

105 Septembre
1997
Périodique trimestriel
Vingtième année

BELGIQUE-BELGIË

P.P.

LIÈGE X
9/406



transfer

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

Trans-fer 105 **Sommaire** **Septembre 1997**

LA SNCB PAR LIGNE.....	3
LIGNE 36 : UNE NOUVELLE GARE A LIEGE-GUILLEMINS POUR 2002	5
LE MATERIEL MOTEUR SNCB	24
STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR	24
LE POINT SUR LE MATERIEL MOTEUR	27
ACCIDENTS - INCIDENTS.....	41
NOUVELLE OFFRE « VOYAGEURS » EN 1998	46
LE SERVICE « THALYS » AU 14 DECEMBRE 1997.....	57
PROMENADE FERROVIAIRE SUR LA DORSALE WALLONNE.....	61
LES TOURISTIQUES.....	73
L'ASVI PRIVEE DE COURANT.....	73
ACTIVITES DU GTF ASBL	75
GTF-VOYAGES.....	75
GTF - DISTRIBUTION.....	75

COLOPHON

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

Iconographie : J. Buxant, J. Ferrière, M. Lebeau, J.Cl. Léonard, 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.*

Photos de couverture

AVANT : une curiosité ferroviaire unique en Belgique et propre à la gare de Liège-Guillemins, promise à de profondes transformations : la pousse des trains pour l'ascension des plans inclinés d'Ans ; le train EC 36 *Félix Timmermans* quitte la voie 13 pour Bruxelles, poussé par la locomotive 2303 (photo M. Lebeau - 25 août 1997) ;
ARRIERE : Un train de l'ASVi en ligne à Lobbes (photo J. Ferrière - 18 juin 1986) ;
cet été, cette belle ligne-musée a été unilatéralement privée de courant traction !



La SNCB par ligne

□ Lignes 2 et 3 : Bierbeek - Ans et Chênée - Welkenraedt : l'avancement du dossier

Dans notre numéro 104, nous avons longuement décrit les travaux prévus à la fois sur les lignes classiques 36 Bruxelles - Liège et 37 Liège - frontière allemande, mais aussi sur la branche est des futures *Lignes à Grande Vitesse* n°2 et 3 dans la perspective de la future liaison TGV entre Bruxelles, Liège et l'Allemagne.

Voici où en est le dossier à ce jour :

- **ligne 36 - section Bruxelles - Louvain** : le permis de bâtir pour la mise à quatre voies de la ligne 36 entre Machelen et Louvain a été délivré par la Région Flamande le 26 mai 1997. Pour rappel, deux voies seront réservées aux « trains classiques » à vitesse limitée à 160 km/h, les deux autres aux TGV et TVE (*trains à vitesse élevée Ostende - Bruxelles - Eupen composés de locomotives série 13 et de voitures I 11*) qui y rouleront à 200 km/h.
- **Bierbeek** : le pont permettant à la future LGV n°2 de passer sous l'autoroute E 40 Bruxelles - Liège afin de la longer sur son flanc sud jusqu'à Crisnée, près de Liège, est terminé depuis 1996.
- **LGV n°2 tronçon Bierbeek - Ophelissen** (*en français « Hélécine », commune qui marque la limite entre la Flandre et la Wallonie*) : le permis de bâtir pour les travaux de construction de la ligne a été délivré par la Région Flamande le 20 janvier 1995 déjà.
- **LGV n°2 tronçon Hélécine - Ans** : le permis de bâtir correspondant a été délivré par la Région Wallonne le 6 novembre 1996. Les travaux commencent le long de l'autoroute E 40 par la traversée de Wareme, où l'actuelle aire de repos autoroutière avec pompes à essence devra être déplacée : ils débutent ce 15 septembre pour une durée de deux ans.
- **ligne 36 section Fexhe-le-Haut-Clocher - Voroux - Bierset** : les travaux de rectification du tracé de la ligne 36 classique ainsi que le démontage de la ligne 36B et de l'ancien triage de Voroux battent leur plein surtout entre Voroux et Bierset. A Fexhe-le-Haut-Clocher, la « *voie médiane* » située entre les deux voies principales de la ligne 36, et qui donnait accès à la défunte ligne 36B et au triage de Voroux devait rester en service jusqu'en septembre 1997, tant que le block 35 restait

opérationnel. Après cette échéance, elle deviendra la voie A de la ligne 36 (sens Bruxelles - Liège). Quant à l'assiette de la « nouvelle ligne 36 » (36 N), elle est déjà bien visible dans l'ancienne formation de Voroux. Le débouché de la ligne 36A Kinkempois - Voroux, temporairement hors service, est également l'objet de travaux, puisque la bifurcation vers la ligne 36 doit être déplacée vers l'est, à hauteur de l'actuel atelier de wagons de Voroux : cette future bifurcation sera en fait un simple branchement.

- **Ligne 36 et LGV 2 - chantier Bierset - Ans** : ce chantier est en cours depuis le 15 avril 1997. Les trains Bruxelles - Liège roulent toujours actuellement sur l'ancienne ligne 36. Ils seront basculés sur l'ancienne ligne 36B complètement reconditionnée pour faire place à la LGV n°2 : la nouvelle voie A ligne 36 (sens Bruxelles - Liège) devrait être en service en juin 1998 ; la voie B (sens Liège - Bruxelles), elle, serait ouverte au trafic dès le mois de mars 1998. La totalité du chantier Bierset - Ans devrait être terminé pour la mi-1999.
- **Ans** : la gare est en plein reconditionnement : seules les voies I, II (voies principales actuelles ligne 36) et III (évitement) sont encore en service. Pour le reste, toutes les autres voies ont été déposées et les engins de nivellement sont au travail à la fois pour établir le site de la ligne 2, et pour ériger la future base de maintenance de la LGV.
- **Liège-Haut-Pré** : la courbe de faible rayon de la ligne 36 à cet endroit est en cours de rectification. Située au milieu des deux plans inclinés d'Ans, entre Liège-Guillemins et Ans, cette courbe longe le site où se trouvait, autrefois, la machinerie à vapeur qui actionnait les câbles de traction des trains dans les plans inclinés. Une fois ces travaux réalisés (septembre 97), la courbe sera plus large et la limitation de vitesse actuelle à 70 km/h pourra être supprimée.
- **Liège-Guillemins** : grands travaux à partir du printemps 1998 jusqu'en 2002 afin d'ériger une nouvelle gare à 200 mètres de l'actuelle (*voir dossier plus loin*).
- **LGV n°3 Chênée - Welkenraedt** : pour le futur tunnel à double voie de Soumagne, une campagne d'étude géotechnique préalable est lancée et une galerie de reconnaissance est en cours de creusement. Pour le reste de la ligne nouvelle jusqu'à Welkenraedt, il n'y a pas encore de permis de bâtir : les relevés topographiques sont en cours et ont ménagé des surprises aux ingénieurs. Ainsi, a-t-on trouvé sur le terrain des galeries de mines oubliées et donc non inventoriées à hauteur de Welkenraedt.
- **Welkenraedt - frontière allemande** : le permis de bâtir a été délivré et les travaux du nouveau viaduc « *Hammersbrücke* » démarrent en septembre 1997. On en profitera pour rectifier les courbes entre Welkenraedt et la frontière germano-belge.



Liège Haut-Pré le 25 août 1997 : vue nord-sud du site de la ligne 36 en cours de modification : le train L 7056 Liège - Waremme (AM 951) longe une des deux nouvelles voies de la courbe (photo M. Lebeau).

□ Ligne 21 Landen - Saint-Trond - Hasselt

Cette ligne est actuellement électrifiée de bout en bout : elle est à voie unique entre Landen et Alken, à double voie au-delà jusqu'à Hasselt.

La SNCB vient d'adjuger la pose de la deuxième voie de la bifurcation anglaise située à la sortie de la gare de Landen.

DOSSIER - DOSSIER - DOSSIER - DOSSIER

□ Ligne 36 : une nouvelle gare à Liège-Guillemins pour 2002

Dans le cadre de la mise en service de la LGV n°2 Bierbeek - Ans en 2002, Liège sera dotée d'une gare flambant neuve, aux Guillemins.

Liège : un centre de trafic et une zone d'attraction importants

La gare de Liège-Guillemins a actuellement un trafic de quelque 15.000 voyageurs par jour ouvrable. Ce chiffre représente les « voyageurs montés », qui transitent donc généralement deux fois par jour par la gare. Plus de 50 % de ce trafic concerne l'axe Aix-la-Chapelle - Verviers - Bruxelles - Ostende, soit la branche « est » du futur réseau à grande vitesse belge. Par ailleurs, cette même ligne à grande vitesse est conçue comme d'utilisation mixte: elle supportera entre Liège et Bruxelles non seulement le trafic TGV, mais aussi le trafic TVE (*trains à vitesse élevée : convois réversibles composés d'une locomotive série 13 - en construction - et de voitures I 11, qui assureront le service IC Ostende - Eupen et qui circuleront sur la LGV entre Ans et Bierbeek à 200 km/h*).

Liège : une gare mixte au coeur de la cité

Liège-Guillemins est une gare très active dans le cadre du service intérieur de la SNCB, en plus de son rôle international. Ces deux activités vont se développer grâce à la modernisation du réseau intérieur de la SNCB et grâce à la construction de la LGV.

Ces deux constats font donc apparaître le caractère de mixité de la gare de Liège-Guillemins : gare TGV internationale et gare de service intérieur, tout comme celles de Bruxelles-Midi ou d'Anvers-Central, les deux autres gares TGV internationales du réseau SNCB. D'emblée, il a été décidé que ces deux activités ferroviaires, TGV et trains intérieurs, devaient se retrouver en un seul lieu, en opposition à certaines réalisations françaises aujourd'hui controversées, voire regrettées comme Lille-Europe ou Lyon-Satolas, entièrement réservées au trafic TGV.

Quant au choix du site de Liège-Guillemins pour la future gare, il a été arrêté pour les raisons suivantes :

- il fallait garder la complémentarité des services « *grande vitesse* » ou « *vitesse élevée* » et d'autres services, en évitant les inconvénients de la rupture de charge entre les services *Thalys*, IC, IR, L... ;
- le projet TGV belge est construit sur une philosophie de « *centre à centre* » et puise là tout son succès. L'exemple français montre bien que le TGV ne s'adresse pas au seul public « haut de gamme » du trafic international d'affaires. Son succès commercial, il le doit au drainage des clients par les lignes intérieures. Il est aujourd'hui avéré en France que les gares TGV implantées dans les centres urbains ont plus de succès que celles érigées hors ville, comme Vendôme ou Lyon-Satolas...

La gare actuelle et son environnement : problèmes de vétusté

Le choix s'étant porté sur le site de Liège-Guillemins, encore fallait-il adapter les infrastructures aux besoins futurs.

Le gare actuelle et son environnement présentent les caractéristiques suivantes :

La gare elle-même

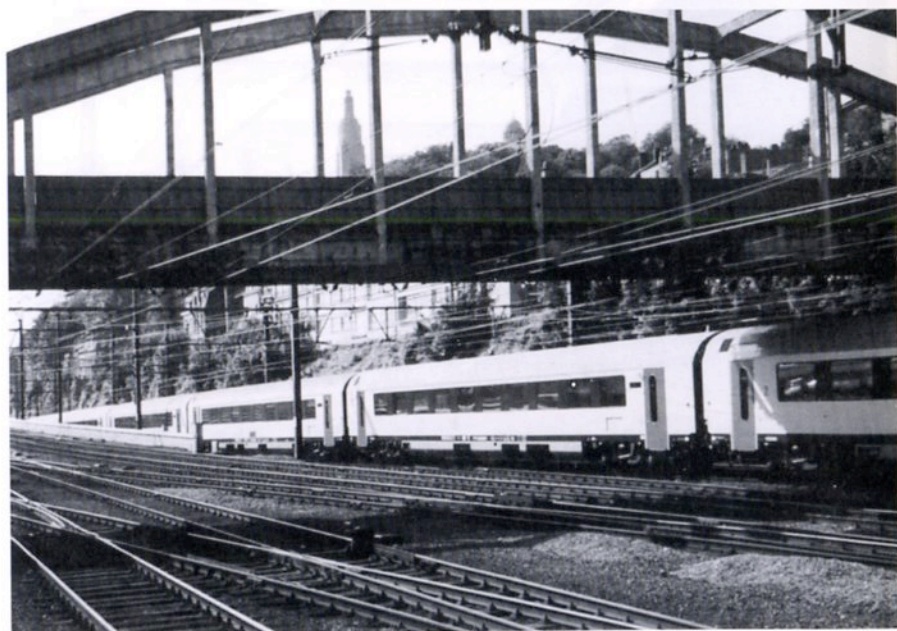
- l'entrée à Liège-Guillemins des trains en venant de Bruxelles-Ans est limitée à 40 km/h¹. La sortie vers Angleur, Verviers et l'Allemagne est limitée à 60 km/h ;
- les quais actuels de Liège-Guillemins sont étroits (de 2 mètres à 6 mètres 35), en courbe, et de longueur souvent insuffisante pour accueillir deux rames TGV en unités multiples² ;
- la réception des trains de la relation la plus importante, l'axe Bruxelles - Allemagne a lieu sur les voies 11, 12, 13 et 14, à l'opposé du bâtiment d'accueil ; afin d'éviter les cisaillements d'itinéraires avec la dorsale wallonne notamment, les trains quittant Liège pour l'Allemagne empruntent un pont-tube, à vitesse limitée à 60 km/h ;
- les installations du « block 45 », qui commande toute la zone de Liège-Guillemins, datent de 1958 et leur technologie est obsolète ;
- l'infrastructure de Liège-Guillemins n'est plus adaptée au chemin de fer d'aujourd'hui : la gare, dont les installations datent de l'Exposition Universelle de Bruxelles (1958), ne compte que neuf voies de passage à double sens, ce qui est fort juste aux heures de pointe, et quatre voies de gare latérale, aujourd'hui pratiquement sans emploi pour la réception ou le départ des trains de voyageurs. Les faisceaux de garage, situés entre la gare et la Meuse, sont pléthoriques, et les cisaillements d'itinéraire trop fréquents, notamment entre la dorsale wallonne, les lignes de la Vesdre, de l'Ourthe et de Maastricht.



Exemple d'exiguïté : le grill d'entrée de Liège-Guillemins côté Ans : de gauche à droite, autoroute en surplomb, voie de garage, voies principales de la ligne 36, voies principales de la ligne 34 sur lesquelles on trouve la locomotive série 55 de remorque du train IR venant de Luxembourg en manoeuvres et une automotrice de la relation IC Herstal - Mouscron (photo J. Ferrière - 11 juillet 1997)

¹ En venant de Bruxelles, on trouve, entre Ans et Liège, les célèbres « plans inclinés », à la déclivité de 32 pour mille, et où la vitesse maximale autorisée est de 70 km/h à la descente et 80 km/h à la montée. Une courbe de faible rayon (550 mètres), en cours de redressement, péjore leur exploitation en leur milieu, à Liège-Haut-Pré.

² - les quais actuels pourraient recevoir deux TGV en unités multiples sauf la motrice de queue !



↑ Exemple de cisaillement sur le grill d'entrée de Liège-Guillemins côté Ans : comme un long boa, une rame TGV PBKA en provenance de Paris-Bruxelles doit couper la ligne 34 venant de Herstal pour s'arrêter voie 6 le long du bâtiment actuel de la gare ;
↓ Un train IC pour Verviers -Eupen pénètre, à 60 km/h, dans le pont-tube lui permettant de passer des voies 11 à 14 vers le pont du Val-Benoît (photos J. Ferrière - 11 juillet 1997).

La gare et les autres transports

- Il n'y a actuellement aucune connexion directe entre l'important réseau autoroutier³ qui passera en surplomb au-dessus de la gare et la station ferroviaire elle-même ;
- la circulation à front de ville est anarchique, dense, embouteillée, et le parking sauvage est développé dans tout le quartier ;
- la connexion entre la gare et les autobus qui la desservent est mauvaise : il n'y a pas de gare d'autobus, à tel point que certains autobus interurbains (vers Visé, Battice, Esneux ou Athus⁴) chargent et déchargent les voyageurs « à même le pavé », devant la station.

Une gare pour le XXI^{ème} siècle

Dans le cadre de l'arrivée de trains à grande vitesse à Liège-Guillemins, Euro-Liège TGV, filiale de la SNCB chargée de la construction d'une nouvelle gare à Liège, a fixé divers critères de base pour la modernisation des infrastructures et des conditions d'exploitation :

- des quais rectilignes d'une largeur minimale de 8 mètres, et de 450 mètres de long pour la réception de rames doubles de TGV-Thalys ;
- le relèvement de la vitesse autorisée en gare et sur les plans inclinés ;
- l'arrivée de la ligne principale Bruxelles - Allemagne à front de ville et en tracé direct par rapport aux plans inclinés ;
- la suppression des cisaillements d'itinéraires ;
- une emprise de la nouvelle gare qui soit limitée au bâti existant ;
- la création d'un raccord direct entre l'autoroute et la gare.

Cette modernisation n'a pas été jugée réalisable dans le site actuel de la gare, car la largeur de la plate-forme SNCB à l'emplacement de l'actuel bâtiment des voyageurs est insuffisante. Une étude de faisabilité a été réalisée en automne 1995 afin de rechercher la meilleure solution : elle a abouti au recul du site de la gare d'environ 200 mètres vers la Meuse (Angleur), recul permettant de rencontrer les contraintes de modernisation sans pratiquement d'expropriation.

Concrètement, la nouvelle gare de Liège-Guillemins aura les caractéristiques suivantes :

- neuf voies à double issue⁵, la gare latérale actuelle étant supprimée;
- cinq quais rectilignes permettant une plus grande rapidité des opérations à quai : trois auront une longueur de 450 mètres, permettant de recevoir deux rames TGV en unités multiples, et deux autres de 350 mètres ;
- des quais plus larges pour faciliter les mouvements des voyageurs ;

³ - autoroute A 602 de liaison entre l'échangeur de Loncin et l'autoroute des Ardennes.

⁴ - « Liège - Athus », via la baraque Fraiture, Houffalize, Bastogne et Arlon, la plus longue ligne régulière d'autobus belge...

⁵ - la SNCB aurait préféré 10 voies à quai, l'architecte Calatrava 8. Neuf semble un compromis, mais aussi le minimum jugé indispensable par les services de l'Exploitation de la SNCB pour assurer convenablement le trafic actuel. N'a-t-on pas vu un peu juste ?

- la réception des TGV et TVE à front de ville, sur les nouvelles voies I (sens Bruxelles Allemagne) et III (sens Allemagne - Bruxelles) (NDLR : ne s'agirait-il pas là d'une ancienne « idée fixe » de certains dirigeants de la SNCB ?) ;
- une vitesse d'entrée en gare portée à 100 km/h grâce à la modification du tracé des voies à la sortie d'Ans, à l'amélioration de la courbe de Liège-Haut-Pré, à la modification du tracé des voies entre le pied des plans inclinés et les nouveaux quais, afin d'augmenter la distance de freinage. Cette dernière exigence provoquera une refonte complète du grill de Liège-Guillemins côté Ans, afin de faire passer les voies venant de Tongres - Liège-Palais sous les voies venant d'Ans, grâce à un nouvel ouvrage d'art : ainsi, les TGV pourront-ils arriver sans cisaillement sur les voies I et II, tout en se trouvant dans l'axe des voies de la ligne de Verviers et de l'Allemagne;
- suppression de l'actuel pont-tube ;
- nombre d'aiguillages nécessaires optimisé (en fait diminué de 40 %) ;
- le tronçon de voies ainsi modernisé entre Ans et la Meuse permettra un gain de temps de 3 minutes par rapport à ce qui est nécessaire aujourd'hui ; les opérations à quai pourront être accélérées de 30 secondes... (NDLR : sauf en cas de départs successifs de trains, car la première section de block vers la ligne 36 et Bruxelles sera plus longue que dans la configuration actuelle).
- une gare « aérienne », permettant de déborder au minimum du site SNCB ;
- une gare à deux entrées, côté ville et côté colline de Cointe, où un parking, directement relié à l'autoroute, sera installé ; Liège deviendra ainsi une des seules gares ferroviaires européennes à disposer d'un accès direct à l'autoroute.



L'actuel bâtiment de gare de Liège-Guillemins (1958), vu côté ville
(photo J. Ferrière, 11 juillet 1997)

Le futur bâtiment des voyageurs

Après un concours international, la conception de la nouvelle gare a été confiée à l'espagnol Santiago Calatrava. Diplômé des écoles réputées de Valence et Zurich, cet ingénieur-architecte s'est vu confier la réalisation de plusieurs projets ferroviaires d'envergure : la hall de la gare de Lucerne (Suisse), la gare TGV de Lyon-Satolas (France), et la future gare de l'orient à Lisbonne.

La nouvelle gare veut répondre à un type d'architecture du futur, celui où des éléments traditionnels comme les façades n'auront plus cours, une sorte de laboratoire d'une conception neuve de l'esthétique du bâti, où prime la fonctionnalité du lieu. Elle sera constituée d'un bâtiment voyageurs de 220 mètres de long, situé au-dessus des voies et le long de l'actuelle rue Varin, entre les rues Paradis et Bovy.

Le bâtiment sera conçu comme une voûte monumentale de verre et d'acier, prolongé par des abris de quais et formant une fenêtre ouverte sur la colline boisée de Cointe et un trait d'union entre les deux quartiers.

La gare, d'une conception entièrement nouvelle, enjambe le faisceau de voies pour relier le quartier de la colline au quartier des Guillemins. L'accès à la gare se fera à la fois depuis la nouvelle place pour piétons et autobus et depuis la liaison avec l'autoroute, à l'extrémité de la rue Mandeville pour les voitures particulières avec un parking semi-ouvert.

Verticalement, la gare sera distribuée sur quatre niveaux :

* niveau 0 : place

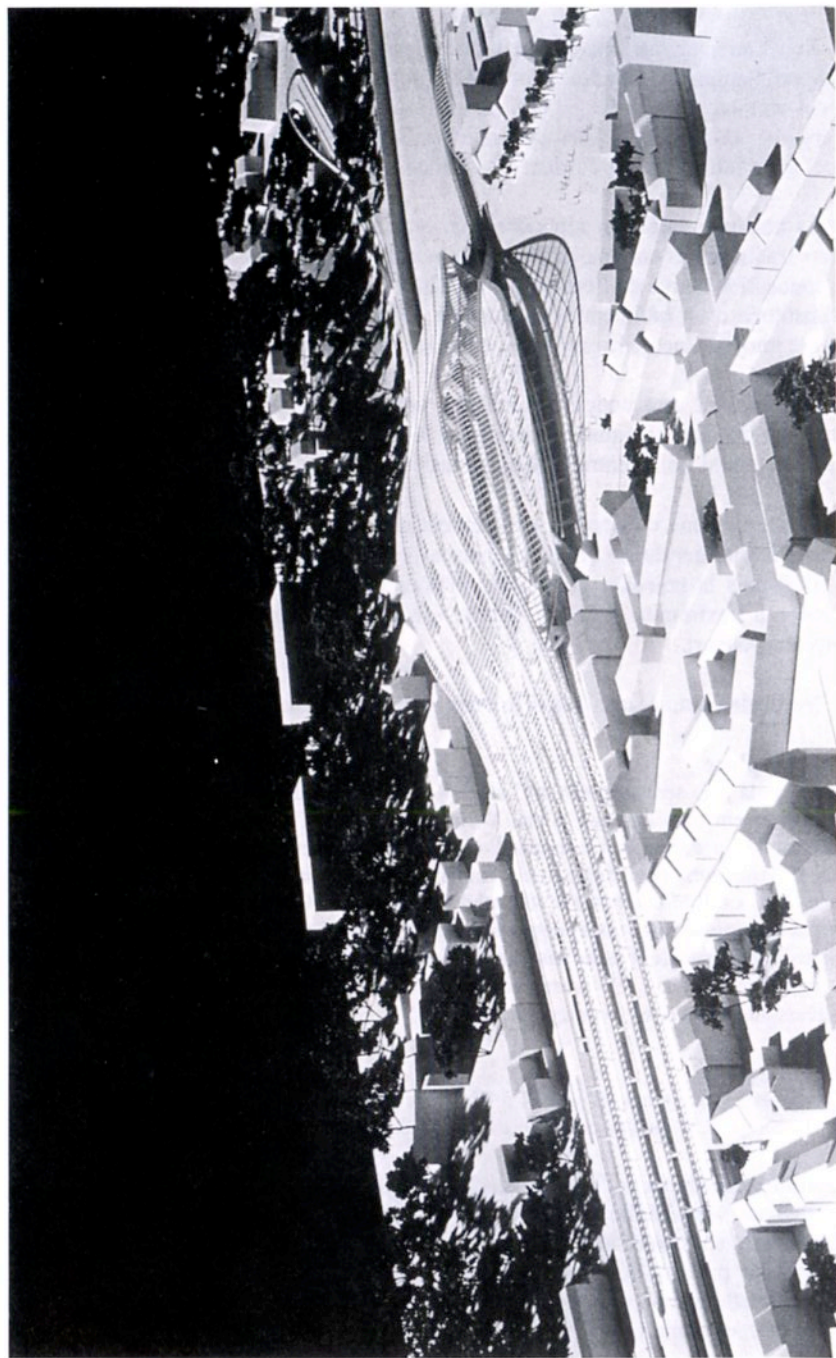
La place de la gare sera en pente de 2 ou 3 % en direction des quais. Le niveau place sera donc légèrement plus bas que la rue Varin actuelle. Cette pente accentuera le caractère architecturale du Parvis et permettra d'augmenter la hauteur sous le quai 1 au droit du bâtiment voyageurs pour permettre l'implantation des services SNCB, commerces et services publics avec une hauteur sous plafond suffisante. Ce niveau comprendra aussi les deux passages sous-voies transversaux à chaque extrémité du bâtiment des voyageurs. Ces passages inférieurs seront reliés aux autres niveaux par des ascenseurs, escaliers et rampes pour rejoindre les quais. Ils seront affectés totalement ou en partie aux circulations des voyageurs ou des services techniques de la SNCB.

