas voulu (ou pas pu - pressions politiques locales aidant) défendre l'option du passage direct de la ligne à grande vitesse Bruxelles - Liège par l'aéroport, sur le modèle de la gare TGV SNCF de Roissy-Charles-de-Gaulle ou Lyon-Satolas. L'avenir dira si on le regrettera... Quoi qu'il ne soit, les travaux planifiés devraient être terminés pour l'été 1998.

• *Travaux ferroviaires dans l'enceinte de l'aéroport*

La nouvelle gare en construction devrait offrir davantage de confort aux voyageurs aériens. Sa localisation est en continuité avec le couloir principal du nouveau terminal aérien : elle se situe sous l'infrastructure routière.

La gare est divisée, pour les voyageurs, en deux parties : une partie « européenne », qui recevra les voyageurs aériens en provenance ou à destination des pays de l'Union Européenne (pour qui les contrôles douaniers et policiers sont allégés) et une partie « internationale ». De ce fait, les voyageurs ferroviaires seront directement orientés dans la « bonne » partie du terminal aérien : la partie « vols internationaux » se situe dans le nouveau terminal de l'aéroport et débouche sur le « diamant » du terminal (*zone de passage intense*), tandis que la partie « européenne » se trouve à hauteur de la gare SNCB existante, endroit-charnière avec l'ancien bâtiment de l'aéroport.

La gare ferroviaire en construction se composera de trois niveaux souterrains :

- **niveau - 3 (le plus bas)** : trois voies à quai de 375 mètres de long. A titre de comparaison, la gare SNCB actuelle compte deux voies à quai de 80 mètres de long seulement. La SNCB pourra donc enfin y recevoir ses trains les plus longs¹³.
- **niveau - 2** : zone de passage intermédiaire et locaux techniques.
- **niveau - 1** : lien entre la gare ferroviaire et l'aéroport ; à ce niveau, on trouve les guichets, toilettes, et l'espace nécessaire pour les services techniques et administratifs de la SNCB (liaisons de télécommunication, atelier...)

• *La nouvelle ligne*

Son aménagement est nécessaire puisque la nouvelle gare est construite perpendiculairement à la gare existante. La ligne nouvelle comptera 1600 mètres, dont environ 1000 mètres en souterrain (sous les pistes de décollage). L'actuel passage à niveau « *Zeven Tommen* » sera supprimé et remplacé par un pont routier.

¹³ - dans le cadre de la nouvelle offre voyageurs de 1998, la SNCB compte bien en profiter, puisque les relations IC venant de Quiévrain-Mons, La Panne-Gand et Gand-Alost devraient y faire terminus.



Une automotrice électrique (série 595 à 600), alors spécialisée « Airport Express », sur la ligne 36C actuelle ; on remarquera la caténaire « surbaissée » dans cette zone de décollage et d'atterrissage des avions (photo M. Van Ussel - 20.09.91)

• **Calendrier des travaux**

- *phase 1 : gros oeuvre de la gare réalisé en même temps que la construction du nouveau terminal de l'aéroport - fin des travaux : mars 1993.*
- *phase 2 : gros oeuvre de la deuxième partie de la gare, située sous l'ancien terminal : travaux commencés en mars 1993 et terminés en mars 1995.*
- *phase 3 : finition globale de la gare, aménagement du tunnel sous les pistes, construction de la nouvelle ligne : travaux commencés en mars 1995 et terminés en mars 1997.*
- *phase 4 : travaux au sud des pistes, aménagement de la plate-forme des voies, placement de l'équipement électromécanique, électrification, construction du pont supprimant le passage à niveau du « Zeven Tommen » : travaux commencés en mars 1997 et à terminer pour juin 1998.*

La ligne nouvelle et la gare seront opérationnelles pour le service d'été 1998, débutant le 23 mai, et la nouvelle offre « voyageurs » correspondante.

A terme, la SNCB prévoit aussi le raccordement direct de la ligne 36C sur la ligne 36 non seulement vers Bruxelles, comme actuellement, mais aussi vers Louvain - Liège : on pourrait alors organiser des trains directs entre la région liégeoise et l'aéroport.

D'autre part, l'orientation de la nouvelle gare en cul-de-sac de l'aéroport est disposée de sorte que la SNCB pourrait prolonger les voies au-delà des butoirs afin de les raccorder aisément, à hauteur de Zemst, à la ligne 25 Bruxelles-Anvers. La distance à vol d'oiseau est de 5 kilomètres environ : il y aurait ainsi une nouvelle opportunité de créer des relations ferroviaires directes entre Anvers et l'aéroport.

Petite histoire de la ligne 36 C dite « de l'aéroport »

L'histoire de cette courte ligne, qui bénéficia finalement de trois tracés différents, a été retracée dans notre numéro hors série de Trans-fer « *les lignes nouvelles de la SNCB - 1926-1996* » publié l'an dernier

Grâce aux recherches de notre membre M. Ceoen, nous pouvons en préciser la chronologie comme suit : nous remercions notre membre de son amabilité.

date	événement ligne 36C
1943	établissement du 1er tracé Zaventem - Melsbroek (tracé établi par l'occupant allemand : <i>Eisenbahn-Betriebsdirektion Brüssel</i>).
1952	exploitation « voyageurs » Bruxelles-Nord - Melsbroek par la ligne 36 et le premier tracé de la ligne 36C.
08/1954	mise en service du saut-de-mouton (bifurcation anglaise) de Zaventem.
15/5/1955	exploitation voyageurs Bruxelles-Central - Melsbroek par la ligne 36 et le 1 ^{er} tracé.
1958	exploitation « voyageurs » Bruxelles-Central - Aéroport national par la ligne 36 jusqu'à Diegem, une troisième voie indépendante 36c de Diegem à la bifurcation de Zaventem et un nouveau tracé en S (deuxième tracé) vers le nouvel aéroport, avec création d'une nouvelle gare souterraine avec deux voies à quai. L'établissement de cette troisième voie a posé peu de problèmes car elle emprunte l'assiette d'un ancien raccordement industriel de Zaventem-gare vers les papeteries et tanneries situées dans la vallée de la Woluwe.
1/3/1971	électrification de la ligne 36C.
1981	prolongation de la voie indépendante 36c depuis Schaerbeek (formation) jusqu'à Diegem. Cette fois-ci, les travaux ont été très importants : long talus d'approche, pont sur les lignes 25 et 27, élargissement de la tranchée entre Haren-Zuid et Diegem (murs de soutènement impressionnants), reconstruction de tous les ponts y compris le pont ferroviaire de la ligne 26, enjambant la ligne 36.
1982	dans le cadre de ces travaux, création de la ligne 36/3, jonction entre Y Haren-Heide et Y Diegem West.
5/1998	mise en service du 3 ^{ème} tracé de la ligne 36C, partiellement en souterrain, et de la nouvelle gare de l'aéroport national.

□ Ligne 37 - Liège - frontière allemande

Sur cette ligne, des travaux de grande envergure sont en cours, aussi bien sur la ligne 37 « classique », que pour la construction de la LGV 3 Chênée - Welkenraedt.

Commençons par la **LGV n°3**, où le projet de la SNCB est le suivant. Au départ de Liège-Guillemins, les rames TGV emprunteront la ligne classique Liège - Verviers (37) jusqu'à Chênée. Là, à peu près à l'endroit où l'ancienne ligne 38 Chênée - Battice - Plombières franchissait la Vesdre, la SNCB lancera un viaduc donnant accès à une future ligne à grande vitesse rejoignant Soumagne, sur le plateau de Herve, grâce à un tunnel¹⁴. A partir de Soumagne, la ligne nouvelle longera l'actuelle autoroute « Roi Baudouin » Anvers - Aix-la-Chapelle jusqu'à Welkenraedt, grosso modo à l'endroit où l'autoroute surplombe l'entrée de la gare : à cet endroit, la ligne nouvelle rejoindra la ligne 37 classique : entre Welkenraedt et la frontière allemande, il est acquis que les rames à grande vitesse emprunteront la ligne actuelle quelque peu améliorée.

Le lundi 26 mai dernier, la SNCB a introduit auprès de la Région Wallonne la demande de permis de bâtir pour le tronçon de 12 km de ligne nouvelle et à *double voie* entre Chênée (bifurcation sur la ligne 37) et Soumagne (site de l'autoroute Roi Baudouin). Parmi les ouvrages à réaliser, épinglons le viaduc de Vaux-sous-Chèvremont, long de 800 mètres (franchissement de la Vesdre) et le tunnel de Soumagne, long de 6.243 mètres, qui, une fois percé, deviendra le plus long tunnel de Belgique.

La SNCB espère pouvoir exploiter la ligne à grande vitesse Chênée - Welkenraedt à l'horizon 2004.

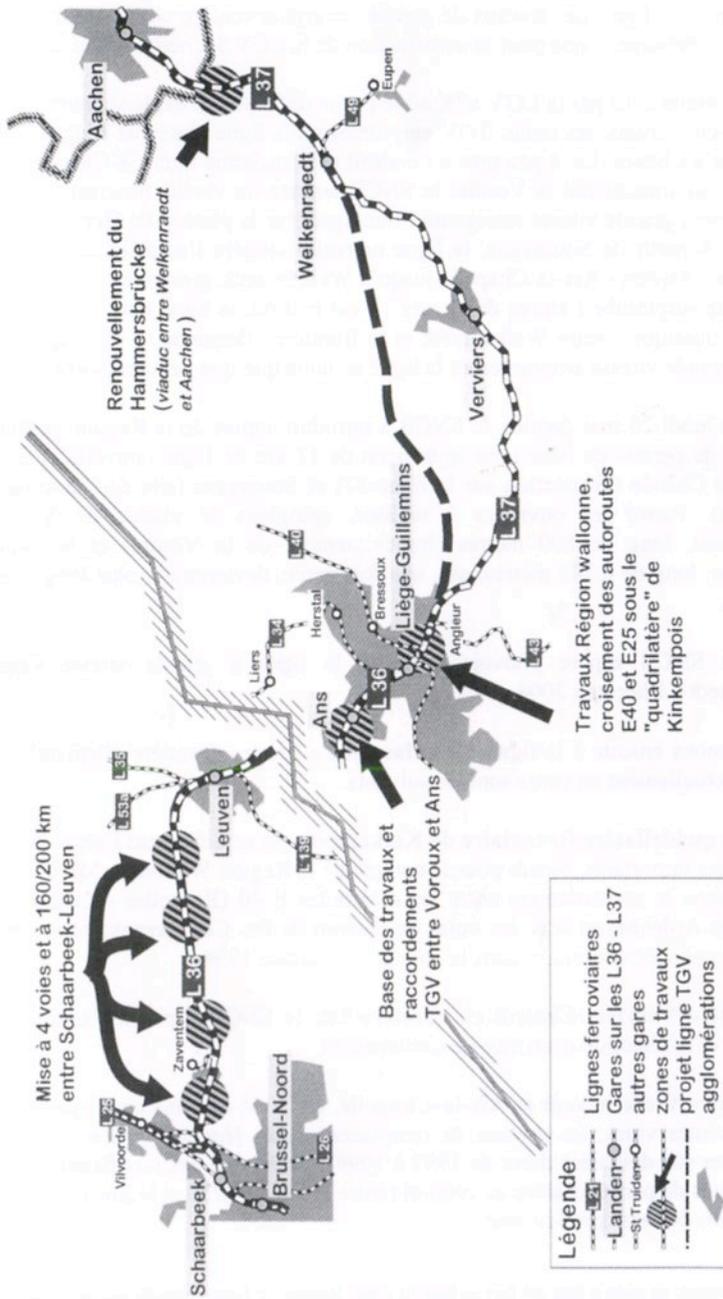
Venons ensuite à la **ligne 37 « classique »** Liège - frontière allemande, où les travaux actuellement en cours sont les suivants.

Le **quadrilatère ferroviaire de Kinkempois** est actuellement l'objet de travaux autoroutiers importants, menés pour le compte de la Région Wallonne (MET) : il s'agit de « glisser » le raccordement entre les autoroutes E 40 (Bruxelles - Liège) et E 25 (dite « des Ardennes ») sous les voies de chemin de fer. Ces travaux, commencés en 1996, devraient être terminés dans le courant de l'année 1998.

Entre Verviers-Central et Verviers-Est, la SNCB a prévu l'assainissement des voies et la réfection d'un mur de soutènement.

Entre Welkenraedt et Aix-la-Chapelle, où TGV et trains classiques rouleront sur les mêmes voies, les travaux de remplacement du *Hammersbrücke* vont bientôt commencer (ils devraient durer de 1997 à 1999), tandis que des rectifications de tracé sont prévues de part et d'autre de celui-ci (entre le km 143,750 et le km 147,142), avec suppression de passages à niveau.

¹⁴ - Actuellement, un puits a déjà été foré au lieu dit « Bay Bonnet » à Fléron, afin de pouvoir y descendre un engin pour creuser une galerie de reconnaissance.



Impact des travaux sur la circulation des trains

Pour tenir compte des travaux sur la ligne 37, les horaires des trains de voyageurs seront détendus de 2 minutes entre Liège-Guillemins et la frontière allemande dès le changement d'horaires de mai 1998.

P. Lemja - R. Marganne

☐ Ligne 42 - Rivage - Gouvy

On connaît enfin le calendrier pratiquement officiel des travaux d'électrification de cette ligne. Rappelons que la tension d'alimentation choisie sera le 25 kV 50 Hz, déjà présent en gare de Gouvy, et sur la ligne Gouvy - Ettelbruck - Luxembourg, électrifiée par les CFL.



Le train 297 à Méry (locomotive 5542) le 30 juin 1986 : aujourd'hui, la 5542 est radiée, le 297 n'existe plus et la ligne est électrifiée en 3 kV... (photo P. Lemja)

Il est aujourd'hui acquis que le service des trains de voyageurs entre Liège, Gouvy et Luxembourg ne sera suspendu qu'aux heures creuses, ainsi que de nuit, si nécessaire, sur les sections concernées pendant les périodes de travaux.

période	tronçon	remarques
fin août 97 → octobre 97	Vielsalm - Gouvy ¹⁵	double voie
octobre 97 → février 98	Rivage - Aywaille	double voie - section de séparation 3 kV/25kV à Martinrive.
mars 98 → mai 98	Aywaille - Stoumont	simple voie
15 avril 98 → juin 98	Stoumont - Trois-Ponts	simple voie
juin 98 - juillet 98	Vielsalm - Gouvy	finitions
mi-septembre 98 → nov. 98	Trois-Ponts - Vielsalm	mise à simple voie
15 nov. 98 → mars 99	Trois-Ponts gare & Gouvy gare	finitions
mai 1999 (changement d'horaire): mise en service traction électrique 25 kV 50 Hz		

P. Lemja

 Pour tout savoir sur la relation actuelle Liège - Luxembourg et ses particularités d'exploitation côté SNCB et côté CFL, lisez :

Trans-fer hors série « Electrification Gouvy - Troisvierges »

un numéro de 72 pages avec 60 photos et plans, couverture en quadrichromie, publié il y a trois ans et consacré à cette artère.

