

107 Avril
1998
Périodique trimestriel
21^{ème} année

BELGIQUE-BELGIË

P.P.

LIÈGE X

9/406



transfer

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

TABLE DES MATIERES

AFFILIATIONS 1998.....	3
LA MISE EN SERVICE DE LA LGV 1 BELGE.....	5
L'EXPLOITATION JOURNALIERE.....	7
LA SNCB PAR LIGNE	9
LE MATERIEL DE LA SNCB.....	37
LES TGV CIRCULANT EN BELGIQUE	37
MATERIEL VOYAGEURS AFFECTE A LA NOUVELLE OFFRE DE TRANSPORT ® EN MAI 1998.....	44
L'EXPLOITATION DES TGV THALYS ENTRE KÖLN Hbf ET BRUXELLES	47
LES LOCOMOTIVES ® TRITENSION SERIE 15 EVINCEES DU SERVICE INTERNATIONAL	51
SOUVENIRS DE CONDUITE DES LOCOMOTIVES SERIE 15	53
ACCIDENTS - INCIDENTS.....	57
PERLES EPINGLEES DANS LE RAPPORT 1997 DU MEDIATEUR DE LA SNCB	62
EVOCATION DE LA LIGNE JEMELLE - HOUYET AU XX ^{EME} SIECLE.....	63
ACTIVITES DU GTF ASBL	74
TRANS-FER HORS SERIE LES FRONTIERES ELECTRIQUES DE LA SNCB - TOME II : 1993-1998.....	74
DIVERS.....	76

COLOPHON

Rédaction et revue de presse : H. Arden, J. Braive, A. Chabottaux, J.-C. Elsdorf, J. Ferrière, M. Grieten, J. Laterre, M. Lebeau, P. Lemja, J.Cl. Léonard, E. Son, A. Tenaerts

Iconographie : A. Chabottaux, J. Ferrière, M. Grieten, M. Lebeau

Coordination : H. Arden & R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1300 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.

Affiliations 1998

Qu'il nous soit d'abord permis de remercier le millier de membres qui a renouvelé sa confiance au GTF asbl en se réaffiliant pour 1998 : notre particulière gratitude va à nos membres protecteurs, et à tous ceux qui ont « arrondi » le montant de leur cotisation afin de marquer concrètement leur soutien au GTF asbl, malgré ces temps difficiles.

Cette année encore, le système d'envoi de Trans-fer sous emballage plastique, unanimement apprécié, nous permet de vous envoyer votre carte de membre sous le couvert du présent numéro de Trans-fer. Vous trouvez celle-ci au verso du carton supportant l'étiquette-adresse : de couleur verte, pour nos membres adhérents, « *golden card* » pour nos membres protecteurs. Il vous suffit de la découper...

Si le carton supportant l'étiquette-adresse de Trans-fer est de couleur rouge, c'est notre manière de vous alerter : nous n'avons pas reçu votre réaffiliation 1998 à la date du 5 avril 1998. Nous avons néanmoins tenu à vous envoyer notre premier numéro de cette année : au verso du carton rouge, vous trouverez les indications utiles pour vous réaffilier. En cas de silence de votre part d'ici le 31 mai prochain, nous devons interrompre votre abonnement à Trans-fer, à notre grand regret.

La saison 1998 démarre... sur les chapeaux de roues, par l'apparition de la couleur dans Trans-fer : nous espérons que vous apprécierez le nouvel effort que nous consentons afin de rendre votre revue plus agréable et plus conviviale.

Bonne lecture... et merci encore de votre soutien et de votre confiance.

GTF asbl

Si le paiement de votre cotisation 1998 pose problème, écrivez-nous à GTF asbl-Secrétariat, rue de Marchienne, 68, B-6110 Montigny-le-Tilleul en rappelant votre n° de membre (figurant sur l'étiquette-adresse de ce numéro de Trans-fer).

Photos de couverture :

AVANT : LE PRESENT ET LE FUTUR : passage du TGV Thalys 9340 (rame PBA de la SNCF) Ostende - Bruxelles - Paris-Nord à Saintes (BK 21,5, LGV n°1) le 8 janvier 1998. En haut, à droite, le PS 492 de la BK 20 ; à mi-chemin, le viaduc 490 du Ruisseau de Froye ; à gauche, parallèle à la ligne, l'autoroute A8 (photo M. Lebeau).

ARRIERE : LE PASSE : le 23 avril 1997, la locomotive SNCB 1503 est en tête du train EC 30 « *Molière* », supprimé le 14 décembre 1997, et fait arrêt à 11h42 en gare d'Aulnoye-Aymeries (France) vers Paris-Nord. On distingue sur la photo une automotrice 96 de la SNCB en partance vers Mons (photo M. Grieten).



Deux vues de la LGV belge n°1, prises par M. Lebeau le 8 janvier 1998 :
↑ *Saintes* (BK 19) : une rame PBA file vers la tranchée couverte de Tubize.
↓ *Arbre* (BK 50) : le TGV Thalys (rame PBKA) 9324 file vers Paris-Nord ;
en arrière-plan, le plus long viaduc ferroviaire d'Europe.

*Pour la première fois, deux capitales européennes
sont reliées à grande vitesse et de bout en bout...*

La mise en service de la LGV 1 belge

C'est le mercredi 10 décembre 1997 qu'a eu lieu l'inauguration royale de la première ligne à grande vitesse belge et de la première relation internationale de bout en bout à 300 km/h du continent européen.

Trois rames *Thalys* quadritension de la dotation « belge » avaient été mobilisées pour la circonstance, protocole et sécurité du couple royal obligeant. Précédée de 5 minutes par la rame TGV *Thalys* 4304, qui « balayait la ligne nouvelle » dans d'épouvantables conditions climatiques, la rame *Thalys* inaugurale 4303 a permis au Roi Albert II, à la Reine Paola et à leur suite de rallier Paris-Nord en... 1h17 minutes exactement, soit 8 minutes de moins que les horaires commerciaux, tracés, eux, en 1h25, ce qui donne une idée de la marge que SNCF et SNCB se sont ménagée. Cinq minutes plus tard enfin, suivait la rame balai 4306.

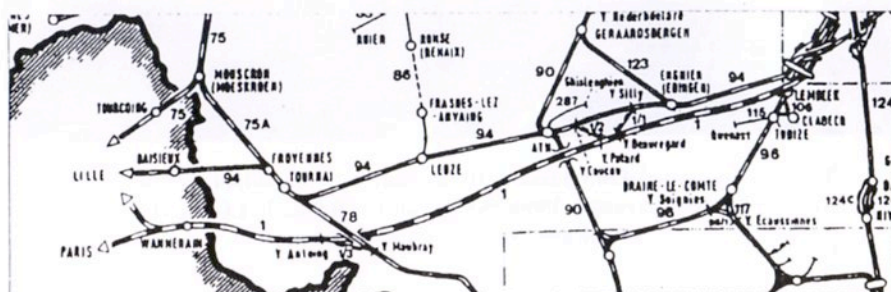


Le TGV Thalys royal 4303 passe le 10 décembre 1998 à 10h44 en vitesse, panto baissé, la zone de séparation 3000/25000V au BK 0.5 de la LGV n°1 à Lembeek vers Paris-Nord (photo M. Grieten)



Pour la petite histoire de la mise en service de la LGV 1 : le samedi 22 novembre 1997, des prises de vues avaient été organisées par la SNCB sur la ligne nouvelle. Afin d'obtenir des images on ne peut plus vivantes pour un film promotionnel, un véhicule de service « *Tramafer* » dont une plate-forme avait été spécialement aménagée, avait été mis en ligne sur la ligne n°1 : il circulait sur la voie A, en parallèle avec la rame TGV *Eurostar* 3101/3102 (dotation SNCB) qui, elle, roulait sur la voie B. Notre photographe M. Grieten a surpris le curieux parallèle de ces véhicules à l'arrivée à hauteur de la base de maintenance du Coucou d'où l'ensemble du dispositif repartira vers Antoing. On distingue très bien sur la photo la simplification des voies de l'ancienne « base travaux », reconvertie aujourd'hui en base de maintenance de la partie belge de la ligne (M. Grieten).

Tracé de la ligne à grande vitesse n°1



Le vendredi 12 décembre 1997, c'était au tour des relations Thalys régionales belges et de la relation internationale avec l'Allemagne d'être inaugurées. La rame inaugurale wallonne Namur - Paris était la 4305 ; partie à 8h50 de Namur, elle fut notamment accueillie en fanfare en gare de Charleroi-Sud à 9h21. A l'arrivée à Paris-Nord, à 11h20, un « *parallèle* » avait été organisé avec la rame Thalys inaugurale en provenance d'Ostende via Bruxelles. Quant à la rame inaugurale allemande, en provenance de Cologne via Liège et Bruxelles, c'était la 4341, vue au passage à Hal à 11h40 vers Paris-Nord.

C'est enfin le dimanche 14 décembre 1997 que l'exploitation commerciale de la LGV Hal - Esplechin/Wannehain (frontière) a commencé.

M. Grieten

L'exploitation journalière

Dès le 14 décembre 1997, tous les trains Bruxelles - Paris-Nord (TGV *Thalys*), parfois amorcés à Amsterdam, et Bruxelles - Londres WIT (TGV *Eurostar*) ont circulé en exploitation commerciale à 300 km/h sur la nouvelle ligne Hal - Wannehain (frontière). A quelques kilomètres de la frontière, le triangle de Frétin (France - département du Nord), sorte de vaste échangeur ferroviaire, permet d'aiguiller les rames TGV en provenance de Bruxelles, soit vers Paris, soit vers Lille et le tunnel sous la Manche. Le trafic vers Paris est assuré à l'aide des rames TGV tritension 4531-4540 de la SNCF en livrée « Thalys », aptes à circuler sur le réseau SNCF, SNCB et NS et quadritension 43xx. Le trafic vers Londres, lui, est assuré à l'aide des rames tritension « Eurostar » de la SNCF, SNCB et EPS (Eurostar UK).

Les TGV directs et quotidiens partant de Bruxelles, et évitant Paris grâce au barreau d'interconnexion des lignes à grande vitesse françaises pour Lyon, Avignon, Bordeaux, la Côte d'Azur, les principales stations françaises des sports d'hiver ou la Bretagne (en été), de même que le TGV vers Disneyland® Paris, sont assurés par les rames TGV tritension de la SNCF 4507 à 4530 en livrée « Réseau gris-bleu ». Ils sont désormais aussi tracés par la ligne nouvelle jusqu'à Lille-Europe, où ils rebrousse pour repartir sur la ligne à grande vitesse française (gain de temps : 30 minutes par rapport à l'ancien itinéraire via Hal - Tournai et la ligne 94).

La liaison Paris-Nord - Bruxelles - Liège - Köln Hbf est organisée en 4 heures 02 depuis la même date toutes les deux heures et de bout en bout à l'aide des 17 rames TGV Thalys quadritension.

Quant aux TGV « *flamand* » et « *wallon* »... La liaison Ostende - Paris est assurée via la ligne SNCB classique jusqu'à Bruxelles-Midi, où la rame TGV rebrousse vers Paris-Nord. La liaison Namur - Paris-Nord, exploitée jusque fin avril 1998 avec une rame TGV « Réseau » tritension de la SNCF, puis par une rame Thalys PBA ou PBKA, circule par les lignes classiques de la SNCB 130, 112, 118, 97 et 78 (via Charleroi, La Louvière-Sud - *passage sans arrêt* - Mons - St-Ghislain) avant

d'emprunter à Antoing le raccordement 1/3 permettant l'accès à la ligne à grande vitesse.

Mais revenons à la journée du 14 décembre, où l'histoire retiendra que les passagers n° 000001 et 2 de la nouvelle relation *Thalys* organisée entre Liège-Guillemins et Cologne furent notre ami Jean Evrard et son épouse, qui se rendaient au bord du Rhin pour le marché de Noël : en présence d'Etienne Schouppe, administrateur-délégué de la SNCB et de nombreuses autorités politiques locales, le couple a été congratulé et fleuri par le Liégeois Michel Daerden, Ministre fédéral en charge des Transports, accompagné pour la circonstance... de son propre père, cheminot pensionné de la SNCB (cela ne s'invente pas...), qui avait, lui aussi, tenu à être du voyage.

Toujours le 14 décembre, autre surprise : la circulation « unique » à ce jour à notre connaissance sur l'axe Cologne - Bruxelles d'une rame TGV « *Eurostar* » de retour de Köln-Deutz, où elle avait participé à un show sur la grande vitesse dans le cadre des festivités organisées par la DB AG dans le cadre de l'inauguration de la relation « *Thalys* » Cologne - Bruxelles - Paris. Tractée sur parcours allemand, elle circulait bien entendu par ses propres moyens au départ de la gare bicourant d'Aachen Hbf.



Notre photographe J. Ferrière était là, le 14 décembre 1997, pour saisir la rame TGV *Eurostar* de démonstration, de retour de Köln-Deutz, au passage en gare de Liège-Guillemins.

La SNCB par ligne

LGV 1 Hal - Wannehain (frontière française)

Inaugurée le mercredi 10 décembre 1997, mise en exploitation commerciale le dimanche 14 décembre, la Ligne à Grande Vitesse n°1 de la SNCB, aujourd'hui dans son extension complète, apparaît aujourd'hui comme suit dans la nomenclature des lignes SNCB :

N° ⑥	tronçon	tension caténaire	vitesse de référence	particularités
1	Hal - frontière (Wannehain)	25 kV	300 km/h	25 kV à partir du km 15.410
1/1	Y Silly - Y Beaugard	25 kV	80 km/h	zone de commutation 25 kV/3kV
1/2	Y Patard - Y Coucou	25 kV	80 km/h	zone de commutation 25 kV/3kV
1/3	Y Maubray - Y Antoing	25 kV	160 km/h	zone de commutation 25 kV/3kV

LGV 3 Chênée - Soumagne - Welkenraedt : cette ligne nouvelle sera-t-elle construite un jour ?

Lors de l'inauguration de la liaison Thalys Bruxelles - Liège - Cologne le 14 décembre dernier, les autorités belges reçues à Cologne par le gouvernement du Land de Rhénanie-Westphalie ont « découvert » ce que les lecteurs de *Trans-fer* savaient déjà depuis longtemps : la Deutsche Bahn AG ne compte pas construire de ligne à grande vitesse en site neuf entre la frontière allemande et Cologne. L'Allemagne modernise la ligne actuelle, comme elle l'a d'ailleurs toujours dit..., d'autant plus que les autorités d'Aix-la-Chapelle font depuis longtemps pression pour que les TGV *Thalys* continuent à marquer l'arrêt dans la cité de Charlemagne : elles ont donc tout fait pour s'opposer à la création d'un site propre TGV dans leur région. Topographie oblige, une ligne nouvelle à grande vitesse aurait forcément « évité » Aix-la-Chapelle.

Donc, pas de site propre TGV côté allemand, où les projets d'amélioration de la ligne actuelle sont cependant loin d'être négligeables ; qu'on en juge, en partant de Cologne : quadruplement des voies sur la section Köln - Düren, afin d'y autoriser des vitesses de l'ordre de 250 km/h pour les TGV *Thalys*, modernisation entre Düren et Aachen afin d'y garantir le 160 km/h, et forage d'un nouveau tunnel parallèle à

l'actuel Buschtunnel, à quelques centaines de mètres de la frontière germano-belge, afin d'y disposer de deux galeries parallèles et faire sauter le ralentissement actuel à 40 km/h. De la sorte, les Allemands garantissent que les temps de parcours actuels entre Cologne et la frontière allemande seront raccourcis d'environ 17 minutes d'ici 2005 sur les 77 km du parcours (soit 33 minutes de temps de parcours, arrêt à Aachen Hbf compris). L'investissement prévu sur le sol allemand se montera à 808 millions de DM (17 milliards de FB).

Franchement, les Allemands ont « la tête ailleurs » : depuis la réunification de leur vaste pays, ils réorientent leur réseau ferré, jusqu'alors composé de dorsales nord-sud, vers Berlin : l'amélioration - voire la construction - de nouvelles liaisons ouest-est vers la « nouvelle » capitale allemande est manifestement prioritaire.

Aussi, le Ministre belge des Communications, Michel Daerden, a-t-il été immédiatement « mis sous pression » : les projets belges de réaliser une ligne TGV « de frontière à frontière », à savoir de la frontière française (Wannehain) vers la frontière néerlandaise (Bréda) et allemande (Aix-la-Chapelle) seront-ils entièrement réalisés ?

Quelques Liégeois éclairés, menés par le Comte Clerdent - dont on ne soulignera jamais assez que c'est grâce à lui que la ligne TGV vers l'Allemagne passe aujourd'hui par le centre de Liège - craignent que l'enveloppe financière de 147,5 milliards de francs prévue pour la réalisation du TGV belge ne soit finalement dépassée, et que la SNCB profite de la position allemande pour faire l'impasse sur le dernier tronçon à construire, à savoir la LGV n°3 Chênée - Soumagne - Welkenraedt. Ils rappellent en outre que l'Union Européenne a versé des subsides à la SNCB précisément pour l'aider à construire la section la plus déficitaire du projet TGV belge, à savoir Liège - frontière allemande.

Leurs contradicteurs rappellent qu'en l'absence d'une ligne à grande vitesse en Allemagne, la section à grande vitesse à l'est de Liège (entre Chênée, Soumagne et Welkenraedt) ne dépasserait pas 25 km de long, avec une vitesse limitée à 220 km/h compte tenu du profil choisi : le jeu en vaudra-t-il la chandelle d'autant plus que des études françaises tendraient à démontrer qu'une ligne à grande vitesse n'est justifiée que si l'on pratique les 300 km/h sur une longueur de 100 km au moins... Quant au coût de la LGV n°3, il est connu : 25 milliards de francs, dont la moitié (12 milliards) rien que pour le tunnel de Soumagne.

La SNCB, quant à elle, est manifestement tentée de se rabattre sur la modernisation de la ligne 37 existante Liège - Pepinster - Verviers - Welkenraedt. « A moitié » modernisée en 1966 au moment de son électrification - la SNCB n'a pas pu ou voulu « voir grand à l'époque » - la vitesse de référence y est actuellement limitée à 120 km/h au mieux : des travaux gigantesques (avec des problèmes d'environnement certes) seraient nécessaires pour y circuler plus rapidement compte tenu de la présence des nombreux tunnels (16 au total) et ponts à rectifier sur un tracé qui joue « à saute-mouton » avec la Vesdre.

Le tableau ci-après indique le coût comparé et les avantages des deux solutions aujourd'hui sur le tapis.

Liaison Liège - Allemagne	temps de parcours actuels Liège - Aachen Hbf	temps de parcours par TGV Thalys en 2005, tous travaux terminés	coût (BEF) des travaux à prévoir
via ligne 37 actuelle par Verviers (avec arrêt possible des trains internationaux à Verviers)	32 min 9 sec.	25 min 4 (-7 min 4)	* 14 milliards selon la SNCB (<i>travaux minimaux</i>) * 22,1 milliards selon une étude TUC-Rail (1995) (<i>travaux maxima</i>) * 23 milliards selon l'Université de Liège (prof. J. Marchal)
via LGV 3 nouvelle par Soumagne (sans arrêt possible à Verviers)		20 min 7 (-12 min2)	25 milliards

En cas de décision d'abandon de la LGV par Soumagne et de rectification de la ligne 37 actuelle par la vallée de la Vesdre, deux options seraient possibles selon les budgets que l'on déciderait d'y affecter.

sections de la ligne 37 à moderniser	travaux minima (enveloppe budgétaire : 14 milliards de francs)	travaux maxima (enveloppe budgétaire : 22,1 milliards de francs)
Liège - Chaudfontaine (8 km)	statu-quo	vitesse portée à 160 km/h par rectification des courbes actuelles, aménagement des ouvrages d'art et construction d'un nouveau tunnel à Hauster (600 à 950 m selon les options)
Chaudfontaine - Verviers (16 km)	vitesse de référence portée à 160 km/h avec rectification du tracé en ligne droite depuis la carrière d'Olne jusqu'à Becoën en recoupant la courbe de Nessonvaux. Gros ouvrages à prévoir : <ul style="list-style-type: none"> • nouveau tunnel à Fraipont (650 m) • nouveau tunnel sous Trasenster (1600 m) • modification du gabarit des tunnels de Trooz, Becoën, Louheau, Pepinster et Ensival 	vitesse de référence portée à 160 km/h avec rectification du tracé en ligne droite depuis la carrière d'Olne jusqu'à Becoën en recoupant la courbe de Nessonvaux. Gros ouvrages à prévoir : <ul style="list-style-type: none"> • nouveau tunnel à Fraipont (650 m) • nouveau tunnel sous Trasenster (1600 m) • modification du gabarit des tunnels de Trooz, Becoën, Louheau, Pepinster et Ensival

sections de la ligne 37 à moderniser	travaux minima (enveloppe budgétaire : 14 milliards de francs)	travaux maxima (enveloppe budgétaire : 22,1 milliards de francs)
	<ul style="list-style-type: none"> nouveaux ponts sur la Vesdre fusion des points d'arrêt de Nessonvaux et Fraipont nouvelle sous-station de traction à Pepinster 	<ul style="list-style-type: none"> nouveaux ponts sur la Vesdre fusion des points d'arrêt de Nessonvaux et Fraipont nouvelle sous-station de traction à Pepinster
traversée de Verviers (2 km)	statu-quo jusqu'à Nasproué (vitesse de référence : 100 km/h)	statu-quo jusqu'à Nasproué (vitesse de référence : 100 km/h)
Nasproué - Welkenraedt (9 km)	Vitesse de référence actuelle conservée (120 km/h). <ul style="list-style-type: none"> Suppression du tunnel de Ruyff, remplacé par une tranchée. Rectifications mineures à la voie. 	Vitesse de référence portée à 160 km/h, grâce aux travaux suivants : <ul style="list-style-type: none"> rectification des voies en gare de Verviers-Est nouveau tracé jusqu'à Dolhain-Vicinal, avec deux nouveaux tunnels (Bronde : 520 m et Dolhain : 382 m), deux nouveaux viaducs (Stembert et Dolhain) et deux tranchées (Bois Madame et Vieille Foulerie) entre Dolhain et Welkenraedt, maintien du tracé actuel, mais nouveau tunnel à Meuchemen, avant de passer sous l'autoroute et de rejoindre le tracé actuel à l'entrée de Welkenraedt
Welkenraedt - frontière allemande (11 km)	<ul style="list-style-type: none"> traversée de Welkenraedt à 140 km/h vitesse de référence portée à 160 km/h jusqu'à la frontière* renouvellement du Hammerbrücke* suppression de deux passages à niveau à Hergenrath* nouvelle sous-station électrique à la frontière* (* = travaux actuellement en cours)	<ul style="list-style-type: none"> traversée de Welkenraedt à 140 km/h vitesse de référence portée à 160 km/h jusqu'à la frontière* renouvellement du Hammerbrücke* suppression de deux passages à niveau à Hergenrath* nouvelle sous-station électrique à la frontière* (* = travaux actuellement en cours)

Que faire ? Le Comte Clerdent et le Professeur Marchal (Université de Liège) plaident pour la création de la LGV 3 dans une perspective de long terme : la création d'un futur axe rapide de Bruxelles à Berlin, la Pologne et la Russie. La solution en site propre permet de profiter ultérieurement de l'évolution de la technologie TGV, ce qui ne serait pas le cas si les trains suivaient la ligne actuelle de la vallée de la Vesdre : on serait alors enfermé dans une solution « du passé ». De plus, des études françaises montrent que, moins on modernise les infrastructures, plus on allonge le temps de parcours des TGV, et moins on le remplit de voyageurs. Et le professeur Marchal d'appliquer le modèle mathématique français à la ligne Liège - frontière allemande :

tracé par Soumagne permet d'espérer 450.000 voyageurs par an ; la solution « *Vesdre - travaux maximaux* » ferait perdre 5 minutes et chuter la fréquentation à 260.000 voyageurs. Avec la version « *Vesdre - travaux minimaux* », on perdrait 8 à 12 minutes et on ne drainerait plus que 180.000 voyageurs.

