

115 Avril
2000

Périodique trimestriel

23^{ème} année

BELGIQUE-BELGIË

P.P.

LIÈGE X

9/406



transfer

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

N° aut. fermeture 9/16

200 F

Bureau de Dépôt: Liège X

Trans-fer 115 Sommaire Avril 2000

TRAMWAYS ET TROLLEYBUS, HIER ET DEMAIN.....	3
NOUVELLES DE LA SNCB	6
LA SNCB PAR LIGNE	6
<i>Modifications à la nomenclature des lignes</i>	6
LES LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES SÉRIE 23 DE LA SNCB	41
LE MATÉRIEL DE LA SNCB	51
<i>Planning de livraison du matériel nouveau ou rénové de la SNCB</i>	51
<i>Et les locomotives SNCB série 25.5 ?</i>	63
L'EXPLOITATION DE LA SNCB.....	64
<i>Les projets du cabinet Durant</i>	64
EXPLOITATION SNCB	68
<i>Le trafic des trains Thalys et Eurostar en 1999</i>	69
NOUVELLES DIVERSES	73
<i>Courrier des lecteurs</i>	75

Colophon

Rédaction : H. Arden, D. Coenen, J.-Cl. Elsdorf, J. Ferrière,
M. Grieten, H. Groteclaes, M. Lamboray, J. Laterre, P. Lemja, M. Lebeau,
M. Machine, R. Marganne.

Iconographie : D. Coenen, J. Ferrière, M. Grieten, H. Groteclaes,
J.-P. Joly, M. Lamboray, M. Lebeau, R. Marganne.

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

☎ : <http://www.chez.com/gtf>

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

PHOTOS DE COUVERTURE

AVANT : le 4 août 1967, un trolleybus de la ligne 10 Fléron - Liège franchit le passage à niveau de Bois-de-Breux (ligne SNCB 38 Chênée - Battice). Aujourd'hui, il n'y a plus de trolleybus ni de ligne 38 à Liège (photo R. Marganne)

ARRIÈRE : l'ancien en le nouveau à Namur : le TGV *Thalys* PBA 4534 tritension SNCF pour Paris-Nord, en garage, est dépassé par une automotrice double « classique » de la SNCB provenant de Ciney (photo M. Lebeau - 6 mars 2000)



Inno, place Saint-Lambert
Liège

du 5 au 27 mai 2000

lundi - samedi - 2^{ème} étage

Tramways et trolleybus, hier et demain

un pôle de développement économique et social de l'espace urbain

A l'occasion de la sortie de presse de notre ouvrage « Liège aux fils des trolleybus », constituant le tome 3 de notre collection « Les tramways au pays de Liège », le GTF asbl organise une grande exposition dans les locaux des grands magasins « Inno », place Saint-Lambert, au coeur de Liège.

Photos, cartes, schémas, vidéos, pièces détachées, modèles réduits... sont au rendez-vous pour relater le développement des tramways et trolleybus à Liège. Les matériels modernes de transport en commun sont également évoqués.

Si vous utilisez un autobus TEC pour vous rendre à cette exposition, le TEC vous offrira le retour gratuit !



Trolleybus de Liège, ligne 21, à son terminus du Laveu (photo J. Braive - 03.01.66)



- ↑ Liège-Guillemins : on casse tout... et on rebâtit pour... 2004 - 2005 ! (panorama des voies 6-7 en impasse et 8-9 de droite à gauche - photo J. Ferrière - 06.02.00)
↓ Evocation de vieilles servantes de la SNCB : les locomotives série 23 (la 2371 en ancienne livrée verte au dépôt liégeois de Kinkempois - photo M. Grieten - 21.06.85)

Du 5 au 25 mai, l'Inno sera donc le rendez-vous de tous les curieux non seulement du transport en commun électrique, mais aussi de l'évolution de la ville. La physionomie de celle-ci a complètement changé : tramways et trolleybus en ont été les témoins actifs, souvent les précurseurs, et aussi... les victimes désignées.

L'exposition comportera un comptoir où il sera possible d'acquérir toutes les éditions du GTF asbl : une excellente occasion de les découvrir en connaissance de cause et de les emporter sans frais de port ni de risque de détérioration.

L'exposition retiendra aussi l'attention de tous les amoureux de la ville...

La place Saint-Lambert revit. En mai, il sera aussi possible de découvrir un « gabarit » grandeur nature de métal et de toile du choeur oriental de la cathédrale Saint-Lambert aujourd'hui détruite, dans sa position géographique originale.

Aux souscripteurs de notre ouvrage « Liège aux fils des trolleybus »

Les souscripteurs - que nous remercions de leur confiance - recevront à domicile courant mai le livre fraîchement sorti de presse, s'ils ont demandé l'acheminement par voie postale.

Ceux qui ont demandé à pouvoir enlever personnellement leur exemplaire à Liège recevront un bon d'échange par la poste. L'exemplaire de « *Liège aux fils des trolleybus* » sera tenu à leur disposition durant toute la durée de l'exposition au stand GTF asbl situé au sein de notre exposition à l'Inno, aux heures d'ouverture des grands magasins. La présentation du bon d'échange sera indispensable au moment de la remise du livre.

Ils pourront par exemple profiter utilement de notre journée-événement - le samedi 20 mai 2000 - pour rejoindre Liège en train, éviter les problèmes de parking et les routes encombrées (voyez notre « lettre d'information » que vous avez reçue il y a quelques jours, ou notre site Internet <http://www.chez.com/gtf>).

Par ailleurs, tous les souscripteurs et acheteurs du livre « *Liège aux fils des trolleybus* » bénéficieront d'un bon d'achat pour les éditions du GTF asbl, échangeable pendant la durée de l'exposition.

Il est par ailleurs toujours possible d'acquérir notre nouvelle publication par la poste.



A nos membres... Mille fois merci en deux mille...

Merci de votre confiance et de votre soutien. A ce jour, vous êtes très nombreux à vous être réaffiliés à notre Association pour cette année 2000. Pour des raisons techniques liées à l'adaptation de nos logiciels, votre carte de membre 2000 sera jointe à Trans-fer 116 (parution : fin juin ou début juillet 2000).

Avec toute notre amitié...

... à notre membre Alain Tenaerts et à sa famille, endeuillés par la disparition de leur maman Madame Nelly Pirnay, décédée le 4 mars dernier.

Nouvelles de la SNCB

La SNCB par ligne

Modifications à la nomenclature des lignes

Les lignes ferrées desservant la rive *gauche* du port d'Anvers ont été renumérotées. Ainsi, une nouvelle ligne « 10 » apparaît-elle dans la liste des lignes principales du réseau SNCB, et la dénomination de la ligne 77 est-elle modifiée.

n°	tronçon ®	⤴	⤵	⚡	vitesse de référence	particularité
10	Y Zwijndrecht-Fort - Y Kruipin		1		40	
10/2	Y Koetstraat - Y Kruipin		1			

Cette ligne 10 englobe en fait l'ancienne ligne 229, sauf son tronçon terminal, qui porte désormais le n°77 (voir plus loin).

(Note du C.A. Réseau - 02.08.99, publiée le 15.08.99)

n°	tronçon ®	⤴	⤵	⚡	vitesse de référence	particularité
77	Y Steenland - Faisceau Sud		1		40	
77A	Moerbeke - Rostijne (Gent Noord) (BK 73.294)		1		40	exploitation simplifiée

Lignes 208 et 208a : les modifications sont les suivantes :

n°	tronçon ®	R	⤵	vitesse de référence	particularité
208	Y Farnese - Liefkenshoek	07	1	40	
209	Kallo - Zwijndrecht (zone industrielle)	07	1	40	
211	Y Kruipin - Y Farnese	07	1	40	
211a	Y Den Beer - Y Farnese	07	1	40	

En fait, l'ancienne ligne 208 Y Steenland - Liefkenshoek a été reprise dans sa section sud successivement sous le n°10 de Y Steenland à Y Kruipin, et sous le n°211 de Y Kruipin à Y Farnese. La ligne industrielle 208a porte désormais quant à elle, le n°211a.

(Notes du C.A. Réseau - 02.08.99, publiée le 15.08.99 & 13.10.99, publiée le 15.10.99)

Ligne 229 Y Zwijndrecht-Fort - Faisceau Sud : cette dénomination de ligne n'a plus de raison d'être, puisque cette ligne porte désormais le n°10 de Y Zwijndrecht-Fort à Y Steenland et le n°77 au delà jusqu'au Faisceau Sud.

(Note du C.A. Réseau - 01.09.99, publiée le 15.09.99)

❑ Fin de vie de remises SNCB célèbres...

✓ La remise d'Anvers-Dam

Cette remise, maintenant située en pleine agglomération, était fort à l'étroit et relativement loin des nouvelles installations du port. De surcroît, elle est dans l'axe du futur tunnel sous Anvers amorcé entre les gares de Berchem et Anvers-Central dont les voies se raccorderont à celles de la ligne 12 à hauteur de la gare d'Anvers-Dam. Elle était donc condamnée : un nouveau dépôt est en cours d'aménagement à Anvers Nord.



Le 11 décembre 1999, trois locomotives diesel série 51 attendent dans la cour d'Anvers-Dam, dont les 5178 et 5181. Ces locomotives sont en cours d'amortissement (photo M. Grieten)

✓ La remise de Monceau :

Cette importante remise carolorégienne sera aussi supprimée et remplacée par les nouvelles installations de Charleroi-Sud-Quai présentées au public lors des festivités du 125ème anniversaire de l'arrivée du rail à Charleroi début octobre 1999 (voir Trans-fer 114 page 41).

Signalons qu'à quelques mètres du dépôt de Monceau se construit un tout nouvel atelier pour les wagons destiné à remplacer celui de Luttre.



↑ Le 11 décembre 1999, trois locomotives diesel série 51 stationnent à Monceau : les 5150 (encore pourvue de sa chaudière), 5104 et 5117.

↓ Par une sombre après-midi, le 11 décembre 1999, quelques engins moteurs stationnent devant la remise de Saint-Ghislain, dont 3 locomotives électriques série 22 (les 2209, 2213 et 2244) - photos M. Grieten

✓ La remise de Saint-Ghislain

Cette remise montoise fermera également prochainement ses portes au profit des nouvelles installations de Charleroi-Sud-Quai. Déjà, de nombreuses installations caténaïres ont été démontées cet hiver dans la zone de cette remise. Avec la fermeture de Monceau et de Saint-Ghislain, Charleroi-Sud-Quai restera la seule remise hennuyère de la SNCB...

M. Grieten

□ Ligne 0 Jonction Nord-Midi : rafraîchissement de Bruxelles-Central

Les façades classées de la gare de Bruxelles-Central, oeuvre de l'architecte Victor Horta du début des années cinquante, vont, pour la première fois de leur existence, être lavées et restaurées (coût : entre 40 et 50 millions de francs).

De nombreux travaux de modernisation sont par ailleurs en cours ou prévus en gare de Bruxelles-Central, dont la configuration est pratiquement inchangée depuis son ouverture le 4 octobre 1952, et qui voit passer 140.000 voyageurs par jour : ainsi, des transformations importantes ont-elles été entamées à la consigne des bagages depuis le mois de novembre 1999. Un réaménagement à tous les niveaux est par ailleurs programmé : la salle des guichets sera équipées d'un « *travel center* » tandis que les quais seront rénovés, avec nouveaux ascenseurs et accès vers l'extérieur.

Cette entreprise s'inscrit dans la campagne menée par la SNCB pour réhabiliter ses gares, et surtout celles qui sont emblématiques comme Bruxelles-Midi (terminal TGV entièrement neuf et réhabilitation de toute la gare), Bruxelles-Nord (rafraîchissement des quais et couloirs sous-voies dans le cadre de la rénovation d'un quartier qui ressemble aujourd'hui quelque peu à « *Manhattan* »), Anvers-Central (porte d'entrée des Pays-Bas, où une gare à trois niveaux est en cours d'aménagement avec jonction directe vers Roosendaal), Liège-Guillemins (où un tout nouveau bâtiment de gare est en cours de construction dans cette gare TGV, porte d'entrée de l'Allemagne) ou la gare souterraine de l'aéroport national à Zaventem.

□ Ligne 4 (ligne à grande vitesse) Anvers - frontière néerlandaise vers Breda : première pierre...

C'est le 27 mars dernier que « *la première pierre* » de la ligne à grande vitesse n°4 a été posée en présence des Ministres néerlandais, belge et flamand des transports. En fait, il s'agit de la première coulée de béton dans les fondations d'un viaduc de croisement avec l'autoroute A16-E19 à la frontière entre les deux pays. L'échéance prévue pour l'ouverture de la ligne à grande vitesse n°4 est toujours 2005.

Savez-vous qu'une gare est prévue, entre Anvers et la frontière belgo-néerlandaise, sur la ligne à grande vitesse n°4. En fait, cet axe, qui suivra dès la sortie d'Anvers le tracé de l'autoroute E19, sera « mixte », comme la ligne 2 Bierbeek - Ans : elle sera empruntée non seulement par les TGV Bruxelles - Amsterdam, mais aussi par des trains « classiques » : on songe immédiatement ici aux trains « IC » Charleroi - Bruxelles - Anvers, qui - une fois assurés par des locomotives série 13 et des voitures I 11 - , pourraient être prolongés par la ligne nouvelle jusqu'à Breda, une ville frontalière néerlandaise qui n'est à ce jour accessible par rail au départ de Belgique

qu'au prix d'un détour, en changeant à Roosendaal. Avec ses quelque 130.000 habitants, Breda offre un gisement de clientèle à ce jour inexploité ! Dénommée « *Noorderkempen* », la future gare à construire sur la ligne à grande vitesse devrait se situer non loin de l'échangeur autoroutier de Brecht, en rase campagne certes, mais avec un parking de grande capacité destiné à drainer la clientèle de toutes les localités avoisinantes, jusqu'à Turnhout espère-t-on ! Ce sera une grande première en Belgique, où, à ce jour, les gares d'arrêt TGV sont des gares « historiques » de la SNCB remodelées.

Ligne 11 Antwerpen Y Schijn - Stabroek - Noordland

Nous avons traité de cette ligne, qui dessert les confins « nord » des installations portuaires d'Anvers à deux pas de la frontière néerlandaise : à double voie électrifiée jusqu'à la bifurcation de Stabroek (vitesse de référence : 90 km/h), elle est ensuite à simple voie non électrifiée (vitesse de référence : 60 km/h).

Le cul-de-sac actuel de cette ligne se trouve à quelque 5 km à vol d'oiseau de la ligne néerlandaise Roosendaal - Goes - Flessingue... L'opportunité se présente donc d'y créer une nouvelle connexion entre les réseaux SNCB et NS.

Les pourparlers en vue de cette connexion viennent d'entrer dans une phase « concrète » : les Pays-Bas vont étudier la faisabilité de cette liaison, à la fois côté Flessingue et côté Roosendaal. L'échéancier convenu est actuellement le suivant :

- mai - novembre 2000 : études préliminaires du tracé ;
- juin 2001 : établissement du tracé définitif ;
- 2003 : mise en service de la branche « *Flessingue* » de la ligne 11 prolongée : elle permettrait de relier le terminal conteneurs de Flessingue, actuellement en construction, aux installations portuaires et industrielles d'Anvers, destination finale prévue d'une partie des conteneurs que l'on débarquera à Flessingue ;
- 2005 : mise en service de la branche « *Roosendaal* », qui permettrait la circulation de trains de marchandises Anvers - Rotterdam via la ligne 11 et Bergen-op-Zoom, en évitant le détour par la ligne 12 actuelle et Roosendaal.

Ligne 12 Anvers - frontière néerlandaise (Roosendaal) - nouveau point d'arrêt

La construction d'un nouveau point d'arrêt au nord de l'agglomération d'Anvers a débuté sur la ligne 12 : ce point d'arrêt sera implanté à hauteur de la Groenendaallaan, offrant ainsi un nouvel accès par train du complexe de cinémas Métropolis tout proche, mais également du quartier Luchtbal avec correspondance avec le réseau bus et trams de « *De Lijn* » : la nouvelle ligne de tram, construite pour permettre l'accès au dépôt de « *Punt aan de Lijn* » n'est pour l'instant desservie que pour ce seul usage, et cela depuis la ligne 3 à Merksem, passe en effet sous ce nouveau point d'arrêt.

M. Grieten - R. Marganne

Ligne 15 Anvers - Lier - Herentals - Hasselt

La ligne 15 est en quelque sorte l'épine dorsale de la Campine. Elle se compose en fait de deux sections : la première relie la bifurcation Drabstraat (près d'Anvers), Lierre et Herentals : à double voie, elle est électrifiée, et parcourable à 120 km/h : à

Herentals, cette ligne reçoit l'affluent électrifié venant de Turnhout (ligne 29 à simple voie). La section suivante n'est pas électrifiée : elle est à double voie de Herentals à Mol, où elle se sépare de la ligne 19 vers Neerpelt, puis à simple voie entre Mol et Beringen, à double voie entre Beringen et Zolder, et enfin à simple voie entre Zolder et la bifurcation de Zonhoven, où elle rejoint la ligne 21A en provenance de Genk. Le trafic est varié : trains de voyageurs électriques vers Turnhout jusqu'à Herentals... puis, dans quelques mois nouveaux autorails série 41 vers Neerpelt et Hasselt. Il y a aussi des trains de marchandises...

