

**111** Avril  
1999

Périodique trimestriel

22<sup>ème</sup> année

BELGIQUE-BELGIË

**P.P.**

LIÈGE X

9/406



# transfer

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

# Trans-fer 111    □    Sommaire    □    Avril 1999

LE CHANT DU CYGNE DES LOCOMOTIVES SÉRIE 18 DE LA SNCB .....	5
LES LOCOMOTIVES SÉRIE 18 DE LA SNCB, - DÉRIVATION DES CC 40 100 DE LA SNCF - .....	7
LES LOCOMOTIVES SÉRIE 18 - L'ASPECT TECHNIQUE.....	10
LES DERNIÈRES ANNÉES DES LOCOMOTIVES CC 40 100 SNCF ET DES SÉRIE 18 SNCB .....	15
LA SNCB PAR LIGNE .....	23
PALETTES GAUMAISES OU REGARDS D'UN AMATEUR SUR LA SIGNALISATION MÉCANIQUE DE L'ATHUS-MEUSE .....	44
LE MATÉRIEL MOTEUR SNCB.....	56
LE POINT SUR LE NOUVEAU MATÉRIEL.....	56
MATÉRIEL ÉTRANGER EN BELGIQUE .....	61
AUTRES NOUVELLES .....	62
EXPLOITATION.....	63
CHANGEMENTS HORAIRES AU 10 JANVIER 1999 .....	63
FUTURS NOUVEAUX HORAIRES 1999 .....	64
NOUVELLES DIVERSES.....	67
ACTIVITÉS DU GTF ASBL .....	71
GTF - ÉDITIONS.....	71
J'AI CONDUIT LES AUTORAILS - LA LIGNE MONS - CHIMAY, PAR HENRI SCAILLET .....	71
GTF-VOYAGES .....	74
QUATRE RÉSEAUX EN UN JOUR AVEC UNE LOCOMOTIVE SÉRIE 18 SAMEDI 29 MAI 1999.....	74
FESTIVAL « VAPEUR » DE TROIS-PONTS DIMANCHE 11 JUILLET 1999 .....	74
GTF - DISTRIBUTION.....	75
SERVICE GTF-PHOTOS.....	75

## COLOPHON

**Rédaction** : H. Arden, Ch. Beghin, J.-Cl. Elsdorf, J. Ferrière, M. Grieten, H. Groteclaes, J. Laterre, M. Lebeau, P. Lemja, J.Cl. Léonard, M. Machine, R. Marganne, J. Perenon.

**Iconographie** : C. Beghin, C. Dosogne, M. Grieten, M. Lebeau, J. Perenon, R. Thiry.

**Coordination** : H. Arden & R. Marganne

**Expédition** : J. Ferrière

**Tirage** : 1350 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.*

La légende des photos de couverture se trouve page 74

## *A la mémoire de Félix Braive*

Félix Braive nous a quittés le 9 mars 1999, à l'âge de 91 ans, pour son dernier voyage...

Membre fondateur du GTF asbl, mais aussi père de Jacques, notre trésorier en titre, Félix Braive a assumé - avec compétence et grand soin - la tâche ingrate de la tenue de la comptabilité de notre Association depuis ses origines, en 1975, jusqu'il y a quelques années. Son soutien et sa rigueur ont permis le développement harmonieux du GTF asbl. Jusqu'en 1998, il était aussi de tous nos voyages tant en Belgique qu'à l'étranger.

A ses enfants, beaux-enfants et petits-enfants, et particulièrement à Jacques, notre administrateur-trésorier, nous présentons nos amicales condoléances.

J. Renard, *président.*



↑ Le train EC 47 *Alexander von Humboldt* Bruxelles-Midi - Berlin Zoo passe à Liège (Haut-Pré) le 21 octobre 1996 ; la locomotive polycourant 1805 de la SNCB est en tête d'une rame DB homogène (photo M. Lebeau)

↓ Bruxelles-Midi « ancien style » : correspondance entre à gauche l'EC 48 « Memling » Cologne - Ostende (série 16 SNCB) et à droite l'EC 82 « Etoile du Nord » Amsterdam-Paris (CC 40 100 SNCF) le 21 août 1991 (photo C. Dosogne)

## DOSSIER

# Le chant du cygne des locomotives polytension série 18 de la SNCB

textes coordonnés par R. Marganne

*On ne finit pas de l'annoncer dans toutes les langues depuis deux ans : les locomotives polytension série 18 de la SNCB vont être définitivement retirées du service actif... Pourtant, et en quelque sorte contre toute attente, leur carrière devrait être prolongée au delà des changements d'horaire du 30 mai prochain.*

*La SNCB, seul opérateur ferroviaire européen à encore disposer pour l'instant de locomotives quadritension (sept locomotives série 16 et deux rescapées de la série 18) doit continuer à assurer toutes les deux heures la traction des trains cadencés « classiques » de l'axe Ostende - Bruxelles - Liège - Aix-la-Chapelle (Aachen) - Cologne (Köln), qui nécessite le passage du 3 kV continu SNCB au 15 000 v 16 2/3 Hz DB AG en gare d'Aachen Hbf précisément. Actuellement, cinq locomotives polytension sont nécessaires pour couvrir les besoins journaliers sans relais de locomotives à Aachen Hbf. La SNCB a bien tenté récemment de convaincre la DB AG de ramener le nombre de locomotives polytension à mettre en ligne de cinq à quatre à partir du 30 mai prochain, mais les cheminots allemands ont catégoriquement refusé un relais de machine supplémentaire à Aachen Hbf, pour ne pas rompre la chaîne de correspondances organisée à Köln Hbf à l'arrivée des trains en provenance de Belgique. Cette « position » sauve paradoxalement et précocement les « 18 ».*

*Comme les sept locomotives quadritension série 16, dont la fiabilité laisse de plus en plus à désirer, sont incapables d'assurer les cinq services nécessaires, la SNCB doit garder provisoirement en service les locomotives 1805 et 1806, dont l'entretien courant a par ailleurs été réalisé en décembre dernier. Les quatre autres unités de cette petite et prestigieuse série sont, elles, en attendant, garées à la remise-titulaire de Kinkempois. Il est cependant clair que le moindre incident un peu important aux deux machines rescapées provoquera leur retrait définitif du service, après moins de trente années de circulation...*

*Sans attendre la mise hors service imprévisible des « 18 », notre Association a voulu organiser le samedi 29 mai prochain un voyage d'adieu tracté par une « 18 », au départ de Luxembourg, sur quatre réseaux européens et sous trois tensions d'alimentation différentes : nous vous y invitons par ailleurs dans ce numéro.*

*En prélude à cet événement, quoi de plus normal que de vous offrir un copieux dossier sur ces locomotives.*

### Les CC 40100 de la SNCF

D'une esthétique particulièrement réussie pour l'époque grâce aux études du *couturier ferroviaire* français Paul Arzens, les CC 40100 de la SNCF, surnommées « *juke-box* » à cause du dessin particulier de leurs extrémités, ont été mises en service au dépôt de Paris La Chapelle en deux sous-séries à partir de 1964 : CC 40 101 à 104 d'abord, 40 105 à 110 ensuite.

C'étaient des locomotives quadritension conçues à l'origine pour circuler indifféremment sur les quatre types d'électrification répandues en Europe Occidentale: le 1500 volts continu qui équipe une partie des lignes françaises et le réseau hollandais, le 3000 volts continu choisi par les chemins de fer belges et italiens, le 15000 volts alternatif 16 2/3 Hz utilisé en Allemagne, Autriche et Suisse, et le 25000 volts continu utilisé notamment dans le nord et l'est de la France.

Les CC 40101 à 40104, livrées dès mai 1964, étaient caractérisées par deux moteurs doubles TDQ 657, fournissant chacun une puissance continue de 2500 ch sous 1500 volts. Le transformateur était refroidi au gaz et la caisse reposait sur les bogies par des bielles mobiles montées sur des rotules en acier. Une biréduction permettait un changement de régime à l'arrêt : régime PV correspondant au service courant (160 km/h) et régime GV (240 km/h) devant servir aux essais à grande vitesse. A l'époque de leur mise en service, la SNCF avait en effet besoin d'engins très rapides pour ses recherches sur la mise en ligne de trains réguliers roulant à 200 km/h<sup>1</sup>. Ainsi, la 40103 atteignit-elle 232 km/h sous caténaire continue entre Vierzon et les Aubrais en octobre 1965, tandis que la 40101 roula à 222 km/h entre St-Quentin et Creil, sur la ligne de la Belgique et sous caténaire monophasée. Notons enfin qu'en 1965, la CC 40104 reçut des moteurs TDQ 662, identiques aux précédents mais avec de nouveaux isolants afin de porter la puissance de la machine à 6100 ch. Ces essais ne furent pas concluants.

Les CC 40105 à 40110, elles, ont été commandées par la SNCF à la fin de l'année 1966 en prévision de l'électrification de la ligne Namur - Liège, qui allait permettre l'instauration de services polytension directs entre Paris et Liège, sur une distance de 367 km. Ces six machines reçurent un transformateur refroidi avec un système à bain d'huile, plus fiable, tandis que la biréduction était supprimée car le temps des essais à grande vitesse était révolu. La vitesse maximale de cette sous-série fut fixée à 180 km/h.

Locomotives universelles, les 10 locomotives CC 40 100 de la SNCF, basées au dépôt de Paris-La Chapelle pendant toute leur carrière, n'ont finalement circulé en service régulier qu'entre Paris, Mons et Bruxelles-Midi, d'une part, et entre Paris, Charleroi et Liège-Guillemins d'autre part.

Les dernières unités ont été retirées du service le 1er juin 1996, la veille de la généralisation de l'utilisation de rames TGV entre Paris-Nord et Bruxelles.

(<sup>1</sup>) - ces essais ont abouti lors du service d'été 1967 à la mise en ligne des premiers trains de voyageurs roulant à 200 km/h en France : les « Capitole » du service Paris - Toulouse.

## **Les locomotives série 18 de la SNCB, - dérivation des CC 40 100 de la SNCF -**

Au début des années soixante, l'électrification des grands axes ferrés européens s'étendit aux frontières des différents pays et il apparut opportun de construire des locomotives polytension aptes à franchir les frontières électriques que les aléas de l'histoire ferroviaire avaient imposés : si la Belgique avait électrifié son réseau en 3 000 volts courant continu, le double de la tension d'alimentation des Nederlandse Spoorwegen, la partie nord de la France, elle, était en cours d'équipement en 25 000 volts alternatif monophasé, tandis que l'Allemagne était fidèle au 15 000 volts alternatif à la fréquence de 16 2/3 Hz.

Au coeur de l'Europe, avec un petit réseau interconnecté à ses voisins, la SNCB fut rapidement confrontée à la nécessité impérieuse de disposer de locomotives polytension.

Dans les années soixante, la SNCB a d'abord développé, avec l'industrie belge, un modèle *tritension* (1 500 et 3 000 volts continu, 25 000 volts alternatif) avec les cinq locomotives série 15 construites pour circuler entre Paris, Bruxelles et Amsterdam dès l'achèvement de l'électrification de cet axe en 1963. L'électrification de l'axe Bruxelles - Cologne en 1966 amena la commande d'un modèle *quadriltension* avec les huit locomotives série 16 aptes en outre à circuler en Allemagne sous 15 000 volts.



La CC 40 101 de la SNCF passe à Flawinne (ligne SNCB 130 Namur-Charleroi) en tête de l'EC 30 vers Paris-Nord le 16 février 1989 avec un wagon-lits russe, un fourgon, quatre « Corail » SNCF et trois voitures DB (photo M. Lebeau)

Les locomotives série 15 et 16 montrèrent vite leurs capacités mais aussi leurs limites. Les charges remorquées sur ces relations internationales ne cessaient d'augmenter et les machines série 15 et 16 avaient été conçues pour remorquer des charges moyennes de 400 tonnes, alors que les trains les plus lourds allaient bientôt afficher... le double. La SNCB ressentit rapidement le besoin urgent de machines plus puissantes : prise de court, elle commanda pour ses besoins propres une petite série de six machines dérivées des CC 40 100 quadritension développées pour les besoins de la SNCF : baptisées « série 18 », et numérotées 1801 à 1806, ces machines furent mises en service à partir de 1973<sup>2</sup>.

D'une esthétique analogue aux machines françaises - livrée excepté<sup>3</sup> -, les locomotives série 18 de la SNCB sont en fait dérivées de la seconde sous-série française. Diverses améliorations ont néanmoins été apportées à la conception des moteurs et auxiliaires afin de porter la puissance de l'engin belge à 6050 ch (4400 kW), tandis que la ventilation de l'ensemble a été améliorée compte tenu du cahier des charges spécifique à la desserte de la ligne Ostende - Cologne<sup>4</sup>.



**Le 9 janvier 1998, la locomotive SNCB quadritension 1603 est prête au départ en gare d'Ostende, sur fond de navire voisin, en tête de train « IC B » 427 Oostende - Bruxelles - Köln Hbf (photo M. Lebeau)**

<sup>2</sup> - la SNCB profita de la chaîne de construction des 6 locomotives série 18 pour faire confectionner une septième caisse destinée à la CC 40 106 de la SNCF, gravement accidentée à Lembeek le 27 octobre 1969 par suite d'une collision avec un camion.

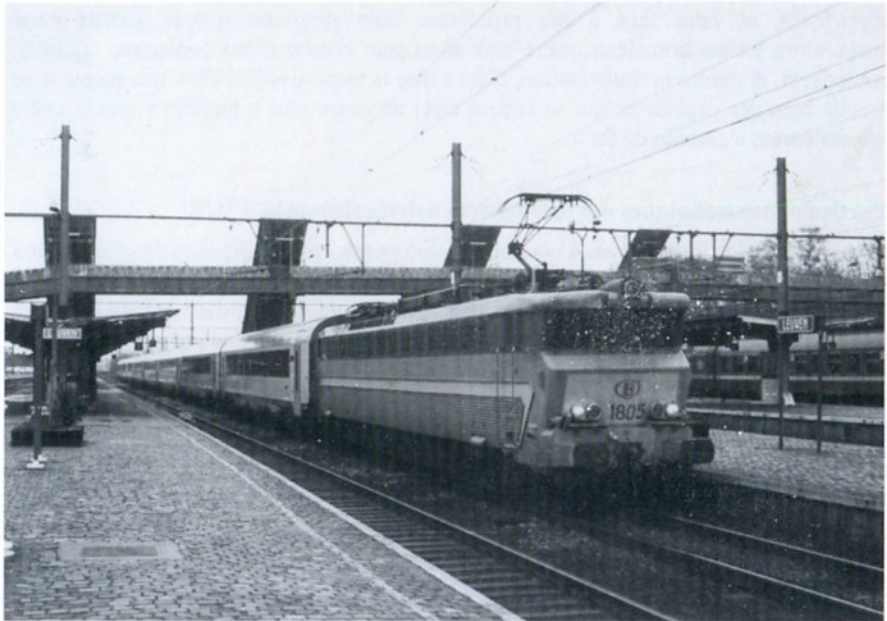
<sup>3</sup> - le rouge « TEE » des machines françaises fut remplacé par le bleu « polytension » de la SNCB, puis par le jaune « jonquille » appliqué au matériel moteur belge.

<sup>4</sup> - sur l'axe Cologne - Ostende, très accidenté, les locomotives série 18 devaient notamment pouvoir franchir les plans inclinés d'Aix-la-Chapelle et d'Ans.



Dès leur sortie d'usine, les locomotives série 18 de la SNCB ont repris les trains les plus lourds des axes Paris-Nord - Bruxelles, Paris-Nord - Liège-Guillemins et Ostende - Cologne, et plus tard Dortmund : elles n'ont jamais pu être engagées sur le réseau néerlandais des NS en service régulier, leur charge à l'essieu étant jugée trop forte pour le franchissement des nombreux ponts mobiles de l'axe à profil par ailleurs très facile Roosendaal - Rotterdam - Amsterdam. Mais le hasard de leurs roulements les conduisit aussi à Luxembourg et Thionville, dans les années septante et au début des années nonante, en tête des trains d'agence « *Railtour* » « *Camino Azul* » et « *Freccia del Sole* »<sup>5</sup>. Pour la petite histoire, rappelons que la 1805 a été titulaire, jusqu'au 3 avril dernier, du record de vitesse d'une locomotive belge sur réseau SNCB puisqu'elle atteignit les 218 km/h le 16 mai 1990.

Basées depuis toujours à la remise de Kinkempois, près de Liège, seul dépôt de la SNCB outillé pour lever leur caisse suffisamment haut pour en assurer le gros entretien, les « 18 » ont été conduites par des cheminots de trois réseaux. Sur les deux relations franco-belges, Paris-Nord - Bruxelles-Midi et Paris-Nord - Liège-Guillemins, elles entraient dans un pool de conduite avec les locomotives SNCB série 15 et les locomotives françaises CC 40 100, et étaient conduites indifféremment par du personnel belge ou des mécaniciens français des dépôts SNCF de La Chapelle (Paris) et d'Aulnoye. Sur parcours allemand par contre, leur conduite a toujours été exclusivement réservée aux conducteurs Deutsche Bahn du dépôt d'Aix-la-Chapelle.



Louvain : 1805 et train IC 427 pour Cologne (photo M. Grieten - 12.01.99)

<sup>5</sup> - citons, pour être complets, une escapade à Dijon, et une autre - organisée en commun par le GTF et le GAR le 16 janvier 1994, entre Gouvy, Troisvierges, Ettelbruck, Diekirch, Kautenbach, Wiltz et retour dans le cadre de la mise en service de la traction électrique 25 000 volts entre Gouvy et Troisvierges.

## Les locomotives série 18 - l'aspect technique

par Jean-Claude ELSDORF  
conducteur de trains SNCB - dépôt de Liège

### Préambule

Au moment où j'écris ces quelques lignes, l'histoire de la traction électrique belge négocie un tournant. Avec l'arrivée des locomotives SNCB série 20, puis de la famille des 21, 27, 11, 12 et enfin des toutes nouvelles locomotives série 13 en cours de construction, les machines « à JH »<sup>6</sup> prennent un coup de vieux et leur règne se trouve limité dans le temps : il s'agit des actuelles locomotives monotension série 22, 23, 25 et 26, bitension série 25.5, tritension série 15, et quadritension série 16 et 18. Quand on pense que les locomotives série 22 et 23, toujours en service, ont débuté leur service dans les années cinquante, au temps où la traction vapeur avait encore quelques belles années devant elle, on voit que beaucoup d'eau a coulé sous les ponts...

J'ai constaté que la traction vapeur avait inspiré de multiples articles ou ouvrages, non seulement techniques, mais aussi plus « humanistes » sur la vie de ceux qui desservaient ce genre de machine : les « machinistes » et les « chauffeurs ».

Aussi, je dédie cet article aux machinistes traction vapeur qui, surtout à partir des années cinquante, par amour du métier, ont dû étudier l'électricité, les locomotives électriques, et faire face à des problèmes dont personne n'avait jamais parlé jusqu'alors. La traction électrique, c'était aussi pour chacun d'eux perdre son équipier, rouler seul, et perdre la titularisation, c'est à dire la responsabilité de « sa » locomotive : voilà bien des problèmes qui se situent dans un cadre plus « humain » que le cadre généralement « chemin de fer ».

### Particularités techniques des locomotives polytension de la SNCB

Toutes les locomotives à courant continu possèdent des moteurs électriques, des résistances de démarrage, des JH, deux compresseurs, deux ventilateurs, le dispositif de chauffage du train, et bien sûr les pantographes adéquats pour capter le courant continu.

Pour qu'un tel type de locomotive puisse rouler en France et en Allemagne, deux pays qui utilisent le courant alternatif, il a fallu trouver place, sur la locomotive polytension, pour une série d'appareillages propres à la captation et à l'asservissement en courant alternatif, à savoir :

- des armoires redresseuses ;
- un transformateur principal avec pompes à huile et tuyauterie, un réfrigérant pour le refroidissement de l'huile du transformateur ;
- des selfs de lissage ;
- un dispositif de chauffage du train propre au courant alternatif ;
- un contacteur haute tension situé sur la toiture de la machine afin d'augmenter l'isolement du circuit continu, afin de protéger celui-ci lorsque la locomotive roule

<sup>6</sup> - Le JH est un servomoteur électrique, qui porte le nom de son inventeur et le lieu de sa naissance (Jeumont-Heidman). Il sert notamment au démarrage de l'engin de traction.

sous tension alternative : ce contacteur est fermé en continu et ouvert en alternatif (CTC sur locomotives SNCB série 15 et 16, HMCA sur série 18) ;

- un dispositif prévoyant un couplage des auxiliaires (ventilateur haute tension et compresseur) que la machine roule sous 3 kV ou sous une autre tension ;
- un pantographe apte à capter le courant alternatif, au gabarit du réseau sur lequel la locomotive est appelée à circuler ;
- tout l'asservissement et le contrôle par signalisation de l'appareillage.

### **La locomotive série 18**

La fin de la locomotive série 18 est proche ; comme chacun le sait, c'est la cousine germaine de la CC 40 100 de la SNCF : comme pour elle, les bogies sont « monomoteur », avec train d'engrenages et circuit d'huile pour la lubrification et le refroidissement de ceux-ci. Cet appareillage est contrôlé par quatre lampes dites LSPHR situées sur le tableau de bord de chaque poste de conduite : ces lampes doivent être éteintes dès que la machine circule à environ 10 km/h, et allumées à l'arrêt.

Les moteurs de traction sont du modèle à double induit, qui sont couplés comme suit, en considérant la formule suivante : moteur I, induits 1a et 1b ; moteur II, induits 2a et 2b :

- en 3 kV= couplage série : H 1a H 2a - H 1b et H 2b couplés en série pure
- en 3 kV= couplage série/parallèle : H 1a et H 2a en série couplés en parallèle sur H1b et H2b en série ;
- en 1,5 kV =, 25 kV~ et 15 kV~, H1a est couplé en série avec H2a et H1b est couplé en série avec H2b - un dispositif relie par pont entre les moteurs et les résistances respectives.

En parallèle, H 1a // H 1b // H2a // H2b : les quatre moteurs sont alors couplés en parallèle pour relier H 1a et H 1b, relié par un pont situé entre les résistances et leurs moteurs respectifs. Idem pour l'autre groupe.

La locomotive série 18 est équipée du freinage rhéostatique où les résistances sont couplées en série, et les groupes moteurs en série-parallèle.

### **Les JH**

Il y a deux JH sur les locomotives série 18 :

- Le **JH 1** commande l'ensemble des contacteurs d'élimination des résistances de démarrage, le changement de couplage, ainsi que l'inversion du sens de circulation de la locomotive.
- Le **JH 2** commande l'ensemble des contacteurs de commutation des circuits, moteurs couplage 1500 V, 3000 V, couplage freinage et l'ensemble des contacteurs de shuntage des inducteurs des moteurs de traction.

Ici, signalons une grande différence entre les locomotives polytension série 18, et leurs homologues série 15 et 16 de la SNCB. Sur les « 18 », l'élimination des moteurs se fait manuellement, par clé, tandis que sur les « 15 » et les « 16 », c'est le JH 2 qui prend cette opération en charge.

### **Le poste de conduite**

Chaque poste de conduite de la locomotive série 18 est équipé d'un tableau de bord unifié type SNCF. L'élément le plus original que nous, conducteurs, nous

ressentons par rapport aux habitudes belges, est un grand manipulateur muni d'une manette de verrouillage.