* niveau 1 : quais

Les cinq quais, desservant les voies I à IX, d'une largeur de huit mètres, rectilignes, seront situés à quelque 5,50 mètres au dessus du niveau de la place.

* niveau intermédiaire ½ : niveau rue Mandeville

Sous la rue Mandeville, le long du dernier quai, sera implanté un parc de stationnement sur quatre niveaux pouvant accueillir environ 600 voitures. Le premier niveau de ce parking bénéficiera d'ouvertures vers le dernier quai. Quant à la rue Mandeville elle-même, elle sera reprofilée pour assurer à la fois l'accès aux maisons particulières existantes et l'implantation de la zone de dépose-minute « *kiss and ride* ».



Liège-Guillemins

*** niveau 2 : passerelles**

Deux passerelles perpendiculaires aux quais seront érigées de part et d'autre de la voûte. Le niveau des passerelles sera situé à 6 mètres au-dessus des quais, hauteur minimum à dégager pour les caténaires. Elles seront reliées entre elles en fond de gare par une plate-forme. Elles donneront accès aux quais par des escaliers mécaniques, des ascenseurs et des rampes fixes à l'est.

Les services de la SNCB (environ 5.000 m²) seront répartis sur le site TGV en fonction de leurs spécificités : fonctions administratives, techniques, commerciales et de gestion.

(NDLR : on remarquera néanmoins la complexité du trajet des voyageurs pour accéder à leur train : débarquement du bus ou du taxi au niveau 0, montée au niveau 2 pour atteindre les services aux voyageurs, descente au niveau 1 pour l'accès aux quais).

Accessibilité et organisation des flux

La nouvelle gare de Liège-Guillemins, ainsi construite au-dessus des voies, sera accessible dans le sens nord-sud :

- au nord, côté ville, par la place de la gare ;
- au sud, côté colline de Cointe, depuis l'autoroute A602 par l'avenue de l'Observatoire et un ouvrage d'art enjambant les têtes du tunnel autoroutier de Cointe.

Les trains à quai seront accessibles :

- par les deux passerelles lancées au-dessus des voies ;
- par un ou deux passage(s), à l'aplomb des passerelles.

L'accès coté « ville »

L'accès OUEST concernera essentiellement les navetteurs, qui utilisent la correspondance train-bus ; la place des Guillemins actuelle gardera sa gare d'autobus (à réaménager : il est grand temps...). Cette entrée servira aussi aux usagers venant du centre ville à pied ou en taxi, avec dépose sur le parvis, ou en voiture particulière, en laissant celle-ci dans le parking à étages actuel situé rue du Plan Incliné.

L'accès EST concernera les voyageurs venant à pied par la rue Varin ou Bovy, mais surtout pour les voyageurs à l'arrivée. La sortie correspondante sera en effet située au beau milieu des trains longs.

Les expropriations seront limitées à l'îlot Varin/Jonckeu, cette dernière rue étant partiellement reconstruite. Le parvis en pente douce, délimité par la projection verticale de l'auvent vitré monumental, sera réservé à la circulation des piétons. La voie matérialisant cette limite sera réservée à la « dépose taxis », pour éviter le stationnement de véhicules devant la gare. Les prises en charge s'effectueront devant la sortie « est », côté rue Varin.

L'accès côté colline de Cointe

L'accès à la gare depuis le secteur Mandeville est conçu pour répondre à l'attente des voyageurs se rendant en voiture à la gare.

Le flux venant du bas de la rue Mandeville est marginal à l'est, tandis qu'à l'ouest, la grande majorité des automobilistes arrive depuis le centre ville et surtout depuis l'autoroute par le raccordement à l'avenue de l'Observatoire.

Depuis cette bretelle d'accès, les automobilistes auront le choix entre l'entrée du parc de stationnement enterré le long des voies ferrées et l'aire de « dépose-minute » aménagée devant la plate-forme reliant les deux passerelles. Une partie de cette zone de stationnement sera également aménagée en dépose/prise en charge taxis et location de voitures.

Cette conception réduit au minimum la distance à parcourir entre le train et la voiture. Les passerelles serviront aussi de liaison piétonne entre la colline de Cointe et le quartier des Guillemins, pendant les heures d'ouverture de la gare.

Le phasage des travaux

Il faut distinguer trois sites de chantier différents dans le découpage des travaux de la nouvelle gare.

1. **Nouvelle cabine de signalisation** : celle-ci sera implantée à proximité immédiate du pont sur la Meuse (*rive gauche - Val Benoît, derrière l'actuel faisceau S III*). Les travaux de construction de cette cabine ont démarré le 23 septembre 1996 ; le gros oeuvre est bien avancé à ce jour. Cette cabine devrait entrer en service à la mi-1998.
2. **Saut-de-mouton** permettant à la ligne 36 venant de Bruxelles d'enjamber la ligne 34 venant de Tongres et Liège-Palais au pied des plans inclinés : un tunnel et des ouvrages de soutènement sont à ériger sur le tronçon compris entre la place des wallons (percée autoroutière Sainte-Marie) et le Centre ABX (extrémité de la rue du Plan Incliné). Le début de ces travaux est fixé au printemps 1998, la fin en 2000.
3. **Bâtiment des voyageurs** de la nouvelle gare et infrastructure ferroviaire : l'organisation en sera complexe, car l'ancienne gare et son infrastructure doivent rester constamment en service jusqu'à la mise en service de la nouvelle gare. Le phasage est à l'étude. Le début des travaux est prévu au printemps 1999, la fin en 2002.

Budget à prévoir

- Modernisation de l'infrastructure ferroviaire : 3,9 milliards de francs ;
- Nouvelle gare de Liège-Guillemins : 2,5 milliards de francs.

NDLR : on chuchote que Santiago Calatrava a l'habitude de dépasser largement ses enveloppes budgétaires...

□ Ligne 37 Liège - frontière allemande travaux LGV à Aix-la-Chapelle

Dans Trans-fer 104, nous avons décrit les travaux prévus en Belgique pour accélérer le trafic TGV entre Liège et Aix-la-Chapelle (Aachen Hbf) : LGV n°4 à 300 km/h entre Chênée, Soumagne et Welkenraedt, ligne « classique » améliorée de Welkenraedt à la frontière, avec profil revu et remplacement du Hammersbrücke.

Côté allemand, dès le passage de la frontière, on trouve un souterrain : le *Buschtunnel*, où divers problèmes ont amené la BD AG à prescrire un ralentissement à 40 km/h... Une situation impensable pour une ligne à vitesse améliorée pour les TGV... Aussi, la DB AG a-t-elle en projet le creusement d'un second puits, parallèle au tunnel actuel. On disposerait alors de deux tunnels parallèles, à simple voie, ce qui permettrait de supprimer la réduction actuelle de vitesse.

□ Ligne 45 Trois-Ponts - Waimès : travaux à Malmédy

La gare de Malmédy dispose actuellement, outre la voie principale, d'une voie d'évitement. Du lundi 4 au jeudi 7 août dernier, une firme privée a procédé au remplacement de l'aiguillage situé à Malmédy côté Waimès, juste avant le PN 31. Les premières traverses de la voie 2, en très mauvais état, car elles n'avaient pas été traitées en 1989 lors de la rénovation de la ligne payée par la Défense Nationale, ont également été remplacées.

□ Ligne 45A Wévercé/Weywertz - Losheimergraben (frontière) un trafic marchandises régulier entre Wévercé et Bullange (Büllingen)

Nous avons signalé en son temps qu'une scierie de Bullange recommençait à recevoir des wagons de bois par chemin de fer ; contre toute attente, les wagons étaient en fait livrés en gare de Sourbrodt, située par route à une dizaine de km de Bullange, et non à Bullange même : il semble qu'on ait prétendu à l'époque que la voie était en trop mauvais état entre Wévercé et Bullange (alors que trains militaires de chars et trains touristiques de l'asbl Vennbahn y passaient). Ce type de trafic s'est intensifié et les riverains de la route Sourbrodt - Bullange se sont plaints des nuisances provoquées par les camions de bois assurant la desserte terminale de la scierie.

Aussi, à présent, les réticences semblant avoir disparu, les wagons de bois arrivent directement en gare de Bullange. Mais, comme les deux voies de garage de la gare, qui servaient précédemment à la scierie, ont été démontées il y a quelques années, les trains sont déchargés à même la voie principale, la deuxième voie (d'évitement) servant à l'évolution des engins de traction.

Le trafic de bois provient en fait de la Russie et est transporté par bateau jusqu'au port de Bruxelles. Là se fait le transbordement sur des wagons de

marchandises qui arrivent à Trois-Ponts. De Trois-Ponts à Bullange, des rames de maximum douze wagons de bois sont constituées : elles sont remorquées par locomotives diesel série 55 en double traction, car le profil de la ligne est très sévère, notamment entre Malmédy et Waimès (rampe d'Arimont), où, par temps de pluie, les locos peinent énormément. Quand il y a plus de 12 wagons à amener dans la même journée à Bullange, deux convois sont successivement organisés. Question à 5 F : « compte-t-on reposer des voies de garage à Bullange si le trafic de bois continue à un rythme soutenu ? ». Réponse des responsables de la scierie : « pas de notre initiative, car cela nous coûterait trop cher, la ligne étant entretenue aux frais de la Défense Nationale ».



Un autorail série 45 affrété par le GTF asbl gravit la forte rampe située entre Malmédy et Waimès (photo M. Georis - 4 novembre 1989)

Le week-end, les trains de bois ne peuvent circuler, la voie devant rester libre pour les trains touristiques de l'asbl Vennbahn en provenance d'Eupen.

André Ferrière

□ Ligne 52 section Boom - Puurs un accord enfin trouvé pour la réouverture de la ligne

Dans Trans-fer 104, nous avons indiqué que la réouverture de cette section au trafic marchandises et voyageurs en traction électrique, programmé pour juin 1997, avait dû être différée à cause de difficultés entre la SNCB et la société gestionnaire du

canal maritime Bruxelles - Escaut sur les plages d'ouverture du nouveau pont ferroviaire mobile à Puurs (Ruisbroek).

Un accord vient enfin d'être trouvé entre la SNCB et la NV Zeekanaal. La NV Zeekanaal voulait absolument garantir un déroulement optimal du trafic fluvio-maritime à hauteur du pont ferroviaire, car cet endroit constitue la porte d'accès au canal maritime. Chaque retard du trafic fluvial constitue une perte économique pour le transport par voie d'eau.

L'accord porte sur les points suivants :

- les deux parties (SNCB et NV Zeekanaal) veilleront à un bon fonctionnement et un bon entretien des installations du pont mobile ;
- la desserte du pont mobile sera assurée par le personnel du Zeekanaal ;
- la « fenêtre » de temps demandée pour la NV Zeekanaal est de 12 à 20 minutes pour le passage d'un bateau, selon son tonnage ; la SNCB a besoin de 3 minutes pour assurer le passage d'un train ;
- la SNCB pourra faire passer un train de voyageurs par heure dans chaque sens entre Boom et Puurs, et de surcroît les trains d'heure de pointe du matin et du soir ; l'accord tient aussi compte du passage du train de marchandises de desserte de l'entreprise Prayon-Rupel, mis en ligne environ 3 fois par semaine. D'autres trains de marchandises pourront aussi utiliser le pont en fonction des possibilités de la navigation ;
- pour éviter des ouvertures/fermetures intempestives du pont, une concertation permanente aura lieu entre la NV Zeekanaal et la SNCB. A cet effet, les gares d'Antwerpen-Berchem et de Puurs devront informer la gare de Boom et les services de la NV Zeekanaal de retards éventuels de trains par un système de communication spécifique. A cet effet, la NV Zeekanaal placera en gare de Boom (ou en un autre point) un système permettant de suivre l'évolution de la navigation sur le canal au droit du pont mobile.

Une fois les différents travaux correspondants effectués, le pont mobile devrait pouvoir livrer enfin passage aux trains et la continuité des relations ferroviaires rétablies entre Anvers-Central et Puurs. Ce serait chose faite fin 1997, début 1998.

□ Ligne 75 section Mouscron - frontière (vers Tourcoing)

Ainsi que nous l'avons annoncé précédemment, la SNCB a adjugé le déplacement des zones de séparation de tension (3 kv SNCB / 25 kv SNCF) situées à la sortie de la gare de Mouscron côté frontière française.

□ Ligne 96 : gare rafraîchie à Mons

Dès le 14 décembre 1997, Mons sera gare d'arrêt des TGV « dorsale wallonne » reliant Namur et Paris via Charleroi. Outre les travaux de voie importants prévus et déjà décrits dans Trans-fer 103 (suppression de la gare latérale, amélioration des grills d'entrée et de sortie...), le bâtiment de la gare lui-même et les installations pour voyageurs seront prochainement rafraîchis : la SNCB prévoit notamment le

renouvellement des escalators (trop souvent en panne), le reconditionnement des installations sanitaires, la remise en peinture et en état de la fresque de la salle des pas perdus. De plus, les installations actuelles de télépancartage (installations électromécaniques « à palettes ») seront remplacées par le système électronique décrit dans Trans-fer 104. En outre, la ville de Mons prévoit le reconditionnement complet de la place de la gare - y compris les arrêts d'autobus TEC - , jugée trop peu accueillante...

HEURE	DESTINATION	NATURE	VOIE	RETARD PROBABLE
11.07	AULNOYE	INT	B	
11.49	QUEVY	L	2	
12.49	QUEVY	L	2	
13.49	QUEVY	L	3	
14.49	QUEVY	L	2	
16.05	QUEVY	L	2	
16.12	AULNOYE	INT	B	
16.41	QUEVY	P	2	

Le télépancartage actuel de Mons en salle des pas-perdus : les trains pour Aulnoye seront-ils maintenus ? (photo M. Lebeau - 13 mai 1997)

□ Ligne 147 Fleurus - Tamines : premiers travaux à Tamines

On se rappelle que, dans le cadre de l'amélioration de l'itinéraire marchandises *Belgique - est de la France - Suisse - Italie*, la SNCB a décidé de rouvrir au trafic - et d'électrifier en 3000 V - la ligne Fleurus - Tamines : précisons ici que la ligne reconditionnée ne sera plus branchée sur la ligne 130 Namur - Charleroi vers l'ouest en gare de Tamines (situation « historique » de la ligne 147), mais vers l'est, en direction d'Auvclais, le trafic attendu se dirigeant vers Ronet.

Dans les plans initiaux de la SNCB, la ligne 147 aurait dû être remise à double voie. Mais, en fonction de l'évolution du trafic et des nouvelles techniques de signalisation, la pose d'une voie unique électrifiée a finalement été jugée suffisante.

En fait, le trafic marchandises qui empruntera la ligne 147 sera orienté « nord-sud » : ce sera du trafic de fret direct (trains de 2000 tonnes) en provenance des ports

belges (essentiellement Anvers) et en transit en Belgique. Il passera par Louvain, Wavre et Ottignies. A Ottignies, il pourra éviter la méchante rampe de Mont-Saint-Guibert, sur la ligne 161 vers Namur, en empruntant la ligne 140 jusqu'à Fleurus, la 147 jusqu'à Auvelais, puis la 130 jusqu'à Ronet et au-delà. Dans le sens inverse par contre, les trains de fret venant de Virton et Ronet passeront par la ligne 144 Jemeppe-sur-Sambre - Gembloux, afin de rejoindre Ottignies par la ligne 161. La ligne 147 électrifiée sera ainsi en quelque sorte « à sens unique » : la SNCB y prévoit le transit de 36 trains de marchandises par jour à partir de 2001, époque de sa réouverture au trafic.

Le permis de bâtir correspondant aux transformations à effectuer sur la ligne 147 a été accordé le 27 juin 1996.

C'est précisément immédiatement derrière le pont sur la Sambre entre Tamines et Auvelais que les travaux de reconditionnement viennent de commencer. L'ancien pont du chemin de fer de la rue Baty-Saint-Pierre a déjà été supprimé il y a quatre ans. A Lambusart, un nouveau pont de chemin de fer est en construction. D'autres ponts, notamment ceux sur la Sambre, devraient être reconstruits.

Le planning des travaux est le suivant : en 1998, l'ancienne assiette sera réaménagée. A partir de 1999, la pose des voies débutera, puis l'électrification. Le coût des travaux de reconditionnement de la future ligne Fleurus - Auvelais s'élèvera à 600 millions de francs.

❑ Ligne 161 - grands travaux à Namur (suite)

Comme annoncé dans Trans-fer 104, la phase 2 du chantier de recouvrement de la gare de Namur est en route. Après la mise en service des voies à quai 8 à 11, sous le morceau de dalle « phase 1 », la phase 2 concerne les voies 4 à 7 : auvents de quai et quais viennent d'y être détruits et les voies ont été démontées. Un accès routier à ce nouveau chantier a été construit « au milieu des trains » (entre les voies 3 et 8 en service) et raccordé, en très forte pente, au milieu du pont routier dit « pont de Louvain ».

Actuellement (septembre 97), on procède à la rénovation-transformation du réseau d'écoulement des eaux sous la surface incriminée ; les travaux sont donc essentiellement dans la phase « préparation de la base du sol », avant continuation de la construction de la dalle de couverture.

M. Lebeau

❑ Ligne 260 Monceau-Formation - Charleroi-Ouest

Cette ligne industrielle est actuellement électrifiée entre Charleroi-Ouest et la BK 4.550. La SNCB, comme annoncé dans un de nos numéros précédents, a lancé la procédure d'adjudication publique pour l'électrification du reste de la ligne.



Namur : *photo prise du pont de Louvain*. De gauche à droite : voies 1 à 3 et latérales « est » en service, zone des voies 4 à 7 totalement démolie et livrée au matériel de génie civil, voies 8 à 11 (nouvelles) en service sous la dalle. Sur la voie 8 circule un train de marchandises remorqué par une locomotive série 26 (photo M. Lebeau - 4 septembre 1997).

□ Ligne 285 Y Val St-Lambert - parc industriel d'Engis

Deuxième ouverture de raccordement industriel cette année : après la ligne 289 Y St-Lambert - zoning de Gantaufet en Gaume en juin dernier, voici, cette fois en province de Liège, la mise en service d'un prolongement de ligne industrielle existante: il s'agit du raccordement industriel n°285.

La ligne industrielle 285 a été aménagée voici vingt-cinq ans : mise en service le 5 mai 1982, elle est embranchée sur la ligne 125bis au Val-Saint-Lambert. Elle longe ensuite la Meuse, en rive droite, jusqu'au zoning d'Engis (telle était du moins la situation jusqu'en août 1997...).

L'extension de la ligne 285 a été mise en service ce 4 août 1997. La longueur utile de la ligne a ainsi été portée à 10 km. Jusqu'à ce jour en effet, aucun train ou engin de traction n'avait dépassé le PN n°4, qui est franchi par le chemin « Carmeuse », et dont l'axe est situé au km 5,958.

Le nouveau tronçon parcouru est constitué d'un tronçon existant - qui a nécessité une remise en état - et d'un tronçon nouveau de 2,040 km, qui vient d'être posé. L'ensemble des travaux a été réalisé par la SPI+ (*Services Promotion Initiatives en province de Liège*) : ils avaient débuté le 3 février 1997. Le financement a été assuré par la Région Wallonne, la Communauté Européenne et la SPI+. L'investissement s'élève à près de 68 millions de F.

Dans un premier temps, le nouveau tronçon dessert la société MGM, située rue du Pont à Hermalle-sous-Huy ; le tonnage annuel de départ prévu est de 50.000 tonnes. La nature des marchandises est principalement constituée de coils. La distance entre le raccordement (km 9,800 de la ligne) et la gare de destination (Kinkempois) est de 20 km.

Tous les frais d'entretien des installations depuis l'aiguille de déraillement (exclue) protégeant les manoeuvres de Carmeuse (km 6,520) jusqu'à l'extrémité de la ligne sont à charge de MGM. En cas de raccordement supplémentaire entre le km 6,000 et l'extrémité de la ligne, les frais d'entretien seront répartis entre les divers raccordés.

Il faut noter que plusieurs entreprises déjà installées dans le parc sont intéressées par un raccordement. Il en est de même pour deux candidats investisseurs.

André Braive

→ A la date du 01/09/97, la dénomination de la ligne industrielle 285 est officiellement modifiée : elle devient « **Y Val-Saint-Lambert - Parc Industriel Hermalle-sous-Huy** ». (Note du dépt. T du 23.07.97).

□ Ligne 289 Y Saint-Lambert - zoning de Gantaufet

Comme nous l'avons annoncé dans notre numéro 104, c'est le 1^{er} juillet 1997 que l'on a procédé à l'inauguration officielle du « *raccordement Valvert* », greffé à la bifurcation Saint-Lambert, sur la ligne 155 Marbehan - Croix-Rouge.

« C'est en hélicoptère que le ministre des Affaires Sociales de l'époque, Bernard Anselme, s'était rendu à l'inauguration de l'usine Valvert à Etalle, il y a quatre ans. Le 1^{er} juillet 1997, c'est en train que MM. Michel Daerden, ministre fédéral des Transports, Robert Collignon, ministre-président de la Région Wallonne, Michel Damar, président du Conseil d'Administration de la SNCB et Guy Charlier, sénateur-bourgmestre d'Etalle ont rejoint l'usine d'eaux minérales, inaugurant ainsi par leur présence le nouveau tronçon de voie ferrée qui la relie au réseau de la SNCB. Du bateau ou du parachute, on ne sait pas encore quel moyen de transport choisira le prochain ministre pour remonter à la source de l'eau sauvage, dans la profonde forêt d'Etalle. »

C'est par ce texte facétieux qu'un journal local a annoncé l'inauguration de la ligne. Celle-ci eut lieu, au départ de Marbehan, à l'aide des vaillants autorails 4505 et 4410 en unité multiple et en nouvelle livrée SNCB.



La SNCB avait bien fait les choses : à la bifurcation Saint-Lambert, en plein bois, un escalier.. en bois permit aux invités présents dans les autorails de descendre sur la voie... dans la plus pure tradition des voyages GTF ! Puis, dans un ensemble touchant, les quatre personnalités précitées ont vaillamment et symboliquement « tourné la boule » de l'aiguillage manuel n°200, donnant accès à la ligne industrielle 289 (nous vous faisons grâce de la photo « familiale »... ou publicitaire à votre choix !).