M. Grieten



Des trains complets circulent journalièrement sur la ligne 15, même au-delà d'Herentals. Le jeudi 3 février 2000, dans la courbe avant Herentals et la ligne 29 venant de Turnhout, côté Neerpelt, à la BK 35.5, la locomotive diesel 5157 s'en retourne avec un train complet vers Anvers (photo M. Grieten)

□ Ligne 16 Lier - Aarschot

Il y a de ces lignes dont on entend bien peu parler. C'est le cas de la ligne 16, officiellement dénommée par la SNCB Y Nazareth - Y Est triangle Aarschot. Cette ligne à double voie, électrifiée, longue de quelque 27 km, dont la vitesse de référence est de 140 km/h, voit pourtant passer deux trains de voyageurs à l'heure : le service IC Anvers - Liège-Guillemins par Hasselt et un train L Anvers-Berchem - Aarschot - Louvain, plus un important trafic de marchandises depuis le port d'Anvers vers le sud du pays. Le projet de second accès ferroviaire au port d'Anvers, priorité du prochain plan décennal de la SNCB, lui donnera encore plus d'importance, puisque le projet existe de créer une nouvelle ligne directe entre Lierre et le triage portuaire d'Anvers-Nord.



↑ *Sint-Katelijne-Waver* : photo prise le 28 janvier 2000 depuis le pont routier surplombant la gare vers Anvers avec les voies de la ligne 25, les nouveaux poteaux caténaire (mais les anciens poteaux en treillis de l'électrification de 1935 sont toujours présents), les nouveaux quais et le bâtiment fraîchement ravalé de la gare, alors que la locomotive électrique 2361 remorque un « minerais » sur la voie B (ligne 27) vers Malines

↓ A Duffel, la vague de rénovation doit encore passer. Le 28 janvier 2000, la locomotive diesel 5167 fonce haut-le-pied sur la voie A (ligne 27) à hauteur du bâtiment de la gare de Duffel. La voie en impasse visible sur la photo n'est déjà plus raccordée et un quai provisoire longe la voie B de la ligne 27 dans le dos de notre photographe M.Grieten.



Le jeudi 3 février 2000, un train de wagons plats non chargés, remorqué par la locomotive électrique 2366, traverse la gare d'Heist-op-den-Berg vers Aarschot. Cette gare dispose d'une 3ème voie à quai et d'un bâtiment (photo M. Grieten)

□ **Ligne 18 : section nord Eksel (B.K. 29.750) - Neerpelt (B.K. 5.583)**

Quand ces lignes paraîtront, ce tronçon de l'ancienne relation Hasselt - Eindhoven, ouverte le 20.07.1866 par la compagnie privée « *Liégeois-Limbourgeois* », sera défermé. Dans les derniers temps, ce tronçon était utilisé pour la desserte d'un raccordement militaire situé à Eksel. Les derniers trains de desserte militaire ont roulé le 3 juillet 1996... L'assiette de cette courte section sera reconvertie en chemin de promenade.

□ **Ligne 21 Landen - Hasselt**

Lors d'un récent passage à Landen, l'aiguillage de la nouvelle voie A de la ligne 21 était posé le 08.02.00. La caténaire n'était pas encore tirée.

M. Grieten

□ **Ligne 25 Bruxelles-Nord - Anvers-Central**

Mois après mois, la ligne 25 poursuit sa cure de rénovation/reconstruction.

□ **Ligne 28/3 Y Cureghem - Y Forest-Est**

Cette ligne électrifiée et à voie unique est à nouveau exploitée.

(Note du C.A. Réseau - 02.08.99, publiée le 15.08.99)

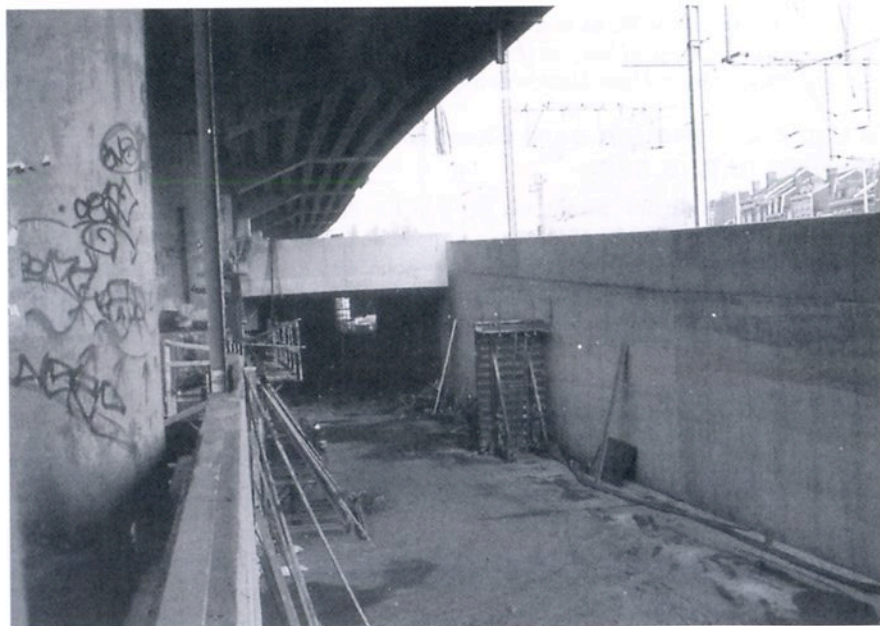
□ **Ligne 29 section Noorderwijk-Morkhoven - BK 19.650 (Y Wolfstee)**

De l'ancienne ligne campinoise 29 Aarschot - Herentals - Tilburg, ne restent plus que trois sections : du sud au nord :

- Noorderwijk-Morkhoven - BK 19.650 (Y Wolfstee) exploitation simplifiée - hors service
- BK 19.650 (Y Wolfstee) - Y Albertkanaal - exploitation simplifiée
- Y Kruisberg - Turnhout - ligne principale électrifiée et à voie unique

Sur la première section campinoise citée - Noorderwijk-Morkhoven - BK 19.650 -, était greffé un raccordement militaire, qui joignait précisément Morkhoven et le camp militaire d'Olen (Teunenburg). Vu la désaffectation de ce camp militaire, ce raccordement, de quelque 4 km, qui a connu sa dernière circulation le 3 mars 1996, n'a plus de raison d'être et a été défermé. Un chemin de promenade sera aménagé sur son assiette.

□ **Ligne 34 Liège-Guillemins - Hasselt : le saut-de-mouton de « Hemricourt » à Liège-Guillemins**



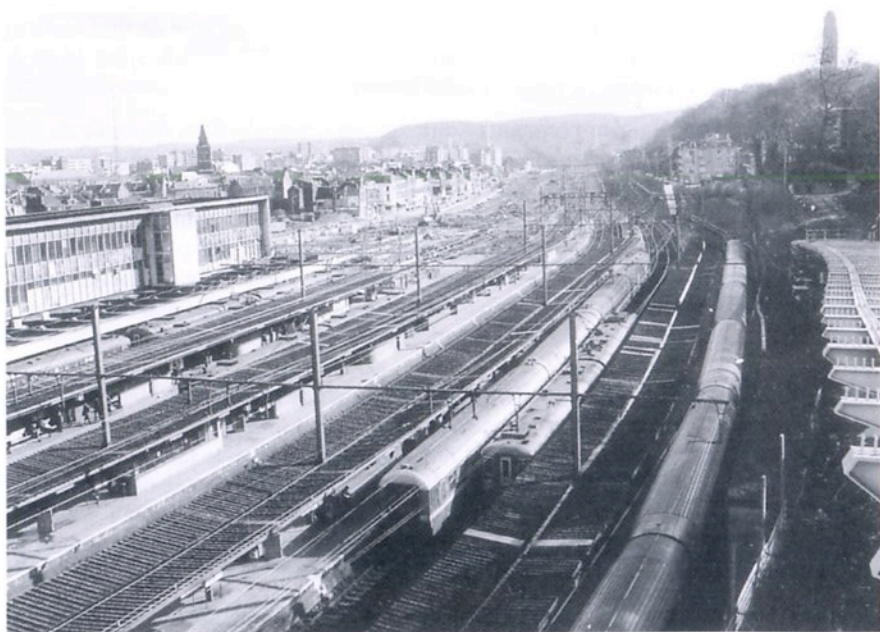
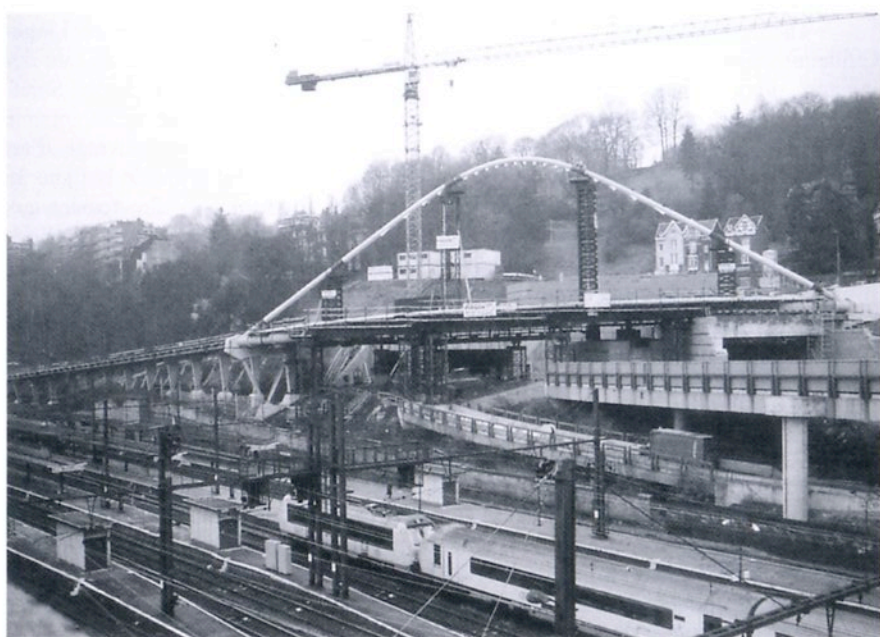
Le saut-de-mouton de Hemricourt, sans voies, vu côté Guillemins le 09.01.00 : à droite en surplomb, voies de la ligne 36 vers Bruxelles (photo acrobatique : J. Ferrière)

Tandis que le viaduc d'autoroute qui surplombe le grill d'entrée de Liège-Guillemins côté Ans / Liège-Palais est à présent remonté, le parachèvement du saut-de-mouton - long de 120 mètres - permettant à la ligne 34 sortant du tunnel sous Saint-Gilles de passer sous la ligne 36 venant de Bruxelles, est en cours. Pour rappel, lorsque la nouvelle gare de Liège-Guillemins sera construite en 2004/5, cet ouvrage d'art permettra à la ligne 34 venant de Liège-Palais de passer sous les voies de la ligne 36 venant de Bruxelles : ainsi, les trains de la ligne 36 aboutiront-ils directement aux voies longeant le nouveau bâtiment de gare, et de se trouver ainsi dans l'axe de la ligne 37 vers Verviers. Une telle situation permettra un gain de temps de 2 minutes aux TGV Bruxelles-Cologne... et aux trains de service intérieur de l'axe IC Ostende - Eupen. Corrélativement, l'actuel pont-tube qui traverse tout le grill de Liège-Guillemins côté Angleur pourra être supprimé. Quant aux trains venant de Liège-Palais, ils seront reçus sur les voies à quai situées le long de la colline de Cointe : les flux de trafic en gare de Liège-Guillemins seront ainsi totalement inversés par rapport à la situation actuelle.

Début avril, le saut-de-mouton lignes 34/36 était toujours dépourvu de voies. Pour fin mai 2000, il est néanmoins prévu de mettre en service une des deux voies dans le saut-de-mouton Hemricourt et les aiguillages correspondants à la sortie du tunnel sous Saint-Gilles. La voie unique existante - et provisoire - donne ainsi accès aux voies VI et VII (actuellement en impasse) et VIII, IX et X à quai ; la nouvelle voie posée dans le saut-de-mouton donnera, elle, accès aux voies XI à XIV. La pose de la seconde voie dans le nouveau saut-de-mouton dépendra des travaux d'avancement de la nouvelle gare. En situation finale (2002), la voie unique actuelle donnant accès aux tunnels vers Liège-Palais sera mise en impasse et transformée en voie de tiroir pour la remise en tête des locomotives des trains faisant terminus à Liège-Guillemins (*dans la situation actuelle, les trains IR Liège - Luxembourg*).

Pour la nouvelle gare proprement dite, qui sera, rappelons-le, déplacée de 150 mètres par rapport au bâtiment actuel vers Angleur, la situation est la suivante début avril 2000 : le vaste terrain sur lequel le bâtiment sera construit est complètement arasé. Le Centre Médical SNCB, qui avait été érigé dans les années soixante sur l'emplacement de l'ancienne voie I en impasse, a été démoli. L'emplacement du grill de sortie des anciennes voies en impasse II à V, et des voies VI et VII actuellement mises en impasse, est prêt pour recevoir les premiers travaux de fondations de la nouvelle gare. Ceux-ci consiste en un abaissement du niveau des voies, afin de les mettre pratiquement à niveau de la rue Varin : actuellement, la tête « sud » du pont-tube est pratiquement à nu... Ensuite, dans une première phase, 155 pieux de béton seront « plantés » : ils formeront l'assise de la moitié de dôme de verre, côté ville. Trois autres phases suivront... et aujourd'hui, Euro-TGV Liège, le maître d'oeuvre de la nouvelle gare, prévoit trois autres phases jusqu'en 2004-2005 - on ne parle plus cette fois de 2002... pauvres Liégeois ! Le problème est notamment de maintenir dans tous les cas de figure l'exploitation de la gare, avec maintien obligatoire de 6 à 7 voies en service (actuellement, il y a 9 voies à quai à double issue).

Le long de la voie XIV, jour et nuit, une entreprise spécialisée a monté, pendant l'hiver - tel un grand « meccano » - une rampe d'accès routière prenant son origine avenue de l'Observatoire et surplombant le futur raccordement à l'autoroute des Ardennes (à quelques mètres des tunnels de Cointe) grâce à un curieux pont suspendu et en courbe. Cette rampe est destinée à donner accès à un futur parking (800 places).



↑ Construction du pont suspendu au-dessus de l'entrée du tunnel autoroutier de Cointe (situation le 13.03.2000) ; voie 11, un train IC Ostende - Eupen arrive en gare de Liège-Guillemins, remorqué par une locomotive électrique série 13

↓ Le site de la gare de Liège-Guillemins (vu vers Angleur) le 20.02.2000 (photos acrobatiques : J. Ferrière)

La SNCB construira ce parking dans quelques mois à flanc de colline, en souterrain, le long de la rue Mandeville. Le dispositif routier d'accès à ce parking - inutilisable tant que le parking proprement dit côté Cointe ne sera pas construit - devait impérativement être monté avant juin prochain, date de l'ouverture de la liaison autoroutière entre l'A 601 et l'autoroute des Ardennes.

On a enfin appris que le pont ferroviaire métallique du Val Benoît sur la Meuse, qui supporte quatre voies à quai et qui constitue le débouché de Liège-Guillemins vers Visé (ligne 40), Verviers (ligne 36) et la ligne de l'Ourthe (ligne 43) sera normalement entretenu prochainement et repeint en couleur grise, sans doute. Ces opérations étaient rendues indispensables, car - avec son aspect lépreux actuel - il gêne la vue du tout nouveau pont à haubans « du pays de Liège » qui permet à l'autoroute des Ardennes de traverser la Meuse au débouché « sud » du tunnel de Cointe.

R. Marganne

□ Ligne 35 Louvain - Aarschot - Hasselt : travaux à Aarschot

A Aarschot, le passage souterrain existant a été prolongé fin décembre 1999 au-delà des voies, côté opposé à la gare, pour permettre l'accès au parking récemment agrandi.

Des travaux de remplacement d'aiguillages en gare provoquent ponctuellement quelques rétentions certains week-end.

M. Grieten

□ Ligne 36 Bruxelles-Nord - Liège-Guillemins

Les travaux battent leur plein entre Diegem et Louvain, pour la mise à quatre voies de la ligne 36 : ici, les voies rapides (ligne 36N) encadreront les voies lentes (ligne 36), jusqu'à l'ouest de Herent, où la ligne 36N passera sous la voie « B » (sens Liège - Bruxelles) de la ligne 36 afin de profiter d'une nouvelle courbe d'accès en gare de Louvain, permettant une vitesse plus élevée.

A Louvain, côté Liège, c'était finalement le 19.09.99 que les voies de la ligne 139 vers Wavre et Ottignies ont été coupées entre la gare et la bifurcation Parkbrug : tout le trafic est dévié par la ligne 139/1¹ et cela jusqu'en juillet 2000 ; la ligne 36 sera alors déviée en septembre 2000 entre les quais et la bifurcation Molenbeek par la L.36/2 dite « lente ». Merci au lecteur attentif qui nous a fourni ces renseignements.