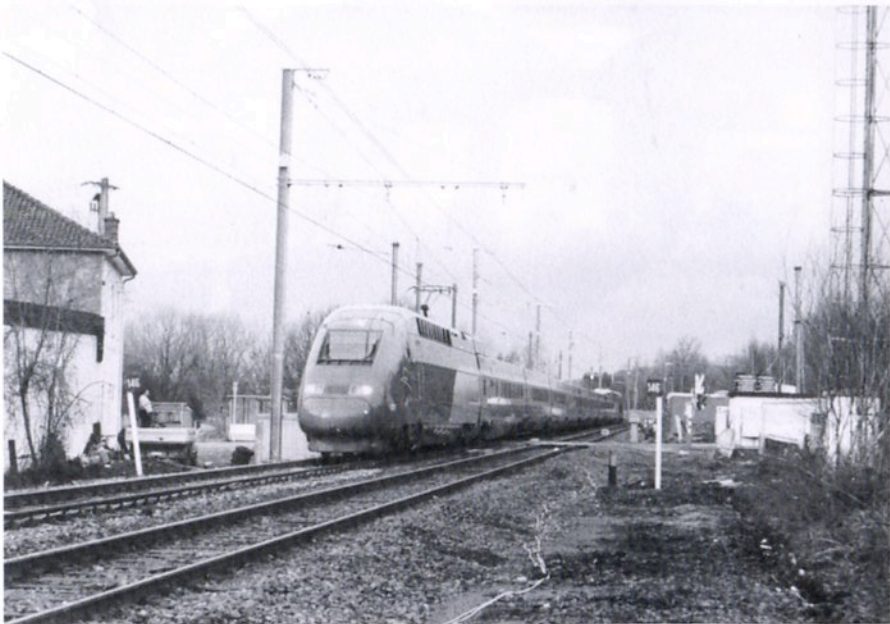
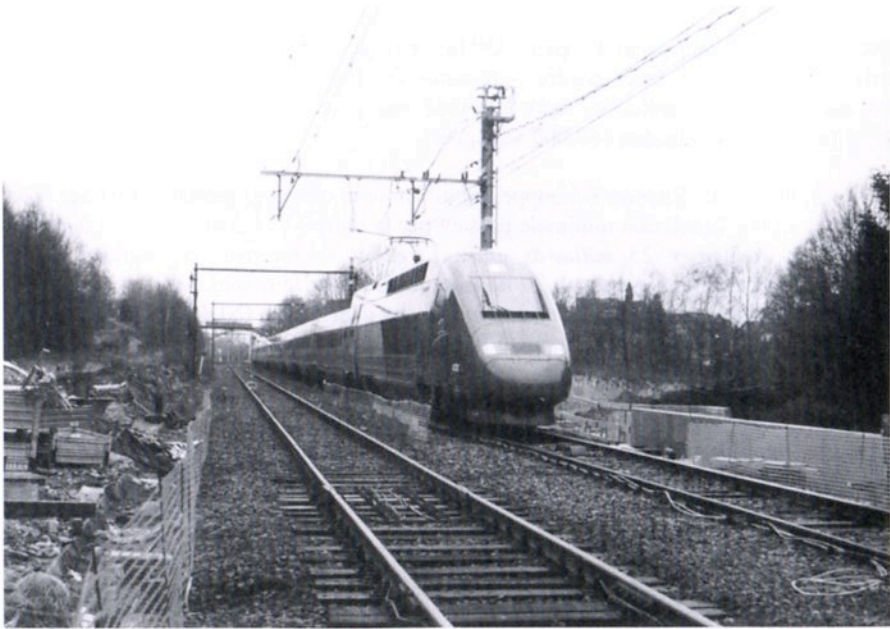
A la SNCB, Etienne Schouppe, administrateur-délégué, semble « pousser à la charrette » pour la solution minimale passant par la ligne 37 : « *à quoi ça sert, aurait-il déclaré, de dépenser 25 milliards entre Liège et la frontière allemande, si les Allemands ne font pas un effort... Si nous ne faisons pas le tunnel de Soumagne et la nouvelle infrastructure, nous économisons 1/3 des dépenses.* » (NDLR : On appréciera le raisonnement d'Etienne Schouppe à la lumière des 17 milliards de FB prévus pour moderniser la ligne actuelle).



Aachen Hbf, 17 décembre 1997 : le TGV Thalys (rame PBKA 4343 - dotation SNCF) assure le train 9436 pour Paris-Nord (photo M. Lebeau)

Le Liégeois Michel Daerden, Ministre fédéral des Transports, coincé de toutes parts - voire « hypnotisé » par Etienne Schouppe selon le Comte Clerdent -, ménage la chèvre et le chou : impossible, selon lui, d'exclure une solution alternative, surtout si elle coûte 5 à 10 milliards de moins que le projet actuellement retenu (LGV n°3).

Le problème n'est pas encore tranché à ce jour : mais on peut craindre que les décideurs aient déjà fait l'impasse sur l'option belge « LGV 3 » au profit d'une



↑ BK 147.1 (Hergenrath-frontière), le *Thalys* 9425 (rame PBKA 4331) passe vers Cologne. La voie B est hors service pour permettre les travaux de construction du passage inférieur pour piétons destiné à supprimer le PN 13.

↓ Le 27 décembre 1997, à hauteur de l'ancienne gare de Hergenrath, à la BK 146 de la ligne 37, la circulation se fait à voie unique (voie B). La rame 4341 (*Thalys* 9436) circule à contre-voie vers Paris-Nord. Le PN 12 sera supprimé au profit d'un ouvrage souterrain en cours de construction derrière notre photographe M. Grieten.

modernisation de l'axe actuel Liège - Pepinster - Verviers - Welkenraedt, même si la « langue de bois » est actuellement de rigueur aussi bien au Ministère fédéral des Transports qu'à la SNCB.

Alors, la cathédrale ferroviaire de l'architecte Calatrava prévue à Liège-Guillemins sera-t-elle, une fois construite, une sorte de « cul-de-sac ferroviaire » ?

L'avenir nous le dira...

R. Marganne

□ Ligne 25 Bruxelles - Anvers : travaux prolongés entre Hove et Berchem

C'était prévisible au vu de l'évolution de cet important chantier de reconstruction de la ligne 25, la circulation normale des trains ne devait être rétablie entre Hove et Berchem que le dimanche 1er mars 1998, comme renseigné dans le supplément à l'indicateur du 14 décembre 1997.

M. Grieten



Entre Kontich et Hove, là où les travaux sur la ligne 25 débutent, l'IC K 934 assuré par une rame I11 et une M4BD rénovée remorquée par la HLE 2708 passe à 12h33 vers Malines, Bruxelles et Charleroi Sud sur la voie B de la L.27, à hauteur de la BK 48.2. La nouvelle voie A provisoire de la L.25 est raccordée pour les trains de chantier (Photo M.Grieten - 21 novembre 1997).

□ Ligne 27A : nouvel atelier de traction à Anvers-Nord

L'atelier de traction actuel et bien connu d'Anvers-Dam est condamné à déménager : construit au début du siècle, il est aujourd'hui enserré dans la zone résidentielle du Dam, qui doit supporter bien des nuisances : bruit et surtout pollution provenant des fumées des locomotives diesel, qui vont et viennent 24 heures sur 24, et qui, l'hiver, mettent beaucoup de temps à faire chauffer leurs moteurs. De plus, les activités portuaires, desservies par l'atelier actuel, se sont au fil du temps étendues de 10 à 15 km vers le nord, impliquant de nombreux parcours à vide sur une ligne 27A déjà surchargée, avec perte de temps et d'argent corrélative.

La SNCB fait donc bâtir un nouvel atelier à Anvers-Nord, qui devrait être opérationnel à l'horizon 2000. Il occupera 15.000 m² : doté d'un faisceau d'échanges, d'un pont transbordeur et de postes de levage des locomotives plus nombreux, l'atelier disposera d'espaces de travail entre les voies portés à 7 mètres et abaissés de 0,9 mètres afin de faciliter le travail des services d'entretien. Le car-wash sera complètement séparé, et le centre d'essais de fonctionnement des locomotives diesel sera installé dans des compartiments isolés, afin de protéger le personnel du bruit et des gaz d'échappement. De même, l'approvisionnement en huiles sera réalisé depuis les réserves grâce à des conduites hermétiques.

La SNCB étudie aussi les liaisons de service possibles (par train, ou... par bus !) entre Anvers-Central et le nouvel atelier pour faciliter l'accès au personnel. Un restaurant d'entreprise pourrait aussi y être ouvert.

□ Ligne 34 Liège - Hasselt : travaux hivernaux d'infrastructure entre Liège-Vivegnis, Herstal et Liers

Depuis le mois de novembre dernier, et pendant tout l'hiver, d'importantes restrictions de circulation des trains de voyageurs ont été observées sur cette ligne à cause de grands travaux entrepris entre Liège-Vivegnis, Herstal et Liers. En fait, le ballast des deux voies principales a été d'abord criblé. Des travaux à la signalisation ont en outre été menés entre Liège-Palais et Liers : il s'agit de l'adaptation des circuits de voie à la traction triphasée, nécessaire à la mise en ligne d'automotrices triples tranche « 1996 » sur la dorsale wallonne entre Lille, Liège, et Herstal, prévue dans le nouveau plan IC-IR d'application en mai prochain.

N.B. A cet effet d'ailleurs, deux automotrices tranche 96 en unités multiples sont actuellement à Liège pour l'initiation du personnel. Elles ont même assuré en février 1998 un train Liège - Ostende du service régulier en remplacement d'une rame de voitures I 11 avariées à Eupen (bris de caténaires)

Du coup, seuls les trains IR Liège - Hasselt - Anvers étaient maintenus le week-end dans les deux sens entre Liège et Liers. Les trains IC de la dorsale wallonne Mouscron - Liers étaient, eux, limités à Liège-Guillemins. Les voyageurs de ces trains

IC qui voulaient continuer sur Herstal ou Liers devaient changer de train à Liège-Guillemins pour prendre l'IR d'Hasselt, et subir ainsi ¼ heure de retard. En sens inverse, l'IR Anvers-Liège était retardé à Liers d'une dizaine de minutes pour s'inscrire dans un sillon voisin de celui de la dorsale wallonne.

Cette comédie a duré en novembre, décembre, janvier, février et mars. Et tant pis pour les voyageurs !

□ Ligne 36 Liège - Bruxelles : l'avancement des travaux entre Ans et Fexhe-le-Haut-Clocher

Dans nos deux dernières livraisons, nous avons déjà décrit ces vastes travaux, consistant notamment dans la construction en site neuf des deux voies principales de la ligne 36 entre Ans et Fexhe-le-Haut-Clocher.



Le 11 janvier 1998, la locomotive 1601 en livrée « Märklin » remorque l'IC 424 avec fourgon Dms en livrée orange et voitures I11, passe à Ans sur la voie B de la ligne 36 en direction de Bruxelles et Ostende ; on remarque en avant-plan la pose des nouvelles voies de la L.36 (photo M. Grieten).

Pour l'instant, les trains réguliers roulent toujours sur l'ancienne ligne 36. Entre Ans et la bifurcation de Voroux, les deux voies principales de la ligne 36N¹ étaient

¹ - « N » = dénomination provisoire des lignes nouvelles à la SNCB.

pratiquement posées à la fin du mois de mars 1998. De la bifurcation de Voroux à Fexhe, le gros oeuvre (assiette de la voie) était en cours. Les travaux caténaires débutaient par ailleurs. Actuellement, la SNCB prévoit la mise en service de la nouvelle voie « B » (sens Liège - Bruxelles) entre Ans et Fexhe à la mi-septembre 1998. La nouvelle voie « A », elle, serait mise en service pour la fin 1998. Quant à la ligne 36 ancienne, son assiette sera réutilisée entre Ans et Bierset pour l'établissement des voies de la LGV n°2 (au delà de Bierset, la LGV 2 s'incurve vers le nord pour rejoindre l'autoroute Liège - Bruxelles à hauteur de Crisnée : les premiers travaux de génie civil de la LGV 3 sont visibles tout le long de cette voie routière jusqu'à Bierbeek lez Louvain).

□ Ligne 37 Liège - Hergentrath (*frontière*)

✓ suppression annoncée des installations bi-courant d'Aix-la-Chapelle (*Aachen Hbf*)

Oui, vous avez bien lu... Les installations bicourant commutables de la gare d'Aix-la-Chapelle (Aachen Hbf) vont être supprimées à terme...

Expliquons-nous. Lors de l'électrification intégrale de la liaison Liège - Cologne en 1966, un accord transfrontalier avait été signé entre la SNCB et la DB. Deux axes y étaient retenus par les deux réseaux pour être électrifiés : la ligne 37 Liège-Guillemins - Verviers-Central - Aachen Hbf, spécialisée au trafic des voyageurs et la ligne 24 Visé - Montzen - Aachen West pour le trafic des marchandises. Comme le système d'électrification entre les deux pays est différent (3 kV courant continu en Belgique, 15 kV 16 2/3 Hz en Allemagne), les deux administrations avaient décidé de créer deux gares bicourant commutables, une par pays. Sur la ligne « voyageurs », la gare allemande d'Aachen Hbf avait été désignée, sur la ligne « marchandises » et par réciprocité, la gare de triage belge de Montzen.

Depuis mai 1966 donc et sur la ligne 37, la situation « caténaires » est la suivante : tension de 3 kV continu système belge jusqu'à la frontière géographique (*Hergentrath frontière* pour la SNCB, *Aachen-Süd grenze* pour la DB), tension identique de 3 kV continu (alimentée par la sous-station belge de Welkenraedt) de la frontière géographique à Aachen Hbf (mais selon le système allemand adapté : poteaux en treillis, isolation prévue pour le 15 kV, double fil de contact pour supporter les intensités élevées du 3 kV), et enfin zones commutables 3 kV=15 kV~ en gare d'Aachen Hbf (voies à quai 6 à 9 et tiroirs pour garage des locomotives). Ce système permet à la fois la circulation d'engins polytension qui changent de courant à l'arrêt en gare d'Aachen Hbf, ou la remorque de tous les autres types de train de Welkenraedt à Aachen Hbf par engins monotension 3 kV de la SNCB. Cette opportunité est toujours exploitée en 1998 : les TGV Thalys quadritension changent de système d'alimentation pendant l'arrêt commercial qu'ils observent en gare d'Aachen Hbf, de même que les locomotives polytension série 16 ou 18 qui remorquent les trains IC « classiques » de la liaison Ostende - Cologne. Les locomotives belges monotension série 27, qui

tractent les quelques internationaux restants jusqu'à Aachen Hbf, y sont relayées par des locomotives DB monotension (la DB ne dispose plus de locomotives aptes à circuler sous tension 3 kV =).



Rencontre fortuite à Aachen Hbf le 17 décembre 1997 sous les caténaires commutables : voie 8, l'IC « B » 419 (locomotive 1608 SNCB pantographe alternatif levé) démarre vers Köln Hbf et dépasse la rame Thalys PBKA 4332 dotation NS à l'arrêt entre deux séances d'écolage (photo M. Lebeau).

Pour être complet, signalons que, sur la liaison « marchandises » Montzen - Aachen West, aucun accord n'a encore été trouvé à ce jour entre les deux réseaux pour son électrification. Aussi, les trains remorqués par locomotives électriques monotension venant de Visé sont-ils relayés à Montzen par des locomotives diesel SNCB ou DB pour parcourir la courte section Montzen - Botzelaer (frontière) - Aachen West, dépourvue de caténaires côté belge, et munie de caténaires 15 kV sur territoire allemand depuis la sortie du tunnel frontière de Gemmenich jusqu'à Aachen West, pour permettre la pousse des trains lourds sur la forte rampe existant dans le sens Aachen-West - frontière... Lors de l'électrification de la gare de Montzen, quelques travaux d'installation d'une gare bicourant commutable avaient bien été faits (on voit encore aujourd'hui des isolateurs 15 kV sur certains portiques caténaires), mais on peut penser qu'ils ne seront jamais poursuivis : l'heure est aujourd'hui aux locomotives polytension « interopérables », même si, à ce jour, ni la DB, ni la SNCB n'ont développé de nouvelles locomotives universelles ou « fret » apte à circuler à la fois sous caténaire 3 kV = et 15 kV~.

Cette situation pourrait néanmoins évoluer à la lumière de l'évolution du dossier.

Situation actuelle et future des tensions d'alimentation de la caténaire entre Welkenraedt et Aachen Röthe Erde				
↓ situation actuelle (depuis 1966) ↓				
3 kV =		bicourant 3kV= / 15kV~		15 kV~
Welkenraedt	Hergenrath frontière → BK 147.142 [Ⓢ]	Aachen Süd ← grenze km 76.960 ^{DB}	Aachen Hbf	Aachen Röthe Erde
3 kV= (ou 25 kV~?)		zone neutre (pleine voie)	15 kV~	
↑ situation future selon décision DB AG ↑				

Car tout va changer, suite à la décision unilatérale prise par la DB l'an dernier de supprimer prochainement les installations bicourant d'Aachen Hbf. Les arguments de la DB sont simples : leur maintenance est coûteuse (même si la SNCB intervient contractuellement dans leur entretien²) et leur état est « à bout de souffle ». Plutôt que d'investir dans leur remplacement, la DB simplifiera l'exploitation de la gare d'Aachen Hbf et reportera la frontière électrique 3kV/15kV à la frontière géographique (Hergenrath/Aachen Süd) en y installant une zone neutre d'environ 1 km séparant les deux tensions d'alimentation. Comme les caténaires de l'actuelle section Aachen Süd - Aachen Hbf, actuellement alimentées en 3 kV=, sont déjà isolées pour le 15 kV~, le reste serait un jeu d'enfant.

Pour la SNCB, une telle situation bouleverse des habitudes : si la circulation des TGV Thalys ne pose aucun problème, la remorque des autres trains internationaux « classiques » qui seront maintenus dans l'avenir devra obligatoirement être confiée à des engins polytension, un cas de figure qui va poser de graves problèmes de disponibilité de matériel moteur aux caractéristiques adéquates.

En effet, même après la mise en service *complète* des TGV Thalys vers Cologne en mai 1998, un trafic international classique avec l'Allemagne doit être maintenu : il s'agit des trains suivants :

- liaisons IC « B » Ostende - Cologne (du moins jusqu'à la mise en service de la future LGV n°3 Chênée - Soumagne - Welkenraedt, ... si cette ligne se concrétise un jour...);
- trains de nuit journaliers 225/224 vers Munich et Vienne ;
- trains journaliers 242/243 (Paris - Berlin) et 235/234 (Paris - Hambourg) ;

² - l'intervention de la SNCB dans ces frais fut de 3.000.000 F environ en 1997 !

- trains saisonniers vers l'Autriche ;
- trains de ski vers l'Autriche ;
- autres trains « charters », trains de militaires (il n'en reste plus guère)...

Il faut ajouter à cette liste les relations internationales de « proximité » entre Verviers et Aix-la-Chapelle - voire Liège et Aix-la-Chapelle, un peu vite oubliées par la SNCB. Lorsque le trafic voyageurs cadencé entre Liège et Cologne sera confié en grande partie aux TGV Thalys, qui ne marquent pas l'arrêt à Verviers, comment les Verviétois se rendront-ils par transport en commun dans la ville très commerciale voisine d'Aix-la-Chapelle ? Et les Liégeois ? Pour cette problématique spécifique, la SNCB songerait à utiliser des... autorails diesel (la future série 41 ?).

Bref, la SNCB a besoin de nouvelles locomotives polytension aptes au trafic avec l'Allemagne, d'autant plus qu'elle compte retirer du service les trois locomotives polytension série 18 survivantes de la série en 1998. Quant au maigre parc des 7 locomotives quadritension série 16 toujours en service, il n'est pas éternel : les « 16 » datent de 1965, ont été intensivement utilisées et sont d'une maintenance délicate...

D'autre part, on peut se demander sous quelle tension d'alimentation la section belge Welkenraedt - Hergenrath frontière sera alimentée dans l'avenir. Si la SNCB construit finalement - ce qui est peu probable vu l'évolution actuelle du dossier - la section TGV en site neuf prévue entre Chênée, Soumagne et Welkenraedt (future LGV n°3), qui sera logiquement alimentée en 25 kV 50 Hz comme les autres lignes à grande vitesse belge, ne serait-il pas logique de convertir la section actuelle Welkenraedt - frontière, qui n'est parcourue que par des trains internationaux, en 25 kV 50 Hz ?