Ce manipulateur fonctionne de la manière suivante : le déplacement du manipulateur vers la gauche, de la position « 0 » vers la position « + » provoque la progression cran par cran du JH 1<sup>er</sup> couplage. Un deuxième déplacement vers la position « ++ » provoque la progression rapide vers la configuration « plein champ » du 1<sup>er</sup> couplage. Une manette de déverrouillage permet de transiter vers le deuxième couplage, avec la progression cran par cran sur la position « + » et la progression rapide sur la position « ++ ». Un déplacement du manipulateur vers la droite vers « 0 + » d'abord, et au delà vers « ++ » permet la régulation du freinage rhéostatique, ainsi que la commande du JH 2 sur la position de « couplage freinage ».

A droite de ce grand manipulateur, se trouvent deux manettes, une pour la commande du sens de marche via le JH 1 et la seconde pour le shuntage des inducteurs des moteurs de traction via le JH 2.

Nous disposons en outre à notre droite de la commande des trois pantographes<sup>7</sup> et à sa gauche du sélecteur dit « d'administration »<sup>8</sup>. C'est la même clé qui commande ces deux équipements de sorte que, lorsque la locomotive roule, la clé doit se trouver dans la serrure de la commande des pantographes. Il faut que les pantographes soient abaissés pour libérer la clé et pouvoir actionner le sélecteur d'administration qui permet de commuter la tension d'alimentation de la locomotive.

Notons pour l'anecdote que les locomotives électriques bien connues CC 6500 de la SNCF disposent du même manipulateur.

## Les auxiliaires

Les auxiliaires comprennent le compresseur (moteur à double induit), les ventilateurs des moteurs de traction et le chauffage du poste de poste de conduite (auxiliaire commun à toutes les tensions).

Pour la circulation sous caténaire alternative, il y a en plus deux moteurs qui entraînent deux pompes à huile, un moteur pour la ventilation de l'armoire, un autre pour la ventilation du self et un moteur pour le réfrigérant du transformateur. Il est important d'observer que, sur la locomotive quadritension série 18, contrairement aux séries 15 ou 16, il n'y a qu'une armoire redresseuse au lieu de deux.

## Les sécurités particulières aux locomotives polytension

Sur la locomotive, sur le circuit haute tension, sont disposés un disjoncteur courant continu (DJC) et un disjoncteur courant alternatif (DJM).

De plus, toute locomotive polytension possède un circuit de palpage avec un circuit courant continu et un circuit courant alternatif, comprenant un transformateur de palpage. Les deux circuits ont pour mission d'analyser la tension captée à la caténaire

<sup>7</sup> - trois pantographes : un pour toutes les tensions continues, le deuxième pour le 15 kV ~ et le troisième pour le 25 kV ~.

<sup>8</sup> - ce sélecteur d'administration dispose de quatre positions : SNCB, DB, SNCF 25 kV et SNCF/NS 1,5 kV.

par le pantographe et ne permettent la mise en service de la machine que si la disposition de son appareillage correspond à la tension de la caténaire.

Le principe (simplifié) est le suivant : le DJC et le DJM étant ouverts, le conducteur lève un pantographe et la tension présente à la caténaire est appliquée. Si la tension est alternative, la tension est élevée aux bornes du transformateur de palpage (15.000 ou 25.000 volts). Une tension élevée apparaît donc aussi au secondaire du transformateur. Ensuite, l'appareillage doit différencier le 15.000 du 25.000 volts. On dispose à cette fin d'un détecteur de fréquence (16 2/3 Hz dans le cas du 15.000 volts ou 50 Hz dans le cas du 25.000 volts). Comme, en courant alternatif, les impédances sont fonction de la fréquence, on exploite cette possibilité pour permettre à l'appareillage de faire la différence : si la tension à la caténaire est de 15.000 volts 16 2/3 Hz, le jeu des impédances capacité self fera que seul le relais 16 2/3 Hz s'enclenchera ; même dispositif dans le cas du 25.000 : seul le relais 50 Hz s'enclenchera.

Si la tension à la caténaire est par contre continue, on disposera d'une faible tension (1500 ou 3000 volts) aux bornes du transformateur de palpage. Toute la tension se reportera alors sur les résistances RPP et le condensateur CAPP et on disposera ainsi d'une tension importante aux bornes du QPPC. Si c'est du 1500 volts, le relais correspondant s'enclenchera, même chose pour le 3000 volts.

La fermeture du DJH et du DJC est bien sûr assujettie au palpage<sup>9</sup>.

Par rapport aux locomotives polytension série 15 ou 16, les 18 possèdent une série de contacteurs électropneumatiques dénommés HMCA, HMCB, HA 1,5-3 et HM 16-50. Ceux-ci sont parfois commandés ou par le palpage ou par le sélecteur d'administration lui-même.

Nous concluons que, comme sur les autres locomotives de la SNCB de la génération des 18, le JH 2 est le maître de la machine, encore qu'une fois disposée en courant continu, le JH 2 de la 18 ne peut être envoyé sur la tension alternative sans palpage préalable, donc présence de la haute tension alternative à la caténaire. Pour ramener le JH 2 de l'alternatif vers le continu, une fois le sélecteur d'administration sur « SNCB » et la commande du pantographe correspondant actionnée, le JH 2 prendra la position adéquate : celle-ci est « 0 » pour le 3 kV=, « 8 » pour le 1,5 kV= et « 16 » pour l'alternatif<sup>10</sup>. En freinage rhéostatique, sa position négative est « -6 ».

---

<sup>9</sup> - Il faut faire la différence entre le transformateur principal se situant sur le circuit haute tension avec l'armoire redresseuse en 1500 volts continu, le transformateur de palpage et le transformateur se situant sur le circuit d'alimentation des auxiliaires, purement alternatif.

<sup>10</sup> - Une petite précision : il y a ici une différence fondamentale dans la conception de la locomotive polytension série 18, par rapport aux engins polytension série 15 et 16 de la SNCB. Sur la « 18 », il faut de la haute tension (palpage) pour envoyer le JH 2 de zéro vers la position 16, de = vers ~. Il faut commander le pantographe 3 kV pour revenir à zéro de ~ vers = et mettre le sélecteur d'administration sur la position « SNCB ». Sur les « 15 » et « 16 » par contre, il est absolument nécessaire d'avoir une absence de toutes les hautes tensions contrôlées par le palpage et les pantographes baissés et non commandés pour autoriser le déplacement du JH 2, sauf en alternatif, dans un cas bien précis, mais pour cela, il faut développer les circuits pantographes des locomotives 15 et 16.



*Souvenirs de la desserte Bruxelles - Cologne des locomotives série 18 des années quatre-vingts (photos R. Thiry)*

↑ train régulier au départ de Welkenraedt pour Cologne  
↓ au sortir du Hohenzollernbrücke à Köln Hbf

Une dernière particularité dans l'asservissement et la mise en service des auxiliaires en alternatif se trouve après la fermeture du disjoncteur alternatif (DJM) via le transformateur des auxiliaires. Les deux pompes à huile et la ventilation de l'armoire s'enclenchent après fermeture du DJM. La ventilation des moteurs de traction démarre avec la fermeture simultanée du C105 et C192. Ce dernier permet la mise en service des derniers auxiliaires suivants : ventilation self lissage et ventilation transformateur.

Il faut signaler que le transformateur auxiliaire permet, sur son enroulement primaire, de recevoir la tension du secondaire du transformateur principal, et de ce fait, à la sortie du secondaire, débite une tension toujours égale. Un pont redresseur fournit ainsi du courant continu vers les auxiliaires.

Pour le chauffage du train enfin, le HMCB sépare complètement les deux circuits.

Il est bien évident que, pour contrôler tous ces circuits, une série de protections et de lampes-témoin entrent en jeu.

Mais c'est encore une autre histoire...

## ***Les dernières années des locomotives polytension CC 40 100 de la SNCF et des série 18 SNCB***

d'après des textes originaux de Mac Machine

Comme pour ses « cousines » CC 40 100 de la SNCF, la carrière des 6 locomotives série 18 de la SNCB s'est déroulée en tête des trains de voyageurs sur les deux artères internationales franco-belges joignant Paris à Bruxelles et Liège-Guillemins : il faut y ajouter, pour les locomotives belges, le parcours de l'axe germano-belge Ostende - Bruxelles - Liège - Cologne - Dortmund, où celles-ci avaient l'occasion de valoriser leur dispositif de circulation en 15 kV 16 2/3 Hz, à la différence des CC 40 100 qui n'eurent jamais cette opportunité...

Cette carrière se déroula pendant 22 ans de leur mise en service en 1973 jusqu'en... 1995, époque à laquelle l'arrivée des rames TGV tritension sur l'axe Paris - Bruxelles bouleversa progressivement leur service. C'est l'histoire des changements de ces cinq dernières années que nous allons retracer dans cet article.

### **L'étape du 23 janvier 1995, chant du cygne pour les CC 40 100 de la SNCF**

C'est l'établissement d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Gonesse (Paris) et Lembeek (Bruxelles), apte à la pratique de 300 km/h en TGV, qui entraîna la fin des circulations des locomotives polytension CC 40 100 de la SNCF et des 18 de la SNCB sur cette artère internationale.

Même si le projet de ligne à grande vitesse, retardé en Belgique par des questions financières et communautaires, ne sera totalement concrétisé non pas en 1994, comme prévu par les accords internationaux, mais trois ans plus tard, le 14

décembre 1997, mettant Bruxelles-Midi à 1h25 de Paris-Nord, l'évinement progressif des C 40 100 et des 18 commença dès le 23 janvier 1995.

En fait, la SNCB avait toujours proclamé haut et clair que les rames TGV devraient attendre l'achèvement de la ligne nouvelle en Belgique pour circuler entre Paris et Bruxelles. Mais le retard pris en Belgique dans la réalisation de cette dernière a surpris tout le monde, à commencer par la SNCF, qui s'est retrouvée avec des rames TGV-R tritension flambant neuves (n°4501 et suivantes), dont la construction - elle - n'avait pas été différée, et qu'il fallait bien amortir...

Des pressions énormes ont alors été exercées par la SNCF pour convaincre la SNCB d'accepter le remplacement des vétustes CC 40100<sup>11</sup> et des vieillissantes rames TEE « inox » par ces rames TGV-R, qui circuleraient - en attendant - via les infrastructures existantes. La SNCB n'avait plus aucun argument valable à opposer, puisque la Ligne à Grande Vitesse belge prévue entre la frontière française et Lembeek aurait déjà dû être réalisée en 1994...

De plus, les services commerciaux des deux réseaux s'alarmaient de l'inquiétante baisse de la clientèle qu'ils constataient entre Paris et Bruxelles, une ligne surtout fréquentée à l'époque par des d'hommes d'affaires et des fonctionnaires européens : ainsi entre 10 et 20 % de la clientèle avait-elle déserté les trains pour la voiture ou l'avion en 1993 et 1994 : les temps de parcours étaient critiqués (plus de 2 heures 3/4), les retards continuels des trains, ainsi que le confort d'un autre âge (1957...) des rames mises en ligne.

Dans le sillage de la mise en service des rames TGV « Eurostar 3 Capitales » entre Bruxelles et Londres, qui empruntaient la ligne nouvelle française à grande vitesse à partir de Lille-Europe depuis le 14 novembre 1994, on décida donc de « faire quelque chose » pour améliorer la relation Bruxelles - Paris. Aussitôt, le lundi 23 janvier 1995, quatre rames TGV-Réseau tri-tension de la SNCF<sup>12</sup> sortant d'usine prirent le relais des voitures TEE inox sur la relation Bruxelles-Midi - Paris-Nord (et vice-versa)<sup>13</sup>. Afin d'améliorer les temps de parcours, la SNCB et la SNCF avaient même imaginé de tracer les nouveaux trains TGV 80, 81, 83, 84, 86 et 89 par la ligne 94 (via Ath, Tournai et Lille) afin de leur permettre - moyennant rebroussement à Lille-Europe - d'emprunter la ligne nouvelle française entre le triangle de Frétilin et Gonesse, dans la banlieue de Paris. Un temps de parcours global de 2 heures 25 était ainsi garanti entre Paris et Bruxelles, dans un matériel au confort nettement supérieur.

Néanmoins, les locomotives polytension CC 40100 de la SNCF n'avaient pas toutes été mises au rancart à cette occasion. La première sous-série (CC 40101 à

<sup>11</sup> - Avant le 23 janvier 1995, les huit CC 40 100 subsistantes de la SNCF n'avaient plus que trois services journaliers à assurer. Or, la tenue en service des CC 40100 était à ce point médiocre dans les derniers temps que, quasi quotidiennement, un à deux services CC 40100 devait être repris par une locomotive belge, une locomotive tritension SNCB série 15 la plupart du temps. La SNCB dut même parfois engager une locomotive polytension série 16, normalement spécialisée au trafic Ostende - Cologne, ou une locomotive bicourant série 12 faute d'autre solution.

<sup>12</sup> - numérotées de 4501 à 4530 par la SNCF

<sup>13</sup> - sauf en ce qui concerne les TEE 85 et 88, qui restèrent assurés en rame tractée jusqu'en mai 1995. Ces deux ultimes TEE circulant en Belgique (et dans le monde, par la même occasion !..) seraient maintenus via l'itinéraire classique, soit par Mons, Quévy et Aulnoye, même après mai 1995, une fois devenus à leur tour des TGV, à cause des embouteillages... de TGV en gare de Lille-Europe !



40104) était déjà sérieusement décimée : la 40102 incendiée et la 40103 étaient garées depuis belle lurette en réparation différée à l'atelier SNCF d'Hellemmes (près de Lille); la 40101 s'ajouta au lot, au 23 janvier 1995. La 40104 restait donc seule en service.

En ce qui concerne la seconde sous-série (CC 40105 à 40110), les 40105 et 40107 allaient être arrêtées à très brève échéance, lorsqu'elles parviendraient à limite de révision. A ce moment, cinq locomotives (sur les dix d'origine) resteraient en service : les 40104, 40106, 40108, 40109 et 40110, au moins jusqu'au 28 mai 1995, tant que leur relève ne pourrait pas être assurée par des TGV-R sur les trains internationaux classiques.

Bien sûr, la réduction du nombre des trains tractés à assurer sur l'axe Bruxelles - Paris a réduit le nombre de services quotidiens à assurer par les CC 40 100 de la SNCF: on est passé de trois à deux services au 23 janvier 1995, le premier exclusivement sur l'artère Bruxelles - Paris, le second à la fois sur Bruxelles - Paris et Liège - Paris. Un troisième service, dit « *commutable* », a également été créé, assuré indifféremment par une CC 40100 française, une série 15 ou 18 belge, en fonction des disponibilités du jour : il était voué à la traction du train EC 32/33 *Parsifal* entre Paris et Liège, et retour.

## Mort annoncée dès en 1995 des locomotives série 18 de la SNCB

Pour les locomotives série 15 et 18 de la SNCB, le nombre de services en roulement est resté inchangé au 23 janvier 1995 entre Bruxelles, Liège et Paris (deux pour les « 18 » et trois pour les « 15 »), mais les trains ont été redistribués, suite à la disparition de la majorité des TEE.

De son côté, la Direction du Matériel de la SNCB annonça son intention de retirer progressivement les six locomotives série 18 d'exploitation, en fait dès que leur caisse devrait à nouveau être traitée en révision. Leur coût d'entretien devenait insoutenable, et leur fiabilité (re)devenait médiocre. Concrètement, il n'y aurait déjà plus que trois « 18 » en exploitation lors de l'entrée en vigueur du service d'été en mai 1996, et toutes seraient retirées de l'exploitation pour mai 1997 ! On disait même dans les couloirs que ce processus de radiation pourrait même être accéléré en cas d'avarie grave survenant à une de ces machines, qui ne serait alors plus réparée : une commande de quatre nouveaux carters de transmission (pour un montant global de 1,1 Million de Francs) venait d'être gelée, sans doute définitivement, alors que le stock de pièces de rechange était quasi épuisé.

Initialement, la date extrême de maintien en service des locomotives série 18 avait été fixée au 1er juin 1997, mais les TGV « *Thalys* » quadritension vers Köln ne seraient en service qu'un an plus tard.

Aussi, on se mit d'accord sur le fait que, pour la période comprise entre 1996 et 1998, les relations internationales remorquées par des engins polytension auraient la physionomie suivante :

- *Relation Bruxelles - Paris* : tous les trains tractés seraient assurés par des TGV dès juin 1996.
- *Relation Paris - Cologne (via Namur)* : trois services « *polytension* » subsisteraient entre Liège-Guillemins et Paris-Nord jusqu'en été 1998.

- *Relation Ostende - Cologne* : six services « polytension » resteraient nécessaires jusqu'en été 1998 pour couvrir la relation IC « B » Ostende - Köln Hbf, ainsi que les quelques trains EC de l'époque.

Les locomotives polytension restaient en effet indispensables sur les trains de la relation IC « B » Ostende - Cologne : le temps gagné en gare commutable d'Aachen Hbf en ne procédant pas à un échange de locomotives SNCB/DB permet à l'aller de relever certaines correspondances IC en gare de Köln HBF, et de circuler dans les sillons horaires prévus sur le réseau belge au retour.

Aussi, les trois services entre Liège-Guillemins et Paris-Nord seraient assurés par les cinq tritension série « 15 » de l'effectif (1501 à 1505). Les six services Ostende - Cologne seront quant à eux couverts par les 7 série « 16 » (1601 à 1606 & 1608)<sup>14</sup>, renforcées selon les nécessités par trois « 18 », qui seraient maintenues opérationnelles jusqu'en 1998. Les trois autres 18 seraient donc bien arrêtées comme prévu en mai 1996 et garées à Kinkempois.

### Les services « polytension » au 28 mai 1995

Depuis le 28 mai 1995, il n'y eut donc plus que sept services quotidiens en « polytension » sur les relations Liège/Bruxelles - Paris : un (!) prévu en CC 40 100 SNCF, un prévu « commutable » (c-à-d. assuré selon les disponibilités en 15, 18 ou 40100), deux prévus en 18 et trois en 15.

Il fut par ailleurs confirmé qu'en juin 1996, les locomotives polytension CC 40100 de la SNCF ne seraient plus prévues en roulement.

Mais la situation telle que décrite ci-dessus était très théorique : en pratique, le « pool » marchait à merveille : les engins étaient bien plus utilisés au gré de leurs disponibilités qu'en fonction de leurs roulements...

### Le trafic résiduel des locomotives série 18 au 2 juin 1996

La mise en ligne des TGV *Thalys* tritension entre Paris et Bruxelles dès le 2 juin 1996 a profondément bouleversé l'utilisation des locomotives polytension des séries 15 & 18 de la SNCB et CC 40100 de la SNCF.

Comme convenu, les CC 40 100 de la SNCF ont été purement et simplement arrêtées à cette date, ainsi que trois des six 18 de la SNCB.

Quant aux plus anciennes locos polytension du parc SNCB - les cinq 15 datant de 1962 - ce sont elles qui - paradoxalement - ont réussi le mieux à tirer leur épingle du jeu. Elles gardèrent leurs trois services quotidiens, en assurant les trains INT subsistant entre Liège-Guillemins et Paris-Nord, à savoir : INT 242 / 243, EC 33 / 32 *Parsifal* et EC 30 / 31 *Molière*. A remarquer que les INT 330 Namur - Paris-Nord et 339 Paris-Nord - Namur seraient assurés en « monotension » de part et d'autre de la frontière, avec échange de locomotives à Jeumont !

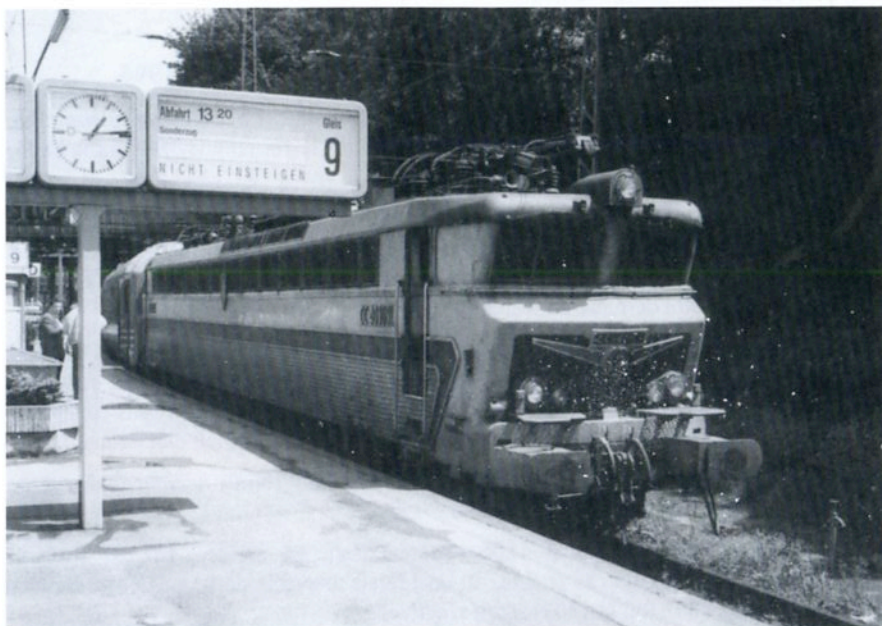
<sup>14</sup> - la 1607 a été mise hors écritures par la SNCB le 1<sup>er</sup> mars 1994 suite à un accident à Ostende.

Les sept locomotives polytension de la série 16 ont vu leurs services quotidiens seront ramenés de cinq à quatre, mais les deux services prévus auparavant en « 18 » entre Ostende et Cologne (Dortmund) furent désormais repris sur le graphique des « 16 », qui devint « commutable » séries 16/18. A partir du 2 juin 1996, les 18 ne disposèrent donc plus d'un roulement qui leur soit propre et ne circulèrent plus - sauf situation difficile - en service régulier sur le réseau français : le relais fut définitivement pris par les locomotives tritension série 15, jusqu'au 14 décembre 1997.

### **La fin des rames tractées sur Amsterdam - Bruxelles - Paris le 1er juin 1996**

La fin de carrière des prestigieuses CC 40100 de la SNCF a été grandiose, malgré la vieillesse et les avaries. Fin mai, seules deux rescapées étaient encore en service : les CC 40 109 et 40 110.

Début des festivités, le vendredi 31 mai 1996 : le dernier train EC officiellement remorqué par une CC 40 100 : l'EC 82 *Etoile du Nord* Bruxelles-Midi - Paris-Nord. La 40 110 - à qui échet cet honneur - était pavoisée du blason de l'atelier de La Chapelle, l'établissement qui s'est occupé des dix locos de la série, toute leur carrière durant.



**La CC 40 109 de la SNCF accéda à Aachen Hbf, pour la première et la dernière fois de sa carrière, lors du mémorable voyage d'adieu organisé par le COPEF et le GTF asbl les 1er et 2 juin 1996 (photo R. Marganne)**

La journée avait pourtant mal commencé, la 40 110 parvenant le matin à Bruxelles-Midi avec plus d'une heure de retard avec l'INT 281 : devant elle, l'EC 33 *Parsifal* - remorqué par la 1504 SNCF - était tombé en détresse peu après Creil, ce qui eut pour effet de bloquer l'INT 281, engagé derrière.