A Louvain, côté Bruxelles, les travaux progressent aussi rondement pour permettre l'arrivée de chacune des lignes en limitant les interférences entre elles.

C'est à Herent que les travaux ont le plus progressé : après les démolitions nécessaires, l'ensemble du site élargi apparaît maintenant ; de nouveaux quais provisoires, reculés d'une centaine de mètres côté Louvain ont été mis en service le 14 février 2000 ; une passerelle provisoire y enjambe le site pour remplacer le passage sous-voies à hauteur de l'ancienne gare. A terme, les 2 voies rapides qui seront placées entre les voies lentes, passeront sous la voie B Louvain - Bruxelles à l'amorce de la

¹ - voir Trans-fer n°114 page 7

nouvelle courbe en cours d'aménagement et du nouveau pont au-dessus du canal Malines –Louvain et de la Dyle.



A Herent, alors que la gare venait d'être démolie et que toutes les maisons dans l'axe des 3^{ème} et 4^{ème} voies l'étaient tout autant, le passage sous voies est toujours accessible à hauteur des quais où arrive le 29 décembre 1999 le train L.3037 Louvain – Bruxelles à 15.47, composé de 5 automotrices doubles (les 780, 252, 700, 673 et 723), trop long pour être mis à quai. En fait, en semaine, tous les trains L de cette relation assurent ensuite les trains « IR d » de la relation Bruxelles – Grammont, avec scission à Enghien d'une tranche « directe » pour Grammont faisant omnibus sur la ligne 123 (les 3 premières automotrices vues sur la photo) de la tranche par Ath et Lessines (photo M. Grieten).

Signalons qu'à Herent, les travaux de construction d'un mur anti-bruit ont été arrêtés par décision de justice, un riverain se plaignant que le mur a été construit dans sa propriété.

Il est par ailleurs désormais acquis qu'un raccordement direct sera construit à l'entrée de Louvain côté Bruxelles entre la ligne 36 en provenance de Bruxelles et la ligne 35 vers Aarschot pour permettre des relations directes entre Aarschot et au delà avec Bruxelles, sans changement de front en gare de Louvain².

A Kortenberg, la 3^{ème} voie à quai, servant également de voie de dépassement vers Louvain est hors service et démontée.

Entre Herent et Nossegem, quasiment un pont sur deux est déjà démoli et en cours de reconstruction pour le passage des 4 voies.

² - l'actuelle relation voyageurs « IC E » Knokke/Blankenberge - Bruxelles - Hasselt - Tongres est réalisée moyennant un rebroussement en gare de Louvain, avec la perte de temps correspondante...

A Zaventem, le pont de la Parklaan à hauteur de la gare a été démoli début février.

Tout le site est en chantier pour la construction de la nouvelle voie « lente » vers Louvain, plus à gauche de l'ex-troisième voie, de façon à permettre le ripage progressif des voies actuelles et construire ainsi la quatrième voie.



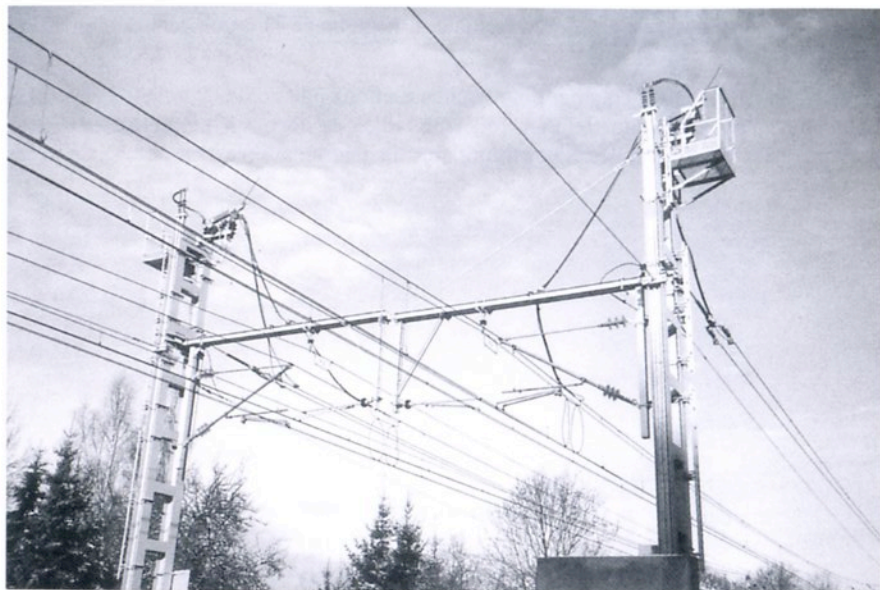
Il n'y a plus que deux voies sur la ligne 36 à Zaventem, et le pont de la Parklaan visible sur la photo aura disparu début février. La photo est prise le 6 janvier 2000 à hauteur de la BK 10 en direction de Bruxelles (la gare est cachée par le pont) : le train IR i 3612 La Panne – Bruxelles-National-Aéroport composé de trois automotrices « Break » dont les 328 et 391, se dirige vers la bifurcation de la ligne 36C vers l'aéroport (photo M. Grieten)

A l'autre bout de la ligne, à Ans, les voies « rapides » destinées au passage des TGV vers la future ligne à grande vitesse n°2 sont en cours de pose dans la gare, à l'emplacement des anciennes voies à quai 1 et 2. En mai prochain, la pose des voies de la future ligne 2 entre Ans et Bierset, là où son site est parallèle à la ligne 36, devrait commencer. Quant à la ligne 2 en site neuf, la pose des voies n'est pas attendue avant le mois de septembre 2000 (pour une ouverture au trafic prévue en 2002).

M. Grieten

□ Ligne 36A Voroux - Kinkempois

Les travaux semblent toucher à leur fin sur une ligne marchandises qui, depuis quelques mois, n'est rouverte qu'à certains moments et à voie unique, pour les trains de route de TUC-Rail alimentant la base travaux de Voroux. Les travaux de rénovation



↑ *Hergenrath-frontière*, vue vers l'Allemagne : dernier support caténaire belge avec interrupteurs et double ligne aérienne SNCB courant continu (avec console typique) et DB AG courant alternatif (avec console typique) (photo M. Lamboray - 12.99)

↓ Ligne 37 (près du pont de Marienheide) : les installations de la caténaire 3 kV SNCB sont distinctes pour chaque voie (photo H. Groteclaes - 01.03.00)

du viaduc de Renory sont terminés. Assez curieusement, si les ponts et viaducs de la ligne ont été revus et la voie complètement rénovée (avec traverses en béton sauf dans les tunnels et sur certains ouvrages d'art), aucun travail d'étanchéité et de rénovation n'a été entrepris dans les tunnels de la ligne. Les entreprises adjudicataires s'activent actuellement à la finition du viaduc de Horloz et du pont sur la rue bordelaise (pont Mestrez) à Tilleur. La SNCB compte bien rouvrir la ligne à double voie, dès le 1^{er} mai prochain. L'objectif est clair : alimenter la base travaux TUC-Rail de Voroux, qui, à partir de cette date, posera les voies de la ligne 2 (voir plus haut). Pour la remise en service de la ligne 36A pour les trains de fret « commerciaux » (et notamment pour les trains de minerai desservant les sites liégeois de Cockerill), aucune date n'est encore fixée...

R. Marganne

□ **Ligne 37 - Liège - frontière allemande (Hergenrath)**

✓ *la verrière de Pepinster restaurée*

La gare de Pepinster a une situation originale : elle est implantée au coeur de la bifurcation entre la ligne 37 Liège - frontière allemande et la ligne 44 Pepinster - Spa. Une vaste verrière typique recouvre les quais du coeur de cette bifurcation : elle est cependant dans un état si lamentable que la SNCB a voulu la démolir. Les tenants de la conservation du patrimoine ont réagi en entamant une procédure de classement, qui a abouti. Depuis lors, la SNCB attend les subsides pour réparer le monument et a même dû prendre des mesures de protection des voyageurs en neutralisant une partie de l'espace des quais où des éléments de verrière menaçaient ruine. On vient d'apprendre que les subsides sont enfin débloqués et que la restauration de l'ensemble va commencer dans les meilleurs délais.

H. Groteclaus

✓ *Mise à niveau de la section Hammerbrücke - frontière géographique*

Nous l'avons maintes fois expliqué : dans le cadre des travaux de ligne à grande vitesse vers l'Allemagne, la section de la ligne 37 « classique » entre le viaduc « Hammerbrücke » et la frontière, doit devenir partie intégrante de la LGV n°3 : elle vient donc d'être reconditionnée. Profil, voies et ouvrages d'art ont été revus. Il en est de même pour les lignes aériennes de l'électrification, dont les installations dataient de 1966. Certes, les principes définis en 1966 pour l'électrification ont été maintenus : électrification en 3 kV continu jusqu'en gare principale d'Aachen Hbf, gare bicourant commutable, avec système belge de caténaires jusqu'à la frontière géographique, et système allemand adapté sur parcours allemand : poteaux en treillis, isolation prévue pour le 15 kV 16 2/3 Hz mais double fil vu les intensités développées en courant continu, le tout étant alimenté, jusqu'à Aachen Hbf inclus, par la sous-station SNCB de Welkenraedt. Une amélioration notable a été apportée en 1999 : l'installation d'une sous-station de traction supplémentaire 3 kV côté belge de la frontière géographique, à Hergenrath, afin de renforcer notamment l'alimentation électrique sur le sévère plan incliné qui mène de la gare d'Aachen Hbf au Buschtunnel. Ce renforcement était rendu indispensable par les fortes intensités demandées par la double motrice équipant les TGV : un feeder aérien a même été installé entre la sous-station SNCB de Hergenrath et

la gare d'Aachen Hbf pour limiter les pertes de tension en ligne. Par ailleurs, la SNCB en a profité pour « reprendre » la caténaire. Aussi, côté belge, la caténaire a été totalement reconstruite entre Astenet et la frontière, selon le type SNCB classique, mais elle a été réalisée, non avec les traditionnels portiques, mais avec des supports indépendants pour chacune des deux voies principales, afin de limiter l'impact d'un incident affectant une voie sur la caténaire de la voie voisine. A la frontière géographique, les derniers supports en Belgique ne manquent pas d'originalité : ils supportent à la fois les interrupteurs alimentant la section 3 kV vers l'Allemagne, le feeder allant jusqu'à Aachen Hbf, mais aussi deux types de support caténaire : un support SNCB (le plus grand), isolé pour le 3 kV, et le typique support BD AG, plus petit, mais isolé pour le 15 kV 16 2/3 Hz, quoique alimenté présentement en 3 kV.

M. Lamboray

□ Ligne 42 : les problèmes de l'exploitation mixte diesel - électrique Liège - Luxembourg

Les difficultés de mise au point des nouvelles locomotives 3000 des CFL (soeurs de la série 13 SNCB) ont compliqué en plein hiver la mise en ligne de trains électriques entre Trois-Ponts et Luxembourg : en fait, les roulements actuels prévoient la mise en ligne de 3 locomotives série 3000 pour assurer les trains de voyageurs entre Luxembourg et Trois-Ponts et retour. Vu le peu de fiabilité des 3000, les CFL ont cependant parfois dû mettre en ligne d'autres engins de traction entre Luxembourg et Trois-Ponts en tête de trains de voyageurs réguliers : c'est ainsi que l'on a pu observer de vieillissantes locomotives 3600 voire une automotrice de la série 2000 des CFL en gare de Trois-Ponts, du moins jusqu'au 30 janvier dernier, tant que la conduite de ces trains était exclusivement confiée à des conducteurs luxembourgeois. Depuis fin janvier 2000, vu que les conducteurs des CFL assurent à nouveau des prestations entre Trois-Ponts et Liège, aux commandes des locomotives diesel série 55 « bleues », afin de garder leur « connaissance de la ligne », les prestations des conducteurs de Gouvy ont été étendues et enchevêtrées avec celles des conducteurs CFL : il n'est donc pratiquement plus possible de remplacer des locomotives 3000 des CFL par des locomotives électriques 3600 ou des automotrices 2000, les conducteurs SNCB n'étant pas initiés à la conduite de ce matériel.

Autre anecdote : début janvier, un très grave incident électrique - touchant l'électronique de puissance - a affecté la 3001 CFL sur parcours belge, à tel point que le train au départ de Trois-Ponts vers Luxembourg qu'elle remorquait est tombé en détresse à Cierreux. Après dépannage par une locomotive 3000 présente à Gouvy, un incendie a éclaté dans la salle des machines de la 3001 en gare de Kautenbach, nécessitant l'intervention des pompiers locaux. La 3001 est très gravement avariée (la locomotive est éventrée) et nécessite un retour au fournisseur, pour réparations approfondies.

Un autre problème technique inattendu est apparu sur la section Trois-Ponts - Gouvy. Depuis sa mise sous tension, les riverains de la ligne se plaignent de graves perturbations dans leurs communications téléphoniques (téléphone fixe s'entend). Serait-ce un problème de courants vagabonds mal drainés ? La SNCB et Belgacom se sont penchées sur le problème...

Entre-temps, la SNCB dessert toujours la section Liège - Trois-Ponts non seulement avec des voitures I 10, mais aussi avec des antédiluviennes rames M2, parfois chauffées... à la vapeur (l'odeur... et la moiteur inimitable correspondante flotte alors dans les compartiments) en cas d'indisponibilité de locomotives 55 « bleues ». Et c'est là une relation internationale...

✓ Et l'électrification ?

La situation est la suivante en ce mois de mars.



A Rivage, entre la bifurcation des lignes 42 (Gouvy) / 42 (Jemelle) et la sortie est du tunnel de Liotte, les fils caténaires 3 kV sont en cours de montage.

Entre la tête est du tunnel de Liotte et les installations de croisement de Stoumont, la caténaire est en place, y compris la section de séparation 3 kV / 25 kV à Martinrive. La caténaire n'est pas encore sous tension, et pour cause : le courant alternatif vient de la sous-station de Trois-Ponts...

Malgré les travaux, des trains de fret ont toujours circulé sur la ligne 42 : le 25.06.99, à Coö, train pour Gouvy, remorqué par les 5508 et 5532

(photo M. Grieten)

Sur la section Stoumont - Trois-Ponts où tout - ou presque - était encore à faire, tous les ouvrages d'art sont enfin remis au gabarit électrique et étanchéifiés : on sait que l'entreprise désignée pour traiter les tunnels de la section Stoumont - Trois-Ponts (Xhierfomont, Cheneux, Roanne et Coö) n'avait pu respecter les délais, d'où le report de mise en service des trains électriques de bout en bout de Liège à Luxembourg de 1999 à 2000. Fin mars, les potences caténaires étaient en place sur toute la section, mais le fil n'était pas encore tiré. La raison : le remplacement du pont de Biester, à la sortie de Trois-Ponts côté Coö, qui permet à la N 633 de passer sous la ligne 42. Ce pont était trop étroit et trop bas (3,5 au lieu des 4,5 m standard) pour le trafic routier.

Pour le remplacement de ce pont, la SNCB a dû s'entendre avec le MET³ et les négociations ont traîné. Les travaux battent actuellement leur plein, mais la SNCB devait attendre que le nouveau tablier du pont - en attente entre-temps en gare de Trois-Ponts - soit posé pour procéder à l'installation des fils caténaires. Une fois cette opération réalisée (en principe fin mars), il restera moins de deux mois pour parachever l'électrification de cette ligne, dont le dossier a traîné plus de 10 ans, ce qui n'est ni à l'honneur du gouvernement belge de l'époque, ni à celui de la SNCB. S'il n'y avait eu l'entêtement du gouvernement luxembourgeois... et les subsides européens, il y a fort à parier que cette belle ligne ardennaise serait aujourd'hui à l'abandon.

Rendez-vous, sauf imprévu (il y en a eu tant...) fin mai 2000, pour l'inauguration des trains électriques sans rupture de charge entre Liège et Luxembourg. On n'entendra plus alors à l'arrivée à Trois-Ponts le message suivant : « *Trois-Ponts. Les passagers pour Vielsalm, Gouvy et Luxembourg sont priés de descendre du train. Correspondance sur le même quai* »... ou l'inverse !

✓ La traction électrique entre Liège et Luxembourg - prévisions pour mai 2000



Les trains électriques passent déjà à Salm-Château : train IR 117 Trois-Ponts-Luxembourg avec locomotive CFL 3013 et voitures SNCB I 10 : une préfiguration des futurs trains Liège - Luxembourg (photo M. Lebeau - 15.10.99)

Il est prévu depuis belle lurette que, lorsque l'électrification complète sera effective entre Liège et Luxembourg, la traction des trains « IR » reliant la Cité Ardente et la capitale grand-ducale sera confiée aux nouvelles locomotives bicourant série 3000 des CFL, remorquant des rames de voitures I 10 (une de première classe,

³ - MET = Ministère wallon de l'Équipement et des Transports

deux de seconde classe et un fourgon) : le personnel de conduite sera fourni par la remise belge de Gouvy et le dépôt de Luxembourg. Reste néanmoins à régler le problème des deux trains de pointe circulant sur la ligne entre Gouvy et Liège (en matinée, 7484 Gouvy 5.10 - 7485 Liers 6.58 et Gouvy 6.15 - Liers 8.09, le soir 8483 Liers 17.43 - Gouvy 19.39 et 8484 Liers 18.15 - Gouvy 20.05) : ces trains, actuellement assurés avec locomotive diesel série 55 et voitures M2, doivent être convertis pour bien faire à la traction électrique... bicourant. Les automotrices triples AM 96 bicourant (n°441-490) étant très sollicitées, la SNCB a songé à réutiliser les... cinq locomotives tritension série 15, affectées à la remise de Kinkempois et dont l'emploi se réduit comme une peau de chagrin à la suite de l'engagement des locomotives série 13 sur l'axe Ostende - Eupen. Des essais ont été faits à cet effet en février dernier : verra-t-on fin mai les « 15 » « dormir » à Gouvy entre deux trains « P », en compagnie des locomotives musée 204.004 et 6041 qui y ont récemment trouvé refuge ? Pourquoi pas ?