Aussi, apprend-t-on que la SNCB étudie actuellement « en catastrophe » l'opportunité de disposer rapidement de nouvelles locomotives bicourant 3 kV~/15 Kv~, commandées soit de sa propre initiative (locomotives série 13 adaptées au 15 kV~ ?), soit en partenariat avec son puissant voisin DB AG avec lequel ce n'est pas un secret d'écrire que les relations ne sont pas au beau fixe...

Quant à la relation marchandises Montzen - Aachen West - même si le problème ne semble pas actuellement à l'ordre du jour - il est économiquement intenable à terme de maintenir un effectif limité de locomotives diesel à Montzen et Aachen-West pour exploiter une si courte relation, à l'heure où les trains de marchandises doivent être accélérés pour contrer la concurrence routière...

Bref, faute de prospective, toute la problématique des relations ferroviaires internationales entre la Belgique et l'Allemagne se repose soudain avec acuité...

Affaire à suivre...

R Marganne

✓ L'avancement des travaux entre Welkenraedt et la frontière germano-belge

D'importants travaux sont en cours sur cette section internationale.

Le viaduc « Hammerbrücke » - composé de deux ponts parallèles - est en cours de totale reconstruction, à côté des deux actuels ouvrages d'art. En janvier dernier, le pont à voie unique supportant la voie « B » (sens Allemagne - Belgique) a été abattu pour permettre l'érection du nouveau viaduc (qui supportera, lui, les deux voies). Quant au pont ancien supportant la voie « A », il restera évidemment fonctionnel jusqu'à la mise en service du nouveau. Ne restera alors de l'ancien viaduc qu'un moignon de culée, conservé pour la plaque qui y est apposée en mémoire du sacrifice des soldats belges morts au moment du dynamitage de l'ouvrage d'art en mai 1940.



Vue de ce viaduc au passage de l'IC 420 remorqué par une 16 et circulant à contre-voie le samedi 27 décembre 1997 vers Liège et Ostende (photo M. Grieten).

A Hergenrath, le remplacement des deux passages à niveau par des ouvrages souterrains est toujours en cours.

A la frontière - côté belge - une nouvelle sous-station 3 kV est en cours d'installation : elle pourrait être mise en service pour la fin de l'année 1998.

□ Ligne 42 - Rivage - Gouvy : le point sur les travaux d'électrification

On se rappellera que l'électrification de la ligne 42 Rivage - Gouvy est planifiée pour mai 1999 : la tension d'alimentation sera le 25 kV 50 Hz de Matrinrive (à quelques petits kilomètres de Rivage) à Gouvy, gare déjà équipée en 25 kV aux frais des Chemins de fer Luxembourgeois (CFL).

Début mars 1998, on pouvait observer que les poteaux caténaires étaient dressés sur les deux sections de ligne qui doivent rester à double voie : la courte section Rivage - Aywaille d'une part, pour des raisons de fluidité de trafic, où sera par ailleurs installée la section de séparation 3 kV/25 kV, et la section Vielsalm - Gouvy d'autre part, vu la sévérité de son profil.

Afin de permettre une avancée significative des travaux sur la section à voie unique Aywaille - Trois-Ponts (avec croisement possible à Stoumont), toute circulation ferroviaire est interrompue les jours ouvrables entre 8h15 et 15h30³ du 2 mars au 20 mai 1998.

Cette fermeture de ligne touche en fait les trains IR Liège - Luxembourg 113, 115 et 117 (départs de Liège-Guillemins à 9h08, 11h08 et, sauf le vendredi, 15h08) et leurs parcours d'équilibre 110, 112 et, sauf le vendredi, 114.

La continuité du voyage entre Liège et Luxembourg reste néanmoins possible. Les circulations ferroviaires restent maintenues entre Liège-Guillemins et Aywaille : elles sont assurées par rotation d'une rame de voitures M4 encadrée par locomotives série 55, à la suite de l'impossibilité de faire des manoeuvres à Aywaille. Ce type de trains y est reçu voie A (le long de la gare), et réexpédié à contre-voie vers Rivage grâce à un signal mobile de block. Voyageurs et personnel de train est alors transbordé par autobus jusqu'à Trois-Ponts, par la route étroite et sinueuse de la vallée de l'Amblève. A Trois-Ponts, les voyageurs retrouvent le train, avec un retard de 10 à 20 minutes selon les cas : une rame de voitures CFL « *Wegmann* » supplémentaire a dû être engagée entre Trois-Ponts et Luxembourg pour faire face à cette situation.

Quant au trafic marchandises de la ligne, le train facultatif 49912 N7 Bettembourg - Rivage est supprimé, tandis que le 44936 Bettembourg - Kinkempois, (arrivée 11h36 à Gouvy), voit son départ retardé à 16h55 de la gare frontière.

Pendant cette période d'interruption de la voie, les poteaux caténaires devraient progressivement être implantés à partir de la sortie d'Aywaille vers Stoumont.

L'adaptation des ouvrages d'art au gabarit « électrification » continue par ailleurs ; un gros chantier est actuellement en cours au centre du village de Coö : le passage supérieur qui livre accès à la route Aywaille - Trois-Ponts est en cours de déplacement et de remplacement : la SNCB en a profité pour déplacer son minable

³ - de 8h15 à 13h30 le vendredi, afin de tenir compte des plages de travail des entreprises adjudicataires et du retour des étudiants « koteurs » dans leurs foyers le vendredi après-midi.

point d'arrêt actuel au droit du nouveau pont. Le nouveau quai était déjà en place en mars dernier (mais non en service) afin de desservir enfin correctement le complexe touristique de Coo, l'un des plus importants de la Province de Liège, qui justifie à lui seul l'arrêt des trains IR à cet endroit.

□ Ligne 51A - une nouvelle gare à Zeebruges

Depuis la déviation, en 1983, de la ligne Bruges - Knokke par Dadizele suite à la construction de l'écluse de 125.000 tonnes à Zeebruges, le port et la cité balnéaire du même nom se sont retrouvés avec une gare en cul-de-sac, aujourd'hui dénommée « Zeebrugge », à l'extrémité de la ligne 51A. Celle-ci présente le gros inconvénient de sa mauvaise localisation pour les voyageurs : elle se trouve en effet à dix bonnes minutes à pied du centre de la ville balnéaire... et du port.

📖 Pour toute information complémentaire sur le déplacement de la ligne Bruges - Knokke en 1983, voyez *Trans-fer hors série* « **Les lignes nouvelles de la SNCB, 1926-1996** », toujours disponible au GTF asbl au prix de 505 F (envoi en Belgique compris). Pour recevoir cette édition de 112 pages abondamment illustrée, il vous suffit de verser la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-éditions, 4000 Liège en indiquant en communication le code-article « 320 ». Vous pouvez aussi passer commande par carte de crédit (formulaire en fin de numéro, où se trouvent aussi toutes les indications pour les paiements de l'étranger).

Fin 1998, cette situation devrait changer. Une nouvelle gare, dénommée « Zeebrugge-Strand » (strand signifie « plage » en néerlandais) devrait être érigée à cinquante mètres de la digue. Si la SNCB hésite actuellement entre deux emplacements, le conseil communal de Bruges, lui, a opté pour la construction du futur bâtiment de gare au Môle.

□ Ligne 52 - Réouverture planifiée pour la énième fois entre Puurs et Boom

Elle avait été d'abord annoncée pour mai 1997. Elle fut ensuite différée notamment à la suite de problèmes administratifs et techniques relatifs au pont de Boom sur le canal de Willebroek. Annoncée par la presse locale pour le lundi 5 janvier 1998, puis pour le mois de mars, la réouverture attendue de cette ligne entre Puurs et Boom, avec mise sous tension de la caténaire 3 kV sur le même tronçon, aura finalement lieu le 24 mai 1998, date de l'entrée en vigueur des horaires d'été et du nouveau plan de transport voyageurs de la SNCB.



Le 9 janvier 1998, l'hiatus électrique sur le pont levant au-dessus du Rupel n'était toujours pas levé, mais des travaux de voies s'effectuaient à la sortie de la gare de Boom vers Puurs. A cet effet, un train de travaux remorqué par la HLR 8462 stationne voie 3 en gare de Boom (photo M Grieten).

□ Ligne 96 Bruxelles - Quévry (*frontière*) : nouvelle physionomie

La SNCB - et les décideurs politiques - insistent beaucoup sur le fait que la création d'une ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Paris a aussi profité au trafic intérieur. Si la ligne à grande vitesse proprement dite est amorcée à Hal, de grands travaux pratiquement terminés entre Ruisbroek et Hal (exclu) font aujourd'hui apparaître deux lignes parallèles et à double voie : la ligne 96 à double voie « classique », destinée au trafic intérieur, et une ligne nouvelle à double voie, la 96N, électrifiée, elle aussi, en 3 kV : dédiée particulièrement aux TGV *Eurostar* et *Thalys* vers Paris et Londres, la 96N peut néanmoins aussi être parcourue par des trains rapides de service intérieur.

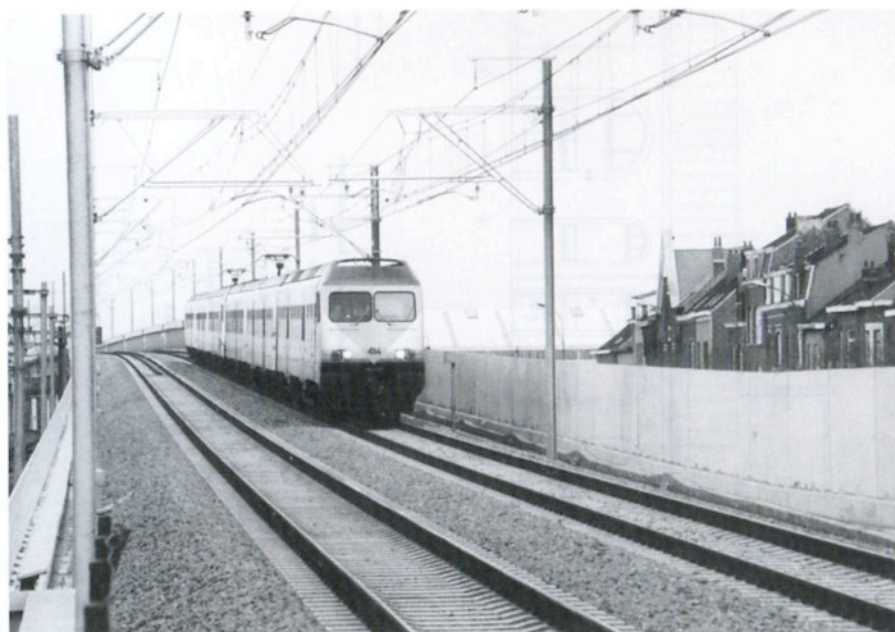
En conséquence, voici l'actuelle nomenclature de la ligne 96 « mère » et de ses « filles ».

N° ®	tronçon	simple (S) ou double (D) voie	tension caténaire	vitesse de référence
96	Bruxelles-Midi - Hal	D	3 kV	140 km/h
96	Hal - Quévy	D	3 kV	140 km/h
96	Quévy - frontière française (Feignies)	D	25 kV	140 km/h
96/1	Y Ecaussinnes - Y Soignies	D	3 kV	
96/2	Y Jurbise - Y Lens	D	3 kV	
96A	Bruxelles-Midi - Ruisbroek	D	3 kV	90 km/h
96B	Bruxelles-Midi - Forest-Voitures	D	3 kV	40 km/h
96C	Bruxelles-Midi - Forest-Voitures	S	3 kV	40 km/h
96D	(réservé)			
96E	Lot - Hal	S	3 kV	120 km/h
96N	Ruisbroek - Hal	D	3 kV	160 km/h (⁴)



Lot : le TGV 9543 vers le Midi de la France et la Méditerranée (rame SNCF Réseau tricourant) descend la rampe sud du viaduc de la ligne 96N (photo M. Lebeau - 8 janvier 1998)

⁴ - après validation des équipements de signalisation, cette vitesse de référence pourra être ultérieurement portée à 220 km/h.



La ligne 96N n'est pas exclusivement réservée aux TGV : elle est aussi utilisée par certains trains IC du service intérieur, comme cette automotrice Break de la SNCB assurant le 813 Schaerbeek - Mons - Quiévrain (photo M. Lebeau - 8 janvier 1998)

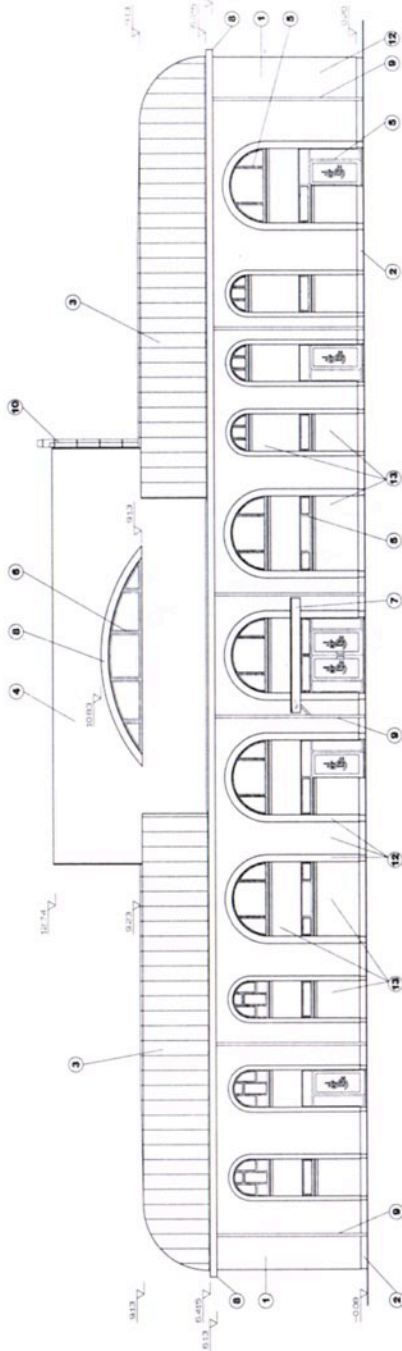
Conséquence concrète de cette nouvelle configuration des voies entre Ruisbroek et Hal (quatre à cinq voies de front selon les endroits) : la SNCB pourra accélérer les trains Bruxelles - Mons (ligne 96), Bruxelles - la Louvière - Binche (lignes 96/108) et Bruxelles - Tournai - Mouscron (ligne 94) de quelque 6 minutes dès mai 1998, avec la mise en application de la nouvelle offre de transport.

Le goulot de « Bruxelles - Hal », cauchemar des navetteurs... et des régulateurs SNCB, aurait-il définitivement sauté ?

□ Ligne 108 section Y Haine-St-Pierre - Binche : mise à voie unique

C'est maintenant décidé : la ligne électrifiée 108 sera mise à simple voie à très court terme sur sa section terminale entre la bifurcation d'Haine-St-Pierre et Binche.

C'est la voie « A » (sens La Louvière - Binche) qui sera conservée et banalisée, car elle a été récemment renouvelée (traverses en béton, ballastage...). Le poste de block de Leval sera par ailleurs supprimé : il n'y aura plus qu'une section de block entre la bifurcation d'Haine-St-Pierre et Binche. Les horaires des trains de voyageurs



du nouveau plan IC-IR de mai 1998 sont déjà conçus de manière à éviter tout croisement de trains sur la future section à voie unique (sauf le seul train « P » de la ligne, assuré présentement par locomotive électrique série 22 et rame de voitures M4). La cabine de Binche sera-t-elle maintenue ? La ligne est déjà actuellement exploitée par automotrices, réversibles par définition, et rien n'empêche de doter le train « P » d'une rame avec cabine de réversibilité.... Ce qui supprimerait toute évolution de machines en gare de Binche, et pourrait - à terme - réactiver un vieux projet : le déplacement des quais de la gare de Binche en amont du passage à niveau de la route Binche - Anderlues.

Quant à la voie « B » (sens Binche - Haine-St-Pierre), il est question de la conserver temporairement et de la banaliser, tout en la désélectrifiant et en lui donnant le statut de... ligne à exploitation simplifiée. Il s'agit - sans gêner la circulation des trains de voyageurs - de permettre la desserte du seul raccordement encore subsistant sur la ligne : la centrale électrique de Péronnes, dont la durée d'activité résiduelle serait de deux ans maximum.

Si ce projet de réalisation, on trouverait, côte à côte et sur quelques kilomètres, une même ligne, dont une des deux voies est « principale », et l'autre « à exploitation simplifiée ».

Du jamais vu...

E. Son

□ Ligne 112 Marchienne-au-Pont - La Louvière : enfin un nouveau bâtiment de gare à La Louvière-Sud

Lorsque la ligne 112 a été totalement reconditionnée et en partie retracée en 1984, la ville de La Louvière a été dotée d'une seconde gare située à La Louvière-Sud, en fait juste à côté de la remise à locomotives aujourd'hui désaffectée d'Haine-Saint-Pierre.

Erigées au beau milieu de terrains vagues, les installations provisoires de La Louvière-Sud avaient été jusqu'à présent totalement délaissées, aussi bien par la SNCB que par les autorités locales. Un bâtiment provisoire en préfabriqué faisait office de bâtiment des voyageurs : loué à une firme privée depuis 1982, il était devenu un gouffre budgétaire ; son inconfort et son aspect sordide tant pour les voyageurs que pour le personnel de la SNCB en faisaient un vrai chancre sur la dorsale wallonne. Quant aux abords... il y a un sinistre parking en cendrées, des flaques d'eau et... une desserte pour le moins squelettique par les bus du TEC-Hainaut : quand on pense que, du temps des trams 30-31, la SNCV avait imaginé de détourner la ligne, qui passe à 200 mètres de là, par la gare...

Aujourd'hui, le « bout du tunnel » est en vue pour l'infrastructure de la gare de La Louvière-Sud du moins. Un bâtiment flambant neuf est en cours de construction en

lieu et place des baraquements actuels : le chantier, promet la SNCB, devrait être terminé pour la mi-1998.

Le nouveau bâtiment, long de 48 mètres sur 15 de large, sera construit en briques « rouge nuancé » : le corps central, qui abritera l'entrée principale, sera encadré par deux ailes symétriques. Il sera recouvert d'une toiture en ardoises tandis que les ailes auront droit à une couverture en zinc.

Au centre, une verrière haute de 9 mètres donnera toute sa clarté à la salle des pas perdus.

Sur les deux ailes, le bâtiment comprendra deux niveaux : au rez de chaussée, salle d'attente, salle des guichets, bureaux de service, buffet et toilettes, au premier, locaux pour le dépôt des conducteurs, des chefs-gardes et gardes (aujourd'hui accompagnateurs de train), une salle de conférences et des locaux de service. Coût total de la nouvelle construction : 60 millions de francs.

Quant aux lamentables abords du site, ils vont eux aussi, être aménagés, lorsque le Ministère wallon de l'Équipement et des Transports (MET) aura libéré les 30 millions de francs nécessaires : une gare d'autobus sera enfin aménagée, ainsi qu'une vaste aire de parking. Il faudrait aussi que les abords de la gare soient urbanisés... mais c'est l'affaire d'un secteur privé dont les initiatives sont frileuses dans une région économiquement sinistrée, hélas...

Rappelons que la gare de La Louvière-Sud, où embarquent environ 1200 voyageurs par jour ouvrable, est une dépendance administrative de La Louvière-Centre (2000 voyageurs par jour). La disposition - ratée hélas... - du noeud ferroviaire de La Louvière est tel que les trains de la dorsale wallonne Liège - Mouscron ne marquent l'arrêt qu'à La Louvière-Sud : pour les liaisons vers Bruxelles, par contre, les deux implantations ferroviaires de la Cité des Loups sont desservies.

□ Ligne 124 Charleroi - Bruxelles : réutilisation originale de la gare de Roux

Le bâtiment de la gare de Roux, style « art déco » point d'arrêt des trains omnibus de la ligne Charleroi - Bruxelles avec cinq voies à quai, est actuellement désaffecté pour les besoins de la SNCB. Situé à quatre mètres en contrebas des voies de chemin de fer, il semblait voué à la démolition, lorsque la commune de Roux a décidé de le réaffecter en logements sociaux. Le projet actuel, qui a toutes les chances d'être réalisé, prévoit l'aménagement d'un couloir à travers l'ancienne salle des pas-perdus pour permettre de séparer le flux des voyageurs se rendant aux quais de celui des futurs habitants du complexe : car la commune pense y installer une quinzaine de logements, studios ou appartements, y compris dans les combles du deuxième étage. Une attention particulière sera apportée au problème des vibrations causées par le passage des nombreux trains de la section à quatre voies d'une des lignes les plus chargées du réseau.

**□ Ligne 125 Liège - Namur :
suppression du passage à niveau de Tilleur**

Ce passage à niveau ne sera bientôt plus qu'un souvenir : la SNCB est en train de faire construire un pont enjambant les voies ferrées à quelques dizaines de mètres du passage à niveau actuel, côté Flémalle-Haute.

**□ Ligne 147 Fleurus - Tamines :
rendez-vous le 1^{er} avril (sic) 2001 pour la réouverture...**

Chacun sait que la SNCB va rouvrir au trafic marchandises et électrifier la ligne Fleurus - Tamines dans le cadre de la modernisation d'un axe marchandises vital : partant des ports belges d'Anvers, Gand ou Zeebruges - voire du port néerlandais de Rotterdam - , ce futur itinéraire ferroviaire lourd passera dans le sens nord-sud par Ottignies, Fleurus, Auvélais, Namur, Dinant, Bertrix, Virton, la courbe de Rodange et Bettembourg. C'est sur cette épine dorsale que transiteront les matières premières (minérales essentiellement) destinées aux bassins industriels luxembourgeois (ARBED), lorrain (USINOR-SACILOR), suisses ou italiens. En sens inverse, les produits métallurgiques finis rejoindront la mer par la même voie.



Sur le site en tranchée de l'ancienne gare de Lambusart, un nouveau pont permettra à la route nationale 912 de franchir les voies; la vue de cet ouvrage d'art est prise vers Fleurus le 9 novembre 1997 (photo M. Grieten).