Les derniers exemplaires de cette édition sont disponibles au prix de **325 BEF** port compris au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, BP 191, B-4000 Liège 1. Vous pouvez aussi payer par carte de crédit (formulaire disponible en page 78). Pour l'étranger, le prix est porté à 370 BEF (mode de commande en 3ème page de couverture). Code-article à indiquer en communication de votre versement : 319

□ Ligne 52 section Boom - Puurs

La réouverture et la mise en service de l'électrification de la section Boom - Puurs de la ligne 52, annoncée pour le 1er juin dernier, est différée !

Le motif laisse rêveur : on sait que cette section a été fermée pendant plusieurs années pour permettre la reconstruction du pont mobile sur le canal maritime. Or, à la date de ce jour, si le pont mobile est reconstruit et fonctionnel, aucun accord n'a pu intervenir entre la SNCB et la société gestionnaire du canal maritime sur les procédures d'accès au pont mobile : doit-il être maintenu levé en permanence pour laisser passer le trafic des bateaux et seulement abaissé lorsqu'un train est annoncé (c'est à dire deux fois par heure..., la future liaison « L » Anvers - Boom - Puurs étant cadencée)... ou l'inverse ? La SNCB exige priorité pour ses trains.

¹⁵ - le raccordement de l'armée allemande de Bovigny, désaffecté, a été desservi pour la dernière fois le 13/3/97.

La question n'est pas anodine, car la manoeuvre du pont exige du temps : 6 minutes pour l'abaisser, 4 minutes pour permettre le passage du train, et 6 autres pour relever l'ouvrage d'art. Chaque heure, le canal doit donc être fermé 2 fois 16 minutes à la circulation des bateaux...

On va donc discuter : on parle d'un accord pour la fin de cette année... Il ne manquerait plus que cela!

M. Grieten

☐ Ligne 96 - Bruxelles-Midi - Quévry

De grands travaux en cours entre Bruxelles et Hal, afin de faire cohabiter la ligne 96 « classique » et la ligne TGV côte à côte sur une même assiette. Voici la situation telle qu'elle a été clichée par les services concernés par la SNCB le 15 avril 1997 : on appréciera, en comparant l'ancienne et la nouvelle numérotation des voies, l'ampleur des travaux déjà effectués et encore à accomplir.

N°	tronçon	tension caténaire	vitesse de référence
situation ancienne (1995)			
96	Bruxelles-Midi - Hal	3 kV	140 km/h
96	Hal - Quévry	3 kV	140 km/h
96	Quévry - frontière française (Feignies)	25 kV	140 km/h
96/1	Y Ecaussinnes - Y Soignies	3 kV	
96/2	Y Jurbise - Y Lens	3 kV	
96A	Bruxelles-Midi - Hal (block 7)	3 kV	140 km/h
96B	Bruxelles-Midi - Forest-Midi	3 kV	140 km/h
situation nouvelle (note T du 25.03.1997 publiée le 15.04.1997)			
96	Bruxelles-Midi - Hal	3 kV	140 km/h
96	Hal - Quévry	3 kV	140 km/h
96	Quévry - frontière française (Feignies)	25 kV	140 km/h
96/1	Y Ecaussinnes - Y Soignies	3 kV	
96/2	Y Jurbise - Y Lens	3 kV	
96A	Bruxelles-Midi - Ruisbroek	3 kV	90 km/h
96B	Bruxelles-Midi - Forest-Voitures	3 kV	40 km/h
96C	Bruxelles-Midi - Forest-Voitures	3 kV	40 km/h
96D	(réservé)		
96E	Lot - Hal	3 kV	120 km/h
96N ¹⁶	(réservé à la ligne TGV)		

¹⁶ - xxN : appellation officielle donnée provisoirement par les services de la SNCB aux lignes en construction.

La gare de Hal et les chantiers du TGV

Les chantiers de la gare de Hal avancent de manière spectaculaire et l'on voit bien, à présent, quelle sera la structure future du site.

Au sud, côté Mons et Tournai, les trois futurs viaducs ferroviaires des lignes 94 (Tournai), 96 (Mons - Quévy) et 1 (LGV) sont, à présent, tout à fait terminés et visibles dans leur décor définitif ; toutes les traces des anciens viaducs ont été arasées, les talus terminés et plantés d'herbes en croix : ce coin est devenu un merveilleux site ferroviaire pour les amateurs, d'autant plus qu'il est facilement accessible et peut être vu, sans problème, depuis les terrains « civils » en surplomb, à droite du site, dans le sens Mons - Bruxelles.

Au centre, le pertuis de la voie rapide prolongeant la LGV vers la capitale, visité par le GTF asbl lors de son voyage spécial du 26 avril 1997, est entré en service, mais de manière assez originale : en effet, les deux voies de la future LGV prolongée sont devenues, à titre provisoire et pour cause de la deuxième phase des travaux, les voies à quai 6 et 7 de la gare de Hal. Y Passent, dès maintenant, les TGV *Thalys* de et vers Paris et les *Eurostars* détournés provisoirement¹⁷ par les lignes 96, 78 et le raccordement LGV d'Antoing.

De plus, des quais provisoires en bois, goudronnés et grenailés y ont été aménagés : le quai de la voie 6 n'était pas encore en service au moment de la rédaction de cet article (fin mai 1997), mais le quai de la voie 7 est lui, en service, et reçoit les trains « classiques » vers Mons, en remplacement de la voie 3, démontée.

La voie 3 vient d'être coupée du réseau et démontée ; les voies 4 et 5 sont inexistantes, car c'est cette phase des travaux de Hal qui va à présent démarrer : on va creuser sur le site de ces voies pour créer le nouveau niveau des voies 4 et 5 (nouvelles), au même niveau que les nouvelles voies 6-7, futures et actuelles voies TGV.

Au niveau « supérieur » de la gare de Hal, seules subsistent les voies 1 et 2, essentiellement pour les trains de la ligne 94 Hal - Tournai, mais aussi pour les trains de la ligne 96 (direction Bruxelles), dont l'arrêt est prévu en gare de Hal.

Ce sont des travaux spectaculaires qui méritent d'être suivis par les photographes.

M. Lebeau - 25 mai 1997

Plus particulièrement... l'exploitation actuelle de la gare de Hal

Le samedi 24 mai dernier a été inauguré et mis en service le premier des trois tunnels de Hal. Long de 540 mètres, il est en principe destiné à la LGV, sans arrêt à

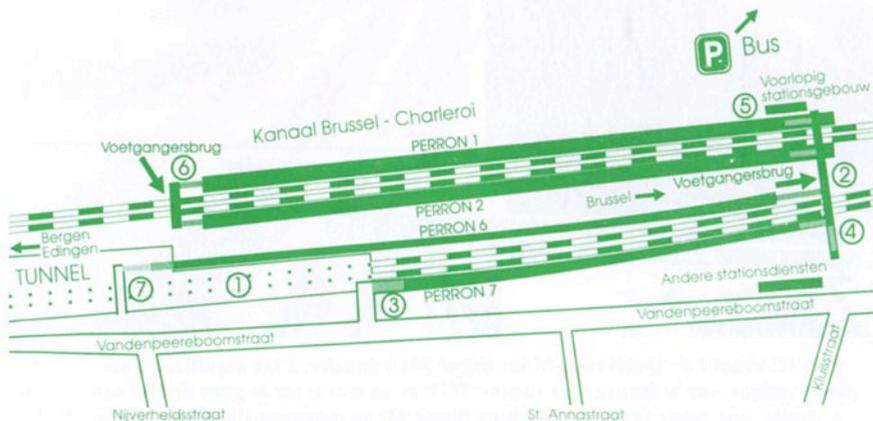
¹⁷ - suite aux travaux de remise en état de l'Eurotunnel à cause de l'incendie subi fin de l'année dernière.

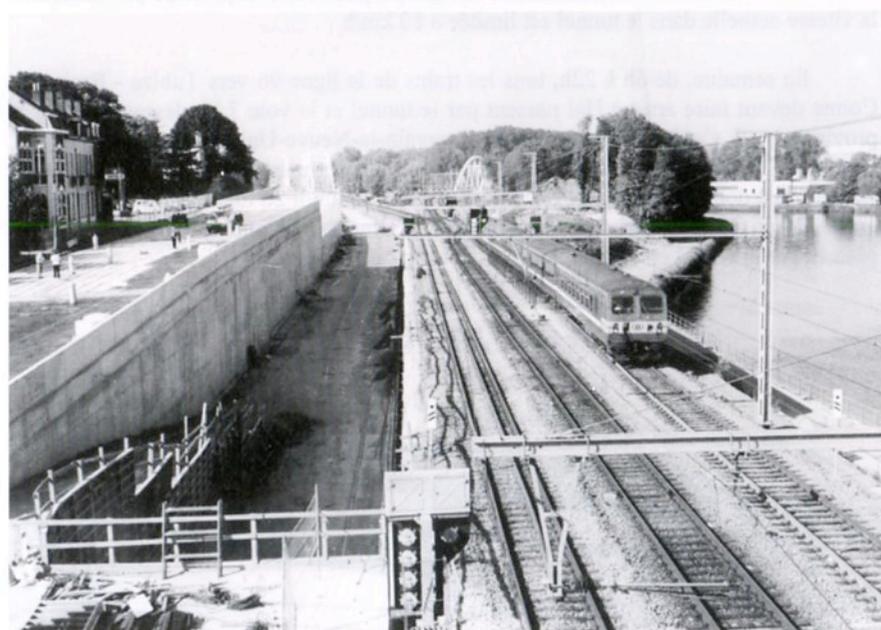
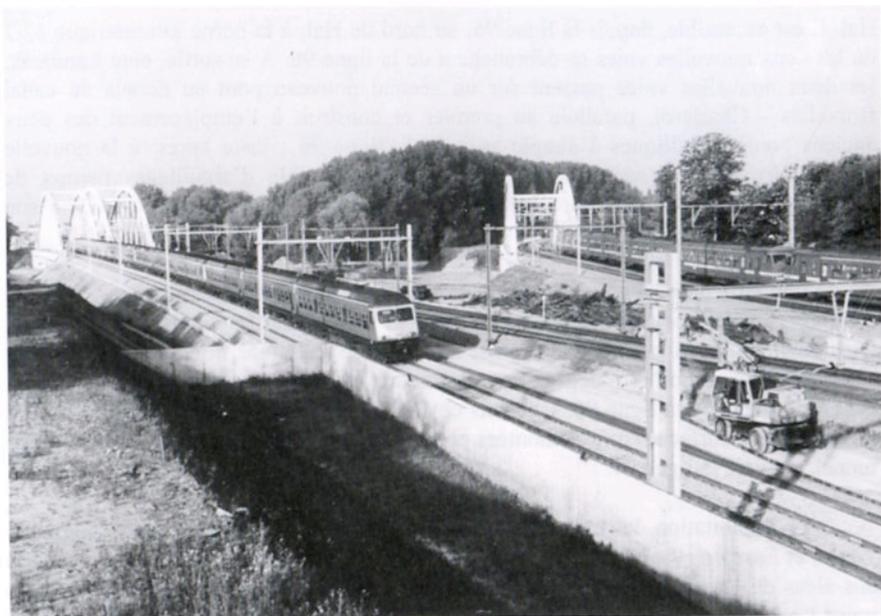
Hal. Il est accessible, depuis la ligne 96, au nord de Hal, à la borne kilométrique 12.7 où les deux nouvelles voies se débranchent de la ligne 96. A sa sortie, côté Lembeek, les deux nouvelles voies passent sur un second nouveau pont au dessus du canal Bruxelles - Charleroi, parallèle au premier et construit à l'emplacement des deux anciens ponts métalliques à simple voie de la ligne 96 ; juste après, à la nouvelle bifurcation « Ring » (sous le ring de Hal), un ensemble d'aiguillages permet de rejoindre la ligne 96, environ à la BK 14.7 ; c'est à cet endroit que la LGV a son origine.

En partie dans ce nouveau tunnel et côté Bruxelles, des quais provisoires ont été aménagés : voie 7 pour la voie A vers Lembeek, voie 6 pour la voie B vers Bruxelles. Quant à la voie 3 en gare, elle a été mise hors service le 24 mai, et démontée le 28, car son emplacement doit être dégagé pour permettre la fin des travaux du second tunnel, sous Hal, celui de la ligne 96. Une fois ce second tunnel en service, les voies 1 et 2 provisoires de surface seront démontées pour permettre la mise en service du troisième tunnel, celui de la ligne 94.

En exploitation, les trains de la ligne 96 sans arrêt à Hal (IC I Mons-Quévrain, Thalys et Eurostar via Mons) circulent via la ligne 96N et le tunnel ; mais, en fonction des aléas de l'exploitation, ils peuvent également encore circuler en surface par les voies 1 ou 2. Le trafic marchandises de la ligne 96 passe, lui, en principe par la surface. la vitesse actuelle dans le tunnel est limitée à 80 km/h.

En semaine, de 6h à 22h, tous les trains de la ligne 96 vers Tubize - Braine-le-Comte devant faire arrêt à Hal passent par le tunnel et la voie 7 en desservant le quai provisoire : il s'agit des trains IR O (Louvain-la-Neuve-Université - Binche) et L Louvain - Tubize/Manage ainsi que les trains P. Le premier train à avoir fait arrêt sur la voie 7 est donc le train 2229 IR O pour Binche, le lundi 26 mai à 6h32. En semaine, entre 22h et 6h, ainsi que toute la journée des samedis, dimanches et fêtes, ces trains passent par la voie 2 en surface.





↑ L'IC venant de Quiévrain-Mons (ligne 96) à gauche, a été aiguillé, à l'entrée des deux viaducs, sur la future voie rapide TGV et va traverser la gare de Hal sans arrêt. A droite, une rame venant d'Enghien (ligne 94) va marquer l'arrêt en gare de Hal.
↓ une rame réversible venant de Tournai arrive à Hal : à l'avant-plan à gauche, la couverture du pertuis TGV ; au centre, le 2ème pertuis de Hal.
(photos M. Lebeau - 29 mai 1997)

Tous les trains vers Bruxelles, en semaine comme le week-end, font toujours arrêt voie 1 (ou 2) en surface : c'est logique pour les clients qui rejoignent Bruxelles par le premier train qui se présente, qu'il vienne de la ligne 96 (Mons) ou 94 (Tournai).

Aucun train ne fait donc arrêt voie 6, dans le tunnel ; et pourtant, un quai provisoire y a été aménagé, afin de préserver une souplesse d'exploitation parfois bien utile.

M. Grieten

Entre Hal et Ruisbroek

Entre Hal et Ruisbroek, à la limite de la région bruxelloise, la SNCB a procédé à la pose de la voie sur la nouvelle plate-forme des voies rapides, y compris sur le viaduc de Lot. La pose a débuté côté Hal le 3 mars 1997 par la voie vers Bruxelles. Les deux autres voies étaient posées et raccordées le 21 mars 1997.



train de pose P 93 à l'oeuvre à Ruisbroek, pour poser la voie rapide vers Paris (photo M. Grieten - 21.03.97)

Pour ce faire, la SNCB a utilisé le train de pose P 93 : c'est une puissante machine sur deux bogies, dont celui d'extrémité est moteur et peut prendre appui sur des chenilles ; elle tire l'ensemble du train de pose en plaçant les rails sur des traverses en béton provenant du train de pose lui-même, composé de wagons plats à bogies sur

lesquels circule une poutre transporteuse se déplaçant sur des rails placés latéralement sur les wagons. A l'autre extrémité du train, une locomotive diesel, en l'occurrence pour ce chantier la 5114, se laisse tirer doucement. A une certaine distance, un autre véhicule automoteur, le WP 93, plus petit et tirant un wagon à bogies, assure la pose des semelles et des attaches.