✓ Et Bovigny...

Une dernière chose : à Bovigny, site chéri des photographes ferroviaires, les voies de débord de la cour à marchandises ont été supprimées, corrélativement à la disparition du dépôt de munitions géré par l'armée allemande et situé sur le territoire de la localité. Seule subsiste la double voie principale, aujourd'hui électrifiée. Quant au chandelier typique de signalisation, il a bien entendu disparu...

R. Marganne

□ Ligne 50 Bruxelles-Nord - Alost - Gand-St-Pierre : Jette

Au nord de l'agglomération bruxelloise, la gare de Jette est une gare de bifurcation entre les lignes 50 Bruxelles Nord - Denderleeuw - Alost - Gand et 60 Jette - Asse - Termonde

Il y a donc 4 voies à quai, ce qui permet d'offrir de nombreuses relations directes vers le centre la ville (11 minutes pour rejoindre Bruxelles-Central). Il n'y cependant que deux voies entre Jette - Bockstael et Laeken où, en plus, les voies de la ligne 28 de contournement ouest de la ville rejoignent celles de la ligne 50 pour enjambrer le canal de Willebroek sur un pont métallique.

Afin d'améliorer le débit et dans le cadre des investissements prévus dans le plan Star 21, les travaux en cours à Jette vont amener un remaniement des aiguillages de la bifurcation. Des nouveaux poteaux caténaires sont déjà en place et des travaux de voies se poursuivent certains week-ends, nécessitant des mesures d'exploitation contraignantes. C'est ainsi que les 29/30 janvier, 5/6, 19/20 et 26/27 février 2000, par suite de circulations à voie unique, les trains L. de la relation horaire Alost - Jette - Bruxelles-Midi ont été retardés de 15 minutes et limités à Bruxelles-Nord.

M. Grieten

□ Ligne 51A Bruges - Zeebruges

La nouvelle gare voyageurs de Zeebruges sera opérationnelle dans quelques mois. Déplacée vers le centre de la localité, perpendiculaire à la route royale, à l'endroit où celle-ci franchit les voies de chemin de fer, elle prendra le nom de

« Zeebrugge-Strand ». Dès sa mise en service, l'actuelle gare typique de Zeebruges sera désaffectée.

□ Ligne 52 Anvers-Sud - Boom - Puurs - réouverture de points d'arrêt

Le 25 septembre prochain, la SNCB rouvrira l'ancien point d'arrêt de *Ruisbroek-Sauvegarde*, situé entre le canal Maritime à la sortie de Boom et Puurs : la SNCB escompte y gagner quelque 100 clients.

Dans un avenir rapproché, la SNCB compte aussi rouvrir les points d'arrêt *Hoboken* et *Schelle* (mais se pose là le problème des horaires : il faut continuer à garantir les correspondances à Puurs).

A l'horizon 2005 enfin, au moment de l'ouverture de la jonction souterraine nord-sud d'Anvers, les trains Puurs - Anvers actuels pourraient être prolongés jusqu'à Kapellen : on pourrait alors envisager de tripler la cadence des trains, aujourd'hui fixée à une circulation à l'heure (en semaine !).

Un nouvel intérêt de la SNCB pour une ligne de banlieue électrifiée et à double voie, dont on n'a jamais vraiment tiré profit depuis son électrification... !

□ Ligne 85 Y Leupegem - Ruien - plus de trafic...

Section subsistante de l'ancienne relation Audenarde - Leupegem - Avelgem - Herseaux - frontière - Watrelos - Roubaix, la ligne principale à voie unique et en cul-de-sac Y Leupegem - Ruien (11 km), où la vitesse de référence était fixée à 40 km/h, n'avait d'autre utilisation que l'alimentation en charbon de la centrale électrique thermique d'Eletrabel située à Ruien, sur les bords de l'Escaut. A ce titre, elle était parcourue par des locomotives diesel série 62 de Merelbeke en tête de rames de wagons Talbot. Suite à la décision d'Electrabel de transférer ce trafic de pondéreux à la voie d'eau, le dernier train d'approvisionnement de la centrale a roulé le 30 décembre 1999 jusqu'à Ruien. Depuis lors, la ligne ne connaît plus aucun trafic. Son avenir est donc gravement hypothéqué...

□ Ligne 73 transport de fonte liquide sur la ligne frontalière De Panne - Bray-Dunes - Adinkerke

Comme nous l'avons écrit dans notre livraison précédente, la ligne ferroviaire frontalière De Panne - Bray-Dunes a été rouverte en décembre dernier dans le cadre d'envois de fonte liquide entre le site sidérurgique Sollac/Usinor de Dunkerque et le site carolorégien de Cockerill-Sambre. Un certain nombre d'envois test ont été effectués par rail par des wagons-torpille de 300 tonnes (chargés de 150 tonnes de métal en fusion à une température de 1300 à 1400°). Un wagon-tampon était attelé entre chaque wagon-torpille. Le projet a été évalué fin janvier et de nouveaux envois-test devraient être effectués au courant des mois d'avril et de juillet. Si ceux-ci s'avèrent positifs, un service régulier Dunkerque - Charleroi sera lancé en septembre 2000. Il serait composé d'un train de trois wagons-torpille et quatre wagons-tampon, quitterait Dunkerque journallement vers 21 heures pour arriver à Charleroi le lendemain matin vers 4 heures, avec retour à vide le même jour. Reste maintenant à

savoir si ce transport de fonte liquide sera définitivement confié au rail dès septembre 2000. Tout dépendra en fait de la stratégie d'Usinor, reprenneur de Cockerill-Sambre : l'entreprise confiera-t-elle les fourniture de métal en fusion pour Charleroi à son usine Sollac de Dunkerque ?

□ Ligne 94 - Hal

Petite rectification⁴ sur la configuration des voies en gare de Hal : la voie 1 est bien la voie de réception et de départ des trains de la ligne 26 (ceinture est de Bruxelles), mais cette voie n'est pas en cul-de-sac ; en fait, elle est raccordée, dans le tunnel de Hal, à la voie B de la ligne 94 Hal - Tournai. Par ailleurs, un ensemble de communications avec deux raccordements se croisant permettant de rejoindre dans les 2 sens la voie A de la ligne 94 à la voie B de la ligne 96 Bruxelles - Quévy-frontière offre une grande souplesse d'exploitation conjointement aux appareils de voies côté Bruxelles. Il n'est cependant pas possible de passer de la ligne 1 (LGV) venant de Paris sur la ligne 96 vers Bruxelles, la bifurcation « Ring » provisoire mais toujours en place ne permettant que le passage de la ligne 96N, venant de Bruxelles, sur la ligne 96 vers Tubize/Braine-le-Comte.



A Hal, les trains de service intérieur ne s'arrêtent plus aux quais provisoires des voies 6 et 7 de la ligne 96N, comme ce 05.10.99 (à droite, train IR Manage - Turnhout, automotrice 718 ; à gauche, train IR Louvain-la-Neuve-Université - Binche, automotrice 813) - photo M. Grieten

Dans la configuration actuelle des voies à Hal, aucun TGV ne pourra donc être envoyé sur la ligne 26 (ceinture est de Bruxelles) et rejoindre ainsi le Quartier

⁴ - rectification à Trans-fer 114 petit historique à Hal, page 25

Européen de Bruxelles sauf depuis la jonction « de secours » ligne 1 / ligne 94 à Silly, à moins d'inverser la bifurcation « Ring » entre Lembeek et le canal Bruxelles – Charleroi.

M. Grieten

□ Ligne 127 Statte - Landen - réutilisation pour le transport du courant traction TGV

Comme on le sait, la ligne 127 n'est plus exploitée que sur la courte section Statte - Moha, sous le régime des lignes à exploitation simplifiée et pour la desserte « marchandises » d'une entreprise locale. Au nord de Moha, vers Hannut et Landen, l'assiette de cette ligne doit être transformée en chemin de promenade, selon les normes « RAVeL » édictées par la Région Wallonne. Mais l'assiette va aussi être réutilisée sur un mode ferroviaire... inattendu : elle va « transporter » le courant électrique pour l'alimentation de la future ligne à grande vitesse n°2 Bierbeek (près de Louvain) - Ans. Celle-ci doit en effet être alimentée en 25 kV 50 Hz par une sous-station de traction unique, située non loin de Landen, à Avernas précisément, non loin de l'endroit où la ligne à grande vitesse « croise » le site de l'ancienne ligne 127. Cette sous-station doit être alimentée au départ de la centrale nucléaire de Tihange, près de Huy. Vu la sensibilité de la population aux risques que pourrait représenter pour la santé en particulier et l'environnement en général, l'installation d'une nouvelle ligne aérienne à haute tension dans la région, Electrabel enfouira les lignes électriques d'alimentation de la future sous-station SNCB sur la majeure partie de leur tracé entre Tihange et Avernas : c'est l'assiette de l'ancienne ligne 127 précisément entre Fumal et Avernas qui servira de réceptacle aux câbles électriques ! Une fois les câbles enfouis, Electrabel remettra le site en ordre et une voie « RAVeL » sera aménagée...

R. Marganne

□ Ligne 161 Bruxelles - Namur le point sur le chantier de la gare de Namur

En ce mois de février 2000, le chantier de la gare de Namur se présentait comme suit :

✓ Bâtiment des voyageurs

Ce bâtiment, qui date de 1864, est en pleine transformation dans sa partie centrale, sous l'horloge et dans son aile gauche, côté ouest. Il s'agit, là, de la première phase de transformation de ce beau bâtiment dont l'avenir est de servir, à la fois d'accès principal aux voyageurs et de galerie commerciale type « gare du Midi » : accès principal au premier étage de la dalle de couverture où sera installée la zone clientèle de la SNCB : guichets nationaux et internationaux et salle des pas perdus, galerie commerciale au rez-de-chaussée. Le bâtiment des voyageurs étant en travaux, les services SNCB d'accueil à la clientèle fonctionnent, depuis l'été 1999, dans une petite gare provisoire et préfabriquée, située sur l'ancienne gare latérale Ouest, côté Charleroi ; c'est une construction temporaire, certes, mais fort bien conçue et plaisante pour la clientèle. L'accès aux quais se fait à la fois par les anciens couloirs sous-voies et par une passerelle couverte supérieure, traversant une partie de la dalle de couverture.

✓ Les quais

Les futures voies 1 à 3 sont actuellement couvertes par la dalle : on travaille en ce moment à l'assise des futures voies. La construction du nouveau quai pour la voie 3 est en cours. Quant aux voies 1 et 2, réservées au trafic des marchandises de l'axe « Athus-Meuse », elles doivent être enfermées dans un caisson phonique afin de les isoler du reste du trafic...



Le chantier en gare de Namur le 07.02.2000 : alors que l'assiette des voies 1, 2 et 3 - long du bâtiment de gare en plein reconditionnement - est en cours d'assainissement, un train IR en provenance d'Essen, Anvers, Bruxelles, Charleroi-Sud et Taminés (ouf...) va garer à Jambes (ex - Jambes-Nord - ligne 154) - photo M. Lebeau

✓ La dalle de couverture

Le gros oeuvre de la dalle couvrant les futures voies 1 à 3 est terminé. Au niveau du premier étage (celui destiné à la SNCB), le gros oeuvre de la charpente en béton de la future zone guichets et salle des pas perdus est pratiquement terminé, mais se limitera sans doute pour un bon bout de temps, à l'état actuel, en raison du fait que la SNCB n'est pas encore fixée sur l'avenir du reste de la dalle. En effet, le projet de méga-cinéma à y installer tarde et le monde politique namurois se tâte quant à la suite ! D'où, la SNCB ne pourra continuer son niveau à elle que lorsqu'elle sera fixée sur l'architecture finale du projet, et que son étage sera alors, de ce fait, mis sous toit. De ce fait, actuellement, au premier étage, c'est l'inondation permanente, au point que l'eau s'infiltre vers le bas et les quais, et dégrade déjà les quais terminés : ainsi, le quai de la voie 7, qui reçoit le « Thalys » offre le spectacle de coulées d'eau quasi permanentes avec les dégradations qui s'ensuivent inévitablement.

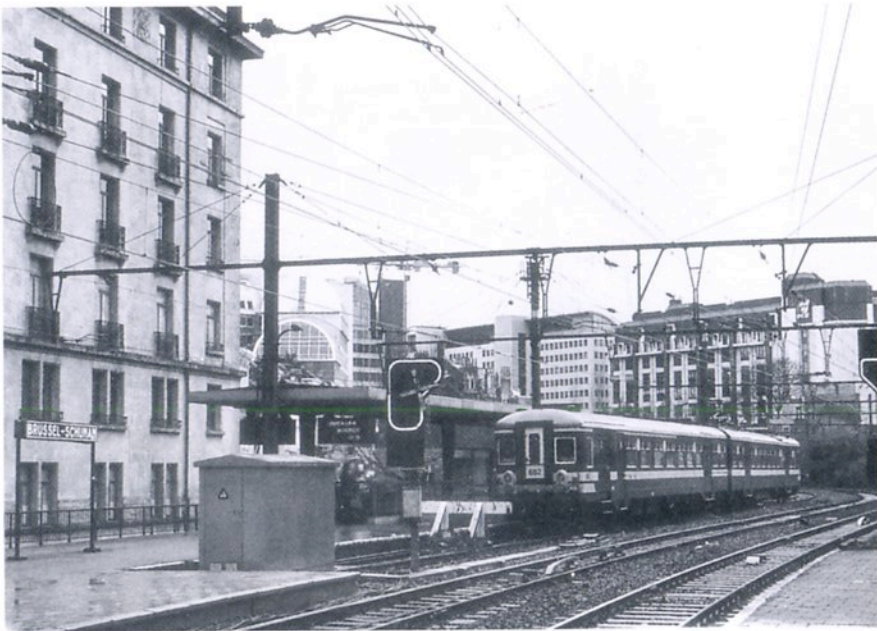
M. Lebeau

□ Ligne 161 - A propos de la liaison projetée entre Watermael - Schuman et Josaphat

Dans Trans-fer 113, pages 113 et 114, nous avons évoqué ce projet d'envergure consistant en fait à créer une deuxième jonction souterraine à Bruxelles.

Notre membre F. Dobruszkes de Bruxelles nous fait l'amabilité d'apporter les précisions suivantes. Tout d'abord, le schéma que nous avons publié provient du bureau d'études Aries, dans le cadre d'une étude de « seconde opinion » sur la liaison Watermael - Schuman - Josaphat, faisant suite à l'étude d'incidence d'un autre bureau et aux nouveaux projets à Schaerbeek-formation, dont il fallait analyser l'interaction éventuelle avec le tunnel projeté. Voici par ailleurs d'autres précisions que notre membre nous apporte.

Que notre membre soit ici remercié de toutes ces précisions.



Gare latérale à Bruxelles-Schuman : les deux voies en impasse ne sont accessibles que depuis la gare du Quartier-Léopold. Elles ne sont utilisées qu'en semaine pour la réception ou le départ de quelques trains « P » dont un train pour Anvers assuré en automotrice 800. Ces voies seront l'amorce des voies du futur tunnel Schuman - Josaphat. Le week-end des 22 et 23 janvier 2000, la voie D de cette gare latérale a servi pour le terminus des trains de la relation L Louvain-la-Neuve Université - Bruxelles-Midi suite à des travaux de signalisation nécessitant la mise à voie unique de la ligne 161 entre Bruxelles-Nord et Bruxelles Quartier Léopold. Par ce pluvieux 22 janvier, l'automotrice 692 attend le départ de 16h05 du train 6565 pour Louvain-la-Neuve-Université. Au Quartier-Léopold, elle attendra la correspondance de l'IC venant de Bruxelles-Midi (photo M. Grieten)

- L'allongement de la voie 1 de Bruxelles - Schuman permet de recevoir des trains de 12 voitures au lieu de 11 auparavant.
- Le **certificat** d'urbanisme délivré inclut le tunnel Schuman - Josaphat, la mise à 4 voies de la ligne Schuman - Watermael et la mise à deux voies de la liaison ligne 26 sud / ligne 161 est.
- Aucun **permis** d'urbanisme n'a été délivré pour la mise à 4 voies de Schuman - Watermael. Seul le *certificat* l'a été⁵. Donc, maintenant que le certificat d'urbanisme a été délivré, l'Etat fédéral (MCI et/ou SNCB) peut préparer une demande de permis d'urbanisme pour lancer ensuite les travaux.
- Les travaux de parachèvement et d'équipement de la gare du Quartier Léopold sont toujours en cours.
- Il n'est pas acquis qu'une halte ferroviaire « *Gerموir* » soit un jour créée. L'opposition des riverains est manifeste et les communes concernées n'ont pas fait pression pour obtenir cette halte. Dans le certificat d'urbanisme, l'espace est réservé pour le cas où... (écartement de la voie 4).
- Plus étonnant... le certificat d'urbanisme délivré ne reprend pas la gare projetée de « *Jamblinne de Meux* », dont la commune de Schaerbeek ne voulait pas (*ou plus*) suite à l'opposition de certains riverains. Le risque d'abandon de ce projet de gare est en contradiction flagrante avec tous les outils planologiques des pouvoirs publics bruxellois⁶ ! Les pouvoirs publics ont donc délivré un certificat en tenant pas compte des plans qu'ils ont eux-mêmes réalisés auparavant.