Ligne 147 Fleurus - Tamines : un peu d'histoire

Inaugurée le 12 juin 1868, la ligne de 8 km Fleurus - Tamines faisait partie d'un ensemble de lignes créées par le *Chemin de Fer de Tamines à Landen* et exploitées par la *SA d'Exploitation des Chemins de Fer*. Rapidement mise à double voie, elle desservait principalement les charbonnages du *Petit-Try* à Lambusart et de *Sainte-Eugénie* à Tamines. Venant du Brabant oriental (Landen, Tirlemont ou Perwez via les anciennes lignes ferrées 142 Tirlemont - Ramillies - Namur ou 147 Landen - Ramillies - Gembloux - Fleurus - Tamines), des centaines de mineurs empruntèrent quotidiennement le tronçon Fleurus - Tamines afin de « gagner leur croûte » au fond des puits de la région jusqu'au seuil des années soixante, lorsque la crise charbonnière eut raison des exploitations minières de la contrée.

La ligne n'y survécut pas : dès le 12 juillet 1965, des autobus se substituèrent entièrement aux trains pour le service des voyageurs, la SNCB maintenant une squelettique desserte marchandises. En 1973, le tronçon Fleurus - Lambusart fut mis hors service ; en 1979, ce fut le tour de la section sud Lambusart - Tamines. Néanmoins, la ligne fut maintenue en état pour les besoins de la Nation (comme d'ailleurs le raccordement direct, à Tamines, vers la ligne 150, et la ligne 150 elle-même vers Mettet, Ermeton-sur-Biert, Warnant et Anhéé) : c'était un itinéraire stratégique nord-sud traversant la vallée de la Sambre.

C'est en octobre 1990 que la décision fut prise par la SNCB de rétablir la liaison Fleurus - Tamines dans le cadre du projet « *Athus-Meuse* », tout en créant, à Tamines, une liaison directe vers Auvélais et la ligne 130 existante en direction de Namur.

Toutefois, pour des raisons budgétaires, le dossier prit du retard, et on décida finalement de n'y établir qu'une simple voie, électrifiée en 3000 volts courant continu, destinée en principe au trafic des marchandises au long cours du sens nord-sud. Aucun trafic voyageurs ne devrait y être rétabli.

✓ Le tracé

Le tracé original est bien entendu conservé, sauf à l'arrivée à Tamines. A la sortie de Fleurus, la voie passe sous la chaussée de Charleroi, puis sous l'autoroute de Wallonie, avant de gagner Lambusart où deux passages à niveau seront réaménagés. Le tracé longe ensuite le bois du Monciat pour arriver à la rue de Moignelée, coupée par un passage à niveau. Une voirie revue permettra d'éviter le franchissement de la rue du Chesselet, près de l'ancien puits Sainte-Eugénie. Plus loin, la ligne s'engage sous la route de la Basse-Sambre pour déboucher en surplomb de la rue Baty-Saint-Pierre, où deux passages à niveau seront établis, dans le quartier des Alloux. Là,

l'ancien triangle qui permettait, soit de rejoindre l'actuelle gare de Tamines, soit de faire la jonction avec la ligne 140 vers Dinant, sera pourvu d'une courbe en site neuf, longue de 500 mètres - près de l'étang qui borde la rive gauche de la Sambre - courbe complétée par un nouveau pont sur la Sambre, parallèle à celui qui existe. C'est à cet endroit que la ligne 147 (tronçon nouveau) rejoindra la ligne 130 Charleroi - Namur.

✓ *L'échéancier*

En août 1998, la SNCB le nouveau pont sur la Sambre, à hauteur des Glaceries Saint-Roch, sera bien avancé.

Les travaux de construction des nouveaux ouvrages d'art battent leur plein sur cette ancienne ligne. Tous ces ouvrages sont prévus pour une double voie.

La pose des rails (voie unique à ce jour, avec possibilité d'en poser une seconde si le trafic l'exige) sur la ligne 147 interviendra en janvier 1999, l'électrification en octobre 2000.

La ligne 147, remise à neuf pour un coût total de 600 millions de francs sera en principe opérationnelle pour le 1er avril 2001 : à cette époque, avec une vitesse de référence de 90 km/h, elle pourrait être parcourue par une trentaine de trains de marchandises *du sens Nord-Sud seulement*, ce qui justifie, aux yeux des ingénieurs, sa reconstruction à voie unique. Dans l'autre sens, les trains de marchandises venant de l'Athus-Meuse seront dirigés à l'ouest de Namur vers l'actuelle ligne 144 Jemeppe-sur-Sambre - Gembloux, et la ligne 161 entre Gembloux et Ottignies⁵.

□ **Ligne 161 : petite chronique** **des travaux de couverture de la gare de Namur (suite)**

✓ *L'aspect « travaux »*

Mi-janvier 1998, le chantier de la gare de Namur prend une forme plus précise qu'auparavant : en effet, côté « ouest Hastedon », ou dans la direction « Bruxelles-Charleroi » si l'on préfère, apparaissent les quais des futures voies 4 à 7, ainsi que les piliers de soutien de la phase 2 de la dalle de couverture.

Détail amusant : des rails à écartement extrêmement large ont été posés entre les futures quais 5-6 : ils permettent à une grue géante de chantier de circuler sur toute la longueur du chantier de construction.

⁵ - il faut en effet éviter à tout prix aux trains de marchandises du sens « Nord-Sud » le tronçon Ottignies - Gembloux à cause de la forte rampe de Mont-Saint-Guibert



Vue globale du chantier de Namur : à l'avant-plan, voie 1, la rame TGV Réseau SNCF tricourant 4522 assurant les TGV « wallons » 9497 (Paris - Namur) et 9498 (Namur - Paris), au centre l'automotrice Break SNCB de la relation IC Mouscron - Herstal marque l'arrêt voie 8 nouvelle, en arrière-plan le premier tiers de la dalle de couverture et les imposants bâtiments en construction du MET (photo M. Lebeau - 21 janvier 1998)

✓ *L'aspect « avenir »*

Après la forte poussée d'adrénaline pour un complexe de méga-cinéma⁶, la fièvre des médias semble retombée : nous supposons que les promoteurs et la SNCB « planchent » sur les études de faisabilité.

La presse locale, elle, en parle avec une certaine réserve et semble considérer ce projet comme mégalomane pour une petite ville telle que Namur, d'autant plus que l'autre projet, proche, lui, de Jambes (ex-gare du Nord) semble, lui, tenir la route.

Sur le plan pratique, une revue périodique locale comme « *Confluent* » (décembre 1997) annonce que la SNCB ne vendrait plus la superficie de la dalle de couverture de la gare de Namur, mais qu'elle la louerait par le système du bail emphytéotique de longue durée, et que, selon un interview de Michel Damar, président

⁶ - voir Trans-fer 106, page 26.

du Conseil d'Administration de la SNCB, « cela ferait partie du montage financier ». A suivre donc...

Enfin, quand on visite le chantier actuel (phase 2), on a peine à imaginer que tout le chantier (et donc les phases ultérieures dont la fin était annoncée pour 2004) serait terminé à l'automne 1999 pour le 15ème festival du film francophone (FIFF), tant il s'agit d'un travail long et en profondeur, d'autant plus aussi que la gare actuelle a bien besoin des voies 1 à 3 actuellement toujours en service, fort heureusement !

A suivre donc...

M. Lebeau

□ Ligne 162 Namur - Sterpenich (frontière) : fermeture de l'Atelier des Wagons de Stockem

C'est le 1^{er} janvier 1998 que l'atelier d'entretien et de réparation des wagons de Stockem (près d'Arlon) a été supprimé : dès 1993 en effet, le plan d'entreprise de la SNCB avait disposé que ce type d'activité serait concentré sur les sites de Cuesmes (près de Mons) et de Gentbrugge (près de Gand). Seuls, six postes de travail restent maintenus à Stockem pour le « *Centre de réparations rapides* » : deux camions équipés y ont été affectés, puisque ce travail se fait désormais en ligne.

Il reste 200 cheminots à Stockem, où est évidemment maintenu l'atelier de traction. Celui-ci sera chargé dans l'avenir de l'entretien des autorails série 41 que la SNCB compte mettre en ligne en 2001-2002 pour la desserte des lignes Dinant - Bertrix - Libramont et Libramont - Virton (*voir ci-après*). Ces cheminots espèrent aussi que l'atelier de Stockem sera aussi désigné pour la maintenance des nouvelles locomotives électriques série 13 dont la SNCB va prendre livraison. Actuellement, seul l'atelier de traction de Merelbeke (près de Gand) est désigné pour les abriter, mais il faut en désigner un second, en Wallonie, et les cheminots de Stockem plaident pour les recevoir chez eux, tout près de la frontière grand-ducale : les CFL ont en effet commandé 20 locomotives du même type...

□ Ligne 165 Virton - Athus : réouverture hypothétique au trafic des voyageurs (suite...)

On se rappelle que les forces vives de la province belge du Luxembourg demandent l'ouverture d'une desserte voyageurs performante entre Virton et Luxembourg. Actuellement assurée par autobus TEC, cette liaison pourrait être notablement accélérée et rendue plus confortable et sûre, notamment en hiver, par l'utilisation du train : et les Luxembourgeois de suggérer l'utilisation de la nouvelle « courbe de Rodange » pour assurer des trains directs Virton - Aubange - Rodange - Pétange - Luxembourg via la ligne directe par Dippach. Selon eux, sur les 60.000 travailleurs frontaliers occupés au Grand-Duché de Luxembourg, 16.000 viennent de Belgique, dont 3.800 sont originaires de la zone de desserte de l'axe ferroviaire Virton - Aubange - Rodange : autant d'usagers potentiels de trains aux horaires bien étudiés, qui pourraient pas ailleurs désencombrer les entrées routières de Luxembourg, aujourd'hui un véritable cauchemar...

Interpellée, la SNCB a répondu dans un premier temps qu'il était inutile de mettre le problème sur le tapis tant que la SNCB ne dispose, dans la région, que des quinquagénaires et peu fiables autorails série 44/45. Comme le directeur du district Sud-est de la SNCB, M. Clotuche, le répète, « *la SNCB ne refole pas cette demande. Mais elle demande de patienter encore un peu. Depuis 1984, époque de la fermeture au trafic voyageurs de l'axe Virton - Athus, et 1988, lorsque les autorails Arlon - Athus ont été supprimés, la clientèle a abandonné le train au profit de la voiture. Il faut que la SNCB ait à offrir de meilleures conditions : horaires adaptés, matériel moderne. IL faut aussi une meilleure collaboration entre SNCB et TEC.* » Et M. Clotuche de regretter dans la foulée qu'une récente étude sur les transports en commun demandée par la Province de Luxembourg ait été menée sans y intégrer la SNCB.

Bref, outre l'impardonnable défaut de coordination entre la SNCB et le TEC - qu'attendent Michel Daerden, Ministre fédéral des Communications et Michel Lebrun, Ministre régional de l'Équipement et des Transports ? - la SNCB veut postposer le problème de l'ouverture d'une liaison entre Virton et Luxembourg jusqu'à l'électrification complète de l'Athus-Meuse et jusqu'à la livraison des autorails diesel série 41 en commande, dont une dotation serait basée à Stockem à partir de 2001 ou 2002⁷...

Reprenant la balle au bond, les forces vives luxembourgeoises proposent à présent une autre formule, qui a le mérite de proposer quelque chose de concret à court terme : puisque la SNCB recherche un matériel plus fiable que les autorails 44/45, il lui suffirait d'affecter à la desserte Virton - Rodange - Luxembourg les actuelles rames de la relation IR Liège - Luxembourg (locomotives série 55 « bleues » et voitures M4) qui seront libérées par l'électrification totale de cette relation, devant intervenir dès mai 1999⁸.

Afin de tenter de convaincre tout le monde, le *Comité de promotion de l'Athus-Meuse*, la Députation Permanente de la Province du Luxembourg et le front commun CSC-FGTB de la SNCB ont invité le 16 décembre dernier les mandataires politiques de la région et de hauts fonctionnaires de la SNCB à une journée de sensibilisation pour la réouverture au trafic des voyageurs entre Virton et Luxembourg : cette journée prit la forme originale d'un « train de sensibilisation » : ce fut un voyage en autorail d'Arlon à Virton via Athus, de Virton à Luxembourg via la courbe de Rodange et de Luxembourg à Arlon. Matériel utilisé : un autorail série 45 surnommé par un des participants « *la diligence de la fin du XX^{ème} siècle* »... A l'issue de la journée, les mandataires politiques de la province ont promis de faire pression sur la SNCB... mais aussi sur le Ministre fédéral des Transports pour rétablir au plus vite le trafic des voyageurs sur la ligne 165 à l'ouest de Virton.

⁷ - si la livraison des premiers autorails série 41 est prévue pour 1999, les premiers engins devraient être affectés, selon la SNCB, à la relation IR Anvers - Neerpelt.

⁸ - A ce moment, le matériel prévu entre Liège et Luxembourg se composerait de locomotives électriques bicourant SNCB série 13 / CFL 3000 et de rames de voitures I 10 de la SNCB.

Le matériel de la SNCB

Les TGV circulant en Belgique

Depuis l'ouverture intégrale de la ligne à grande vitesse entre Hal (Belgique) et Gonesse (France), le réseau SNCB est parcouru par divers types de rames à grande vitesse : le moment est sans doute venu d'en faire une synthèse.

□ Les TGV - Eurostar (ou TMST)



**Le TGV Eurostar 9133 Bruxelles - Londres passe à 300 km/h au Bois du Coucou, le long de la base de maintenance belge de la LGV n°1
(photo M. Lebeau - 10 janvier 1998)**

Les TGV-Eurostar (ou TMST pour *Trans-Manche Super Train*) sont apparus les premiers en Belgique en service régulier : ils sont en effet entrés en service commercial en novembre 1994 dans le cadre de l'ouverture du tunnel sous la Manche, et de l'organisation de services directs entre London Waterloo International, et respectivement Paris-Nord et Bruxelles-Midi. Ils sont compatibles avec trois types d'alimentation électrique : 3000 volts = pour le réseau SNCB classique, 25000 volts ~

pour les lignes à grande vitesse SNCB et SNCF et le tunnel sous la Manche (*Eurotunnel*) et l'archaïque 750 volts courant continu pour la ligne Folkestone - Londres électrifiée via un troisième rail (prise de courant par patins escamotables).

Ces rames, construites de 1992 à 1994, et à grande vitesse (300 km/h) ont été acquises en pool par les chemins de fer belges, français et anglais. Toutes les rames sont aux normes de gabarit les plus contraignantes, soit celles en vigueur Outre-Manche, d'où leur aspect galbé caractéristique. Pilotées indifféremment par des conducteurs belges, français et anglais, elles disposent d'indications de bord en trois langues (français, néerlandais et anglais) et d'indicateurs de vitesse en km/h et mp/h (miles par heure) selon le réseau parcouru. Leur grande longueur et leur grande capacité est due au fait que les réseaux utilisateurs du tunnel sous la Manche doivent payer une redevance pour chaque passage de train dans l'ouvrage d'art : d'où l'idée de ces « méga-trains » pour compresser les coûts...

Le principe de la numérotation des Eurostar est un compromis entre les systèmes de numérotation belge, français et anglais. Il consiste à affecter un numéro distinct à chaque motrice (deux par rame). Au Royaume-Uni, les Eurostars portent un numéro à six chiffres, afin de placer les Eurostars dans la « classe 373 », en Belgique, les Eurostars prennent tout naturellement place, avec leur numéro à quatre chiffres, dans la classe 3 réservée, dans la renumérotation du parc moteur de 1970, au matériel « novateur ».

série TGV	administration	composition	effectif
³⁷ 3101-3102 à ³⁷ 3107-3108	SNCB	2 motrices + 18 remorques	4 rames
³⁷ 3201-02 à ³⁷ 3231-3232	SNCF	2 motrices + 18 remorques	16 rames
373.001-2 à 373.021-022	LCR	2 motrices + 18 remorques	11 rames
373.301-2 à 373.013-014	LCR	2 motrices + 14 remorques	7 rames «NOL»
373.999	SNCB+SNCF+LCR	motrice de réserve	1 motrice ⁹

✓ Les « Eurostar NOL »

La commande européenne groupée des rames Eurostar a en fait été scindée en deux catégories : 31 rames « longues », comportant 18 voitures et deux motrices, appartenant à la SNCB (4 rames), à la SNCF (16 rames) et à London and Continental Railway (11 rames), et 7 rames courtes, dites « *North of London* ». Ces 7 rames, appartenant à London and Continental Railway, dites aussi « *Eurostars régionaux* » ne comportent que 14 voitures outre les deux motrices : elles avaient été conçues pour desservir le nord de la Grande-Bretagne, et notamment Manchester ou Glasgow, au départ de Paris-Nord.

⁹ - cette motrice est en principe stationnée en Angleterre, à North Pole précisément.

On vient d'apprendre que l'idée d'organiser des trains Eurostar directs Paris - Manchester et Paris - Glasgow était aujourd'hui abandonnée : ce n'est un secret pour personne que le remplissage des Eurostar Bruxelles/Paris - Londres ne correspond pas aux prévisions optimistes qui avaient été faites lors des études préalables. De plus, les services commerciaux signalent aujourd'hui que le temps de parcours nécessaire pour aller de Paris à Manchester serait de 6h45 environ, ce qui est trop long par rapport à la concurrence aérienne pour attirer des hommes d'affaires. Pour Paris - Glasgow par la côte est, le temps de parcours à prévoir serait plus long encore.

Aussi, les 7 rames Eurostar « NOL » ne circuleront-elles pas en principe entre Paris/Bruxelles et Londres. Elles seraient louées dès 1999 à la compagnie privée britannique *Virgin Trains* pour améliorer le service intérieur entre Londres et Manchester.

✓ *Et les trains de nuit ?*

Quant aux trains de nuit qu'on voulait organiser entre l'Angleterre et le continent via le tunnel sous la Manche, ils ne seront pas mis en circulation non plus. Le matériel flambant neuf conçu pour ces liaisons et aperçu il y a quelques mois en Belgique pour essais est actuellement garé sans emploi quelque part en Angleterre.

Enfin, les Britanniques ont bien du mal à organiser le financement de la ligne nouvelle à grande vitesse prévue entre le portail anglais du tunnel et la gare de Saint-Pancras afin d'affranchir les Eurostars de la limitation actuelle de vitesse à 120 km/h et de l'anachronique captation par 3ème rail sur la ligne anglaise qu'ils empruntent actuellement via Ashford pour rejoindre Londres WIT. Aussi, bien malin qui pourrait prédire si la nouvelle ligne anglaise sera disponible en 2002 comme annoncé...

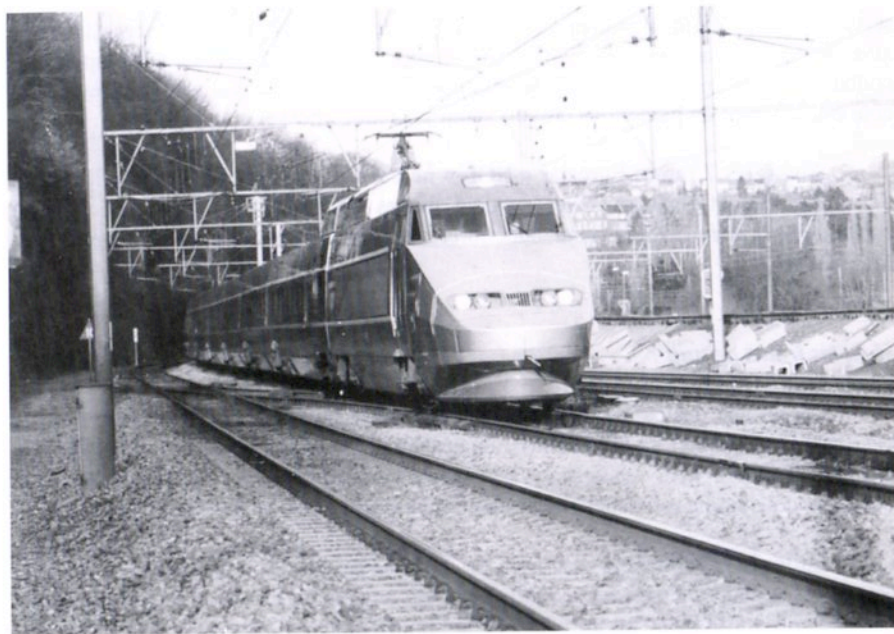
□ Les TGV SNCF « Réseau » tritension¹⁰

Il s'agit de rames TGV « Réseau » de la SNCF, adaptées à la circulation sous 3000 volts courant continu¹¹. Trente rames de ce type sont inscrites au parc SNCF

¹⁰ - la SNCF applique la numérotation suivante à ses rames TGV :

001-102 : TGV *Paris Sud-Est* bitension 1,5 kV/25 kV ;
110-111 et 113 à 118 : TGV *Paris Sud-Est* tritension 1,5 kV =, 15 kV et 25 kV ~
(pour trafic avec la Suisse) - (la rame 112 est propriété des CFF) ;
201-230 : TGV *Duplex* (à deux étages) bitension 1,5 kV/25 kV ;
301-405 : TGV *Atlantique* bitension 1,5 kV/25 kV ;
501-550 : TGV *Réseau* bitension 1,5 kV/25 kV ;
3201/02-3231/32 : TGV *Eurostar* tritension (750 volts = 3e rail, 3 kV =, 25 kV ~ 50 Hz) ;
4341-4346 : TGV *quadritension* « *Thalys* » pour trafic Paris - Bruxelles - Amsterdam/Köln
4501-4530 : TGV *Réseau* tritension (1,5 et 3 kV = et 25 kV 50 Hz) pour trafic avec la
Belgique (4507-4530) et l'Italie (4501-4506)
4531-4540 : TGV tritension « *Thalys* » pour trafic Paris - Bruxelles - Amsterdam
923001-923007 : TGV *Paris Sud-Est* « *La Poste* »

(4501 à 4530), à partager entre les services Paris-Nord - Bruxelles (et extension vers Anvers ou Ostende), sud et ouest de la France - Bruxelles et temporairement Paris-Nord - dorsale wallonne (Namur) (24 rames) et Paris-Lyon - Milan (6 rames). Ces rames ne sont pas adaptées à la circulation sur le réseau néerlandais des NS.



Le TGV « wallon » 9498 se dirige vers Paris-Nord, assuré par la rame SNCF « Réseau » 4522 : il passe à Ronet (près de Namur), à hauteur des voies d'accès à l'ancienne gare de formation (photo M. Lebeau - 30 décembre 1997)

□ Les TGV SNCF Thalys « PBA » tritension

Etroitement dérivées des rames tritension « Réseau » précitées, ces dix rames appartenant à la SNCF diffèrent par leur aménagement intérieur (sièges différents, harmonie de tons adaptée), leur livrée rouge « Thalys » et leur transformation pour circulation sur le réseau néerlandais¹². Couplables avec les TGV Réseau de la SNCF, ces dix rames sont spécialisées à la relation Paris - Belgique (- Pays-Bas).