Spectaculaire, mais efficace ! La voie est ensuite mise à niveau par étapes successives par des techniques plus classiques.

M. Grieten

□ Ligne 75 - gare de Mouscron

Nous avons signalé dans Trans-fer 103 que la gare de Mouscron était dotée d'une voie à quai - en impasse - côté Tourcoing, présentant la particularité d'être électrifiée en 25 kV 50 Hz. Mise en service au moment de l'électrification de la section vers Tourcoing frontière, en 1982, cette voie était destinée à recevoir les rames réversibles électriques « Nord - Pas-de-Calais » de la ligne SNCF Lille - Tourcoing, prolongées à Mouscron. En fait, cette opportunité n'a pas été utilisée en service régulier : de même, le montage prévu d'installations bicourant commutables en gare de Mouscron ne s'est finalement pas concrétisé...

Dans Trans-fer 103, nous signalions que, dans l'hypothèse où la SNCF exigeait que les nouvelles automotrices 96 bicourant de la SNCB soient munies du coûteux système français d'asservissement aux signaux KVB, la SNCB songeait à limiter le service voyageurs IC Anvers - Lille à Mouscron, quitte à y organiser une correspondance avec les trains régionaux SNCF qui auraient fait terminus à Mouscron, sur cette voie 25 kV précisément.

Notre membre René Glade nous signale qu'au 20 mai dernier, rails, caténaire 25 kV et consoles étaient en cours de démontage sur cette voie en impasse, de même que la cour à marchandises et la rampe de chargement de la gare de Mouscron.

Comprenez qui pourra...

□ Ligne 123 - Enghien - Grammont : Tollembeek

En décembre 1996, le bâtiment de gare de Tollembeek situé sur la ligne électrifiée 123 Enghien - Grammont, a été démoli.

Aujourd'hui simple point d'arrêt des trains IR à tranche Anvers-Central - Bruxelles - Enghien - (tranche 1) Grammont via Tollembeek / (tranche 2) Grammont via Ath et Lessines, Tollembeek voit passer quelque 380 voyageurs par jour ouvrable.

□ Ligne 124 Bruxelles - Charleroi travaux entre Bruxelles-Midi et Linkebeek

Pendant le long week-end de la Pentecôte, du samedi 17 mai au lundi 19 inclus, tout trafic a été interrompu sur la ligne 124 entre Linkebeek et Bruxelles-Midi afin d'y réaliser de gros travaux : remplacement du pont métallique surplombant la ligne 26 à Uccle par un pont en béton précontraint (le trafic était aussi suspendu sur la ligne 26 entre la bifurcation ligne 26/5 et Hal), réfection du grand pont en briques surplombant la rue de Stalle à Uccle, avec intervention - après dégarnissage du ballast - au niveau de la superstructure, ripage des voies à la bifurcation de Forest-Est, le tout étant lié aux travaux d'amélioration de l'accès à Bruxelles-Midi pour les TGV.

Les trains IR (*automotrices quadruples*) Bruxelles - Charleroi ont été détournés entre Bruxelles-Midi et Linkebeek par les lignes 28 (ceinture est de Bruxelles), 50, 161/1, 161 (Bruxelles-Schuman et Quartier Léopold sans arrêt), 26/4, 26 et 26/5 pour poursuivre ensuite, avec 25 minutes de retard. Dans l'autre sens, ces trains rejoignaient automatiquement Bruxelles-Nord par le même itinéraire sans passer par la ceinture est. A Bruxelles-Nord, les voyageurs devaient prendre n'importe quel train vers Bruxelles-Central ou Bruxelles-Midi, mais le retard était parfois tel que ceux-ci étaient invités à rester à bord, le train repartant immédiatement pour Charleroi à l'heure prévue. Il faut en effet savoir que les trains IR Charleroi - Bruxelles font terminus à Bruxelles-Nord les week-end, où ils ont théoriquement 22 minutes de stationnement.

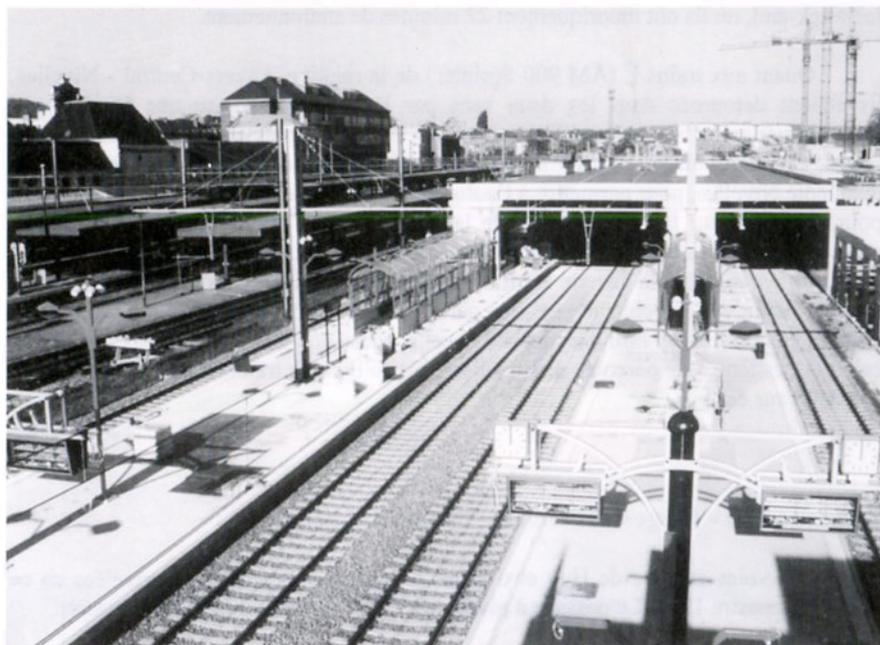
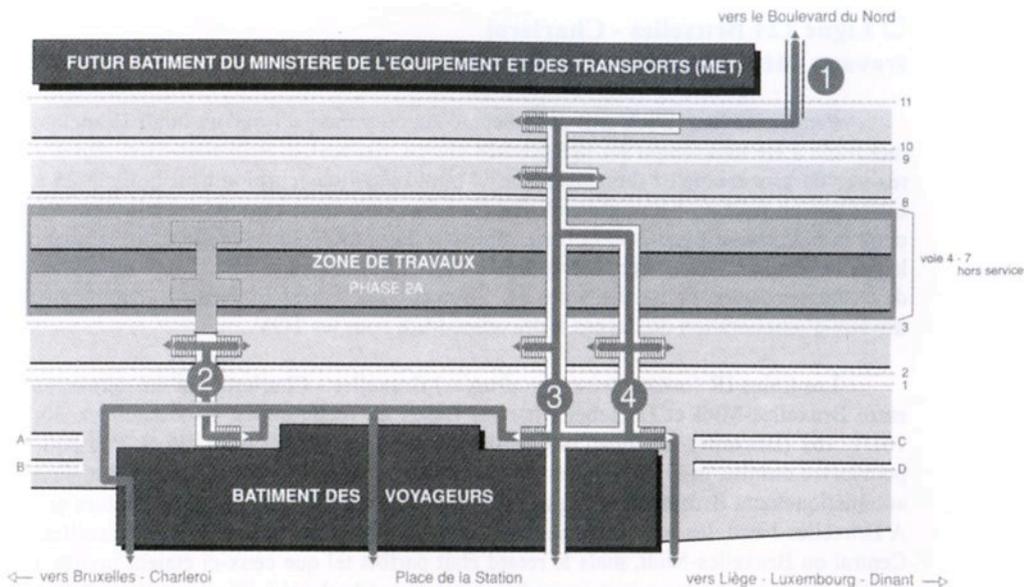
Quant aux trains L (AM 900 Sprinter) de la relation Anvers-Central - Nivelles, ils étaient détournés dans les deux sens par le même itinéraire que les IR vers Charleroi: le trajet Bruxelles-Midi - Anvers était alors annoncé avec 10 minutes de retard. Une particularité : l'arrêt à Linkebeek vers Bruxelles était marqué en début de quai, côté Nivelles, pour permettre à l'automotrice de démarrer de prendre assez d'élan pour s'engager sur la raccordement de la ligne 26/5, en rampe, pantographe baissé, suite à la mise à la terre à cet endroit de la caténaire pour les travaux. Deux autobus « *De Lijn* » assuraient la navette entre Linkebeek et Bruxelles-Midi pour desservir, une fois par heure et dans chaque sens, les gares d'Uccle-Calvoet, Uccle-Stalle et Forest-Est. La SNCB et *De Lijn* ont appris, à cette occasion, qu'il n'était pas simple de calculer des temps de parcours à Bruxelles pour ce type de trajet, des retards ayant été constatés sur ces bus.

M. Grieten

□ Ligne 125 - Liège-Guillemins - Namur

Les voies en gare de Huy et d'Engis ont été complètement renouvelées en ce premier semestre 1997. Le passage à niveau de Tilleur est en cours de suppression.

Rappelons une particularité de cette ligne : c'est la dernière du Royaume à disposer, à Sclessin, d'un passage à niveau gardé ! Entendons-nous... Il y a encore quelque 80 passages à niveau gardés en Belgique, mais ils sont sous la dépendance étroite d'une cabine de signalisation. Le PN n°4 de Sclessin, lui, situé à l'intersection



↑ Plan de situation actuel des installations de Namur
 ↓ Gare de Namur le 25 mai 1997 : à gauche, nouvelle voie 8 ;
 au centre nouvelles voies 9 et 10 ; à droite, nouvelle voie 11 ;
 les quais sont encore en cours de parachèvement (photo M. Lebeau)

des rues Côte d'Or et de l'Hippodrome à Sclessin, près des grands travaux de percement de la colline de Cointe, est desservi 24 heures sur 24 par des gardes-barrière qui ont pour seule fonction de fermer et d'ouvrir les barrières et d'assurer la surveillance correspondante : c'est aujourd'hui une situation unique en Belgique, pour quelque temps encore, car la suppression de ce passage à niveau est à l'ordre du jour, après 2000 sans doute, lorsque les grands travaux autoroutiers voisins seront terminés.

Cinq gardes-barrière sont donc prévus pour desservir ce passage à niveau, dont... la dernière dame à porter ce titre en Belgique. Ils disposent d'un petit local en béton sans apprêt de quelque 5 m², avec chauffage par poêle au mazout et lavabo : une vraie cage à poules... Le PN est gardienné 24 heures sur 24 : en semaine, au moins six trains par heure y passent. Le règlement prévoit que le garde-barrière ne peut ni s'adonner à la lecture, ni écouter la radio - et a fortiori regarder la télévision - pendant son service. En théorie, il doit même sortir de son cagibi à chaque passage de train afin de vérifier l'allumage correct des feux rouges de fin de convoi.

R. Marganne

□ Ligne 161 :

deuxième phase des travaux de recouvrement des voies à Namur

Faisant suite à notre dossier *gare de Namur, perspectives pour l'an 2000* (M. Lebeau) dans Trans-fer 101 et à son complément dans Trans-fer 102, notons que c'est le 2 juin 1997 que les nouvelles voies à quai 8 à 11 de Namur ont été mises en service. Il s'agit des voies concernées par la phase 1 de la construction de la dalle de couverture de la gare.

En juin, le parachèvement de ces quais était toujours en cours : mobilier, éclairage, horloges, télépancartage sont d'un design très proche de celui de l'Eurostation TGV de Bruxelles-Midi, d'un modernisme de bon goût.

Autre caractéristique, une passerelle provisoire enjambe les nouvelles voies de manière à assurer la continuité de la liaison qui unit le quartier de Bomel, au nord, avec la gare et sa place, au sud, le tunnel sous-voies étant actuellement interrompu par les travaux des futurs bâtiments du Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports (MET), construits en bordure de la gare et du boulevard du Nord. Mais cette passerelle est déjà vivement critiquée par les usagers ; c'est qu'il semble qu'elle a été mal pensée: trop haute (6m80), trop raide, 40 marches peu confortables et même insécurisantes si on ne se cramponne pas aux mains courantes ; non couverte... bonjour les intempéries ! Elle n'est franchement pas pratique et même dangereuse pour les personnes âgées, les petits enfants, ou tout simplement les distraits. On est loin de la conception des passerelles provisoires des chantiers TGV de la gare de Hal.

La phase 1 de reconditionnement de la gare est à présent achevée : elle avait duré trois ans et demi. La phase 2 va, à présent commencer : le budget est de 665 millions et le délai de réalisation est fixé à deux ans : cette phase concerne la couverture des voies et quais 4 à 7, qui doivent être mis hors service à cette occasion.

Une nouvelle affectation des voies des trains de voyageurs est entrée en vigueur au 1er juin 1997 à Namur :

- voie 1 : trafic IC Dinant - Bruxelles - Gand
- voie 2 : trafic IC Luxembourg - Bruxelles et IC Gand - Bruxelles - Dinant
- voie 3 : trafic IC Bruxelles - Luxembourg et IR Liège - Charleroi
- voie 4 : HORS SERVICE
- voies 5, 5A et 5B (*quai « tandem »*) : HORS SERVICE
- voie 6 : HORS SERVICE
- voie 7 : HORS SERVICE
- voie 8 : trafic IC Liège - Mouscron (*dans les 2 sens*) et IR Charleroi - Liège
- voies 9 et 10 : essentiellement trains de pointe de ou vers Bruxelles
- voie 11 : trains L Ottignies - Namur et Liège - Namur (*dans les 2 sens*)
- voies A et B (gare latérale) : trains L Namur - Charleroi (*dans les 2 sens*)
- voies C et D (gare latérale) : trains L Namur - Ciney - Arlon (*dans les 2 sens*)

La phase 3 des travaux (2000-2002) concernera la construction d'un pont-tube et l'aménagement des voies côté passerelle d'Herbatte. Ladite passerelle sera renouvelée.

La phase 4 (2002-2003) verra l'achèvement des travaux de voie côté Bruxelles et l'isolation acoustique (par caisson) des voies 1 et 2, réservées au trafic des marchandises (liaison Athus-Meuse).

Enfin, la phase 5 sera consacrée à l'aménagement des infrastructures d'accueil sur la dalle qui recouvrira les voies. Sur cette dalle, la SNCB espère des investissements privés ou publics : mais rien ne vient pour le moment...

Le budget final de cette opération se montera à 2 milliards de francs : rappelons-nous que Namur reste la première gare de Wallonie pour la fréquentation des voyageurs.

M. Lebeau

□ Ligne 161D : nouvelle gare à Louvain-la-Neuve

Depuis le 9 juin dernier, Louvain-la-Neuve est dotée d'une nouvelle gare. Celle-ci est située au milieu d'une nouvelle galerie commerçante. Le transfert du block 2 de Louvain-la-Neuve a été effectué le week-end des 7 et 8 juin. Rappelons que les installations de gare (guichets, travel center et locaux à usage du personnel de la SNCB) sont en surface, près des halles universitaires. Les 3 voies en impasse et les quais sont partiellement en souterrain, au niveau -1.