Pour l'anecdote, le nom « *Bruxelles-Europe* » est déjà réservé - dans les têtes de nombreuses élites », pour le futur terminal TGV projeté sur le site de Schaerbeek-formation...

□ Lignes 161 / 162 Bruxelles - Sterpenich frontière

Toujours des travaux sur la ligne 161 les week-end, notamment les 19 et 20 février 2000, nécessitant la circulation à voie unique entre Ottignies et Mont Saint-Guibert et par ailleurs sur la ligne 161D entre Ottignies et Louvain-la-Neuve-Université.

On annonce aussi pour le nouvel horaire d'été, le remplacement - aux heures creuses - des automotrices « *Break* » sur la relation IC J Bruxelles-Midi -- Luxembourg par les nouvelles automotrices tranche 1996 en version monotension ; voilà qui relèvera quelque peu le confort sur cette longue et peu performante relation internationale.

Une automotrice 96 est déjà disponible à la remise arlonnaise de Stockem pour la formation du personnel.

Sur la ligne 162, on note également des travaux les week-end, notamment les 19/20 février par suite de renouvellement des aiguillages en gare d'Haversin,

⁵ - pour rappel, pour les grands projets, le demandeur, ici le MCI, peut demander un certificat d'urbanisme avant un permis d'urbanisme ; si le certificat est délivré, les autorités marquent ainsi leur accord avec le projet et le demandeur peut alors lancer les études plus précises et plus lourdes qu'il eût été dommage de mener si la demande avait ensuite été refusée.

⁶ - plan régional de développement, plan régional d'affectation du sol, plan IRIS des déplacements, plan communal de développement de Schaerbeek, plan communal de mobilité de Schaerbeek.

nécessitant la suppression des trains L entre Jemelle et Ciney et l'arrêt correspondant des IC à Haversin.



Le samedi 8 janvier 2000, le train de renouvellement des traverses remorqué par les locomotives diesel 6240 et 6203 est à l'œuvre sur la voie A vers Ottignies à hauteur du bâtiment classé de la gare de Groenendael. Cette gare posera problème lorsque la ligne 161 sera quadruplée entre Watermael et Ottignies dans le cadre du RER de Bruxelles (photo M. Grieten)

En réponse à la question posée dans Trans-fer 114, page 27, à propos d'une automotrice « banlieue » (tranche « 900 ») assurant le train P 8655 Ottignies – Namur, un lecteur signale qu'il s'agit effectivement de la seule utilisation de ce type de matériel sur la ligne 161 depuis le nouveau service d'hiver ; cette automotrice permet l'échange aisé (et rationnel) de matériel entre les trains assurant la relation L Louvain – Ottignies – Louvain-la-Neuve-Université et ceux assurant la relation L Charleroi Sud – La Louvière: pour ce faire, cette automotrice « 900 » est accouplée à Namur avec une de ces consoeurs ayant assuré le train P 8685 Charleroi Sud – Namur pour repartir vers Charleroi Sud en parcours P 8787. Ces automotrices sont donc visibles également sur la ligne 130 Namur - Charleroi. Merci à ce lecteur pour ces précisions.

M. Grieten

□ Ligne 163 Libramont - Bastogne - quand on parle de réouverture...

Chronologie d'une mort annoncée

- 1978 : fermeture des points d'arrêt d'Ourt, de Rosières et de Villeroux
- 1979 : fermeture des points d'arrêt de Bernimont et de Morhet
- 3 juin 1984 : suppression de la ligne Bastogne - Gouvvy dans le cadre du plan IC-IR : les autorails n'assurent plus qu'une liaison directe entre Libramont et Bastogne : les points d'arrêt de Wideumont et de Sibret sont supprimés
- 23 mai 1993 : la desserte ferroviaire entre Libramont et Bastogne est « suspendue » et remplacée par une desserte par autobus. Un moratoire de 10 ans - jusqu'en 2002 - est décidé : les installations ferroviaires entre Libramont et Bastogne sont « gelées » pendant cette période, en attendant des temps meilleurs...
- octobre 1999 : aménagement d'une gare routière à Bastogne-Sud, démontage des voies 1 et 2 en gare, et démontage des voies entre les gares de Bastogne-Sud et de Bastogne-Nord dans le cadre du projet « Ravel ».

Actuellement, le TEC assure la liaison Bastogne - Libramont en trente à quarante minutes selon le trajet, dans des autobus qui ont la particularité d'admettre non seulement les voyageurs munis d'un titre de transport TEC, mais également ceux qui sont munis d'un titre de transport SNCB, à condition que celui-ci soit valable sur un parcours chemin de fer démarrant de Bastogne pour une gare située au-delà de Libramont.

Voici qu'à présent, certains reparlent d'une desserte ferroviaire, dans le cadre, d'une part, de l'arrivée prochaine des nouveaux autorails série 41 et d'autre part dans le cadre politique de l'arrivée au pouvoir du parti Ecolo. C'est ainsi qu'en janvier 2000, une réunion s'est tenue, en tant que rencontre citoyenne d'Ecolo, à Bastogne, où le sujet a été abordé de manière très nette. Madame Isabelle Durant, ministre des Transports et de la mobilité, s'est vu poser la question suivante : « *Qu'auriez-vous fait à propos de la ligne Libramont - Bastogne si vous aviez été ministre lorsqu'on l'a fermée en 1993 ?* ». La ministre a répondu : « *Je ne puis vous le dire, puisque je n'étais pas là. Je ne vous assure pas non plus que je vais la rouvrir, cela se négocie dans le cadre d'un avenant au contrat de gestion avec la SNCB, mais le dossier vaut la peine.* »

Un projet de réouverture existe bel et bien aujourd'hui, en deux versions, avec à chaque fois desserte par les nouveaux autorails série 41 disponibles dans quelques mois à Stockem : une solution « riche » : optimalisation de la ligne 163 avec établissement d'une double voie, deux croisements, deux ou trois points d'arrêt et la construction d'un embranchement vers le zoning industriel de Bastogne (750 millions de francs) ; une solution « pauvre » (mais sans doute plus réalisable NDLR) : rétablissement de la voie unique (110 à 120 km/h), avec un croisement, pour 150 millions. Libramont et Bastogne-Sud pourraient ainsi être reliées en 18 minutes avec autorails série 41, contre les 30 à 40 minutes de trajet actuel en bus. La question est donc de savoir si la SNCB est prête à un investissement de minimum 150 millions de francs pour 15 minutes de différence. Ajoutons que la SNCB a fait ses comptes à propos du coût annuel d'exploitation de la ligne 163 par autobus : le prix facturé par le



Souvenirs de l'exploitation voyageurs hivernale de la ligne 163 (photos M. Lebeau)

↑ Le 22.03.96, à *Morhet*, train L 7660 vers Bastogne-Nord (autorail 4408)

↓ Le lendemain, train L 7662 pour Libramont à *Sibret* (autorail 4407)

TEC pour le service autobus et les salaires du personnel en place à Bastogne-Sud pour la délivrance des billets s'élève à 20,5 millions de francs. Du côté des recettes, la SNCB totalise 3,7 millions de francs... En effet, depuis le transfert « provisoire » sur route de la liaison Bastogne - Libramont ; le nombre d'utilisateurs de la liaison a fondu : en 1992, peu avant la suppression de la desserte ferroviaire, on dénombrait quelque 235 voyageurs par jour ouvrable dans les autorails entre Bastogne et Libramont. Aujourd'hui, les bus « de substitution » en accueillent entre 80 et 120... Ceci veut dire que 50 % des anciens voyageurs du rail ne se sont pas orientés vers l'autobus : le train représente des avantages de confort, de sécurité, de rapidité et de fiabilité que n'offre pas l'autobus, surtout dans cette région de Haute Ardenne où les hivers sont parfois longs et rudes. Madame Durant a encore fait ce commentaire : « *une étude de faisabilité sera réalisée sur les possibilités de réouverture de cette ligne. Il faut déterminer à quel prix et avec quelle efficacité nous pouvons la réexploiter. Il est également nécessaire que les forces vives régionales se mobilisent afin de créer les conditions d'un rapport de force avec la SNCB. Je ne promets rien, mais ça vaut la peine de peser sur ce dossier en tenant compte de l'avis des gens de terrain.* »⁷

Il reste donc à espérer, sans oublier qu'en 1992 et 1993, le monde politique local et régional était « aux abonnés absents » lorsqu'il s'est agi de fermer ou de maintenir cette desserte ferroviaire ; à l'époque, la SNCB souhaitait une intervention de... 50 millions de francs de la Région Wallonne pour rénover et remettre cette ligne à niveau, et les autorités régionales et locales sont restées totalement sourdes à cet appel...

En cet hiver 2000, les mentalités semblent pourtant évoluer. Les autorités communales - et notamment l'échevin des travaux - semblent sensibilisées par le dossier. La commune, avec l'aide de la Région Wallonne, vient d'essayer de redynamiser le site de Bastogne-Sud, inauguré le 4 avril dernier : aménagement d'une gare routière avec huit quais à côté des bâtiments de la gare ferroviaire, avec route asphaltée ceinturant littéralement le bâtiment des voyageurs à l'emplacement des quais des voies 1 et 2 (⁸), réhabilitation des bâtiments de gare pour de nouvelles fonctions, avec maintien des activités « ferroviaires », réduites actuellement à un guichet de vente de titres de transport, aménagement d'un sentier « RAVeL » sur le site de la voie entre Bastogne-Sud et Bastogne-Nord, pour un investissement total de 48 millions... Notons cependant que l'anneau routier du bâtiment de Bastogne-Sud ne condamne pas tout rétablissement de la desserte ferroviaire, les emprises de l'ancienne gare étant suffisamment larges. Le sentier RAVeL entre Bastogne-Sud et Bastogne-Nord, lui, ne condamne pas non plus le rétablissement de la voie ferrée, car la plate-forme ferroviaire avait été prévue pour une double voie. Bref, un dossier à suivre...

M. Lebeau

⁷ - le cabinet Durant note par ailleurs qu'il faut réserver la prolongation du service ferré qu'on rouvrirait entre Libramont et Bastogne-Sud jusqu'à Bastogne-Nord, possible malgré la présence du sentier RAVeL. Cette prolongation avait été ouverte quelques années avant la fermeture de la ligne afin de desservir l'hôpital, les écoles de la ville... et une gare d'autobus créée juste à côté du terminus des autobus...

⁸ - cet anneau circulaire a pour vocation d'améliorer les manœuvres des autobus faisant terminus à Bastogne-Sud.

□ Lignes 165/167/171 et noeud ferroviaire d'Athus

Cet article est dédié à la mémoire de notre membre et ami **Jean-Claude Léonard**, décédé inopinément dans la fleur de l'âge le 23 décembre 1999. Jean-Claude était le correspondant ardennais et gaumais de Trans-fer depuis une vingtaine d'années. Pour chaque numéro de notre revue, il préparait fidèlement une recension de la presse régionale et d'autres contributions originales que sa connaissance du sud de la Belgique et ses nombreuses relations dans le monde ferroviaire lui inspiraient. D'un naturel discret, il avait publié au GTF asbl l'histoire de la gare de Lamorteau, son lieu de résidence, à l'époque de la fermeture de la ligne Virton - Ecouviez. Il préparait par ailleurs une vaste monographie sur l'histoire de l'Athus-Meuse en général et de l'ancienne remise de Latour en particulier. Cette passion ferroviaire l'avait amené à de longues et vastes recherches dans les archives les plus diverses...

Hélas, cet ambitieux projet est aujourd'hui interrompu... Par sa disparition brutale, Jean-Claude Léonard laisse sa compagne Anne et ses amis dans la tristesse...

Adieu, Jean-Claude... et merci !

R. Marganne, au nom de la rédaction de Trans-fer

Dans quelques mois (2001-2002), la ligne « Athus-Meuse » sera entièrement électrifiée. Rappelons que ce vaste programme concerne :

- la réouverture à voie unique et l'électrification 3 kV de la ligne 147 Fleurus - Auvelais (avec création de quelques centaines de mètres de voie en site neuf entre Tamines-Alloux et Auvelais),
- la création d'une 3ème voie entre Auvelais et Ronet spécialisée au trafic des marchandises,
- la création d'un caisson phonique en gare de Namur afin d'isoler les voies 1 et 2 du reste de la gare et de spécialiser celles-ci au trafic des marchandises
- l'électrification en 25 kV 50 Hz des lignes 166 Dinant - Bertrix, 165 Libramont - Bertrix - Virton - Athus, 165/1 Y Autelbas - Rodange et 167 Y Autelbas - Athus.

L'exécution de ce vaste programme permettra de délester définitivement la ligne 162, très chargée, de son trafic « marchandises » afin de la spécialiser à des relations voyageurs rapides entre Bruxelles - Luxembourg et Strasbourg, les trois sièges actuels de l'Union Européenne. Le trafic marchandises entre les ports belges d'Anvers, Gand et Zeebruges et l'est de la France, la Suisse et l'Italie pourra alors passer par Ottignies, Fleurus, Auvelais, Namur (à l'aller⁹), Namur - Dinant - Virton - Aubange - Rodange ou Athus. De plus, comme on le lira plus loin, le projet de rétablir un trafic voyageurs entre Virton, Athus, Arlon (... et peut-être Virton et Luxembourg semble en bonne voie).

Remarquons que cette section de la ligne 165 est déjà entièrement électrifiée et que la nouvelle signalisation n'attend plus qu'à être mise en service.

⁹ - Namur - Jemeppe-sur-Sambre - ligne 144 - Gembloux au retour



Trains internationaux sur l'Athus-Meuse : les lignes 165, 166 et 167 ont toujours servi d'itinéraire de déviation ou de délestage de la « grande » ligne 162 Namur – Arlon – (Luxembourg). Ce fut encore le cas le vendredi 21 décembre 1999 à suite du déraillement d'un train de marchandises à l'entrée de la gare de formation de Stockem. La locomotive diesel 5308 remorque le train EC 91 « Vauban » Bruxelles-Midi – Milan détourné, au passage devant le bâtiment de l'ancienne gare d'Aubange à hauteur de la BK 139 en direction d'Athus/Arlon. La locomotive diesel a pris ce train en charge à Libramont et le remorquera jusqu'à Arlon ; la locomotive électrique série 20 reste en queue du train pendant le parcours sur l'Athus-Meuse (photo M. Grieten)

Et au-delà ? Ici, le point de vue de la SNCF et des CFL divergent. La SNCF, elle, prévoit l'engorgement de la ligne électrifiée à double voie Bettembourg - Zoufftgen - Metz (et sa plate-forme multimodale de Woippy) - Nancy, très chargée en trafic voyageurs (trains TER Luxembourg - Nancy et futurs trains TGV Paris - Luxembourg). Aussi, la SNCF étudie, de concert avec la SNCB, de rééquiper la ligne Athus - Mont-Saint-Martin, électrifiée en 1988 puis fermée en 1993 sure injonction française. L'idée serait de détourner le trafic venant de l'Athus-Meuse vers l'est de la France au départ d'Aubange (moyennant la construction d'une courbe de quelques centaines de mètres)... ou d'Athus (moyennant rebroussement) vers les installations ferroviaires de Longwy actuellement électrifiées et bien équipées mais sous-utilisées depuis la crise sidérurgique qui a durement frappé la région. Au sud de Longwy, un itinéraire ferroviaire existe par Longuyon, Etain, Jarny et Toul pour rejoindre Nancy.



Ce vaste projet ne fait pas l'affaire des CFL, qui ont, eux, investi massivement dans la création d'une plate-forme de triage à Bettembourg. Ils prévoient, eux, le quadruplement des voies sur la difficile ligne du Balkan Pé-tange-Esch sur- Alzette - Bettembourg, ainsi que sur la ligne Bettembourg - Luxembourg. Les CFL souhaiteraient que la SNCF procède, elle aussi, au quadruplement des voies entre

Zoufftgen (frontière) et Metz...

Voilà où en sont les projets... En tout état de cause, il convient de réserver l'avenir, dans la perspective d'une reprise du trafic marchandises des chemins de fer européens, jusqu'à présent très nettement concurrencés par les camions... jusqu'au jour - pas si lointain - où le réseau autoroutier européen sera complètement saturé et où le chemin de fer apparaîtra à nouveau comme une alternative valable...