↑ 1^{er} juillet 1997 : Les autorails « inauguraux » à la bifurcation Saint-Lambert
↓ Le « chariotrac » Valvert en ligne... 289 (photos J.C. Léonard)

Une réception à l'usine Valvert permet de découvrir le « chariotrac » flambant neuf de l'usine : un tracteur rail-route permettant la manoeuvre des wagons d'eau minérale dans les emprises de l'usine. On apprend aussi, de sources généralement bien informées, que l'on envisagerait dans la région, si le trafic généré par Valvert le justifie, de porter la ligne 155 à double voie entre Marbehan et la bifurcation Saint-Lambert : dans ce cas de figure, une des deux voies serait spécialisée à la desserte Valvert, l'autre à la desserte de la scierie Dussaussoit à Sainte-Marie, mais aussi du zoning forestier Huombois que le bourgmestre d'Etalle compte toujours bien installer à Croix-Rouge, en amont du raccordement Dussaussoit, afin de générer un second type de trafic nouveau sur la ligne 155. A suivre donc, mais ne rêvons pas...

A l'heure actuelle, le trafic sur la ligne 289 s'est établi comme suit :

juin 97 : ± 60 wagons

juillet 97 : 78 wagons

août 97 : 123 wagons

La ligne est desservie en principe les jours ouvrables, au départ de Marbehan, par les moyens de traction fournis par la remise de Stockem.

J. Cl. Léonard



Un train de desserte « Valvert » arrive en gare de Marbehan (à sa gauche, voie principale électrifiée du sens Luxembourg - Namur de la ligne 162)
(photo J. Cl. Léonard - juin 1997)



Le matériel moteur SNCB

Statistiques du matériel moteur

Période de mars à juillet 1997

1. Sorties de révision de l'AC Salzinnes (HLE, HLD, HLR)

- révisions générales

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
7341	Stockem	14.03.97
2227	Monceau	24.03
2333	Merelbeke	11.04
8206	Merelbeke	24.04
7324	Monceau	07.05
2628	Monceau	14.05
8248	Kinkempois	29.05
2234	Monceau	05.06
5167	Anvers-Dam	12.06
7348	Monceau	23.06
2630	Monceau	27.06
5529	Kinkempois	07.07
5515	Kinkempois	11.07
2508	Anvers-Dam	14.07
8250	Merelbeke	15.07

- révisions intermédiaires

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
2710	Ostende	06.03.97
5315	Stockem	11.03
6284	Monceau	14.03
2730	Kinkempois	24.03
2160	Anvers-Dam	28.03
2713	Ostende	22.04
2005	Stockem	28.04
2727	Kinkempois	26.05
1604	Ostende	29.05
2156	Anvers-Dam	03.06
2715	Ostende	17.06
2006	Stockem	11.07
2745	Kinkempois	11.07

2. Sorties de révision de l'AC Malines (AM)

- révisions générales

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
805	Schaerbeek	07.03.97
825	Schaerbeek	11.04
224	Merelbeke	14.04
815	Schaerbeek	25.04
219	Merelbeke	28.05
819	Schaerbeek	06.06

- révisions intermédiaires

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
361	Hasselt	11.03.97
643	Schaerbeek	14.03
347	Hasselt	18.03
640	Schaerbeek	18.03
650	Schaerbeek	20.03
905	Hasselt	21.03
669	Kinkempois	26.03
357	Hasselt	27.03
652	Schaerbeek	28.03
333	Hasselt	08.04
674	Kinkempois	08.04
359	Hasselt	11.04
355	Hasselt	23.04
243	Saint-Ghislain	24.04
331	Hasselt	28.04
270	Kinkempois	29.04
931	Hasselt	30.04
256	Saint-Ghislain	06.05
185	Merelbeke	07.05
232	Merelbeke	14.05
362	Hasselt	14.05
258	Saint-Ghislain	15.05
928	Hasselt	16.05
350	Hasselt	16.05
931	Hasselt	16.05
714	Hasselt	21.05
360	Hasselt	30.05
842	Schaerbeek	30.05
261	Kinkempois	04.06
924	Hasselt	06.06
336	Hasselt	06.06
192	Merelbeke	09.06
228	Merelbeke	10.06
346	Hasselt	17.06

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
345	Hasselt	18.06
231	Merelbeke	19.06
242	Saint-Ghislain	23.06
904	Hasselt	25.06
435	Kinkempois	27.06
156	Stockem	30.06

3. Cessions au département de l'Infrastructure (au 01.06.97) :

- 6241- 6257 - 6305 de *Monceau* > district Sud-Est (entretien : ATD Kinkempois)
 6314 - 6316 - 6320 de *Monceau* > district Sud-Ouest (entretien : ATD Monceau)
 6252 de *Hasselt* > district Nord-Ouest (entretien : ATD Merelbeke)
 6317 - 6326 de *Hasselt* > district Nord-Est (entretien : ATD Hasselt)

4. Retraits temporaires de l'exploitation (par note du Dépt. M. du 06.05.97):

- au 01.04.97 : 1803 (*Kinkempois*) pour limite de périodicité d'entretien atteinte
- au 14.04.97 : 1802 (*Kinkempois*) pour bogie à limite d'usure

5. Mises hors service définitive (au 01.06.97) :

- 5126 (*Monceau*) : châssis fissuré à plusieurs endroits
 5163 (*Anvers-Dam*) : suite accident et avarie au moteur Diesel
 5213 - 5317 (*Stockem*) : suite tamponnement à Halanzy le 5.10.94
 6279 (*Hasselt*) : suite tamponnement à Boechout (l. 15) le 25.06.94
 6300 (*Infra district Nord-Ouest*) : suite collision
 8427 - 9213 - 9217 - 9225 (*Infra district Sud-Est*) : suite vétusté
 8439 - 8449 - 9125 - 9127 (*Infra district Sud-Ouest*) : suite vétusté
 9222 (*Infra district Nord-Est*) : suite vétusté
 8459 - 9202 - 9208 - 9221 (*Infra district Centre*) : suite vétusté
 8508 (*Anvers-Dam*) : suite collision dans le port d'Anvers en 1993

6. Réintégrations dans l'effectif « Transport » (au 01.06.97) :

- 8428 : de Infra district Sud-Est > Anvers-Dam
 8452 - 8453 : de Infra district Nord-Est > Anvers-Dam

7. Modification de la répartition de l'entretien électrique (au 1.06.97) :

- 1901 de *Bruxelles-Midi* > Ostende

8. Mises en service (commercial) :

AM 442-446-447-448-449 : le 20.02.97
AM 443 : le 24.03.97
AM 445 : le 26.03.97
AM 450 : le 02.04.97
AM 453 : le 10.04.97
AM 452 : le 11.04.97
AM 451 : le 15.04.97
AM 454 : le 21.04.97

AM 444 - 455 : le 11.05.97
AM 456 : le 29.05.97
AM 457 : le 02.06.97
AM 458 : le 17.06.97
AM 441 : le 20.06.97 (retard dû aux essais)
AM 459 : le 27.06.97
AM 460 : le 04.07.97

NDLR : il s'agit de la mise en service des premières automotrices triples bitension tranche 1996, surnommées « boudin ».

Mac' Machine (7/97)

Le point sur le matériel moteur

LGV belge : la SNCF ne balaie plus !

Particularité d'exploitation des lignes françaises à grande vitesse : le premier parcours matinal est assuré par une rame TGV circulant à vide et à vitesse réduite (160 ou 170 km/h selon le type de TVM⁶), afin de s'assurer de l'absence de tout obstacle ou anomalie susceptible de rendre dangereuse la pratique de la vitesse maximale. Jusqu'à il y a peu de temps, ce mouvement - appelé « balayage » dans le jargon de la SNCF - était également assuré sur le tronçon belge de LGV, entre Wannehain (à la frontière franco-belge) et la bif. Maubray, juste avant la zone neutre séparant le 25 kV LGV et le 3 kV SNCB « classique », située dans la courbe de raccord avec la ligne classique 78 Mons - Antoing - Tournai.

Nous avons même dévoilé à l'époque que ces parcours de balayage étaient parfois assurés épisodiquement par une rame TGV-Réseau bitension 1,5/25 kV de la SNCF (série 500), théoriquement non autorisée à circuler sur le réseau de la SNCB - différence de tension oblige -, la SNCF considérant manifestement la LGV belge comme un simple appendice de sa propre LGV-Nord...

Ces incursions clandestines sont désormais terminées depuis le 17 mars dernier : depuis lors, c'est le premier parcours commercial de la journée qui assure la fonction de balayage, à la vitesse limite de 170 km/h. En semaine, cette mesure concerne les trains *Thalys* 9305 Paris-Nord - Bruxelles-Midi et 9308 Bruxelles-Midi - Paris-Nord. A signaler que vu la courte distance parcourue à allure réduite, l'impact de cette limitation de vitesse sur la régularité des trains concernés est négligeable.

⁶ - TVM = transmission voie - machine : système de signalisation embarqué.

□ Un nouveau record de vitesse belge sur ligne classique

Dans le cadre d'essais de captation électrique entrepris avec la rame *Thalys* 4301 de la SNCB, le record de vitesse sur voie classique en Belgique a été porté à 225 km/h le 22 mars 1997. Pour rappel, le précédent record était détenu par la locomotive quadritension 1805 de la SNCB, qui avait atteint 218 km/h entre Courtrai et Waregem, le 16 mai 1990.

Les essais entrepris avec la rame *Thalys* 4301 - une PBKA quadritension sortant d'usine - avaient pour but de tester le comportement à vitesse élevée de la nouvelle caténaire SNCB du type « R3 », à fil porteur unique régularisé. Pour ce faire, une section de trois kilomètres a été équipée de ce type de caténaires sur la ligne 50A entre Bruxelles et Gand, plus précisément entre les BK 27 et 30, uniquement sur la voie A (sens normal Bruxelles - Gand).

Le domaine d'essais s'étendait en fait de la BK 15 à la BK 42 sur la « nouvelle ligne » de Gand, où toute autre circulation avait été interdite au cours des deux nuits d'essais. Partant de Bruxelles-Midi, la 4301 passait de 140 à 160 km/h à partir de la BK 18, de 160 à 200 km/h à partir de la BK 22, atteignait la vitesse maximale sur la section équipée de la nouvelle caténaire « R3 » entre les BK 27 et 30, pour redescendre à 200 km/h entre les BK 30 et 34, et à 160 entre les BK 34 à 36.

Pour situer quelque peu, sachez que la BK 18 se situe à la Bif. St. Katherina Lombeek (la « sortie » vers Denderleeuw en venant de Bruxelles), et que la BK 27 se situe après la Bif. Welle (la « sortie » vers Denderleeuw en venant de Gand).

Au cours de la première nuit d'essais (nuit du 20 au 21 mars), la vitesse des différents parcours se succédant n'a pas excédé 200 km/h. C'est au cours de la nuit suivante (nuit du 21 au 22 mars) que la vitesse maximale de 225 km/h a été atteinte, améliorant - quelque peu - le record de vitesse belge sur rail *hors ligne à grande vitesse*. En effet, le record de vitesse absolu en Belgique a été établi le 25 avril 1996 par la rame *Thalys* « PBA » 4540 de la SNCF qui, après avoir franchi la frontière franco-belge à 330 km/h en venant de France, a poussé une courte pointe à 335 km/h sur le territoire d'Esplechin.

Pour la petite histoire, signalons que la tenue de la caténaire « R3 » au-delà de 200 km/h était particulièrement médiocre, à en juger par les incessants arcs électriques jaillissant entre le fil de contact et le pantographe de la motrice. Or, ce dernier ne pourrait être mis en cause, puisqu'il est conçu pour circuler notamment à 220 km/h sous courant continu sur le réseau de la SNCF...

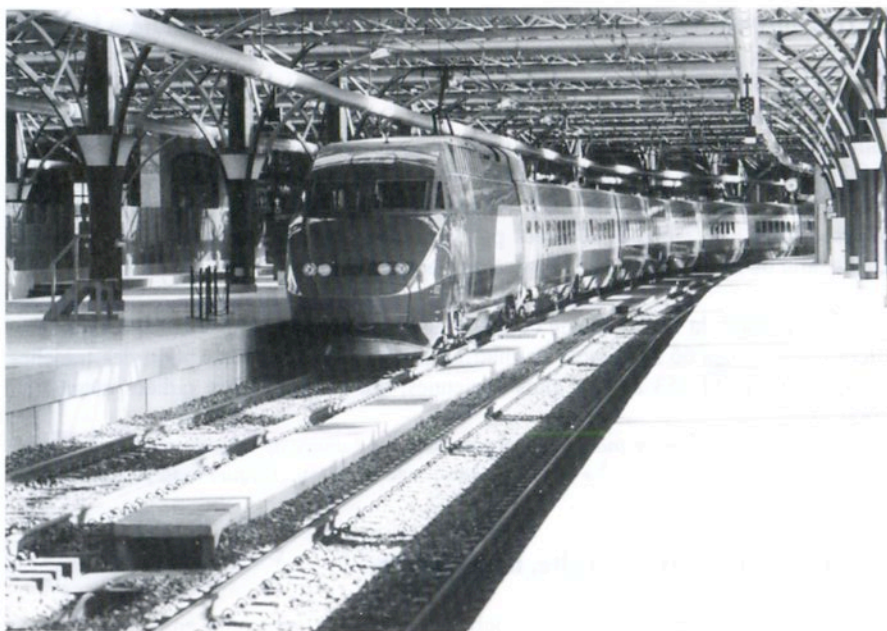
□ Le premier *Thalys* vers Disneyland

Dimanche 1er juin 1997 était à nouveau un jour faste en ce qui concerne la desserte TGV en Belgique : outre la mise en marche des nouvelles relations directes vers Bordeaux, Quimper et Perpignan, un train *Thalys* desservait pour la première fois le

parc d'attraction *Disneyland* à Marne-la-Vallée (région parisienne), au départ de Berchem (Anvers). Le premier parcours aller (train 9318) a été assuré par la rame PBA 4539 de la SNCF.

❑ Les premières rames *Thalys* PBKA en service commercial

Comme prévu, les premières rames *Thalys* quadritension PBKA ont été mises en service commercial entre Bruxelles et Paris le dimanche 1er juin dernier. Le premier train commercial assuré par ce type de matériel (aisément reconnaissable grâce à la vitre frontale unique de ses motrices) a été le *Thalys* 9412 Bruxelles-Midi - Paris-Nord, assuré par la 4321 de la DB AG.



Toutes les rames TGV partent désormais de l' « Eurostation TGV » en gare de Bruxelles-Midi (photo M. Lebeau)

Depuis lors, deux rames de ce type sont engagées quotidiennement sur cette relation, y compris sur l'antenne de Liège-Guillemins. Par contre, les PBKA ne seront pas mis en ligne vers Amsterdam avant le 28 septembre prochain. En cause : deux balises de commutation « ATB » en cours d'installation entre Essen et Roosendaal. Situées chacune sur une voie à proximité de la zone neutre séparant les tensions d'alimentation de chaque réseau, ces balises provoquent l'armement (ou le désarmement selon le sens parcouru) automatique du système de sécurité ATB des NS. Or, ces nouvelles balises ne seront opérationnelles qu'à partir du 1^{er} septembre 1997. En fait, il en existe déjà,

mais elles ne fonctionnent que pour l'ATB de 3ème génération, celui qui équipe les rames Thalys PBA. Or, les Thalys PBKA sont déjà équipées de l'ATB « NG », dit de nouvelle génération (à flot continu d'informations), et qui nécessite un autre type de balise.

Echéance suivante : le dimanche 14 décembre prochain, lorsque sept allers-retours seront mis en marche entre Paris et Cologne (via Bruxelles et Liège) au moyen de rames PBKA. A partir de juin 1998, on évoque même la possibilité de prolonger les deux derniers trains de la journée au-delà de Köln Hbf : l'un jusqu'à Düsseldorf, l'autre jusqu'à Dortmund ! Bien entendu, il va de soi que dans cette hypothèse, les deux premiers parcours du lendemain matin seraient initialisés au départ de ces deux dernières gares.

□ Des automotrices électriques doubles bientôt en livrée « new look »

Dans le cadre de la modernisation prochaine des automotrices doubles classiques, l'élément « B » de l'automotrice double 172, gravement accidentée lors d'un déraillement à Roulers en avril 1996, a servi de prototype à l'occasion de sa réparation à l'AC Malines. Outre un nouvel intérieur avec sièges individuels en 1ère classe, la livrée grise et bleue « new look » des M4 rénovées lui a été appliquée. A remarquer que la disposition 3 + 2 places séparées par le couloir central a été maintenue en 2ème classe, afin de ne pas réduire le nombre de places assises.

Ceci étant, la future chaîne de modernisation traitera exclusivement les automotrices des tranches 66 à 78 (soit les matricules 595 à 782), à l'exception des tranches 62, 63 et 65 (AM 153 à 260), plus anciennes, qui devraient être radiées avant l'an 2000.

NDLR : le n° de la tranche indique approximativement l'année de mise en service de l'engin correspondant : exemple : « 62 » = mise en service en 1962 (ou quelques mois plus tard...).

□ La saga des AM 96 : suite, mais pas fin !

Nouvel épisode du feuilleton Sncbéien qui devrait vous tenir en haleine jusqu'à la fin de l'année, au moins : l'engagement en service commercial des nouvelles automotrices triples « AM 96 » !

Les deux premières AM 96 ont bien été engagées sur les navettes Mons - Aulnoye à partir du lundi 24 mars, au prix toutefois d'une particularité de dernière minute : suite à un « oubli », le premier train de cette batterie (E 5952 Mons - Maubeuge) a dû être maintenu pendant deux semaines en rame réversible locomotive bitension série 12 + voitures M4, car ce parcours dessert Maubeuge via la courbe de raccord de « Sous-le-Bois » et revient ensuite à vide de Maubeuge à Aulnoye, deux itinéraires qui n'étaient pas repris dans l'autorisation de circulation octroyée par la SNCF ! Ce coûteux manquement n'a été levé que le 8 avril, la SNCF ayant entre-temps régularisé la situation.



AM 96 en gare d'Aulnoye le 13 mai 1997 (photo M. Lebeau)

Autre date clé dans le processus d'engagement - décidément très lent - des AM 96 en service commercial : le dimanche 1^{er} juin 1997. A cette date, les navettes Mons - Tournai - Lille ont été reprises à leur tour par une (seule) AM 96. Le roulement des AM 96 au 1.06.97 compte donc au total trois services : les navettes Mons-Aulnoye, les navettes Mons - Tournai - Lille, et un aller-retour Tournai - Lille en milieu de journée.

Par contre, il faudra attendre le mois de septembre pour voir les AM 96 sur la relation IC Anvers-Central - Gand-St-Pierre - Lille Flandres, car tous les circuits de voie des lignes 59 et 75 n'ont pu être adaptés à la traction triphasée pour le 1^{er} juin. Il se confirme donc de plus en plus que ce n'est pas la (relative) mauvaise tenue de ces automotrices en ligne qui limite leur utilisation, mais bien l'imprévoyance et le manque de moyens humains de certains services de l'Infrastructure, qui ont largement sous-estimé l'ampleur des transformations à effectuer aux circuits de voie !

Prochaine échéance donc : septembre 1997, lorsqu'on substituera, aux rames réversibles 12+M4 entre Anvers et Lille, des automotrices triples AM 96 bitension (certains trains étant formés jusqu'à quatre AM accouplées). A noter que des mécaniciens de la SNCF interviendront sur ces automotrices, à l'instar des locos bitension de la série 12 actuellement engagées sur les trains de marchandises entre Lille Délivrance et Merelbeke/ Gand Maritime.



↑ *sursis* pour les locomotives tritension série 15 : la 1501, tête de série, à Namur en tête de l'EC 30 *Molière* pour Paris-Nord le 13 juillet 1997 ;

↓ *exit* la locomotive polytension 1804, retirée définitivement de l'exploitation le 1er janvier 1997 (ici en tête de l'EC 39 *Alexandre von Humboldt* à Liège-Guillemins pour Berlin-Zoo le 5 octobre 1994) - photos M. Lebeau

Aucune inquiétude à avoir pour ces 12 libérées de leurs trains IC Anvers - Lille: elles seront immédiatement reversées sur les trains de marchandises Lille - région gantoise. L'unique service assuré pour l'instant par une diesel BB 67400 de la SNCF sur cette relation devrait logiquement disparaître à cette occasion.

Enfin, les premières AM 96 ne devraient apparaître qu'à partir du 14 décembre prochain sur la relation IC Knokke/ Blankenberge - Hasselt/ Liège, soit avec plusieurs mois de retard sur le calendrier prévu. En cause : le problème de l'adaptation des circuits de voie à la traction triphasée, encore et toujours. Pour débiter tout de même l'exploitation de cette relation au moyen de ces automotrices, on envisage même de limiter la relation respectivement à Hasselt et à Liège-Guillemins, les sections terminales vers Genk et Maastricht étant reprises par une AM 03 « Break » en correspondance!

NDLR : Selon la note du Département T du 25/3/97, les automotrices bitension 441 à 490 sont actuellement autorisées à circuler sur les tronçons Mouscron - Lille, Quévy - Aulnoye/Maubeuge⁷ et Blandain - Lille de la SNCF à raison de deux automotrices accouplées au maximum par train.

❑ Les locomotives tritension série 15 : la fin des haricots !

Le nombre impressionnant - et en augmentation constante ces derniers mois - des déresses enregistrées par les locomotives tritension de la série 15 le faisait sentir : à partir du 14 décembre prochain, les six trains de la nouvelle desserte Namur - Aulnoye - Paris-Nord (qui remplaceront les EC *Molière* et *Parsifal*), seront tous assurés avec échange de locomotives de part et d'autre de Jeumont. Exit donc les 15, principalement victimes - il faut oser le dire - de l'incompétence de certains mécaniciens de la SNCF... En effet, les « anciens » du dépôt SNCF parisien de La Chapelle - qui avaient déjà eu pas mal de peine à assimiler le fonctionnement de ces engins lors de leur mise en pool avec les CC 40100 SNCF et les 18 SNCB - ont presque tous été versés dans les séries *Eurostar*, TGV et *Thalys*. Et il faut bien constater que leurs successeurs, pour la plupart novices sur l'axe Paris - Liège, n'ont manifestement pas bénéficié d'un écolage du même niveau...

Résultat : les cinq 15 de l'effectif se retrouveront en chômage forcé dès le 14 décembre prochain, et leur retrait de l'exploitation devrait suivre rapidement, par manque de possibilités de réutilisation adéquate en service intérieur belge !

Une dernière tentative pour éviter les échanges d'engins à la frontière aux trains précités a bien été entreprise par la SNCB, qui proposa de les faire remorquer par les 12 bitension libérées de l'axe Anvers - Lille (ces dernières y étant remplacées par des automotrices AM 96 dès septembre prochain). Mais le projet de roulement incluait la remorque de quelques trains de marchandises entre la banlieue parisienne et Anvers, pour éviter certains déséquilibres. Sans grande surprise, la SNCF refusa poliment, mais fermement : il ne fait pas bon de chasser sur les futures terres de ses BB 36000 tritension, en ces temps de directive européenne 91/440..!

⁷ - la section Y Sous-le-Bois - Maubeuge a été ajoutée par note T du 30 juin 97.

□ Les locomotives quadritension série 18 : le dernier trio...

Le processus annoncé de mise à l'écart par souci d'économies des trois premières locomotives électriques de la série 18 s'est achevé à la mi avril. Après la 1804, retirée *définitivement* de l'exploitation le 1er janvier 1997, un de ses bogies étant arrivé à limite d'usure, la suivante a été la 1803, retirée *temporairement* de l'exploitation le... 1^{er} avril 1997 (sic). La machine étant arrivée à limite de périodicité pour subir un entretien, celui-ci n'a pas été réalisé. Mais contrairement à la 1804, la 1803 ne servira pas de banque d'organes, puisqu'elle a été arrêtée alors qu'elle était encore en parfait état de marche.