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

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

Le lendemain, dans le cadre du mémorable périple d'adieu de deux jours touchant quatre pays (France, Belgique, Allemagne et Pays-Bas), organisé conjointement par le COPEF et le GTF asbl, l'EC 33 *Parsifal* était remorqué par la 40 110 entre Paris-Nord et Liège-Guillemins : il s'agit du dernier train régulier officiellement remorqué par cette série d'engins.

En fait, le véritable dernier train assuré par une 40 100 (la 40 109) sera un train spécial Paris - Compiègne et retour, composé de voitures TEE inox, dont c'était également l'ultime circulation. Cette organisation était due aux agents des ateliers du Landy et s'est déroulé le mardi 4 juin 1996.

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

## La radiation progressive des « 18 » à partir de décembre 1996

On savait bien que cela devait arriver un jour... La première locomotive électrique quadritension de la série 18 retirée du service le 1er janvier 1997 fut la 1804.

En fait, à part quelques avaries mineures, les six 18 s'étaient bien comportées jusqu'à la fin de l'année 1996, mais fin décembre, les 1802 et 1804 ont eu chacune un bogie arrivant à limite d'usure, la 1802 cumulant même un problème de self. Le couperet est alors tombé : la 1804 céderait son « bon » bogie et ses selfs à la 1802, ce qui permettrait à cette dernière de rester en service.

La suivante a été la 1803, retirée temporairement de l'exploitation le... 1<sup>er</sup> avril 1997 (sic). La machine étant arrivée à limite de périodicité pour subir un entretien, celui-ci n'a pas été réalisé. Mais contrairement à la 1804, la 1803 ne sert pas de banque d'organes, puisqu'elle a été arrêtée alors qu'elle était encore en parfait état de marche.

Le lundi 14 avril 1997, la 1802 était à son tour retirée temporairement de l'exploitation, pour un bogie arrivé à limite d'usure.

Seules les 1801, 1805 et 1806 restèrent donc en service. En cas d'avarie importante touchant un de ces engins, on déciderait toutefois de ne pas procéder aux réparations, et la 1802 (ou la 1803) serait réactivée.

## Les *Thalys* quadritension, les 16 et les 18 à partir du 14 décembre 1997

Suite à la mise en service commercial des premiers *Thalys* quadritension entre Köln Hbf et Paris-Nord le dimanche 14 décembre 1997, la grille des trains classiques a été revue. Les locomotives tritension série 15 étaient définitivement évincées de l'axe Paris - Liège, notamment parce que la SNCF n'avait plus les moyens de compenser les

prestations de locomotives SNCB en France depuis la radiation des CC 40 100, mais néanmoins conservées par la SNCB en service « monotension » sur la relation Ostende - Bruxelles - Liège - Welkenraedt - Eupen, afin d'économiser deux locomotives série 27 indispensables pour la traction des trains de marchandises.



**On ne verra plus à Aulnoye-Aymeries, voie 2, l'arrivée de l'EC 30 « Molière » Dortmund - liège - Paris, tracté par une locomotive tritension SNCB série 15 ; voie 3, en correspondance, une automotrice bitension tranche 1996 de la SNCB en provenance de Mons (photo M. Lebeau - 13 mai 1997)**

La grille des trains classiques EC et INT de l'axe Belgique - Allemagne a singulièrement été revue à la baisse. En conséquence, le roulement commun des locomotives polytension 16 et 18 a été revu ; il se présentait désormais de la façon suivante : D931 (R) : IC 411 Ostende - Köln / IC 420 Köln - Ostende ; D932 (R) : IC 415 Ostende - Köln / IC 424 Köln - Ostende ; D933 (R) : IC 419 Ostende - Köln / IC 428 Köln - Ostende ; D934 (R) : IC 423 Ostende - Köln / IC 432 Köln - Ostende ; D935 (R) : IC 427 Ostende - Köln / IC 438 Köln - Ostende ; D936 (R) : EC 34 Dortmund - Ostende / EC 35 Ostende - Dortmund.

S'il était devenu un modèle d'équilibre et de symétrie, ce roulement avait fortement été allégé suite à la réduction du nombre des trains IC et à la quasi disparition de tous les trains EC ; on n'y comptait plus désormais qu'un seul aller-retour quotidien entre Ostende et Köln Hbf par service. Pourtant, le nombre de services - et donc de locomotives simultanément engagées - était resté le même par rapport à la situation d'avant le 14.12.97, ce qui rendit l'appoint des trois 18 (1801, 1805 et 1806) encore bien nécessaire certains jours, puisque les sept 16 à l'effectif - dont la tenue

technique est « fragile » - ne parvenaient pas à couvrir à elles seules les six services en toutes circonstances.

Depuis le 24 mai 1998, il ne subsiste plus que cinq services quotidiens à assurer en quadritension série 16/18 ; le sixième couvrait en effet la relation EC *Memling* aller-retour entre Ostende et Dortmund (trains EC 34/35), qui a été supprimée : la circulation de locomotives polytension de la SNCB au-delà de Cologne appartenait ainsi au passé.

Aujourd'hui, dix des douze trains de la relation IC Ostende - Cologne sont donc assurés par les sept locomotives de la série 16 (1601 à 1606 et 1608), épaulées de deux locomotives série 18 : les 1805 et 1806, car la 1801 est immobilisée à l'atelier de traction de Kinkempois depuis octobre 1998, suite à l'avarie d'un de ses moteurs de traction.

Malgré la disponibilité record de neuf locomotives pour cinq services, il se passe encore des jours où le Répartiteur « T » de la SNCB ne parvient pas à les couvrir tous, suite au nombre élevé d'engins avariés... Aussi, la vie des locomotives polytension série 18 sera-t-elle prolongée au delà du changement d'horaire de mai 1999, pour une durée indéterminée. Mais il est bien entendu que - sur un air connu - « les grosses avaries qui leur arriveraient ne seront pas réparées... ».

Telle est la situation au 10 avril 1999...



A la remise liégeoise de Kinkempois, dépôt titulaire des « 18 » pendant toute leur carrière (photo R. Thiry - 1980)

## La SNCB par ligne

### □ Ligne 25 - Bruxelles - Anvers - travaux de voies

Dans le cadre de la mise à niveau de la ligne 25 permettant le futur relèvement de la vitesse de référence à 160 km/h (notamment pour le trafic TGV), des travaux de voies sont en cours entre Vilvorde et Malines, imposant le week-end la déviation de la circulation des trains par la ligne 27. C'est ainsi que l'on peut y voir des locomotives diesel type 6400 des Nederlandse Spoorwegen en tête de wagons trémies à essieux « Rail Pro » des NS.



Vilvorde : locomotive NS 6517 louée par Strukton pour travaux de renouvellement des voies de la ligne 25 (photo M. Grieten - 17 janvier 1999)

M. Grieten

### □ Ligne 27B - mise sous tension

Depuis le 24 janvier 1999, les lignes de contact et leurs accessoires des voies 8 à 16 du faisceau A de Muizen sont mises sous tension 3 kV courant continu.

### □ Ligne 28/3 - Y Cureghem - Y Forest-Est : remise en service

Mise hors service à cause des grands travaux au grill sud de Bruxelles-Midi, la ligne 28/3 a été remise en service à voie unique électrifiée au début de l'année 1999 : ce court raccordement entre la ligne 124 Charleroi - Bruxelles et la ligne 28 (ceinture

ouest de Bruxelles) passe en viaduc au-dessus des lignes 96 Bruxelles - Quévy, 50A (Bruxelles - Gand) et 96A.

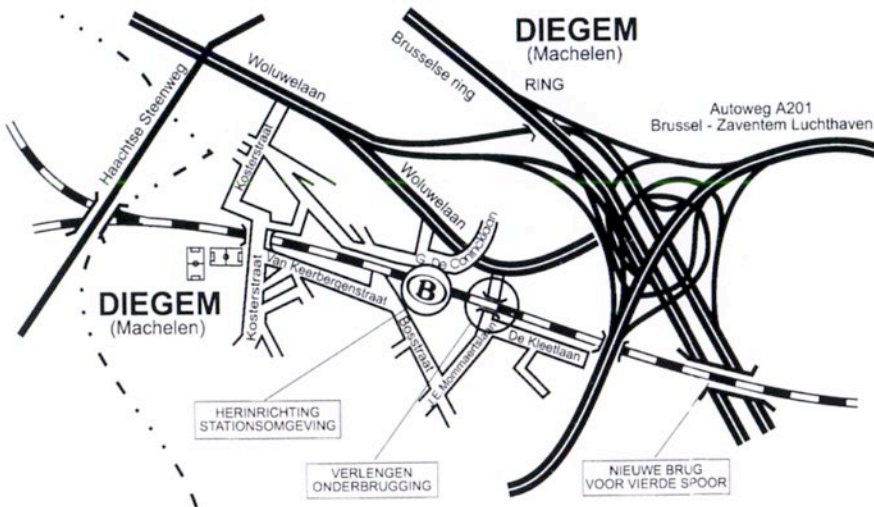
M. Grieten

### □ Travaux TGV sur la ligne 36 entre Bruxelles et Louvain

Rappelons que ces travaux entrent dans le cadre du projet de réalisation d'une ligne à grande vitesse « est » entre Bruxelles et la frontière allemande. Entre Bruxelles et Louvain, les TGV emprunteront la ligne classique réaménagée. A cet effet le nombre de voies sera porté de 3 à 4 entre Bruxelles et Y Zaventem, et de 2 à 4 entre Y Zaventem et Louvain. Ces travaux font également partie intégrante du projet STAR 21 appelé à moderniser et élargir le réseau intérieur. Ainsi les deux voies intérieures ne seront pas uniquement parcourues par des TGV, mais également par des trains rapides du service intérieur. La vitesse limite y sera plafonnée à 200 km/h pour les TGV et trains IC Ostende - Welkenraedt - Eupen. Les deux voies extérieures seront réservées au trafic local et aux trains moins rapides (maximum 160 km/h).

En ce moment les travaux battent leur plein à Diegem et Zaventem. Il est grand temps donc de faire le point sur ces travaux.

### □ Les travaux à Diegem



Sur le territoire de cette commune la ligne 36 compte déjà 3 voies. Une voie supplémentaire sera donc aménagée du côté « sud » des voies existantes. Le projet est scindé en deux phases:



*Première phase:*

Cette phase comprend les travaux de génie civil pour l'élargissement de l'assiette des voies et l'aménagement de la quatrième voie. Ces travaux ont démarré le 2 mars 1998 et battent leur plein en ce moment. La fin de cette première phase est prévue pour la moitié de l'an 2000. Les travaux entrepris et à entreprendre se résument comme suit:

✓ *construction d'un nouveau pont pour la voie supplémentaire surplombant le ring et le Boulevard de la Woluwe.* Ce pont aura une longueur de 160 mètres. Afin de ne pas trop gêner la circulation sur le ring et le Boulevard adjacent ces travaux seront en partie réalisés la nuit. Sur le Boulevard de la Woluwe une bande de circulation et la bande de secours ont été barrés à la mi-janvier afin de libérer l'espace nécessaire pour les travaux de réalisation du pont.

✓ *construction de plusieurs murs de soutènement:*

- le long de l'entrée du terrain de foot jusque peu avant le pont de la Haachtse Steenweg;
- le long de la L. Van Keerbergenstraat;
- le long des bâtiments de l'entreprise Schering (J.E. Mommaertsiaan);
- le long de la De Kleetlaan;
- le long des entreprises entre l'A 201 (Bruxelles - Zaventem Aéroport) et le ring R0.

A certains endroits ces murs seront complétés par des panneaux antibruit.

En ce moment ces travaux sont bien avancés sur la totalité du territoire de la commune de Diegem.

✓ *déplacement de rues adjacentes au chemin de fer afin de libérer l'espace nécessaire pour la réalisation de la 4<sup>e</sup> voie.* C'est le cas pour le chemin de campagne le long du terrain de football et la De Kleetlaan. La L. Van Keerbergenstraat sera renouvelée du côté du chemin de fer.

✓ *modernisation de la gare:* le bâtiment de gare (fermé!) sera maintenu mais les environs seront complètement réaménagés. Les parkings existants seront modernisés, ainsi que le couloir sous-voies. Un garage de cycles est également prévu. Les nouveaux quais auront une longueur de 325 m et seront accessibles aussi bien depuis la gare que depuis la Mommaertsiaan. Ainsi les centaines de travailleurs du parc d'entreprises de Diegem bénéficieront-ils d'une entrée directe à la gare. Des panneaux antibruit et des espaces verts compléteront le site.

*NB Les ponts existant au-dessus de la ligne 36 ne doivent pas être reconstruits puisqu'ils avaient déjà été conçus pour quatre voies à l'époque de leur construction.*

*Deuxième phase:*

Cette phase comprend le renouvellement et la modernisation des trois voies existantes.

**□ Les travaux à Zaventem**

Une quatrième voie sera ajoutée du côté sud des voies existantes, qui elles devront être déplacées vers le nord. Ici les travaux se dérouleront donc des deux côtés du chemin de fer existant. Passé la bifurcation vers l'aéroport, deux voies seront ajoutées des deux côtés des installations existantes.

Sur le territoire de Zaventem, contrairement à la situation à Diegem, la plupart des ponts et tunnels devront être modifiés ou reconstruits.



*Diegem - pont de la Kosterstraat (photos C. Beghin - janvier 1999)*

↑ train IC à destination d'Ostende. Vue des travaux du mur de soutènement  
↓ autre vue sur les travaux de construction du mur de soutènement au passage  
d'un train IR vers l'aéroport

### Quels sont les travaux prévus ?

- *Construction d'un pont supplémentaire* au-dessus du ring et du Boulevard de la Woluwe.
- Entre le ring de Bruxelles et la Fabrieksstraat un *nouveau tunnel* sera réalisé en-dessous des voies, afin de créer une liaison directe entre le parc d'entreprises et le ring.
- Le *pont de la Brugstraat - Fabrieksstraat* sera allongé. Après les travaux, ce tunnel sera réservé aux circulations locales. Signalons que ce pont qui servait jadis à un raccordement industriel à la ligne 36, sera allongé pour la deuxième fois, le premier allongement ayant été réalisé à l'époque de la construction de la troisième voie de la ligne 36. Ce tunnel aura donc servi successivement à une voie industrielle, à une route communale et finalement à une rue à circulation locale.
- *Gare de Zaventem*. La Quitmannplein sera réaménagée avec maintien du parc actuel et réalisation d'une place à sens giratoire pour les autobus ainsi que des arrêts d'autobus. Le long de la Spoorwegstraat de nouvelles places de parking verront le jour. La Landbouwstraat deviendra un chemin pour piétons. La Keibergstraat sera réaménagée avec des places de parkings et des espaces verts. Un nouveau bâtiment de gare sera érigé. Deux nouveaux quais larges seront mis en place. Ceux-ci seront également accessibles du côté de la Parklaan. Le couloir sous voies sera remplacé par un nouveau, avec des rampes d'accès pour vélos et chaises roulantes. Un emplacement pour vélos est prévu de part et d'autre des voies.
- *Pont Van-Dijcklaan - Parklaan*. Cet ouvrage devra être démolí et remplacé par un nouveau, avec piste cyclable et trottoirs séparés. Un pont supplémentaire pour piétons servira d'accès aux quais. Le pont actuel de la Steenokkerzeelstraat sera maintenu tel qu'il est actuellement.
- *Le long du Zeven Tommen*, au nord des voies, sera installée une plate-forme, prévue pour le montage des aiguillages devant être placés dans cette zone.
- *Bifurcation vers l'aéroport*. Tous les aiguillages seront adaptés à la situation future.
- *Tunnel de la Michielsstraat*. Cet ouvrage devra être allongé.
- *Tunnel du Sint-Martinusweg*. Le tunnel sera allongé et les routes d'accès seront déplacées.
- A cela il faut ajouter l'*allongement du souterrain du saut de mouton ligne 36/36c*. Ces travaux ont commencé début octobre et ont duré jusqu'en janvier. La voie Bruxelles - National - Aéroport - Y Zaventem a été rétablie le 16/1/1999, donc largement à temps pour les adaptations à l'horaire du 25 janvier 1999.
- *Le parking de la gare* a en grande partie été réservé pour les bâtiments provisoires de l'entrepreneur. En guise de compensation, un parking supplémentaire a été installé du côté nord des voies, là où se trouvait jadis la cour de marchandises de l'entreprise qui s'y situe.

### Voici les travaux actuellement en cours à Zaventem:

- construction d'un mur de soutènement le long de la Spoorwegstraat;
- forage de tuyaux en-dessous des voies, juste avant la gare (côté Bruxelles) (terminé depuis fin janvier);
- travaux préparatoires pour la construction du pont au-dessus du ring;
- travaux de terrassement (et de démolition des immeubles expropriés) de part et d'autre de la ligne 36 entre le pont de la Michielsstraat et celui du Sint Martinusweg.
- travaux de terrassement sur l'ancien site de la voie Y Zaventem - Bruxelles-National-Aéroport de la ligne 36c. Depuis le changement d'horaire du 25 janvier cette voie n'est plus utilisée et elle a été déposée sur plusieurs centaines de mètres. Depuis cette date les trains IR de et vers l'aéroport circulent donc dans les deux sens sur la voie Bruxelles - National - Aéroport - Y Zaventem. Par la même occasion ces trains n'utilisent plus la

troisième voie de la ligne 36 entre Schaerbeek et Y Zaventem. Cette voie est actuellement surtout utilisée par des trains L et P.



**Saut-de-mouton lignes 36/36C à Zaventem : nouvelle bouche du souterrain, côté aéroport (photo C. Beghin - janvier 1999)**

✓ *Les 7 phases:*

Les travaux seront étalés sur 7 phases. Nous en décrivons ici les grandes lignes:

- *Phase 1: septembre - décembre 1998:* forage de tuyaux en-dessous des voies (Quitmannplein); murs de soutènement à côté du pont de la Van Dijkklaan - Parklaan; allongement du saut de mouton ligne 36/36c.
- *Phase 2: janvier - novembre 1999 :* allongement du pont de la Fabrieksstraat - Brugstraat; travaux aux alentours de la gare; murs de soutènement à côté du pont de la Van Dijkklaan - Parklaan; installation de la plate-forme des Zeven Tommen; Tunnel du Sint-Martinusweg;
- *Phase 3: décembre 1999 - novembre 2000 :* l'entièreté du côté nord de l'assiette des voies, du ring jusque passé la Steenokkerzeelstraat ; les environs de la gare; le pont de la Van Dijkklaan - Parklaan; le tunnel de la Michielsstraat; côté nord de l'assiette des voies passé la bifurcation des lignes 36 et 36c;
- *Phase 4: novembre 2000 - mai 2001 :* travaux de voie entre la Lindenstraat et la Steenokkerzeelstraat; aménagement des environs de la gare.
- *Phase 5: juin 2001 - février 2002 :* l'entièreté du côté sud de l'assiette des voies, du ring jusqu'à la bifurcation des lignes 36 et 36c.
- *Phase 6: juin 2001 - mai 2002 :* assiette des voies passé la bifurcation.
- *Phase 7: juin 2002 - juillet 2003 :* partie centrale de l'assiette des voies.

## □ Les modifications apportées à l'horaire des trains sur la ligne 36/36c

Les travaux entrepris entre Bruxelles et Louvain perturbent évidemment le trafic des trains : limitations de vitesse, indisponibilité constante d'une des deux voies vers l'aéroport, etc.

Voilà pourquoi la SNCB a une fois de plus apporté des modifications à l'horaire de cette ligne. Dans la partie qui suit nous nous limiterons aux changements les plus importants (les autres concernant des trains avancés ou retardés de quelques minutes, s'arrêtant désormais à Louvain, etc.).

### ✓ *La saga des trains L*

Jadis, il arrivait souvent que le train L Louvain - Bruxelles (puis IR vers Grammont) se fasse rattraper par les trains IC, obligés de rouler à vitesse réduite derrière le train L. Différentes causes provoquaient le retard des trains L :

- l'arrivée en retard à Louvain des trains IC, entraînant automatiquement un retard pour le train L, car celui-ci se voit contraint d'attendre avant de pouvoir s'engager sur la ligne 36;
- le temps de parcours insuffisant pendant les heures de pointe dû à l'affluence de voyageurs pour certains trains;
- les problèmes de capacité dans la Jonction Nord-Midi;
- l'indisponibilité de la 3<sup>ème</sup> voie de la ligne 36 à la pointe du soir dans le sens Bruxelles - Zaventem (jusqu'au 25/1/99), car elle était réservée au trafic venant de l'aéroport.

La SNCB s'est donc vue contrainte d'intervenir afin de ne pas compromettre la régularité des trains IC et P. Différentes options ont été étudiées dont celle d'une suppression des gares de Herent, Veltem, Erps-Kwerps, Diegem et Haren-Sud pendant l'heure de pointe, un service d'autobus de substitution prenant le relais. Cette option a provoqué de fortes réactions de la part des bourgmestres des communes concernées et de la part de la population. A la gare de Diegem ont même été distribués des tracts mentionnant le numéro de téléphone privé d'Etienne Schouppe, directeur général de la SNCB, et incitant les voyageurs à le contacter et à lui faire part de leurs objections.

Finalement la SNCB a renoncé à ce projet et elle a décidé de ne supprimer que Diegem et Haren-Sud. Ainsi les trains L 3028, 3029 et 3030 de la pointe du matin ne s'arrêtent plus entre Zaventem et Schaerbeek. En guise de compensation les trains P 7401 et 7364 s'arrêtent à Diegem et les IR 3727, 3728 et 3729 à Haren-Sud. En sens inverse, toujours pendant la pointe du matin, c'est le train L 3007 qui ne s'arrête plus à Haren-Sud et Diegem. Pendant la pointe du soir, ce sont les trains L 3015, 3016 et 3017 qui ne s'arrêtent plus à Haren-Sud et Diegem. Ces trains sont remplacés par les trains P 8401 et 8311 à Diegem et IR 3714, 3715 et 3716 à Haren-Sud. Cette mesure rend naturellement pratiquement impossible tout déplacement local entre Diegem/Haren-Sud et les autres gares de la ligne entre Zaventem et Louvain. Un exemple :

Parcours	Temps de trajet avant le 25/1/99	Temps de trajet après le 25/1/99
Kortenberg - Diegem	11 minutes	44 minutes, changement de train à Zaventem (donc x4!)
Herent - Haren-Sud	24 minutes	56 minutes, changement de train à Zaventem



*Voroux (ligne 36 - photos Marc Grieten)*

↑ l'ancien point d'arrêt sur l'ancienne ligne (passage du Thalys PBKA 944 vers Bruxelles-Midi et Paris-Nord le 11.01.1998)

↓ le nouveau point d'arrêt (automotrice 186 assurant le train L 5163 pour Louvain sur la nouvelle voie « B » le 04.03.99)

On aurait pourtant pu imaginer d'autres solutions pour accélérer les trains L entre Bruxelles et Louvain:

- construction de quais hauts provisoires en bois afin d'accélérer la montée et la descente des voyageurs;
- utilisation de matériel plus moderne (avec une meilleure accélération) sur la relation L Bruxelles - Louvain, p.ex. des AM Breaks;
- arrêt de l'IC K à Zaventem et de l'IC F à Kortenberg, afin de décharger le train L;
- instauration de trains P supplémentaires pendant l'heure de pointe Louvain - Kortenberg - Zaventem - Diegem - Merode - Etterbeek - Bruxelles-Schuman, afin de décharger le train L;
- installation d'aiguillages avant la gare de Zaventem (en venant de Bruxelles) et après celle-ci afin qu'un train L en retard puisse être dépassé par les IC se trouvant derrière.