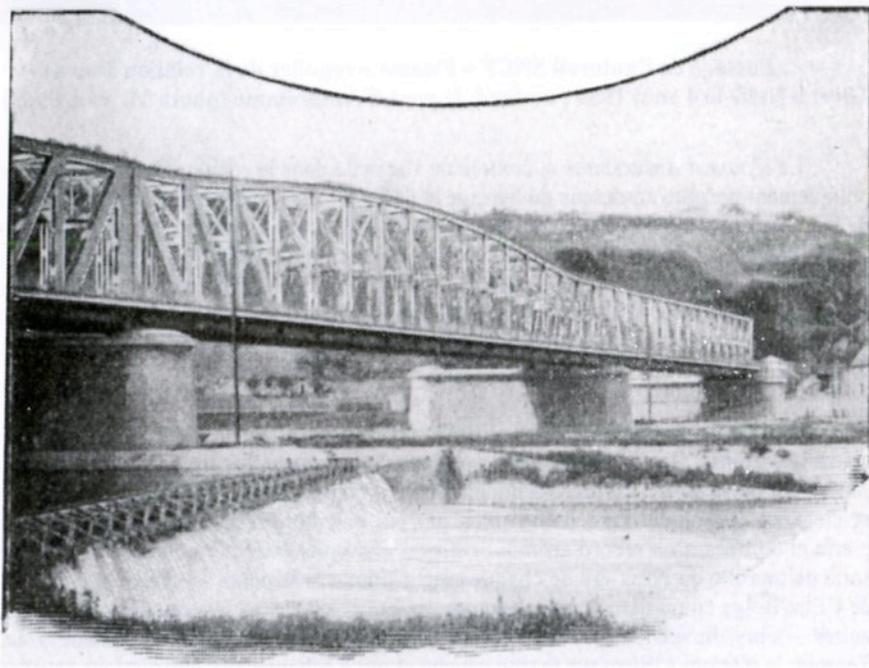
M. Cuvelier

□ Ligne 166 Dinant - Bertrix : rénovation du viaduc d'Anseremme

Dans le cadre du projet « Athus-Meuse » de mise à niveau et d'électrification en 25 kV 50 Hz des lignes 154, 166 et 155 Namur - Dinant - Bertrix - Athus (travaux qui doivent s'étaler de 1996 à 2002), la SNCB vient de rénover le viaduc d'Anseremme, au sud de Dinant. Les premiers projets, qui consistaient à le remplacer complètement pour y installer une double voie, ont été revus à la baisse pour une plus sobre rénovation d'un ouvrage d'art centenaire : l'ouvrage remis à neuf restera à simple voie et constituera un goulot à voie unique sur l'artère « marchandises »: la SNCB y a consacré 144 millions.

Petite histoire du « pont d'Anseremme », par Jules Chabottaux

L'achèvement en 1898 du viaduc ferroviaire d'Anseremme, gare déjà atteinte par le rail en 1896, permit l'exploitation complète du dernier tronçon de la ligne 150 Jemelle - Tamines. Ces quinze kilomètres de voie formaient en même temps la partie centrale de l'axe Athus-Meuse-Sambre, qui évitait le passage par Namur, car le chemin de fer venant de Givet appartenait à la Compagnie du Nord-Belge.



Le pont d'Anseremme avant 1914, vu de la rive droite (coll. J. Chabottaux)



Passage de l'autorail SNCF « Picasso » régulier de la relation Dinant - Givet à Neffe le 4 août 1984 ; au fond, le pont d'Anseremme (photo M. Van Ussel)

Le « *pont d'Anseremme* », comme on l'appelle dans la région, franchit la Meuse obliquement presque au-dessus du barrage et de l'écluse, un peu en amont du confluent de la Lesse et du fleuve. Il est complété de part et d'autre par deux tabliers ordinaires livrant passage, l'un à la R.N. 95 vers Beauraing, l'autre à la ligne 154 Namur - Givet et à un chemin secondaire ; quant à la R.N. 96 vers la France, à bord de Meuse, elle est couverte par la travée nord du grand pont. Avec ses annexes, l'ouvrage s'étire sur près de 400 mètres, entre les bornes hectométriques 7 du km 2 et 1 du km 3, la B.K.0 étant la gare de Dinant.

Le viaduc comporte d'origine trois travées ; c'est en fait une longue poutre creuse en treillis d'acier, à l'intérieur de laquelle circulent les trains. Les longerons supérieurs de la travée centrale originelle étaient cintrés, alliant résistance mécanique et élégance technique. Les quatre piles ont été construites en belle maçonnerie de pierre et coiffées d'un rebord arrondi ; celles d'extrémité étaient en outre ornées d'une sorte de tourelle ou poivrière de chaque côté. Comme le stipulait le cahier des charges de l'Etat Belge en matière d'infrastructure des ouvrages d'art - culées, piles, tunnels et autres - leurs dimensions étaient prévues pour accueillir une future deuxième voie. Témoin, la pile qui s'élève sur la rive gauche et qui a échappé aux destructions causées par les deux grandes guerres. Les autres ont été reconstituées sous la forme de massifs en béton, sans fioritures, en simple largeur. Cependant, la seconde voie était déjà posée

d'Anhée à Dinant en 1896 ; elle avait atteint Houyet en 1911, mais le pont jumeau attendu ne fut pas construit.

Dispositions d'exploitation



L'aiguillage d'entrée en voie unique, quand on vient de Dinant, se trouve à la sortie de la courbe de Neffe, à proximité d'une arche en briques portant un sentier qui escalade le versant jusqu'à mi-hauteur, tourne à droite et court jusqu'au passage à niveau de la route vers Philippeville. Avant d'aborder l'aiguillage, tous les trains devaient avoir diminué leur vitesse à 30 km/h ; ils conservaient cette allure pendant la traversée de la Meuse ; malgré la reconstruction de deux travées en 1914 par l'occupant allemand, le pont était sorti déformé de la première guerre mondiale.

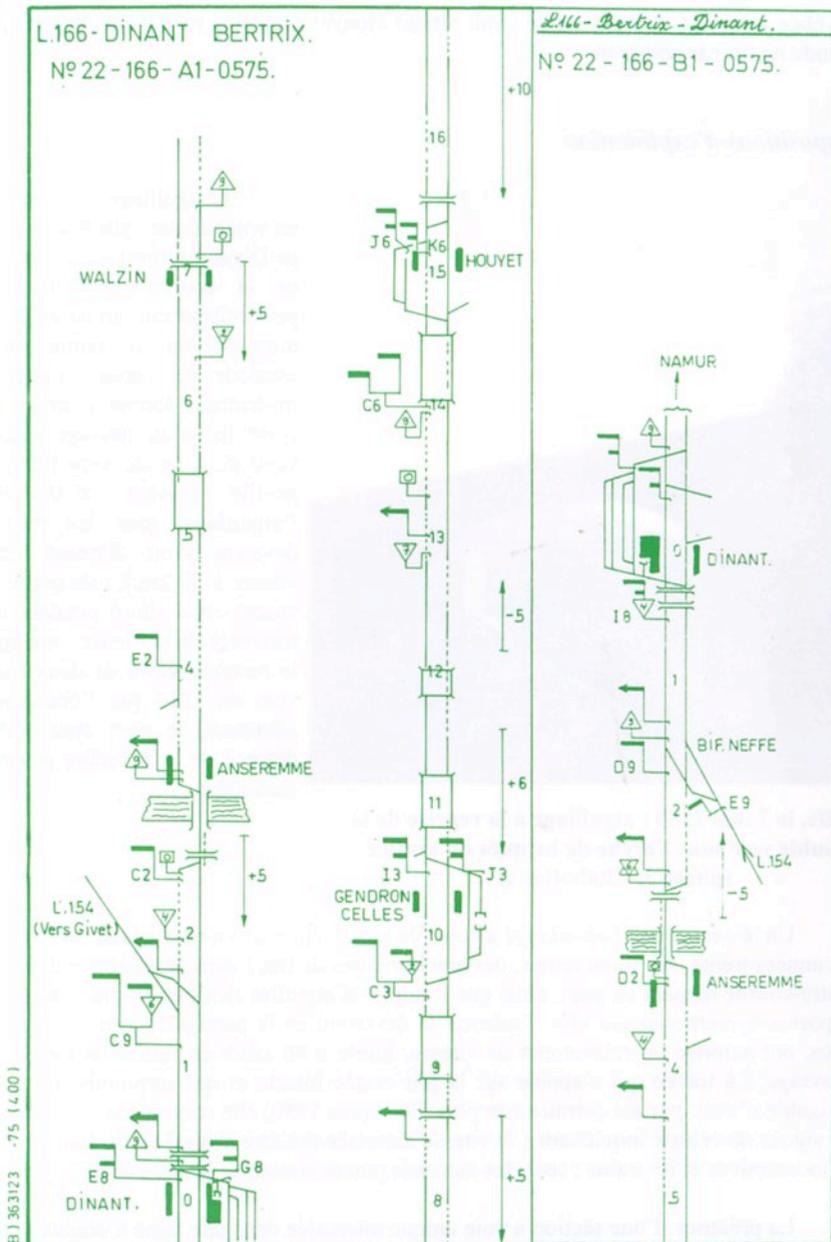
**Neffe, le 7 mai 1988 : aiguillage à la reprise de la double voie sous l'arche de briques du sentier
(photo J. Chabottaux)**

Un *dromopétard* Leboulangé a contrôlé la réduction de vitesse jusque vers la fin des années trente. Au fil du temps, des améliorations de tracé dans la courbe et dans la contre-courbe menant au pont, ainsi que l'emploi d'aiguilles flexibles et plus longues, disposées symétriquement afin d'adoucir la déviation en la partageant entre les deux voies, ont autorisé un relèvement de vitesse, limité à 40 km/h en raison de l'état de l'ouvrage. La travée qui s'appuie sur la pile restée intacte et qui surplombe la voie navigable n'avait pas été détruite non plus. Peu après 1980, elle commença à présenter des signes de vétusté inquiétants ; la vitesse autorisée dut être abaissée à 20 km/h pour les locomotives et les trains ; seuls les autorails purent conserver les 40 km/h.

La présence d'une section à voie unique intercalée dans une ligne à double voie nécessite des mesures de sécurité particulières. On peut encore voir les vestiges de chacun des deux petits postes surélevés établis pour la commande des appareils de voie et des signaux d'arrêt protégeant les entrées de la section. Depuis l'installation de la signalisation lumineuse de jour et de nuit, tout est commandé électriquement et à distance par la cabine « tout relais » de Dinant.

L.166- DINANT BERTRIX.
N° 22 - 166 - A1 - 0575.

L.166- Bertrix - Dinant.
N° 22 - 166 - B1 - 0575.



Extraits du « film » de la ligne 166 (ex 150 entre Houyet et Dinant) montrant notamment les triangles d'annonce du ralentissement, les panneaux d'origine et de reprise de vitesse pour chaque sens de circulation (document à lire verticalement à partir du coin inférieur gauche ; doc SNCB - mai 1975)

Rénovation du pont d'Anseremme - avril-mai 1997



Vestiges du petit poste d'aiguillage désaffecté, côté Neffe, le 9 mars 1997.

La partie ancienne du pont, âgée de 99 ans, a été enlevée en avril dernier et remplacée par une structure assortie aux deux autres, dont l'une, dynamitée en son milieu, avait encore dû être relevée et réparée au cours de la guerre 1940-45. Les médias ont fait écho à la préparation des travaux spectaculaires qui viennent de se terminer :

« ... Ils seront réalisés par des équipes qui se relaieront en trois pauses. L'opération consistera d'abord à déposer le tablier situé du côté de Neffe et à le remplacer par une toute nouvelle construction (NDLR, en béton armé). La partie enjambant l'écluse sera aussi déposée. Quant aux travées surplombant le barrage et la route d'Anseremme, elles feront l'objet d'une simple consolidation. La passerelle pour piétons disparaîtra pour ne laisser place qu'un passage réservé aux services de la SNCB. » (*La Dernière Heure*, 26/3/1997).

« ... Une énorme grue de 800 tonnes se mettra au travail pour démonter l'ensemble pièce par pièce. Ce seront en tout 85 mètres de viaduc qui seront découpés en six morceaux et ensuite remplacés... Les structures à mettre en place seront amenées par bateau, en dessous de l'ouvrage, et ensuite levées et fixées au bon endroit. Ce sont principalement les ateliers Poncin et cie d'Ocquier et la S.A. Victor Buyck Steel Construction d'Eeklo qui ont été chargés de cet important chantier. Interviennent aussi les entreprises Duchêne de Strée et Ronveaux de Ciney. » (*La Meuse*, 18/4/1997).

L'interruption provisoire du passage des trains

Le renouvellement de la travée nord et du pont-tablier qui la prolonge en direction de Neffe a nécessité une interruption complète du passage des trains, du 25 avril à 9 heures au 17 mai à 6 heures. Le trafic marchandises a été détourné par la ligne 162 Namur - Libramont - Arlon. Un autobus circulant en navette a assuré le transport des voyageurs entre les gares de Dinant et d'Anseremme. La traversée de la ville étant sujette à des encombrements, le temps de parcours a été calculé assez large : de 12 à 15 minutes, selon le moment de la journée, pour un trajet de 3 ½ kilomètres, contre les six minutes allouées habituellement aux autorails. Le train tracté P 3696 Bertrix - Namur du matin et P 4692 au retour, le soir, a été remplacé par un autorail sur la ligne 166 et par un train électrique sur la ligne 154. Les quatre trajets touristiques Dinant - Houyet prévus à l'indicateur l'avant-midi des 8,10 et 11 mai (week-end de l'Ascension) ont été réduits à deux¹⁸.

Quelques-unes des minutes d'attente existant à Dinant en temps normal pour les correspondances ont été intégrées dans l'organisation du transbordement ; malgré cela, il a fallu établir un tableau horaire spécial complet pour la section de Bertrix à Anseremme, entraînant aussi quelques modifications sur la ligne 165 (Virton). Le principe semblait simple, de prime abord : avancer les départs de Bertrix, retarder les départs d'Anseremme.

Situation actuelle

Aussitôt le passage de la Meuse rétabli, la limitation de vitesse à 20 km/h, qui aggravait les inconvénients inhérents à l'hiatus existant dans la double voie, fut immédiatement rapportée. Après l'exécution des travaux qui sont en phase de finition, les lourds convois pourront traverser la Meuse à Anseremme à une allure sensiblement plus élevée et en toute sécurité.

Le GTF asbl remercie M. Jules Chabottaux de la qualité de l'étude publiée ci-avant.

□ Ligne 287 - Ath - Ghislenghien : un « raccourcissement »...

Cette ligne industrielle n'est autre que la section subsistante de l'ancienne ligne 94 Ath - Enghien via Bassilly, déviée sur un site neuf via Silly en 1985. Cette section, mise à voie unique, a été conservée pour continuer à desservir l'importateur d'automobiles Peugeot - Citroën pour le Benelux, embranché en gare de Ghislenghien, qui reçoit un important trafic d'automobiles neuves.

¹⁸ - pour la petite histoire, le trafic des bateaux-mouches entre Dinant et Hastière a dû être interrompu le dernier week-end d'avril et le premier week-end de mai, suite au placement d'une barge sur la Meuse, pendant l'enlèvement des éléments du pont, puis lors de la remise en place des nouvelles travées.

Cette ligne industrielle précisément vient d'être raccourcie de quelque 200 mètres d'août à octobre 1996, afin de permettre l'extension du parc auto de la firme cliente de la SNCB. Du coup, il n'y a plus de rails en gare de Ghislenghien...