¹¹ - ces rames ne sont cependant pas aptes à circuler sur le réseau néerlandais des NS, notamment parce qu'elles ne sont pas équipées du système ATB d'asservissement à la signalisation, contrairement aux rames 4531-4540.

¹² - compatibilité des appareils embarqués avec les circuits de voie NS, et système d'asservissement aux signaux ATB.



Namur « capitale de la Wallonie », 19 décembre 1997 : rame TGV Thalys PBA 4540 en partance pour Paris-Nord, afin d'assurer le train 9498 (photo M. Lebeau)

□ Les TGV Thalys « PBKA » quadritension

Il s'agit de la version quadritension des rames TGV Thalys PBA tritension : elles se distinguent aussi par leur pare-brise unique et central. Les 17 rames sont couplables aussi bien avec les rames TGV Thalys PBA tritension, avec lesquelles elles partagent l'aménagement intérieur, qu'avec les TGV Réseau tritension de la SNCF. La particularité de cette série est qu'elle a été commandée en pool par la SNCF, la SNCB, les NS et la DB AG¹³.

Le principe de la numérotation des TGV Thalys quadritension est celui qu'applique la SNCF à son parc à grande vitesse. Il consiste à affecter un numéro à quatre chiffres à chaque rame, et un numéro dérivé de 5 chiffres (le 5ème chiffre étant en quelque sorte le numéro d'ordre dans la rame) à chaque unité de la rame, en différenciant les motrices et remorques. La SNCF semble avoir unilatéralement décidé de la numérotation des TGV Thalys quadritension : aussi, celle-ci ne cadre pas avec les principes de la numérotation du parc moteur SNCB de 1970 : les Thalys quadritension apparentant en propre à la SNCB sont ainsi logés en classe « 4 », normalement affectée aux autorails diesel.

¹³ - les deux rames financées par la DB AG sont en fait prises en gestion par la SNCB.

réseau	nom bre	n° des rames	n° motrices paires	n° remorques voyageurs	n° motrices impaires
ⓑ	7	4301-4307	43010-43070	43011...8-43071...8	43019-43079
DB	2	4321-4322	43210-43220	43211...8-43221...8	43219-43229
NS	2	4331-4332	43310-43320	43311...8-43321...8	43319-43329
SNCF	6	4341-4346	43410-43460	43411...8-43461...8	43419-43469



Ostende - 9 janvier 1998 : rame Thalys PBKA 4345 prête au départ pour Paris-Nord (train 9340 via Bruges, Gand et Bruxelles-Midi) - photo M. Lebeau

Pour des raisons de convenance... et d'engagements financiers entre les divers réseaux ferroviaires propriétaires, l'ordre de livraison des différentes rames a été « alterné » et est le suivant.

rang de livraison	réseau propriétaire	n° d'exploitation
1	SNCF	4341
2	Ⓟ	4301
3	NS	4331
4	DBAG-Ⓟ	4321
5	SNCF	4312
6	Ⓟ	4302
7	SNCF	4343
8	Ⓟ	4303
9	NS	4332
10	Ⓟ	4304
11	SNCF	4344
12	Ⓟ	4305
13	SNCF	4345
14	Ⓟ	4322
15	Ⓟ	4306
16	SNCF	4346
17	Ⓟ	4307

Caractéristiques des différents types de TGV circulant en Belgique

type	longueur (m)	masse à vide (T)	masse à charge (T)	rayon min. en courbe (m)	vitesse max. autorisée (km/h)	nombre de places (1ère classe)	nombre de places (2ème classe)
Eurostar	393,480	723	793	125	300	210	584
Réseau	200,190	383	416	125	300	120	257
PBA	200,190	383	416	125	300	120	257
PBKA	200,190	383	416	125	300	120	257

Autres caractéristiques communes

- **Motorisation triphasée** (DMT), ce qui réserve leur circulation, en Belgique, aux lignes où les circuits de voie ont été spécialement adaptés.
- **Équipement avec la TVM 430** (système français de signalisation embarquée en cabine, étendu à la ligne 1 côté belge pour des raisons d'homogénéité de la relation Paris - Bruxelles). Ce système de visualisation de la signalisation en cabine transite par les rails sous forme d'un courant modulé, capté par une antenne située sous l'avant de la motrice. Les fréquences sont décodées par l'ordinateur de bord et affichées en cabine, notamment sous forme de la vitesse autorisée à l'endroit où se trouve le TGV.
- Les TGV disposent d'un **attelage de secours** permettant l'accouplement avec une locomotive SNCB (de préférence équipées d'un sécheur d'air) des séries 15, 16, 26 (2605 à 2635), 11, 12, 18, 20, 21, 27, 51, 55, 55^{TVM}, 62, 73 (7376 à 7395) ou 80.

Matériel voyageurs affecté à la nouvelle offre de transport ® en mai 1998

Nous avons publié l'an dernier (*trans-fer n°103, pages 67 sq.*) les premières prévisions de la SNCB concernant le matériel à affecter aux relations « voyageurs » de sa nouvelle offre de mai 1998.

En voici une nouvelle version, cette fois sans doute définitive.


Légende

- L'indice « 1 / 2 » derrière une lettre dans la colonne « n° » indique une relation avec scindage et regroupement d'automotrices.
- Le sigle indique le matériel prévu en régime définitif.
- L'indication « 98 » indique le matériel provisoirement mis en ligne en mai 1998 en attendant la livraison complète du nouveau matériel (AM 96 et AR série 41).
- L'indication « S » dans la colonne « AM doubles » désigne les automotrices « Sprinter » série 900 ; l'indication les automotrices plus anciennes.
- AM = « automotrice électrique » - AR = « autorail »

N°	Relation voyageurs ®	AM 96	Voitures I 11	Voitures M4	AM triples	AM quadruples	AM doubles	Autorails série 41
A	Ostende - Bruxelles - Cologne/Eupen		<input type="checkbox"/>					
B	Bruxelles - Anvers - Amsterdam		<i>locomotives série 11 + rames « Benelux »</i>					
C1	Anvers - Gand-St.P. - Lille	<input type="checkbox"/>						
C2	Ostende - Bruges - Courtrai	<input type="checkbox"/>		98				
D	Herstal - Liège-G. - Charleroi - Lille	<input type="checkbox"/>		98				
E1	Knokke - Louvain - Aarschot - Genk	<input type="checkbox"/>						
E2	Blankenberge - Bruges	<input type="checkbox"/>						
F	Quiévrain - Bruxelles - Liège-Guil.			<input type="checkbox"/>				
G	Ostende - Gand - Anvers-Central			<input type="checkbox"/>				
H	Schaerbeek - Tournai - Mouscron			<input type="checkbox"/>				
I	Charleroi - Bruxelles - Anvers		<input type="checkbox"/>					
J	Bruxelles - Namur - Luxembourg	<input type="checkbox"/>			98			
K	Gand - Louvain - Landen - Genk	<input type="checkbox"/>			98			
L	Poperinge - Bruxelles - St-Nicolas				<input type="checkbox"/>			
M1	Bruxelles - Namur - Liège - Liers				<input type="checkbox"/>			
M2	Namur - Dinant				<input type="checkbox"/>			
a1	Louvain - Malines - Anvers				<input type="checkbox"/>		98	
a2	Malines - Puurs - St-Nicolas				<input type="checkbox"/>		98	
b	Anvers - Bruxelles - Nivelles					<input type="checkbox"/>		
c	Anvers - Hasselt - Liège-Guil.				<input type="checkbox"/>		98	
d1	Grammont - Bruxelles - Louvain						<input type="checkbox"/>	

N°	Relation voyageurs ⑧	AM 96	Voitures I 11	Voitures M4	AM triples	AM quadruples	AM doubles	Autorails série 41	
d2	Grammont - Enghien						<input type="checkbox"/>		
e	Anvers - Mol - Neerpelt		<i>98 = rames tractées M2 diesel</i>						<input type="checkbox"/>
f	Courtrai - Malines			<input type="checkbox"/>					
g	Turnhout - Bruxelles - Manage				<input type="checkbox"/>	98			
h	Gand - Alost - Bxl - aéroport				<input type="checkbox"/>				
i	La Panne - Gand - Bxl - aéroport				<input type="checkbox"/>				
j	Quévy - Mons - Bruxelles - aéroport				<input type="checkbox"/>				
k	Charleroi - Mons - Tournai				<input type="checkbox"/>		98		
l	Binche - Bxl - Louvain-la-Neuve					<input type="checkbox"/>			
m	Liège-Guil. - Luxembourg		<i>loco. série 55, puis série 13+ voitures I 10</i>						
n	Namur - Charleroi - Anvers - Essen					<input type="checkbox"/>			
o	Bruxelles Midi - aéroport						S		
51	Zottegem - Bruxelles						<input type="checkbox"/>		
55	Gand - Bruges						<input type="checkbox"/>		
56	Bruges - Courtrai			<input type="checkbox"/>			98		
57	Gand - Eeklo		<i>98 = rames tractées M2 diesel</i>						<input type="checkbox"/>
58	Gand - Malines						<input type="checkbox"/>		
59	Bruges - Zeebruges			<input type="checkbox"/>			98		
65	Bruxelles-Midi - Termonde						<input type="checkbox"/>		
66	Courtrai - Zottegem						<input type="checkbox"/>		
67	Alost - Denderleeuw - Grammont						<input type="checkbox"/>		
68	Gand-St-P. - Grammont		<i>98 = rames tractées M2 diesel</i>						<input type="checkbox"/>
69	Gand-St-P. - Renaix		<i>98 = rames tractées M2 diesel</i>						<input type="checkbox"/>
70	Bruxelles-Midi - Jette - Alost						<input type="checkbox"/>		
71	Braine l'Alleud - Schuman - Alost						<input type="checkbox"/>		
75	Anvers - Boom - Puurs					<input type="checkbox"/>			
76	Anvers - St-Nicolas						S		
77	Anvers - Roosendaal						S		
78	Anvers - Aarschot - Louvain						S		
79	(Anvers -) Lierre - Herentals						S		
80	Mol - Hasselt		<i>98 = rames tractées M2 diesel</i>						<input type="checkbox"/>
81	Malines - Louvain			<input type="checkbox"/>					
82	Anvers - Malines - Bruxelles-Midi						S		
83	Hal - Malines						S		
84	Hal - Vilvorde						S		
85	Hal - Vilvorde						S		
90	Soignies - Mons						<input type="checkbox"/>		
91	Ath - Jurbise - Mons						<input type="checkbox"/>		
92	La Louvière-S - Manage - Charleroi						S		
94	La Louvière-Centre - Charleroi						<input type="checkbox"/>		
95	Charleroi-S - Ottignes - Wavre						S		
96	Charleroi - Walcourt - Couvin		<i>98 = rames tractées M2 diesel</i>						<input type="checkbox"/>

N°	Relation voyageurs ⑧	AM 96	Voitures I 11	Voitures M4	AM triples	AM quadruples	AM doubles	Autorails série 41
97	Jeumont - Erquelines - Charleroi						<input type="checkbox"/>	
100	Welkenraedt - Eupen						<input type="checkbox"/>	
101	Liège-Guil. - Louvain						<input type="checkbox"/>	
102	Liège-Palais - Welkenraedt						<input type="checkbox"/>	
103	Liège-Palais - Visé - Maastricht						<input type="checkbox"/>	
104	Géronstère - Spa - Verviers-Central						<input type="checkbox"/>	
105	Herstal - Liège-Guil. - Jemelle						<input type="checkbox"/>	
106	Liège-Guil. - Namur						<input type="checkbox"/>	
107	Namur - Ciney/Libramont						<input type="checkbox"/>	
108	Libramont - Arlon						<input type="checkbox"/>	
109	Libramont - Bertrix - Virton		98 = autorails diesel 44/45					<input type="checkbox"/>
110	Dinant - Bertrix - Libramont		98 = autorails diesel 44/45					<input type="checkbox"/>
111	Namur - Charleroi						<input type="checkbox"/>	
112	Ottignies - Namur						<input type="checkbox"/>	
113	Ottignies - Louvain-la-Neuve-Univ.					<input type="checkbox"/>		
114	Louvain - Louvain-la-Neuve-Univ.						S	
115	Bruxelles - Louvain-la-Neuve						<input type="checkbox"/>	

 Une nouvelle brochure d'information du GTF asbl

Les transports en commun de Karlsruhe et Strasbourg, le tramway le plus long du monde

A l'occasion du voyage que nous organisons lors du pont du 1er mai 1998 à Karlsruhe et Strasbourg, nous avons édité pour les participants une brochure documentaire d'une trentaine de pages.

Au sommaire : le réseau de transports en commun de Karlsruhe, avec ses tramways « bimode » et bicourant, capables de rouler à la fois sur le réseau « tram » urbain et sur le réseau ferroviaire de la DB, le réseau de Strasbourg, avec son splendide tramway. Nous avons aussi déniché le tramway le plus long du monde, en circulation en Allemagne sur la ligne Ludwigshafen - Bad Dürkheim, près de Francfort.

Il nous reste quelques brochures pour nos membres qui n'ont pas l'occasion de participer à cette excursion et qui souhaiteraient être documentés sur ces sujets.

Pour recevoir cette brochure, il vous suffit d'envoyer **avant le 31 mai 1998** votre carte de visite et un billet de 100 F pour frais (ou 4 coupons-réponses internationaux) à notre adresse : GTF asbl-éditions, B.P. 191, B-4000 Liège 1. **Pas d'autre mode de paiement SVP.**

Il nous reste aussi quelques brochures sur les transports en commun de Rotterdam et les points frontaliers belgo-néerlandais (parution : 11 novembre 1998) que nous vous offrons au même prix et selon le même mode de commande (date limite : 31 mai 1998).

L'exploitation des TGV Thalys entre Köln Hbf et Bruxelles

il y a encore bien des améliorations possibles...

Sept fois par jour, un TGV Thalys quadritension quitte la splendide verrière de la gare de Cologne¹⁴, à deux pas d'une des plus belles cathédrales gothiques d'Occident, pour rallier Bruxelles et Paris en 4 heures 2 minutes : un temps de parcours total qui, selon Westrail, la société créée par la DB AG, les Nederlandse Spoorwegen, la SNCF et la SNCB est encore trop peu attractif pour attirer la clientèle d'affaires ; aussi, Westrail mise plutôt sur une clientèle de touristes, attirée par Paris.



Köln Hbf - 17 décembre 1997 : le Thalys 9409 (rame PBKA 4343 dotation SNCF) vient d'arriver de Paris-Nord (photo M. Lebeau)

Il est vrai que le temps de parcours jusqu'à Bruxelles n'est pas vraiment amélioré par rapport aux trains classiques : 1h22 entre Cologne et Liège, avec un seul arrêt intermédiaire à Aix-la-Chapelle, pour parcourir les 150 km qui séparent la ville rhénane de la Cité Ardente, quand il faut à peine 7 minutes de plus (1h29) pour les IC « B » composés des vaillantes et trentenaires locomotives série 16 de la SNCB et de rames aujourd'hui homogènes de voitures I 11, qui marquent de surcroît l'arrêt à

¹⁴ - pour parer à toute éventualité, la DB AG dispose d'un attelage de secours approprié à la remorque des TGV Thalys en gare de Köln Hbf, Düren et Aachen Hbf, afin de faire remorquer un TGV en détresse par une locomotive de ligne DB.

Düren et à Verviers... pas de quoi pavoiser. Quant aux tarifs... à moins de tomber sur le maigre quota de places offertes au prix « *mini* » (réservez alors votre place au moins un mois à l'avance), le Thalys coûte cher...

Certes, la vitesse entre Cologne et Düren est-elle actuellement péjorée par les travaux entrepris par la DB AG pour améliorer sa ligne classique - on sait aujourd'hui que les Allemands ne construiront pas de ligne en site neuf...

A Aix-la-Chapelle, par contre, SNCB et DB AG sont impardonnables : les procédures de remise de trains entre les deux administrations sont toujours celles qui étaient en vigueur vers 1955... lors de la normalisation des relations entre les deux pays.

Ainsi, alors qu'entre Bruxelles et Paris, le personnel est totalement « banalisé » (conducteurs et accompagnateurs de train - chefs-gardes et gardes si l'on préfère - appartiennent indifféremment aux deux pays et travaillent ensemble sur le même train et avec le même uniforme créé pour l'occasion), rien de tel entre l'Allemagne et la Belgique. Si les TGV *Thalys* sont conduits et escortés par du personnel DB de Köln Hbf à Aachen Hbf, l'équipe est, pour l'instant du moins, totalement renouvelée à Aix-la-Chapelle pour le passage de la frontière¹⁵. Comme pour les autres trains internationaux « classiques », conducteur belge, chef-garde et garde SNCB prennent le relais à Aachen Hbf, puisqu'il est convenu depuis des lustres que la SNCB fournit les agents de remorque et de contrôle sur les quelque cinq kilomètres séparant Aachen Hbf de la frontière géographique.

D'où, un temps précieux perdu...

Pourtant, la DB AG a spécialement modifié les règles de départ des trains vers la Belgique. Pour tous les types de trains de voyageurs (*Thalys* excepté) en effet, c'est l'agent DB de surveillance à quai qui donne le départ aujourd'hui au moyen du signal DB Zp9 (feux verts disposés en couronne), jadis par un « guidon » à main. Quant au chef de train SNCB, il doit préalablement donner l'annonce « *Opérations terminées* » à l'agent DB de surveillance à quai : assez curieusement, cette annonce ne se fait pas verbalement, mais... en donnant sa signature dans un carnet de service spécialement prévu à cet effet. Cette singulière procédure - que Georges Courteline n'aurait pas désavouée - trouve semble-t-il son origine dans plusieurs quiproquos qui ont eu pour théâtre la gare d'Aix-la-Chapelle du temps de la vapeur : l'agent de surveillance DB, préoccupé uniquement par l'expédition du train vers la Belgique à l'heure, donnait trop souvent le départ sans se préoccuper de savoir si le chef-garde belge était à bord de son train... Et il n'était pas rare qu'un train pour la Belgique parte sans son chef de train : la gare d'Herbesthal - ce n'était pas encore Welkenraedt à l'époque - devait alors fournir en catastrophe un suppléant...

¹⁵ - SNCB et DB AG promettent cependant que la situation évoluera au service d'été 1998 : à ce moment, après initiation correspondante, on devrait voir des conducteurs de la DB AG aux commandes des TGV *Thalys* entre Aachen Hbf et Bruxelles-Midi, et par réciprocité des conducteurs SNCB en service entre Aachen Hbf et Köln-Deutz.

Bref, pour le *Thalys*, on s'est fendu de nouvelles règles : l'ordre de départ est donné par le chef de bord du *Thalys* lui-même à l'aide du fameux signal lumineux Zp9: à lui de vérifier que le signal de départ est ouvert, que les portes de son TGV sont fermées et qu'aucune personne ou objet n'est coincé. Le conducteur *Thalys*, lui, ne peut démarrer que lorsque l'indication « *portes verrouillées* » est présente sur son tableau de bord et si le signal de sortie et le signal Zp9 sont ouverts...

Quant au parcours entre Welkenraedt et Verviers, les trains *Thalys* l'effectuent en général pour le moment à contre-voie : les horaires 1997-98 sont ainsi tracés que les *Thalys* doivent dépasser en marche les trains omnibus de la liaison cadencée Eupen - Verviers - Spa Géronstère aux environs de Dolhain-Vicinal : comme les trains omnibus doivent rouler à voie normale pour charger les voyageurs sur le « bon » quai, c'est le *Thalys* qui roule à contre-voie. De toute manière, comme les *Thalys* grillent l'arrêt de Verviers-Central...

Espérons que le service d'été 1998 apportera des améliorations à cette situation...



Les hasards de l'horaire font que les TGV *Thalys* se croisent aux environs de Liège, et même, à quelques minutes près, en gare de Liège-Guilleminis (photo J. Ferrière - 14 décembre 1997, premier jour d'exploitation de la relation *Thalys* Paris - Cologne)



↑ Le 30 novembre 1997, alors que la rame PBKA Thalys 4332 est exposée sur la voie 1 à Namur à des fins promotionnelles, la 1504 arrive voie 3 en tête de l'EC 33 « Parsifal » pour Liège et Cologne. Une rencontre symbolique! Voie 2, l'IC 984 avec AM 313 en queue au départ vers Bruxelles-Midi.

↓ L'EC 33 « Parsifal » pour Liège et Cologne, remorqué par la 1501 arrive voie 7 à Charleroi-Sud le vendredi 12 décembre 1997 (photos M. Grieten).

Les locomotives @ tritension série 15 évincées du service international

Comme annoncé dans nos livraisons précédentes, depuis le 14 décembre dernier, les trois dernières paires de trains « classiques » de la nouvelle desserte Namur - Aulnoye - Paris-Nord (qui remplacent les EC *Molière* et *Parsifal*) ne sont plus assurées avec une locomotive série 15 : SNCF et SNCB font effectuer la traction de ces trains par une locomotive électrique monotension de leur parc, l'échange de locomotives ayant lieu en gare frontière bicourant de Jeumont (F).

Les locomotives tritension série 15 de la SNCB ont donc été totalement évincées du dernier service international bicourant (3 kV = / 25 kV ~) qu'elles détenaient encore depuis la généralisation des TGV sur la relation Bruxelles - Paris. Avouons franchement qu'elles auraient bien circulé en France quelques années encore, mais qu'elles sont victimes d'un certain « ostracisme » de la SNCF. Certes y avait-il les pittoresques remarques des conducteurs français sur le côté rustique et inconfortable des cabines de conduite (position assise délicate devant le pupitre de conduite, cabine panoramique transformée en sauna sous le soleil d'été, courants d'air les obligeant à conduire avec une couverture sur les genoux en hiver...). Mais il y avait aussi et surtout un problème de culture ferroviaire, différente des deux côtés de la frontière. Les « anciens » conducteurs du dépôt SNCF parisien de Paris-La Chapelle avaient eu pas mal de peine à assimiler le fonctionnement de ces engins (et notamment la fameuse « boule d'effort » du poste de conduite, inconnue à la SNCF) lors de leur mise en pool¹⁶ avec les CC 40100 SNCF et les 18 SNCB. Aujourd'hui presque tous ces conducteurs « au long cours » ont été versés dans les séries *Eurostar*, TGV et *Thalys*, et ont été remplacés par des jeunes, pour la plupart novices sur l'axe Paris - Liège qui n'ont manifestement pas bénéficié d'un écolage approfondi sur les série 15 : à peine 48 heures pour connaître les secrets d'une machine pour laquelle leurs homologues de la SNCB passent de longues semaines d'écolage notamment pour pouvoir se dépanner en cas de pépin... Aussi, les détresses étaient devenues nombreuses sur ces machines sur le réseau français...