✓ Électrification des voies I et II d'Athus

Entre-temps, l'électrification de l'Athus-Meuse se poursuit... Ainsi en est-il de la gare d'Athus, où, historiquement et depuis l'électrification en 25 kV 50 Hz du 29 mai 1961, seule la voie III à quai était sous tension. Cela s'explique aisément par le fait que l'électrification de la gare d'Athus, aux frais des Chemins de fer luxembourgeois, était exclusivement orientée vers le trafic sidérurgique des grosses marchandises vers

le Grand-Duché de Luxembourg : la voie III faisait partie intégrante du faisceau des marchandises. Aussi, lorsque les CFL exploiteront la relation voyageurs Athus - Rodange et au-delà avec du matériel électrique (locomotives 3600 d'abord, automotrices 2000 ensuite), celui-ci ne pouvait être reçu que sur la voie III. Depuis fin 1999, dans le cadre des travaux d'électrification de l'Athus-Meuse, les voies I et II sont sous tension. Cette modification permet de recevoir désormais les trains de voyageurs voie I, et d'éviter que les voyageurs ne doivent traverser les voies pour prendre le train dans une gare dépourvu de souterrain. D'autre part, la SNCB peut ainsi procéder à des travaux de reconditionnement de la voie III.

M. Grieten - R. Marganne



Athus : l'automotrice type Z2 n° 2005 des CFL attend son départ de 9h45 pour Luxembourg le 21 décembre 1999 (photo M. Grieten)

□ Ligne 207 Y Wolfstee - Zittaard

Il y a de longues lignes industrielles... Ainsi en est-il de la campinoise ligne 207, qui, au départ de la section « sud » de la ligne 29 près d'Herentals, à la bifurcation Wolfstee précisément, longe la rive gauche du canal Albert jusqu'à Zittard, sur près de 20 km ! Et ce n'est pas fini... Cette ligne est actuellement en cours de prolongement sur quelques centaines de mètres pour desservir le terminal conteneurs de Meerhout. Dans un second temps, cette ligne pourrait même être prolongée jusqu'à Tessenderlo.

□ Ligne 229 Y Zwijndrecht-Fort- Waaslandhaven-faisceau sud

Citons la pour mémoire, car nous en avons déjà traité en début de rubrique : cette ligne - anciennement industrielle - vient d'être renumérotée et inscrite au registre des lignes principales de la SNCB (d'où sa numérotation dans la série 10-199) : elle

porte désormais le n°10 de Y Zwiendrecht-Fort à Y Steenland et le n°77 au delà jusqu'au Faisceau Sud. Vu l'expansion espérée du trafic marchandises généré par les entreprises situées à Anvers Rive Gauche, la SNCB prévoit de mettre à double voie les lignes 10 et 77 ainsi constituées, et de les électrifier.

Que reste-t-il des lignes de chemin de fer aujourd'hui disparues ?


Deux articles, parus dans nos numéros 113 et 114, et relatifs aux vestiges des bâtiments de gare et autres installations disparues de l'Athus - Meuse et des lignes des Cantons de l'Est ont suscité un très vif intérêt chez nos lecteurs, qui en redemandent...

Aussi, si vous habitez près d'une ligne SNCB désaffectée, ou si vous vous êtes particulièrement intéressé à une ancienne ligne, faites profiter les lecteurs de Trans-fer de vos connaissances et observations : envoyez-nous un texte descriptif sur les vestiges de « votre » ligne, agrémenté si possible de photos : nous les publierons avec empressement. Notre adresse : GTF asbl - Trans-fer, B.P. 191, B- 4000 Liège 1.

AU MOMENT DE PARAÎTRE... DERNIÈRE MINUTE

Le *Conseil d'Administration* de la SNCB vient de commander, début avril 2000, une deuxième tranche de 90 locomotives diesel-hydrauliques série 77 « tous services » à la firme allemande Siemens (implantation de Kiel). Chaque unité coûtera environ 57 millions de FB. Cette tranche fait partie d'une commande totale prévue de 280 engins de ce type, qui, à terme, devraient remplacer les locomotives diesel de ligne et de manoeuvres actuellement en service à la SNCB.

GTF asbl-Editions

 Notre **Inventaire des voies ferrées de Belgique** (au 01.11.98) est désormais fourni d'office avec une mise à jour au 01.01.2000.

Brochure bi-chrome format A5 de 40 pages reprenant la liste des lignes principales de la SNCB, à exploitation simplifiée et industrielles, avec caractéristiques techniques (vitesse de référence, nombre de voies, type d'électrification éventuelle, particularités). On y trouve aussi la liste des points-frontière actuels entre la SNCB et les réseaux voisins et la liste des tunnels en service.

Prix : 200 BEF (+ frais d'envoi : Belgique : 40 BEF, autres pays : 50 BEF)

code-article (à indiquer en communication de votre versement : 216)

Les commandes sont reçues, jusqu'à épuisement du stock, au compte **240-0380489-59** GTF asbl-Editions, B.P. 191, 4000 Liège 1. De l'étranger, voyez la procédure page 79.

HISTOIRE...

Les locomotives électriques série 23 de la SNCB

Introduction

Au moment où la SNCF donne un grand coup de balai dans les séries de locomotives électriques des années cinquante (les 8100 courant continu et 12 000 courant alternatif), le moment est sans doute venu d'observer ce qui roule encore chez nous dans le cadre des séries de machines électriques de la même génération.

Pourquoi ai-je choisi les 23 ?

Sentimentalement d'abord. De plus, la SNCB a procédé, au milieu des années septante, à l'installation du dispositif UM (marche en unités multiples) et l'antipatinage électronique, choses qui ont leur importance et qui fonctionnent obligatoirement de pair. Enfin, ces engins ont été conçus d'origine avec un système de freinage par récupération afin d'assurer de manière optimale la remorque des trains très lourds sur les lignes 161/162 Bruxelles - Namur - Luxembourg.

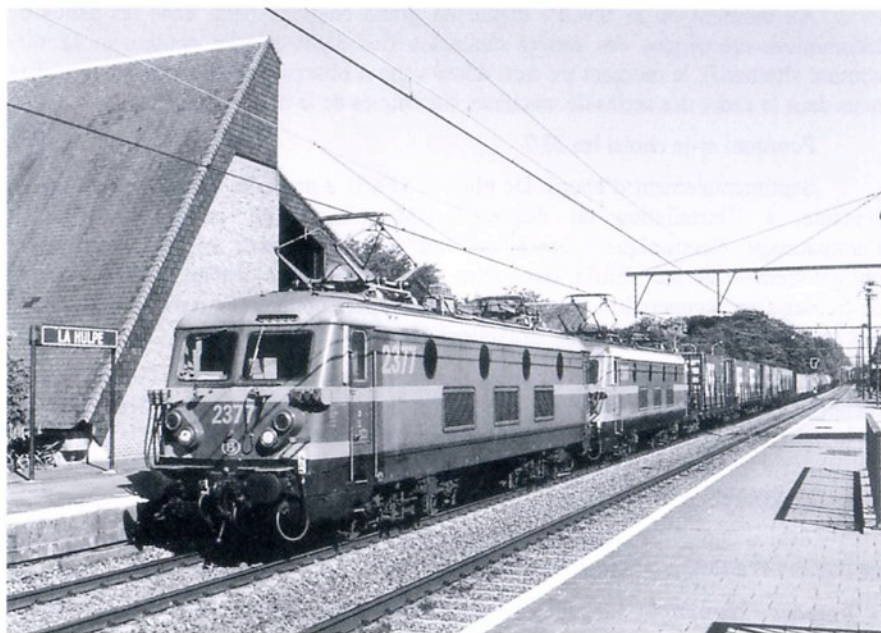
A l'époque, d'ailleurs, et jusqu'il n'y a pas très longtemps, l'emploi de la récupération ne pouvait s'effectuer que sur les lignes 161/162 et sur un tronçon précis de la ligne 130, à savoir de Jemeppe-sur-Sambre à Ronet.

Généralités

Afin d'entrer dans le sujet, voici quelques définitions électro-mécaniques afin de rendre cet article à portée de tous nos lecteurs :

- **freinage rhéostatique** : les moteurs de traction débitent en génératrice et le courant de freinage est envoyé dans des résistances qui sont ventilées (exemple, série 27)
- **freinage par récupération** : les moteurs de traction débitent en génératrice et le courant de freinage est envoyé dans la caténaire
- **moteur série** : moteur dont l'induction est en série avec l'induit
- **moteur shunt** : moteur dont l'inducteur est en parallèle avec l'induit
- **moteur en excitation indépendante** : moteur dont l'inducteur est séparé électriquement de l'induit et est alimenté par une source extérieure
- **vocabulaire technique** : en traction électrique, un moteur tel quel est une machine. La machine deviendra *moteur* quand elle transformera l'énergie électrique qu'elle reçoit en énergie mécanique qu'elle rendra (ce moteur électrique alimenté en 750 volts continu donne l'énergie mécanique qui fait avancer la locomotive). Par contre, la machine deviendra *génératrice* (ou dynamo) lorsqu'on lui fournit une énergie mécanique et qu'elle fournit une énergie électrique (c'est le principe de la centrale électrique ou même d'une dynamo de vélo...). Mais dans le cas précis du freinage, l'effet mécanique est fourni par le roulement du train en descente (inertie) et la transformation en énergie électrique antagoniste au roulement, d'où le freinage.
- En Belgique, il existe deux séries d'engins de traction électrique qui **freinent par récupération** : les locomotives série 23 et les automotrices « Break ». Bien sûr, les moyens employés sont très différents vu leur année de construction respective (1955 pour les locomotives série 23, 1980 pour les automotrices « Break ») : groupe

dynamique sur les 23, moyens statiques électroniques sur les « Break » avec une régulation offrant plusieurs possibilités. Sur la locomotive série 23, pour que la récupération s'enclenche, il faut que la tension fournie sur la machine soit plus importante que la tension caténaire. La Break, elle, récupère en toute circonstance indépendamment de la tension caténaire.



*La Hulpe (ligne 161) : 2377 et 2333 en unité multiple en tête d'un train de fret vers Ottignies sont garées voie 1 (voie lente La Hulpe - Genval)
(photo M. Grieten - 19.06.99)*

Présentation de la locomotive

- *Effectif* : 82 + 1
- *Type* : BoBo
- *Masse* : 93 tonnes
- *Numérotation* : 2301 - 2383
- *Puissance unihoraire* : 1880 kW
- *Vitesse maximale* : 130 km/h
- *Masse maximale par essieu* : 23,325 tonnes
- *Effort maximum de démarrage* : 196 kN

Partie mécanique : Ateliers Métallurgiques de Nivelles

- *Date de construction* : 1955
- *Freinage* : frein automatique Oerlikon avec frein direct. Frein électrique par récupération avec réutilisation du frein automatique
- *Bogies* : SLM Winterthur

Partie électrique

- *équipement de traction* : ACEC et Société d'Electricité et de Mécanique de Gand
- *Type de commande* : arbres à cames commandés par servo-moteur électrique BT (JH)

- moteurs de traction : 4
- Puissance unihoraire : 470 kW
- Puissance continue : 435 kW
- Transmission par engrenages électriques unilatéraux
- Rapport d'engrenages : 3,107 87/28
- Suspension par le nez (un moteur par essieu → BoBo)
- Équipement pour marche en unités multiples avec locomotives 23 et 26
- Auxiliaires : un groupe de récupération



La 2363 en livrée jaune à Schaerbeek-formation le 06.05.84 (photo M. Grieten)

Principe de fonctionnement

Le freinage par récupération est basé sur la réversibilité des moteurs électriques à courant continu, qui permet de fonctionner indifféremment comme moteur ou génératrice.

Lors de la marche par récupération, les moteurs qui fonctionnent normalement par excitation série sont transformés par une modification convenable (JH 2 sur fonctions négatives) de leurs connexions en génératrices à excitation séparée et leurs excitateurs sont alimentés à des intensités variables par un groupe moteur-générateur appelé groupe de récupération.

Le groupe de récupération MG est par ailleurs mis en marche au moyen du manipulateur, sur 1 ou 2 crans pour permettre la récupération. A ce moment, le moteur qui entraîne la génératrice HG tourne ; , le courant qu'il débite dans les enroulements des moteurs de traction de manière que la force électromotrice développée par l'induit des moteurs atteigne une valeur supérieure à la tension en ligne.

Par la fermeture des contacteurs de ligne (CL), les induits des moteurs sont en opposition à la caténaire.

Le réglage s'effectue par un rhéostat d'excitation, l'intensité du courant va vers les inducteurs des moteurs de traction et permet de maintenir ou de ramener la vitesse du train à des valeurs admissibles.

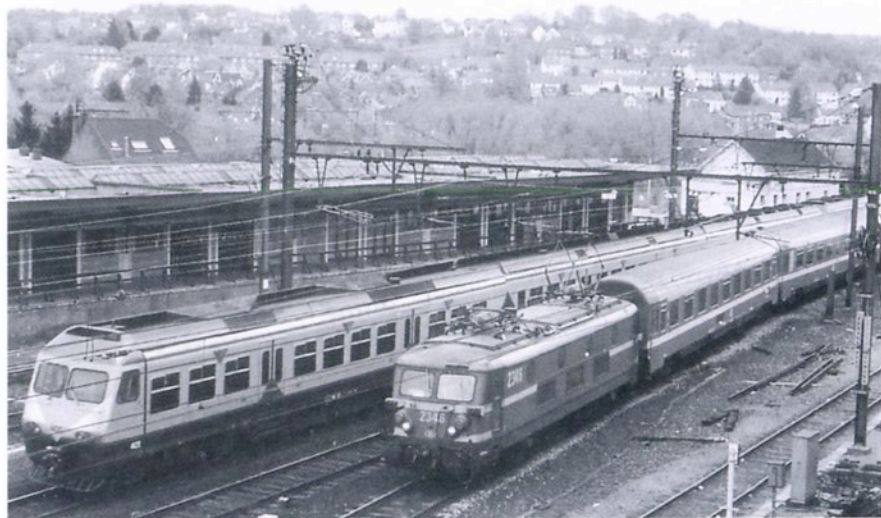
Lors de la marche en traction au démarrage ou en petite vitesse, le couplage employé est le couplage série.

A plus grande vitesse, le couplage employé est série-parallèle.

Au passage en récupération, il est judicieux de choisir le bon couplage à adapter en fonction de la vitesse du train : la série à une faible vitesse et la série-parallèle à une vitesse élevée.

La traction, le changement de couplage se réalise sans problème. La récupération, le changement de couplage n'est possible qu'à circuit ouvert.

Au passage du mode traction vers le mode récupération, les résistances de shuntage sont utilisées comme circuit de décharge.



Ottignies : le train IC 961 Bruxelles-Midi - Luxembourg (automotrices Break) croise l'Edelweiss en direction de Bruxelles-Midi : il est remorqué par le 2346 (photo M. Grieten - 03.05.98)

Il est prévu un dispositif de stabilisation afin d'éviter les fluctuations de la tension en ligne qui provoqueraient de brusques variations du courant récupéré par suite de l'effort de retenue sur le train.



**Haut-le-pied, la 2381 passe à Floriffoux (ligne 130 Namur - Charleroi) le 02.10.97
(photo M. Lebeau)**

Le dispositif comprend :

- l'excitation de la génératrice du groupe est ante compound, c-à-d. L'enroulement shunt est antagoniste à l'induction de l'enroulement série ;
- l'emploi d'un transformateur qui a pour but d'égaliser les pointes de courant dans l'induit et l'inducteur du groupe de récupération lorsque la tension en ligne varie ;
- une résistance-tampon. Une partie des résistances de démarrage teste en service afin de limiter l'amplitude des variations de courant récupéré.

Le frein pneumatique commandé par le robinet de frein automatique reste en état de marche et prêt à être utilisé en cas de besoin.

Pour empêcher toutefois qu'une application intempestive du frein automatique pendant le fonctionnement de la récupération ne produise un enrayage des essieux moteurs de la locomotive (court-circuit entre ligne de contact et rail à travers les inducts immobilisés), on a intercalé dans la tuyauterie d'alimentation de chaque cylindre de frein une électrovalve de neutralisation, qui, pendant la marche en récupération, supprime toute action de frein automatique sur la locomotive.

Toute arrivée d'air au cylindre de frein est coupée et celui-ci est mis à l'atmosphère.

NB : il est à remarquer que le frein direct reste en service. Cela est nécessaire lors d'une alimentation intempestive de l'électrovalve de neutralisation lors de la circulation à vide d'une locomotive.

Ratés de récupération

Afin de prévenir tout risque d'emballlement du train sur de fortes déclivités dans le cas où, pour une cause quelconque, le freinage par récupération cesserait de fonctionner ou demeurerait insuffisant, on a installé un dispositif appelé « unité de récupération » destiné à provoquer automatiquement l'arrêt du train.

Un relais spécial, appelé « relais de raté de récupération » intervient alors et provoque :

- l'ouverture des CL
- la suppression du courant d'excitation
- la fermeture de l'électrovalve d'arrêt d'alimentation
- l'ouverture de l'électrovalve de neutralisation
- l'ouverture d'une électrovalve appelée électrovalve de freinage.