*Petit détail encore:* pendant la pointe du matin certains trains roulent à contre-voie entre Kortenberg et Zaventem afin de pouvoir utiliser la troisième voie entre Zaventem et Schaerbeek. C'est notamment le cas du train P 7362, départ 7h33 à Zaventem vers Bruxelles.

C. Beghin

## □ Ligne 36 - section Liège - Waremme

### □ section nouvelle Ans - Fexhe-le-Haut-Clocher

C'est le 22 février 1999 que la nouvelle voie « B » (sens Liège - Bruxelles), prévue ultérieurement pour circulation à 160 km/h, a été mise en service entre l'entrée de la gare d'Ans et celle de Fexhe-le-Haut-Clocher non comprise. Les nouveaux points d'arrêt de Bierset et de Voroux sont en service. Le démontage de la caténaire de l'ancienne voie « B » a immédiatement commencé : les locomotives diesel série 59 s'y activent. La mise en service de la voie « A », elle, pourrait intervenir au cours du week-end des 8-9 mai prochains : au nouveau point d'arrêt de Voroux, la création du quai bordant la voie A a nécessité le percement d'un escalier d'accès au départ du souterrain de la rue de la Gare.

A Fexhe-le-Haut-Clocher, le quai du point d'arrêt vers Liège sera déplacé de l'autre côté du passage à niveau la fin-mai 1999 : cette nouvelle disposition entraînera la suppression du poste de factionnaire qui, quoique la gare fût fermée, assurait la sécurité des voyageurs qui embarquaient sur le quai pour Liège, aménagé jusqu'ici entre la « voie médiane » donnant jadis accès à la formation de Voroux et à la défunte ligne 36B, et la voie « A » principale de la ligne 36 du sens Bruxelles - Liège.

Et pour finir, une cocasse particularité : les travaux en gare d'Ans sont encore loin d'être terminés, si bien que les allèges des trains gravissant les plans inclinés au départ de Liège-Guillemins vers Ans sont souvent obligées d'aller garer pour tête à queue à... Remicourt !



**Voroux - nouvelle voie « B » ligne 36 le 4 mars 1999 : l'automotrice postale 970 monte vers Bruxelles (remarquons les nouvelles consoles d'électrification et l'incroyable locomotive diesel 5936 sur la base travaux TGV en construction).  
Photo M. Grieten - 04.03.99**

#### **□ travaux à Liège-Guillemins dans la zone « Hemricourt »**

Commencés depuis juin 1998, ces grands travaux ont pour objet de créer un saut-de-mouton permettant à la ligne 36 d'enjamber la ligne 34 en provenance de Liège-Palais. La SNCB en profite aussi pour remplacer le viaduc au pied de l'avenue de l'Observatoire, vétuste et dont la hauteur pour le charroi automobile était insuffisante. Actuellement, trois voies sont opérationnelles sur les trois travées du nouveau viaduc : une voie provisoire unique pour la ligne 34 (de et vers Liège-Palais) et les voies « A » et « B » de la ligne 36.

Le viaduc autoroutier, actuellement partiellement démonté pour permettre les travaux ferroviaires doit être remonté pour le 31 janvier 2000, date de l'ouverture au trafic de la liaison vers l'autoroute des Ardennes (et notamment du tunnel de Cointe et du pont à haubans sur la Meuse). Les travaux du saut-de-mouton lignes 34/36 doivent être achevés, quant à eux, pour mai 2000.

#### **□ travaux de démolition en gare de Liège-Guillemins**

Les travaux de démolition de l'actuelle gare des Guillemins commencent avec le printemps : rappelons qu'une toute nouvelle gare, cathédrale de verre et d'acier, conçue par l'architecte espagnol Calatrava, devrait voir le jour en 2002, sur un emplacement décalé de 200 mètres par rapport au bâtiment actuel condamné. C'est l'ancien centre médical de la SNCB, situé en bordure de l'actuelle voie 2 de gare



latérale, qui doit disparaître en premier lieu<sup>15</sup>. Un pâté de maisons situé entre la rue Paradis et la rue Bovy sera aussi démoli dès le mois d'août. Tandis que sept voies de passage sur les neuf actuelles resteront opérationnelles, une passerelle provisoire remplacera l'actuel pont piéton donnant accès à la rue Mandeville. Cette passerelle sera reliée à l'actuelle traversée de la gare par les couloirs sous voies existants.

En attendant, année électorale oblige, Michel Daerden actuel ministre des Transports et élu d'Ans, vient d'inaugurer le « point de rencontre » de la nouvelle gare, en fait une sorte d'immense « bouclier » d'1 m 80 à de diamètre, oeuvre originale de l'architecte Calatrava, et représentant une colombe. Passons...

## Ligne 37 - Liège - frontière allemande

### un nouveau bâtiment de gare à Welkenraedt



**Le nouveau bâtiment de Welkenraedt, côté « ville » (photo SNCB)**

Depuis le 8 août 1965, date à laquelle les services de la gare d'Herbesthal avaient été transférés à Welkenraedt, les voyageurs et les cheminots disposaient, à Welkenraedt, d'un bâtiment provisoire, qui s'est dégradé au fil du temps. Il aura fallu attendre... trente-trois ans pour que le provisoire devienne définitif et pour que Welkenraedt soit enfin doté d'un bâtiment convenable et digne de son rôle de dernière gare belge avant la frontière allemande. Celui-ci a été inauguré le 22 décembre dernier.

<sup>15</sup> - un vitrail abstrait de Jean Rets, en verre coloré du Val Saint-Lambert, situé au-dessus de la Pharmacie de la gare, et masqué depuis des années par les anciens locaux de la douane et de la gendarmerie jadis chargée du contrôle des trains internationaux Liège - Allemagne, a dû être démonté et mis à l'abri, suite à la démolition de l'ancien centre médical.

Il ne manque pas d'allure, d'autant plus que le matériau de la région, la céramique, a été largement utilisé.

La façade de la gare est réalisée en blocs de parement de béton teinté « pierre de France » (ocre-beige), les châssis des portes et fenêtres sont en aluminium thermolaqué bleu foncé, la toiture en zinc prépatiné de couleur anthracite. Le revêtement de sol intérieur a été comme il se doit, fourni par la céramique de Welkenraedt (grès cérame gris et beige).

Côté rue et quais, on a construit un auvent constitué de coupes cintrées axées dans le prolongement des voussettes du plafond de la salle des pas perdus.

Côté quais, le revêtement de sol est en pavés auto-bloquants de béton gris clair. Un escalier supplémentaire a été aménagé pour permettre une liaison plus proche et plus facile entre la sortie de la salle des pas perdus et le couloir sous-voies desservant les cinq voies à quai. Les abris-parapluie des quais ont été, eux, totalement restaurés.

La nouvelle gare se compose de trois niveaux. Le rez-de-chaussée, d'une superficie de 340 m<sup>2</sup>, est destiné au service à la clientèle. La salle des pas perdus est inondée de lumière, avec un espace de vente et une salle d'attente : on relèvera cependant l'absence (voulue sans doute ?!) de... toilettes publiques. Le rez-de-chaussée abrite aussi le bureau du chef de gare et du personnel, ainsi que des locaux de service. Le 1er étage est consacré aux locaux du dépôt du personnel d'accompagnement des trains (chefs-gardes et gardes disait-on jadis). Le second étage contient les installations sociales du personnel.

Pour compléter la rénovation du site et de la place de la gare, la Poste est en train de construire, à côté de la gare, un bâtiment assorti, tandis que la SRWT va aménager une nouvelle gare d'autobus.

L'ancien bâtiment de gare va être détruit, à l'exception des locaux du Block de signalisation, qui doit rester en service jusqu'à ce que la nouvelle cabine informatisée de signalisation de Verviers (de technologie PLP) soit en service, à l'horizon 2000.

#### Le point sur les travaux sur la section Welkenraedt - Hergenrath-frontière

De grands travaux sont en cours sur cette section, que les TGV PBKA devront emprunter après passage sur la ligne nouvelle n°3 Chênée - Welkenraedt (ou Walhorn<sup>16</sup>) pour rejoindre Aix-la-Chapelle. Le but de ces travaux est de relever la vitesse de référence de 120 à 160 km/h sur cette section.

Pour rappel, les services techniques de la SNCB et la DB AG n'ont rien trouvé de mieux que de mettre cette section à voie unique (par la voie « A ») entre la sortie de Welkenraedt et l'entrée d'Aachen Süd, soit sur plus de 12 kilomètres, avec tous les problèmes de retards de trains internationaux au moindre désheurement...

Les travaux du nouveau viaduc de la Hammerbrücke avancent comme prévu. Le firme Saerens démontait en janvier dernier les piliers de montage de la deuxième travée, longue de 100 mètres (côté Welkenraedt), mise en place à la mi-octobre

<sup>16</sup> - le choix de l'option Welkenraedt ou Walhorn ne devrait être fait que pour la fin de cette année 1999

1998<sup>17</sup> ; cela signifie que cette travée était soudée et autoportante à cette époque. Sur la 1ère travée (côté Hergenrath frontière), se poursuivent les travaux de bétonnage. En principe, la nouvelle voie « B » du sens Aix-la-Chapelle - Welkenraedt doit être mise en service le 30 mai prochain, sur la nouvelle Hammerbrücke et par les nouvelles courbes rectifiées. L'ancienne voie « A », sur laquelle on circule actuellement, sera à son tour neutralisée et la nouvelle voie « A » rectifiée et passant sur la nouvelle Hammerbrücke pourrait être mise en service en septembre 1999.



**Le viaduc de la Hammerbrücke, vu en direction de Welkenraedt,  
à la mi-janvier 1999 (photo H. Groteclaes)**

Le pont dit « Schwarze Brücke » a été démoli par la firme De Paepe au moyen du fameux « casse-noisette » décrit dans notre numéro précédent.

Quoique pas encore parachevé, le nouveau passage supérieur dénommé « Marienheide » est ouvert à la circulation.

Le passage à niveau n°12 est supprimé au 19 avril 1999. Quant au passage à niveau n°13 situé près de la nouvelle sous-station SNCB 3 kV- cette dernière est par ailleurs en service depuis le 20 novembre 1998 -, juste à la frontière géographique, il a été supprimé alors que le nouveau passage inférieur pour piétons n'était pas encore en service. Pauvres riverains...

H. Groteclaes

<sup>17</sup> - voir Trans-fer 110, p. 39



↑ La gare rénovée d'Aywaille  
↓ On travaille encore à l'intérieur du tunnel de Coo (*ligne 42*)  
pour dégager le gabarit électrique 25 kV (photos D. MOINIL-SNCB)

## Ligne 42 Rivage - Gouvy : avancement des travaux d'électrification

### ✓ Un bâtiment de gare rénové à Aywaille

Après les gares de Trois-Ponts (en 1992) et Gouvy (en 1997), avant la gare de Vielsalm, le bâtiment des voyageurs d'Aywaille vient d'être rénové.

Construit en 1885 lors de la création de la ligne Rivage - Trois-Ponts, le bâtiment a été rénové sans toucher au volume de celui-ci ni à son esthétique extérieure. Ainsi, la partie centrale du bâtiment est-il affecté à l'accueil de la clientèle : hall d'entrée, passage vers les quais, guichet et salle d'attente. La partie côté Liège du bâtiment comprend la sous-station de signalisation ainsi que les équipements de force motrice et de téléphonie. L'ancien hangar aux marchandises, lui, a été démoli en octobre 1998, et le service « ballast » qui s'y trouvait a été transféré côté Trois-Ponts, ainsi qu'au premier étage du bâtiment. Sur l'espace libéré par la halle aux marchandises disparue, la SWRT (*Société Wallonne Régionale du Transport*) aménage depuis mars 1999 des parkings, une zone de stationnement pour ses autobus et pour le train touristique local.

L'extérieur du bâtiment, construit en moellons de grès et pierres de taille a été ravalé par sablage, les toitures et corniches renouvelées, les menuiseries en chêne remplacées. La marquise de la gare a été restaurée et adaptée au gabarit « électrique » 25 kV de la ligne 42.

A l'intérieur, la salle d'attente a été rénovée avec utilisation de grès cérame poli brillant et de faux-plafonds en plaques de plâtre et fibre de verre. Un éclairage halogène complète l'ensemble.

L'abri de quai situé en face du bâtiment a été rénové dans le même esprit, et on a gardé l'ancien concept typique de la « gare fleurie » : les parterres existants ont été reflleuris de rosiers et de glycines.

### **Le « service ballast » de la gare d'Aywaille, un département unique sur le réseau SNCB**

Parce que située dans une région de carrières sans doute, la gare d'Aywaille abrite le service « ballast » de la SNCB.

Ce service, qui dépend du Centre de Service « Achats » basé à Bruxelles, et qui dispose d'une antenne à Lessines, autre région de carrières, comprend deux parties à Aywaille. Au rez-de-chaussée de la gare rénovée se trouve un *laboratoire* occupant trois personnes : celui-ci réalise régulièrement des tests sur des échantillons de ballast de toutes les lignes du pays. Dans le cadre de procédures d'achat, il procède préalablement, dans les carrières choisies, à des prélèvements qualitatifs ; il effectue aussi le même type de tests lors de la fourniture du ballast commandé. Les tests réalisés sont de deux types : les essais « géométriques » (granulométrie, mesure de formes donnant des indications sur les dimensions des matériaux) et les essais « mécaniques » (dureté de la pierre, résistance à l'humidité et usure). Quant au bureau « *distribution* », installé au 1er étage de la gare, il est géré par deux cheminots : il dirige les commandes de ballast, et assure distribution des fournitures et facturation.

### ✓ *Un accident spectaculaire à Roanne-Coo*

Le 12 décembre 1998, à 17h06, un accident, qui aurait pu être grave, a frappé le train IR 4016 Liège-Guillemins - Gouvy, assuré par la locomotive diesel 5526 et une rame de voitures M2 aux alentours de l'ancien point d'arrêt de Roanne-Coo. Un glissement de terrain a en fait inopinément obstrué la voie unique de la ligne 42 : le train de voyageurs a littéralement escaladé le monticule de terre et a déraillé. Heureusement, cet accident spectaculaire n'a occasionné que des blessures légères à 18 des 20 passagers du train et au personnel de la SNCB qui les escortait.

### ✓ *Un nouveau point d'arrêt à Coo*

C'est le 4 janvier 1999 que le « nouveau » point d'arrêt de Coo a été mis en service. En fait, le quai bordant la voie unique a été déplacé de 500 mètres vers le centre de la localité et les attractions touristiques et a changé de côté (il se trouve désormais à droite dans le sens de marche vers la frontière luxembourgeoise). Un chemin asphalté et piétonnier le relie directement aux attractions touristiques, qui sont la seule raison d'être de ce point d'arrêt, situé à quelques centaines de mètres de la gare de Trois-Ponts.

### ✓ *A quand les trains électriques ?*

Il n'est vraiment pas sûr, à la date de publication de cette édition que l'inauguration de la traction électrique entre Liège et Luxembourg aura lieu fin mai 1999. Il est aujourd'hui évident que la section Trois-Ponts - Stoumont ne sera pas prête: les travaux de mise au gabarit dans les tunnels de Coo, Roanne-Coo et Xhierfomont ont pris du retard. Aussi, la caténaire n'est-elle pas encore tirée en avril 1999 entre Trois-Ponts et Stoumont, ni totalement en gare de Trois-Ponts d'ailleurs, où l'équipement de la sous-station de traction 25 kV 50 Hz installée dans la cour à marchandises n'est pas terminé. On a dit à une certaine époque que, lors de l'inauguration officielle de mai 1999, la ligne côté belge ne pourrait être sous tension effective qu'entre Gouvy et Trois-Ponts (avec alimentation en courant traction par la sous-station CFL de Walferdange), mais tout est remis en question par la lenteur des travaux. De même, il n'est même plus certain que les premiers trains commerciaux « tout électrique » entre Liège-Guillemins et Luxembourg circuleront avec l'application des horaires d'hiver fin septembre 1999<sup>18</sup>.

Vraiment, ceux qui ont suivi de bout en bout le dossier du maintien, puis de l'électrification de la « ligne de l'Amblève » Rivage - Gouvy, ne peuvent aujourd'hui que constater le manque de dynamisme - voire la mauvaise volonté - de la SNCB pour mener le projet à terme...

R. Marganne

### □ **Ligne 45 - Trois-Ponts - Waimes**

A Malmédy, la ville restaure actuellement le dernier bâtiment ferroviaire subsistant de l'époque prussienne pour en faire un pavillon d'accueil pour les touristes

<sup>18</sup> - l'hypothèse relayée par certains confrères d'un échange systématique de machines électrique/diesel à Trois-Ponts pendant la période intermédiaire mai/septembre 1999 a bien été évoquée, mais ne tient vraiment plus la route.

que la *Vennbahn* amène dans cette cité. Sauf erreur, il s'agit d'un bâtiment situé en tête d'un hangar marchandises avec voie à quai qui a été démoli depuis des années. Ce bâtiment est situé à quelques dizaines de mètres de l'ancienne gare des voyageurs, aujourd'hui transformée en centre de la Croix Rouge. Ce bâtiment des voyageurs fut par ailleurs le premier à avoir été reconstruit dans les Cantons de l'Est, complètement ravagés par la tristement célèbre offensive von Rundstedt de l'hiver 1944-45.

H. Groteclaes

### □ Ligne 48 - Raeren - Wévercé

La commune de Waimes a acheté à la SNCB, pour 1,8 MF, le bâtiment de gare de Sourbrodt, un bel exemple de l'architecture ferroviaire prussienne. La commune envisage d'y installer un musée relatif à l'extraction de la tourbe, activité importante de la région au siècle dernier et au début du XXème siècle, à des fins de chauffage particulièrement. Suggestion : ne pourrait-on aussi y installer un petit musée de l'histoire ferroviaire de l'est de la Belgique, comme à Stolberg Hbf ?

Notons que les bâtiments de gare de Sourbrodt, Raeren et Waimes sont, avec l'ancienne halle à marchandises de St-Vith, aujourd'hui reconvertie en musée de la vie régionale, les derniers bâtiments ferroviaires subsistants de l'ère prussienne des Cantons de l'Est.

Notons aussi, pour la petite histoire, que le 4 janvier dernier, une équipe de cinéastes a mis en scène une collision entre un train et une voiture sur un passage à niveau forestier de la *Vennbahn*. Le train était composé de la locomotive de manoeuvres type Köf 6436, propriété du président de la *Vennbahn*, et d'un wagon plat. La collision sans dommage pour la locomotive et les personnes s'est produite à la vitesse de 20 km/h. Le film correspondant devrait être projeté sur la chaîne NOS 1 au printemps.

H. Groteclaes

### □ Ligne 49 - section allemande Stolberg - Walheim (D) - Raeren (B)

Selon des informations de presse, une firme privée allemande souhaiterait racheter cette ligne depuis la gare centrale de Stolberg jusqu'à la frontière belge. Cette même firme aurait également remis une offre pour la remise en état des voies de la sortie de Stolberg vers Heerlen et Alsdorf (ancienne cokerie dont le site est aujourd'hui complètement assaini) afin de réaliser pour mai 2000 un réseau ferré à caractère régional. On envisagerait même à nouveau des convois vers la Belgique.

→ Pour rappel, l'itinéraire Stolberg - Raeren - Eupen - Welkenraedt était jadis utilisé comme itinéraire de détournement pour tous les convois de marchandises exceptionnels (hors gabarit) qui ne pouvaient passer par le tunnel frontalier de Botzelaer sur la ligne 24 Aachen-West - Montzen. L'installation d'une 3<sup>ème</sup> voie mariée dans l'axe du tunnel a permis de supprimer cet itinéraire alternatif en 1991.

H. Groteclaes

### □ Ligne 50A - Landegem

Dans le cadre du quadruplement de la ligne entre Gand et Bruges, les nouvelles voies rapides sont en service à Landegem depuis la fin février 1999.

M. Grieten

### □ Ligne 75 - Gand - Courtrai - frontière française

Depuis le 22 décembre 1998, sur le tronçon Courtrai - Mouscron, la vitesse de référence est relevée à 160 km/h (au lieu des 140 km/h jusqu'ici autorisés).

D'autre part, rappelons que le point de séparation entre le 3 000 volts continu et le 25 000 volts monophasé est désormais déplacé de 1200 mètres et rapproché de la frontière géographique, à Mouscron, exactement à la BK 56.018.

### □ Ligne 94 - Hal

Tandis que les travaux de gros oeuvre au troisième tunnel de la gare de Hal (lignes 26/94) touchent à leur fin, la pose de la voie pour la ligne 94 Hal - Tournai (deux voies à quai) et la ligne 26 (une voie en impasse pour le terminus des trains omnibus de la ceinture est de Bruxelles) a débuté début mars 1999. La SNCB prévoit pour fin mai le retour de ce type de trains à Hal, limités depuis belle lurette à Huizingen.

M. Grieten

### □ Ligne 112 - une nouvelle gare à La Louvière-Sud

C'est le 9 février 1999 que le nouveau bâtiment de la gare de La Louvière-Sud a été inauguré, en remplacement des installations provisoires, datant de 1982.

### ✓ *Petite histoire des gares de La Louvière*

*Voici comment le bourgmestre de La Louvière, Michel Debauque, historien de formation, retraça l'histoire de l'implantation des gares de La Louvière.*

« Au XIXème siècle, l'apparition du chemin de fer a joué un rôle important dans le développement de beaucoup de villes, et plus encore à La Louvière, une agglomération qui est un produit direct de la Révolution Industrielle. Plus encore, la mise en service, en 1848, de la gare de La Louvière sur la ligne Mons - Manage est à la base de la naissance du noyau urbain. Par la suite, un foisonnement de lignes desservant les charbonnages et les industries amena le déplacement de la population le long de leur tracé. D'autres gares furent ouvertes pour desservir ce qui deviendra la cinquième ville de Wallonie : Houdeng, La Louvière-Bouvry et surtout Haine-Saint-Pierre. C'est cette dernière gare qui deviendra tête de ligne, gare de correspondance, et centre ferroviaire de premier plan avec sa gare de formation et son atelier de traction.

Après 1960, la SNCB va créer une liaison directe entre La Louvière et Bruxelles : c'est l'actuelle ligne 108, rejoignant l'axe Mons - Bruxelles à Braine-le-Comte par La Croyère, Familleureux et Ecaussines-Carières, mettant ainsi bout à bout les lignes 116 et 117. C'est alors que fut inaugurée l'actuelle gare de La Louvière-Centre. Cette option entraîna la désaffectation de la ligne directe Haine-Saint-Pierre - Mignault - Ecaussines et la suppression des gares de Houdeng et La Louvière-Bouvry.

Quelques années plus tard, les contraintes de l'électrification - comme on les appelle pudiquement - condamneront le site et le bâtiment de la gare d'Haine-Saint-Pierre, aujourd'hui racheté par la ville et mis à la disposition d'associations culturelles, comme le Club Ferroviaire du Centre ou le Centre d'Histoire Henri Guillemin.