M. Grieten

☐ Ligne 289 : une ligne industrielle nouvelle Y Saint-Lambert - Zoning de Gantaufet



Premier train commercial « Valvert » à la bif. St-Lambert (photo J.-C. Léonard - 6 juin 1997)

Événement rare en Belgique, une ligne industrielle nouvelle vient d'être inaugurée, dans la province du Luxembourg de surcroît, qui avait plutôt l'habitude du démantèlement des lignes ferrées que l'inverse.

Ce raccordement est branché sur la ligne 155 Marbehan - Virton - Ecouvies - Montmédy,

ou plutôt ce qu'il en reste, soit la section Marbehan - Croix-Rouge (12 km de voies) : ce moignon ne desservait plus que la scierie Dussaussoit à Croix-Rouge. Le nouveau raccordement industriel, financé à 80 % par la Région Wallonne et à 20 % par la SNCB (soit 106 millions d'investissement en tout) desservira les installations de la *Société Générale des Grandes Sources Belges* (groupe Nestlé-Perrier - marque « Valvert »). Il est embranché sur la ligne 155 au sud de la gare de Sainte-Marie-sur-Semois (en pleine forêt, à la bifurcation « Saint-Lambert »), afin de se diriger vers Etalle, plus précisément jusqu'au site Valvert.

La mise en service de la nouvelle ligne industrielle était fixée au 2 juin 1997. Le premier train de marchandises commercial a parcouru la ligne le 6 juin 1997. Toutefois, le tout premier train à avoir circulé sur cette ligne fut un convoi de service, de wagons à ballast précisément, qui a circulé le lundi 5 mai 1997.



Premier train (de service), tracté par la 7341, à avoir circulé sur la nouvelle ligne 289 : c'était le lundi 5 mai 1997 (photo J. -C. Léonard)

Le premier train « commercial »

Il était 7h30, ce matin du 6 juin quand, au bout du bois venant de Fratin, deux phares percent la clairière, le long de la route Virton - Etalle. Un long coup de klaxon retentit. C'est le bonjour du premier train « *Valvert* », parti de Marbehan, qui avait franchi la nouvelle bifurcation à 7h02..

Tractant 6 wagons, la locomotive diesel 7341 conduite par le stabulois Michel Goffinet était décorée de genêts. C'est vrai que c'est un moment important pour la SNCB car, depuis des années, on ne parlait plus dans la région que de démantèlement des voies. Ces quelque 5 km de voies nouvelles sont un symbole : c'est la première fois que la Région Wallonne investit dans la construction du rail, associée ainsi à la SNCB...



Le premier train commercial au passage à niveau de la Croix

Jean Harsy
(photo J.-C. Léonard - 6 juin 1997)

Le rail Valvert, c'est un pari vers l'avenir, celui de la renaissance et de la compétitivité du rail face au transport par camion, sans doute bien utile, mais qui est devenu trop omniprésent, (presque) tout le monde en est conscient. Les habitants d'Etalle-centre, par exemple, sont bien placés pour savoir ce que

le transport routier par voiture, mais aussi par camion, veut dire...

A bord de ce premier train figurent, rayonnants, le maïeur Guy Charlier, qui fut le fer de lance de ce projet, accompagné de ses échevins. Monsieur Van Bruwaene,

chef de gare à Marbehan, Jean-Marc Houillet et Marc Meunier (SNCB) sont aussi du voyage. Le long des rails, Monsieur Clotuche, responsable du district Sud-Est, s'est fait représenter par Monsieur Gillet, chef du secteur infrastructure à Arlon, et par Monsieur Bastin, chef du département transport à Namur.



Le premier train commercial arrive sur le site « Valvert »

(photo J.-C. Léonard - 6 juin 1997)

Départ du premier train « Valvert » à charge (photo J. -C. Léonard - 9 juin 1997)



Quant aux six premiers wagons vides tractés par la locomotive, ils seront chargés à l'usine d'ici lundi 9 juin, date de leur expédition vers la France : chaque wagon contient 37 palettes de 660 bouteilles d'un litre $\frac{1}{2}$ d'eau minérale Valvert.

Perspectives de trafic

Les deux sociétés Socogétra et Soluxtrafer, chargées de construire la ligne, ont donc réussi leur pari. Les travaux ont débuté en octobre 1996, mais peu de monde, y compris la direction de Valvert, pensait que tout serait opérationnel pour la date programmée, à savoir le 2 juin 1997. Il restait toutefois, à cette date, quelques travaux à terminer comme le passage à niveau sur la route Etalle - Virton, qui n'était pas encore opérationnel à la date du 2 juin. La ligne 155 et son appendice, la ligne 289, comptent désormais 12 passages à niveau... D'autres travaux sont encore en cours sur le site de l'usine, puisqu'un seul faisceau de voies est opérationnel, pour le transport des palettes. Le faisceau pour conteneurs, destinés à l'exportation par le port d'Anvers, n'est pas encore fonctionnel.

L'inauguration officielle de la ligne 289 était prévue pour le mardi 1er juillet, avec autorail spécial à bord duquel prendrait notamment place Robert Collignon, ministre-président de la Région Wallonne.

La société Valvert prévoit dans un premier temps une desserte journalière de son usine d'embouteillage au départ de Marbehan (les moyens de traction sont fournis par l'atelier de Stockem) : douze wagons vides à l'arrivée, et douze wagons de bouteilles d'eau minérale en palettes au départ. Ce fret est destiné aux centres de distribution français du groupe « Perrier », qui sont tous par ailleurs reliés au rail, et qui sont actuellement déjà alimentés en eau « Valvert » par camions. Il est vraisemblable que dans le futur, plusieurs dessertes quotidiennes du raccordement Valvert soient nécessaires, notamment quand la zone destinée au transport par conteneurs sera opérationnelle à l'usine : l'eau Valvert s'exporte déjà bien, paraît-il, au Japon...

La nouvelle ligne industrielle 289 recèle aussi d'autres perspectives de trafic : c'est du moins ce que l'on espère dans la région. Elle pourrait servir à la valorisation d'une autre ressource naturelle régionale : le bois. Un projet de création de zoning forestier à Huombois, près de la gare de Croix-Rouge, se dessine...

J. Cl. Léonard

 Pour tout savoir sur la ligne 155, Marbehan - Virton - Montmédy, dont l'actuelle ligne Marbehan - Croix-Rouge est l'héritière, avec son appendice Y St-Lambert - zoning de Gantaufet, lisez

**Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise
et de la ligne Marbehan - Virton - Montmédy,**

par Jean-Claude Léonard, édition GTF asbl.

Jusqu'il y a quelques années, le point frontière gaumais de Lamorteau - Ecouvies, à l'extrême sud de la Belgique, avait une intense activité ferroviaire pour le trafic des marchandises. Aujourd'hui, toutes les installations du chemin de fer y ont disparu.

Notre membre Jean-Claude Léonard, originaire de Lamorteau, a voulu évoquer dans cette plaquette l'histoire du rail dans son village. A travers l'évocation du chemin de fer à Lamorteau, il retrace toute l'histoire d'une ligne internationale franco-belge aujourd'hui défermée et oubliée : Marbehan - Virton - Montmédy.

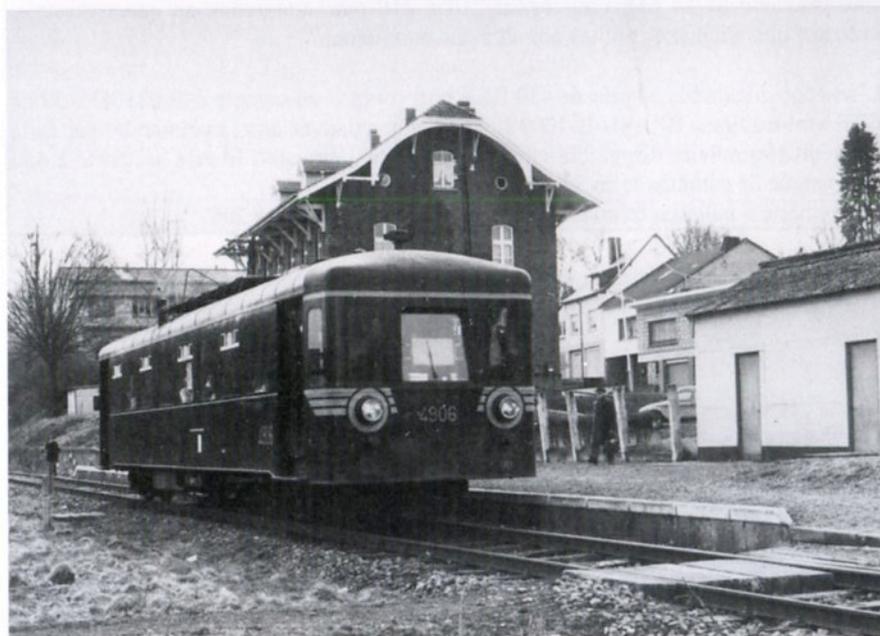
Une plaquette de 54 pages au format 210 x 210 mm, couverture en quadrichromie, avec une quarantaine de photos noir et blanc et schémas.

L'ouvrage disponible au prix de **430 BEF** port compris au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, BP 191, B-4000 Liège 1. Vous pouvez aussi commander par carte de crédit (formulaire disponible en page 78). Pour l'étranger, le prix est porté à 450 BEF (mode de commande en 3ème page de couverture).

Code-article à indiquer en communication de votre versement : 206



**Vue générale des installations ferroviaires de l'usine Valvert
(photo J.-C. Léonard - juin 1997)**



Souvenirs de l'exploitation ferroviaire de lignes vouées au réseau RAVEL :
↑ Villers-le-Gambon ; excursion GTF du 19/8/1972 (l. 138A Florennes - Givet)
↓ Saint-Vith ; excursion GTF du 15/4/1977 (ligne 48 Raeren - St-Vith)
(photos Jacques Bazin)

Le réseau RAVEL et la SNCB

La Région Wallonne a lancé un projet de réseau de voies lentes pour utilisateurs non motorisés (piétons, cyclistes, cavaliers).

Ce projet utilise principalement les berges de rivières, anciens chemins de halage, mais aussi les assiettes des anciennes lignes ferrées de la SNCB et de la SNCV.

Depuis plusieurs années, un litige opposait la SNCB et la Région Wallonne au sujet des anciennes lignes de chemin de fer aujourd'hui déferées.

Pour sortir de ce litige, un projet de contrat-cadre a été élaboré entre la SNCB et la Région Wallonne. Il repose sur les principes suivants :

- pour chacune des lignes ou sections de lignes reprises à l'annexe du contrat-cadre (*nous publions cette annexe ci-après*), une convention spécifique sera établie pour constitution du droit d'emphytéose pour une période de 99 ans et détermination du canon, lequel sera fixé proportionnellement à la longueur de la ligne et inversement proportionnellement d'une part au nombre d'ouvrages d'art (d'une ouverture supérieure à 2 mètres) situés sur la ligne, et d'autre part à la date de désaffectation de la ligne.
- La Région Wallonne prend en charge l'entretien de toute la ligne, y compris les passages inférieurs et supérieurs, ainsi que le renouvellement des ouvrages d'art (une période transitoire de 5 ans est prévue en cas de vice caché dû à un manque d'entretien depuis la désaffectation, qui affecte la stabilité d'ensemble de l'ouvrage d'art).
- Les surplus de terrain hors assiette des voies ne sont pas visés par l'emphytéose et restent disponibles pour valorisation par la SNCB.
- La SNCB résiliera, dès que possible, les éventuelles conventions d'occupation qui affectent les terrains visés par l'emphytéose.
- La SNCB garde le droit de tréfonds et de surplomb, notamment celui de maintenir, placer, faire placer ou déplacer dans le tréfonds ainsi que sur, dans ou sous les ouvrages d'art, des canalisations, conduites, câbles, lignes aériennes, pylônes, antennes et d'autres installations accessoires destinées soit à son usage, soit à l'usage de tiers.
- Les conventions de bail emphytéotique relatives à chacune des lignes doivent être conclues dans les cinq ans de la signature officielle du contrat-cadre.

Liste des voies de chemin de fer désaffectées auxquelles le statut de voirie régionale à trafic lent est conféré

N° ⑧	section
38	Chênee - Montzen (km 0 à 39.172)
39	Plombières - Gemmenich
39B	Moresnet - La Calamine
44A	Spa-Séronstère - Stavelot
46	Saint-Vith (BK 52.868) - Steinebrück (<i>frontière allem.</i> - BK 50.954)
47	Saint-Vith (BK 89.045) - Lengeler (<i>frontière luxemb.</i> - BK 111.410)
47A	Vielsalm - Born
48	Wévercé - Saint-Vith (BK 77.270 à 89.045)
69A (ex-67)	Comines - Warneton
78A (ex-80)	Blaton - Bernissart
81 (1)	Blaton - Beloeil
81 (2)	Beloeil - Ath
83	Avelgem (<i>frontière Région Flamande</i>) - Orroir
85	Herseaux (<i>frontière France</i>) - Espierres (<i>frontière Région Flamande</i>)
86 (2)	Leuze - Basècles (BK 34.002 - 42.760)
87 (1)	Lessines - Ellezelles
87 (2)	Russignies - Tournai
87C (ex-87)	Bassilly - Ollignies
88	Bléharies (<i>frontière française</i>) - Antoing
88A	Rumes (<i>frontière française</i>) - Allain
92	Péruwelz - Wiers (<i>frontière française</i>) - BK 0.000 - 1.958
96A	Mons - Frameries
98	Quiévrain - Dour - Mons (Cuesmes)
98A	Roisin (<i>frontière française</i>) - Dour
98B (ex-99)	Warquignies - Boussu - Saint-Ghislain
98C (ex-102)	Frameries - Saint-Ghislain
100	Saint-Ghislain - Maffle (Ath)
106	Tubize - Ecaussines
107	Ecaussines - La Louvière
108	Binche - Erquelines
108/109	<i>courbe de raccord</i> 108/109 - Estinnes-au-Mont
109 (1)	Fauroeux - Lobbes
109 (2)	Thuin - Chimay
109A (ex-109)	Harmignies - Vellereille-le-Sec
111 (1)	Thuillies - Berzée
111 (2)	Thy-le-Château - Laneffe
112	<i>ancien tracé</i> Monceau-sur-Sambre- Fontaine l'Evêque
112A	Forchies - Roux
113	Manage - Bascoup
114	La Louvière - Le Roeulx - Soignies
115	Clabecq - Braine l'Alleud

N° ⑧	section
119	Châtelineau-Châtelet - Viesville
123	Braine-le-Comte - Enghien
126	Marchin (BK 33.895) - Ciney (BK 74.880)
127	Wamont (<i>frontière Région Flamande</i>) - Moha (BK 2.700 à 33.575)
131	Petit Roeulx-lez-Nivelles - Fleurus
132 (1)	<i>ancien tracé</i> Walcourt - Silenrieux
132 (2)	<i>ancien tracé</i> Cerfontaine - Neuville-Sud
132 (3)	Treignes - Vireux (<i>frontière française</i>)
135	Florennes - Walcourt (Rossignol - Pavillons)
136	Florennes - Saint-Lambert
136A	Florennes - Ermeton-sur-Biert
136B	Neuville-Nord - Senzeille
137	Acoz - Mettet
138	Acoz - Florennes
138A	Florennes - Doische
141 (1)	Seneffe - Nivelles-Nord
141 (2)	Baulers - Genappe
142	Zetrud-Lumay (<i>frontière Région Flamande</i>) - Namur
147 (1)	Racour (<i>frontière Région Flamande</i>) - Gembloux
147 (2)	Gembloux - Sombreffe
150	Houyet - Jemelle (BK 0.000 à 20.900)
155	Croix-Rouge - Ethe
156	Mariembourg - Hermeton-sur-Meuse
163 (1)	Gouvy - Saint-Vith
163 (2)	Bastogne - Gouvy
164	Benonchamps (<i>frontière grand-ducale</i>) - Bastogne
165A	Bertrix - Muno (<i>frontière française</i>) - BK 0 à 29.316.
236	Frameries-zoning - raccord avec ligne 98
249	Trazegnies - Courcelles - Pont-à-Celles (+ branche puits 6 et 8)
250	Piéton - raccord ligne 112
254	Bascoup - Trazegnies
256 ex-121	Jumet-Brûlotte - Ransart
261 ex-133	Jamioulx - Couillet (BK 4.880 - 1.180)
264	Lodelinsart - Jumet La Coupe (BK 0.270 - 3.840)
265	Manage - Seneffe
266	Puits Perrier (Souvret) - Courcelles-Centre
268A	Monceau-Usines - Fontaine l'Evêque (puits 14)
281 ex-110	Buvrines - Piéton
287	Hislenghien - Bassilly (<i>ancien tracé ligne 94</i>)

NDLR : La présence d'une ancienne ligne de chemin de fer sur cette liste indique qu'elle est aujourd'hui défermée et disponible pour un aménagement en chemin pour trafic lent.