Le lundi 14 avril 1997, la 1802 était à son tour retirée *temporairement* de l'exploitation, pour un bogie arrivé à limite d'usure. Depuis ce jour, seules les 1801, 1805 et 1806 restent donc en service. En cas d'avarie importante touchant un de ces engins, on déciderait toutefois vraisemblablement de ne pas procéder aux réparations, et la 1802 (ou la 1803) serait réactivée.

De toute façon, la date limite du maintien en service des trois rescapées n'ira pas au-delà de juin 1998, lorsque le nombre de trains IC entre Ostende et Cologne sera réduit à un point tel que les sept locomotives quadritension de la série 16 suffiront à la tâche...

□ trafic marchandises enfin accéléré entre la Belgique et les Pays-Bas!

Actuellement, les locomotives belges et néerlandaises assurant le trafic de marchandises entre la Belgique et les Pays-Bas ne vont pas au-delà des points frontières de Roosendaal (NL) ou d'Essen (B), où elles se relayent mutuellement. Ces relais de traction sont la principale cause de la médiocre moyenne horaire sur cet itinéraire, qui relie pourtant deux des plus grands ports du monde : Anvers et Rotterdam.

Dès la fin septembre 1997, certains trains de marchandises vont enfin être assurés de bout en bout entre la Belgique et les Pays-Bas, sans relais de traction. Une locomotive électrique bitension belge de la série 25-5 (2551 à 2558) desservie par un conducteur d'Anvers-Dam assurera quotidiennement deux allers-retours entre Louvain (via Muizen) et la gare de formation de Kijfhoek (près de Rotterdam). Les trains concernés sont les suivants :

- 42660 Muizen 02.38 - Kijfhoek 04.47
- 42911 Kijfhoek 07.11 - Louvain 09.59
- 42930 Louvain 16.28 - Kijfhoek 18.50
- 42661 Kijfhoek 20.52 - Louvain 00.17

En échange, deux locomotives Diesel BB de la série 6400 des NS accouplées en unité multiple et conduites par des machinistes NS prendront à leur compte trois allers-retours quotidiens entre les terminaux conteneurs de Maasvlakte (dans le port de Rotterdam) et d'Angola (dans le port d'Anvers). Ces trains sont les suivants (*attention : les n° indiqués sont encore provisoires*):

- 62017 Maasvlakte 22.12 - Angola 00.58
- 62016 Angola 02.16 - Maasvlakte 05.04
- 62007 Maasvlakte 06.22 - Angola 09.25
- 62008 Angola 10.39 - Maasvlakte 14.12
- 62011 Maasvlakte 14.11 - Angola 17.20
- 62012 Angola 18.26 - Maasvlakte 21.12.

Les trains remorqués par les BB des NS sont des convois de conteneurs circulant pour le compte de la firme NDX (la filiale européenne de l'exploitant ferroviaire américain CSX). Et pour cause : cette firme avait carrément menacé les NS et la SNCB d'assurer elle-même la traction de ses trains, devant la mauvaise volonté que ces derniers mettaient pour accélérer la marche de ces convois ! On se rappellera en effet que les NS exigeaient la présence d'un second pantographe sur les 25-5 avant de les autoriser à la remorque de trains de marchandises sur leur réseau, ce que les services techniques de la SNCB jugeaient totalement superflu. Devant la menace de la firme NDX, les incompatibilités techniques se sont levées comme par enchantement...

En vue d'autoriser les BB 6400 des NS à circuler sur le réseau belge à partir de septembre prochain, la 6520 a été testée au cours de la journée du 28 juin dernier entre Ath et Silly (sur la ligne 94 Bruxelles - Tournai).

Quant aux locomotives électriques belges de la série 25-5, elles sont dispensées de subir un examen semblable, puisqu'elles sont déjà agréées par les NS depuis... 1974!

❑ La série 41 est commandée

Le vendredi 27 juin dernier, le Conseil d'Administration de la SNCB a commandé 80 **autorails doubles Diesel-hydrauliques** à la firme GEC-Alsthom. Ce groupe proposait en effet une offre 30% moins chère que le meilleur marché de ses concurrents, en faisant construire ces engins par ses usines espagnoles : les bogies à Valencia (Valence) et les caisses ainsi que l'assemblage final à Barcelone ! Très peu de retombées économiques en Belgique sont donc à espérer de cette commande, au grand dam de la firme BN, grande perdante de l'opération.

La livraison du premier autorail est prévue pour le début 1999, à la cadence de 22 engins par an. En voici quelques caractéristiques :

Effectif : 80 (n° 4101 à 4180)

Vitesse maximale : 120 km/h

Masse totale : 93 t.

Un bogie moteur par voiture
(deux moteurs Diesel)

Suspension secondaire pneumatique

Circulation en unités multiples
jusqu'à 4 engins doubles

Places assises : 12 (1ère classe)

138 (2e classe)

Freinage : électro-pneumatique UIC
dynamique hydraulique
par patins magnétiques (en
urgence)

Prix unitaire : 71,25 millions de FB.

❑ Les locomotives Diesel : la grande lessive...

En date du 1^{er} juin 1997, le département du Matériel a procédé à un grand nettoyage de son effectif Diesel : il a ainsi été décidé que les locomotives de ligne accidentées (parfois depuis plusieurs années !) dont la réparation aurait nécessité plus de 2000 heures de main d'oeuvre ne seraient plus réparées. Premières victimes de cette mesure : les 5213 et 5317 de Stockem impliquées dans le « nez à nez » du 5.10.94 à Halanzy entre les trains 48915 Anvers - Athus et 49950 Athus - Feluy. La réparation de ces deux engins aurait nécessité respectivement 2780 et 3820 h de travail !

La 6279 de Hasselt subira le même sort : assurant le train IR 1678 Mol - Anvers le 25.06.94, elle tamponna en pleine voie l'arrière du train de marchandises Z 47242 Montzen - Anvers DS, arrêté devant un signal à Boechout (près d'Anvers). Sa remise en état aurait nécessité 2793 h. de main d'oeuvre. Enfin, pointons la 5163 d'Anvers-Dam : à elle seule, elle aurait coûté la bagatelle de 3992 heures de réparation!

Quant au département de l'Infrastructure, il a également fait le ménage dans ses écuries, en liquidant ses vieux rossignols : une 62 accidentée (la 6300), deux 91 (9141 & 9145), sept 92 (9202, 9208, 9213, 9217, 9221, 9222 & 9225) et huit 84 (8427, 8428, 8440, 8441, 8449, 8452, 8453 & 8459). En ce qui concerne ces dernières, 3 d'entre elles (les 8428, 8452 et 8453) sont toutefois reprises dans les effectifs du service Transport (en étant entretenues à Anvers-Dam). Tous les autres engins cités sont remis à disposition comptable du département M, qui procédera soit à leur mise hors service, soit à leur radiation des écritures.



Deux locomotives série 55 « TVM » sont en permanence stationnées à Mons pour dépannage éventuel des TGV (photo J. Buxant - mai 1997)

En remplacement de ces défections, 9 locomotives de la série 62 ont été cédées au département « Infra ». Désormais, ce dernier ne pourra plus utiliser des engins de l'effectif « Transport » pour remorquer ses trains de service. Afin de faciliter leur identification dans les faisceaux de garage et d'éviter ainsi leur utilisation à des tâches « Transport », ces locos seront pourvues d'autocollants « INFRA » sous leurs matricules !

❑ Les Diesel 55 « TVM »

A l'instar des BB 67200 de la SNCF, les six locomotives Diesel 5501, 5506, 5509, 5511, 5512 et 5514 de Schaerbeek équipées de la TVM 430 (le système de signalisation propre aux lignes à grande vitesse) ont été équipées au cours du printemps d'un attelage de secours de type Scharfenberg, ce qui leur permet désormais de pousser les rames TGV et Eurostar en détresse sans risquer d'endommager l'attelage de secours. A noter que ce dispositif n'a été monté qu'à l'une des extrémités de chaque loco, puisqu'elles doivent de toute façon circuler par deux en permanence pour être détectées par les circuits de voie LGV.

❑ Les diesel série 76 dans le port d'Anvers

Le nombre de trains de travaux engagés sur la section de LGV Antoin - Lembeek se réduisant au fur et à mesure de l'achèvement des travaux, le retour progressif des locomotives Diesel prêtées à TUC-Rail s'est amorcé dès le début de cette année, les 55 et 62 rejoignant progressivement leurs ateliers respectifs en attendant... le début des travaux sur la LGV 2 entre Bierbeek et Voroux.

Quant aux 76, une nouvelle affectation leur a été trouvée : les manoeuvres lourdes dans le port d'Anvers ! Couplées en permanence par deux, capot contre capot (afin d'offrir la meilleure visibilité aux conducteurs), ces locos ont repris au 1er juin certaines tâches auparavant dévolues aux séries 73 et 75, à savoir la remorque des « coupes » entre Anvers-Nord et les différents faisceaux du port.

Début avril, les 7604, 7610, 7617 & 7621 étaient déjà mises à disposition des conducteurs d'Anvers-Dam, aux fins d'initiation. Les 7601, 7605, 7606, 7607, 7608 & 7622 ont suivi au début juin. L'entretien des 25 locomotives de cette série reste toutefois attribuée à l'atelier de Schaerbeek.

❑ La série 77 est commandée !

Le vendredi 27 juin dernier, le Conseil d'Administration de la SNCB a finalement commandé 90 locomotives BB Diesel hydrauliques mixtes (aptées à la ligne et aux manoeuvres) à la firme allemande Siemens. Ces locomotives seront dérivées du modèle G1200 de la firme, dont 85 unités sont déjà en service dans plusieurs pays.

Quatre concurrents avaient remis une offre, pour ce marché d'environ cinq milliards de FB : outre Siemens (l'heureux élu), un consortium composé de la firme allemande ADtranz (ex ABB / Henschel) et de CMI à Seraing, la firme autrichienne Jenbacher Werke et l'association franco-belge GEC-Alsthom / ACEC Transport.

Bien que commandée à l'étranger, la future série 77 de la SNCB sera toutefois équipée d'un moteur Diesel de fabrication belge : c'est la célèbre firme ABC (Anglo Belgian Co.) qui les fabriquera dans ses ateliers gantois. Les retombées économiques de ce marché en Belgique s'élèvent à près de 40% du montant global, le meilleur score des quatre adjudicataires. BN, la division belge de Bombardier Eurorail, devrait bénéficier de cette commande au titre de sous-traitante de Siemens, puisque le montage finale de ces locomotives devrait se réaliser dans les ateliers BN de Bruges.

Voici les caractéristiques techniques de ces futures locomotives :

Matricule : n° 7701 à 7790
Disposition d'essieux : B'B'
Longueur tampons compris : 15 500 mm
Largeur : 3 080 mm
Hauteur : 4 275 mm
Entr'axe des bogies : 7 700 mm
Diamètre des roues (neuves) : 1000 mm
Masse totale : 90 t
Moteur Diesel : ABC du type 60ZC-1000
Puissance nominale : 1150 kW

Transmission hydraulique :
 Voith du type L4r4zseU2a
Vitesse maximale : 100/60 km/h
 (ligne/manoeuvres)
Effort au démarrage : 232/291 kN
 (ligne/manoeuvres)
Frein pneumatique : à sabots
Prix unitaire : 60 millions de FB.

Le prochain marché de commande de matériel devrait être passé à l'automne prochain : de 250 à 340 voitures à voyageurs à deux étages type « M6 ».

□ L'autorail caténaires ES 502 : une version mini !

A l'heure actuelle, trois de ces nouveaux autorails Matisa destinés à la maintenance des caténaires ont été livrés à la SNCB : les ES 501, 502 et 503. L'autorail ES 501, attribué à l'arrondissement LGV, est plus particulièrement destiné à intervenir sur la ligne à grande vitesse belge, et a été équipé du système de signalisation propre à la LGV (la TVM 430). Grâce à son empattement entre essieux extrêmes de 16 m, il peut y circuler seul, ce qui n'est pas le cas des locomotives Diesel de la série 55 TVM, qui doivent rouler par paire afin d'être détectées par les circuits de voie LGV.

Le deuxième autorail ES livré (le 502) a un empattement plus standard de 12,2m, qui convient amplement sur les lignes classiques. Mais problème : lors des essais comparatifs des ES 501 et 502, il est apparu que la stabilité du 502 était bien moindre que celle du 501 lors de l'usage simultané de la plate-forme et de la grue, à cause de son empattement plus court !

Il a donc été décidé de construire le restant de la série (ES 503 à 514) en version « allongée », ce qui offrira accessoirement plus d'espace au personnel appelé à les desservir. Cet argument n'a donc pas été la raison première de l'allongement de ces engins, comme avancé par d'aucuns de manière bien innocente...

L'ES 502 - attribué depuis lors au centre d'entretien des caténaires d'Anvers-Est - restera donc l'unique exemplaire de la version "raccourcie".

Mac' Machine (7/97).

□ Livraison des voitures I 11 BDX

La commande de voitures I 11, actuellement en cours de livraison, comporte un lot de 21 voitures 2ème classe/fourgon avec cabine de conduite pour utilisation en rames réversibles, notamment avec les futures locomotives bicourant série 13, actuellement en construction. La livraison de ces voitures BDX devrait commencer à partir de décembre 1997, mais celle-ci offrira la particularité d'être effectuée en deux phases.

Dans la première phase, qui démarrera en décembre 1997, les I 11 BDX seront livrées sans poste de conduite. La livraison de ces équipements n'interviendra en effet qu'entre décembre 1997 et mai 1998. Dans une deuxième phase, en fonction de la livraison des postes de conduite, un certain nombre de voitures BDX I 11 seront livrées dès février 1998 directement avec poste de conduite et pourront ainsi être exploitées en réversibilité.

Fin mai 1998, cinq voitures BDX seront équipées du poste de conduite. C'est à partir de janvier 1999 que les 16 voitures restantes seront équipées, à raison de deux par mois. En septembre 1999, les 21 voitures BDX seront exploitables en réversibilité.

Le tableau ci-après donne une situation claire de la mise en service de ce type de voitures.

date	nombre de voitures BD sans poste de conduite à mettre en service	nombre de voitures BDX avec poste de conduite à mettre en service	total voitures I 11 BD en service	total voitures I11 BDX en service
12/97	1		1	
01/98	3		4	
02/98	4	1	8	1
03/98	4	1	12	2
04/98	2	3	14	5
05/98	2		16	5
01/99	-2	+2	14	7
02/99	-2	+2	12	9
03/99	-2	+2	10	11

date	nombre de voitures BD sans poste de conduite à mettre en service	nombre de voitures BDx avec poste de conduite à mettre en service	total voitures I 11 BD en service	total voitures I11 BDx en service
04/99	-2	+2	8	13
05/99	-2	+2	6	15
06/99	-2	+2	4	17
07/99	-	-	4	17
08/99	-2	+2	2	19
09/99	-2	+2	0	21

Il est grand temps d'engager les voitures BDx en service régulier. Le personnel de la firme chargée du service Minibar sur les IC « B » Ostende - Eupen/Cologne se plaint amèrement de ses mauvaises conditions de travail dans les fourgons Dms⁸ actuels où il ne dispose en effet d'aucun équipement spécifique : ni frigo, ni appareillage de production d'eau chaude. De plus, ces fourgons ne disposent ni de l'air conditionné, ni même de la ventilation par air pulsé : en hiver, seule la loge du chef-garde est chauffée... En outre, sur les IC Anvers - Charleroi, l'impossibilité actuelle de constituer des rames réversibles de voitures I 11 (à moins d'encadrer la rame par deux locomotives, une solution très onéreuse) a obligé au retrait des I 11 au profit de rames réversibles de voitures M4 en livrée « rénovée ». Enfin, sur Ostende - Eupen, des problèmes de capacité se posent aux heures de pointe : l'arrivée des voitures BDx permettra de retrouver une cinquantaine de places assises supplémentaires par rame.

Enfin, la SNCB a dû renumérotter en catastrophe les voitures I 11 BDx. Dans un premier temps, la SNCB avait prévu une numérotation UIC de trafic international (commençant par le code « 61 »), comme pour les voitures « A » et « B ». Comme l'UIC ne prévoit pas de voiture avec poste de conduite dans sa numérotation, les voitures BDx seront finalement numérotées dans la série « 50 » de service intérieur.

Numéro M	Numéro UIC	Numéro M	Numéro UIC
19801	50 88 8090 001-6	19811	50 88 8090 011-5
19802	50 88 8090 002-4	19812	50 88 8090 012-3
19803	50 88 8090 003-2	19813	50 88 8090 013-1
19804	50 88 8090 004-0	19814	50 88 8090 014-9
19805	50 88 8090 005-7	19815	50 88 8090 015-6
19806	50 88 8090 006-5	19816	50 88 8090 016-4
19807	50 88 8090 007-3	19817	50 88 8090 017-2
19808	50 88 8090 008-1	19818	50 88 8090 018-0
19809	50 88 8090 009-9	19819	50 88 8090 019-8
19810	50 88 8090 010-7	19820	50 88 8090 020-6
		19821	50 88 8090 021-4

⁸ - fourgons Dms (D = fourgon ; m = voiture de + de 24 m. de long ; s = présence d'un couloir latéral) :

Accidents - incidents

mars à juillet 1997

Dimanche 2 mars 1997 à 4 h 35 : Kinkempois (l. 36A)

Lors de l'entrée en gare du E 32415 Anvers - Kinkempois (50 wagons/ 3940 t (!) remorqués par les 2755 & 2757), le 7ème wagon déraile suite à la rupture de la fusée d'un essieu. La voie principale en gare est endommagée sur une longueur de 600 m. Le wagon déraillé engage le gabarit de la voie voisine. Le relevage aura lieu le lendemain.

Mardi 11 mars à 11 h 30 : Ligne (l. 94)

L'*Eurostar* 9127 Bruxelles-Midi - London (rame F10, motrice 3221) tamponne à pleine vitesse la remorque d'un camion qui franchissait irrégulièrement le P.N. 37 de la Nationale 7 Bruxelles - Tournai, malgré les feux rouges et un important brouillard régnant sur la région.

Le train ne déraile pas, mais des débris divers obstruent la voie adjacente. Le nez de la motrice, complètement embouti, a joué son rôle de bouclier : on ne dénombre aucun blessé. Mieux : des voyageurs déclarèrent qu'ils ne s'étaient même pas rendus compte de l'accident ! Au total, cinq bus et cars seront affrétés pour conduire les 116 voyageurs à Lille.

Les débris du camion sont évacués vers 15 h. La rame est rapatriée vers l'atelier de Forest à 16 h 40, remorquée par deux 55 TVM.

Mercredi 2 avril : Montegnée (l. 36)

Vers 14 h, le talus du chemin de fer constitué de schistes houillers prend feu à hauteur de la B.K. 96,2 (dans les plans inclinés entre Montegnée et Liège Haut-Pré). Le talus est brûlant et dégage une fumée épaisse sur une longueur de 50 m, du côté de la voie A (sens normal Bruxelles > Liège). Par moments, des explosions provoquées par des dégagements de soufre retentissent même à la base du talus !

La voie A est mise hors service pour instabilité de la voie, à partir du lendemain vers 11 h, tandis qu'une excavatrice tente de mettre à nu le foyer. Le mercredi 9 juillet, le même incident se reproduira, et la voie A sera à nouveau interdite, à partir du 11 vers 16 h 30 ! Le feu couvait sous la cendre...

Mercredi 9 avril, 1 h 43 : Habay-la-Neuve (l. 162)

Le 2ème wagon du E 42913 Muizen - Thionville (18 wagons de conteneurs/ 1525 t remorqués par les 2376 & 2347) déraile d'un bogie en pleine voie. La voie B reste parcourable, mais est occupée de 13 h 30 à 14 h 18 pour permettre au train de relevage d'opérer. Après réparation provisoire, la voie A est remise en service à 19 h 23.

Mardi 15 avril, 0 h 00 : Sint-Joris-Weert (l. 139)

A minuit, le service 100 prévient la SNCB qu'un incendie ravage le bâtiment de la gare. Le brasier dure jusqu'à 1 h 25 et occasionne de sérieux dégâts au toit de l'édifice. Des traces d'effraction relevées par la police font penser à un acte intentionnel. De fait quelques jours plus tard, un habitant de Wavre est soupçonné d'avoir bouté le feu à la gare, et sera placé sous mandat d'arrêt : il reconnaîtra s'être livré à des actes de vandalisme, furieux de ne pas pouvoir prendre le train ! C'eût été difficile, et pour cause : c'était grève..!

Vendredi 9 mai, 3 h 43 : Walcourt - Yves-Gomezée

Le parcours à vide RZ 8128 Walcourt - Couvin (3 M2 tractées par la 6224 de Monceau) heurte un troupeau de bétail divaguant le long de la voie. Le massacre est impressionnant : pas moins de dix vaches seront tuées, la locomotive déraillant même du 1er bogie ! Deux bus des TEC sont réquisitionnés pour assurer une navette entre Walcourt et Couvin jusque 13 h. Après intervention du train de relevage de Monceau et évacuation des carcasses, la voie est rétablie à vitesse réduite à 12 h 26.

Jedi 15 mai, 1 h 28 : Naninne (l. 162)

Le Z 49950 Stockem - Feluy (39 wagons-citernes/ 828 t remorqués par les 1809 & 1820 des CFL) arrêté en pleine voie suite à un P.N. en grande alarme se fait tamponner en queue par le E 44976 Bettembourg - Gand Port Maritime (2 wagons/ 84 t remorqués par la... 2013 (sic), approchant en marche à vue.

Les deux derniers wagons du 49950 sont accidentés, tandis que le chargement du 1er wagon du 44976 est déplacé. La voie adjacente reste libre. Après évacuation des véhicules endommagés, la voie est remise en service à 14 h 03.

Dimanche 1er juin, 3 h 00 : Y: West Driehoek Hasselt (l. 35)

Le E 32403 Anvers - Kinkempois (50 wagons de minerai/ 3914 t remorqués par les 2753 & 2758) déraile du 32ème wagon, suite à un bandage lâché. Le train est immobilisé entre la bifurcation « West Driehoek Hasselt » et la gare de Hasselt, empê-

chant uniquement la circulation sur la ligne de raccord 35/1 vers Mol et Genk. Vers 10 h, la circulation sur la ligne 35 est rétablie.

Mardi 3 juin, 4 h 35 : Châtelet (l. 130)

A l'occasion de travaux de peintures des superstructures de la caténaire en gare, un peintre d'une firme privée est gravement électrocuté au cours de son travail. Deux de ses collègues sont électrocutés à leur tour en voulant lui porter aide. Finalement, le premier ouvrier chute du poteau-caténaires sur le sol.

Les mises hors tension prévues ont pourtant été appliquées, mais pour une raison obscure, les peintres opéraient à proximité d'un secteur resté sous tension. Devant la discordance des déclarations entre le personnel de la firme privée et de la SNCB, le Parquet descendra sur place. Un défaut dans les câbles de mise à la terre des poteaux caténaires pourrait être à l'origine de cet accident, ces câbles ayant tous été remplacés depuis lors dans toute la gare de Châtelet.

Samedi 7 juin, 4 h 39 : Momalle (l. 36)

Alors que des travaux ont toujours lieu le long de la voie B (sens normal Liège - Bruxelles) entre Fexhe-le-Haut-Clocher et Remicourt, un signaleur considère erronément la voie comme étant libérée, et expédie le premier train de la journée (l'IC 528 Welkenraedt - Ostende, remorqué par la 2731) sur la section concernée. A hauteur de Momalle, ce dernier percute à 138 km/h une grue rail-route qui se trouvait encore sur la voie, ainsi qu'un lorry. L'engin rail-route est traîné sur 80 m et éjecté dans les remblais de la voie B, tandis que le lorry vient s'encaster sous le premier bogie de la locomotive, qui ne déraille toutefois pas. Un poteau de caténaire est sectionné net par la grue, et la caténaire de la voie B est arrachée sur une distance de +/- 600 m. Seul le conducteur du train est légèrement blessé, les trois ouvriers travaillant sur le site (dont le grutier) s'étant enfuis à l'approche du train, grâce à la vigilance d'une vigie. Les deux voies de la ligne 36 sont obstruées.