De plus, la SNCF ne parvenait plus à offrir, sur le réseau SNCB, des prestations kilométriques équivalentes aux courses des série 15 entre Jeumont et Paris-Nord par manque de locomotives polytension : les CC 40 100 sont retirées du service, et les BB 36 000 sont toujours en phase d'essais...

Résultat des courses : la SNCF n'avait plus de raison d'accepter les 15 sur son réseau. Tant pis pour les trois paires de trains « classiques » circulant encore sur l'ancien axe Paris - Namur : on procéderait à un échange de machines à Jeumont. A l'heure de l'interopérabilité et de l'Europe des chemins de fer, ce système est pour le moins peu glorieux, à moins que... (comme le pensent certains esprits chagrins...) on ne

¹⁶ - les locomotives série 15 et 18 de la SNCB et CC 40 100 de la SNCF utilisées sur les axes Paris - Bruxelles et Paris - Liège étaient conduites indifféremment par des conducteurs SNCB des dépôts de Bruxelles-Midi, Namur (et épisodiquement Liège), et leurs homologues SNCF de Paris-La Chapelle et Aulnoye.

désire pas faire concurrence aux deux paires de train TGV quotidiens lancés à titre expérimental entre Paris et Namur pour une période de deux ans...

Dès le 14 décembre dernier donc, après quelques hésitations sur l'avenir de cette courte série (allait-on l'arrêter prématurément ?), la SNCB décida de sa réutilisation en service intérieur, sur la relation... Ostende - Welkenraedt - Eupen, en renfort aux locomotives série 21 et 27, en attendant la mise en service des locomotives série 13 !

En fait, il ne s'agit pas vraiment d'une nouveauté puisqu'à une certaine époque, les 1504 et 1505 démunies de leur armoire à redresseurs et par le fait même bannies du réseau de la SNCF, avaient déjà assuré semblables prestations sur cet axe.

R.M.



Les locomotives série 15 assurent désormais des prestations de traction sur l'axe Ostende - Eupen. Cette vue montre côte à côte une locomotive quadritension 1604 en tête d'une rame I 11 pour Köln Hbf et une locomotive tritension 1503 à Ostende le 9 janvier 1998 (photo M. Lebeau)

Souvenirs de conduite des locomotives série 15

Les cinq locomotives électriques série 15 sont les premières machines polytension que la SNCB a mises en service en 1963, d'abord pour les liaisons TEE Bruxelles - Paris et Bruxelles - Amsterdam.

Petite description technique

Ces machines ont donc un système particulier pour pouvoir rouler sous 25000 volts ~, que l'on trouve dans le nord de la France. En ce qui concerne les 1500 volts = que l'on trouve aux Pays-Bas, un simple changement de couplage des moteurs de traction suffit afin de rouler à pleine puissance sur le réseau des *Nederlandse Spoorwegen*.

Il est à remarquer que les locomotives série 15 - comme d'ailleurs la série 16 quadritension - ont vu le jour en plein règne des locomotives « à JH »¹⁷. Il n'est donc pas étonnant de compter trois « JH » sur les 15, dont les fonctions sont bien déterminées.

Le « **JH 1** » a pour fonction d'éliminer les résistances de démarrage : transition série à série-parallèle (série-parallèle - parallèle en 1500 volts sur le réseau néerlandais).

Le « **JH 2** » est le maître à jouer des série 15 et 16 : mise en service d'une partie de l'appareillage alternatif ainsi que changement des couplages des moteurs de traction au niveau tension ; surtout, il permet au conducteur d'éliminer un groupe de moteurs de traction sans disposer la boîte à clefs sur « terre » : ainsi n'est-il pas nécessaire d'ouvrir l'armoire *Haute Tension* (HT) et d'y tourner un sectionneur approprié, pour recevoir une clef d'élimination : le grand avantage pour le conducteur est de rester ainsi propre sur lui (sic)... Enfin, il permet de disposer la locomotive en véhicule en plaçant le « JH 2 » sur la position « 0 », qui ouvre complètement le circuit de traction.

Le « **JH 3** » enfin commande le shuntage et l'anti-patinage.

La captation et la traction en 25 000 volts ont obligé la SNCB à maîtriser des appareillages inutiles en 3000 volts : armoires redresseuses, pompe à huile pour le réfrigérant du transformateur, transformateur et self de lissage. En outre, ces machines disposent d'une raquette pantographe propre au 25 000 volts et d'un commutateur *terre-courant* (CTC), qui a pour fonction de créer une grande distance d'isolement sur le circuit 3000 volts lorsque la locomotive roule en France sous 25 000 volts.

¹⁷ - JH = abréviation de « Jeumont-Heidman », nom de la firme conceptrice de ce « servo-moteur qui fait tourner les tambours d'asservissement ».

C'est cependant la ventilation des selfs de lissage qui a occupé l'esprit des ingénieurs de l'époque de la conception de la machine, car un dispositif assez sophistiqué contrôlait cette ventilation et coupait la traction au-delà du premier cran série, avec en plus un dispositif de dépannage.

Souvenirs de conduite

Comme conducteur traction électrique au dépôt de Liège, j'ai été initié à cette locomotive en 1978. A l'inverse des collègues de Namur, qui assuraient la remorque de certains trains entre Liège-Guillemins et Paris-Nord, le dépôt de Liège ne roulait pas beaucoup sur les série 15 : un aller vers Namur avec le *Molière* (le 40 à l'époque) et retour avec le TEE 83 (*Parsifal*), et le soir un Namur - Liège avec le 41. Quant aux conducteurs SNCF de Paris-La Chapelle, ils ont bien dû conduire les série 15 lorsque celles-ci ont été mises en pool avec les série 18 et les CC 40 100 de la SNCF, et ont été conduites indifféremment par des agents SNCB ou SNCF. Ils ne les aimaient pas... tant il est vrai, qu'habitué aux locomotives conçues pour le courant alternatif, ils étaient bousculés dans leurs habitudes professionnelles aux commandes d'une machine pensée pour le courant continu... Et puis... ce n'était pas du matériel français !

A l'époque, la hantise des conducteurs était la fameuse pédale de veille automatique, que ceux-ci doivent maintenir en position d'équilibre, et réarmer toutes les minutes pour prouver leur vigilance. La pédale spécifique des série 15 ne comportait aucune position sensitive, permettant de « caler le pied » au bon emplacement. Aussi, serrions-nous les dents au passage à 120 km/h dans la courbe et sur les aiguillages de la gare de Namèche, sur la ligne 125 près de Namur : sur cette machine à la suspension « rustique », les à-coups étaient tels que l'on perdait facilement la bonne position de la pédale de veille automatique... et le déclenchement du freinage d'urgence aurait été particulièrement dommageable, notamment pour les convives de la voiture-restaurant du train... Au grand soulagement du personnel de conduite, les services de la SNCB finirent par installer la pédale de veille automatique « commune » avec position d'équilibre.

D'autres surprises attendaient le conducteur d'une série 15. Ainsi, par un soir d'hiver sous une lune magnifique entre Namèche et Sclaigneaux, soudain, je n'entendis plus le rugissement familier des ventilateurs des moteurs de traction ni du moteur de ventilation des selfs. Seul, le roulement de la machine restait audible... J'ai pensé que le DUR¹⁸ avait déclenché. J'ai ramené le manipulateur à zéro ; le JH 1 est aussi revenu à zéro. J'ai alors procédé au réenclenchement : rien ne se passa. Après deux ou trois tentatives infructueuses, j'ai remarqué qu'il m'était impossible de réarmer... parce que le DUR n'avait jamais déclenché. Mais, j'avais un arrêt complet de tous les auxiliaires haute tension. J'ai alors commandé la mise en marche du compresseur avec la commande « *compresseur secours* » : il ne démarra pas. Il y avait donc un problème au verrouillage auxiliaire haute tension. Comme le relais était protégé par une cloche en plastique, je ne pouvais rien faire. Aussi, j'ai dû demander

¹⁸ - DUR = disjoncteur ultra-rapide

du secours et c'est avec quarante minutes de retard que je suis rentré à Liège avec en tête une locomotive diesel série 54 de la remise de Ronet venue me prêter main forte.

Au dépôt de Liège, nous n'étions pas au bout de nos surprises. Vers 1989-90, les locomotives série 15 avaient un service où, au retour de Paris, elles passaient la nuit à Liège. Afin d'utiliser les machines rationnellement, les Liégeois la faisaient tracter le train 235 de Liège-Guillemins à Aix-la-Chapelle et le 234 en sens inverse. Ainsi, nos 15 firent-elles une courte incursion sous caténaïres allemandes, alimentées en 3 000 volts = sur la courte section séparant la frontière germano-belge de la gare d'Aachen Hauptbahnhof, gare bi-courant commutable, où elles étaient relayées par des locomotives 15 000 volts ~ de la Deutsche Bundesbahn.

Mais ce service ne dura qu'un automne et pour cause... A la différence par exemple de nos locomotives monotension série 23, les 15 ne disposent pas d'un dispositif d'anti-patinage¹⁹. Il n'est pas difficile d'imaginer les plaisirs que nous avons eus, nous les conducteurs de Liège, avec un rail gras de rosée ou savonné par les feuilles mortes, lorsque, au bout des quais d'Aachen Hbf, nous devions lancer le train 234 à 4h10 du matin dans le sévère plan incliné menant à Aachen Süd et à la frontière, avec le secours des seules sablières de la série 15. Beaucoup d'entre nous ont fait leur prière, pendant l'ascension de cette vilaine côte, qui, glorieusement gravie à 20 km/h, nous semblait d'une longueur extraordinaire. Le rugissement des ventilateurs des résistances de démarrage, le sifflement des roues sur les rails, signe prémonitoire du patinage, la plainte des moteurs de traction au moment du même patinage, les gerbes d'étincelles sous les machines au petit matin, tout cela nous plongeait dans une ambiance digne des chevaliers de la Loreley.

Personnellement, ma hantise était que la vitesse du train chute à moins de 10 km/h : l'arrêt était alors inévitable, ainsi que la demande de secours à Aachen Hbf. Comme ce sinistre scénario ne cessait de se répéter, la *Deutsche Bundesbahn* couvrit la SNCB de réclamations : à cause des locomotives série 15, il fallait systématiquement fournir une allège pour des charges pourtant moyennes et donner périodiquement des coups de meule aux rails abîmés par les patinages successifs. Aussi, la SNCB finit par supprimer cette singulière tournée allemande des « 15 ».

De mon côté, j'ai eu à plusieurs reprises l'occasion d'aller à Paris-Nord avec une 15 au départ de Bruxelles-Midi et avec un conducteur de ce dépôt, ce qui m'a permis de découvrir ces machines sous un aspect tout autre.

Quant à la 1504 et 1505, elles eurent une destinée assez singulière : pendant un certain temps, elles ont roulé sans ses armoires redresseuses, et sont donc devenues des machines « monotension », puisque les *Nederlandse Spoorwegen* avaient de leur côté interdit leur réseau à cette série dépourvue du système néerlandais « ATB » asservissant le train à la signalisation. Aussi, les avait-on affectées à deux allers-retours sur des trains de service intérieur entre Welkenraedt et Ostende.

¹⁹ - l'anti-patinage consiste en la régression du JH avec blocage de celui-ci.

J'ai la conviction que, pour les amateurs de locomotives, le dernier jour des « 15 » à Paris-Nord le 13 décembre 1997 a été un moment historique. Nos polytension SNCB ne fréquenteront donc plus la capitale française, puisque les 18 n'y vont déjà plus. Une belle page de l'histoire de la traction des locomotives polytension est ainsi tournée, où la Belgique a joué un rôle prépondérant. N'oublions pas que nos machines ont roulé sur la DB, la SNCB et la SNCF au cours de la même journée de travail : c'était la performance quotidienne d'une quadritension série 18 : après avoir assuré le 319 Ostende - Köln, elle rejoignait Paris-Nord via Bruxelles avec le 432, avant de rejoindre Bruxelles-Midi, avec le 89. Cette performance journalière, seuls les Belges l'ont réalisée...

Jean-Claude Elsdorf
*conducteur de trains SNCB
dépôt de Liège*



Une vue du passé : locomotive 1504 en tête, le défunt EC 30 « Molière » (rame Corail de la SNCF) franchit le pont-rail sur la Sambre à Floriffoux (ligne 130 Namur - Charleroi) à destination de Paris-Nord (photo M. Lebeau - 2 octobre 1997)

Accidents - incidents

Décembre 1997 à mars 1998

☐ Vendredi 19.12.97 : Anvers Noorderdokken (l. 27A)

A 8 h 20, le train interformation E 52602 Anvers-Nord - Stockem (14 wagons/ 562 t. remorqués par la 2347) déraile de plusieurs wagons en pleine voie, 200 m avant le point d'arrêt de Noorderdokken, vraisemblablement suite à la rupture d'un essieu. Les butoirs du 8ème wagon sont mariés avec ceux du 9ème qui a déraillé, tout comme les 10ème et 11ème wagons. Sous le choc, le 10ème wagon se met en travers de la voie et s'ouvre littéralement, en éparpillant une bonne partie de son chargement sur le sol : des centaines de fardes de cigarettes ! La nature particulière de ce chargement nécessitera d'ailleurs une attention constante de la part du personnel de police chargé de gardiennier les lieux...

Suite à ce déraillement, les deux voies principales de la ligne 27A sont obstruées. Le train de relevage d'Anvers-Dam arrive sur place à 10 h 38. Dès 14 h 54, le trafic marchandises est détourné entre Anvers-Schijnpoort et Luchtbal via les deux voies de la ligne 12, parallèle à la ligne 27A.

Le lendemain à 3 h 05, au cours de l'évacuation des deux derniers wagons déraillés vers le faisceau de garage de Luchtbal (au moyen d'un autorail ES), un des deux wagons... redéraile, lors du franchissement d'un aiguillage. Les deux voies principales de la ligne 27A sont de nouveau obstruées. Comble de malchance : les opérations de remise à rails seront interrompues par l'avarie de la locomotive du train de relevage, obligé de rentrer à Anvers-Dam pour y procéder à un échange de locomotive !

Finalement, les voies seront définitivement libérées le samedi vers 7 h, la voie A étant rendue immédiatement à la circulation, la voie B ne l'étant qu'à 20 h 35, après remplacement des traverses endommagées.

☐ Vendredi 26.12.97 : Bruxelles-Central (ligne 0)

Incident rarissime que celui survenant à 17 h 18 (en pleine heure de pointe !) lors du départ de l'IC 990 Luxembourg - Bruxelles-Midi, composé des quatre automotrices Break 306, 323, 307 et 316 accouplées : une rupture d'attelage se produit entre la 2ème et la 3ème voiture de l'automotrice de tête, les deux voitures concernées n'étant plus reliées entre elles que... par les câbles électriques ! Normalement, les attelages spéciaux reliant les voitures d'une même automotrice sont uniquement découplables en atelier...

La voie 4 de la Jonction Nord-Midi est obstruée. Après découplément - réglementaire, cette fois - des trois automotrices de queue et leur évacuation vers Bruxelles-Nord, les deux parties de l'AM 306 seront évacuées chacune de leur côté, au moyen d'une locomotive de manoeuvre série 80 et de l'attelage de secours.

La voie 4 « J.N.M. » est libérée à 20 h 03.

□ Samedi 27.12.97 : Sclaigneaux (I. 125)

A 11 h 22, l'IC 860 Liers - Mouscron (assuré par l'AM 412) heurte à pleine vitesse une voiture automobile qui franchissait au même moment le P.N. 83, malgré le fonctionnement des feux rouges clignotants. Déséquilibrée par le choc, la rame est projetée hors des rails : la première voiture (non motorisée) de l'AM se renverse sur une route parallèle à la voie et éventre une maison riveraine, heureusement inoccupée à ce moment ; la remorque intercalaire se couche en travers des deux voies principales ; la troisième voiture (motorisée) déraile également, mais reste toutefois debout sur la plate-forme.

Trois poteaux caténaires sont fauchés, et les voies sont labourées à l'endroit du déraillement. Les deux occupants de la voiture automobile sont tués sur le coup, tandis que l'on dénombre 36 blessés à bord du train, pour la plupart atteints légèrement. Seul le conducteur du convoi, touché à la tête et aux jambes, est plus sérieusement atteint.

A 12 h 14, un service de bus de substitution est instauré entre Namur et Andenne ; les trains IC, IR et L circulent de part et d'autre de cette section. Seuls les trains INT 242 et 243 (de nuit) seront détournés entre Charleroi et Liège, via les lignes 124, 0 et 36 (via Bruxelles).

Les trains de relevage de Kinkempois et de Monceau arrivent respectivement sur place à 17 h et 17 h 10. Fait exceptionnel : un 3ème train de relevage - celui de Schaerbeek en l'occurrence - est réquisitionné, et sera sur les lieux de la catastrophe dès 18 h 05.

Le lendemain à 10 h 10, les trois voitures de l'automotrice sont remises sur rails, et les travaux de réfection de la voie et des caténaires peuvent débuter.

La voie B (sens Namur → Liège) sera remise en service le jour même à 17 h 33, permettant ainsi la reprise des circulations à voie unique. L'autre voie ne sera remise en service que le 31 décembre à 3 h 11, après réfection.

□ Mercredi 14.01.98 : Visé (I. 24)

A 16 h 07, lors de la desserte du raccordement privé ECC par le Z 74145 (5 wagons/425 t. poussés par la 8222 de Kinkempois), les deux wagons de tête déraillent sur l'aiguillage reliant le raccordement à la voie principale et obstruent cette dernière (la voie A sens Hasselt → Montzen) entre Bassenge et Visé.

Le train de relevage de Kinkempois intervient de 21 h 19 à 4 h 26 (le lendemain), pour remise à rails des wagons déraillés. Entre-temps, circulation à voie unique par la voie B.

□ Jeudi 22.01.98 : Bruxelles-Nord (I. 0)

A 5 h 34, la locomotive électrique 2003 circulant seule (assurant le parcours LERE 91 Anvers-Nord - Forest) déraile des deux premiers essieux du second bogie après le franchissement d'un aiguillage du grill « côté Jonction ». Les voies à quai 6, 7 et 8 à sont de ce fait inutilisables, ainsi que la voie 4 de la Jonction Nord-Midi. D'après les premières constatations, ni les roues de la loco ni l'aiguillage ne semblent en cause. Seul élément

probant: l'itinéraire parcouru par l'engin venait d'être remis en service après des mois d'inactivité.

Pour éviter l'engorgement de la Jonction aux heures de pointe, les trains de pointe convergeant vers Bruxelles-Nord sont limités respectivement à Schaerbeek, à Jette et à Schuman, avec détournements via la ligne de ceinture 28. A 10 h 10, la locomotive est remise à rails par le train de relevage de Schaerbeek, et évacuée vers l'atelier de Schaerbeek. Circulation normale rétablie vers 15 h.

❑ Samedi 31.01.98 : Schaerbeek (l. 27)

A 7 h 09, le Block 1 de Schaerbeek autorise simultanément l'entrée en gare du *Thalys* 9308 Anvers-Central - Paris-Nord (rame PBKA 4346 de la dotation SNCF) venant de la ligne 27, et de l'IC 681 Genk - Knokke (AM *Break* 332 et 352) venant de la ligne 36. Ces deux convois devant emprunter la même voie à la sortie de la gare (côté Bruxelles-Nord), le Block 1 donne logiquement priorité au *Thalys*, en maintenant fermé le signal de sortie pour l'IC 681.

A 7 h 12, les deux trains concernés font simultanément leur entrée en gare : le *Thalys* entre à 40 km/h sur voie 7 via un itinéraire à vitesse réduite, tandis que l'IC entre sur voie 9 (voie principale directe) à une vitesse d'environ 90 km/h.

Au vu de cette vitesse, le sous-chef de gare du Block 1 estime que l'IC ne pourra jamais s'arrêter devant le signal fermé, et fait immédiatement remettre le signal à l'arrêt pour le *Thalys*, qui s'arrête 20 m. avant celui-ci, grâce à un freinage d'urgence. Entre-temps, le conducteur de l'IC 681 a pris conscience de son allure trop rapide, et provoque également un freinage d'urgence, en... dépassant le signal fermé, sans toutefois engager l'aiguillage protégé par ce signal.

La vigilance et la remarquable présence d'esprit du personnel du Block 1 de Schaerbeek ont donc contribué à éviter ce qui aurait pu être une mémorable prise en écharpe, mais surtout le premier accident grave impliquant une rame *Thalys* en Belgique !

❑ Samedi 31.01.98 : Namur (lignes 130/125)

A 20 h 42, le FO 135445 Marcinelle - Kinkempois (trois wagons-poche de fonte en fusion vides, remorqués par la 5146 de Monceau) déraile d'un essieu du deuxième wagon à la sortie de la gare. Après intervention du train de relevage de Monceau, le wagon déraillé est remis à rails le lendemain à 4 h 20. Situation normale rétablie à 11 h 25.

❑ Vendredi 6.02.98 : Schaerbeek - Bruxelles-Nord (l. 25)

Pour changer quelque peu, cet étonnant... et tragique fait divers à connotation ferroviaire : peu avant 21 h, deux malfrats arrachent le sac d'une dame âgée dans le quartier louche de la gare du Nord à Bruxelles, et s'en vont partager leur butin à l'abri des regards indiscrets, sur... la plate-forme de la ligne 25 entre Schaerbeek et Bruxelles-Nord ! Survient alors à pleine vitesse l'automotrice quadruple 809, assurant le parcours à vide ME 1519

Vilvorde - Bruxelles-Nord, qui fauche les deux individus en plein « travail » : le premier est tué sur le coup ; le second, très grièvement blessé, décèdera lors de son transfert à l'hôpital.