📖 Certaines lignes sont dès aujourd'hui aménagées pour la promenade : voyez « **Guide des Chemins du Rail (Bruxelles, Wallonie, Grand-Duché)** » de Gilbert Perrin, éditions LABOR & RTBF, 1997. En vente dans toutes les bonnes librairies.

De nouveaux itinéraires ferroviaires d'accès au port d'Anvers

Le port d'Anvers et ses difficultés d'accès pour les trains de marchandises

Le port d'Anvers est l'un des premiers ports européens par son trafic. S'étendant sur près de 13.000 ha, il compte 127 km de quais et 1.400 ha de bassins permettant d'accueillir de très gros navires de haute mer. En concurrence directe avec son voisin hollandais de Rotterdam, il traite plus de 100 millions de tonnes de marchandises par an.

Pour la SNCB, le port d'Anvers est le coeur de son activité « marchandises ». Il compte près de 950 km de voies desservant de nombreux magasins et entrepôts. En outre, la gare portuaire est le terminus d'une douzaine de lignes ferroviaires marchandises internationales. Cela engendre un trafic de plus d'une centaine de trains de marchandises par jour et par sens, ainsi que le traitement, en moyenne annuelle, de plus de 650.000 wagons dans les installations portuaires.

Or, la SNCB manque d'itinéraires ferroviaires d'accès au port d'Anvers.

L'accès vers les Pays-Bas

Pour les relations avec les Pays-Bas, par exemple, n'existe que la ligne 12 Anvers-Central - Essen (frontière), qui supporte déjà un intense trafic voyageurs. Ici, la SNCB espère pouvoir prolonger la ligne 11 vers les Pays-Bas. Cette ligne nouvelle, longue de 10 km, permet depuis 1995 une desserte directe des entreprises situées sur la rive droite de l'Escaut et à l'ouest du Kanaaldok, en évitant les contraintes du pont mobile de Lillo, souvent fermé suite à la priorité donnée au trafic maritime. Avec son origine à hauteur du faisceau Berendrecht, la nouvelle ligne 11, mise en service en 1995, utilise sur près de 5 km le terre-plein central de l'autoroute A 12. Elle passe ensuite sur la rive gauche du Kanaaldok via le pont fixe « *Noordlandbrug* », qui traverse la liaison Escaut-Rhin près de la frontière néerlandaise.

Cette ligne, actuellement à simple voie, pourrait être mise à double voie et électrifiée. Mieux que cela, elle pourrait être prolongée de quelques kilomètres en territoire néerlandais pour rejoindre la ligne NS électrifiée Roosendaal - Flessingue (Vlissingen), au sud de Bergen-op-Zoom. Grâce à cette nouvelle liaison internationale, les échanges entre les ports d'Anvers et de Rotterdam, qui s'intensifient d'année en année, pourraient-ils être facilités par rail.

L'accès vers la région de Gand et le littoral

Certains, dans les milieux anversois, évoquent la nécessité de prévoir dès maintenant le creusement d'un nouveau tunnel ferroviaire sous l'Escaut, outre celui qui ouvre actuellement le passage à la ligne 59 Anvers - Gand. La SNCB, par la bouche de son administrateur-délégué, Etienne Schouppe, a néanmoins démenti avoir actuellement ce projet dans ses cartons. On se rappellera néanmoins l'adage « *il n'y a pas de fumée sans feu* ».

L'accès vers l'intérieur du pays

De plus, il n'y a actuellement qu'un seul itinéraire ferroviaire pour le trafic des marchandises entre l'intérieur du pays et le port. L'itinéraire actuel, au départ d'Anvers-Berchem, passe par Antwerpen-Schijnpoort et Antwerpen-Noorderdokken, avant de former une boucle permettant de passer au dessus de la ligne 12 Anvers-Essen (frontière). Cet itinéraire est actuellement proche de la saturation et ne permet plus à l'avenir aucune augmentation substantielle du trafic des marchandises. De plus, le fait de ne disposer que d'un seul itinéraire rend la fluidité du trafic aléatoire.



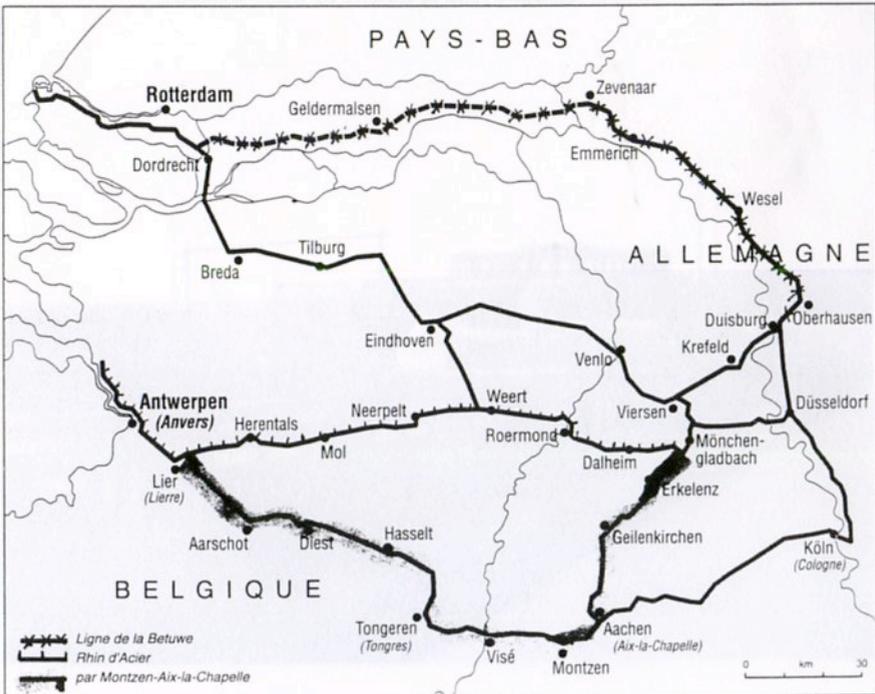
Dans un décor « des années cinquante », l'autorail spécial série 49 affrété par le GTF asbl passe à Anvers-Nord au-dessus de la ligne 12 Anvers -Essen, sur laquelle circule une rame réversible du service « Benelux » Bruxelles - Amsterdam de la deuxième génération (photo R. Goémé - 07.08.91)

La recherche d'un second itinéraire de liaison entre le port et l'intérieur du pays apparaît donc nécessaire pour résoudre le problème : la SNCB est d'autant plus pressée qu'elle est en concurrence avec d'autres modes de transport (la voie d'eau et la route) et que la vitesse et la régularité sont devenues des conditions impératives pour les clients.

Plusieurs solutions sont actuellement à l'étude en vue de rechercher un tracé de ligne qui relierait la zone du port et les environs de Lierre, où il se brancherait, soit sur l'itinéraire existant en direction d'Aarschot, et de là, vers Louvain et Ottignies ou vers Hasselt et Montzen, ou sur une toute nouvelle liaison réclamée par les milieux flamands, et dénommée « le Rhin d'acier ». Nous allons y revenir.

L'accès vers l'Allemagne et la Ruhr : le « Rhin d'acier »

A l'occasion du plan d'investissement de la SNCB de ces prochaines années, le monde politique et économique flamand a réclamé une fois de plus l'établissement d'un « Rhin d'acier » entre le port d'Anvers et la Ruhr.



La SNCB elle-même a créé un groupe de travail permettant d'étudier une nouvelle liaison entre Anvers et la Ruhr en utilisant en partie les infrastructures

existantes, et notamment les lignes 15 Lier - Mol et 19 Mol - Neerpelt - Hamont (frontière).



Croisement de deux rames réversibles du service IR Anvers - Neerpelt à Balen sur la ligne 19 Mol - Neerpelt le 5 mai 1990 (photo J. Ferrière)

Quelle est l'argumentation flamande à propos de l'établissement d'une liaison ferrée entre la Métropole et son hinterland allemand, qui aurait la particularité de rester exclusivement sur sol flamand en territoire belge, et de sonner le glas de la ligne 24 Tongres - Montzen - Botzelaer ? Pour l'information de nos membres, nous extrayons cette argumentation de la revue « *Hinterland* », publiée par les services du port d'Anvers¹⁹.

« Depuis plusieurs dizaines d'années, le port d'Anvers s'efforce de revitaliser le Rhin d'acier, la voie ferrée Anvers - Neerpelt - Roermond - Mönchengladbach. L'argumentation anversoise comprend plusieurs éléments bien connus :

- il s'agit d'une liaison existante qui a fait qu'Anvers était, au milieu du siècle précédent, le port d'exportation de base pour l'industrie lourde allemande ;
- l'avantage en distance vers la Ruhr et l'arrière-pays connexe s'élève à 50 km par rapport à la liaison actuelle par Tongres, Montzen et Aix-la-Chapelle ;

¹⁹ - AGHA-SEA, *On demande : une perspective pour le Rhin d'acier*, dans *Hinterland*, n°169, 1/1996, pp. 19-21 (extraits). Recension : Robert Stekke.

- La ligne par Neerpelt dispose d'un parcours plan et d'un profil favorable (pas de pente, donc moins de locomotives, pas de tunnels) ;
- la ligne par Neerpelt peut contribuer au développement économique de l'Euregio (Limbourg belge et néerlandais, Brabant du sud-est néerlandais, Krefeld-Mönchengladbach-Düsseldorf) ;
- la modernisation peut avoir lieu par phases et avec des moyens limités. On a ainsi calculé, il y a quelques années, que la modernisation de la ligne par Neerpelt (double voie électrifiée) peut avoir lieu pour 5,5 milliards de francs (3 milliards pour l'alternative diesel).

L'argumentation contraire a été tout aussi ferme au fil des années. Les chemins de fer belges, soutenus par les instances nationales argumentent que :

- on a tout intérêt à concentrer le trafic ferroviaire sur un nombre limité d'axes bien développés ;
- la liaison vers l'Allemagne par Tongres - Montzen dispose encore d'une vaste capacité de réserve (le flux de trafic actuel pourrait y être DOUBLÉ sans problème);
- la participation de deux réseaux ferroviaires (SNCB et Deutsche Bahn AG) au lieu de trois (SNCB, Nederlandse Spoorwegen et DB AG) est plus intéressante d'un point de vue tarifaire ;
- il n'existe, côté néerlandais et allemand, qu'un intérêt minime pour le projet de Rhin d'acier.

Ces raisonnements favorables et défavorables amenèrent à une impasse qui subsista pendant des années. Entre-temps, un certain nombre de facteurs ont profondément changé.

Au niveau social, on se rendit compte qu'il fallait créer une politique de mobilité durable. Pour faire face à la gestion croissante du réseau routier, il faut soutenir toutes les alternatives au niveau du transport de marchandises, comme le transport ferroviaire, la navigation fluviale, le transport combiné et le cabotage.

Au niveau européen, des mesures radicales furent prises pour les chemins de fer, qui par le passé avaient toujours fait l'objet d'une organisation strictement nationale. La Directive 91/440 exige la scission de l'exploitation et de la gestion de l'infrastructure ferroviaire. De ce fait, des services tiers de transport international obtiendront des droits de passage dans les Etats membres à des conditions avantageuses, entraînant une modification fondamentale du paysage ferroviaire à partir de 1998.

L'Europe a par ailleurs donné une impulsion sérieuse, grâce à cette directive, au réseau de transport transeuropéen. Le programme pour les chemins de fer est fortement dominé par les lignes à grande vitesse, mais des axes pour le transport des marchandises ont également été prévus, notamment dans le cadre du transport combiné.

En dépit du fait que le gouvernement fédéral belge et la SNCB ont insuffisamment soutenu le projet du Rhin d'acier comme priorité, une action du Parlement européen a réussi à le faire reprendre sur la liste des projets du réseau transeuropéen (RTE), qui seraient réalisés dans une phase ultérieure.

Au niveau politique, les ports de mer flamands sont aujourd'hui placés - fédéralisation du pays oblige - sous compétence régionale. En tonnes-kilomètres, les trois ports flamands (Anvers, Zeebruges et Gand) se chargent de quelque 70 % du trafic de marchandises de la SNCB. La Flandre attache beaucoup d'importance à l'axe transversal allant du tunnel sous la Manche, via les ports de mer, vers l'Allemagne et l'Europe de l'est. La liaison du Rhin d'acier cadre parfaitement dans ce schéma.

La SNCB a pris conscience que l'heure de gloire des produits lourds en vrac était révolue et qu'à l'avenir les cargaisons unitaires constitueraient le principal pôle de croissance. Une grande attention est dès lors accordée à l'introduction d'une gestion internationale des axes. La fonction de plaque tournante des terminaux de Metz, Duisbourg et Berlin (pour l'Europe de l'est) peut difficilement être niée.

Dans ce nouveau contexte, la SNCB prit pour la première fois une décision en mars 1995, en gardant le Rhin d'acier comme alternative pour l'avenir. Evidemment, ceci doit aller de pair, tant pour la SNCB que pour le port d'Anvers, avec un deuxième accès ferroviaire au port, vu les problèmes urgents de capacité qui se posent dans ce contexte.

La collaboration active des chemins de fer dans le cadre de l'étude de la Région Flamande - avec une subvention européenne d'un million d'ECU - qui est actuellement entamée et en vertu de laquelle les potentialités de la liaison du Rhin d'acier seront mises en carte, est également positive.

Cette étude est particulièrement urgente parce que la Flandre a pris avec les Pays-Bas une position définitive quant au tracé du TGV au nord d'Anvers. Simultanément, il convient de prendre les décisions qui s'imposent pour des projets importants pour la Flandre comme la ligne de marchandises 11 à prolonger vers Bergen-op-Zoom (NL) et le Rhin d'acier.