Des bus sont mis en marche entre Ans et Waremmé, ainsi qu'entre Waremmé et Landen. Les trains sont détournés entre Louvain et Liège via Ottignies, Namur et Huy (via les lignes 139, 161 et 125). La voie A est remise en service à 13 h 44. Le train de relevage de Kinkempois intervient de 12 h 40 à 15 h 35, et évacue la rame de l'IC 528 vers Kinkempois. Après intervention de l'autorail-caténaires, la voie B est remise en service à 17 h 40.

Lundi 9 juin, 18 h 59 : Ponderôme (l. 166)

A l'occasion de travaux de renouvellement de rails et de traverses, un double train de travaux parvient à Beauraing, où il est scindé en deux. La tête (10 wagons-trémie chargés de ballast et tractés par la 5301 de Stockem) est admise dans la section

hors service de la voie A entre Beauraing et Vonèche. Ensuite, la queue (17 wagons plats poussés par la 5214 de Stockem) est admise à son tour sur la section hors service, mais du fait de sa vitesse plus rapide (35 km/h), elle rattrape le premier convoi (qui ne circule qu'à 10 km/h) et le tamponne violemment à la sortie du tunnel de Pondrôme. Du choc, deux trémies du convoi tamponné déraillent, tandis que le wagon plat de tête du convoi tamponneur, chargé d'une grue, s'encastre dans la dernière trémie; et trois autres wagons plats déraillent chacun d'un essieu. Les deux voies sont obstruées. En outre, cinq agents de l'infrastructure présents sur les wagons sont blessés, la plupart se jetant des convois en marche à l'imminence de la collision!

Des premiers éléments de l'enquête, il ressort que le conducteur du convoi tamponneur n'aurait pas entendu les ordres venant du convoyeur situé en tête de sa rame.

Le train de relevage de Monceau intervient à partir de 1 h 40 le lendemain (mardi 10). La voie B adjacente est remise en service à 5 h 25 et la voie A à 22 h 32.

Mardi 10 juin, 1 h 10 : Gand-St-Pierre

Suite aux pluies diluviennes des jours précédents, le talus situé à la sortie de la gare entre les lignes 50A vers Ostende et 75 vers Courtrai s'affaisse soudainement dans la voie A de la ligne 75 (sens normal Gand > Courtrai), entraînant l'effondrement d'une partie du bâtiment du poste d'entretien des voitures. La voie A (située en contrebas du bâtiment) est partiellement ensevelie sous la boue et les gravats. La voie B reste parcourable moyennant réduction de la vitesse à 20 km/h. On ne dénombre aucun blessé. A 6 h 05, la voie A est rétablie.

Mercredi 11 juin vers 20 h : formation de Gand Maritime

Lors d'un orage violent, un total de 25 wagons garés sur différents voies du faisceau de triage se mettent en marche sous la poussée des fortes bourrasques de vent, ce qui provoque deux prises en écharpe et sept talonnages d'aiguillage. Le triage est immédiatement suspendu, et les wagons ramenés à leur point d'origine. Les dégâts mineurs sont réparés vers 22 h.

Jeudi 12 juin à 8 h 47 : Bruxelles-Nord

Au cours d'une évolution de la locomotive électrique 2145 dans le faisceau de garage de Bruxelles-Nord, un de ses pantographes reste coincé dans la caténaire. Le court-circuit qui s'en suit est à ce point violent qu'un des disjoncteurs de la sous-station de Bruxelles-Nord explose, provoquant un début d'incendie dans le bâtiment. Toutes les caténaires de la zone de Bruxelles-Nord se retrouvent immédiatement hors tension, ainsi que la Jonction Nord-Midi. Au cours des tests entrepris par le répartiteur ES, la sous-station de Haren et le poste de sectionnement de Kortenberg déclenchent à leur tour, interrompant tout trafic sur les lignes 36 jusque Kortenberg, 25 & 27 jusque Vilvorde, 28 sur toute sa longueur, 50 jusque Jette et 161 jusque Etterbeek ! Les trains

sont retenus respectivement à Ottignies, Louvain, Malines, Termonde et Denderleeuw, tandis que tous les engins Diesel de ligne ou de manoeuvres disponibles sont réquisitionnés afin de ramener en gare les trains électriques immobilisés en pleine voie.

A partir de 10 h, la tension revient « cas » par « cas », après isolement du tronçon accidenté. La caténaire litigieuse sera réparée à 14 h 19.

Jeudi 10 juillet vers 4 h, entre Bassenge et Visé (I. 24)

A 3 h 56, le E 32403 Anvers - Seraing (25 wagons de charbon/ 1966 t. remorqués par les 2751 & 2724) semble éprouver des difficultés dans sa marche entre Bassenge et Visé. Il est suivi au déblocc par le Z 55440 Zeebruges - Bressoux, lui-même suivi par le Z 42221 Muizen - Aachen West (11 wagons de conteneurs/ 392 t. remorqués par la 5145 de Hasselt). Pour éviter l'embouteillage, le Z 42221 est expédié à contre-voie pour « doubler » les deux trains lents. A 4 h 15, le Z 42221 entre en collision avec le 2ème wagon du 32403, qui avait déraillé et engageait le gabarit de la voie adjacente. Il n'y a pas de blessés. Le trafic (uniquement marchandises) est détourné entre Hasselt et Visé par Tongres, Liers, Liège-G et Bressoux, via les lignes 40 et 34. Le train de relevage de Schaerbeek intervient à partir de 11 h 58. Une voie est remise en service à 16 h 35, l'autre à 23 h 46.

Jeudi 10 juillet à 21 h 44, entre Marbehan et Habay

A bord de l'IC 967 Bruxelles-Midi - Luxembourg (AM 316), un violent pugilat oppose deux individus dans le compartiment de 2ème classe contigu au poste de conduite. Intrigué par le vacarme provoqué par la lutte, le conducteur du train assiste en partie à la scène et aperçoit un homme au visage ensanglanté, avant de se faire menacer à son tour. Continuant à rouler, il appelle le chef-garde à la rescousse, via l'installation de sonorisation. Lorsque ce dernier franchit l'intercirculation entre la 2ème et la 1ère voiture, il aperçoit une main qui disparaît entre les boudins de caoutchouc, suivi d'un bruit sourd en dehors de la rame. Le chef-garde actionne immédiatement le signal d'alarme et le train s'immobilise à hauteur du point d'arrêt non gardé de Habay-la-Neuve. A 22 h 01, le conducteur du train suivant (le E 42915 Bressoux - Metz Sablon) signale la présence d'un corps humain étendu le long de la voie. Quant à l'autre protagoniste, il est toujours en vie à bord du train, mais gravement blessé. Il s'avérera qu'il s'agissait de l'agressé (un ressortissant de nationalité luxembourgeoise), tandis que c'était son agresseur, voulant vraisemblablement s'échapper via les boudins d'intercirculation, qui s'est tué dans sa chute. La PJ descend sur place à 23 h 15, et retient l'AM 316 pour son enquête. La circulation normale est rétablie à 3 h 25 le lendemain.

Edmond Son (7/97)

Nouvelle offre « voyageurs » en 1998

Voici la toute dernière mouture connue (juin 97) de la nouvelle organisation « voyageurs » qui nous sera offerte au service d'été 1998. Elle est différente - on le constatera sans peine - des épures précédentes que nous avons publiées dans Trans-fer 102 et 103.

La grande tendance de cette offre est un renforcement des liaisons avec Bruxelles, qui, selon les statistiques, attire 50 % des déplacements de voyageurs de la SNCB. Ainsi, dans cette nouvelle mouture, cinq gares belges « seulement » perdent leur liaison directe actuelle avec Bruxelles : Torhout, Roulers et Izegem d'une part (ligne 66 Bruges - Courtrai, qui perd sa liaison « IC » G avec Bruxelles), Visé et Bressoux d'autre part (ligne 40 Liège - Visé - frontière néerlandaise), qui perdent leur « IC » F et reçoivent une liaison « L » Liège - Maastricht⁹. Par contre, une série d'autres gares sont désormais reliées de manière cadencée avec Bruxelles : les gares de la ligne 96 entre Quévy et Mons, les gares de la ligne 73 entre Gand et La Panne, Turnhout et Tielen (ligne 29), Lier et Herentals (ligne 15), Jemeppe-sur-Sambre, Auvelais, Tamines et Châtelet (ligne 130), Flémalle-Haute, Huy, Statte et Andenne (ligne 125).

De plus, une timide ébauche de « RER » voit le jour : outre la ligne 26 Hal - Vilvorde qui continue à bénéficier, en semaine, d'une liaison omnibus toutes les 20 minutes, apparaissent des « trains cadencés dans la pointe large » reliant Grammont, Termonde, Wavre, Nivelles et Bruxelles.

La distinction entre trains IC et IR est de nouveau introduite, et surtout, le service IC-IR du week-end a été réétudié et l'itinéraire de certains trains cadencés a été revu (il est donc différent de celui de la semaine), pour mieux satisfaire la clientèle.

Enfin, le matériel désigné a également subi des modifications.

Catégories de trains

On relève les catégories de trains suivantes :

1. **Relations internationales** : trains TGV « Thalys » et Eurostar », et trains internationaux classiques
2. **Relations inter-villes (IC-IR)** : on y recherche l'équilibre entre les relations entre grandes villes à grande vitesse et nombre d'arrêts limité et les relations entre villes moyennes avec des haltes plus nombreuses.
3. **Trains cadencés dans la pointe large** (une nouveauté) : sur quatre axes vers Bruxelles, ces trains cadencés seront mis en service à certaines heures dans la pointe large : ces trains

⁹ - il y a sans doute dans cette mesure visant à casser la relation « IC » F une autre raison : l'image des trains Liège - Maastricht n'est pas excellente auprès de la clientèle, car ils ne sont pas toujours bien fréquentés à certaines heures (problèmes de certains types de drogue en vente libre à Maastricht) ... à tel point que deux chefs-gardes y officient actuellement de concert (en général un chef-garde SNCB et un chef-garde NS).

ne desserviront que les gares intermédiaires les plus importantes et constitueront une desserte intéressante de l'agglomération bruxelloise.

4. **Trains locaux** : relations entre plus petites gares, liaison entre petites gares et les villes ou points de correspondance avec les trains inter-cités.
5. **Trains d'heure de pointe** complémentaires
6. **Trains touristiques** circulant en période de vacances, pour les loisirs.
7. **Trains locaux** autour de Bruxelles, soit les trains « P » à courte distance vers la capitale et les trains cadencés dans la pointe large, qui constitueront la préfiguration d'un Réseau Express Régional.

Remarques importantes :

1. La **Jonction Nord-Midi (JNM)** de Bruxelles étant l'artère la plus importante du réseau SNCB, la plupart des relations ayant leur terminus à Bruxelles seront couplées par paires, ce qui permettra de réduire la pression sur la JNM et de créer un certain nombre de relations à longue distance.
2. En outre, quelques **relations inter-villes** seront prolongées comme train omnibus sur le dernier tronçon, pour éliminer ruptures de charge et pour des raisons économiques.


Fréquence et amplitude

L'offre de base sur chaque tronçon comportera un train par heure, sauf pour les tronçons avec très peu de potentiel de clientèle.

La fréquence sur certains tronçons fort demandés sera augmentée : sur Bruxelles - Gand (3ème liaison horaire), Bruxelles - Mons (2ème liaison horaire), Bruxelles - Louvain (- Liège), Bruxelles - Malines et La Louvière - Charleroi.

Les **relations avec l'aéroport** seront aussi être améliorées lors de la mise en service de la nouvelle station ferroviaire en mai 1998 : des trains plus longs pourront y être reçus.

Dans le texte qui suit, les modifications d'itinéraire par rapport à la mouture de service voyageurs publiée dans Trans-fer 102 sont soulignées.

 : désigne le matériel prévu en 1998 pour assurer le service correspondant

Relations internationales de jour

1. *Eurostar* : Bruxelles - Londres
2. *Thalys* : Paris - Bruxelles - Amsterdam/Cologne
3. Bruxelles - Francfort
4. Bruxelles - Lille - Paris (et au-delà de Paris)
5. trains internationaux classiques
6. certains TGV pourront avoir partiellement une fonction en service intérieur s'ils offrent un excédent de places sur le tronçon intérieur

Trains intervalles (avec antennes omnibus) : la distinction entre trains « IC » et « IR », que l'on avait pensé laisser tomber, est à nouveau introduite.

Dans l'exposé ci-après, toutes les gares d'arrêt des trains IC-IR sont citées nommément et le matériel roulant qui y sera affecté en juin 1998 est indiqué. Dans bien des cas, il s'agit d'une solution provisoire: la livraison complète des 120 AM 96 et des locomotives bicourant série 13 modifiera les affectations. De plus, les négociations ne sont pas terminées avec la SNCF sur le nombre de relations belges cadencées admissibles en gare de Lille-Flandres, ni sur l'onéreuse installation du KVB sur le matériel belge. De plus, la montée en puissance du réseau « Thalys » vers les Pays-Bas et l'Allemagne sera loin d'être terminée en juin 1998.

□ **IC « A »** Ostende - Bruges - Gand-St-P. - Bruxelles JMN - Louvain - Liège-Guil - Verviers-Central - Welkenreadt (Aachen/Cologne - Eupen). *La desserte de Cologne sera fonction de l'organisation Thalys et Bruxelles - Francfort.*

🚂 loco. série 27 + voitures I 11

□ **IC « B »** Bruxelles JNM - Malines - Berchem - Anvers-Central - Roosendaal - Dordrecht - Rotterdam CS - Den Haag HS - Schipol - Amsterdam CS. *Tant que le TGV Thalys n'est pas porté à fréquence horaire, l'itinéraire et la fréquence actuels (1 train/heure) de cette relation sont inchangés.*

🚂 loco. série 11 + voitures Nederlandse Spoorwegen (rames réversibles)

□ **IC « C »** Lille - Mouscron - Courtrai ; **scindage** ; [tranche 1] Izegem - Roulers - Torhout - Bruges - Ostende ; [tranche 2] Gand-St-P. - Gand Dampoort - Lokeren - St-Nicolas - Berchem - Anvers-Central. *Ce service sera développé de manière pragmatique en fonction de l'adaptation des circuits de voie aux moteurs triphasés des AM 96, du matériel roulant disponible (AM 96 bicourant) et des négociations avec la SNCF (montage du KVB sur les AM 96 et capacité de réception de Lille-Flandres).*

🚂 AM 96 bicourant pour la relation Anvers - Lille et loco. série 12 + rames réversibles M4 pour Ostende - Courtrai, avec maintien de 4 trains directs Ostende - Lille avec arrivée à 9h, 13h, 17h et 21h.

□ **IC « D »** Lille - Tournai - Mons - La Louvière-Sud - Charleroi-Sud - Tamines - Namur - Huy - Liège-Guil - Liège-Jonfosse - Liège-Palais - Herstal. *On voit apparaître l'arrêt de Tamines, censé drainer la clientèle de la Basse-Sambre. La mise en service de cet IC dépend de l'adaptation des circuits de voies sur les lignes 125 Namur - Liège et 34 entre Liège et Herstal (Liers).*

🚂 loco. série 12 + rames réversibles M4

□ **IC « E »** [Tranche 1] Knokke - Duinbergen - Heist ; [tranche 2] Blankenberge **regroupement** Bruges - Gand-St-Pierre - Bruxelles JMN - Louvain - Aarschot - Langdorp - Testelt - Zichem - Diest - Schulen - Hasselt. *Nouvelle relation rapide entre le Limbourg, la région de Diest, Bruxelles et la côte.*

🚂 AM 96

□ IC « F » Quiévrain - Thulin - Hainin - Boussu - Saint-Ghislain - Quaregnon - Jemappes - Mons - Soignies - Braine-le-Comte - Bruxelles JMN - Louvain - Tirlemont - Landen - Waremme - Ans- Liège-Guillemins. *Jumelage technique de deux relations intervalles Mons - Bruxelles et Bruxelles - Liège ; accélération de la seconde relation rapide Bruxelles - Liège par suppression de l'actuel scindage et regroupement l'IC « F » à Landen.*

🚂 loco. série 21 + rames réversibles M4

□ IC « G » Ostende - Bruges - Gand-St-Pierre - Gand-Dampoort - Lokeren - St-Nicolas - Berchem - Anvers-Central. *Cet IC désenclave les Flandres par rapport à Anvers et aux Pays-Bas et assure une relation directe Anvers - Côte belge.*

🚂 loco. série 21 + rames réversibles M4

□ IC « H » Mouscron - Herseaux - Tournai - Leuze - Ath - Enghien - Bruxelles JMN - Schaerbeek *Nouvel arrêt à Enghien, qui reçoit ainsi une relation à la demi-heure avec Bruxelles et Tournai.*

🚂 loco. série 21 + rames réversibles M4

□ IC « I » Charleroi-Sud - Luttre - Nivelles - Braine-l'Alleud - Bruxelles JMN - Vilvorde - Malines - Berchem - Anvers-Central. *Vilvorde et Braine l'Alleud reçoivent ainsi une relation à la demi-heure avec Bruxelles, tandis que Luttre est préféré à Marchienne-au-Pont compte tenu des voyageurs qui montent dans cette gare et des correspondances assurées à Luttre vers la région du Centre : Manage, La Louvière....*

🚂 loco. série 21 + voitures I 11

□ IC « J » Bruxelles JMN - Bruxelles-Schuman - Bruxelles-Quartier-Léopold - Ottignies - Gembloux - Namur - Ciney - Marloie - Jemelle - Libramont - Marbehan - Arlon - Luxembourg.

🚂 AM Break

□ IC « K » Gand-St-P. - Wetteren - Lede - Alost - Denderleeuw - Liedekerke - Bruxelles JMN - Louvain - Tirlemont - Landen - St-Trond - Hasselt - Kiewit - Bokrijk - Genk. *Deuxième liaison sans arrêt prolongé à Landen de Hasselt à Bruxelles. Liaison directe Alost - Louvain (notamment pour la desserte de la KUL - université flamande de Louvain.*

🚂 AM Break

□ IC « L » Poperinge - Ypres - Comines - Wervicq - Menin - Wevelgem - Bijnsegem - Courtrai - Audenarde - Zottegem - Denderleeuw - Bruxelles JMN - Termonde - Zele - Lokeren - Sinaai - Belsele - St-Nicolas. *Rétablissement d'une relation rapide entre Poperinge et Bruxelles ; le jumelage avec la relation Bruxelles - Termonde - St-Nicolas est purement technique.*

🚂 AM Break

□ **IC « M »** Bruxelles JNM - Bruxelles-Schuman- Bruxelles Q-L - Ottignies - Gembloux - Namur ; **scindage** : [*tranche 1*] Jambes - Lustin - Godinne - Yvoir - Dinant ; [*tranche 2*] Andenne - Statte - Huy - Flémalle-Haute - Liège-Guillemins - Liège-Jonfosse - Liège-Palais - Herstal - Milmort - Liers. *Ce train relie ainsi Andenne, Statte, Huy et Flémalle avec Bruxelles sans rupture de charge.*

🚂 AM Break

□ **IR « a »** Louvain - Malines ; scindage

[*tranche 1*] Berchem - Anvers-Central [*tranche 2*] Willebroek - Puurs - Bornem - Temse - St-Nicolas-Waas. *Ce train est une combinaison de deux trains existant aujourd'hui: il assure une relation directe entre la métropole et la ville universitaire, ainsi qu'une liaison du même type au départ du pays de Waas. Des études ont démontré que la ligne Anvers - Louvain est manifestement la principale relation non directe empruntée par les voyageurs dans l'offre « IC-IR » de 1984.*

🚂 AM double

□ **IR « b »** Nivelles → Bruxelles JMN (service « L ») - Vilvorde - Malines - Malines-Nekkerspoel - St-Katelijne-Waver - Duffel - Kontich - Hove - Mortsel Oude-God - Mortsel D.S. - Berchem - Anvers-Central. *Le jumelage de l'IR « b » avec le train « L » Nivelles - Bruxelles est purement technique. Ce service des trains est une fusion temporaire de l'IR et du train omnibus Anvers - Malines pendant la durée des travaux à la jonction nord-sud d'Anvers.*

🚂 AM quadruple

□ **IR « c »** Anvers-Central - Berchem - Lier - Heist-op-den-Berg - Aarschot - Diest Hasselt - Diepenbeek - Bilzen - Tongres - Glons - Herstal - Liège-Palais - Liège-Jonfosse - Liège-Guillemins. *Ce train est accéléré par suppression des arrêts actuels de Langdorp - Testelt - Zichem - Schulen - Liers - Milmort, qui seront repris par d'autres trains. Des correspondances vers Bruxelles seront assurées à Hasselt et à Liège-Guillemins.*

🚂 AM double

□ **IR « d »** [*Tranche 1*] Grammont - Viane-Moerbeke - Galmaarden - Tollembeek - Herne - Enghien ; [*tranche 2*] Grammont - Acren - Lessines - Houraing - Papignies - Rebaix - Ath - Silly - Enghien (**regroupement**) - Hal - Bruxelles JMN → Louvain (service « L »). *L'IR b existant est accouplé à Bruxelles au train omnibus vers Louvain (augmentation de la capacité dans la Jonction Nord-Midi). Le prolongement de ce train vers Anvers s'est avéré impossible dans le cadre de l'optimisation des horaires. Hal obtient ainsi une relation directe avec les pôles de développement du Brabant Flamand, comme Diegem et Zaventem.*

🚂 AM double

□ IR « e » Anvers-Central - Berchem - Lierre - Herentals - Olen - Geel - Mol - Lommel - Overpelt - Neerpelt. *Cette relation pourrait être prolongée jusqu'à Weert. Elle sera probablement limitée à Berchem au cours des travaux de la Jonction Nord-Sud à Anvers.*

🚂 loco. diesel série 62 + voitures M 2

□ IR « f » Courtrai - Harelbeke - Waregem - Deinze - De Pinte - Gand-St-Pierre - Wetteren - Termonde - Malines. *Les antennes actuelles de l'IR « f » (Courtrai - Poperinge et Malines - Turnhout) bénéficieront d'une relation directe avec Bruxelles, de sorte qu'on ne maintiendra plus qu'un service de trains Courtrai - Malines.*

🚂 loco. série 21 + voitures M 4

□ IR « g » Manage → Bruxelles JMN (service « L ») - Malines - Malines-Nekkerspoel - Lierre - Herentals - Tielen - Turnhout. *Meilleure relation du nord de la Campine avec Bruxelles, couplée pour des raisons techniques avec le service L Manage - Bruxelles. Etant donné qu'Herentals et Lier disposent déjà de plusieurs relations avec Anvers, la priorité est donnée à une relation directe avec Bruxelles, donnant correspondance à Lier vers Anvers.*

🚂 AM double

□ IR « h » Gand-St-Pierre → Alost (relation « L ») - Erembodegem - Denderleeuw - Liedekerke - Bruxelles JMN - Bruxelles aéroport.

🚂 AM Break


□ IR « i » La Panne - Coxyde - Furnes - Dixmude - Kortemark - Lichtervelde - Tielt - Deinze - De Pinte - Gand-St-Pierre - Bruxelles JMN - Bruxelles-aéroport. *Liaison directe De Panne - Bruxelles établie, ainsi qu'un troisième train par heure entre Gand et Bruxelles.*

🚂 AM Break


□ IR « j » Quévy - Genly - Frameries - Mons - Jurbise - Soignies - Braine-le-Comte - hal - Bruxelles JMN - Bruxelles-aéroport. *Deuxième liaison par heure entre Mons et Bruxelles. Néanmoins, l'idée déjà évoquée d'amorcer cette desserte horaire à Aulnoye n'est pas abandonnée : dans ce cas, l'affectation d'AM 96 bicourant à cette relation est indispensable, les locomotives bicourant série 12 devant impérativement être réservées dès que possible au trafic marchandises entre Zeebrugge ou Merelbeke et Lille-Délivrance. Si cette solution des AM 96 est impraticable, la SNCB imagine se concerter avec la SNCF pour que celle-ci mette en ligne une rame française monotension jusqu'à Quévy, avec correspondance immédiate sur l'IR « j »).*

🚂 AM Break


□ IR « k » Tournai - Antoing - Péruwelz - Blaton - St-Ghislain - Quaregnon - Jemappes - Mons - Nimy - Obourg - Havré - Thieu - Braquegnies - La Louvière-Sud - Marchienne-au-Pont - Charleroi-Sud.