Pour remplacer les gares de La Louvière-Bouvy et d'Haine-Saint-Pierre, l'idée germa chez M. Deprez, directeur général adjoint de la SNCB, et M. Debaise, directeur de l'Infrastructure de créer une gare nouvelle à mi-distance entre elles, sur un terrain appartenant à une société qui avait connu une riche activité industrielle : la fosse n°5 du charbonnage de Sars-Longchamp, dont l'activité fut arrêtée en 1930 et plus tard une verrerie. Mais un terril éventré et une carcasse en béton avaient transformé cette zone industrielle en un véritable chancre. La ténacité de l'ingénieur en chef SNCB Edgard Lallemand amena la disparition du terril, dont les schistes servirent à combler la darse de La Louvière (actuel boulevard des Droits de l'Homme). De son côté, la ville de La Louvière acquit et démolit la carcasse de la verrerie à l'initiative de Léon Hurez, bourgmestre de l'époque.

Ce site nettoyé pouvait devenir le siège de nouvelles activités dont le moteur serait la gare nouvelle, dénommée La Louvière-Sud.

Malheureusement, les problèmes financiers de la SNCB freinèrent la construction de nouveaux bâtiments définitifs. Les installations provisoires, appelés par dérision « stalags » prolongèrent la limite de longévité d'un préfabriqué. De plus, la gare de formation fut désaffectée et l'atelier de traction d'Haine-Saint-Pierre fermé.

Enfin, à l'initiative du regretté Monsieur Page, Administrateur-Directeur de la SNCB, un centre d'écologie a été installé dans les bureaux de l'atelier de traction et le conseil d'administration de la SNCB a décidé, le 28 mars 1997, de confier la construction du nouveau bâtiment des voyageurs de La Louvière-Sud à la SA DHERTE d'Ath... »

*NDLR : De cet exposé, les Anciens regretteront surtout le choix de la SNCB des années soixante d'organiser les liaisons directes vers Bruxelles au départ de la région du Centre via les lignes 116 (La Louvière - Manage) et 117 (Manage - Braine-le-Comte), créant ainsi un important détour, en négligeant la ligne 107 directe qui existait à l'époque : Haine-Saint-Pierre - Mignault - Ecaussines-Carrières, même s'il fallait construire un pont pour l'autoroute de Wallonie ! Ils regretteront aussi l'installation d'une gare à La Louvière-Sud, au beau milieu de friches industrielles, au lieu-dit « Mitan des Camps », dont aucune valorisation sérieuse n'a existé jusqu'à ce jour. Ils regretteront enfin et surtout la disparition de l'Atelier de traction d'Haine-Saint-Pierre, dont les remises abritent aujourd'hui du matériel historique, et qui n'a jamais trouvé historiquement sa place, coincé qu'il était entre les ateliers de traction de Saint-Ghislain et de Monceau, dans cette région du Centre qui devient aujourd'hui une sorte de désert économique : les aléas de la sidérurgie locale (usines Gustave Boël) sont là pour le rappeler aujourd'hui...*

Toujours est-il que le nouveau bâtiment des voyageurs de La Louvière-Sud a ouvert ses portes aux voyageurs depuis le 4 décembre 1998, au droit du couloir sous-voies desservant les quais.

L'architecture originale s'inspire des réalisations monumentales de la fin du XIXème siècle. Quatre matériaux nobles ont été privilégiés : la brique, la pierre bleue, le bois et le verre. La gare est construite sur deux niveaux avec une surface totale de plancher de 700 m<sup>2</sup>. Au rez-de-chaussée, on trouve une salle d'attente éclairée par une imposante verrière en glace autoportante, un buffet et les services commerciaux de la

gare. Les services internes de la gare sont installés à l'étage : local des conducteurs, chefs-gardes et gardes et bureau de l'assistante sociale.

Un vaste parking est en cours d'aménagement devant la gare, ainsi qu'une gare pour autobus : il sera encore agrandi avec la démolition de l'ancien bâtiment.



### **La nouvelle gare de La Louvière-Sud côté « ville » (photo SNCB)**

De plus, un projet d'aménagement des abords de la gare (espace situé entre celle-ci et le boulevard Roi Baudouin, où passaient jadis les trams de la SNCV) a enfin pris corps. On y prévoit l'installation d'une caserne des pompiers, d'un zoning pour activités artisanales et d'une aire pour la construction de logements sociaux.

R. Marganne

### **□ Ligne 161 D - Ottignies - Louvain-la-Neuve-Université**

Un renouvellement de traverses a été effectué du 15 septembre 1998 au 15 janvier 1999 entre la bifurcation de Louvain-la-Neuve et les appareils de voie d'entrée en gare en cul-de-sac de Louvain-la-Neuve-Université. Ces travaux avaient pour but de remplacer les traverses en bois par des traverses en béton et de remplacer les rails courts existants par des rails longs. Pendant la période des travaux, la quatrième relation cadencée horaire entre Ottignies et l'Université a été supprimée. Contre toute attente, une fois les travaux terminés, elle n'a pas été remise en service, ce qui est un non sens aux heures de pointe notamment...

M. Cuvelier

## Ligne 161 - Namur - avancement des travaux (suite...)



*Namur en chantier le 6 janvier 1999 : à gauche, façade arrière (ex-quai 1) de la gare, à droite dalle sur les voies 5 à 11, avec, en avant-plan, la superstructure protégeant la voie 4 en service, au centre, terrassement des ex-voies 1 à 3 avec au fond le tunnel aérien provisoire d'accès aux quais 4 à 11 (photo M. Lebeau)*

### □ Ligne 165 - Libramont - Bertrix - Virton - Athus

Déjà 60 % du budget de 7,5 milliards prévu pour la modernisation de l'axe Athus-Meuse a été dépensé à ce jour. Dans 3 ans, en 2001, pas moins de 76 trains de marchandises devraient transiter chaque jour par l'axe Athus-Meuse, soit en direction du Grand-Duché, de l'est de la France, de la Suisse et de l'Italie, soit en sens inverse vers la zone portuaire d'Anvers. Des trains de 2000 tonnes, tractés par les nouvelles locomotives électriques bicourant série 13 SNCB / 3000 CFL sillonneront la ligne, à 120 km/h, permettant de libérer la ligne 162 Namur - Libramont - Arlon - Luxembourg pour le seul trafic des voyageurs : cette dernière n'admettra plus, alors que des convois de marchandises de 600 tonnes.

Actuellement, après la pose de 80.000 traverses en béton en 1997, 1998 a permis à la SNCB d'installer des poteaux caténaires entre Dinant et Bertrix, Bertrix et Libramont, Florenville et Virton, Virton et Athus. Le tronçon situé entre Latour et Ruette, actuellement en courbe vu la présence des anciennes installations de la remise de Latour, est en cour de rectification afin d'y faire passer la vitesse de référence de 70 à 120 km/h.

J.C. Léonard

## DOSSIER

# Palettes gaumaises ou regards d'un amateur sur la signalisation mécanique de l'Athus-Meuse

texte et photos par Jacques PERENON

## Quelques généralités

Au fil des années, la signalisation mécanique fait l'objet d'un intérêt croissant auprès des amateurs ferroviaires, sans doute suite à sa disparition accélérée ces derniers temps mais aussi également par la touche poétique et colorée qu'elle apporte aux installations ferroviaires.

Ajoutons à cela un aspect technique fort concret (leviers entraînant des transmissions par fils activant des palettes) la mettant plus à la portée des amateurs que les équipements électroniques et informatiques actuels. (Ces propos n'engageant que l'auteur de ces lignes...).

Ayant échappé aux grands courants de modernisation des années 60 et 70<sup>19</sup>, la ligne Dinant -Athus est restée longtemps le fief de la signalisation mécanique avec ses postes de block répartis tout au long du parcours dans des lieux souvent champêtres et parfois sauvages.

Le meilleur exemple était le block n°30 des Epioux situé au coeur de la forêt du même nom, tout près du lac, dans un site magnifique particulièrement en automne parmi les couleurs rougeoyantes de la végétation et en hiver lorsque le paysage enneigé devient digne des plus beaux sites canadiens.

Ce poste, modeste bâtiment accolé à une énorme montagne de charbon destinée à assurer le confort thermique du signaleur, tenu en permanence jusqu'au début des années 80, fut d'abord fermé le week-end puis la nuit avant de disparaître définitivement en 1984 victime du plan IC/IR.

A la même époque d'autres blocks sont également fermés tels que Izel (n°35) et Lahage (n°38) qui était équipé d'une trousse de secours avec vaccin contre les piqûres de vipères nombreuses dans ce site de la forêt d'Orval qui serait, paraît-il, le seul endroit en Belgique où l'on risque de rencontrer ce sympathique reptile....

## Le tour du propriétaire

De 1986 à 1995 la situation se stabilise avec huit postes mécaniques encore en service répartis en deux sections:

- cinq équipements entre Beauraing et Bertrix: Pondrôme (n°10), Vonèche (n°12), Gedinne (n°15), Graide (n°17) et Paliseul (n°19).

---

<sup>19</sup> - A la fin des années 70, la section Dinant -Beauraing a été équipée en signalisation lumineuse (block automatique avec circulation possible à contresens), la modernisation marquera alors une pose d'une vingtaine d'années...

- trois équipements entre Bertrix et Virton: Straimont (n°28), Florenville (n°32) et Saint-Vincent-Bellefontaine (n°37).

A partir de 1995 les travaux préparatoires à l'électrification de la ligne commencent. On verra cette année là apparaître les premiers supports caténaires dans le secteur de Bertrix. Une modernisation partielle de la signalisation est effectuée à Vonèche, Gedinne, Graide et Paliseul.



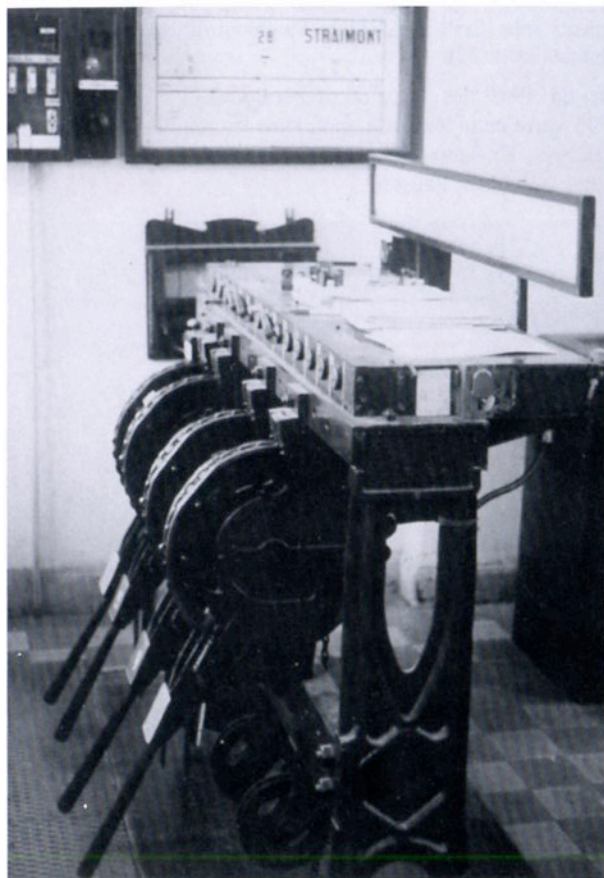
**Modernisation provisoire du B.12 de Vonèche : les signaux lumineux sont en service depuis quelques semaines, mais les mâts des anciens signaux mécaniques subsistent : les autorails 4503 & 4510 devant les signaux G12 et F12 (10.07.95)**

Celle ci consiste à substituer des panneaux lumineux aux signaux à palettes tout en conservant le bâti et les leviers de commande utilisés en fait comme de simples interrupteurs.

A cette occasion, les leviers des signaux avertisseurs disparaissent purement et simplement car ceux-ci sont automatisés et s'activent en fonction de la position du signal d'arrêt qu'ils protègent.

Cette modernisation provisoire achevée courant 1996 à Paliseul aura finalement une durée de vie assez courte car en juillet 1997 le poste de Graide sera fermé suivi par Paliseul en octobre<sup>20</sup>, suite à la diminution volontaire du nombre de circulations marchandises détournées par la ligne 162 pendant les travaux.

<sup>20</sup> - Paliseul sera ouvert épisodiquement courant 1998 selon les besoins liés à l'avancement des travaux.



↑ Vue intérieure du B. 28 de Straimont (29.12.1993)

↓ Passage sur voie « A » de deux « gros nez » devant le B. 28 de Straimont ; à gauche, signal D 28 (25.03.87)

Un point final devrait être mis début 1999 à l'utilisation de ces équipements avec le démarrage du système informatique centralisé de Bertrix gérant, en première étape, la section Bertrix - Beauraing....

Ainsi donc, de modernisations en rationalisations seuls subsistent aujourd'hui (décembre 1998), les trois postes de la section Bertrix - Virton. Ces trois survivants, décrits plus loin, sont les derniers représentants d'une ambiance ferroviaire « années 50 » miraculeusement préservée à l'aube de l'an 2000....

### **Pour bien comprendre ce qui va suivre...**

La voie « A » est celle allant de Bertrix vers Virton

Conséquence logique, la voie « B » est celle allant de Virton vers Bertrix!...

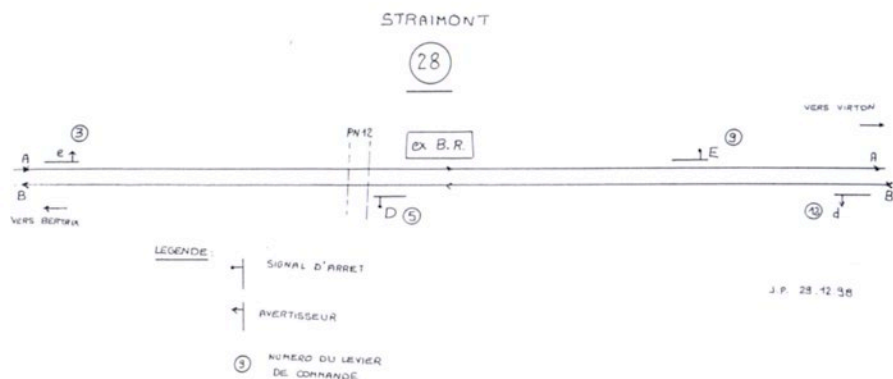
On trouve trois catégories de signaux :

- *Signal d'arrêt, palette de couleur rouge se terminant en arrondi.* Il impose l'arrêt absolu au pied du signal (palette horizontale). Ce signal est dit « signal de block » s'il protège l'entrée dans la section de block située en aval, on le trouve dans ce cas en sortie de gare (dans le sens de circulation des trains).
- *L'avertisseur, palette de couleur jaune se terminant en pointe.* Il assure la protection à distance d'un signal d'arrêt implanté en aval. S'il se présente avec la palette horizontale, le mécanicien doit s'attendre à trouver le prochain signal d'arrêt fermé. A noter qu'un avertisseur peut être couplé avec deux signaux d'arrêt (voir à Florenville) : c'est le principe de la signalisation discontinue typiquement britannique.
- *Signal de manoeuvre, palette de couleur violette.* Toujours jumelé avec le signal d'arrêt, le signal de manoeuvre permet, lorsqu'il est ouvert, le dépassement à vitesse réduite et sur une courte distance du signal d'arrêt fermé. Cela offre la possibilité d'effectuer des manoeuvres de refoulement depuis la voie principale vers un garage sans se trouver dans l'obligation d'attendre la libération de la section de block aval.
- Autre élément important de la signalisation mécanique, le *chandelier* : à deux ou trois branches il supporte un signal d'arrêt par direction avec le signal correspondant à la voie directe toujours placé sur le mâtreau le plus haut. Pour la direction principale seulement on peut trouver sous la palette rouge l'avertisseur du signal suivant.
- Les signaux sont identifiés par une lettre suivie du numéro du poste de block qui les commande. Cette lettre est une majuscule pour le signal d'arrêt et une minuscule (correspondant à la lettre du signal d'arrêt) pour l'avertisseur. A noter que les lettres A et B sont en principe réservées à l'identification des signaux de pleine voie en block automatique.

### **Allons à Straimont**

Notre visite commence par le block n°28 de Straimont, distant de 8,6 km de Bertrix et situé à la B.K. 81,2 sur la lisière nord de la forêt des Epioux.

Ce poste est installé dans l'aile subsistante du bâtiment de recettes (démoli il y a quelques années) dans ce qui reste de la gare du même nom. Les autres équipements (voies de garages, cour à marchandises) ayant été démontés, la double voie débarrassée de tous ses aiguillages traverse le paysage et disparaît dans la forêt.



Straimont est donc utilisé seulement pour l'espace des circulations, ce qui nécessite un équipement réduit à un signal d'arrêt précédé de son avertisseur pour chacun des sens de circulation, avec l'implantation suivante:



- sur voie A, avertisseur e28 commandé par le levier n°3, puis signal d'arrêt E28 commandé par le levier n°9.
- sur voie B, avertisseur d28 commandé par le levier n°12, puis signal d'arrêt D28 commandé par le levier n°5.

Le bâti prévu pour douze commandes à l'origine ne comporte donc plus que quatre leviers plus l'interrupteur n°6 permettant la mise « hors-service » du poste.

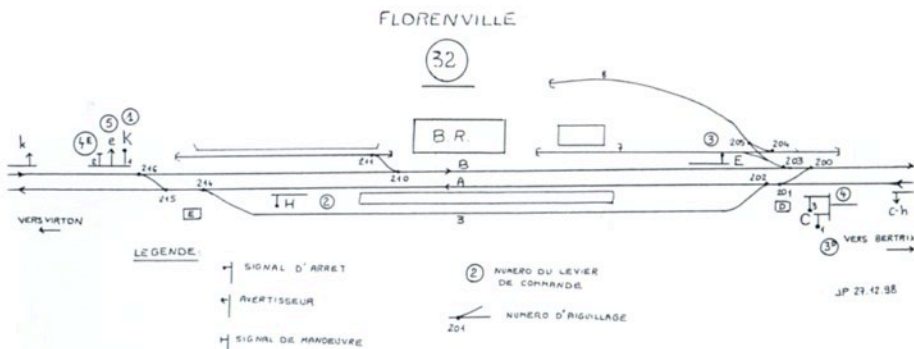
← L'avertisseur e28 sur voie A de Straimont (27.12.97)

Le block 28 est occupé par un signaleur aux périodes suivantes: lundi : de 13h30 à 21h00 ; mardi au samedi : de 6h00 à 21h00 ; dimanche: fermé.

## Florenville et son chandelier

Continuons notre parcours ferroviaire vers le sud en direction de Florenville, gare distante d'une douzaine de kilomètres de Straimont et située exactement à la B.K.93. Cet établissement conserve une notable activité avec son guichet ouvert tous les jours de 6h à 22h et son poste de block (n°32) tenu en permanence.





Florenville possède l'unique garage subsistant sur la section Bertrix - Virton (voie 3) ainsi que deux voies en impasse dans la cour aux marchandises, une troisième longeant le quai à bois, le tout complété par un jeu de deux jonctions voie A/voie B permettant notamment l'accès au garage par les convois en provenance de Virton.

Cet équipement nécessite une panoplie de signaux décrite dans les deux tableaux (un par sens de circulation) ci-après:

Voie « A »: BERTRIX → VIRTON

Code Signal	Fonction	Commande	Observations
c-h	Avertisseur	Automatique	
C	Arrêt	Levier n° 4	C3 Sur chandelier
C	Arrêt	Levier n° 3 cabine D	C1 Sur chandelier Entrée voie 3
H	Arrêt	Levier n° 2	Signal de block
G	Manoeuvre	Fixe	Lumineux Sur voie 3

L'avertisseur c-h, posté en sentinelle devant le pont routier desservant le village de Lacuisine, à 2000 mètres environ avant la gare, protège les deux signaux d'arrêt de Florenville (signal d'entrée C32 et le signal de block H32) ce qui explique son identification à deux lettres.

Situé à grande distance du bâti, il est équipé d'un moteur électrique et sa commande est automatique : il se met « au passage » (incliné à 45°) uniquement lorsque les deux signaux d'arrêt qu'il protège sont également « au passage ».

Les deux palettes à l'entrée de la gare (C1 et C3) sont installées sur un chandelier à deux mâtereaux, principale curiosité ferroviaire de l'endroit et unique rescapé encore fonctionnel des chandeliers du réseau belge. Situé sur un haut talus précédant le viaduc de la Semois, notre chandelier a fière allure avec ses deux palettes rouges bravant le vent de modernisation qui souffle sur la ligne....

Enfin un mot sur le signal de manoeuvre G. Il s'agit d'un lumineux, destiné à matérialiser la fin de l'itinéraire sur voie 3. Il présente en permanence la couleur

violette sans autre alternative et son franchissement est conditionné par le bulletin 422 remis au mécanicien par l'agent de gare.

### Voie « B »: VIRTON → BERTRIX

Code Signal	Fonction	Commande	Observations
k	Avertisseur	Automatique	
K	Arrêt	Levier n° 1	K1
e	Avertisseur	Levier n° 5	Mât commun avec K1
K	Manoeuvre	Levier n° 4 cabine E	K2 Mât commun avec K1 et e Dépassement K1 Entrée voie 3
E	Arrêt	Levier n° 3	Signal de block
F	Manoeuvre	Fixe	Lumineux Sur voie 3



Le diesel 204.004 passe devant le signal « tricolore »  
K/e 32 de Florenville le 30.12.1994

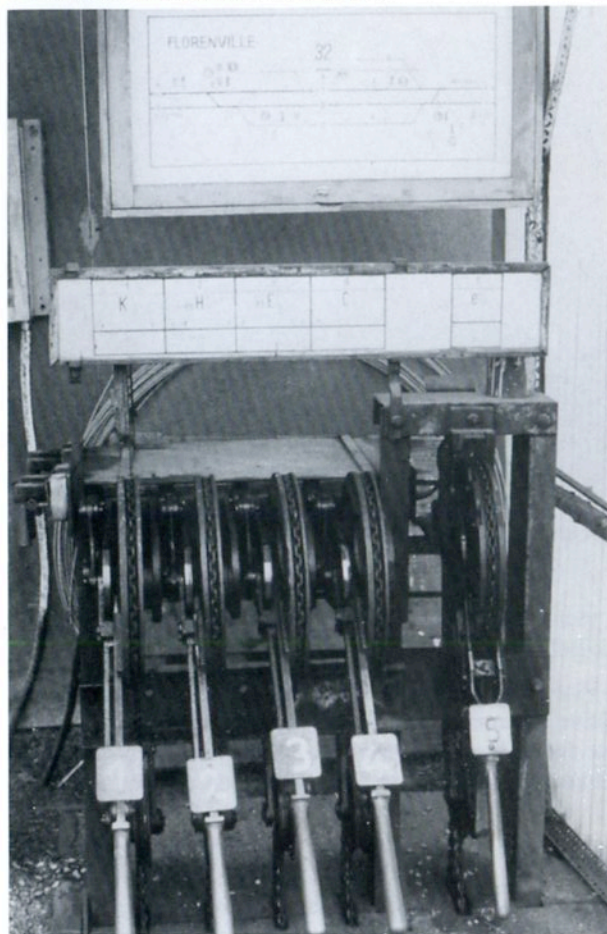
Comme son homologue symétrique c-h, l'avertisseur k, installé en amont du passage à niveau n°15 de la route vers Izel, est équipé d'un moteur électrique mais ne protège que le signal d'entrée K32. Les trois palettes K1 (rouge), e32 (jaune) et K2 (violet) fixées sur le même mât dans la tranchée en courbe à l'entrée de la gare, constituent un ensemble tricolore du plus bel effet...