L'on doit également admettre que le Rhin d'acier ne sert pas exclusivement les intérêts anversoïses. Pour le port de Zeebruges, l'Allemagne est de loin le principal arrière-pays continental, et pour Gand, les voisins de l'est occupent la deuxième place après la France. Une entente cordiale entre ces ports de mer dans le cadre de ce projet est plus qu'évidente.

Il ne faut pas évaluer le Rhin d'acier en fonction de la seule région de la Ruhr. L'axe européen, qu'il faut garder à l'esprit, va des ports flamands via la Ruhr vers Berlin - Varsovie - Moscou. A la veille du XIXe siècle, l'importance d'une telle liaison va de soi. A la mi-janvier, les media soulignaient que le train-navette d'Intercontainer entre Berlin et Moscou était complet, à peine trois mois après le début des opérations.

Conséquence de l'absence d'une politique volontariste de certains responsables, les ports, les chemins de fer et le gouvernement flamand ont perdu un temps considérable dans le cadre du dossier du Rhin d'acier. Entre-temps, les Pays-Bas ont poursuivi sans discontinuer et solidairement leur chemin pour prendre une décision concernant la « ligne de la Betuwe ». Un « contournement » de cette ligne au nord (Zevenaar - Oldenzaal) et au sud (Valburg - Venlo) a permis de désenclaver un vaste hinterland ferroviaire, et ceci, malgré un investissement de 160 milliard de francs et des effets sur l'environnement. Résultat : on a obtenu une place sur la liste des grandes priorités européennes dans le cadre du réseau de transport transeuropéen. Les Pays-Bas ont atteint leur objectif à l'aide d'un dossier moins solide que celui présenté par les ports flamands pour le Rhin d'acier.

Le point de vue du Ministre des Transports sur le « Rhin d'acier »

Le mardi 29 octobre 1996, lors de la pose de la première pierre de la nouvelle gare de Welkenraedt (voir par ailleurs dans ce numéro), le Ministre fédéral des Transports, le socialiste liégeois Michel Daerden, a précisé ses vues sur les projets du « Rhin d'acier ». Il a déclaré « *la demande du gouvernement flamand de créer l'Ijzeren Rijn (Rhin d'acier) a pu, à un moment donné, provoquer de l'inquiétude quant à l'avenir de la ligne 24 qui passe par Montzen. Je crois pouvoir dire aujourd'hui qu'avant la fin des travaux de l'Ijzeren Rijn, les besoins économiques dans le domaine du transport ferroviaire garantiront la sauvegarde du site de Montzen. En effet, même si nous ne sommes pas opposés à l'idée du Rhin d'acier, même si les résultats de l'étude de rentabilité et de faisabilité commandée par la Région Flamande devaient être probants, si donc une décision politique « belgo-internationale » aboutissait à la mise en oeuvre de l'Ijzeren Rijn, je suis de ceux qui pensent qu'une solution optimale de gestion du trafic devrait consister à spécialiser les deux axes de la manière suivante : le trafic vers le nord de l'Allemagne et la Scandinavie par l'Ijzeren Rijn, le trafic vers le sud et le centre de l'Allemagne, l'Autriche, la Tchéquie et les Balkans, soit le plus gros volume de trafic par la ligne de Visé-Montzen actuelle, qui, comme nous le savons, est loin d'être saturée.* »

NDLR : Voici un jugement de Salomon du « chèvre-choutiste » Michel Daerden, bien dans la ligne d'une certaine tradition politique belge...

Un certain nombre de données chiffrées objectives peuvent étayer cette affirmation. Ainsi, le trafic total de marchandises de la SNCB est 3,5 fois supérieur à celui des Nederlandse Spoorwegen. Le port d'Anvers a réalisé en 1994 un trafic de marchandises par le rail de 28 millions de tonnes. Rotterdam restera sous les 10 millions de tonnes. Selon une source allemande, le trafic des marchandises avec les Länder allemands totalise 2,9 millions de tonnes pour Rotterdam et 2,3 millions de tonnes pour Anvers. Selon une autre analyse, sur les 2,9 millions de tonnes de Rotterdam, il y a 2 millions de tonnes de trafic de minerai pour l'industrie sidérurgique de la Sarre avec des trains de 3800 tonnes.

Pourtant, grâce à 14 des 16 Länder allemands, Anvers a un trafic ferroviaire nettement plus élevé que Rotterdam. Ceci vaut aussi bien pour les régions du nord que

celles du sud. La seule exception, outre la Sarre (2,113 millions de tonnes pour Rotterdam, 0,132 million pour Anvers) est la Basse-Saxe (118.800 tonnes pour Rotterdam, 83.900 tonnes pour Anvers). Les différences sont parfois très significatives, comme c'est le cas pour la Rhénanie du Nord - Westphalie (822.000 tonnes pour Anvers contre 248.000 tonnes pour Rotterdam).

Pour le dossier du Rhin d'acier, Anvers compte sur l'Europe, la Flandre et la SNCB pour garder une bonne position ferroviaire dans le cadre du trafic vers l'Allemagne. » *Fin de citation (NDLR).*

En conclusion

En tout état de cause, l'étude de faisabilité du nouvel accès au port d'Anvers, dossier séparé du Rhin d'acier, est en cours afin de déterminer un itinéraire jouxtant diverses infrastructures existantes ou en projet au sud-est d'Anvers. En fonction des procédures à suivre et des travaux de construction de la nouvelle ligne 4 en projet, sa mise en service pourrait intervenir vers... 2005. Etienne Schouppe, administrateur délégué de la SNCB, vient néanmoins de rappeler que la capacité de l'axe marchandises actuel Anvers - Lier - Hasselt - Visé - Montzen - Aix-la-Chapelle, électrifié depuis une bonne dizaine d'années (sauf l'hiatus Montzen - tunnel de Botzelaer) est loin d'être utilisée à plein rendement : on pourrait y doubler le nombre de trains qui y circulent actuellement... A suivre



Neerpelt, future gare du « Rhin d'acier » ? (photo J. Ferrière - 5 mai 1990)

Le matériel de la SNCB

Commande d'autorails diesel série 41

En mars 1997, la SNCB a passé commande au groupement GEC-Alsthom (Espagne) de 80 rames doubles diesel-hydrauliques, pour un montant de 5 milliards 687 millions de F (soit \pm 71 millions la rame...). Il s'agit des futurs autorails doubles série 41, destinés à assurer l'essentiel des services voyageurs sur les liaisons que la SNCB ne prévoit pas d'électrifier, à savoir Anvers - Neerpelt, Mol - Hasselt, Gand - Renaix, Gand - Eeklo, Alost - Burst et Charleroi-Couvin, ainsi que sur l'Athus - Meuse (liaisons Dinant - Bertrix - Libramont et Libramont - Bertrix - Virton), qui bien qu'électrifié à terme en 25 kV 50 Hz, restera desservi en traction thermique pour le service des voyageurs, dans l'état actuel de la planification de la SNCB.

L'offre de GEC-Alsthom (Espagne) était, semble-t-il, 30 % moins chère que celle de la filiale belge BN de Bombardier et celle de Jenbacher-Werke (Autriche).

La livraison de cette flotte d'autorails s'échelonnait sur quelque quatre années à partir de 1999, à raison de 22 rames par an.

Les automotrices électriques SNCB tranche 1996 en service commercial

Depuis le 24 mars dernier, les automotrices tranche 96 sont entrées en service commercial : elles ont roulé en service international de proximité, afin d'assurer les navettes Mons - Aulnoye (ou Maubeuge), mises en ligne par la SNCB depuis le 1er juin 1996 pour pallier la suppression de l'arrêt des trains internationaux Bruxelles - Paris en gare de Mons. Cette relation donne -ou relève - à Aulnoye la correspondance avec les trains internationaux « classiques » de la liaison Allemagne - Liège - Paris.

Cette navette est en fait une liaison directe, sans arrêt intermédiaire, affichée « INT » en gare de Mons, mais figurant en relation « L » à l'Indicateur Officiel de la SNCB.

Au début de ce service, cette navette était assurée au moyen d'une « UM » de deux automotrices tranche 96, ce qui permettait à l'amateur de découvrir le couloir de jonction entre les deux automotrices. Ce passage d'intercirculation est large et permet, si besoin, le passage aisé d'un trolley de service-bar. C'est là aussi que peut se voir, de près, la jointure des « boudins » de ces AM 96.

Ces AM 96 sont, rappelons-le, d'un aménagement fort semblable aux nouvelles voitures I 11 ; leur design intérieur est vraiment agréable, reposant, et de très bon goût.



- ↑ automotrices 445 (et 454) au départ de la gare latérale de Mons pour Aulnoye le 15 mai 1997 (photo J. Buxant) - train L 5968.
↓ Aulnoye le 134 mai 1997 : gros plan sur la jonction de deux AM 96 au niveau des boudins d'étanchéité (photo M. Lebeau)

Les messages intérieurs défilent au-dessus des portes des plates-formes : dans le cas présent, le message dit : « *Mesdames et Messieurs, vous vous trouvez dans le train à destination de Aulnoye* » (Mons au retour).



Aulnoye le 13 mai 1997 : à la voie 3, les AM 96 attendent leur retour à Mons (train L 5971). A l'avant-plan, voies 1 et 2 principales de et pour Paris (photo M. Lebeau)

Le trajet, aller et retour, s'effectue en 21 minutes d'un très grand confort. A Mons, ces trains partent de la gare latérale, pour quelques mois encore, puisque cette installation est appelée à disparaître prochainement.

M. Lebeau

Une voiture belge décorée dans l'Eurocity « Vauban »

La voiture SNCB Btm 61 décorée par des enfants belges et sponsorisée par Märklin et Ricola, et qui avait été exposée en gare de Namur à l'occasion de la semaine suisse de cette ville (18 - 27 avril) est à présent incorporée dans la rame de l'EC 90/91 Vauban : elle est classée, dans la rame, juste derrière la (ou les) voiture(s) limitée(s) à Luxembourg. Elle roule en principe, dans la rame montant vers la Suisse, les jours impairs et revient en Belgique les lendemains soirs (jours pairs).

M. Lebeau



voiture SNCB Btm 61 redécourée (photo M. Lebeau)

Nouvelles diverses

Nouvelle génération d'annonceurs automatiques de trains

Très en retard sur les réalisations hollandaises ou allemandes, la SNCB est en train d'installer une nouvelle génération d'annonceurs automatiques de trains dans diverses gares du réseau. Commencée en 1996, par la volonté du plan STAR 21, l'installation s'étendra jusqu'en 1999, pour un investissement global de 405,5 millions de francs, selon le planning ci-après...

Région bruxelloise	Région wallonne	Région flamande
Bruxelles-Quartier-Léopold 1997	Liège-Guillemins (*) 1997	Anvers-Central (*) 1998
Bruxelles-Schuman (*) 1997	Mons (*) 1998	Anvers-Berchem (*) 1997
Etterbeek 1997	Ottignies 1996	Courtrai 1997
	Verviers-Central 1999	Denderleeuw 1998
		Gand-St-Pierre (*) 1996
		Louvain (*) 1997
		Malines (*) 1997
		Ostende 1998

(*) *gare où le nouveau système d'information se substitue à un ancien système automatique, à bout de souffle, et basé sur des indicateurs à tambours rotatifs.*

Le nouveau système se compose de boîtiers LCD (Liquid Crystal Display de couleur jaune), placés sur les quais et dans les couloirs d'accès à ceux-ci : très lisibles à distance vu leurs grands caractères jaunes (ou rouges)²⁰, ces boîtiers à trois lignes de texte indiquent normalement la destination du train (deux lignes disponibles), sa catégorie (Thalys, EC, INT, IC, IR, L, P) et l'heure du départ. On peut aussi afficher toute autre indication comme « *ne pas embarquer dans ce train* » ou « *changement de voie* »... Un tableau général grand format indiquant les prochains trains au départ par ordre chronologique (et non plus par destination géographique) est aussi placé dans la salle des pas-perdus : un retard éventuel - ou toute autre indication - peut y figurer.

Par ailleurs, des moniteurs TV couleurs sont placés à différents endroits de la gare. Ils travaillent « par page », mais ne sont lisibles que de près, avec les aléas des reflets sur la vitre de protection :

- au début du couloir d'accès aux voies et à différents endroits de la salle d'attente, ils répètent la liste chronologique des différents trains attendus et les différentes voies sur lesquelles ils sont reçus (des messages plus personnalisés sont aussi possibles sur l'écran);
- au pied de chaque escalier d'accès au quai, ils précisent les caractéristiques du train attendu sur la voie correspondante (actuellement, la SNCB privilégie les gares d'arrêt du train, ou, pour les trains internationaux, la composition de ceux-ci) ;
- sur chaque quai, les différents trains attendus sur les deux voies correspondantes.

Toute autre information est évidemment possible, comme les retards, les changements de voie...

La qualité d'information des voyageurs est nettement améliorée, si ce n'est sur un point : pourquoi utiliser les moniteurs couleurs installés sur les quais pour offrir la liste des trains successifs attendus sur ce même quai, parfois plusieurs heures à l'avance, et non la liste des correspondances du train reçu ? Le voyageur doit se précipiter sur les « affiches jaunes », d'une lecture malaisée pour ceux qui ne sont pas habitués (quand donc la SNCB abandonnera-t-elle les sigles « A » et « C » ?).

Le nouveau système, à base d'informatique, va faire disparaître les dernières plaques d'annonces des trains apposées manuellement sur les quais, ainsi que l'humble métier de ceux qui les desservent. Ce service avait d'ailleurs progressivement et discrètement disparu des gares non encore équipées d'annonceurs automatiques. Il n'était guère maintenu que dans les gares du Littoral, comme Ostende ou Blankenberge. A Tongres, un antique « buffet » à plaques bleues posées manuellement continue à indiquer, comme jadis, les prochains trains au départ : mais cet ustensile, jadis typique des salles des pas-perdus, est lui aussi en voie de disparition...

²⁰ - plus lisibles en tous cas que les indicateurs à pastilles type « autobus » installés depuis plusieurs années dans les gares de Bruxelles-Nord, Central et Midi.