 AM double


□ IR « l » Binche - Leval - La Louvière-Sud - La Louvière-Centre - Ecaussines - Braine-le-Comte - Tubize - Hal - Bruxelles JMN - Bruxelles-Schuman - Bruxelles-Quartier-Léopold - Etterbeek - Boitsfort - La Hulpe - Genval - Rixensart - Ottignies - Louvain-la-Neuve. *Le scindage de cette relation à Ottignies avec une branche vers Wavre ne permet pas à cette ville d'avoir une relation plus rapide. Pour relier Wavre avec Bruxelles, on utilisera des « trains cadencés dans la pointe large ».*

 AM quadruple

□ IR « m » Liège-Guil. - Angleur - Poulseur - Rivage - Aywaille - Cox - Trois-Ponts - Vielsalm - Gouvy - Troisvierges - ... - Luxembourg. *L'exploitation de cette relation doit être rediscutée en détail avec les Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL). A suivre...*

 loco. série 55 + voitures M2 jusqu'à Gouvy

□ IR « n » Essen - Kalmthout - Heide - Kapellen - Anvers-Central - Berchem - Malines-Nekkerspoel - Malines - Vilvorde - Bruxelles JMN - Braine-l'Alleud - Nivelles - Luttre - Marchienne-au-Pont - Charleroi-Sud - Châtelet - Taminés - Auvelais - Jemeppe-sur-Sambre - Namur. *Etablissement de liaisons directes entre la Basse-Sambre et Bruxelles d'une part, Essen et Bruxelles d'autre part.*

 AM quadruple

□ IR « o » Bruxelles JMN - Bruxelles aéroport (3ème relation horaire avec l'aéroport.)

 AM « 900 » Sprinter

Trains cadencés dans la pointe large [NOUVEAUTE]

Quatre axes autour de Bruxelles bénéficieront de trains supplémentaires cadencés de 6 à 10h et de 15 à 19h. Il s'agit des axes suivants :

1. Grammont - Ninove - Denderleeuw - Bruxelles ;
2. Nivelles - Lillois - Braine l'Alleud - Waterloo - Rhode St-Genèse - Uccle-Calvoet - Bruxelles ;
3. Termonde - Lebbeke - Opwijk - Asse - Jette - Bockstael - Bruxelles ;
4. Wavre - Ottignies - Rixensart - Genval - La Hulpe - Boitsfort - Etterbeek - Bruxelles.

Ninove et Wavre sont les grandes gagnantes de cette opération. Sur les axes 2 (Nivelles - Bruxelles) et 4 (Wavre - Bruxelles), des voitures M5 à deux niveaux seraient engagées.

Trains locaux

Outre les trains omnibus intégrés dans le réseau intervilles, il y aura comme aujourd'hui des trains omnibus à fréquence horaire, sauf sur les relations marquées (*) où une fréquence plus basse sera mise en place.

De	via	matériel	A
Gand-St-P.		AM 2	Bruges
Zeebruges		AM 2	<u>Bruges</u>
Bruges		AM 2	<u>Courtrai</u>
Gand-St-P.	Gand-Dampoort	62+M2	Eeklo
Gand-St-P.	Termonde	AM 2	Malines
Courtrai		AM 2	<u>Zottegem</u>
<u>Zottegem</u>		AM 2	<u>Bruxelles</u>
Renaix		62+M2	Gand-St-P.
Gand-St-P.		62+M2	<u>Grammont</u>
Alost	Denderleeuw	AM 2	Grammont
Bruxelles-Midi	Jette	AM 2	Alost
Braine l'Alleud	Jette - Schuman	AM 2	Alost
Anvers-C.	Boom	AM 4	Puurs
Anvers-C.		AM900	St-Nicolas-Waas
Anvers-C.	Essen	AM900	<u>Roosendaal</u>
Anvers-C.	Aarschot	AM900	Louvain
(Anvers)	Lierre	AM900	Herentals
Mol		62+M2	Hasselt (*)
Louvain		?	<u>Malines</u>
Bruxelles-Midi	Malines	AM900	Anvers-C.
Hal	Vilvorde (via l.26)	AM900	Malines
<u>Bruxelles-Midi</u>		AM 2	<u>Termonde</u>
Hal	(via ligne 26)	AM900	Vilvorde(double fréquence)
Soignies		AM 2	Mons
Ath	Jurbise	AM 2	Mons
Charleroi-Sud	Manage	AM 2	La Louvière-Sud
Charleroi-Sud		AM900	La Louvière-Centre
Charleroi-Sud	Ottignies	AM900	Wavre
Charleroi-Sud	Walcourt	62+M2	Couvin
Charleroi-Sud	Erquelinnes	AM 2	Jeumont
Liège-Guillemins	Waremmé	AM 2	<u>Louvain</u>
<u>Liège-Palais</u>	Visé	AM 2	Maastricht
<u>Liège-Palais</u>		AM 2	<u>Welkenraedt</u>
Geronstère-Spa	Pepinster	AM 2	<u>Verviers-Central</u>
<u>Herstal</u>	Rivage	AM 2	Jemelle (*)
Liège-Guillemins		AM 2	Namur
Namur		AM 2	Ciney
Ciney		AM 2	Libramont (*)
Libramont		AM 2	Arlon (*)
Libramont	Bertrix	TT	<u>Dinant (*)</u>
Libramont	Bertrix	TT	<u>Virton (*)</u>
Charleroi-Sud		AM 2	Namur
Ottignies		AM 2	Namur
<u>Welkenraedt</u>		AM 2	<u>Eupen (*)</u>
Ottignies		AM900	Louvain-la-Neuve
Louvain	Wavre - Ottignies	AM900	Louvain-la-Neuve
Bruxelles-Midi		AM 2	Louvain-la-Neuve

Trains « P » d'heure de pointe

Les lignes Alost - Burst (82) et Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre (144) continueront à être desservies uniquement en semaine et aux heures de pointe.

Aux heures de pointe, la SNCB augmentera la composition des trains IC, IR et L cadencés, puis mettra des trains « P » en ligne, en nombre au moins équivalent à l'actuel service.

NDLR : aucune trace de l'actuelle relation « L » Mons - Aulnoye dans cette nouvelle offre. Sera-t-elle maintenue, notamment dans le cadre de l'offre SNCF « Val de Sambre » et les deux administrations - SNCB et SNCF - continueront-elles à faire de « l'international de proximité »? Nul ne le sait. De son côté, notre membre J. Buxant se demande si les deux administrations ne seraient pas mieux inspirées de tracer leurs trains non pas de Mons à Aulnoye, mais plutôt de Mons à Maubeuge. Il n'y a pas grand chose à Aulnoye, si ce n'est le noeud ferroviaire, alors qu'à Maubeuge, il y a une ville avec commerces, établissements scolaires et autres institutions génératrices de trafic. Le succès grandissant de l'autobus n° 41 Mons - Maubeuge des TEC est là pour le démontrer. Quelqu'un pourrait-il s'en rendre compte rue de France ?

Relations du week-end [NOUVEAUTE]

Le service des trains du samedi et dimanche sera en partie différent de l'offre de semaine, vu la demande spécifique des week-ends, où les voyageurs se déplacent pour des motifs sociaux ou de récréation (le service de week-end représente 1/3 de la clientèle de semaine). Ainsi, la SNCB assurera le week-end pour le Limbourg et la région liégeoise une relation directe avec Knokke/Blankenberge. Les trains venant de Turnhout seront de leur côté orientés vers Anvers. Cela donne ceci (les modifications par rapport à l'itinéraire de semaine sont soulignées)

□ IC « A » Ostende - Bruges - Gand-St-P. - Bruxelles JMN - Louvain - Liège-Guil - Verviers-Central - Welkenraedt (Aachen/Cologne - Eupen).

□ IC « B » Bruxelles JNM - Malines - Berchem - Anvers-Central - Roosendaal - Dordrecht - Rotterdam CS - Den Haag HS - Schipol - Amsterdam CS

□ IC « C » Lille - Mouscron - Courtrai ; **scindage**

[tranche 1] Izegem - Roulers - Torhout - Bruges - Ostende ;

[tranche 2] Gand-St-P. - Gand Dampoort - Lokeren - St-Nicolas - Berchem - Anvers-Central.

□ IC « D » Lille - Tournai - Antoing - Péruwelz - Blaton - Saint-Ghislain - Mons - La Louvière-Sud - Marchienne-au-Pont - Charleroi-Sud - Châtelet - Tamines - Jemeppe-sur-Sambre - Namur - Andenne - Statte - Huy - Flémalle-Haute - Liège-Guil - Liège-Jonfosse - Liège-Palais - Herstal - Milmort - Liers.

□ IC « E/F » [Tranche 1] Knokke - Duinbergen - Heist ; [tranche 2] Blankenberge

regroupement Bruges - Gand-St-Pierre - Bruxelles JMN - Louvain - Tirlemont - Landen ; **scindage** [*tranche 1*] St-Trond - Hasselt - Kiewit - Bokrijk - Genk ; [*tranche 2*] Waremmes - Ans - Liège-Guil.

IC « G » Ostende - Bruges - Gand-St-Pierre - Gand-Dampoort - Lokeren - St-Nicolas - Berchem - Anvers-Central.

IC « H » Mouscron - Herseaux - Tournai - Leuze - Ath - Silly - Enghien - Bruxelles JMN - Schaerbeek

IC « I » Bruxelles JMN - Vilvorde - Malines - Berchem - Anvers-Central

IC « J » Bruxelles JMN - Bruxelles-Schuman - Bruxelles-Quartier-Léopold - Ottignies - Gembloux - Namur - Ciney - Marloie - Jemelle - Libramont - Marbehan - Arlon - Luxembourg.

IC « L » Poperinge - Ypres - Comines - Wervicq - Menin - Wevelgem - Bissegem - Courtrai - Audenarde - Munkzwalm - Zottegem - Herzele - Burst - Haaltert - Denderleeuw - Bruxelles JMN - Asse - Opwijk - Termonde - Zele - Lokeren - Sinaai - Belsele - St-Nicolas.

IC « M » Bruxelles JMN - Bruxelles-Schuman - Bruxelles Q-L - Ottignies - Gembloux - Namur - Jambes - Lustin - Godinne - Yvoir - Dinant.

IR « a » Louvain - Malines - Berchem - Anvers-Central

IR « c » Anvers-Central - Berchem - Lier - Heist-op-den-Berg - Aarschot - Diest - Hasselt - Diepenbeek - Bilzen - Tongres - Glons - Herstal - Liège-Palais - Liège-Jonfosse - Liège-Guillemins.

IR « d » Grammont - Viane-Moerbeke - Galmaarden - Tollembeek - Herne - Enghien ;

IR « e » Anvers-Central - Berchem - Lierre - Herentals - Olen - Geel - Mol - Lommel - Overpelt - Neerpelt

IR « f » Courtrai - Harelbeke - Waregem - Deinze - De Pinte - Gand-St-Pierre - Wetteren - Termonde - Buggenhout - Malderen - Londerzeel - Kapelle-op-den-Bos - Malines.

IR « g » Anvers-Central - Anvers-Berchem - Lierre - Kessel - Nijlen - Bouwel - Herentals - Tielen - Turnhout.

IR « h » Gand-St-Pierre → Alost (*relation « L »*) - Erembodegem - Denderleeuw - Liedekerke - Bruxelles JMN - Bruxelles aéroport.

□ IR « i » La Panne - Coxyde - Furnes - Dixmude - Kortemark - Lichtervelde - Tielt - Deinze - De Pinte - Gand-St-Pierre - Bruxelles JMN - Schaerbeek.

□ IR « j » Quiévrain - Thulin - Hainin - Boussu - St-Ghislain - Quaregnon - Jemappes - Mons - Jurbise - Soignies - Braine-le-Comte - Hal - Bruxelles JMN - Schaerbeek - Diegem - Zaventem - Bruxelles-aéroport.

□ IR « l » Binche - Leval - La Louvière-Sud - La Louvière-Centre - Ecaussines - Braine-le-Comte - Hennuyères - Tubize - Lembeek - Hal - Buizingen - Lot - Ruisbroek - Forest-Midi - Bruxelles JMN - Schaerbeek.

□ IR « m » Liège-Guil. - Angleur - Poulseur - Rivage - Aywaille - Coö - Trois-Ponts - Vielsalm - Gouvy - Troisvierges - ... - Luxembourg.

□ IR « n » Schaerbeek - Bruxelles JMN - Braine-l'Alleud - Nivelles - Luttre - Marchienne-au-Pont - Charleroi-Sud.

□ IR « o » Bruxelles JMN - Bruxelles aéroport national.

Trains locaux (service de week-end)

De	via	A
Gand-St-P.		Bruges
Zeebruges		<u>Bruges (*)</u>
<u>Bruges</u>		<u>Courtrai (*)</u>
Gand-St-P.	Gand-Dampoort	Eeklo (*)
Renaix		Gand-St-P. (*)
Gand-St-P.	Zottegem	<u>Grammont</u>
Alost	Denderleeuw	<u>Grammont</u>
Bruxelles-Midi	Alost	<u>Bruxelles-Nord (*)</u>
Anvers-C.		St-Nicolas-Waas (*)
Anvers-C.	Essen	<u>Roosendaal</u>
Anvers-C.	Aarschot	Louvain
Mol		Hasselt (*)
Louvain	Malines	<u>St-Nicolas-Waas</u>
<u>Landen</u>	<u>Louvain</u>	<u>Hasselt</u>
Bruxelles-Midi	Malines	Anvers-C.
<u>Bruxelles-Midi</u>		<u>Louvain (*)</u>
<u>Bruxelles-Midi</u>		<u>Termonde (*)</u>
Ath	Jurbise	Mons
Charleroi-Sud	Manage	La Louvière-Sud (*)
Nivelles		Bruxelles-Nord
Charleroi-Sud	La Louvière-Sud	<u>Mons (*)</u>
Charleroi-Sud		<u>Ottignies (*)</u>
Charleroi-Sud	Walcourt	Couvin (*)
Charleroi-Sud	Erquelinnes	Jeumont (*)
<u>Grammont</u>		<u>Ath (*)</u>
Liège-Guillemins		<u>Waremme (**)</u>
<u>Liège-Palais</u>	Visé	Maastricht

De	via	A
Liège-Palais		Welkenraedt (*)
Geronstère-Spa	Pepinster	Verviers-Central
Herstal	Rivage	Jemelle (*)
Liège-Guillemins		Namur (*)
Namur		Libramont (***)
Libramont		Arlon (**)
Libramont	Bertrix	Dinant (*)
Libramont	Bertrix	Virton (*)
Charleroi-Sud		Namur (*)
Ottignies		Namur (*)
Louvain	Wavre - Ottignies	Louvain-la-Neuve
Bruxelles-Midi		Louvain-la-Neuve

(*) = circule toutes les deux heures

(**) = fréquence limitée

(***) = Namur - Ciney, toutes les deux heures ; Ciney - Libramont, fréquence limitée.

Rappel : les nouveautés de l'offre 1998 sont soulignées.

Le service « Thalys » au 14 décembre 1997

C'est le dimanche 14 décembre prochain que la ligne 1 à grande vitesse sera ouverte en territoire belge entre Lembeek (près de Hal) et Wannehain (frontière française). Les modifications suivantes seront apportées à cette occasion au service des trains TGV, qui seront notablement accélérés sur ce parcours (1/2 h. en moyenne).

Relation TGV Bruxelles - Paris : le temps de parcours de Bruxelles-Midi à Paris-Nord sera ramené de 2h à 1h25. Les TGV Bruxelles-Paris partiront de la gare du Midi à l'heure 0:40 pour arriver à Paris-Nord à l'heure +2:05.

Relation TGV Amsterdam - Paris : les quatre allers-retours actuels par TGV seront maintenus : le temps de parcours total sera abaissé à 4h25.

Relation TGV Anvers - Paris : comme précédemment, outre les 4 allers-retours Amsterdam - Paris, Anvers sera desservi par un TGV supplémentaire aller-retour. Le TGV Anvers-Berchem - Marne-la-Vallée (*Eurodisney*) reste organisé les week-ends.

Relation TGV Paris - Bruxelles - Liège - Cologne : celle-ci sera assurée par sept allers-retours en TGV *Thalys* quadritension cadencés toutes les deux heures, selon l'horaire suivant :

Paris-Nord (départs à 6:55, 8:55, 10:55, 12:55, 14:55, 16:55 et 18:55)
 Bruxelles-Midi : + 1.20
 Liège-Guillemins : +2.31
 Aachen Hbf : +3.11
 Köln Hbf : +3.57

Au retour, départs de Köln Hbf à 6:30, 8:02, 10:02, 12:02, 14:02, 16:02 et 18:02.

En été 1998, un huitième parcours serait organisé, sous réserve de problèmes d'horaires sur le réseau SNCB. De plus, à la même époque, un parcours *Thalys* PBKA devrait être amorcé à l'aube au départ de Düsseldorf et un autre au départ de Dortmund vers Bruxelles et Paris à partir de l'été 1998. Au retour, un parcours TGV d'équilibre Paris - Düsseldorf et un Paris - Dortmund seraient mis en ligne en fin de soirée.

Remarque : dans Trans-fer 103, nous nous sommes « emmêlés les pinceaux » dans la numérotation des 17 TGV Thalys PBKA quadriréseau qui sortent actuellement d'usine. Grâce aux remarques judicieuses de nos membres Jean-Pierre Fiers et Michel Lebeau, rendons à César ce qui est à César selon le tableau suivant :

- TGV PBKA appartenant à la SNCB : rames 4301 à 4307 (entretien : *Bruxelles-Midi*)
- TGV PBKA financés par la DB AG mais pris en gestion par la SNCB : 4321-4322 (*id.*)
- TGV PBKA appartenant aux NS : rames 4331-4332 (*id.*)
- TGV PBKA appartenant à la SNCF : rames 4341-4346 (entretien : *Paris-Le Landy*)

Relation TGV « dorsale wallonne » - Paris-Nord : réclamée depuis longtemps par le monde politique wallon, cette relation sera organisée les jours ouvrables à partir du 14 décembre prochain non pas par un - mais par deux - allers-retours au départ de Namur. On chuchote que les pressions politiques de la Région Wallonne pour obtenir cette desserte ont été fortes au point que les permis de bâtir pour la LGV n°1 Wannehain-frontière - Lembeek auraient été délivrés sous condition tacite que cette desserte TGV soit effectivement organisée.

Les horaires sont étudiés de sorte qu'une seule rame TGV soit nécessaire pour assurer les deux allers-retours (un seul les week-ends) : ce sera une rame TGV triréseau de la SNCF qui sera utilisée. Il semble que la base technique de cette rame TGV en Belgique sera située à Liège-Guillemins : le TGV « de la dorsale wallonne » passerait donc la nuit dans la Cité Ardente afin de se rendre à vide à Namur à l'aube, pour rentrer à vide à Liège en fin de soirée (les Liégeois, eux, « iront plus vite » par les *Thalys* PBKA via Bruxelles). De Namur, le TGV « wallon » à charge empruntera bien sûr les lignes 130 jusque Charleroi, 112 et 118 jusque Mons, et 78 avec emprunt du raccordement d'Antoing et accès direct à la LGV n°1. Les seuls arrêts commerciaux seront fixés à Namur, Charleroi-Sud et Mons (tant pis pour La Louvière et la région du Centre !), comme suit :

N° et sens	9496	9497	9498	9499
	↓	⊕	⊕	↑
Namur	7:25	13:20	14:22	21:26
Charleroi-Sud	7:53	12:52	14:50	20:58
Mons	8:21	12:21	15:18	20:27
<i>Wannehain frontière</i> (P)	8:45	11:57	15:42	20:03
Paris-Nord	9:41	10:58	16:38	19:07
	↓	↑	↓	↑

La SNCB précise que cette expérience de desserte est prévue pour une durée de 2 ans : elle ne sera concluante que si les TGV 9496-9499 sont remplis à ... 60 % : il faudra donc trouver 260 voyageurs candidats au voyage entre la Wallonie et Paris, pour chaque rame mise en ligne au départ de Namur, reliée à Paris en 2h16, soit une heure de moins que par la relation « classique » actuelle via Erquelines et Aulnoye.

Actuellement, c'est à Mons que le trafic voyageurs pour Paris est le plus soutenu : environ 200 voyageurs par jour. Mais, aujourd'hui, si la moitié d'entre eux prend les TGV Bruxelles - Paris qui s'arrêtent « provisoirement » à Mons (jusqu'au 13 décembre 1997), l'autre moitié profite de la « navette » Mons - Aulnoye pour prendre la correspondance dans la gare française avec les trains « classiques » pour Paris.

Bref, il y a là un défi à relever : on verra comment le service commercial de la SNCB s'y prendra. Peut-être pourrait-on notamment conseiller aux élus et hauts fonctionnaires wallons de prendre systématiquement le TGV plutôt que leur voiture particulière... ou de fonction (!), quand il se rendent dans la capitale française...

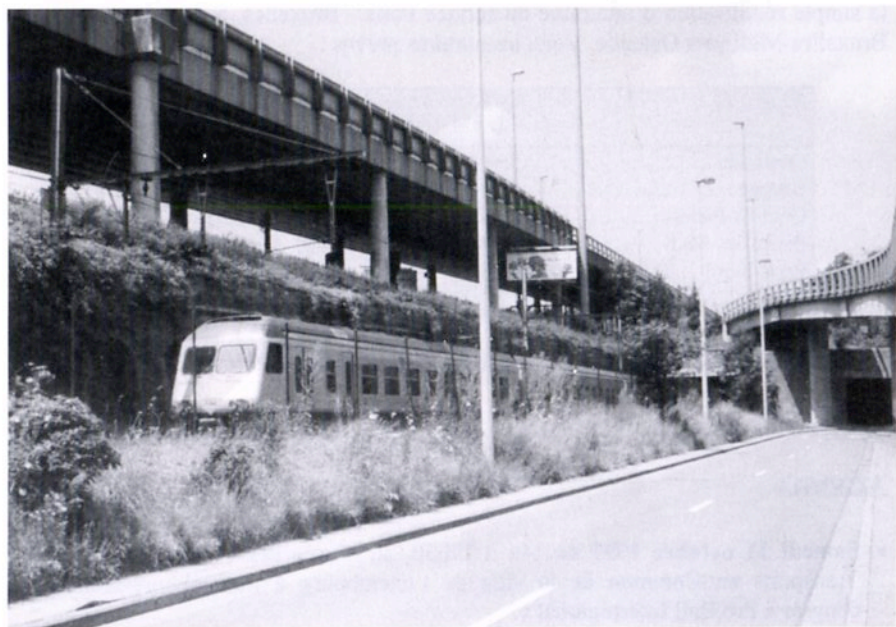
Relation TGV Ostende - Bruxelles - Paris : pour faire bonne mesure avec l'initiative précédente, trois parcours TGV Ostende - Paris à l'aller et deux TGV Paris - Ostende au retour circuleront également journalièrement via Bruxelles. Ici, il s'agit de la simple réutilisation d'une rame du service Paris - Bruxelles, avec rebroussement à Bruxelles-Midi vers Ostende. Voici les horaires prévus :

N° et sens	9306 ↓	9408 ↓	9321 ↑	9340 ↓	9363 ↑
Oostende	5:49	6:21	12:41	14:24	20:41
Brugge	6:04	6:35	12:26	14:39	20:26
Gent-St-Pieters	6:29	6:59	12:04	15:03	20:02
Bruxelles-Midi	7:10	7:40	11:20	15:40	19:20
Paris-Nord	8:35 ↓	9:05 ↓	9:55 ↑	17:05 ↓	17:55 ↑

Bref, le réseau intérieur sera ainsi mieux desservi par TGV avec Paris....