Nous ne revenons pas sur le signal de manoeuvre F, symétrique du G, qui présente obstinément depuis son installation toujours la même couleur.

Les cinq principaux leviers de commandes sont groupés sous un abri en plastique ondulé situé sur quai de la voie B. Cet abri, faisant office de cabine

principale, bien connu des amateurs et des lecteurs de Trans-fer, héberge les leviers n°1 à 5 ayant les fonctions suivantes:

- **Levier n°1** : signal d'arrêt K (protection gare) sur voie B ;
- **Levier n°2** : signal d'arrêt H (protection de la section de block vers St. Vincent) sur voie A ;
- **Levier n°3** : signal d'arrêt E (protection de la section de block vers Straimont) sur voie B ;
- **Levier n°4** : signal d'arrêt C (protection gare) sur voie A ;
- **Levier n°5** : avertisseur e du signal E.



### ← Les 5 leviers du B.32 de Florenville(19.04.95)

Concrètement, afin de donner passage à une circulation sur voie A, le signaleur lève les leviers n°2 et 4 ce qui aura pour effet la « mise au passage » automatique de l'avertisseur c-h.

En sens inverse, pour un convoi circulant sur voie B, il faut lever les leviers n° 3 et 1 puis le n°5 (après déblocage préalable par une tirette située à gauche du bâti) activant l'avertisseur.

Florenville possède également deux « cabines » annexes:

- La cabine « D », minuscule bâtiment placé en retrait de la voie A au niveau des aiguillages côté Bertrix. Elle ne possède qu'un seul levier (n° 3) destiné à la manoeuvre du

signal C1 pour entrée sur la voie 3 depuis la voie A.

- La cabine « E », soeur jumelle de la « D », implantée côté Virton, elle aussi modeste titulaire d'un seul levier (n°4) actionnant le signal de manoeuvre K2 permettant l'entrée des convois depuis la voie B vers le garage 3 avec cisaillement de la voie A.

A noter que ces cabines annexes possèdent les clés permettant la manoeuvre des aiguillages de leur secteur respectif (jonction A/B et entrée voie 3).

Il faut remarquer que, compte tenu de la manoeuvre « à pied d'oeuvre » de l'ensemble des aiguillages de la gare et de la répartition de la commande des signaux sur trois sites, le garage ou le dégarage d'un train sur la voie 3 se transforme en course

de fond entre le bâtiment des recettes et les cabines annexes pour l'agent de la gare lorsque celui-ci se trouve seul en poste ce qui est presque toujours le cas<sup>21</sup>.



L'autorail 4508 et le chandelier C 32 de Florenville (25.04.96)

### Des fils dans la forêt

Quittons Florenville pour nous retrouver, au terme d'une étape longue de 21 km, en gare de Saint-Vincent-Bellefontaine au niveau de la B.K. 104.

Soyons francs, Saint-Vincent-Bellefontaine n'est plus ce qu'il était : fin 1990, suite à une décision aussi hâtive que contestée, la voie de garage, située au faite de la fameuse rampe ininterrompue depuis Meix, fut démontée et avec elle une bonne partie de la signalisation particulièrement intéressante pour l'amateur car constituée de chandeliers et de portiques....

Que reste-t-il aujourd'hui?

Pas grand chose en fait, Saint-Vincent-Bellefontaine est retombée au rang de simple poste d'espacement des circulations agrémenté de deux jonctions symétriques voie A/voie B.

Le bâtiment de gare<sup>22</sup>, qui menaçait ruine, a été en grande partie démoli sauf l'aile qui abrite le block n° 37 et qui a été rénovée en 1995.

<sup>21</sup> - En général le service du matin et celui de l'après midi sont confiés à un sous-chef assurant la vente des billets et la surveillance du block, tandis qu'un signaleur est affecté au service de nuit pour le block. Pendant les périodes de travaux avec circulation en voie unique temporaire, un signaleur est alors détaché en renfort durant la journée.

<sup>22</sup> - Gare fermée au service des voyageurs depuis Juin 1984.





↑ Chandelier d'entrée sur voie B de Saint-Vincent-Bellefontaine : sur mâtereau de droite, signal d'entrée en gare K3/37 et avertisseur e37 du signal de block ; à gauche, signal d'entrée sur voie de garage K1/37 (27.03.87)

↓ autorail 4504 devant le chandelier de St-Vincent le 10.04.98 : la palette de gauche donnant accès à la voie 3 a été démontée fin 1990 et les supports caténaires sont là...



Autre particularité remarquable du site, la présence des transmissions funiculaires commandant les signaux qui parcourent la forêt à bonne distance des voies. Cela s'explique par la configuration de la gare installée dans une large courbe. Ainsi les transmissions ont été installées sur ce qui pourrait être la corde d'un arc de cercle avec pour conséquence la présence presque surréaliste de ces fils qui traversent en ligne droite la forêt...

En 1996, le block n°37 était tenu jour et nuit avec fermeture seulement le dimanche.

← **Transmission funiculaire dans la forêt (B.37 - 02.11.95)**

### Que réserve l'avenir ?

Les travaux de modernisation de la ligne vont bon train (!) en cette fin 1998, la section Florenville - Virton a reçu ses poteaux caténaires et un peu partout fleurissent les supports des futurs signaux du block automatique.

Néanmoins, selon les dires du personnel rencontré, il est peu probable qu'une opération de modernisation provisoire (installation de lumineux en remplacement des palettes) similaire à celle effectuée sur Beauraing - Bertrix soit entreprise.

En conséquence, à moins d'un retournement de situation toujours possible, la signalisation mécanique pourrait bénéficier d'un ultime sursis jusqu'à fin 1999, et pourquoi pas passer l'an 2000....

## Le matériel moteur SNCB

### *Le point sur le nouveau matériel*

#### □ Locomotives électriques série 13 SNCB / 3000 CFL



**Parade de nouvelles locomotives 3001, 3002 et 3003 des CFL en gare de Luxembourg le 14 février 1999 (photo M. Grieten)**

Rappelons que c'est en 1995 que la SNCB et les Chemins de fer Luxembourgeois (CFL) ont commandé en commun 80 locomotives électriques, 60 pour la SNCB formant la série 13 et 20 pour les CFL formant la série 3000. Ces 80 engins sont parfaitement identiques, à deux détails de livrée près : le logo spécifique de l'entreprise, sur les faces avant, et un étroit bandeau de ceinture, bleu à la SNCB, bordeaux aux CFL.

Fortement inspirées des locomotives BB 36 000 tritension de la SNCF<sup>23</sup>, les locomotives 13/3000 sont construites, pour la partie électrique, par ALSTOM Transport à Charleroi, et pour la partie mécanique et la caisse par ALSTOM Transport à Belfort (France). Les dix premières locomotives (1301 à 1305, 3001 à 3005) ont été assemblées à Belfort, les autres le sont à Bruges. L'ordre de livraison prévoit alternativement des locomotives pour les CFL et la SNCB.

<sup>23</sup> - ainsi, la similitude entre les 13/3000 SNCB/CFL est-elle totale avec les BB 36 000 de la SNCF au niveau des bogies.



Les CFL sont prioritaires, étant donné la vétusté de leur parc de locomotives électriques série 3600 : ainsi, aux CFL, les premiers tests ont été effectués en mai 1998, à l'aide de la 1302, fournie par la SNCB. La 3001, première machine de la dotation luxembourgeoise, a été livrée le 10 septembre 1998, la 3020 étant attendue en l'an 2000. Depuis la mi-décembre 1998, les 3000 sont injectées dans les services réguliers sur le réseau des CFL. Ainsi, tractent-elles régulièrement des trains de marchandises entre le triage luxembourgeois de Bettembourg et la gare frontalière belge de Gouvy en remplacement d'une locomotive diesel (série 1800 CFL ou 55 SNCB) : les performances des 3000 sont telles que le train est à l'heure théorique au départ de Gouvy malgré le changement de locomotives nécessaire dans cette gare. Sporadiquement, on a même vu une 3000 tracter un train « IR » Luxembourg - Liège jusqu'à Gouvy, « allégeant » ainsi la locomotive belge série 55 « bleue » affectée normalement à ce type de train. Par ailleurs, les CFL ont organisé une présentation au public de ses nouvelles locomotives les 13 et 14 février dernier en gare de Luxembourg, en gare latérale 3 kV précisément...

L'utilisation des 3000 aux CFL se heurte actuellement à *trois types de problèmes* :

- *la pénurie de conducteurs CFL* initiés à la conduite de ces engins. Aussi, avant d'engager ce type de locomotive à un train, faut-il d'abord interroger le conducteur désigné pour voir s'il connaît ce type de machine ;
- *l'interdiction de circulation sur le réseau SNCF*, où les 3000 ne sont pas encore homologuées : cette restriction - on imagine mal qu'elle durera encore longtemps - empêche pour le moment la traction par les 3000 de trains de marchandises directs par exemple de Luxembourg à Thionville ou à Metz ;
- *des problèmes techniques inattendus de circulation des 3000 bicourant sous 3 000 volts courant continu entre Luxembourg et Sterpenich-frontière*, sur l'axe Luxembourg - Bruxelles. Il faut savoir que cette ligne est la seule à avoir été électrifiée en 3000 volts courant continu au Grand-Duché, en continuité de l'axe belge en provenance de Bruxelles : cette particularité vaut à la gare de Luxembourg-Ville d'être à statut bicourant commutable. La sous-station CFL de Luxembourg, qui assure l'alimentation de la section luxembourgeoise de cette ligne est, elle aussi, bicourant 3 000 V =/ 25 kV~. Les CFL ont évidemment voulu essayer leur nouvelle machine sous 3 kV entre Luxembourg et Arlon : or, les 3000 déclenchent systématiquement avec le courant 3 kV « luxembourgeois », mais non avec le courant 3 kV « belge » ! Le « coupable » est un détecteur d'harmoniques 50 Hz, présent sur les 13/3000, qui ouvre systématiquement le disjoncteur de ce type de machine en présence du courant continu débité précisément par la sous-station de Luxembourg. Les techniciens ont alors diagnostiqué une perte d'harmoniques 50 Hz entre la partie « courant alternatif » et la partie « courant continu » de la sous-station de Luxembourg. Pour le démontrer, les CFL ont obtenu le prêt des machines belges à rhéostat les plus gourmandes en courant de la SNCB... à savoir les locomotives polytension série 18. C'est ainsi que l'on a vu, en essais, à Luxembourg, au mois de février dernier, les 1805 et 1803 (sic), et même la 1801 avariée (avec un moteur « flashé ») qui, elles, n'ont pas déclenché. La démonstration de la pertinence du raisonnement des techniciens étant faite, reste à trouver la solution technique à ce

problème, jugé difficile par les spécialistes. On ne verra donc pas de sitôt des 3000 luxembourgeoises en remplacement des locomotives diesel CC 72 000 de la SNCF en tête de trains de marchandises directs Stockem - Arlon - Metz.

La SNCB, elle, a désigné la remise de Merelbeke (près de Gand) pour réceptionner et abriter les premières « 13 ». De nombreux essais ont été effectués, à la vitesse maximale de 140 km/h... même si les 1301 et 1302 ont été poussées jusque... 217 km/h<sup>24</sup> sur la LGV belge n°1 en juin dernier.



**Usine Bombardier de Bruges : locomotive SNCB 1310 en cours d'assemblage  
(photo M. Grieten - 13 mars 1999)**

Depuis le 26 novembre 1998, les locomotives 13/3000 sont provisoirement autorisées à circuler sur les lignes électrifiées 3 000 volts DMT<sup>25</sup> de la SNCB, ainsi que sur les lignes 25 000 volts de la SNCB de la frontière aux gares SNCB de Gouvy, Athus et Quévy, à la vitesse maximale de 140 km/h.

C'est, semble-t-il, la semaine suivant le week-end de Pâques que les 13 seront poussées à 220 km/h sur la LGV belge n°1, afin de fixer leur vitesse limite définitive à 200 km/h. Le 6 avril, par contre, une « 13 » a été pour la toute première fois mise en tête d'un train régulier de la relation Ostende - Eupen. Par précaution, la SNCB avait disposé une « 27 » en seconde position. Bien lui en prit, car la « 13 » déclara forfait dès l'arrivée à Bruxelles-Midi. Mais... manque de pot... une fois la « 13 » différée, la 27 qui devait suppléer tomba elle aussi en détresse. On dut faire appel à deux machines de

<sup>24</sup> - 217 km/h, soit... 1 km/h (!) de moins que le record de vitesse d'une locomotive belge de ligne, détenu par la 1805 depuis le 16 mai 1990.

<sup>25</sup> - DMT = apte à la circulation d'engins à motorisation triphasée (avec adaptation des circuits de voie).

planton pour amener le train à destination, avec le retard que l'on imagine... En tout état de cause, c'est fin avril 1998, les « 13 » devraient être régulièrement engagées en service commercial sur l'axe Ostende - Eupen, en tête - ou en pousse - des rames de voitures I 11. Le projet est de généraliser l'emploi de ce type de machine sur cette relation pour fin septembre 1999, avec utilisation effective de la cabine de réversibilité<sup>26</sup> des voitures-pilote I 11, dont ces rames sont en cours d'équipement. C'est aussi en septembre 1999 que les 13/3000 auraient dû être normalement engagées sur tous les trains IR de la relation Liège - Luxembourg, du moins si les travaux d'électrification ne traînaient pas... Comme les 13 et les 3000 seront utilisées en « pool » par la SNCB et les CFL, on trouvera donc les machines des deux nationalités en tête des trains aussi bien en Belgique qu'au Grand-Duché. Photographes, à vos postes....

#### Quelques caractéristiques techniques des 13 SNCB/3000 CFL

- *nombre de locomotives* : SNCB → 60 (1301-1360) ; CFL → 20 (3001-3020)
- *utilisation* : services mixtes (voyageurs et marchandises) sur réseaux SNCB, CFL et SNCF monophasé
- *constructeur* : ACEC - ALSTOM
- *année de construction* : 1998-2000
- *vitesse maximale* : 200 km/h
- *diamètre des roues à neuf* : 1160 mm
- *masse en ordre de marche* : 90 tonnes
- *masse par essieu (BB)* : 22,5 tonnes
- *courbe minimale* : 100 m
- *longueur hors tout* : 19110 mm
- *largeur* : 3026 mm
- *hauteur pantos baissés* : 4275 mm
- *entraxe des bogies* : 10400 mm
- *empattement du bogie* : 3000 mm
- *tension d'alimentation* : 3000 V = (1500 V à puissance réduite) - 25 kV 50 Hz ~
- *puissance en régime continu* : 5000 kW
- *effort de démarrage* : 288 kN
- *bogies* : 2 bogies moteurs à essieux
- *moteurs de traction* : 4 moteurs asynchrones à cage, à ventilation forcée
- *freinage* : freinage électrique rhéostatique ; freinage électrique à récupération sous tension continue et monophasée ; un bloc de freinage avec une semelle en fonte agissant sur la table de roulement et une unité de freinage à disque sur chaque roue ; les unités de frein à disque (frein de stationnement) sont munies d'un frein à ressort ; équipement de frein pneumatique automatique et direct Knorr (régimes G, P et R) avec 2 groupes moto-compresseurs.
- *contrôle de vitesse* : KVB (SNCF) ; TBL et MEMOR (SNCB... et CFL<sup>27</sup>)
- *2 cabines de conduite climatisées*

<sup>26</sup> - cette cabine de réversibilité I 11 n'est compatible qu'avec les locomotives série 13 SNCB (ou 3000 CFL).

<sup>27</sup> - à la suite des accidents graves qui avaient endeuillé le réseau des CFL en 1998, les CFL ont décidé de munir leurs engins moteurs du système belge de contrôle de vitesse MEMOR, puis TBL 2.

## ❑ Autorails diesel-hydrauliques série 41

Le premier exemplaire de ces nouveaux autorails (la SNCB en a commandé 80 pour remplacer les trains tractés et autorails 44/45 sur les lignes du réseau qui ne seront pas électrifiées, ainsi que sur l'axe Athus-Meuse) devrait être livré en septembre prochain. Il serait d'abord mis en circulation sur la ligne Hasselt - Mol, tout près de la remise d'Hasselt, une des futures titulaires de ces engins.

## ❑ Automotrices triples tranche 1996 bitension et monotension

Le Conseil d'Administration de la SNCB vient de libérer les crédits nécessaires (143 millions de francs, soit un peu moins de 3 millions de francs par automotrice à aménager !) afin d'équiper les automotrices bitension 3 kV=25 kV~ 441 à 490, toutes livrées, du système de contrôle de vitesse français KVB, afin de respecter la nouvelle réglementation de la SNCF qui prévoit que tout le matériel moteur circulant dans la région de Lille soit équipé de la sorte. Rappelons que ces automotrices assurent notamment les relations IC Anvers-Central - Lille-Flandres (dorsale flamande) et Herstal - Lille-Flandres (dorsale wallonne).

Par ailleurs, la livraison des automotrices 1996 version monotension 3 kV (500 à 570) suit son cours, à raison d'une unité par semaine environ.



Les automotrices bitension tranche 1996 devront être munies du « KVB » pour se rendre à Lille-Flandres (sur cette photo M. Lebeau a saisi la 467 en compagnie du TGV-Nord n°529 de la SNCF en partance pour Paris-Nord - 19.08.98)

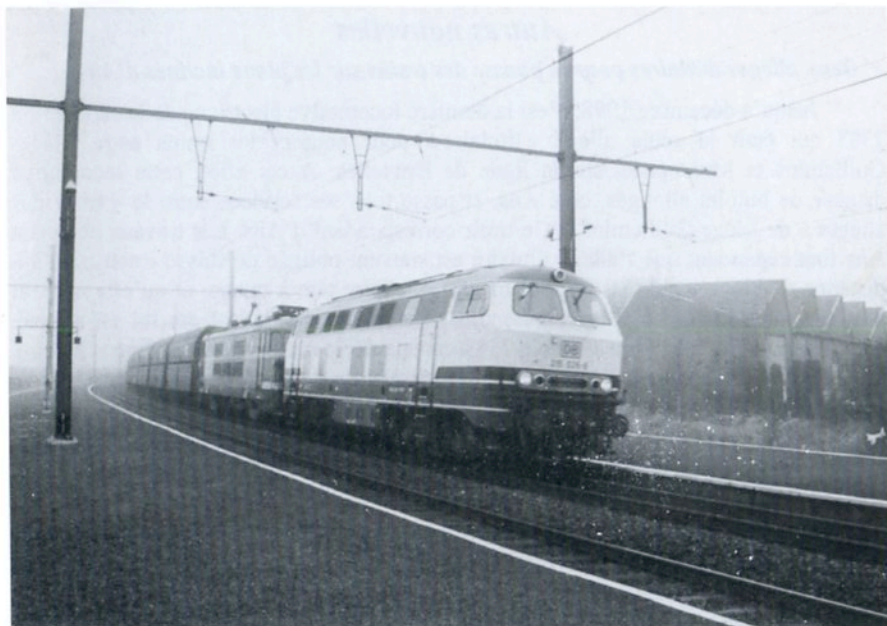
## ***Matériel étranger en Belgique***

### **✓ Les BB 67400 SNCF s'effacent du réseau...**

C'est le 29 novembre 1998 que le dernier train de marchandises tracté par une locomotive diesel série 67 400 de la SNCF a circulé entre le triage français de Lille-Délivrance et le triage gantois de Merelbeke. A cette date, tous les services sont été repris par les 12 locomotives électriques bitension série 12 de la SNCB, libérées de la plupart de leurs prestations voyageurs par les automotrices bitension 441 à 490.

### **✓ Les diesel 212 DB à Montzen**

La DB AG a d'énormes problèmes de circulation avec ses nouveaux autorails diesel pendulaires. Aussi, a-t-elle dû affecter d'urgence des locomotives diesel type 215, familières de la ligne Aachen-West - Montzen et au-delà aux services prévus pour les autorails défaillants. Aussi, la gare frontalière belge de Montzen reçoit-elle aujourd'hui la visite des locomotives diesel série 212 à cabine de conduite centrale, en remplacement des 215...



**Un bien curieux couplage international saisi par M. Grieten à Tongres le 22 janvier 1999 : la locomotive diesel 215.026 de la DB AG allège la locomotive électrique 2635 de la SNCB en tête d'un train de fret Anvers - Montzen**

### **✓ Un huitième aller-retour « Thalys » à vide Bruxelles - Cologne...**

Comme nous l'avons laissé entendre dans notre n°110, il est bien exact que la rame « Thalys » d'un des derniers services Paris - Bruxelles - Cologne Hbf revient à

vide à Forest-Midi (atelier d'entretien TGV bruxellois) en fin de soirée, pour retourner toujours à vide aux bords du Rhin à l'aube afin d'y assurer un des premiers services Cologne - Paris. Interrogés sur ce gaspillage, les responsables de Westrail, société gestionnaire des services « Thalys » se défendent en rétorquant que ce parcours à vide est nécessaire afin de vider les toilettes chimiques de la rame à Forest-Midi, en l'absence de toute installation adéquate à Köln-Deutz. De plus, le contrat avec le constructeur prévoit que, tant que les rames sont sous garantie, l'entretien doit être fait dans un atelier TGV dûment homologué (en l'occurrence, Le Landy ou Forest-Midi). Westrail avait bien envisagé de donner accès à cette rame à des voyageurs, mais la DB AG aurait estimé que les sept allers-retours actuels entre Paris et Cologne suffisaient amplement... Une illustration de plus des mauvaises relations qui existent depuis belle lurette notamment entre les réseaux ferroviaires belge et allemand.

Consolons-nous en écrivant que de tels parcours à vide, présentés comme Westrail comme la meilleure (ou la moins mauvaise...) solution en termes de rentabilité - seront probablement supprimés à partir du changement d'horaires du 30 mai 1999.

### *Autres nouvelles*

#### *✓ Deux allèges titulaires pour la pousse des trains sur les plans inclinés d'Ans*

Jusqu'à décembre 1998, c'est la dernière locomotive électrique de la série 23, la 2383 qui était la seule allège « titulaire » pour pousser les trains entre Liège-Guillemins et Montegnée, sur la ligne de Bruxelles. A cet effet, cette locomotive dispose de butoirs allongés, côté Ans, et passe tous ses services entre le « tiroir des allèges » de Liège-Guillemins, et le tiroir correspondant d'Ans. Les travaux actuels à Ans font cependant que l'allège titulaire est souvent obligée de suivre « son train » à distance de block jusqu'à... Remicourt afin d'y faire tête à queue, et qu'elle ne peut plus revenir à l'heure à Liège-Guillemins pour le service suivant qui lui est affecté. Aussi, depuis fin décembre 1998, la 2383 est épaulée par une seconde allège titulaire, la 2250, fort logiquement le dernier numéro matricule de la série, qui a elle aussi été équipée de butoirs allongés...

#### *✓ Accident à la locomotive quadritension 1608*

Le maintien en état de deux locomotives série 18 s'est avéré d'autant plus judicieux qu'un incendie s'est déclaré à bord de a locomotive quadritension 1608 le 18 février dernier au cours d'un service régulier Köln Hbf - Ostende. Le feu s'est déclaré pendant la marche entre Cologne et Düren, où le train a été stoppé, obligeant la DB AG à détourner toutes les autres circulations de cet axe via Mönchengladbach pendant plusieurs heures. Après extinction de l'incendie, la 1608 - et son train - a été ramenée jusqu'à Liège, où elle a été différée. Réparera-t-on cette locomotive endommagée ?