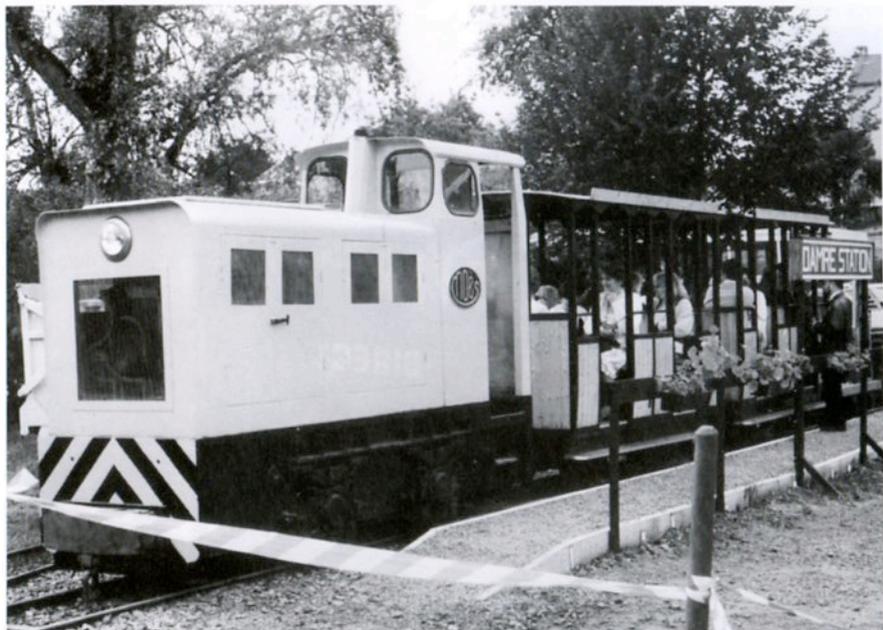
Un antique « buffet » exposé à Jemelle dans le cadre de l'exposition « Rail et Cheminots » qui a lieu du 11 mai au 14 septembre 1997 à Jemelle, place des Déportés (photo M. Lebeau)

Par ailleurs, pour les points d'arrêt qui voient passer plus de 700 voyageurs par jour, la SNCB prévoira systématiquement, d'ici 2000, une installation de sonorisation (un budget de 150 à 300.000 F est à prévoir pour chaque point d'arrêt équipé). C'est l'atelier SNCB d'Etterbeek qui livre l'appareillage : 36 installations peuvent être fabriquées par ses soins et par an. Ainsi, cette année, des points d'arrêt comme Wildert, Kalmthout, Kijkuit, Heide, St-Mariaburg et Ekeren seront équipés, tandis que les stations d'Antwerpen-Oost, Dam et Luchtbal verront leurs installations renouvelées. Puis, tous les points d'arrêt situés entre Lier et Herentals, d'une part, Lier et Aarschot d'autre part, seront équipés.

M. Grieten

Damré vous est conté, à pied, en train et en autobus parisien - le CFS

Pour poursuivre les festivités de ses quinze ans d'existence, qui avaient eu lieu l'été dernier, le Chemin de Fer de Sprimont lance en 1997 une formule de tourisme d'un jour unique dans la région : les promenades-découverte - nature et patrimoine.



↑ Un convoi du CFS lors de la journée du Patrimoine de septembre 1996
↓ L'autobus parisien de liaison avec le Musée de la Pierre
(photo J. Evrard, 7 juillet 1996)

Le premier dimanche de chaque mois, de mai à septembre, à 15h00, au Musée de la Pierre de Sprimont (parking aisé), un guide attend les participants pour un parcours des 1001 découvertes.

Après la visite du Musée de la Pierre, un authentique autobus parisien des années trente vous emmènera à travers Darné vers le Chemin de Fer de Sprimont. A ce moment, le train à voie étroite de 60 cm du Chemin de Fer de Sprimont vous conduira à Darné Captage (terminus provisoire de la ligne), après une halte commentée au dépôt-musée. A cet endroit, est entreposé l'important matériel récupéré par les membres bénévoles du Chemin de Fer de Sprimont dans les mines, carrières et briqueteries de nos régions. Ce matériel est composé de locomotives, wagons et autres engins de voie.

En passant par la Maison Forte, vous visiterez ensuite une ferme en exploitation, avant de vous rendre à la buvette ferroviaire du Chemin de Fer de Sprimont (CFS) où vous attendent un assortiment de bières spéciales et de spécialités du terroir, mais aussi des panneaux didactiques retraçant l'histoire de la voie de 60 et de ses différentes utilisations. L'autobus ancêtre à plate-forme ouverte assurera alors le retour au Musée.

Prix forfaitaire : musée + bus + train + balade :

adulte : 150 F - enfant : 100 F

Renseignements : Monsieur et Madame Jean Evrard, rue Vapart 34, 4031 Angleur

☎ 04/342.07.83.

GTF-Distribution

Pour commander l'article ci-après, versez la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF asbl - Distribution, B.P. 191, 4000 Liège 1 ou utilisez votre carte de crédit (formulaire en page 78). Pour l'étranger, utilisez notre CCP « Bruxelles 000-0896641-70 », GTF asbl, B.P. 191, B-4000 Liège 1 ou votre carte de crédit. Date limite de commande pour les articles ci-après : 15 septembre 1997. Livraison en octobre.

📖 50 ans de voyages en France, par Jacques Bazin (éditions du Cabri)

Faut-il encore présenter Jacques Bazin ? Depuis plus de 50 ans, ce grand photographe ferroviaire sillonne les voies ferrées de France et d'ailleurs : entre le 1er juillet 1944 et le 31 décembre 1996, il a parcouru en train non moins de 1.487.875 km (sic). Il a emprunté la totalité des voies ferrées de France, un grand nombre de voies ferrées belges, dont un grand nombre de lignes aujourd'hui disparues. Ses innombrables clichés sont aujourd'hui autant de documents historiques.

Ce grand ami de la Belgique vient de réaliser un livre de 190 pages format 24 x 32 cm avec couverture en couleurs. Il rassemble un aperçu de l'immense collection de

photos qu'il a réalisées dès 1950 sur tous les réseaux de tramways et de chemins de fer secondaires de France.

Par définition, les 652 clichés sont d'excellente facture, mais les reproductions d'imprimerie sont de haute qualité : à raison de trois photos par page, il s'agit d'un recueil photographique agrémenté de légendes pertinentes.

Bien entendu, il s'agit de « noir-et-blanc », mais le livre se termine néanmoins par les « couleurs du souvenir ».

Amoureux du rail, cassez votre tirelire !

Prix : 1950 BEF frais d'envoi compris en Belgique.

Expédition à l'étranger : pour les pays de l'Union Européenne, ajouter 150 BEF. Autres pays : ajouter 425 BEF.

GTF-Distribution : à propos des films vidéos diffusés par le GTF asbl

- « *La SNCV en balade ou le présent des années cinquante* » (voir *Trans-fer 103*) : tous les souscripteurs ont été servis par nos soins dans la première semaine de juin...
- « *Les vicinaux belges (Brabant et Hainaut)* », édition Timevision (voir *Trans-fer 102 page 10*) : après divers avatars, nous avons pu expédier cet article fin juin. Sachez que nous avons dû accepter une réduction de notre « commission » pour éviter de... devoir demander un supplément à nos membres souscripteurs ! Et cela, malgré les frais administratifs, le coût de *Trans-fer* et les frais financiers liés aux modes de paiement !
-

Agenda

Exposition CFEB à Verviers et édition de cartes-vues

Pour son 43^{ème} anniversaire, notre excellent confrère le « *Club ferroviaire de l'est de la Belgique* » organisera une exposition de chemin de fer miniature les 8, 9, 10 et 11 novembre 1997 en ses locaux, rue de la Chapelle à Verviers.

Le CFEB édite aussi deux séries de 4 cartes postales reprenant les motifs suivants :

- SERIE A : Viaduc de la Pisseroulle (ancienne ligne Verviers - Battice) ; Grammont (station tram); Sart-lez-Spa (panorama gare) ; Tram de Spa (vue à Spa).
- SERIE B : Moresnet (gare) ; Tram d'Eupen (terminus de Verviers) ; Herbesthal (gare et poste); Goé village (arrêt du vicinal)

Chaque série est vendue 100 BEF l'unité (+ 40 BEF de frais de port) . A l'achat de deux séries (A + B), le prix de vente global est de 160 BEF (+ 40 BEF de frais de port). Les commandes sont reçues par versement de la somme correspondante au CCP 000-0067855-52 de CFEB-Verviers.

Le GTF asbl NE distribue PAS ces articles.

GTF asbl-Editions - nos tarifs au 1^{er} août 1997

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

Pour commander :

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

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

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

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.....N° membre.....

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 1997, 330FB pour les membres belges, 460 FB pour les membres étrangers (pour une 1ère affiliation). 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 loi du 8 décembre 1992 : les données communiquées par vous lors de votre affiliation, et contenues dans nos fichiers servent exclusivement à l'envoi de Trans-fer et de nos autres informations ou publications : elles ne sont pas communiquées à des tiers. Vous avez un droit d'accès et de rectification à ces données : il suffit d'en faire la demande à GTF asbl-secrétariat, B.P. 191, B-4000 Liège 1.

Service financier de notre Association

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

PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ETRANGER

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

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

→ ou à défaut : paiement à notre compte courant postal : **BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège, (tous frais à charge de l'émetteur).**

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

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

Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement.

Changements d'adresse

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



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

B.P. 191 B-4000 LIÈGE 1

Voyage en tramway ancien à la Côte Belge samedi 20 septembre 1997

Nous avons le plaisir de vous inviter à parcourir avec nous la ligne ex-
 vicinale de 67 km qui dessert toutes les plages belges de Knokke à De Panne.
 Aujourd'hui complètement modernisée et exploitée par la société « *De Lijn* » à
 l'aide de tramways doubles modernes, cette ligne sera dans quelques mois
 prolongée de De Panne (Esplanade), son terminus actuel, jusqu'à la gare
 SNCB de (Adinkerke-)De Panne : les travaux sont en cours.

Nous avons affrété une rame des années cinquante, restaurée par le
 TTO (*Transport Toerisme Ontspanning vzw*) et composée de la motrice type SE
 9093 et de ses remorques assorties : ainsi, l'ambiance des années cinquante
 et soixante sera reconstituée pour le plus grand plaisir des amateurs et
 photographes.

Notre programme du samedi 20 septembre

Afin de bien profiter de la journée, nous vous attendrons en gare SNCB
 de Knokke à **8h41**, à l'arrivée du train IC 681 (Liège 6h02/Hasselt 6h08 ;
 Bruxelles-Midi 7h27 ; Gand 7h56...).

A **Knokke**, nous visiterons le dépôt tramway « *De Lijn* » et nous verrons
 le matériel TTO en cours de restauration. Puis, commencera notre balade en
 tram historique vers Ostende - La Panne avec de nombreux arrêts-photos
 dans tous les sites intéressants.

A **Ostende**, nous avons prévu une visite guidée du dépôt et atelier « *De
 Lijn* » récemment modernisé. C'est à Ostende également que nous avons
 prévu la pause d'1h ½ « repas de midi » : vu les grandes possibilités de
 restauration de la cité balnéaire, nous n'organiserons pas de repas collectif et
 laisserons chacun libre de se restaurer selon son goût.

Nous repartirons ensuite en tram historique jusqu'à **La Panne**
 (Esplanade) où nous avons prévu ½ heure de temps libre. Nous pourrions ainsi
 voir les travaux de prolongation de la ligne de l'Esplanade vers la gare SNCB.

Puis, nous parcourrons la ligne en sens inverse. Il sera possible à ceux
 qui le souhaitent de nous quitter à Ostende pour reprendre le train... ou de
 retourner en tram historique à Knokke où l'arrivée est prévue vers 18h30.

Nos prix

Notre prix est un forfait comprenant le parcours aller-retour de Knokke à Knokke en tram historique, la visite des dépôts « De Lijn » de Knokke et Ostende, la documentation, les frais d'organisation et la TVA.

- Forfait membre GTF asbl 1997, épouse...,
... ascendant ou enfant vivant sous le même toit : **450 BEF**
- Forfait non membre GTF asbl : **520 BEF**
- Billet SNCB parcours d'approche 2ème classe valable de toute gare belge à Knokke à l'aller, retour d'Ostende ou de Knokke : **270 BEF**

Inscriptions

Vu le nombre de places limité, nous vous conseillons de vous inscrire dès maintenant et au plus tard le 10 septembre prochain. Il vous suffit de renvoyer le bulletin d'inscription ci-contre à l'adresse indiquée et d'effectuer simultanément le paiement comme indiqué.

Dans la semaine précédant le voyage, vous recevrez par la poste une circulaire de confirmation, ainsi que les billets que vous nous aurez commandés.

Prochain voyage GTF asbl de la saison « périple industriel »

Nous projetons un voyage inédit en train spécial sur les voies d'une importante société industrielle belge : un témoin des derniers grands réseaux ferrés industriels, un périple dans une ambiance d'usine.

Si nous n'avons pas encore de date précise pour l'organisation de ce périple, **un samedi du mois d'octobre** est vraisemblable.

Vu les délais assez justes de parution de Trans-fer 105 (prévu fin septembre)..., **si vous désirez recevoir toute information utile concernant ce voyage** (sans engagement de votre part) et que vous n'êtes pas affilié à notre service « EXPRESS », envoyez-nous une enveloppe timbrée à 17 F et portant vos nom et adresse, avec dans le coin supérieur gauche la mention « usine », à l'adresse suivante :

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

Nous vous enverrons ainsi toute documentation utile en temps opportun.

A renvoyer avant le 10.09.97 par la poste à l'adresse suivante :
 GTF asbl - Voyages c/o M. Laterre
 rue de Marchienne, 68, B-6110 Montigny-le-Tilleul
 ou par fax (avant 21 heures) au 071/51.66.03

Je soussigné.....(nom/prénom) N° GTF:

Rue..... N°..... n° bte.....

N° postal..... Localité..... ☎.....

inscrits au voyage tram du 20.09.97 (inscrire le nombre dans les cases)

	forfait(s) membre(s) GTF ou assimilé à 450 BEF
	forfait(s) NON membre(s) à 520 BEF
	billet(s) SNCB parcours d'approche 2ème classe de toute gare belge à Knokke à 270 BEF
TOTAL →→→→→→→→→→→→→→→→		<div style="border: 1px solid black; width: 60px; height: 30px; margin: 0 auto;"></div>

J'effectue simultanément le paiement :

- par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
- par autorisation de débit de ma carte VISA - EUROCARD
 N° EXP/.....
- par virement au cpte **068-0883360-08** GTF asbl, B.P. 191, 4000 Liège 1
- pour les versements de l'étranger uniquement** : par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 GTF asbl, B.P. 191, B-4000 Liège 1.

Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation énoncées dans la notice du voyage ci-après et y adhérer entièrement.

(Date et signature)

Nos conditions de participation

voyages GTF asbl

1. La participation effective à nos voyages est conditionnée par la réception d'une confirmation écrite d'inscription, accompagnée des titres de transport : celle-ci est adressée par la poste au participant quelques jours avant le voyage.
2. Le GTF asbl peut refuser une inscription sans devoir en préciser le motif.
3. Si un participant annule lui-même sa participation alors qu'il est régulièrement inscrit, un remboursement éventuel, partiel ou total, est conditionné par la date de demande d'annulation, les circonstances, le nombre d'inscrits.... Le GTF asbl n'assurera le remboursement qu'en fonction des possibilités dont il est seul juge et en tenant compte des frais déjà encourus.
4. La sécurité de chacun est une préoccupation essentielle du GTF asbl. Chaque participant s'engage à respecter les indications du personnel du réseau de chemin de fer et des délégués GTF asbl.
5. Les enfants seront particulièrement surveillés par les adultes (parents ou grands-parents qui en ont la charge).
6. Chaque participant s'engage aussi à respecter le climat de convivialité et de détente du voyage.
7. Le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus.
8. Les organisateurs du GTF asbl s'efforceront de respecter le mieux possible le programme prévu ; ils ne sont pas responsables des modifications de programme qui leur seraient imposées par des circonstances extérieures.
9. Le GTF asbl décline toute responsabilité pour tout incident résultant d'une cause extérieure à son organisation : mais, le cas échéant, les organisateurs s'efforceront de prendre les dispositions utiles pour y pallier au mieux.