AGENDA

- **Samedi 11 octobre 1997** de 14h à 17h30, au Musée des Tramways et Bus des Transports en Commun de la ville de Luxembourg à Luxembourg-Hollerich : congrès « Pro Rail Interrégional ».
- **Dimanche 12 octobre 1997** : 3ème bourse d'échange de modélisme ferroviaire organisée par l'ALAF, en la salle du Centre René Delbrouck, rue René Delbrouck à Ougrée (près de Liège).



- ↑ Herstal, morne gare-terminus de la dorsale wallonne :
un train IR Hasselt - Liège y entre en gare (photo R. Marganne)
- ↓ Liège-Guillemins à la sortie du tunnel de Saint-Gilles : au *niveau inférieur*,
la dorsale wallonne, *intermédiaire*, les voies de la ligne de Bruxelles,
supérieur, le viaduc de l'autoroute (photo J. Ferrière - 11 juillet 1997)

Promenade ferroviaire sur la dorsale wallonne

Herstal - Mouscron, un des plus longs parcours accomplis par les trains de service intérieur de la SNCB, avec Ostende - Eupen... Avant que cette relation ne soit partiellement démantelée dans le cadre de la nouvelle offre ferroviaire de 1998, qui devrait à terme transformer la dorsale wallonne en desserte internationale de proximité, avec des rames directes Herstal - Lille, nous avons, avec la complicité d'un de nos membres, conducteur de trains de son état, parcouru la totalité de cette ligne, tout en partageant quelques heures de son travail quotidien de ce mois de juillet 1997.

La relation Herstal - Mouscron est exploitée depuis sa création dans le cadre de l'offre IC-IR de 1984, par des automotrices électriques « Break » de la série 301-440, construites entre 1980 et 1983. A l'origine à deux caisses et en livrée bordeaux, elles ont été portées à trois caisses avec livrée grise et bleue entre 1992 et 1994. Avec une vitesse maximale de 160 km/h, on les retrouve aujourd'hui aux quatre coins du réseau de la SNCB (et à Luxembourg et Maastricht dans le cadre de courtes escapades internationales). Pourtant, elles n'ont guère l'occasion actuellement d'atteindre cette vitesse de pointe qu'entre Quaregnon et Antoing, une des seules sections du réseau SNCB actuellement équipée pour la pratique d'une vitesse supérieure à 140 km/h : une situation qui devrait bientôt évoluer¹⁰ ...

Herstal - Mouscron, c'est une relation cadencée toutes les heures... Les convois partent d'Herstal, dans la banlieue nord de Liège, sur la ligne 34 Liège-Guillemins - Hasselt précisément. Il y a à cette situation une raison historique : jusqu'au début des années septante, les trains de la ligne Liège-Charleroi avaient leur origine à Liège-Vivegnis, pour deux raisons au moins : la nécessité de désencombrer la gare de Liège-Guillemins, qui ne dispose que de neuf voies à quai de passage (et quatre voies de gare latérale) et de desservir le centre de Liège, grâce à la gare de Liège-Palais, idéalement située à quelques enjambées de la place Saint-Lambert. A Liège-Vivegnis, dans le quartier nord de la Cité Ardente, la SNCB utilisait les installations de l'ancienne gare charbonnière pour effectuer la remise en tête des rames voyageurs des lignes de Charleroi, de l'Ourthe et de l'Amblève, et procéder aux opérations de nettoyage et de maintenance. Dans le cadre du reconditionnement du noeud ferroviaire de Liège entre 1970 et 1980, la SNCB décida de créer une nouvelle halte à Liège-Jonfosse, à quelques centaines de mètres du Pont d'Avroy et du « Carré » et de supprimer les installations de Liège-Vivegnis, jugées étriquées et obsolètes. La fonction de gare-terminus de Liège-Vivegnis fut reportée en partie à Herstal, dotée à cet effet de deux voies en cul-de-sac¹¹ pour la réception de rames réversibles, et en partie à Liers, une gare (trop) richement remodelée avec vaste faisceau de remisage de rames et poste d'entretien de matériel voyageurs.

¹⁰ - la pratique du 160 km/h est actuellement autorisée sur la ligne 78 entre Quaregnon et Antoing et sur la ligne 75 entre Gent St-Pieters et Kortrijk. Rappelons, pour la bonne forme, que la première section belge de la LGV n°1 entre Wannehain (frontière) et Y Antoing est, elle, apte aux 300 km/h.

¹¹ - en réalité, seule la voie III est utilisée « intensément » : la voie IV n'est actuellement fonctionnelle qu'une fois par jour, sans doute pour éviter la rouille...

Aussi, les automotrices « Break » chargées de la desserte de la dorsale wallonne, réversibles par définition, font-elle aujourd'hui tête à queue en gare d'Herstal, sauf à certaines heures, où elles continuent à vide jusqu'à Liège : elles y subissent les opérations de nettoyage intérieur et extérieur - Liège a été doté d'un « car-wash » il y a quelques années.

Embarquons à Herstal donc, par une des rares belles journées de juillet 1997. Voici une gare d'aspect suranné, apparemment ignorée par le plan STAR 21: un vétuste bâtiment à deux étages - le site ferroviaire est surélevé par rapport à la voirie - dont le rez-de-chaussée est aujourd'hui fermé au public. Il faut emprunter un méchant escalier en cendrées, pour se retrouver sur le trottoir de la salle des pas perdus, au bord de la voie principale du sens Liège - Tongres, qu'il faut traverser à niveau - il n'y a pas de couloir sous-voies - pour avoir accès au quai central desservant les voies I et II, et à la tête des deux voies de gare latérale. Le 857 est là, voie III : départ Herstal 7h27, arrivée à Mouscron 10h12. Nous sommes en semaine : le week-end, la SNCB a transformé cette relation, économies obligent, en parcours tantôt semi-direct, tantôt omnibus¹². Le convoi se compose de deux automotrices triples accouplées : nous sommes à la pointe du matin... D'habitude aux heures creuses, une automotrice suffit de bout en bout. En soirée, la composition maximale observée sur la relation est de quatre automotrices, le vendredi soir notamment¹³... Nous sommes sans doute les seuls voyageurs à effectuer la totalité du parcours, conducteur et chef-garde (tous deux du dépôt de Liège) exceptés : la clientèle transportée se renouvelle en général complètement dans les grandes gares du parcours : Namur, Charleroi, Mons, Tournai.

7h27 : départ ! Le parcours jusqu'à Liège-Vivegnis, sinueux, est limité à 90 km/h, sur cette ancienne ligne industrielle et charbonnière, considérée plutôt par la SNCB comme une ligne « banlieue » que comme une ligne « directe ». Nous passons bientôt au large du site de Liège-Vivegnis, où l'on distingue les vestiges d'un quai central et d'un couloir sous-voies construits à grands frais dans les années septante : le tout a été abandonné avec le plan IC-IR de 1984. Puis, c'est l'enfilade des tunnels du « métro liégeois » : vers Liège-Palais tout d'abord, avec le tunnel de Pierreuse. La vitesse du train chute à 60 km/h : les tunnels du centre ville ont en effet été creusés au XIX^{ème} siècle à faible profondeur et ont causé les pires soucis aux entreprises chargées de les rénover dans les années septante pour l'électrification de la ligne : aussi, leur profil n'a guère pu être amélioré...

Premier arrêt à Liège-Palais, une gare à la bien curieuse configuration : quatre voies à quai, les deux extérieures étant les voies principales, les deux intérieures permettant les dépassements... ou le terminus des automotrices venant de Verviers-Central ou de Jemelle. Curiosité d'exploitation : chaque tête à queue de ce type de trains nécessite de complexes manœuvres : en l'absence de toute liaison entre les deux voies principales sur le grill d'entrée de Liège-Palais côté Liège-Guillemins, un train arrivé de la banlieue voie I ou II doit impérativement rebrousser en voie principale, dans le

¹² - entre Jemeppe-sur-Sambre et Tamines ou entre Mons et St-Ghislain.

¹³ - le dimanche, un train d'automotrices est remplacé par une rame tractée de 11 voitures M4 tant l'affluence d'étudiants en kots dans les villes universitaires de Mons, Namur et Liège est importante : il s'agit à l'aller du

souterrain de Pierreuse, pour revenir voie III (ou IV) dans l'axe de la voie principale vers Liège-Guillemins : comme il n'est pas question que le conducteur change de poste en se promenant en pleine voie dans le tunnel, les trains desservant Verviers ou Jemelle doivent impérativement être desservis par des automotrices avec intercirculation... Il y a des années que cela dure, et la SNCB n'a pas encore trouvé les crédits... ou la volonté de poser les appareils de voie nécessaires à la suppression de ces complications...

Au départ de Liège-Palais, nous perdons une minute, comme d'habitude... La sortie de la gare doit être négociée à 30 km/h, tandis que la vitesse dans le tunnel de Saint-Martin est limitée à 40 km/h. Entre ce souterrain et le suivant, celui de Saint-Gilles, nouvel arrêt : Liège-Jonfosse, au bâtiment monumental désaffecté depuis belle lurette par la SNCB : un vestige de vastes projets urbanistiques de l'entre-deux-guerres, abandonnés par une ville désargentée. Passons... Rouvert au début des années septante comme simple point d'arrêt non gardé, Liège-Jonfosse a son succès d'affluence aux heures de pointe. Bigre ! Un jeune voyageur traverse les voies principales malgré la présence d'un couloir sous-voies à vrai dire peu engageant... Situation bien dangereuse : ne faudrait-il pas prévoir une rambarde dans l'entre-voies ? Peut-être le nouveau manager de région mis en place à Liège-Guillemins y pensera-t-il ?

Nous continuons à 40 km/h vers Liège-Guillemins : au débouché du tunnel sous Saint-Gilles, nous longeons, au niveau inférieur, la rue Edouard Wacken et un site à trois niveaux : au niveau intermédiaire, la ligne ferrée venant de Bruxelles, au supérieur, l'autoroute... Ce complexe sera bouleversé lors de la reconstruction de la gare de Liège-Guillemins.

Liège-Guillemins... Nous sommes reçus voie 7, comme d'habitude, avec une minute de retard. Un centaine de voyageurs embarquent.

Les deux minutes d'arrêt ont vite passé : déjà l'indication « opérations terminées » apparaît en bout de quai. Nous nous dandinons bientôt, à 40 km/h, sur la diagonale du grill de la gare côté « Meuse » afin de rejoindre l'amorce de la ligne 125. Nous allons longer la Meuse jusqu'à Namur, toujours en rive gauche : dans la grande tradition du « Nord Belge », constructeur de la ligne, celle-ci a été établie à quelque distance du fleuve et en surplomb, de sorte qu'elle ne soit jamais inondée...

Reprise de vitesse à 80 km/h pour aborder Sclessin et le « PN » n°5, qui n'est autre que le dernier passage à niveau gardé du Royaume. Chouette ! c'est « la » garde-barrière, la dernière dame à porter ce titre en Belgique qui est de service : sur le pas de la porte de sa guérite, elle observe réglementairement le passage du train. Nouvelle montée en vitesse, à 100 km/h cette fois, tandis que nous passons sous le viaduc de Renory et la ligne 36A Kinkempois - Voroux ; la ligne 125 est à présent sinueuse, et se faufille entre les maisons, le stade du Standard et les établissements industriels : friches plus ou moins nettoyées et usines en activité se succèdent. Nous sommes en vue de Tilleur, gare à partir d'où la vitesse de référence de la ligne - 120 km/h - peut enfin être atteinte. C'est peu, pour une ligne qui gardera son statut international (axe Paris - Cologne) jusqu'au 14 décembre prochain, date de la mise en service des TGV Cologne -

Liège - Bruxelles - Paris. Mais la présence de raccordements industriels entre Liège et Flémalle, la sinuosité de la ligne au delà, les crédits limités et peut-être le manque de volonté politique de la SNCB ont limité l'ambition de la « ligne de la Meuse ». Comme aucun TGV de service régulier ne devrait l'emprunter dans un avenir prévisible, les choses pourraient bien rester en l'état longtemps encore...



Liège-Palais : l'IC Herstal - Mouscron dépasse voie IV un omnibus pour Verviers-Central garé voie III (photo R. Marganne - 10 octobre 1995)

Nous franchissons, à 120 km/h, la bifurcation « Leman » : c'est à cet endroit que l'ancien tracé de la ligne 125, abandonné pour le trafic direct vu le nombre de passages à niveau qu'il comptait, rejoint le site actuel : néanmoins, une partie de cette ancienne voie est devenue la ligne industrielle 271, desservant le site de « Flémalle-Espérance » du groupe « Cockerill-Sambre ». Puis, c'est la ligne de raccord 125/1 Y Leman - Y Borgnet, qui devrait permettre le passage direct des trains vers la ligne 125bis, sur la rive droite de la Meuse par Seraing, sans rebroussement à Flémalle-Haute - devrait, avons-nous écrit : cette courbe de raccord est si serrée - honte à ses concepteurs - qu'elle est interdite aux engins SNCB les plus divers.

C'est toujours à 120 km/h que nous franchissons par la voie III la gare de Flémalle-Haute que les IC de la dorsale wallonne ne desservent que le week-end. Le bâtiment de gare ravalé, en briques rouges, trahit ses origines « Nord Belge » avec sa signalétique en briques émaillées rouge sur fond blanc. Le plan STAR 21 est passé par là : quais carrelés de rouge, nouveaux abris tout de courbes et de verre, couloirs sous-voies protégés des intempéries, mobilier urbain adapté...

Au delà de Flémalle, le paysage reste industriel pratiquement jusqu'à Huy : notre train longe successivement, à 120 km/h, la centrale électrique thermique multi-combustibles des Awirs, qui reçoit de temps en temps des « trémies » de schlamm, les usines « Prayon » d'Engis, qui traitent les métaux non ferreux, et sur le raccordement desquelles on peut voir de temps à autre une locomotive diesel série 215 de la Deutsche Bahn en réutilisation « marchandises » au départ de Montzen, puis les carrières et fours à chaux d'Hermalle-sous-Huy, qui saupoudrent de blanc tout le paysage avoisinant. Nous longeons à présent la caserne du Génie d'Amay : sommes-nous à l'heure ? Oui ! Il est 8 heures pile, les soldats sont à la parade et au salut au drapeau... Souvenirs fugitifs du service militaire pour nous... et voici le tunnel de Corphalie, un des trois souterrains de la ligne 125 : de part et d'autre de celui-ci, on peut apercevoir, sur la rive droite de la Meuse, les trois chaudières infernales de la centrale nucléaire de Tihange : ne nous plaignons pas... Les 1400 kW de chaque automotrice de notre train sont sans doute tributaires du courant produit à Tihange.

Sur la gauche, un panorama de carte postale de Huy apparaît, dans un majestueux méandre de la Meuse. Ici, notre train va marquer l'arrêt : le bâtiment Nord-Belge caractéristique a été détruit il y a longtemps déjà pour être remplacé par un édifice fonctionnel, mais sans âme. Echange de voyageurs qui montent et qui descendent, et nous voilà repartis pour Namur... A peine avons-nous démarré que nous nous retrouvons dans le nouveau tunnel de Huy, juxtaposé à l'ancien pertuis à voies mariées, aujourd'hui muré : de l'autre côté, c'est Statte, l'« autre » gare de Huy, desservie uniquement par les trains IR et les omnibus : ici s'embranchent encore l'ancienne ligne de Ciney, via Huy Saint-Hilaire et Huy-Sud, fonctionnelle jusqu'à Marchin et aux entreprises métallurgiques Delloye-Mathieu, et l'ancienne ligne d'Hannut et Landen, encore en service jusqu'aux carrières de Moha. Déjà, nous longeons les installations de la sucrerie de Wanze et le joli pont à haubans franchissant la Meuse, que nous allons continuer à longer jusqu'à Namur. Le paysage devient à présent plus bucolique : conducteur et passagers profitent du spectacle des majestueux méandres du fleuve et des péniches qui y naviguent. En vue d'Andenne et de sa cale sèche pour petits bateaux, nous côtoyons soudain un bien méchant mur : c'est l'enceinte de la nouvelle prison, que notre conducteur a vu construire pierre par pierre. Puis, le train passe le long de la cour à marchandises, qui dessert notamment les fours à chaux Carmeuse, et de l'ancien dépôt vicinal, devenu atelier d'entretien des autobus du TEC. Nous ne marquerons pas l'arrêt à Andenne, une gare « IR » où le passage à niveau a été opportunément supprimé : les habitués des semi-directs Liège - Walcourt via Charleroi des années soixante et de la traction diesel se souviendront avoir dû embarquer à même les pavés du passage à niveau...

Et les gares de s'égrener : Sclaigneaux, et son tunnel, le dernier de notre périple, Namèche,... Marche-les-Dames, un souvenir patriotique pour les plus anciens d'entre nous : c'est sur les rochers qui surplombent les voies ferrées que le roi Albert, Ier du nom et grand-père du souverain actuel, s'est tué en 1934 : un petit monument, visible du train, commémore ce qui fut une tragédie nationale. Marche-les-Dames, c'est aussi le camp d'entraînement des paracommandos, le long de la ligne, avec son village de tentes, et les dolomies, qui peignent le paysage en blanc. Namur n'est plus loin, et le traditionnel brouillard que connaissent bien les habitués du viaduc autoroutier de Beez,

qui surplombe la vallée de la Meuse et la ligne 125. Voici aussi les moulins de Beez, rénovés à grands frais par la Région Wallonne pour y installer un centre d'archives, et enfin l'écluse des « Grands Malades ». Ralentissement à 40 km/h en vue de la capitale de la Wallonie : nous nous présentons sur le grill, avec sur notre gauche les voies principales venant de Luxembourg et Dinant. Nous sommes reçus sur le nouveau quai de la voie 8 ; dès l'arrêt du train, renouvellement complet de la clientèle : nous sommes bien dans la première gare de correspondance de Wallonie, en plein travaux : ici, la SNCB a vu grand : dalle au-dessus des voies, caisson phonique pour isoler les voies 1 et 2... Il faudra revenir dans quelques années.

Bien vite, la « marguerite » s'allume au bout du quai : nous sommes toujours à l'heure, cap sur Charleroi. Traversons en diagonale le grill de sortie, et croisons à niveau, selon une singulière disposition, les voies principales de la ligne 161 vers Bruxelles. Nous allons suivre la vallée de la Sambre, très large, mais très méandreuse : le chemin de fer franchira la rivière non moins de sept fois jusqu'à Charleroi. De Namur à Ronet, le paysage ferroviaire ne manque pas de variété. Le site est à quadruple voie : deux voies lentes vers l'ancienne formation, deux voies dites « rapides » vers Charleroi, bien que la vitesse de référence y soit limitée à... 100 km/h, un comble sur l'ancienne artère internationale Paris - Cologne : il paraît que la SNCB compte relever la vitesse avec la mise en service du TGV « wallon » Namur - Paris en décembre prochain. Pas de miracle néanmoins : 110, 120 km/h tout au plus... Revenons au paysage : à gauche, voici le raccordement partiellement électrifié qui mène à l'atelier central de Salzinnes de la SNCB avec son cimetière de locomotives accidentées, puis l'ancienne gare de formation - toujours partiellement fonctionnelle - et la remise de Ronet : nous passons, nous, au droit de l'ancienne gare de Flawinne dont le bâtiment typique vient d'être rasé. Petite particularité, rare sur voies principales : un signal d'arrêt simple à la sortie de Flawinne. Puis, c'est la zone industrielle de la Basse-Sambre, avec ses verreries et ses usines chimiques : peu avant la gare de Jemeppe-sur-Sambre, voici à droite, les bretelles d'accès à la ligne électrifiée 144 vers Gembloux, qui permet aux trains de marchandises d'éviter les rampes de la ligne 161, la gare d'Auvelais, avec son bâtiment étrangement surélevé par rapport au site des voies, puis Tamines, et ses anciens branchements vers Fleurus (ligne 147) et Ermeton-sur-Biert - Warnant (ligne 150). L'ancienne gare latérale qui y donnait accès est devenue une station-service. Tamines et son bâtiment de gare, bien délabré aujourd'hui, copie conforme de celui de Virton : on vient d'enlever la verrière qui bordait le 1^{er} quai, tant elle était devenue une passoire. Notre train n'y marquera pas l'arrêt... pour le moment : la nouvelle offre de 1998 élèvera Tamines au rang de gare IC, afin de drainer une clientèle nouvelle.

Continuons notre progression vers Charleroi : à Tergnée, coup d'oeil, au bord des voies, sur le lavoir du charbonnage du Roton, le dernier de Wallonie à être resté en exploitation. Quelques minutes encore, et nous sommes en vue de Châtelet, où la SNCB a profité de la largeur de la vallée pour installer un vaste faisceau marchandises avec, ô surprise, une collection de signaux mécaniques à trois positions toujours fonctionnels - les derniers du Royaume peut-être - et un faisceau voyageurs où les rames de la région de Charleroi sont lavées, entretenues et visitées : automotrices quadruples, voitures M4 rénovées, voitures I11, voire K4 des relations vers Bruxelles - Anvers jusqu'aux antiques rames réversibles M2 des relations avec Walcourt et Couvin... Le

paysage est redevenu franchement industriel à Couillet avec les installations métallurgiques de Cockerill-Sambre... et le siège historique des usines Solvay, une soudeuse aujourd'hui démantelée. Nous allons arriver à Charleroi-Sud : notre convoi longe la rue de Philippeville et la sinistre maison, encore couverte de fleurs et d'imprécations, où deux petites filles ont été martyrisées par la folie des hommes... Et notre conducteur, père de famille, de songer avec tristesse qu'il est passé tant de fois devant ce logis anonyme, sans savoir les horreurs qui s'y perpétueraient et sans pouvoir intervenir...



Charleroi-Sud, 2 minutes d'arrêt sous le viaduc du ring... (photo R. Marganne)

Charleroi-Sud, deux minutes d'arrêt, comme l'annonce par haut-parleur une voix d'aéroport précédée des premières notes de la chanson emblématique de la région. Nouveau renouvellement de clientèle, et nous repartons cette fois pour La Louvière. L'indicateur lumineux sélectif de vitesse indique 60 km/h : nous sommes en sortie directe et nous frayons notre chemin à travers un site à voies multiples au milieu des usines de la Fafer et des Câbleries de Charleroi. Ici, se croisent les trains pour Bruxelles, La Louvière par Luttre ou par Piéton, mais aussi Erquelines-Jeumont... ou Couvin. Les bifurcations se succèdent : nous, nous dirigeons vers Marchienne-au-Pont en longeant les ateliers Germain, jadis constructeurs de matériel ferroviaire (comme les autorails type 551 ou 553), aujourd'hui en faillite. Voici le joli pont à haubans jeté sur la Sambre pour les trams des lignes 89 et 90 vers Anderlues, et nous dépassons déjà Marchienne-au-Pont. En vue du triage de Monceau, notre itinéraire quitte la ligne 124 vers Bruxelles pour emprunter la « nouvelle » ligne vers Piéton, inaugurée il y a une bonne dizaine d'années afin de disposer d'une liaison ferroviaire rapide avec Mons,

capable de concurrencer... le tram 90 de la SNCV (sic). Dès notre entrée en ligne, une rampe sévère nous attend : nous devons franchir la ligne de crête entre le bassin de la Meuse et celui de l'Escaut. Ici, l'automotrice a bien besoin de toute sa puissance : poussée à fond (au 7ème cran...), elle monte à un petit 100 km/h : rien d'étonnant à ce que les trains de marchandises à charge soient l'exception dans ce sens de marche. En vue de Forchies, le châssis à molettes de l'ancien puits Saint-Hector à droite nous rappelle le passé charbonnier de la région. A gauche, l'ancien site propre de la ligne vicinale 63 Souvret - Fontaine l'Evêque, qui avait la particularité de donner correspondance, pratiquement quai à quai avec les omnibus. Ouf ! Voici Piéton et son nouveau bâtiment de gare, sur le crête : la montée est terminée. Ici s'embranchaient la ligne 112A vers Trazegnies et Roux et la 110 vers Anderlues et Buvrines, outre l'ancienne ligne 112 vers Charleroi par Fontaine l'Evêque, aujourd'hui partiellement reconvertie en ligne industrielle. A droite, à la sortie de la gare, l'ancienne ligne 113 vers Manage, toujours fonctionnelle jusqu'à l'atelier de la voie de la SNCB de Bascoup.