Par peur d'être excessif, nous laissons le soin au lecteur de tirer lui-même la leçon de cette histoire...

□ Mardi 10.02.98 : entre Watermael et Rixensart (I. 161)

A 17 h 06 se produit le déclenchement - avec blocage - des deux disjoncteurs 3 kV alimentant la caténaire de la voie A (sens Bruxelles → Ottignies) entre Bruxelles Quartier Léopold et Ottignies, suite à un bris de la caténaire entre Watermael et Boitsfort. Deux convois se retrouvent bloqués dans la section hors tension, aux environs de Rixensart : l'IR 2213 Binche - Louvain-la-Neuve-Université (AM 823 et 133) et le P 4602 Bruxelles-Midi - Jemelle (remorqué par la 2016).

La camionnette « *ES caténaires* » est immédiatement réquisitionnée mais ne peut intervenir, par manque de chauffeur... (*sic*). Par ailleurs, aucune locomotive Diesel n'est disponible dans les environs de l'incident, pas plus qu'aux dépôts de Schaerbeek et de Ronet. Il n'est donc pas possible d'évacuer les deux trains immobilisés, et le débarquement des voyageurs en pleine voie est jugé trop périlleux, eu égard à la configuration des lieux !

Un service à voie unique est instauré entre le Quartier Léopold et Ottignies, le répartiteur ES ne parvenant pas à réduire la longueur de la zone hors tension, à cause d'un interrupteur « T » placé sur poteau à Groenendaal, qui ne répond pas à la télécommande. Pour éviter la congestion complète de la ligne, certains trains sont alors détournés par Mérode, Diegem, Louvain et Wavre, via les lignes 26, 36 et 139.

L'autorail ES arrive sur les lieux de l'incident à 18 h 36, constate le bris de la caténaire et son affaissement sur une distance de ± 50 m. et s'en va ensuite procéder à l'ouverture manuelle de l'interrupteur récalcitrant à 19 h 23, ce qui permet de réalimenter la section de caténaire des deux « *trains martyrs* », après plus de deux heures d'immobilisation en pleine voie...

Hélas ! A 19 h 45, le conducteur du train P 4602 signale qu'il ne parvient pas à alimenter sa rame en air comprimé, suite à une avarie à sa locomotive ! Il est alors décidé de l'alimenter en air au moyen des automotrices de l'IR 2213, qui viendront s'accoupler au P 4602 à 19 h 50.

Après alimentation en air et découplage, l'IR 2213 arrivera seul à Ottignies à 20 h 23 (soit avec 193 min. de retard), le P 4602 y parvenant ensuite à 20 h 35, avec un retard de... 201 min, soit plus de trois heures vingt !

Hors les périodes d'intempéries exceptionnelles que nous avons connues il y a quelques années, il semble bien qu'il s'agisse du nouveau record de durée d'immobilisation en pleine voie pour un train de voyageurs sur le réseau de la SNCB...

□ Dimanche 22.02.98 : Anvers-Central - Anvers-Est (I. 12)

A 10 31, le personnel de la gare est prévenu qu'un adolescent d'une dizaine d'années s'est agrippé à l'arrière de l'automotrice 952, alors qu'elle quittait la gare en assurant le train L 7556 Anvers-Central - Roosendaal. Prévenu par la radio sol-train, le personnel du train cueille le « *surfeur ferroviaire* » en douceur au premier arrêt (soit Anvers-Est), et le remet aux officiers de police SNCB, arrivés entre-temps sur place.

D'après les premières constatations, il s'agirait d'un ressortissant de nationalité albanaise, échappé du centre d'accueil de Kapellen, et qui pensait voyager ainsi jusqu'à Roosendaal !

□ Lundi 9.03.98 : Gedinne - Vonèche (l. 166)

A 6 h 50, le conducteur du train de route Z 96427 (7 wagons/ 208 t. remorqués par la 5215 de Stockem) signale via une borne SOS qu'il vient d'emboutir l'arrière du train P 3632 Bertrix - Dinant (assuré par l'autorail 4507 de Stockem), immobilisé en pleine voie à la B.K. 41,5 (à hauteur de Malvoisin, entité de Gedinne). L'autorail était lui-même entré auparavant en collision avec un cervidé, ce qui avait provoqué une avarie au système de freinage, l'empêchant ainsi de repartir.

La mort d'un cerf

Premier fautif dans cet accident : le grand cerf qui faisait une promenade printanière, certes, mais interdite, sur les voies de la ligne 166.

Cette ligne traverse en effet, entre Gedinne et Vonèche, une immense forêt, territoire de chasse du baron d'Hurat, de Vonèche, où les grands cervidés sont nombreux. Feu le Roi Baudouin fut souvent invité à des parties de chasse dans le coin.

Bien sûr, ce territoire de chasse est-il entouré d'une vaste clôture ; des grilles empêchent par ailleurs le passage du gibier. Une clôture a aussi existé le long de la voie ferrée, mais il n'en subsiste que quelques treillis affaissés et rouillés...

Une situation à revoir dans le cadre de la modernisation de l'Athus-Meuse..

Entre-temps, le block 12 de Vonèche considérait erronément que le P 3632 avait déjà libéré la section Gedinne - Vonèche, et autorisait le block 15 de Gedinne à y admettre à son tour le Z 96427. Bien qu'en cours de modernisation, la ligne de l'Athus-Meuse n'est encore et toujours équipée que du « block par téléphone », un procédé basé sur le seul échange verbal d'annonces téléphoniques entre postes de block, sans dispositif particulier de contrôle ni de sécurité.

La collision, bien qu'amortie grâce au freinage d'urgence du convoi tamponneur, est violente : 22 blessés sont dénombrés dans l'autorail, le chef-garde - qui se penchait à l'extérieur au moment de l'accident - étant le plus sérieusement atteint, puisqu'il sera carrément éjecté de l'autorail. Douze blessés légers sont soignés sur place, les autres sont évacués vers les hôpitaux de Dinant et de Libramont.

Aucun véhicule n'a déraillé, mais les deux voies sont quand même obstruées : le nez de la 5215, faisant office de bouclier, occupe tout l'espace de la cabine arrière du 4507, dont les tôles latérales engagent le gabarit de la voie adjacente ! Quant au compartiment voyageurs attenant à la cabine de conduite, il est complètement ravagé : banquettes arrachées, plafond

éventré, châssis de fenêtre pliés, vitres éclatées, parois tordues, etc. La radiation de cet engin ne fait aucun doute.

Un service de bus navettes assuré par le TEC est instauré entre Gedinne et Beauraing. Le train de relevage de Monceau est sur place à 12 h 24. Les engins avariés sont évacués vers Gedinne à 16 h 04. La circulation normale est rétablie à 18 h 10.

Edmond Son (03/98).

Perles épinglées dans le rapport 1997 du Médiateur de la SNCB

□ Quand on trouve porte close à la gare de Bruxelles-Nord...

Deux personnes décident de prendre le train INT 289 Paris-Amsterdam - le dernier train « classique » de cette relation - un beau jour à 4h55 à Bruxelles-Nord. Pas de chance : à leur arrivée au bâtiment de gare, ils trouvent... porte close : on leur dit que les portes de la gare sont encore fermées à cette heure. La SNCB, consultée, leur fait ensuite savoir que ce n'est pas normal : la Région Bruxelloise, qui dispose de bureaux dans le *Centre de Communications Nord*, a la responsabilité de l'ouverture et de la fermeture des portes de Bruxelles-Nord. Contactée, la Région affirme, elle, que les portes sont normalement ouvertes à cette heure ! Toujours est-il que nos deux voyageurs ont bel et bien raté leur train...

□ Quand le service cadencé « Benelux » Bruxelles - Amsterdam ne fait pas arrêt à Anvers-Central...

Un beau jour d'avril 1997 (ce n'est pas le 1^{er}...), un voyageur embarque à Bruxelles-Central dans un des trains cadencé « Benelux » du service Bruxelles - Amsterdam : il se rend en fait à Anvers-Central, où le train marque l'arrêt et fait d'ailleurs tête à queue... normalement. Car, ce jour-là, le train a du retard, beaucoup de retard. Après avoir marqué l'arrêt à Berchem-Anvers, sans coup férir et sans aucun avertissement aux voyageurs, le train emprunte directement les raccordements vers la ligne 12 et Anvers-Est. Pas d'arrêt dans cette gare : l'arrêt suivant inscrit à l'horaire est Roosendaal, aux Pays-Bas. Tête de notre voyageur...

□ De la plume d'une grand-mère courroucée...

Un jour de mai 1997, deux petites filles empruntent seules à Verviers un train omnibus de la ligne de Spa-Géronstère. Au moment du contrôle des billets, le chef-garde s'avise que l'une d'elles voyage avec un billet « enfant » (réduction de 50 %) alors qu'elle est âgée de douze ans et trois mois. Application du règlement : notre homme exige de l'enfant le paiement d'une surtaxe de 515 F. Les enfants n'ayant pas cette somme sur elles, il exige leur débarquement du train à l'arrêt suivant. Sans l'intervention d'une dame présente dans le compartiment et témoin des faits, les deux jeunes filles auraient été contraintes de quitter le convoi... au point d'arrêt non gardé (!) de Juslenville.

Morale de ces trois histoires : le Médiateur de la SNCB n'a vraiment pas besoin de prouver son utilité...

Evocation de la ligne Jemelle - Houyet au XX^{ème} siècle

par André CHABOTTAUX

La publication, dans Trans-fer 104 et 106, d'un article de notre membre Jules Chabottaux sur le viaduc d'Anseremme et de ses souvenirs personnels de la ligne 150 entre Anhée et Houyet, a suscité un vif intérêt chez nos lecteurs. Aussi, nous poursuivons cette rétrospective en publiant cette fois les souvenirs d'un autre de nos membres sur le passé ferroviaire de cette attachante région ; c'est André Chabottaux qui est cette fois notre guide : il est particulièrement bien placé pour retracer l'histoire de la section Jemelle - Houyet puisque son propre père fut chef de gare à Hour-Havenne de 1930 à 1939, à Villers-sur-Lesse de 1939 à 1950, et enfin à Rochefort de 1950 à 1952.

L'infrastructure

La ligne Jemelle - Houyet, longue de 22 kilomètres, était à simple voie. Les gares de Rochefort et de Villers-sur-Lesse étaient équipées de deux voies principales pour permettre le croisement des trains.

Lors de la construction de la ligne, deux voies principales avaient aussi été installées à Wanlin en vue des croisements. La seconde voie fut démontée en 1932, lorsque le dernier chef de gare, Monsieur Joseph Lallemand, fut mis à la retraite, la gare étant à ce moment déclassée du rang de 3^{ème} classe au niveau de point d'arrêt gardé (tenu par un chargeur principal). Wanlin devint point d'arrêt non gardé en 1939.

La section de Jemelle à Houyet comporte trois tunnels : Rochefort (58 mètres), Vignée (54 mètres) et Hour-Havenne (464 mètres). En 1935, le tunnel de Hour fut paré en vue de sa destruction en cas de conflit armé. Des galeries horizontales en forme de « L » renversé furent percées dans chacune des deux parois latérales. A partir de 1938, chaque fois que la tension internationale montait, des charges de TNT étaient disposées dans les galeries et étaient connectées en vue de la mise à feu. Un détachement de soldats du Génie prenait alors ses quartiers au « gîte d'étape » proche de la gare, et un rôle de garde était organisé. Lorsque le tunnel était ainsi miné, les trains devaient le traverser à la vitesse réduite de 10 km/h. Heureusement, en mai 1940, la poudre n'y a pas parlé.

La section de Jemelle à Houyet comportait de nombreux ponts-rails : quatre enjambaient la Lhomme de Jemelle à Rochefort et sept autres étaient jetés sur la Lesse entre Eprave et Houyet. Il faut y ajouter deux ponts enjambant les biefs qui amenaient l'eau comme force motrice, l'un à la turbine hydraulique actionnant les débiteuses et les polissoirs de la marbrerie de Hour, l'autre alimentant la turbine de la mini-centrale électrique privée, située à l'entrée de Houyet, qui produisait le courant pour le château royal d'Ardenne, aujourd'hui disparu.

C'est sans doute la présence de ces nombreux ouvrages d'art dans un relief assez tourmenté qui avait amené l'administration des chemins de fer à s'assurer les services d'un « garde-route ». Ainsi, dans le courant des années trente et jusqu'à la déclaration de la seconde guerre mondiale, ce « garde-route » avait pour mission de parcourir chaque jour ouvrable la section s'étendant de Villers-sur-Lesse à Houyet. Il devait surveiller l'état de la voie (repérage d'un éventuel bris de rail ou d'une autre déféctuosité), les parois des tranchées (vu le danger de glissements de terrain), les voûtes des tunnels... Cette fonction incombait pendant de nombreuses années à un piocheur, Monsieur Albert Jadot, domicilié à l'époque à Wiesme. Celui-ci débarquait matinalement à Villers-sur-Lesse, du train de 7h15, et se mettait aussitôt en route. Un faisceau de drapeaux suspendu à une épaule, un cornet d'alarme de zinc accroché à l'autre, la canne ferrée à la main, il s'en allait, sautillant, de traverse en traverse, pour sa promenade journalière de dix kilomètres en solitaire...

L'exploitation

Les gares de Rochefort et de Villers-sur-Lesse étaient équipées d'une signalisation à palettes à deux positions.

La circulation des trains se faisait sous le régime du block-system à voie fermée par téléphone.

Le bâti de signalisation de chacune de ces gares, système Siemens, était muni de sécurités mécaniques locales. Pour le tronçon Jemelle - Rochefort, il existait cependant un « slot » électrique entre la cabine I de Jemelle et le bâti de Rochefort.

À Villers-sur-Lesse, l'aiguillage de sortie de la voie II en direction de Rochefort était à simple action, le contrepoids ramenant automatiquement l'aiguillage en position vers voie I, lors du passage d'un train. Avant de pouvoir admettre un train suivant en provenance de Rochefort, le chargeur devait, à chaque fois, aller vérifier la position correcte de l'aiguille, et apposer sa signature dans un carnet déposé dans une armoire proche.

Une installation identique existait à Rochefort, à l'aiguillage de sortie en direction d'Eprave.

Du point de vue de la circulation des trains, une situation particulière, assez exceptionnelle, fut instaurée à Villers-sur-Lesse vers 1947 et subsista jusqu'à la suppression des trains de voyageurs sur la ligne. Normalement, dans les gares de croisement d'une ligne à voie unique, les trains étaient admis sur la voie de gauche dans le sens de marche. À Villers-sur-Lesse, la voie principale « I », à savoir celle qui était la plus proche du bâtiment et qui recevait les trains circulant dans le sens Jemelle - Houyet, fut « banalisée ». Ainsi, lorsqu'il n'y avait pas de croisement prévu, les trains venant de Houyet étaient reçus sur la voie I, et non plus sur la voie II. Pour ce faire, le mât du signal d'entrée côté Houyet, qui ne comportait antérieurement qu'une palette d'arrêt absolu (de couleur rouge), fut muni d'une palette de manoeuvre (de couleur mauve). La palette « rouge » commandait donc l'entrée sur la voie I. En cas de croisement de deux trains, celui venant de Houyet était admis sur la voie II à la faveur de la palette de manoeuvre.

La vitesse maximale des trains sur la section Jemelle - Houyet était fixée à 70 km/h, mais il existait plusieurs zones de ralentissement à 40 km/h, notamment sur les aiguillages pris en pointe aux entrées de Rochefort et de Villers-sur-Lesse, dans la courbe à l'entrée de Houyet et dans la courbe située à environ deux cents mètres avant la gare de Hour-Havenne (sens Jemelle - Houyet).

Dans cette dernière courbe, avait été installé, peu avant 1930, un appareil dénommé « *dromopétard* », destiné à vérifier que les trains ne dépassaient pas la vitesse réduite imposée.

Pour mettre l'engin en position de fonctionnement, un balancier, oscillant sur un potelet vertical, était incliné à environ 30° en direction de la voie et était ainsi maintenu par un cran d'arrêt solidaire d'une tige comportant une pédale qui venait au niveau du rail. D'autre part, un pétard d'alarme était amené sur le rail, à une distance déterminée de la pédale, au moyen d'un câble terminé par une poignée avec un arrêt. Au passage du premier essieu de la locomotive sur la pédale, le balancier était libéré et allait frapper la poignée du câble, qui se désengageait alors, provoquant le retrait du pétard. Si le train roulait à une vitesse inférieure ou égale à 40 km/h, le pétard était évacué avant d'être touché. Dans le cas contraire, il était écrasé et son éclatement était audible jusqu'à la gare. Le machiniste était alors sanctionné (théoriquement du moins, car, aujourd'hui, avec le recul - on peut l'avouer - avant la guerre de 40, c'était le temps du chemin de fer « familial » et les accommodements... avec le ciel étaient parfois possibles. En effet, les locomotives qui parcouraient la ligne n'étaient pas équipées d'un enregistreur de vitesse. Avant le passage de chaque train venant de la direction de Jemelle, le chargeur de la gare de Hour devait aller réarmer l'appareil. Celui-ci a été enlevé après quelques années d'utilisation.

Le trafic des voyageurs

Dès le lendemain de la première guerre mondiale, le service des trains de voyageurs a comporté journallement six à huit trains réguliers dans chaque sens, suivant les époques, et ce, jusqu'à sa suppression le 5 avril 1959.

Après la guerre 1940-45, un service touristique fut mis en place chaque année durant les mois de juillet et d'août. Un autorail « *Brossel* » type 553 de la remise de Ciney assurait deux parcours par jour entre Jemelle et Dinant et vice-versa.

Depuis le début des années vingt, un train semi-direct a circulé chaque dimanche du 15 juin au 31 août (sauf pendant la guerre) entre Charleroi et Jemelle via Taminies, et retour. Il drainait toute la clientèle qui se rendait aux grottes de Han. Dans les années trente et jusqu'en 1939, ces trains, numérotés 2074 et 2075, étaient habituellement remorqués par une locomotive à vapeur type 40 de la remise de Montignies. Remis en marche dès 1946, et circulant jusqu'en 1958, ces trains ont alors souvent été tractés par une locomotive à vapeur type 48 (ex-Nord-Belge).

En septembre 1939 (service d'hiver), les trains de voyageurs à vapeur ont été supprimés sur la section de Jemelle à Houyet et ont été remplacés par des autorails



9 Rochefort. — La Gare



Rochefort Arrivée du tram de Han.



Deux vues anciennes de Rochefort (coll. A. Chabottaux) :

↑ la gare de chemin de fer côté voies : une ambiance typique...

↓ correspondance avec le tram vicinal de la ligne Rochefort - Wellin/Han

« *Brossel* » type 551, à deux essieux, qui offraient 50 places assises et 30 debout, le nombre des services restant inchangé. La capacité de ces autorails étant insuffisante aux heures de pointe, le matin notamment, deux engins circulaient à intervalle de block entre Jemelle et Houyet, ou vice-versa, pour pouvoir acheminer tous les voyageurs..., et encore dans quelles conditions ! Cette organisation provoqua une belle pagaille et déclencha le mécontentement des usagers qui devaient à chaque fois changer de mode de transport à Houyet.

De surcroît, le matin, deux locomotives à vapeur type 8 partaient haut-le-pied de Jemelle, vers 6 heures, pour aller assurer les trains au-delà de Houyet. Le soir, les rames de voitures étaient garées à Houyet, et les locomotives rentraient à vide à Jemelle.

Le service des voyageurs sur la section Jemelle - Houyet fut assuré dans ces piètres conditions jusqu'en mai 1940. A la reprise du service en octobre de la même année, les trains de voyageurs à vapeur furent rétablis et ont subsisté jusqu'à la fermeture de la ligne en 1959.

Le trafic des marchandises

Le trafic des marchandises sur le tronçon Jemelle - Houyet était fort important avant la guerre 1940-45.

Dans les années trente, il était organisé comme suit : un premier train de cabotage partait de Jemelle vers 4h30 et distribuait les wagons vides demandés par les différentes gares ; ce train était limité à Houyet. Un train de messageries quittait Jemelle, lui, vers 7h45 et acheminait les colis, particulièrement nombreux à cette époque. Il était aussi limité à Houyet. Enfin, un second train de cabotage (le 5869) partait de Jemelle vers 8h20 et desservait toutes les cours à marchandises jusqu'à Warnant, où il arrivait après 13 heures. Dans le sens inverse, circulait en fin d'après-midi le 5870, amorcé à Tamines, qui enlevait les wagons chargés à acheminer via Jemelle. Ce train avait toujours une charge importante, et il arrivait de temps en temps qu'il devait être remorqué en double traction entre Houyet et Jemelle. Les trains 5869 et 5870 étaient accompagnés par un chef-garde et par un manoeuvre ambulant qui procédait aux manoeuvres dans les différentes gares.

Après la guerre 1940-45, en raison de la baisse rapide du trafic, un seul train de cabotage fut maintenu entre Jemelle et Dinant, et retour.

Pendant la période de guerre 1940-45, des trains de marchandises complets circulèrent entre Stockem et Ronet via Jemelle, Dinant et Namur, et vice-versa. Dans ce sens de circulation, ils étaient remorqués en simple traction entre Jemelle et Ronet, alors que via Marloie - Ciney, deux locomotives étaient nécessaires. Sur le trajet Ronet - Dinant - Jemelle, une seule locomotive type 36 pouvait remorquer un train de 1200 tonnes de Ronet à Villers-sur-Lesse ; une locomotive d'allège assurait la double traction entre Villers-sur-Lesse et Jemelle.

De 1941 à 1944, les gares de Rochefort et de Villers-sur-Lesse furent maintenues en service 24 heures sur 24, car en plus de la trentaine de parcours réguliers prévus journallement, des trains supplémentaires étaient fréquemment détournés par la ligne 150.

Quelques traits particuliers des gares de la section Jemelle - Dinant

✓ Rochefort

Dès la création de la ligne, et au fur et à mesure de son extension, le trafic des voyageurs fut considérable à Rochefort, et il le demeura jusqu'en 1940.

D'abord, la clientèle locale était importante, mais, en outre, il y avait la nombreuse clientèle touristique. Dès le début du XX^{ème} siècle et pendant l'entre-deux-guerres, Rochefort comptait six grands hôtels de haut standing²⁰, fréquentés par une clientèle « sélect » belge et étrangère et six hôtels moyens²¹. A l'arrivée des trains, des « chasseurs » en grande livrée et portant la casquette au nom des hôtels faisaient bruyamment leur publicité et entre-temps ne manquaient pas de s'invectiver mutuellement dans le savoureux patois local s'ils considéraient qu'un client leur avait été « chipé ».