Celle-ci est branchée sur la conduite du dispositif de veille automatique qui provoquera la vidange de la conduite générale.

L'orifice d'échappement de l'électrovalve est munie d'un sifflet afin que le conducteur soit prévenu de la substitution du freinage.

Le conducteur ainsi prévenu, replace correctement le manipulateur à zéro et reprend ainsi la locomotive en main.



Anvers Faisceau Rhodésie : la 2313 en tête d'un train de fret (remarquons la 4^{ème} ouïe de ventilation entre les deux hublots centraux (photo M. Grieten - 20.09.97)

Marche spéciale en traction

Un dispositif spécial permet de franchir sans perte de vitesse et sans modifier le couplage des moteurs les paliers et les rampes de faible longueur pendant la descente

de longues pentes. A cet effet, on a installé dans chaque poste de conduite un bouton-poussoir spécial qui permet de paralyser momentanément le dispositif de raté de récupération. En maintenant le poussoir enfoncé, on peut réduire ou annuler le courant récupéré et même faire absorber aux moteurs un courant de traction de sens inverse de manière à ce que la locomotive exerce un effet moteur sur le convoi remorqué.

Il faut bien constater que, pour le début des années 50, le système est ingénieux.

En pratique sur la locomotive

Au manipulateur, il y a deux crans supplémentaires, « S » et « SP » : c'est la mise en marche de la récupération, soit « série », soit « série-parallèle » des moteurs pendant celle-ci.

Le tableau de bord est doté d'un ampèremètre supplémentaire, qui mesure le courant d'excitation et de deux voltmètres : un voltmètre ligne qui indique la tension en ligne et un voltmètre récupération qui indique la valeur de la tension récupérée.

En traction, les deux voltmètres indiquent la même valeur, celle de la tension en ligne, mais leur déviation se passe à des moments différents. Le V1 dévie lorsque le pantographe touche la caténaire, le V2 déviera lors de la fermeture du DUR et donnera le contrôle de la fermeture des CL, car ceux-ci seront fermés à l'enfoncement de l'IC urgence. C'est très important, car la non fermeture des CL provoque un manque de traction, et c'est la lecture du second voltmètre qui orientera le dépannage vers une avarie CL à l'équipement de traction.

Il permettra de contrôler, lors de la préparation à la récupération, l'ouverture des CL volt 2 à zéro et la refermeture de ceux-ci à la lecture de la tension récupérée.

Il y a aussi une lampe excitatrice et le bouton poussoir pour marche spéciale.

L'unité multiple

L'unité multiple a pour but de commander deux locomotives par un seul conducteur, conduisant d'un poste de conduite de l'une d'elles. Les deux locomotives travaillent alors ensemble.

La double traction

La double traction a pour but de faire rouler deux locomotives ensemble avec deux conducteurs, un sur chaque locomotive. Les locomotives travaillent alors séparément. Un indicateur de position de couplage lumineux derrière la locomotive de tête permet au conducteur de la seconde machine de se rendre compte si le couplage des moteurs est « série », « série-parallèle » ou « série-parallèle shuntée ».

Historique de l'unité multiple

L'étude de l'unité multiple a été approfondie pour son application sur les rames de métro, particulièrement par l'ingénieur américain Sprague, qui n'est autre qu'un des constructeurs des rames Sprague et Thompson de la RATP datant des années vingt.

L'application de l'unité multiple était que le conducteur devait commander sa propre motrice et par câblots de raccordement électriques commander les autres motrices situées dans le corps du train.

Problèmes à résoudre pour l'application de la marche en unités multiples sur les locomotives série 23

Il faut d'abord ramener sur la machine de tête une partie de la signalisation des problèmes éventuels sur les deux machines, ainsi que la signalisation de certains contrôles normaux de fonctionnement. Il faut aussi régler le gros problème du patinage. Il faut bien comprendre que le conducteur roulant sur la machine de tête ne peut se rendre compte directement qu'un des essieux de la seconde machine patine.

Pour lutter contre le patinage, on a introduit l'électronique sur ce type de locomotive. Voici une description des moyens mis en oeuvre. Sur le tableau de bord, on a installé un petit tableau incliné groupant plusieurs lampes de signalisation dédoublées avec mention « LOCO 1 » et « LOCO 2 ».

LOCO I	L DUR	L VENTILATEUR	L PATINAGE	L CONTROLE ANTIPATINAGE
LOCO II	L DUR	L VENTILATEUR	L PATINAGE	L CONTROLE ANTIPATINAGE

De plus, la première lampe de signalisation du JH 1 est devenue une lampe de signalisation « fin de couplage » sur la seconde machine. Cette lampe indique au conducteur que, sur la seconde machine, le JH1 est en position fin série et en position fin parallèle.

Le problème du patinage mérite une explication détaillée.

La décision d'introduire l'électronique sur les 23 fut décidée début des années septante avec l'établissement de l'unité multiple. Le dispositif est calculé pour intervenir lorsque l'accélération d'un ou de plusieurs essieux est supérieure à 0,8 m/sec². D'autre part, le dispositif est complété par une protection contre la survitesse des moteurs de traction. Dès qu'un moteur passe en survitesse, un relais agit et fait déclencher le DUR.

Action de l'anti-patinage en cas de patinage d'un essieu :

1. blocage progression JH 1 ;
2. induit shunté par résistance ;
3. lampe patinage allumée.

Action de l'anti-patinage en cas de patinage de 4 essieux en fin de couplage série, ou 2 essieux d'un même groupe en série-parallèle :

1. régression JH 1 ;
2. lampe signalisation allumée.

Le dispositif fonctionne également en (CMS) commande manuelle du JH 1.

- | | | |
|--------|---------------------------------|---------------------------------|
| A) CMS | 1) induit shunté par résistance | (patinage) |
| | 2) lampe patinage allumée | (d'un essieu) |
| B) | 1) le DUR déclenche | (patinage 4 essieux en série ou |
| | 2) lampe patinage allumée | (2 essieux en série parallèle) |

Ce dispositif ne fonctionne pas en récupération (enrayage). Les bobines QOP ont été gardées comme sur les locomotives série 22. Les cabines ont par ailleurs été équipées d'une lampe « LSP » (signalisation patinage) et d'une lampe « LDS » (survitesse) et d'une lampe-test de la continuité du circuit patinage.

Dans le couloir de la salle des machines, à côté du compresseur, on trouve les interrupteurs suivants :

- EDS : élimination du relais de survitesse
- EDP : élimination de l'enrayage du patinage
- D19 : élimination du coffret électronique

Il faut savoir qu'un fonctionnement intempestif du système provoque le déclenchement du DUR (EDS) ou un manque de traction (EDP).

La locomotive est pourvue de six contacteurs d'enrayage à commande électropneumatique avec un seul robinet d'isolement sur leur conduite d'alimentation.

Test du dispositif

La mise en unité multiple de deux machines est subordonnée au test suivant qui doit être concluant :

DUR enclenché : il comprend IC ventilateur - IC chauffage train ouvert

Sur pression sur un bouton-poussoir installé dans chaque cabine de conduite, LTCP s'allume. Hors test à l'arrêt, cette lampe est éteinte. LSP (rouge) signale que les contacteurs travaillent. LDS (rouge) signale que le DUR déclenche. Il faut alors réarmer le DUR (LDS s'éteint). La lampe LTCP s'allume lorsque la machine roule à environ 10 km/h.

Histoire de la série 23

Dès sa mise en service en 1955-57, la série 23 (à l'époque type 123) a été engagée sur la ligne du Luxembourg, sur l'ensemble des types de trains - internationaux, directs de service intérieur et marchandises lourds). Avec l'extension de l'électrification, cette série fut finalement engagée sur la totalité du réseau.

La première série qui fit ombre au tableau des 23 fut la série 20, qui apparut en 1975-1977. Beaucoup plus puissante, celle-ci reprit les trains internationaux à destination de la Suisse et de l'Italie. Ainsi les 299 et 298 ont permis aux 20 de toucher la Côte Belge. Il y eut aussi la remorque des trains Vauban, Iris et Grand-Ducal. Mais, à chaque problème sur les « 20 » - et il y en eut...- les « 23 » ont répondu « présent ».

L'arrivée des locomotives série 27 (1981-84) ainsi que le lancement du plan IC-IR de 1984 aura été un tournant dans leur existence. A l'époque, elles seront retirées de la traction des trains rapides de la liaison Welkenraedt - Ostende, ainsi que de la remorque des trains de pointe.

Mais, leur équipement de conduite en « UM » et le développement du trafic des trains de conteneurs leur ont rendu des courses fort intéressantes, comme Anvers-Nord - Stockem, Zeebruges - Montzen ou Montzen - Jeumont, Kinkempois - Stockem, Kinkempois - monceau. Mais les « 13 » pointent maintenant à l'horizon et elles sont bicourant : elles dépasseront Jeumont ou Stockem pour s'engager au-delà de Luxembourg-triage au point que les « 23 » n'auront plus à moyen terme à assurer de services sur les marchandises rapides à vocation internationale, mais nous n'en sommes pas encore là...

Aujourd'hui, les « 23 » sont encore très actives, et on les voit encore sur les trains de fret, mais aussi en trafic « voyageurs » où elles assurent par exemple les trains « P » légers Liers - Statte ou Liers - Welkenraedt et retour. Signalons aussi que la paire

de trains « Ski-Express » est aussi assurée par une « 23 », ce qui permet à la série de toucher la gare bicourant d'Aachen Hbf le vendredi soir et le dimanche matin.

Avenir des locomotive série 23

Avec l'arrivée des locomotives série 13 bicourant qui libèrent les locomotives série 27 de leurs services actuels, les 23 seront progressivement radiées d'autant plus que les trains de fret passeront les frontières vers le nord et l'est de la France sans relais de machine : les 23 sont limitées aux frontières électriques de la SNCB (Luxembourg-triage, Jeumont, Quévy). Quand seront-elles radiées ? On verra...

Certes, les locomotives série 23 sont inconfortables pour le conducteur, par rapport aux « 27 » et surtout aux « 13 ». Je les conduis pourtant toujours avec plaisir, le dialogue entre l'homme et la machine étant facilement établi... Ainsi en est-il de la 2383, qui a assuré pendant une dizaine d'années la fonction d'allège spécialisée pour la pousse des trains sur les plans inclinés d'Ans. Celle-ci m'a offert un souvenir amusant avant son service spécialisé. A l'époque, mon roulement avait un service 3146 Charleroi-garage - Châtelet pour garage d'une rame de voitures M4 avec reprise d'un train de marchandises à 100 km/h vers Liège Centre Routier. A Châtelet, après avoir décroché la rame de voitures M4, j'évoluais vers une voie en cul-de-sac. Je suis entré dans l'impasse avec la machine, et j'en suis sorti à pied. Une avarie au DUR m'obligea en effet à me déclarer en détresse.

Les 23 sont des machines qui ont rendu des services inestimables à la SNCB.

J.-Cl. Elsdorf, *conducteur ppal de trains*



Villers-la-Ville (ligne 140) : la 2315 en tête d'un train P Ottignies - Fleurus encore composé à l'époque de voitures K (photo M. Grieten - 23.05.95)

Le matériel de la SNCB

Planning de livraison du matériel nouveau ou rénové de la SNCB

Le plan STAR 21 de modernisation du réseau SNCB a amené la Société à définir un vaste programme de livraison de matériel roulant soit neuf, soit rénové (les budgets étant ce qu'ils sont...). Voici le planning de livraison prévu à ce jour pour les six prochaines années.

Année → Nombre ↓	00	01	02	03	04	05
60 locomotives série 13 neuves	[Barre horizontale de l'année 00 à l'année 01]					
163 voitures I 11 neuves	[Barre horizontale de l'année 00 à l'année 01]					
181 automotrices 66-79 à rénover	[Barre horizontale de l'année 00 à l'année 05]					
120 automotrices 1996 neuves	[Barre horizontale de l'année 00 à l'année 01]					
578 voitures M4 à rénover	[Barre horizontale de l'année 00 à l'année 05]					
130 voitures M5 à rénover ?	[Barre horizontale de l'année 00 à l'année 02]					
210 voitures M6 neuves	[Barre horizontale de l'année 02 à l'année 05]					
80 autorails série 41 neufs	[Barre horizontale de l'année 00 à l'année 02]					
90 locomotives série 77 neuves (+ 80 en option)	[Barre horizontale de l'année 00 à l'année 05]					

Locomotives série 13

Il s'agit des nouvelles locomotives bicourant 3 kV = / 25 kV ~ que la SNCB, pour 60 exemplaires, et les CFL, pour 20 exemplaires, ont commandé. Ces locomotives entrent progressivement en service, avec les nombreux déboires qu'une machine de nouvelle conception peut connaître. Elles sont progressivement engagées en tête des trains IC Ostende - Eupen, avec des fortunes diverses : ainsi, ont-elles été retirées du service pendant les mois de novembre et décembre 1999 par manque de

fiabilité. Depuis février 2000, cinq locomotives série 13 assurent les services IC cadencés entre Ostende, Bruxelles et Welkenraedt/Eupen (toutes les deux heures, en alternance avec les services vers Cologne normalement assurés par les locomotives quadriréseau série 16). A terme, ces locomotives série 13 sont prévues pour assurer les trains de voyageurs du service « IC » entre Ostende et Eupen (avec emprunt de tronçons à 200 km/h entre Bruxelles et Bruges, et - toujours à 200 km/h - de la ligne nouvelle entre Bierbeek et Ans), du service « IC » entre Anvers, Bruxelles et Charleroi, avec les nouvelles rames réversibles de voitures I 11, et les trains du service « IR » entre Liège et Luxembourg, où leur caractère bicourant est indispensable : fin mai 2000, période à la quelle la relation sera complètement électrifiée - sauf imprévu de dernière minute... - on prévoit l'utilisation de 6 locomotives sur cet axe : 3 série 13 SNCB et 3 série 3000 des CFL : ainsi, pas de jaloux... En trafic marchandises, on devrait les rencontrer non seulement sur l'axe Liège - Luxembourg, mais surtout, à partir de 2001, le long de l'axe qui, passant par la ligne Athus-Meuse Dinant - Bertrix - frontière luxembourgeoise, reliera les zones portuaires belges d'Anvers, Gand et Zeebruges, le bassin industriel de Charleroi et les principaux sites industriels du Luxembourg et de l'est de la France. Ainsi les verra-t-on certainement un jour à Metz. Mais on les rencontrera sans doute aussi prochainement à Fréthun, au portail français du tunnel sous la Manche, ou dans la région parisienne.

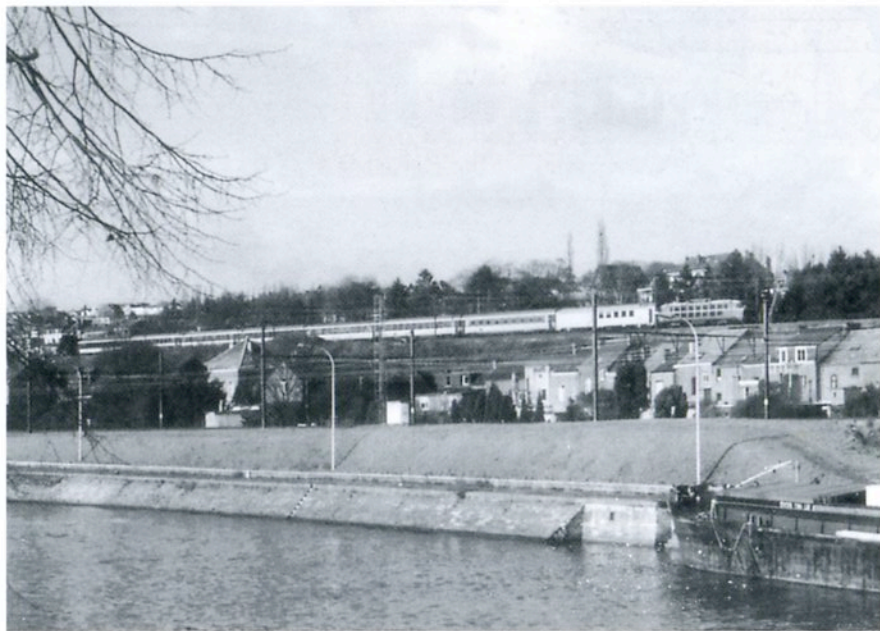


Locomotive 1303 et rame de voitures I 11 assurant un train IC Ostende - Eupen dans la courbe de Liège-Haut-Pré (photo M. Lebeau - 12.08.99)

Voitures I 11

Il s'agit d'une commande de 163 voitures à voyageurs de grand confort, en version 1ère classe, 2ème classe et 2ème classe / fourgon / cabine de conduite. Ces

dernières voitures, au nombre de 21, sont à ce jour équipées d'un poste de conduite permettant la marche en réversibilité. Néanmoins, ce poste ne permet que la commande à distance des locomotives électriques série 13 : aussi, faudra-t-il attendre que les « 13 » aient « fait leurs maladies de jeunesse » pour voir les roulements adaptés et les rames circuler en réversibilité. Celles-ci sont actuellement engagées sur tous les trains IC de la relation Ostende - Köln / Eupen, elles sont aussi prévues pour circuler sur l'axe Anvers - Charleroi. La SNCB s'est aussi tâtée pour voir s'il convenait de les engager sur les trains internationaux « classiques » à grande parcours, vers la Suisse ou l'Italie par exemple. Finalement, la réponse est pour le moment négative : la SNCB a refusé de fournir au service d'été 2000 des voitures I 11 pour le « *Vauban* » en remplacement des voitures I 6 et I 10 actuelles. Aussi, les CFF fourniront-ils désormais le matériel de la tranche Bruxelles - Milan.