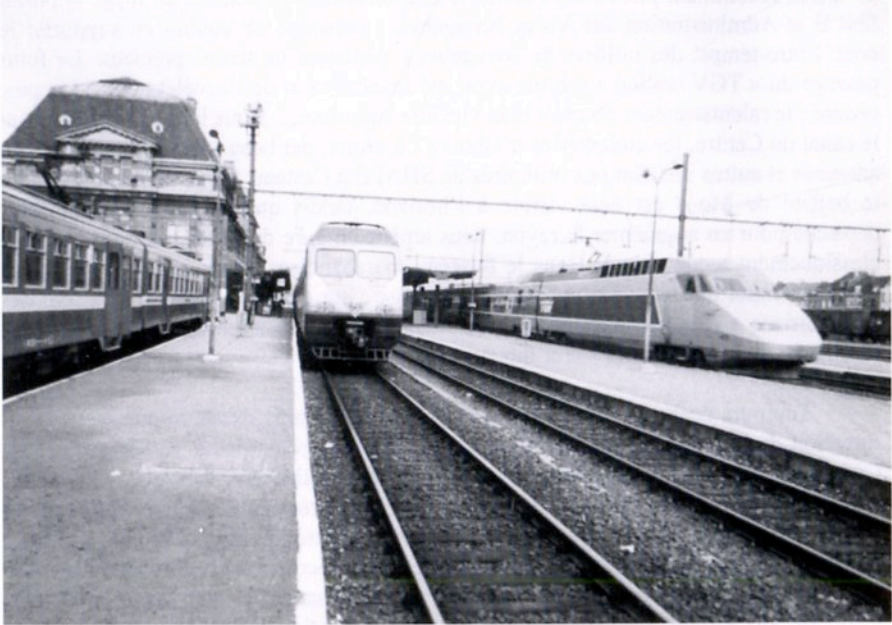
Nous, nous allons vers La Louvière, non sans subir un long ralentissement à 60, puis 90 km/h : entre Piéton et La Louvière en effet, la SNCB n'a pas repris le tracé originel et très sinueux de la ligne, comme sur la section précédente. On voit bien que la ligne avait été conçue pour desservir les usines de la région du Centre plutôt que pour établir une liaison directe avec Mons. Nous passons à travers le village de Carnières, aux rues très pentues, et où l'installation d'une nouvelle passerelle a nécessité l'interception totale des circulations un week-end de juillet, puis à Morlanwelz, où une autre passerelle dominant les voies donnait jadis accès à l'arrêt du tram 80. Puis, nous longeons le domaine boisé de Mariemont et l'ancien site vicinal de Jolimont-bifurcation, où les trams 80 et 30/31, supprimés le 30 octobre 1987, se donnaient correspondance : des vestiges de la sous-station sont encore visibles, fugitivement, mais voies et ligne aérienne ont disparu, modernisation de la voirie oblige. Un ralentissement à 120 km/h nous rappelle que nous sommes en vue d'Haine-Saint-Pierre et de la bifurcation vers Binche. Nous traversons le site des anciennes usines Beaume et Marpent, orgueil des usines de constructions métalliques de la région - locomotives à vapeur notamment - l'ancienne gare, reconvertie, puis la remise aux locomotives sacrifiées, aujourd'hui abri pour le matériel historique de la SNCB, avant de marquer l'arrêt dans la peu avenante gare de La Louvière-Sud, un jeune établissement ouvert au début des années quatre-vingts, mais toujours flanqué d'un bâtiment provisoire en bois pourrissant. Il paraît que la SNCB a, pour la énième fois, publié un plan de nouvelle gare : on verra. La gare de La Louvière-Sud est fort excentrée par rapport à l'agglomération, mieux desservie par La Louvière-Centre, située, elle, sur la ligne de Bruxelles. Il faut l'écrire : le noeud ferroviaire de La Louvière a été bien mal repensé lors des électrifications des années quatre-vingts. Et dire, murmure-t-on dans la région, que le bourgmestre de La Louvière est administrateur de la SNCB... Tant pis ; revenons au ferroviaire : le chef-garde vient de donner le signal « opérations terminées », et nous partons pour Mons, à 100 km/h pour négocier les virages serrés de la bifurcation de la Paix : et dire, qu'ici, l'ancienne ligne 107 d'Houdeng et de Mignault donnait un accès direct à Bruxelles en évitant le détour par Familleureux... Des fonctionnaires bruxellois en ont décidé autrement. Tant pis...

Depuis Piéton, nous redescendons en pente douce vers le bassin de l'Escaut : nous retrouverons le « plat » à Obourg. Le paysage reste marqué par l'histoire industrielle : à droite le carré de Bois-du-Luc, ensemble de corons aujourd'hui restauré et classé, non loin des célèbres ascenseurs hydrauliques du Canal du Centre, bientôt remplacés par l'ascenseur de Strépy, dont l'impressionnante silhouette barre l'horizon. Les vicinalistes, eux, se rappellent au passage avec une pointe de nostalgie le garage des remorques de Bracquegnies, qui longeait les voies de la ligne de Mons... Voici Havré, ses installations généreusement taggées, et son ralentissement longtemps fixé à 30 km/h, récemment relevé à 60 km/h. Il fallait réparer un pont et un litige opposait SNCB et Administration des Voies Navigables : personne ne voulait en supporter le coût. Entre-temps, des milliers de voyageurs y perdaient un temps précieux. Le futur passage du « TGV wallon » semble avoir été le catalyseur de l'accélération de la procédure : le ralentissement pourrait bien vite être supprimé.... Nous longeons maintenant le canal du Centre, les cimenteries d'Obourg ; à droite, par beau temps, on aperçoit les antennes et autres installations militaires du SHAPE à Casteau. Nous dépassons Nimy : le beffroi de Mons est déjà visible à l'horizon, tandis qu'une large courbe, jadis déplacée pour en augmenter le rayon, nous amène en gare de Mons, où nous sommes classiquement reçus voie 1. Dans le faisceau marchandises, deux 55 « TVM » attendent l'éventuel dépannage d'un TGV en détresse : sur d'autres voies, s'entassent des automotrices « 96 » flambant neuves, en attente d'une utilisation différée par manque de circuits de voies adaptés à leur moteur triphasé...

Toujours deux minutes d'arrêt... et nous voilà repartis. Nous franchissons la bifurcation de la ligne 96 vers Quévy à gauche : nous circulerons à 130 km/h jusqu'à Quaregnon tout en longeant une zone naturelle de géothermie. Au-delà, nous allons enfin pouvoir rouler à 160 km/h, jusqu'à Antoing précisément : une conséquence bénéfique de la circulation des TGV sur la ligne. A cette vitesse, Saint-Ghislain n'est pas loin : à l'entrée de la formation, à gauche, nous découvrons fugitivement un nouveau signal : les lettres « DMT » barrées sur un losange à fond blanc. Ce signal s'adresse aux engins électriques dotés d'une motorisation triphasée¹⁴ et indique les zones où les circuits de voie ne sont pas adaptés. Il prescrit au machiniste engagé par erreur dans cette zone déclencher l'interrupteur principal de son engin triphasé, de baisser les pantographes et de se déclarer en détresse... Revenons à l'entrée de Saint-Ghislain, complètement revue : l'accès direct est désormais autorisé à 160 km/h sur les voies I et II vers Tournai, les voies III et IV vers Quiévrain étant désormais en position déviée. Quant à la sortie de Saint-Ghislain, en courbe, elle nécessite un ralentissement à 150 km/h : au-delà de Ville-Pommeroeul, on reprend le 160 km/h. Le paysage change à nouveau : zones agricoles et bocages alternent désormais. Nous ne sommes pas loin de la France, frôlée à Péruwelz, ancienne gare frontière monumentale en briques rouges, parfaitement conservée, avec sa salle des pas perdus et ses locaux de douane aux voûtes revêtues de bois de chêne sculpté : ici, aboutissait une ancienne ligne privée internationale gérée par les Chemins de Fer d'Anzin : il y a vingt ans, on pouvait encore y voir les évolutions des locomotives diesel oranges françaises des Houillères du Bassin du Nord-Pas-de-Calais (HBNPC). Aujourd'hui, à Péruwelz, à

¹⁴ - actuellement, tous les types de TGV (Eurostar, Réseau SNCF, Thalys tri et quadr tension), automotrices « 96 » et l'inénarrable locomotive 1901...

part les deux voies principales, tout a disparu, tout comme dans le complexe Blaton - Basècles franchi quelques minutes plus tôt : plus de vestiges de la ligne vers Beloeil - Ath, ni vers Bernissart, ligne charbonnière célèbre pour avoir transporté les fameux iguanodons qui font aujourd'hui les délices du Musée des Sciences Naturelles à Bruxelles. A Basècles, un court embranchement est le dernier vestige de la ligne de Leuze et Renaix, qui amenait jadis les mineurs flamands qui travaillaient dans les mines du Borinage... C'était au temps où la Wallonie donnait du travail à la Flandre...



Tournai : l'IC Herstal - Mouscron garé voie 1 est dépassé voie 3 par le TGV Bruxelles - Nice-Ville via Froyennes et Baisieux (photo R. Marganne)

Nous avons franchi à plusieurs reprises le canal Pommeroeul - Antoing, mis en service en 1826 pour permettre l'évacuation des charbons borains du bassin de la Haine vers l'Escaut sans passer par la France, qui percevait de lourdes taxes au passage. Tous les ponts se ressemblent et sont caractéristiques : des poutres en fer, à simple voie, dans lesquels le train s'engouffre littéralement. Nous dépassons Calenelle, siège d'une usine de... boules de billard unique au monde, et voici déjà Maubray : de notre ligne, un aiguillage, franchissable à ... 160 km/h donne accès au raccordement à la LGV n°1 : c'est sur celui-ci que se trouve la section neutre séparant le 3000 volts SNCB des 25.000 volts caractéristiques des lignes à grande vitesse. Ici, le TGV wallon « baissera pantos » et commutera ses installations électriques, le tout automatiquement paraît-il. Nous passons au large de la base TGV de Saint-Druon, bientôt sans objet avec la fin de la construction de la LGV n°1: la SNCB a promis de la démonter et de remettre le site dans son état ancien, terres arables comprises... Nous, nous continuons sur Tournai et passons bientôt au large des carrières de roches carbonifères de Gaurain:

un immense trou de 100 hectares, le long de la voie ferrée, dont le point le plus bas se situe à 235 mètres de profondeur. Chaque jour, 35.000 tonnes de calcaire y sont extraites, afin de devenir le constituant principal du ciment. Bientôt, un ralentissement à 90 km/h, appuyé d'un crocodile, précède la courbe donnant accès à Tournai : déjà, les cinq clochers de la cathédrale sont en vue... Au loin, nous entrevoyons les lignes rouges et crèmes d'une... caravelle de la SNCF, un autorail diesel qui vient de démarrer des quais de Tournai vers Lille. Après vérification des horaires, il est à l'heure.. et nous aussi : pas de correspondance prévue. Une incohérence de plus, me direz-vous... : et dire que la SNCB veut mettre en ligne des trains cadencés Lille- Herstal dans son offre 1998...

Tournai, huit minutes exceptionnelles d'arrêt voie 1 : notre train doit se laisser en effet dépasser, entre Tournai et Froyennes, par le TGV 9532 Bruxelles - Nice-Ville direct, qui emprunte toujours la ligne 94 « classique » jusqu'à Lille, où il rebrousse, à Lille-Europe précisément. Minutes d'arrêt mises à profit par notre conducteur pour se « dérouiller les jambes » : voilà quelques deux heures et demie qu'il conduit sans arrêt. Le TGV étant à l'heure - rame SNCF Réseau tricourant en livrée bleu et gris - nous repartons nous aussi à l'heure vers Mouscron, non sans avoir aperçu quelques AM 96 garées en attente d'utilisation.



**Froyennes : la bifurcation vers Lille (à gauche) et Mouscron (à droite)
(photo R. Marganne)**

A la sortie de Tournai, la vitesse est progressivement relevée à 90 puis 100 km/h: nous traversons l'Escaut, avant d'aborder la bifurcation de Froyennes : la ligne de Lille se détache à gauche, avec sa zone neutre, dès la bifurcation franchie, et plus loin ses poteaux typiques du 25 kV... Nous, nous filons vers Herseaux, à 140 km/h, cette fois : la curieuse signalisation qui permettait, avec un double feu vert, de dépasser

la vitesse de référence pour atteindre 160 km/h est aujourd'hui supprimée. Nous longeons la France, à travers des villages que la frontière a parfois coupés en deux, mais qui ont gardé leur nom dans les deux pays, comme Leers. Très vite, nous sommes à Herseaux, avec ses deux voies à quai, tout contre la frontière... Encore quelques kilomètres de voies, et voici Mouscron : à gauche, on aperçoit les HLM français de la conurbation de Tourcoing - Roubaix, le zoning de Mouscron avec les filiales belges des entreprises françaises de vente par correspondance... la ligne 75bis venant de Tourcoing et sa zone neutre... juste avant le gril d'entrée. Nous sommes reçus voie 3 : il est 10h12, nous sommes à l'heure : il est vrai que nous n'avons rencontré aucun chantier, subi aucun incident. Ici à Mouscron, toutes les deux heures, les horaires offrent une correspondance directe pour Lille voie 2 (rames réversibles M4 venant d'Anvers). Toutes les heures, un train pour Courtrai, Gand et Anvers attend les voyageurs voie 1, tandis que voie 4 stationne un train pour Bruxelles. Un modèle d'horaires... à la suisse. Notre conducteur, lui, dispose d'un bon quart d'heure pour...changer de poste de conduite. A 10h33, sous n°884, il repartira pour Herstal... où il terminera sa journée de travail.

Bonne fin de service, Jean-Claude, ... et merci !

R. Marganne



Mouscron 10h12, voie 3, terminus de la dorsale wallonne : à l'extrême gauche, une rame M4 en partance pour Tournai - Bruxelles (photo R. Marganne)

Les touristiques

L'ASVi privée de courant...

Nos membres et lecteurs connaissent assurément *l'Association pour la sauvegarde du Vicinal* (ASVi asbl) et ses efforts méritoires pour préserver l'esprit et l'ambiance de l'ancien « vicinal » électrique rural dans la région de Charleroi.

Comme chaque été depuis 1978, l'ASVi a fait circuler en 1997 des trams historiques ex-SNCV entre Lobbes et Thuin, sur l'ancienne ligne vicinale métrique 91 du réseau de Charleroi, fermée au trafic des voyageurs le 31 décembre 1983.

Au fil du temps, l'ASVi est devenue concessionnaire de la ligne Lobbes - Thuin auprès de la SRWT (Société Régionale Wallonne des Transports Publics, société holding des TEC). A ce titre, elle a pu préserver la ligne, tout en ayant la charge de l'entretien de l'infrastructure (voies et ligne aérienne). Quant au courant traction (600 volts courant continu), il est fourni, moyennant redevance, par le TEC-Charleroi, via la sous-station établie à Anderlues pour les besoins des lignes du préméto de Charleroi.

Mais revenons à la ligne vicinale Lobbes - Thuin, véritable monument historique : c'est la dernière ligne vicinale authentique de Belgique, qui parcourt, le plus souvent en site propre, un itinéraire inconnu des automobilistes, en passant à travers champs, tout en longeant des paysages uniques, comme celui de la collégiale St Ursmer, l'abbaye de Lobbes, ou la traversée de la Sambre sur un pont contigu à celui de la ligne 130bis Charleroi - Erquelines de la SNCB. A Thuin, même, l'ASVi asbl a entrepris de grands travaux sur le site de l'ancienne gare SNCB de Thuin-Ouest (ancienne ligne Lobbes - Thuillies - Chimay) afin d'y établir un musée vicinal : 450 mètres de voie métrique nouvelle, un passage à niveau neuf et trois aiguillages ont été nécessaires. A la ville basse de Thuin, où se trouve le terminus historique de la ligne 92, l'ASVi a convaincu les autorités communales de maintenir le site intact, le long des quais de la Sambre, et de reconditionner la rue 't Serstevens qui y mène afin d'y établir un site réservé à voie unique pour la circulation du tram.

L'ASVi a aussi obtenu de la SRWT la gestion de la quasi totalité du patrimoine dévolu à cette dernière en vertu de la répartition régionale du matériel historique de l'ex-SNCV : l'ASVi s'est ainsi vu officiellement confirmée dans son rôle de gardienne du patrimoine vicinal historique de Wallonie.

Cette année encore, le début de la saison avait été prometteur : une publicité bien faite, l'aide de la télévision avaient amené bien des voyageurs à profiter de l'ambiance vicinale entre Lobbes et Thuin. D'ordinaire, la motrice standard 10308, qui fut construite en 1942, assure les services avec la motrice 9515, datant de 1918 : ce dernier ancêtre dispose d'un compartiment de première et deuxième classe, de plafonds ouvragés et de nombreux accessoires en cuivre rutilant : une remorque à plates-formes ouvertes accompagne la 10308, tandis qu'une vraie baladeuse suite la 9515.

Et soudain... patatras. Un accident routier, totalement indépendant de l'exploitation de la ligne-musée, provoque la rupture d'un feeder d'alimentation électrique du 92. Comme, contre toute attente, l'appareillage de la sous-station TEC d'Anderlues n'a pas déclenché à cette occasion, les responsables techniques du TEC-Charleroi décident unilatéralement de priver l'ASVi de courant traction, empêchant ainsi la poursuite de ses activités touristiques et rémunératrices. Ils s'en expliquent en faisant valoir le mauvais état d'isolation électrique de la ligne sensée être alimentée par leurs soins, mais aucun critère précis d'appréciation en la matière n'a été communiqué à l'infortuné exploitant. De bonne foi, celui-ci fait contrôler chaque année les installations dont il a la concession, par la SRWT, et exécute loyalement les travaux demandés par la société régionale. Cependant, il y a une marge énorme entre l'entretien d'un équipement électrique traditionnel et la mise en conformité de celui-ci aux normes techniques contemporaines appliquées notamment à la défunte ligne 90 (section Anderlues - Binche - La Louvière)..

Toujours est-il que le traditionnel festival ASVi du 15 août, clou de la saison touristique 1997, a dû être annulé en catastrophe, ainsi que les autres circulations prévues le dimanche.

A suivre... en espérant qu'une solution sera trouvée au plus vite...



Le 17 août 1996, la splendide motrice A.9515 de l'ASVi arrive à Thuin-Jonction, venant de Lobbes (photo M. Lebeau)

Activités du GTF asbl

GTF-Voyages

ROTTERDAM - 11 NOVEMBRE 1997

Pour notre traditionnel voyage du 11 novembre, nous vous proposons cette fois de visiter le **réseau de transports en commun (métro + tramway) de Rotterdam**, un des plus grands ports du monde. Comme nos voisins hollandais ne commémorent pas le 11 novembre (les Pays-Bas étaient neutres en 1914-18...), nous aurons l'occasion de voir le réseau en pleine activité un jour de semaine. Comme l'an dernier à Düsseldorf, nous voyagerons dans des rames de service régulier.

Si vous n'êtes pas affilié à notre service « express », et que vous souhaitez être informé, sans engagement de votre part, des modalités précises de ce voyage, il suffit de nous envoyer avant le 15 octobre une enveloppe timbrée à 17F rédigée à vos nom et adresse, avec dans le coin supérieur gauche la mention 11.11.97 à l'adresse suivante :

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

GTF - Distribution

Pour commander un des articles 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, voyez la 3ème page de couverture. Date limite de commande : 15 octobre 1997. Livraison fin octobre 1997.

Histoire de la ligne Tamines - Dinant - Jemelle au travers de documents d'époque, par *Robert Belle*

Cheminot à la gare de Tamines, Robert Belle a entrepris, en collaboration avec des chercheurs réputés, d'écrire l'histoire d'une des lignes les plus attachantes de Belgique, « la 150 » Tamines - Dinant - Jemelle. Son ouvrage étudie les différents projets d'établissement de cette ligne, l'histoire de sa construction, sa mise à double voie, l'étude de la fréquentation de la ligne, les différents raccordements industriels, le déclin et l'avenir de cette ligne. Un travail de haute précision historique ; une tranche d'histoire de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Un ouvrage format A4 type « syllabus » de 226 pages avec de nombreuses illustrations en noir et blanc de très bonne facture et de nombreux plans.

Prix : 700 BEF + frais d'envoi en Belgique 125 BEF) = 825 BEF.

(Envoi à l'étranger : frais de port portés à 160 BEF pour les pays de l'Union Européenne, 230 BEF pour les autres destinations).

Code-article (à indiquer en communication de votre versement) : 631.

Autour et à l'entour du tram de Lierneux, par Robert Nizet

Qui ne se souvient de la ligne vicinale ardennaise qui desservait Lierneux, au départ de la station SNCB de Vielsalm. Robert Nizet, historien local bien connu, coordonne cet ouvrage qui contient la contribution de tous les témoins de cette ligne vicinale à traction vapeur, puis diesel, aujourd'hui disparue. En lisant cette monographie, vous saurez tout sur toutes les gares et autres points d'arrêt de la ligne, mais aussi sur toutes les anecdotes liées au tram et sur sa contribution, non seulement à l'économie, mais aussi à la vie de tous les jours de ce petit coin d'Ardenne.

Un ouvrage de luxe de 144 pages, relié « à l'italienne » (c'est-à-dire que l'ouvrage est plus long que large), avec 24 plans et 186 photos en noir et blanc.

Prix : 695 BEF + frais d'envoi en Belgique 125 BEF) = **820 BEF**.

(Envoi à l'étranger : frais de port portés à 160 BEF pour les pays de l'Union Européenne, 230 BEF pour les autres destinations).

Code-article (à indiquer en communication de votre versement) : 632.

ⓑ Dernière minute : Le saviez-vous ? « Surf sur les trains »

Le département Transport de la SNCB a publié le 27 juin dernier l'avis de service suivant :

« Ce 3 juin 1997, une personne a été trouvée installée sur les tampons entre la deuxième et la troisième voiture au départ du train 2305 Anvers - Lille en gare de Lokeren (*rame M4*). Des faits similaires s'étaient déjà produits le 24 janvier sur un train Anvers - Roosendaal à destination d'Amsterdam (*rame « Benelux »*).

Ce sont des pratiques extrêmement dangereuses qui pourraient donner naissance à une mode ou à un phénomène de « surf sur les trains ». C'est pourquoi nous prions les chefs immédiats d'attirer l'attention du personnel de gare ou du personnel des trains sur ces pratiques... Ce comportement à risque éventuellement observé sur place doit être réprimé... »

NDLR : On ne peut que s'associer à la vigilance de la SNCB en ce domaine. Les téléspectateurs de la récente émission d'Antenne 2 « des trains pas comme les autres » consacrée au Brésil ont sûrement frêmi de voir des jeunes braver la mort sur le toit d'automotrices banlieue en mouvement, en côtoyant lignes aériennes et pantographes sous tension, et en essayant d'éviter passages supérieurs et autres obstacles...

GTF asbl-Editions - nos tarifs au 15 septembre 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

Invitation



Passeport pour l'avenir

Exposition TGV • STAR 21

Du 4 au 19 octobre 1997



Découvrez la maquette de
la future gare des Guillemins



Rendez-vous en Gare des Guillemins

Pour en savoir plus, téléphonez au (075)15 48 05



Pour recevoir gratuitement notre dossier sur la future gare des Guillemins et les projets TGV - STAR 21 de la SNCB en région liégeoise, merci de nous retourner cette carte dûment remplie.



Ce dossier est également disponible en gare des Guillemins

Nom:

Prénom:

Adresse:

Code postale:

Ville:



SNCB

Relations Publiques

Direction du District Sud-Est

Place des Guillemins, 2 bte2

4000 Liège