#### *✓ Locomotives série 28*

Les locomotives électriques 2801 et 2802, radiées depuis belle lurette, ont été transférées de la remise de Merelbeke à l'Atelier Central de Salzinnes en vue de leur démolition.

# Exploitation

## *Changements horaires au 10 janvier 1999*

De nombreuses retouches horaires ont été faites au 10 janvier 1999, afin d'atténuer l'échec du nouveau plan IC-IR de mai 1998. On n'écrira jamais assez que les conséquences sociales de cet échec retentissant, notamment pour les navetteurs, sont graves, et que l'on espère que la SNCB prendra les mesures internes nécessaires pour éviter le renouvellement d'un tel désastre. Mais la volonté politique existe-t-elle ?

Nous retiendrons de notre côté quelques mesures spectaculaires.

### **☐ Ligne 12 : des autobus de substitution entre Essen et Roosendaal !**



**A côté d'automotrices NS pour Zwolle, on ne verra plus d'automotrices quadruples SNCB en gare de Roosendaal pour assurer les service IR vers Bruxelles, Namur et Jambes : elles ont été remplacées... par des autobus !  
(photo M. Grieten - 07.01.99)**

Depuis sa création en juin 1998, la régularité horaire de la relation IR n Roosendaal - Bruxelles - Charleroi - Namur - Jambes, assurée par des automotrices quadruples (n°801-844) fait difficulté, notamment au départ de la gare néerlandaise de Roosendaal. En fait, les NS n'autorisent pas le départ de l'IR de Roosendaal à l'heure ('.10) pour peu que la rame Benelux en provenance d'Amsterdam ait le moindre retard (départ à '.07 de Roosendaal). Malgré les démarches de la SNCB, les responsables des NS ne veulent pas changer d'optique : les rames Benelux ont priorité... Pour minimiser

ce risque de retard de l'IR n, et la boule de neige des correspondances sur tout son parcours, la SNCB a décidé de limiter la relation IR à Essen, afin d'être maître du jeu. Aussi, la SNCB a-t-elle décidé de mettre en ligne des autobus de substitution sur le parcours Essen - Roosendaal, dans l'attente d'une autre solution ! En attendant, les automotrices quadruples ne fréquentent plus, à mi-puissance puisque sous caténaire 1,5 kV, la gare de Roosendaal.

### ☐ Lignes 25/124 : changement de matériel pour la relation IC I

La SNCB avait équipé la relation IC Anvers - Bruxelles - Charleroi de rames I 11 flambant neuves. Le problème était que ces rames devaient être réversibles vu la configuration en cul-de-sac d'Anvers-Central, et que la SNCB ne disposait en 1998 ni de voitures-pilote équipées d'une cabine de conduite, ni de locomotives série 13 aptes à fonctionner avec celles-ci. Aussi, utilisait-on des rames I 11 encadrées de locomotives électriques série 21/27.

Une telle solution s'avère tellement pénalisante au niveau de son coût et du matériel immobilisé que la SNCB a décidé de remplacer les rames I 11 par des rames réversibles de voitures M4 rénovées à partir du 10 janvier dernier. La clientèle a évidemment grogné, la différence de confort étant nettement perceptible. Aussi, la SNCB étudie-t-elle la possibilité d'affecter les nouvelles automotrices tranche 1996, dont la confort est identique aux voitures I 11, à la relation IC I à partir du 30 mai prochain.

Le week-end, c'est le retour à ce qui prévalait avant mai 1998 : la relation IC Anvers - Charleroi est à nouveau scindée à Bruxelles-Midi et équipée d'automotrices quadruples. D'où mécontentement des usagers...

### ☐ Lignes 59 et 50A - relation IC « G » Anvers - Ostende

Il fallait bien prendre quelque part les rames M4 rénovées réversibles affectées depuis le 10 janvier à la relation Anvers - Charleroi. En fait, c'est la relation Anvers - Ostende qui a « donné » : elle n'a pas perdu au change, puisqu'elle est équipée de nouvelles automotrices triples tranche 1996. Pour le solde, on a pris des rames M4 rénovées sur la relation Ostende - Courtrai, et on les a remplacées par des rames M4 non rénovées.

Pour le reste, si vous voyagez aux heures de pointe, ne vous fiez pas à l'indicateur, tant les retouches horaires ont été nombreuses...

## ***Futurs nouveaux horaires 1999***

La SNCB prévoit que les modifications les plus importantes des horaires n'auront pas lieu fin mai 1999, mais plutôt fin septembre (un effet des élections ?...)

Ainsi, fin mai 1999, l'adaptation des horaires sera assez limitée et en fait plutôt concentrée sur les circulations transfrontalières : on prévoit ainsi des « glissements » d'horaires notamment entre Tournai et Lille ou entre Mouscron - Lille et Mons et Aulnoye. Le Limbourg, par contre, sera gâté. Si la relation « IC E » Knokke/Blankenberge - Hasselt via Aarschot et Diest sera détournée entre Bruxelles et Louvain par les lignes 27 et 53 bis, afin de délester la ligne 36 en plein travaux, en



contrepartie elle sera accélérée au-delà d'Aarschot<sup>28</sup> jusqu'à Hasselt et systématiquement prolongée jusqu'à Tongres (ligne 34) : ainsi organisés, ces horaires ne demanderont aucune injection de matériel supplémentaire et offriront à Tongres une relation directe avec Bruxelles. De plus, trois relations directes, sans changement de train, seront organisées entre Genk et Anvers.

Pour fin septembre, la SNCB annonce des changements plus importants :

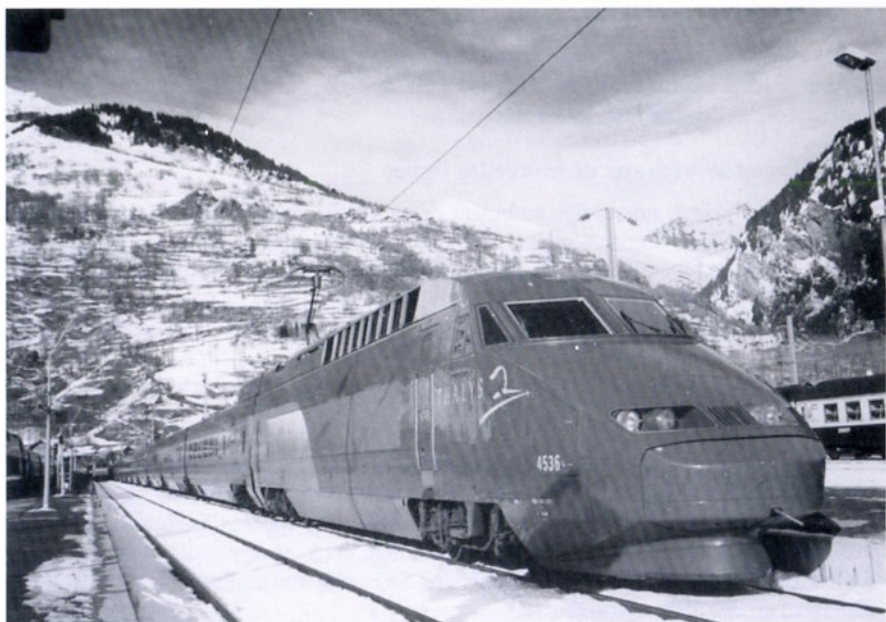
- *la desserte de la ligne 36 Bruxelles - Liège et de la relation Louvain - Hasselt (ligne 35)* sera revue, notamment pour tenir compte des travaux de modernisation de la section Bruxelles - Louvain qui doit être portée à 4 voies.
- *Les horaires de la ligne 25 Bruxelles - Anvers seront aussi revus* pour améliorer la ponctualité des trains tout en tenant compte de la limitation de la capacité de la gare d'Anvers-Central, où de gigantesques travaux souterrains (mise des voies sur trois niveaux et création d'une jonction « nord - sud ») sont en cours, jusqu'en 2005. Il est ainsi déjà décidé que les rames « *Benelux* » réversibles Bruxelles - Amsterdam ne desserviront plus Anvers-Central (c'est logique : ces trains sont surchargés, d'autant plus que leur composition a été ramenée à six voitures depuis mai 1998), et qu'une nouvelle relation « IC » Bruxelles-Midi - Anvers-Central sera corrélativement créée.
- *Les horaires des relations Bruxelles - Tournai - Mouscron, Bruxelles - Luxembourg, Gand - Bruxelles - Namur - Dinant/Liers et Louvain-la-Neuve - Bruxelles - Binche* seront légèrement adaptés.
- *Les relations entre Hal et la ceinture est de Bruxelles (ligne 26, préfiguration du futur « RER » bruxellois de nouveau à la une de l'actualité, élections obligent)* seront partiellement remises en service.

### Minibars en service sur de nouvelles lignes

Actuellement, un service ambulant de minibars est en service sur les relations IC Ostende - Liège - Eupen/Cologne, Bruxelles - Amsterdam et Knokke - Hasselt. Dès le 1er avril (sic), ce service est étendu à **certaines trains** (les plus rentables pour ce type de service...) des liaisons Mouscron - Tournai - Bruxelles, Liège - Lille (dorsale wallonne), Anvers - Lille (dorsale flamande), Anvers - Ostende et Anvers - Bruxelles - Charleroi : c'est la société *Sodexo*, spécialisée dans le « catering » qui a obtenu le marché et qui a fait créer de nouveaux chariots adaptés au gabarit des voitures mises en service sur ces relations.

Par contre, l'installation de postes de téléphone publics sur les voitures I 11 et les automotrices tranche 1996, où un local a été prévu d'origine, ne semble plus à l'ordre du jour : la clientèle ne semble plus le demander, depuis l'explosion du marché des GSM (qui fonctionnent d'ailleurs très mal dans ce type de matériel bourré d'électronique, au point que l'utilisateur doit se rendre sur la plate-forme, souvent au soulagement des autres voyageurs...).

<sup>28</sup> - actuellement, les « IC » sont transformés en omnibus entre Aarschot et Hasselt. Ils seront rendus « directs » avec un seul arrêt à Diest, avec création corrélatrice d'un train omnibus sur cette section.



- ↑ Un TGV Thalys « PBA » Namur - Paris (Nord) passe au droit de l'ancienne gare d'Haine-Saint-Pierre le 02.10.98 (photo M. Grieten)
- ↓ Le TGV Thalys « PBA » (rames 4536 et 4535) « Vallée de la Tarentaise » vient d'arriver en gare SNCF de Bourg-Saint-Maurice (photo M. Lebeau - 16.01.99)

## Nouvelles diverses

### *Nouveaux uniformes à la SNCB - la fin d'une époque*

C'est le 30 mai prochain que le personnel des gares et des trains de la SNCB abandonnera son uniforme « historique » bleu sombre actuel, et surtout son képi de service si caractéristique. Le but poursuivi est d'affirmer l'image de la SNCB, désormais déclinée dans les tons gris-clair, rouge et bleu, comme attesté sur le nouveau matériel (automotrices « Break », voitures I 11, automotrices tranche 1996...).

Le nouvel uniforme, choisi par une commission du personnel et dûment expérimenté, sera à dominante grise, mais un gris plus foncé que ce que les couturiers avaient présenté d'abord, et qui avait été jugé trop salissant. Les képis et autres coiffes de service sont assortis, mais plus aucun signe de grade (galons, étoiles...) n'y apparaîtra plus.

La fin d'une époque...

### *La police des chemins de fer a vécu*

Comme la police aéronautique, la police des chemins de fer a cessé d'exister le 1er mars 1999, dans le cadre de l'accord politique « octopus » de réforme de la police et de la gendarmerie en Belgique, successive aux dysfonctionnements de l'affaire Dutroux.

A cette date, 147 des 260 membres de l'ancienne police de la SNCB ont été versés dans le cadre de l'actuelle gendarmerie. Mais ceux-ci gardent encore temporairement leur uniforme « ferroviaire » et n'endosseront celui de la gendarmerie que le 1er juin prochain.

Les membres de l'ancienne police ferroviaire non repris dans le cadre de la gendarmerie seront versés dans une nouvelle société de gardiennage à créer à la SNCB.

### *Le Thalys « Dorsale Wallonne »*

*bilan 1998 encourageant, mais...*

*Westrail*, la filiale SNCB qui commercialise le produit « Thalys » a communiqué, le 28 janvier dernier, les résultats du bilan 1998 des deux paires de trains TGV mis en ligne entre Namur et Paris-Nord, avec arrêts intermédiaires à Charleroi-Sud et Mons.

*Westrail* avait espéré 122.000 voyageurs en 1998 : le bilan fait apparaître que ce chiffre a été légèrement dépassé, avec 133.000 voyageurs transportés par le Thalys « wallon ».

Sur ce total de 133.000 voyageurs, 37 % avaient Namur comme gare de départ ou de destination, 34 % Mons et 29 % Charleroi.

En fait, ce sont les Thalys 9496 (le matin, vers Paris) et 9499 (le soir vers Namur) qui transportent, comme on s'y serait attendu, la grosse majorité des voyageurs. Les Thalys 9497 et 9498 de mi-journée sont nettement moins performants : ils transportent 1 voyageur, quand les 9496 et 9499 en transportent 4...

*Westrail* avait lancé cette expérience - à caractère purement commercial et qui doit se supporter financièrement seule - pour une période de 2 ans : il reste donc l'année 1999 pour parfaire la performance.

La crainte subsiste donc de voir disparaître la liaison de mi-journée qui, franchement « ne fait pas recette », mais dont les horaires semblent avoir été établis d'abord pour des questions de roulement de rames : il est triste de voir ce genre de train fréquenté par de très rares passagers. A suivre, donc...

M. Lebeau

### **Un nouveau produit « Thalys »**

*Le Thalys « Vallée de la Tarentaise » ou le « Thalys des neiges »*

Depuis cet hiver, en fait du 19 décembre 1998 au 13 mars 1999, le réseau Thalys offre un nouveau produit très ciblé : le Thalys « *vallée de la Tarentaise* » ou le « *Thalys des neiges* ».

Ce train, qui ne roule que le samedi, est constitué de deux rames TGV Thalys : la première a Ostende pour origine, la seconde Rotterdam, via Berchem-Anvers.

Entrées en gare Eurostation TGV de Bruxelles-Midi, à quelques minutes d'intervalle, les deux rames Thalys, en général des rames SNCF PBA n°4531 à 4540, s'accouplent en unités multiples. Après avoir complété, à Bruxelles, le quota fort important de vacanciers des neiges, le Thalys « *Tarentaise* » quitte Bruxelles-Midi à 8h06 et gagne directement - sans aucun arrêt commercial - la vallée de la Tarentaise, en empruntant le barreau d'interconnexion TGV de Paris, à hauteur de Créteil.

Il effectue un bref arrêt technique, pour changement d'équipage, en gare souterraine de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. Il file ensuite par Marne-la-Vallée Chessy (*Disneyland Paris*) vers la ligne à grande vitesse sud-est, la première de France, qu'il quitte à hauteur de Mâcon, à la bifurcation Mâcon-Loché précisément, au km LGV S-E 334.17, pour emprunter la ligne classique vers Bourg-en-Bresse. Cette ligne se dirige ensuite vers Pont d'Ain, Ambérieux-en-Bugey, les cluses de l'Albarine et des Hôpitaux, passe au nord du lac du Bourget, longe celui-ci sur sa rive est, par Aix-les-Bains, et arrive à Chambéry, premier point d'arrêt et de déchargement de notre « *Thalys des neiges* ».

Dès lors, Thalys quitte la vallée de la Tarentaise aux superbes paysages ; il s'arrête à Albertville, y effectue un tête-à-queue, gagne Moutiers-Salins, Aime-la-Plagne, Landry et Bourg-Saint-Maurice, son terminus, où il arrive à 14h25, soit 6 heures et 19 minutes après avoir quitté Bruxelles (pour un parcours de près de 900 kilomètres).

A Bourg-Saint-Maurice, le train marque une halte d'1 heure 13 minutes, mise à profit pour un rapide entretien intérieur des deux rames.

Vient alors le moment du retour : Thalys recharge son quota de vacanciers, ayant terminé leurs vacances d'hiver ; il quitte Bourg-Saint-Maurice à 15h38, marque les arrêts de chargement en Tarentaise, puis gagne Bruxelles, par le même itinéraire que le matin, après changement d'équipage à Marne-la-Vallée-Chessy. Il arrive dans la capitale belge à 22h13, soit 6 heures 35 plus tard !

La clientèle est nombreuse, très « typée » du fait du style des vacanciers d'hiver, déjà la plupart en vêtements de neige, et, parmi les nombreux et volumineux bagages, les longs étuis-housses contenant pas mal de paires de skis. La quantité et le volume

des bagages sont tels que certains compartiments de « Confort 2 » ont été sacrifiés et réservés au stockage des bagages : ces compartiments sont d'ailleurs étiquetés comme « compartiment bagage » par des affichettes apposées sur les baies vitrées.

Pour ce qui est du voyage lui-même, la ligne classique depuis Bourg-en-Bresse offre de très beaux paysages, tout particulièrement la traversée des cluses de l'Albarine et des Hôpitaux, ainsi que le contournement du lac du Bourget ; quant à la ligne de la Tarentaise, elle serpente au milieu des montagnes enneigées et offre un spectacle grandiose.

Sur le plan purement ferroviaire, on y rencontre, à chaque arrêt, et tout spécialement au terminus de Bourg-Saint-Maurice, toute la collection actuelle des TGV de la SNCF : Duplex et Sud-Est rénovés ou orange, TGV Nord, TGV Atlantique, Eurostar quadritension ; à cela s'ajoutent les nombreux trains classiques SNCF et les TER Rhône-Alpes tractés par des « Sybic » BB 26.000.

Pour avoir eu l'occasion de faire l'aller-retour Bruxelles - Bourg-Saint-Maurice en *Thalys Tarentaise*, je puis préciser qu'il s'agit là d'un service de qualité même si, a priori, on aurait pu croire que le Thalys était plus adapté à des voyageurs en complet-veston et attaché-case, et... GSM, comme on en rencontre, en majorité, sur les Thalys Paris - Bruxelles- Cologne/Amsterdam... En fait, il n'en est rien, et le Thalys se révèle comme un merveilleux moyen de transport, très rapide, très reposant, vers des lieux de vacances de montagne en hiver. Quand on songe à ce que représente la traversée de la France en automobile, en hiver, avec brouillard, pluie, neige, péages et embouteillages de tradition, on se rend compte que Thalys a visé juste !

Un mot aussi de l'ambiance fort sympathique qui règne dans ce Thalys des neiges : à l'aller, des passagers gonflés à bloc en vue de belles vacances sportives et de grand air qui s'annoncent, et qu'ils semblent débiter dès le départ de Bruxelles. Je n'en veux pour preuve que l'ambiance qui règne au wagon-bar Thalys, où même le champagne coule généreusement ! Au retour, les voyageurs semblent heureux de leurs vacances, mais bien fatigués de leurs exploits sportifs, d'où un plus grand calme... Mais, tant à l'aller qu'au retour, une ambiance cordiale et chaleureuse qui fait de ce « *Thalys Tarentaise* » ou « *Thalys des neiges* » un beau train où il fait bon voyager.

M. Lebeau

### ☐ L'impensable est arrivé... la *Schwebebahn* de Wuppertal a déraillé...

Le 11 novembre dernier, quelque septante membres du GTF asbl visitaient le fameux métro suspendu de Wuppertal lors d'un voyage dans la région. A cette occasion, nous avons pu visiter les ateliers du matériel roulant et poser toute question utile aux techniciens qui s'étaient mis à notre disposition : nous avons pu évoquer longuement les questions de sécurité, et toute défaillance technique grave paraissait... impossible.

C'est, semble-t-il une défaillance humaine qui a provoqué, lundi 12 avril dernier, le déraillement et la plongée dans les eaux de la Wupper de la première rame commerciale de la journée. Le bilan de ce premier accident grave arrivé en un siècle est hélas très lourd : 3 morts, 59 blessés. En fait, l'infrastructure de la *Schwebebahn* était en cours de rénovation, notamment pendant le week-end précédent, et les ouvriers semblent avoir oublié, sur le rail de guidage, un crampon utilisé pour stabiliser celui-ci pendant les travaux...

→ Pour nos membres qui voudraient être au courant de la **technologie de la Schwebebahn**, il nous reste quelques exemplaires de la brochure que nous avons éditée à l'occasion de notre voyage du 11 novembre. Pour la recevoir, il suffit de nous envoyer un billet de 100 FB (ou 5 coupons-réponse internationaux) à GTF asbl-Editions, BP 191, B-4000 Liège 1 avec l'indication de votre nom et adresse et la mention « *Wuppertal* ». Pas d'autre mode de commande SVP. Date limite des commandes : 31 mai 1999.

### *Notre voyage GTF de l'Ascension 1999*

Pendant le congé de l'Ascension, une cinquantaine de membres du GTF asbl se rendront en Angleterre, dans le Devon et les Cornouailles précisément, afin notamment d'y découvrir des réseaux de chemins de fer historiques dont les Britanniques ont le secret : le « *West Somerset Railway* » Bishops Lydeard - Taunton (*tronçon de 20 miles très verdoyant de l'ancienne ligne du Great Western Railway*), le « *Seaton Tramway* » Seaton - Colyford - Colyton (*tramways reconstruits à l'échelle 1/2 sur base d'originaux ayant roulé à Londres, Bournemouth, Blackpool, île de Man*), le « *Plaignton & Dartmouth Steam Railway* », le « *South Devon Railway* » Buckfastleigh - Totnes (*héritage du GWR*) et le « *Gorse Blossom* » Bickington - New Abbot (*voie très étroite*). Selon notre habitude, nous publions une brochure de présentation de ces réseaux à destination de nos membres participant au voyage.

→ Si vous ne pouvez participer à notre voyage dans le Devon et les Cornouailles, et le sujet de ces **pittoresques chemins de fer britanniques** vous intéresse, nous pouvons vous envoyer notre brochure de présentation. Pour la recevoir, il suffit de nous envoyer un billet de 100 FB (ou 5 coupons-réponse internationaux) à GTF asbl-Editions, BP 191, B-4000 Liège 1 avec l'indication de votre nom et adresse et la mention « *Chemins de fer du Devon et des Cornouailles* ». Pas d'autre mode de commande SVP. Date limite des commandes : 31 mai 1999.

## COMMUNIQUE

### ☐ Edition d'une série de cartes-vues commémoratives (CFEB asbl)

En octobre 1999, notre confrère le *Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique* (CFEB) fêtera ses 45 ans d'existence. Outre une exposition ferroviaire prévue pour cette date, il publie dès aujourd'hui une série de 8 cartes-vues en noir et blanc, qui sont des fac-simile d'originaux très anciens.

*Sujets* : gare centrale d'Anvers avec train vapeur, Pepinster avec train vapeur en partance pour Spa, grand-place d'Ensival avec croisement de tramways verviétois, ancienne gare des Guillemins avec croisement de tramways vers 1935, gare de Nessonvaux, Bouillon et son vicinal, Aywaille avec train vapeur en gare, arrêt du tram à Wenduine vers 1940.

*Prix par série* : 160 BEF (+ 50 BEF port) = 210 BEF.