Rochefort était en outre le point d'échange avec la ligne vicinale métrique n°646 Rochefort - Han-sur-Lesse - Wellin et extension Han-sur-Lesse - grottes de Han. Donc, un grand nombre de touristes descendaient à Rochefort pour les grottes de Han.

Dès 1930, le tourisme ferroviaire en groupe prit un bel essor avec l'équipement de « trains radio » dans lesquels on diffusait de la musique de disques au départ d'un fourgon spécialement aménagé pour la sonorisation et pour la production du courant électrique nécessaire. L'installation de sonorisation dans les voitures permettait la diffusion des commentaires touristiques de l'accompagnateur du train et tous avis utiles. C'était à l'époque une grande nouveauté : elle connut un succès indéniable.

Au cours de la période estivale, Rochefort recevait presque journallement un ou deux trains spéciaux. Des tramways à vapeur de la SNCV, au nombre de quatre ou cinq selon les besoins, composés d'une locomotive bi-cabine et de cinq ou six voitures, attendaient les voyageurs sur deux voies vicinales situées en face du bâtiment de la gare et sur un faisceau de trois voies situé sur l'actuel emplacement de l'arsenal des pompiers. Ces tramways partaient l'un derrière l'autre vers Han-sur-Lesse, à grands coups de sifflet à vapeur, et ramenaient les touristes de la même manière.

A Rochefort, le trafic des marchandises par wagons complets fut aussi très important jusqu'au lendemain de la guerre 1940-45. La cour aux marchandises comportait deux voies, dont une avec rampe. Une troisième voie servait de raccordement pour la SNCV. Le transbordement des marchandises d'un réseau sur l'autre était confié à une entreprise concessionnaire et tout le travail se faisait manuellement...

✓ Villers-sur-Lesse

Villers-sur-Lesse était la « gare royale » qui desservait le château royal de Ciergnon. Le bâtiment de la gare comportait une salle d'attente spéciale, toujours parfaitement entretenue et équipée, destinée à l'accueil des membres de la famille royale.

²⁰ - hôtels Biron, du Centre, de l'Etoile, Moderne, Diana, des Roches.

²¹ - hôtels de la Poste, d'Anvers, du Commerce, de l'Ermitage, des Arts, Excelsior.

Ainsi, en 1945-46, le train royal est venu plusieurs fois à Villers-sur-Lesse pour amener la Princesse Joséphine-Charlotte et les Princes Baudouin et Albert, et pour les reprendre après un séjour à Ciergnon.

La réception du train royal était soumise à tout un protocole. Lorsque le train partait de la halte royale de Laeken, habituellement remorqué par une locomotive à vapeur type 7 de la remise de Bruxelles-Midi²², la distance précise entre le butoir avant de la locomotive et le milieu de la portière de la voiture-salon était communiquée par télégramme à la gare de Villers-sur-Lesse. Toutes les dispositions étaient alors prises pour provoquer un arrêt précis du convoi. Un tapis rouge était déroulé le long de la voiture-salon, tandis qu'un autre, disposé perpendiculairement, traversait le quai et la salle d'attente. Le chef de gare, ganté et coiffé d'un képi rutilant, devait se tenir, à l'arrivée du train, au pied des marches de la voiture-salon, et se découvrir à l'apparition des voyageurs royaux...



Villers sur Lesse, côté voies dans les années vingt (coll. A. Chabottaux)

✓ Vignée

La plus grosse partie du trafic des marchandises de cette gare était apportée par la Briqueterie et Tuilerie de Wanlin, qui est toujours en activité aujourd'hui.

La cour à marchandises de Vignée comportait deux voies, dont une était spécialement dévolue au trafic de la briqueterie : charbon pour les fours à l'arrivée, briques et tuiles au départ.

²² - les locomotives à vapeur type 10 ne pouvaient circuler sur la ligne 150.

Dans les années vingt, un petit chemin de fer industriel à voie de 60 centimètres reliait l'usine à la gare. La voie longeait d'abord la route Beauraing - Vignée, puis la route Neufchâteau - Dinant sur quelques dizaines de mètres avant de s'engager sur la cour de la gare. Une petite locomotive à vapeur assurait les mouvements entre l'usine et le « grand » chemin de fer.



Vignée : à gauche, la station, à droite, la maisonnette du chef-piocheur. Le modèle architectural de la station de Vignée se retrouve non seulement à Hour-Havenne, mais aussi à Spontin, Stockem (voyageurs), Hamipré ou Braibant (coll. A. Chabottaux).

✓ *Hour-Havenne*

Pour une « petite » gare ²³, Hour connaissait un trafic voyageurs assez important. Outre le village de Hour, elle desservait en effet Hérock, Fenffe et même Ver-Custinne. La plus grosse affluence de voyageurs était constatée le vendredi matin, jour du marché hebdomadaire de Dinant. Hour, Famenne, Hérock, Fenffe étaient des villages et hameaux essentiellement agricoles. Le jour du marché de Dinant, les fermières, amenées à la gare par leur mari en cabriolet à cheval, voire en petits tombereaux à trois roues, s'en allaient par le train Jemelle - Tamines de 6h50, chargées d'énormes paniers remplis de beurre et d'oeufs qu'elles allaient écouler sur le marché.

²³ - le bâtiment de gare de Hour-Havenne était de même conception architecturale et de même style que celui de Vignée. D'autres gares ont reçu un édifice du même "modèle", notamment Spontin, Stockem (voyageurs), Hamipré et Braibant.

Ce jour-là, en raison des nombreux voyageurs collectés depuis Villers-sur-Lesse et jusqu'à Gendron-Celles à destination de Dinant, le train était renforcé de deux ou trois voitures GCI que l'on détachait à Dinant et que l'on rapatriait à Gemelle par le train partant de Dinant vers 13h30.

La cour à marchandises connut une grosse activité avant la guerre 1940-45 : à l'arrivée, on dénombrait des charbons, des engrais, de la farine de boulangerie, du maïs, des aliments pour le bétail et la volaille... Au départ, il y avait des bois de mine et en grume, des briques de campagne²⁴, du fourrage, essentiellement destiné aux écuries militaires, et du fumier²⁵.

Le client principal de Hour était toutefois la marbrerie Brachot-Herman-Wauquez, toujours en activité à ce jour. Disposant d'un raccordement privé, cette entreprise recevait des marbres en blocs de Belgique, mais aussi de plusieurs pays étrangers (France et Portugal par Anvers, Italie, Yougoslavie, Roumanie, Hongrie). Depuis les années vingt et jusqu'en 1940, cette usine expédiait par ailleurs chaque jour trois à cinq wagons fermés chargés de marbre scié et poli.

Quelques faits remarquables de la période 1940-45

✓ Sabotage du pont de Naron à Villers-sur-Lesse

Les premières années de la période de guerre furent paisibles pour la « ligne de la Lesse ».

Dès 1944, le jeu se gâta... Dans les premiers jours de juin, le pont-rail (dit « pont de Naron »), situé à quelque 300 mètres de la gare de Villers-sur-Lesse en direction de Houyet, fut démoli par la Résistance. C'était là le premier sabotage dans la région.

Pour remettre l'ouvrage d'art en état, les Allemands firent venir un train de chantier de l'organisation Todt (grands travaux). Ce train fut garé sur la cour à marchandises de la gare de Villers-sur-Lesse. Il comportait des wagons-ateliers et des wagons-résidences, où les ouvriers allemands habitaient avec femmes et enfants. La brigade était dirigée par un ingénieur civil alsacien, André Zimmermann, qui avait été enrôlé de force par les Allemands. Le 27 juin, le pont était remonté sur une pile en bois, et remis en service. La nuit suivante, l'ouvrage était à nouveau dynamité : Monsieur Zimmermann lui-même avait dérobé des explosifs aux Allemands et les avait « refilets » à la Résistance. Certes, les dégâts étaient moins graves que lors de la première destruction. Le pont fut à nouveau utilisable vers le 15 juillet.

Pendant les période d'interruption de la circulation sur le pont, les trains de marchandises étaient détournés par d'autres lignes, tandis que les trains de voyageurs originaires de Gemelle étaient limités à Villers-sur-Lesse. Quant aux trains venant de

²⁴ - Il existait encore à cette époque deux briqueteries dans la région : on y fabriquait la brique à la main et on la cuisait à l'air libre.

²⁵ - Le fumier était destiné aux serres de la région d'Hoeilaert - Overijse, où les wagons étaient directement acheminés au départ de la gare SNCB de Groenendaal via la ligne SNCV à écartement standard de 1,435 m.

Houyet, ils étaient poussés jusqu'à quelques mètres du pont sinistré. Le transbordement des voyageurs était alors organisé à travers les prairies : le parcours pédestre durait une vingtaine de minutes...

✓ *Sabotage et catastrophe à Vignée*

Deux ou trois jours après la remise en service du pont de Naron (Villers-sur-Lesse), le pont-rail de Vignée fut à son tour saboté et le passage des trains à nouveau interrompu sur la ligne. Ce sabotage fut à l'origine d'une catastrophe : la collision entre deux trains de voyageurs en face de la cour aux marchandises de la gare de Vignée.

Pendant l'interruption du trafic sur le pont, pour les trains de voyageurs originaires de Jemelle, la locomotive changeait de front à Villers-sur-Lesse et poussait ensuite la rame jusqu'au droit du pont. Les trains en provenance de Dinant étaient, eux, poussés depuis Houyet. Notons que certains trains originaires de Dinant étaient remorqués par une locomotive à vapeur type 81 de la remise de Warnant, desservie par du personnel allemand. L'un de ces trains arrivait à Vignée vers 17h15.

Les Résistants avaient estimé qu'un train qui traverserait le pont endommagé déraillerait et piquerait dans la rivière. Or, à la suite de l'explosion, le tablier métallique du pont n'avait pas souffert : seul, un morceau d'environ un mètre du bourrelet d'un rail avait été emporté.

Le dimanche 23 juillet 1944, vers 17 heures, des résistants firent stopper un train de voyageurs, venant de Jemelle, entre les gares d'Eprave et de Villers-sur-Lesse. Ce train était remorqué par une locomotive à vapeur type 38 de la remise de Jemelle, qui circulait tender en avant. Voyageurs et personnel du train furent invités à descendre, après quoi le convoi fut lancé à toute vapeur. Celui-ci passa sans encombre sur le pont de Vignée, mais, cent cinquante mètres plus loin, emboutit le train venant de Houyet, qui arrivait à vitesse réduite. Le fourgon et les voitures en bois de type GCI volèrent en éclats sous le choc du tender de la locomotive tamponneuse, qui les traversa de part en part. Hélas, six voyageurs perdirent la vie dans l'accident. Fort heureusement pour la population civile des environs, le personnel allemand du train tamponné sortit indemne de la locomotive : dans le cas contraire, des représailles se seraient sûrement abattues sur la région...

✓ *Autre sabotage...*

Le pont de Vignée fut bien sûr rapidement réparé. Las ! Quelques jours plus tard, le pont-rail situé entre Vignée et Wanlin fut à son tour dynamité en sa partie centrale. Le train « Todt » revint sur place. Monsieur Zimmermann jugea alors l'ouvrage irréparable dans l'immédiat et décida de lancer, à côté de l'ouvrage sinistré, un pont provisoire en trois travées, posées sur deux piliers en bois implantés dans le lit de la rivière. Fin août 1944, le travail était accompli et le pont provisoire permettait le passage des trains, mais cela ne dura guère... Les Résistants boutèrent le feu aux piles et le pont s'effondra. Il ne fut plus reconstruit avant la Libération.

✓ *Et le pont de Harroy...*

Le pont de Harroy, situé entre Hour-Havenne et Houyet, n'échappa pas aux sabotages, ce qui imposa un nouveau recours au train « Todt », stationné cette fois en pleine voie, côté Hour. Il se trouvait toujours à cet endroit lorsque les troupes américaines se pointèrent dans le secteur. Les Allemands prirent alors le risque de faire passer une machine de la remise de Warnant sur le pont déforcé, de l'atteler au train de travaux, et de le conduire à Warnant. Ils y réussirent. C'est à Warnant que Monsieur Zimmermann faussa compagnie à ses « protecteurs » et revint se cacher à la ferme de Jamblinne, près de la gare de Villers-sur-Lesse. Il s'était en effet lié d'amitié avec Monsieur Marot, le fermier de l'endroit, pendant le séjour prolongé du train « Todt » à Villers. Monsieur Zimmermann demeura à la ferme jusqu'au moment où il put regagner son Alsace natale en toute sécurité... Il habite aujourd'hui à Selestat.

La fin de la ligne

Si, en 1950, neuf trains de voyageurs assuraient encore la desserte journalière entre Jemelle et Houyet, leur fréquentation commença à baisser, comme partout ailleurs en Belgique sur les petites lignes ferroviaires : le développement de l'automobile était devenu un fait irréversible. Aussi, le 13 avril 1959, arriva ce qui devait arriver : après de multiples polémiques, le service des trains de voyageurs fut supprimé par la SNCB et remplacé par des autobus de substitution.

Le trafic des marchandises, lui, continua à se développer quelque peu dans les années d'après-guerre. Il était en majeure partie constitué par le transport de bois en grumes destiné aux scieries et par celui de « bois de mine » destiné aux charbonnages belges. Ce trafic s'étiola néanmoins à cause du remplacement du bois par l'acier pour l'étañonnage des galeries de mine, du déclin des charbonnages belges, voire de la concurrence routière pour le transport des grumes. Le dernier client « marchandises » fidèle de la ligne de la Lesse fut la marbrerie d'Hour-Havenne pour laquelle un train de marchandises facultatif pouvait être mis en ligne à la demande au départ de Jemelle : la section Hour-Havenne - Houyet (comprenant notamment le plus long tunnel de la ligne) avait ainsi pu être mise hors service, économies obligent...

Mais, ce n'était qu'un répit... Le 23 novembre 1978, la ligne de la Lesse était totalement mise hors service : le 12 février 1983, un arrêté royal en autorisait le démontage...

Aujourd'hui, la végétation a repris ses droits sur une ligne dont l'assiette a néanmoins été réutilisée - entre Jemelle et Rochefort précisément - pour l'installation d'une piste d'essais pour le GLT, un véhicule hybride, électrique et thermique, pouvant se déplacer en site propre à l'aide d'un rail de guidage ou sur voirie banale.

Mais c'est là une autre histoire...


Activités du GTF asbl

GTF-Editions

Pour commander une de nos éditions, versez la somme correspondante à notre compte **240-0380489-59** de GTF asbl-Editions, B.P. 191, 4000 Liège 1. Indiquez simplement en communication le code-article correspondant.

De l'étranger, voyez la procédure en 3e page de couverture.

Vous pouvez aussi utiliser votre carte de crédit *Visa* ou *Eurocard* : un bulletin de commande est à votre disposition page 78 du présent numéro.

 *Sous presse* :

Trans-fer hors série

Les frontières électriques de la SNCB - tome II : 1993-1998

Souvenez-vous : en mai 1993, nous avons consacré un numéro hors série de *Trans-fer* aux « *frontières électriques de la SNCB* » (64 pages - 45 photos et schémas noir et blanc et couleurs): nous y avons présenté le choix fait par la SNCB dans les années trente du courant continu à tension de 3000 volts pour l'électrification de son réseau, et les solutions mises en oeuvre pour la jonction des lignes électrifiées SNCB avec le réseau des Nederlandse Spoorwegen, électrifié en 1500 volts courant continu, SNCF et CFL électrifié en 25000 volts courant alternatif et DB électrifié en 15000 volts courant alternatif. Nous y avons aussi publié un tableau chronologique des électrifications de la SNCB de 1935 à 1993.

Nous proposons aujourd'hui un tome II consacré à la période 1993-1998.

Vous y trouverez :

- *la problématique actuelle des lignes SNCB* en cours d'électrification (Boom - Puurs, Rivage - Gouvy, l'Athus-Meuse)
- *l'évolution des jonctions électriques avec les réseaux voisins* (Tournai - Lille, Gouvy - Troisvierges, Aachen Hbf)
- *les lignes nouvelles à grande vitesse* (Hal - frontière française et lignes futures vers les Pays-Bas et l'Allemagne)
- *les électrifications réalisées par la SNCB depuis 1993* (Angleur - Marloie, Froyennes - Blandain (frontière), St-Ghislain - Quiévrain, Deinze - La Panne... (et aussi... les désélectrifications des lignes 31 Ans - Lierŕ et 167 Athus - Longwy)

Les frontières électriques de la SNCB tome II, un Trans-fer hors série de 32 pages, avec 8 pages couleurs et d'autres nombreuses photos inédites noir et blanc.

Pour vous procurer cette nouvelle édition, deux solutions :

- *vous possédez déjà « les frontières électriques de la SNCB (tome I) »*. Nous vous enverrons volontiers le tome II contre paiement de 260 BEF (+ 20 BEF envoi) = **280 BEF** (envoi à l'étranger : frais de port portés à 50 BEF).

Code-article à indiquer en communication : 321

- *vous NE possédez PAS « les frontières électriques de la SNCB (tome I) »* : nous vous proposons (*offre spéciale jusqu'au 31 mai prochain*) un envoi groupé des deux tomes au prix de faveur global de 665 BEF (+30 BEF envoi) = **695 BEF** (envoi à l'étranger : frais de port portés à 70 BEF).

Code-article à indiquer en communication : 398

 *Vient de sortir de presse :*

Suggestions pour une thématique philatélique

Les chemins de fer - troisième partie - la traction électrique

**Une nouvelle édition GTF qui ravira
passionnés de chemin de fer ET philatélistes**

Notre membre Marcel Constant, président du cercle philatélique de la Semois, publie aux éditions GTF asbl la troisième partie de sa vaste étude consacrée à la philatélie et au chemin de fer.

Dans un volumineux premier tome, il avait étudié la locomotive à vapeur à travers le timbre-poste. Un second tome était consacré à la traction diesel.

Le tome 3 consiste en une évocation de l'histoire de la traction électrique ferroviaire en Belgique et dans le monde, au travers du timbre-poste. Les différentes étapes du développement de la traction électrique ferroviaire y sont retracées dans un texte fouillé, illustré à l'aide de nombreux fac-similés de timbres-poste d'époque et de tous pays. Une approche tout à fait originale.

Un syllabus format A4 de 100 pages, sous couverture plastifiée.

Prix : 325 BEF (+ 70 BEF envoi) = 395 BEF

(envoi à l'étranger : frais d'envoi portés à 190 BEF)

code-tarif (à préciser en communication du versement) : 215.

Communication aux détenteurs de cartes de crédit « Visa » et « Eurocard »

Eu égard au nombre significatif d'erreurs dans la transmission par nos membres eux-mêmes de leur n° de carte de crédit, le paiement de commandes d'édition, de distribution ou de cotisation par carte de crédit n'est plus admis par le GTF asbl que pour tout paiement en provenance de l'étranger ou pour des montants de plus de 1000 BEF en provenance de Belgique. Merci d'en tenir compte.

Divers

❑ Musée du transport Urbain Bruxellois

Le MTUB (Musée du transport Urbain Bruxellois), avenue de Tervuren, 364b (dépôt des trams de Woluwe) à 1150 Bruxelles ouvre ses portes du 4 avril au 4 octobre 1998, les samedis, dimanches et jours fériés de 13h30 à 19h. Soixante anciens véhicules de 1868 à nos jours y sont exposés. Le MTUB roule par ailleurs avec des tramways datant du début du siècle sur la ligne touristique de Tervuren à travers la forêt de Soignes et sur la ligne des musées vers le parc du Cinquantenaire. Le MTUB propose aussi chaque dimanche ou jour férié à 9h45 une balade historique et insolite à bord d'un vieux tram sur les lignes du centre de la Capitale jusqu'au pied de l'Atomium (retour vers 13h).

Tarifs MTUB : visite du Musée et circuit aller/retour vers Tervuren ou le Cinquantenaire : 150 F pour les adultes, 75 F pour les enfants. Visite du musée et balade en tram vers l'Atomium : 390 F pour les adultes et 195 F pour les enfants (moins de 6 ans : gratuit). Info : ☎ 02/515.31.08 - FAX 02/515.31.09

❑ Errata à Trans-fer 106

Rubrique : *le matériel de la SNCB*

- *page 52* : la locomotive diesel 5178 sortie le 07.11.97 de révision intermédiaire de l'atelier central de Salzinnes est à affecter à l'atelier d'Anvers-Dam et non de Monceau comme indiqué erronément. Quant aux locomotives électriques série 22 (2212 et 2241 présentes dans le tableau de la page 52), elles sont à affecter à l'atelier de Saint-Ghislain et non de Monceau.
- *page 58* : le train de marchandises « à long parcours » du sens Merelbeke - Frethun (portail du tunnel sous la Manche) porte le n° E42400 (et non E49742 comme indiqué)

❑ Subventions officielles au CFV3V

D'un article du journal « Le Soir »²⁶, il apparaît que le Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées (CFV3V) a obtenu deux importantes subventions « à l'équipement touristique », consenties par Robert Collignon, Ministre-Président Wallon en charge notamment du Patrimoine et du Tourisme. La première, d'un montant de 1,4 million de francs, concerne l'achat de cinq voitures et d'un autorail, la seconde, d'un montant d'1,1 million, est destinée à la restauration de 6 voitures et d'un fourgon.

Il est heureux de constater que les autorités officielles de Wallonie, par de tels gestes, prennent conscience de la valeur historique de ce patrimoine ferroviaire belge.

M. Lebeau

²⁶ - Le Soir, 5/1/98.

GTF asbl-Editions - nos tarifs au 15 avril 1998

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
215	Thématique philatélique ferroviaire (tome 3:électrique)	325	120	190
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, I, 1935-1993	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 !

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 1998, 360FB pour les membres belges, 500 FB pour les membres étrangers (pour une 1ère affiliation) (*Hors Union Européenne* : 650 BEF). Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez trimestriellement *Trans-fer* et bénéficierez de tous les avantages réservés exclusivement à nos membres.

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

Service financier de notre Association

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** (ajoutez dans ce cas à votre paiement 60BEF de frais bancaires).

→ 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-4009 LIÈGE 1