Les commandes sont reçues au compte 000-0067855-52 du CFEB, Sur les Joncs, 2 à 4800 Verviers. Indiquez en communication « *cartes-vues - membre GTF* ».

Le GTF asbl NE distribue PAS cet article.

## Activités du GTF asbl

### GTF - éditions

Encore une nouvelle édition du GTF asbl...

#### ***J'ai conduit les autorails***

**- la ligne Mons - Chimay -**

**par Henri Scaillet**



*Henri Scaillet est machiniste retraité de la SNCB. Il a passé toute sa carrière professionnelle à la remise SNCB d'Haine Saint-Pierre.*

Cette carrière professionnelle s'est déroulée en deux temps :

\* la conduite des locomotives à vapeur tout d'abord. Il a relaté son expérience dans deux ouvrages publiés par le GTF asbl : « *J'étais machiniste* », publié en 1994, et « *Le chauffeur de locomotive* » (1996).

\* En 1999, il récidive avec « *J'ai conduit les autorails* ». Il y relate son expérience aux commandes de la plupart des modèles d'autorails dont la SNCB a disposé avant l'apparition des autorails série 44 et 45 qui terminent leur carrière en ce moment.

Avec son nouvel ouvrage « *J'ai conduit les autorails* », vous trouverez tout sur les autorails, vus par un spécialiste qui les a conduits... et dépannés: les voitures à vapeur d'abord,

puis les premières applications de la traction diesel aux autorails, avec des moteurs de... sous-marin : avec Henri Scaillet, vous vous trouverez en pensée aux commandes des type 601, 651, 606, 607, des fameux « Brossel » type 551, 552, 553 et 554, avec leurs problèmes de veille automatique, leurs remorques qui ont très peu servi...

Dans une série d'annexes, Henri Scaillet, avec un inimitable talent de conteur, fait revivre notamment la pittoresque *ligne Mons - Lobbes - Chimay*, qu'il parcourut aux commandes des autorails « Brossel », et les fameuses *fêtes de la Saint-Eloi* auxquelles il participa à la remise d'Haine-Saint-Pierre

Un ouvrage 16x24 cm de 112 pages, avec un rabat reprenant les caractéristiques de tous les autorails dont la SNCB a disposé à ce jour, une dizaine de plans et schémas, 85 photos noir et blanc inédites et six photos couleurs sous couverture quadrichromie.

**Prix : 495 BEF + 75 BEF (envoi par la poste) = 570 BEF**


*envoi à l'étranger : frais de port portés à 155 BEF*

**Pour commander une de nos éditions « GTF asbl »**

Pour recevoir une de nos éditions, et notamment le dernier ouvrage d'Henri Scaillet, il vous suffit de verser la somme correspondante à notre compte **240-0380489-59** de GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1. *En communication du virement, il suffit d'indiquer le code-article « 217 » pour le dernier ouvrage d'Henri Scaillet.*

Vous pouvez aussi utiliser votre carte de crédit (formulaire en page 78) Pour envoi à l'étranger la procédure de commande figure en page 78.

*Autres ouvrages d'Henri Scaillet toujours disponibles au GTF asbl :*


 **J'étais machiniste** relate la vie professionnelle d'un machiniste de locomotive à vapeur de la remise d'Haine-Saint-Pierre.

156 pages format 16 x 24 cm, couverture en quadrichromie, 100 illustrations

*Prix : 495 BEF + 95 BEF (envoi par la poste) = 590 BEF*

*envoi à l'étranger : prix port compris porté à 650 BEF*

*code-article à indiquer en communication de votre versement : « 211 »*


 **Le chauffeur de locomotive** relate le métier peu connu du « second » du machiniste, le chauffeur. Vous y saurez tout sur la combustion, les charbons et l'art de conduire le feu d'une locomotive à vapeur.

80 pages format 16 x 24 cm, couverture en quadrichromie, 55 illustrations.

*Prix : 375 BEF + 60 BEF (envoi par la poste) = 435 BEF*

*envoi à l'étranger : prix port compris porté à 495 BEF*


*code-article à indiquer en communication de votre versement : « 214 »*

 **Offre spéciale :** les trois ouvrages d'Henri Scaillet « *J'étais machiniste* », « *Le chauffeur de locomotive* » et « *J'ai conduit les autorails* » vous sont offerts en promotion et en envoi groupé, jusqu'au 31 mai 1999, au prix exceptionnel de :

1240 BEF + 150 BEF (port) = **1390 BEF**

*envoi à l'étranger : prix port compris porté à 1550 BEF*

*code-article à indiquer en communication de votre versement : « 299 »*

 **Inventaire des lignes ferrées belges au 01.11.98**

Le GTF asbl vous propose aussi une plaquette d'une toute nouvelle conception : elle reprend l'inventaire complet, par numéro, de toutes les **lignes ferrées de la SNCB** au 1er novembre 1998, en distinguant lignes principales, à exploitation simplifiée et industrielles. L'inventaire précise l'existence ou non de trafic voyageurs, le nombre de



voies, la tension d'alimentation de la caténaire, la vitesse de référence et d'autres particularités d'exploitation.

Nous avons aussi dressé la liste de tous les **points** ferroviaires **frontaliers** entre la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, le Luxembourg et la France, ainsi qu'une liste complète des **tunnels** du réseau (avec longueur de chacun de ceux-ci).

Une plaquette de 40 pages en deux couleurs, sur papier glacé, illustrée de nombreuses photos inédites noir-et-blanc, illustrant les différents tableaux.

**Prix** : 200 BEF (+ 40 BEF envoi) = **240 BEF**  
(étranger : 250 BEF frais de port compris)

*(code-article à indiquer en communication du versement : 216)*

### **Carte du réseau ferré belge au 01.01.98**

Vu son grand succès, nous vous proposons à nouveau la carte du réseau ferré belge publiée par la SNCB (100 x 70 cm environ, pliée). Editée en couleurs, celle-ci distingue lignes principales et secondaires, à exploitation simplifiée, industrielles, hors service et touristiques, avec indication des bifurcations, et des gares et points d'arrêt, classés dans leurs diverses catégories. Un complément utile à « l'inventaire des lignes ferrées belges » publié par le GTF asbl.

Nous pouvons vous procurer cette carte, en version française ou néerlandaise à votre choix (à préciser à votre commande en utilisant le code-article correspondant).

**Prix** : 200 BEF (+ 60 BEF envoi) = **260 BEF**  
(étranger : frais d'envoi portés à 70 BEF)

*code-article à indiquer en communication de votre versement :*

- *version française de la carte : 261F,*
- *version néerlandaise : 262N.*

### **Histoire de la ligne Landen - Statte**

*par Didier Funken et Christian Lamby*

Pour rappel, notre service « Editions » tient toujours à votre disposition ce superbe ouvrage édité par le GTF asbl, format carré 21 x 21 cm, et qui contient toute la grande et la petite histoire de cette ligne hesbignonne aujourd'hui disparue (sauf entre Statte et Moha).

Un ouvrage de 144 pages, illustré de très nombreuses photos noir et blanc inédites.

**Prix** : 750 BEF (+ frais d'envoi : 120 BEF) = **870 BEF**

(frais d'envoi portés à 130 BEF pour l'étranger)

*code-article : 205.*

## GTF-voyages

### *Quatre réseaux en un jour avec une locomotive polytension SNCB série 18*

Nos lecteurs trouveront, en encart, la description de ce voyage exceptionnel organisé au départ de Luxembourg, dans quatre pays et sous trois tensions d'alimentation, le samedi 29 mai prochain.

### *Festival « vapeur » de Trois-Ponts dimanche 11 juillet 1999*

Comme il y a trois ans, un grand festival « vapeur » se prépare à Trois-Ponts, au coeur des Ardennes, pour le dimanche 11 juillet prochain.

A cette occasion, la localité sera entièrement fermée au trafic automobile pour permettre une animation maximale : engins routiers à vapeur (camions, rouleaux compresseurs...), circuits de petit train à vapeur vive, exposition rétrospective à l'occasion du 110ème anniversaire de la gare, mais aussi exposition ferroviaire à l'occasion de l'électrification de la ligne Rivage - Gouvy, dernier maillon de la relation internationale Liège - Luxembourg. En gare, trois ou quatre locomotives à vapeur en chauffe évolueront, ainsi que du matériel roulant moderne.

Le droit d'entrée à toutes ces manifestations sera fixé à 100 BEF.

**A cette occasion, le GTF asbl fera circuler un train à vapeur spécial de Bruxelles à destination de Trois-Ponts, avec de nombreux arrêts-photos..**

➔ Le GTF documentera ses membres en temps voulu. Retenez déjà la date !

#### **Légende des photos de couverture**

AVANT : la locomotive polytension 1801, en tête d'une rame Corail SNCF formant le train EC 33 *Parsifal* vers Liège-Guillemins et Köln Hbf, joue à cache-cache avec les tournesols de la décoration florale de l'époque de la gare de Namur le 6 septembre 1992 (photo M. Lebeau).

ARRIÈRE : croisement de deux trains IC « A » à Bruges le 12 janvier 1999 : à gauche, arrière du train IC 532 pour Welkenraedt (avec voiture-pilote I 11), à droite, locomotive polytension 1806 en tête du train IC 516 pour Ostende (photo M. Grieten)

## GTF - Distribution

### **Le rail dans l'entité de Seraing**

L'Association « Mémoire populaire de Seraing » publie le n° « 0 » de sa nouvelle revue « La Passerelle ».

Celle-ci est entièrement consacrée au rail à Seraing. Au sommaire : Croisière à Seraing ; les gares de Seraing ; le rail à la SNCB et dans la sidérurgie ; la résistance et le rail à Seraing et environs ; passages à niveau et gardes-barrières ; le tram à vapeur Ougrée - Bonnelles - Warzée ; les trains de loisirs (ligne SNCV Ougrée - Clavier - Val-St-Lambert et circuit Ougrée - Warzée - Comblain).

48 pages format A4, 34 photos noir et blanc ; plusieurs plans.

**Prix** : 170 BEF (+50 BEF frais de port) = 220 BEF.

(Étranger : frais de port portés à 70 BEF)

Code-article (à indiquer en communication de votre versement) : 641

### **Les chemins de fer en Hesbaye liégeoise, par Didier Funken**

Un livre au format A4 de 160 pages, avec couverture cartonnée et reliure fil de lin ; 250 photos noir et blanc, 15 couleurs et 28 schémas.

Contenu : évolution générale du chemin de fer pour les lignes 36 de Liège-Haut-Pré à Waremme et 31-32 (lignes industrielles aux alentours d'Ans) ; la vie de toutes les gares des lignes précitées.

**Prix** : 1150 BEF + frais de port (Belgique : 140 BEF ; Union Européenne : 180 BEF, reste de l'Europe : 260 BEF, autres continents : 320 BEF).

Code-article (à indiquer en communication de votre versement) : 642

Les commandes pour ces deux articles « *Distribution* » sont reçues jusqu'au 31 mai 1999 : versez la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF asbl - Distribution, B.P. 191, 4000 Liège 1 ou utilisez votre carte de crédit (formulaire en page 78 de ce numéro). Pour l'étranger, utilisez votre carte de crédit ou voyez la procédure en page 79.

## Service GTF-Photos

Nous poursuivons l'édition de séries des fabuleuses photos noir et blanc réalisées par notre ami français Jacques BAZIN, il y a quelques décennies.

Comme déjà écrit, certaines prises de vue sont inédites, d'autres sont similaires à des tirages antérieurs. La qualité des prises de vue et des tirages est variable, bien que les meilleurs possibles. Il s'agit de documents historiques dans l'état.

En primeur, les souscripteurs des récentes séries ont déjà reçu, par courrier séparé, la liste des nouvelles séries.

**Tirage** : 10X15 cm glacé.

**Prix d'une série indivisible de 10 photos noir et blanc** : 320 BEF.

**Frais d'emballage et d'expédition à ajouter** :

pour une seule série : Belgique : 65 BEF ; Union Européenne : 65 BEF ; Autres pays : 75 BEF  
pour 2 ou 3 séries : Belgique : 80 BEF ; Union Européenne : 95 BEF ; Autres pays : 120 BEF

**Série B 166 :**

- 08.08.53 : Autorail AR 115 à St. Hubert (Vx280)
- 08.08.53 : Gros plan sur blason vicinal et immatriculation AR115 (St Hubert)(Vx298)
- 14.07.52 : Site de la voie dans le bois au départ de Poix (Vx 271)
- 14.07.52 : Station de Bouillon : Wagon et AR en arrière plan (Vx 268)
- 18.03.55 : Bouillon AR avec tunnel et château fort en arrière plan (Vx 563)
- 18.03.55 : En surplomb de Bouillon : autorail (Vx 569)
- 18.03.55 : Idem (Vx 570)
- 11.11.55 : Bouillon station : vue en surplomb : wagons et autorail (Vx 692)
- 18.03.54 : La Roche en Ardennes : Autorail (Vx 478)
- 18.03.54 : Entre Houffalize et Cowan : train de marchandises (Vx467)

**Série B167 :**

- 06.10.58 : Forville : ART 297 (Vx 1188)
- 06.10.58 : Bierwart : ART 297 (Vx 1190)
- 06.10.58 : Bierwart : ART 297 sur chaussée (Vx 1176)
- 24.09.57 : Andenne : ART 63 + wagons Kubber (Vx 1001)
- 24.09.57 : Andenne : ART 63 en tête d'un train marchandises (Vx 1002)
- 24.09.57 : Andenne -Ohey : ART 63 (Vx 1006)
- 06.10.58 : Sucrierie de Moha : HL (Vx 1185)
- 06.10.58 : Idem : ART 297 (Vx 1194)
- 06.10.58 : Idem : ART 297 (Vx 1193)
- 06.10.58 : Idem : ART 297 à un PN (croix St André verticale) (Vx 1195)

**Série B168 :**

- 05.10.58 : Molenbeek (bd. du Jubilé) : croisement de 2 motrices S (Vx 1154)
- 05.10.58 : Idem : Motrice N et autobus (Vx 1151)
- 05.10.58 : Idem : Motrice Standard à plaque ligne M (Vx 1152)
- 05.10.58 : Idem : Motrice N (Vx 1153)
- 12.07.58 : Laeken (Expo Bénélux) : Motrice N et autobus (Vx 1115)
- 05.10.58 : Molenbeek (bd. Du Jubilé) : Motrice S et PCC STIB (Vx 1143)
- 05.10.58 : Bruxelles Stade : Motrice N(Vx 1144)
- 01.07.51 : Wemmel Station : Motrice N
- 07.11.54 : Bruxelles gare du Nord : Motrice N (Vx 524)
- 05.10.58 : Bruxelles Stade (site propre) : Motrice N (Vx 1146)

**Procédure pour la commande** : les commandes sont reçues jusqu'au 31.05.1999 sur le compte 001-0534742-57 de GTF asbl, BP 191, 4000 LIEGE 1 (uniquement de Belgique).

Les versements en provenance de l'étranger : exclusivement par Eurochèques garantis, ou en donnant autorisation de débit d'une carte de crédit Visa ou Eurocard (montant minimum de 1.000 BEF) en utilisant le formulaire ci-après dans Trans-fer.

**Adresse de contact et de commande** : GTF asbl, c/o Mr. Michel GEORIS, rue N. Fassin, 41, 4030 LIEGE.

**Fourniture des commandes** : fin juin 1999.

**GTF asbl-Editions - nos tarifs au 15 avril 1999**

Code article	Désignation de l'article	prix net	port (B)	port étran.
<b>Librairie</b>				
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	120	120
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	95	155
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	120
215	Thématique philat. ferroviaire (tome 3:électrique)	325	120	190
216	Inventaire des lignes ferrées de la SNCB	200	40	50
217	J'ai conduit les autorails, par Henri Scaillet	495	75	155
<b>Trans-fer (numéros spéciaux et hors série)</b>				
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-Quiévrain; 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 (tome 1)	460	25	70
319	Electrification Gouvy - Troisvierges	300	25	70
320	Les lignes nouvelles de la SNCB	480	25	70
321	Les frontières électriques de la SNCB (tome 2)	275	20	50

**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*, utilisez notre CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, B.P. 191, B-4000 Liège 1.

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



*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 bénéficiez 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-4000 LIÈGE 1





## Quatre réseaux en un jour avec une locomotive polytension SNCB série 18

Les locomotives SNCB polytension série 18 sont en voie d'extinction : leurs mois sont comptés en raison de leur épuisement technique. Sur un effectif de six machines, deux sont encore en service, dont la 1805, actuellement détentrice du record de vitesse sur rails d'une locomotive en Belgique, avec 218 km/h.

Plutôt que d'attendre la soudaine et brutale disparition de ces deux vétérans série 18, le GTF - en collaboration avec le GAR - a décidé d'organiser un voyage destiné à mettre en valeur le caractère européen et les étonnantes possibilités techniques de ces machines-soeurs des défuntes CC 40 100 de la SNCF. S'il ne s'agit pas d'un « vrai » train d'adieu, ce voyage en aura toute la saveur.

→ *Nous avons tenté d'organiser un tel voyage en 1998 et nous avons dû y renoncer. Cette fois, les parcours à l'étranger ont été réduits au strict nécessaire pour en limiter le prix.*

### ✓ Notre voyage du samedi 29 mai prochain

**Remarque :** *une modification d'itinéraire et d'heure de retour à Luxembourg est intervenue depuis l'envoi de notre circulaire « Express » à nos membres abonnés à ce service. Cette modification leur est indiquée par un double trait vertical en marge.*

L'itinéraire arrêté est exceptionnel, car irréalisable en train régulier : il est quasi impossible de nos jours de parcourir quatre réseaux européens au cours de la même journée, avec la même locomotive, et de surcroît en traction électrique.

Notre train sera formé d'une rame homogène de voitures « Wegmann » des CFL (dont les fenêtres disposent d'une ouverture suffisante pour les photographes) et de la voiture « Rendez-vous » assortie du GAR à bord de laquelle un service « restauration » sera par ailleurs proposé.

**Le rendez-vous est fixé à Luxembourg à 10h35** (correspondances attendues : trains partant de Liège-Guillemins à 7h18, de Bruxelles-Midi à 7h15 et de Paris-Est).

Après un petit parallèle international d'engins moteurs en gare de Luxembourg, nous nous dirigerons sous caténaire 25 kV vers **Wasserbillig**, puis entrerons en Allemagne sous 15 kV. Via Igel et la rive droite de la Moselle, nous rendrons d'abord au dépôt DB AG d'**Ehrang**, repaire de la locomotive bifréquence 181 001 DB AG mais surtout de la dernière machine quadritension série 184 DB AG, contemporaine des 18 belges. Un parallèle de ces engins est prévu au programme (sous réserve de la disponibilité par ailleurs demandée de la 184 003).

De retour en traction électrique à Luxembourg via **Trèves** (« *Trier* »), nous transiterons par le dépôt de Luxembourg-Ville où nous espérons vous offrir d'autres surprises...

Ensuite, nous nous rendrons à **Arlon**, - en 3 kV courant continu via la seule ligne CFL électrifiée sous ce type de tension - pour y faire tête à queue et revenir à **Athus** au crochet d'une locomotive diesel, via la ligne SNCB 167 Y Autelbas - Athus à voie unique et non encore électrifiée. A partir d'Athus (B), nous serons à nouveau sous caténaire 25 kV et nous irons à **Rodange** (L), puis nous franchirons la frontière française, pour nous rendre à **Longwy** (F), pour rentrer à Luxembourg via **Belval-Usines** et Hollerich.

**Luxembourg** sera notre **gare terminus**, où nous arriverons **vers 19 h 15**. Des correspondances y seront garanties vers Bruxelles-Midi (D. 19.27, A. 22.24), et Liège-Guillemins (D. 20.13, A. 22.44).

*Remarque* : *vu que l'heure de rentrée à Luxembourg est plus tardive, il y aura moyen de quitter le train spécial GTF à Rodange pour arriver plus tôt à Luxembourg (train régulier CFL : départ de Rodange à 17.25, arrivée à Luxembourg à 18.10).*

De nombreux arrêts-photos seront prévus sur ce parcours éminemment européen, avec quatre passages de frontières, sous trois tensions d'alimentation, avec la même locomotive...

Nous n'avons pas prévu d'arrêt de longue durée à midi. **Les personnes qui le souhaitent pourront se désaltérer et se restaurer à bord du train**, dans la voiture « rendez-vous » du GAR, dont le savoir-faire en la matière n'est plus à démontrer (*réservation nécessaire pour le repas de midi - voir plus loin*).

### ✓ Nos prix

*Notre forfait comprend le parcours en train spécial de Luxembourg à Luxembourg, les entrées sur les réseaux DB, SNCF et SNCB, la documentation inédite remise au départ, les frais d'organisation et la TVA.*

Forfait participant adulte : **1800 BEF**

Forfait participant enfant de moins de 14 ans : 1000 BEF

Forfait participant enfant de moins de 7 ans : gratuit

*Seuls, les enfants accompagnant leurs propres parents sont admis, sous leur responsabilité.*

Repas de midi organisé par le GAR à bord du train dans sa voiture « *Rendez-vous* » : **450 BEF** (*réservation requise sur bulletin d'inscription ci-joint*).

Parcours d'approche valable pour un voyage aller-retour de toute gare belge à Luxembourg (via Arlon ou Troisvierges) par trains réguliers 2<sup>ème</sup> classe : **370 BEF**

### ✓ Les inscriptions

Nous vous prions de vous inscrire le plus tôt possible (nombre de places limité) et **au plus tard le 14 mai 1999** en renvoyant le bulletin de participation joint à l'adresse qui y est indiquée. Une circulaire de confirmation, accompagnée des titres de transport, vous parviendra dans la semaine précédant le voyage.



## **NOS CONDITIONS GENERALES** **voyages GTF asbl**

1. *La participation effective à nos voyages est conditionnée par la réception d'une confirmation écrite d'inscription, envoyée par nos soins.*
2. *Le GTF asbl peut refuser une inscription sans devoir en préciser le motif.*
3. *Le GTF se réserve le droit d'annuler ce voyage si le nombre de participants requis n'est pas atteint. Dans ce cas, les sommes versées seront remboursées intégralement. Aucune indemnité n'est cependant due du fait de l'annulation du voyage par le GTF asbl*
4. *En cas d'annulation par le participant, le GTF asbl n'assurera un remboursement qu'en fonction des possibilités, dont il est seul juge et en tenant compte des frais déjà encourus.*
5. *La sécurité de chacun est une préoccupation essentielle du GTF asbl. Chaque participant s'engage à respecter les indications du personnel des réseaux de chemin de fer et des délégués GTF asbl. Il est notamment interdit de traverser les voies principales en dehors des passages protégés et de se placer en des endroits interdits du domaine ferroviaire.*
6. *Les enfants seront particulièrement surveillés par leurs parents qui en ont la charge).*
7. *Chaque participant s'engage aussi à respecter le climat de convivialité et de détente du voyage.*
8. *Le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus.*
9. *Les organisateurs du GTF asbl s'efforceront de respecter le mieux possible le programme prévu ; ils ne sont pas responsables des modifications de programme qui leur seraient imposées par des circonstances extérieures.*
10. *Le GTF asbl décline toute responsabilité pour tout incident résultant d'une cause extérieure à son organisation : mais, le cas échéant, les organisateurs s'efforceront de prendre les dispositions utiles pour y pallier au mieux.*