Namur-Salzignes (ligne 161) : l'Eurocity 97 « Iris » Bruxelles - Zurich - Coire descend la rampe de Belgrade-St-Servais en direction de Namur-gare : locomotive série 20 SNCB et voitures internationales des CFF. Au premier-plan, la Sambre... (photo M. Lebeau - 09.01.00)

Automotrices tranches 1966-1979 rénovées

Il s'agit d'un programme - confié à l'Atelier Central de Malines de la SNCB - de rénovation complète des 181 automotrices doubles standard de la SNCB construites

entre 1966 et 1979. Le but est de réviser ce matériel pour lui offrir une durée de vie résiduelle de 15 ans¹⁰. Neuf étapes de rénovation sont prévues.



Ostende : automotrice 606 rénovée (22.06.99 - photo M. Grieten)

1. *Modification du système de chauffage* : on passe des classiques radiateurs électriques au chauffage et à la ventilation par air pulsé.
2. *Remplacement des châssis de fenêtres* : désormais équipées d'une seule vitre coulissante, les fenêtres sont mieux isolées. Les portes pliantes devaient aussi être remplacées par un autre type louvoyant-coulissant, mais cette adaptation n'a finalement pas été effectuée.
3. *Changement de proportion* entre le nombre de sièges « fumeurs » et « non fumeurs » : 141 places non fumeurs et 20 places fumeurs (contre 133/29).
4. *Installation d'un système de sonorisation*, afin de permettre des annonces aux voyageurs par le chef-garde.
5. *Installation de nouvelles toilettes* chimiques en circuit fermé¹¹.
6. *Léger agrandissement du poste de conduite*. Comme il n'est pas possible d'élargir le local actuel en largeur, à cause de l'intercirculation maintenue, il est en fait agrandi en longueur (moyennant la suppression d'une banquette dans le compartiment voyageurs contigu ou débordement dans le fourgon). Le pupitre de commande proprement dit est, lui, remplacé par un modèle standardisé et analogue - dans une certaine mesure du moins - au matériel le plus récent.

¹⁰ - la rénovation complète d'une automotrice de ce type coûtera 25 millions de francs (620.000 Euros), alors qu'une automotrice de ce type neuve coûterait 100 millions de francs (2,48 millions d'Euros).

¹¹ - cette généralisation de ce nouveau type de toilettes respectant l'environnement est d'autant plus facile que tous les postes d'entretien des voitures de la SNCB sont désormais équipés d'appareils de vidange de toilettes de ce type.

7. *Renouvellement des compartiments des voyageurs* : nouvelles banquettes (à cinq places de front) en seconde classe avec revêtements mauve clair, nouveaux fauteuils (à quatre places de front) en première classe avec revêtement vieux rose. Les *porte-bagages* sont désormais longitudinaux et non plus transversaux.
8. *Nouvelle livrée « maison »* à base de gris clair en combinaison avec du bleu et du rouge. Les faces frontales sont marquées de jaune, afin d'améliorer la perception du train de loin. Côté 2^{me} classe, la face frontale de l'automotrice est désormais « borgne », puisque la fenêtre du local technique jouxtant le poste de conduite, jadis occultée de blanc, a été purement et simplement masquée.
9. *Entretien technique poussé*. Chaque automotrice est déshabillée et son équipement mécanique et électrique démonté au passage en atelier. Toutes les pièces (motorisation, câblage électrique...) sont nettoyées et éventuellement remplacées.

La cadence de traitement des automotrices est de 25 exemplaires par an (52 jours ouvrables par automotrice).

Automotrices 1996 neuves

Il s'agit d'une livraison de 120 automotrices triples, dont le chaudron des caisses et les espaces pour voyageurs sont analogues à celui des voitures I 11. Ces automotrices triples existent en deux versions : une version bicourant 3 kV continu - 25 kV alternatif destinée à assurer les liaisons de proximité avec la France (Anvers - Lille, Ostende - Lille, Mons - Aulnoye, Herstal - Lille) dont les 50 exemplaires sont tous livrés, et une version monocourant 3 kV continu pour les services intérieurs « IC » : ainsi circulent-elles entre Gand, Bruxelles et Genk, Knokke - Blankenberge - Hasselt et Anvers - Bruxelles - Charleroi.

Au moment où ces lignes paraîtront, la livraison des automotrices triples tranche 1996 version monotension 3 kV (= n°501-570) sera sans doute terminée. Aussi, depuis le 31 janvier dernier, la relation IC ABC (Anvers - Bruxelles - Charleroi) est-elle largement équipée de ce type de matériel : trois rames de 4 automotrices triples (soit 12 voitures) sont engagées en semaine sur cette relation, qui en a vu de toutes les couleurs depuis vingt ans. Après avoir apprécié l'inconfort des automotrices quadruples série 800, les usagers ont apprécié le confort des voitures I 11 sortant de construction. Mais, les voitures-pilote de cette série n'étant pas disponibles à l'époque, la relation ABC était exploitée au moyen de rames encadrées par deux locomotives électriques série 21/27. Pour éviter l'immobilisation d'engins moteurs dont elle avait cruellement besoin, la SNCB finit par remplacer ces singulières rames par des rames réversibles constituées de voitures M4 rénovées, dont le confort était nettement moins poussé. Voilà maintenant les automotrices tranche 1996, au confort identique aux voitures I 11, mais qui ont l'inconvénient de ne disposer que d'une porte de sortie aux extrémités des voitures. Cette disposition ne manquera pas d'allonger les arrêts aux heures de pointe sur une relation où le renouvellement des voyageurs est classique dans les gares de Bruxelles... A terme, il est néanmoins toujours prévu d'équiper la relation IC Anvers - Charleroi de rames réversibles composées d'une locomotive série 13 et de voitures I 11 (ce qui ne changera rien au niveau du temps de chargement et de déchargement des voyageurs, puisque le chaudron des I 11 est identique à celui des AM 96).



Croix l'Allumette SNCF (entre Lille-Flandres et Tourcoing) : train d'automotrices 1996 bicourant assurant le train IC Lille-Flandres - Anvers-Central (photo J.-P. Joly - 14.04.98)

Prochaine étape : l'engagement d'automotrices tranche 1996 monotension sur la relation IC Bruxelles - Luxembourg en remplacement des automotrices « Break » actuelles, sauf aux heures de pointe¹². Cet engagement devrait être réalisé pour la fin du mois de mai 2000, au moment où les circuits de voie seront adaptés pour la circulation de matériel « DMT ». A ce moment, un service « minibar » pourra enfin être organisé sur cette longue ligne, en profitant de l'intercirculation (le fameux « nez danois ») totale de ce type de matériel.

Question à 5 Francs : que deviendront alors les automotrices Break 325 et 326, qui avaient été achetées par les CFL (*Chemins de fer Luxembourgeois*) pour équilibrer les prestations en matériel sur cette relation ? N'est-il pas prévu dans le contrat de vente que la SNCB rachèterait ces deux automotrices si le matériel de dessert changeait sur cette relation ?

Rappelons enfin que de nouveaux contacts ont eu lieu au plus haut niveau entre la Belgique et le Grand-Duché » sur l'opportunité d'investir sur la ligne 162 Namur - Luxembourg afin de raccourcir la durée du parcours ferroviaire entre les deux

¹² - aux heures de pointe, les trains IC Bruxelles - Luxembourg continueront à être assurés avec les automotrices « Break » tranche 03 dont la capacité est nettement supérieure aux automotrices tranche 1996. C'est là le résultat de l'amélioration du confort voulue dans la dernière génération d'automotrices : quatre places de front au lieu de 5 en 2ème classe (4 dans la voiture intermédiaire des Breaks), trois places au lieu de 4 en 1ère classe, et modification du rapport des places de 1ère/2ème classe dans l'automotrice tranche 1996, au détriment des places de 2ème classe.

capitales. Outre des rectifications (mineures) de tracé, on reparle de l'acquisition de matériel pendulaire, avec l'aide financière de l'Union Européenne...

Toujours à propos des automotrices 96, on ne les verra plus sur le service international de proximité « L » Mons - Aulnoye. La SNCB et la SNCF ont décidé de supprimer entièrement ce type de desserte au changement d'horaires de mai 2000. Motif : fréquentation insuffisante. Ce type de desserte avait été inauguré le 2 juin 1996, au moment du remplacement des trains classiques de l'axe Paris - Bruxelles par des TGV, afin de maintenir une bonne desserte de Paris-Nord au départ de Mons. Les navettes Mons - Aulnoye (ou Maubeuge) avaient des horaires calculés pour donner correspondance aux trains SNCF de l'axe Maubeuge - Paris-Nord. Ce service a d'abord été assuré par des rames réversibles composées d'une locomotive série 12 et de voitures M4. Puis, on y a engagé la calamiteuse locomotive prototype bicourant 1901, remplacée par « n'importe quoi » vu ses avaries à répétition, et enfin par des automotrices bicourant tranche 1996 dès qu'elles furent disponibles.

Dans la région, on n'a cessé de répéter que l'organisation de ce service aurait eu plus de succès s'il n'avait pas été uniquement pensé dans le cadre des correspondances vers Paris, et s'il avait été systématiquement dirigé sur la ville de Maubeuge, plutôt que sur le noeud ferroviaire d'Aulnoye. Mons et Maubeuge ont des attraits respectifs par leurs équipements scolaires, tertiaires et commerciaux. Mais la SNCB et la SNCF n'ont pas su saisir cette opportunité, comme elles ne savent pas non plus saisir celle des synergies entre Mons et Valenciennes. Pourtant, à l'heure de l'Europe, l'international de proximité pourrait avoir un bel avenir...

De nouveaux équipements pour les automotrices tranche 1996

□ KVB

La tranche bitension de ces automotrices est utilisée pour la desserte de Lille, au départ d'Ostende, d'Anvers et de Herstal (Liège), et pour la desserte d'Aulnoye au départ de Mons (jusqu'en mai 2000 où la SNCB prévoit la suppression de cette desserte). Cette tranche reçoit pour le moment l'équipement SNCF KVB (contrôle voie-balise) asservissant l'automotrice à la signalisation. Le montage de cet équipement avait fait l'objet d'une controverse entre la SNCF et la SNCB, vu son prix et les courtes distances parcourues par ce matériel sur le réseau français. La réglementation française imposant cet équipement de sécurité sur l'étoile de Lille a finalement prévalu¹³ ...

A cet égard, on remarquera que ce matériel est aussi doté de l'équipement belge de sécurité « TBL - Mémor 2 », qui est jusqu'à présent inutilisé, les lignes sur lesquelles roulant ce matériel n'étant pas équipées des installations fixes adéquates.

□ De nouveaux sièges dans le poste de conduite des AM 96

Autre équipement ajouté sur ce type d'automotrice : une... chaise ! D'origine, les AM 96 sont livrées avec un seul siège dans les cabines de conduite. Cette situation pose problème par exemple lors de l'écolage des nouveaux conducteurs ou... lorsqu'un instructeur accompagne un conducteur.

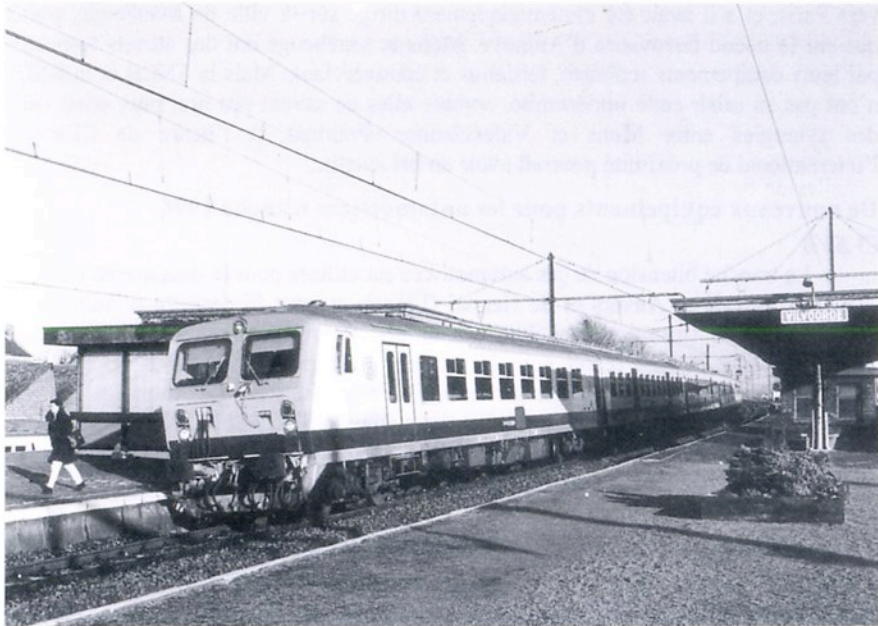
¹³ - le même équipement KVB » est en cours d'installation sur les locomotives bicourant série 12 de la SNCB.

Les services concernés de la SNCB ont donc décidé de doter chaque automotrice tranche 1996 d'un siège supplémentaire entreposé dans le fourgon et déplaçable dans le poste de conduite au choix. Comme il n'y a pas de petit profit, la SNCB a récupéré un des deux sièges d'accompagnateur dans les cabines de conduite des locomotives électriques série 23 : moyennant un nouveau garnissage et un rembourrage renforcé, ces sièges trouvent ainsi une seconde vie sur les automotrices tranche 1996.

□ Les automotrices 96 et les conducteurs SNCF

Les conducteurs SNCF de Lille-Délivrance sont autorisés à la conduite de ce type de matériel bitension sur les lignes Tournai - Lille, Lille - Mouscron - Courtrai... mais aussi Tournai - Mouscron. Les AM 96 bitension sont en effet entretenues à l'atelier d'Ostende de la SNCB... Lorsqu'elles doivent passer à l'entretien, les automotrices affectées à la dorsale wallonne sont échangées par l'itinéraire Tournai - Mouscron - Courtrai.

Voitures M4 rinnovées



On ne verra plus les voitures M4 rinnovées sur l'axe Charleroi - Anvers (trains IC) où elles ont été remplacées par des automotrices tranche 1996 : Vilvorde le 24.01.00 (photo M. Grieten)

Ce matériel, construit à 578 exemplaires entre 1979 et 1982, subit lui aussi une cure de jouvence : révision complète, nouveaux aménagements intérieurs pour les voyageurs (chauffage et ventilation à air pulsé revu, éclairage adapté, sièges regarnis, porte-manteaux longitudinaux, toilettes chimiques, ambiance intérieure). De plus, l'amélioration de la fiabilité du convertisseur de tension permet désormais d'alimenter une voiture défectueuse à partir de la voiture précédente ou suivante, permettant ainsi au

chauffage et à la ventilation de continuer à fonctionner. Les portes d'accès ont également été revues ainsi que leur système électropneumatique de fermeture, de même que l'embarquement, aujourd'hui adapté aux différentes hauteurs de quais. Ces voitures assurent actuellement, au service d'hiver 1999-2000, les relations IC, Quiévrain - Bruxelles - Liège (- Verviers) et Bruxelles - Tournai - Mouscron, ainsi que de nombreux trains « P » d'heure de pointe.

Voitures M5 à deux niveaux rénovées

Ce programme est mentionné ici à titre de projet : il s'agit de hisser les 130 voitures à deux étages type M5, dont le confort est jugé très (trop) spartiate, au niveau des voitures M4 modernisées : disparition des banquettes au profit de sièges individuels, toilettes chimiques, revêtement de sol plus soigné, éclairage plus généreux. Les voitures M5 seraient dans l'avenir spécialisées aux trajets courts.

Voitures M6 à deux niveaux neuves

C'est la commande nouvelle de 210 voitures à deux étages, à répartir en 35 rames de six voitures : elle a été confiée à Bombardier (ex-BN), au grand dam actuel de l'opinion publique depuis la nouvelle de la fermeture de l'usine BN de Manage, où certaines composantes de ce nouveau matériel auraient dû être fabriquées. L'équipement sera analogue aux voitures I 11 et automotrices tranche 1996 : climatisation, WC chimiques, sonorisation, affichage électronique intérieur et extérieur de la destination, et amélioration radicale du confort par rapport aux voitures à 2 étages actuelles de type M5 : embarquement réétudié, portes d'accès entre plates-formes et compartiments, espaces pour bagages tant au-dessus qu'entre les sièges, le long des cloisons et à l'entrée du niveau supérieur, hauteur en station debout portée à 2 mètres tant au niveau inférieur que supérieur. Des sièges individuels seront mis à disposition des voyageurs en 1^{ère} comme en 2^{ème} classe.

Ces voitures composeront des rames de 6 voitures : 4 voitures de 2^{ème} classe de 140 places non-fumeurs, une voiture de 1^{ère} classe comportant 124 places non-fumeurs et une voiture dite « multifonctionnelle » comportant, outre un équipement pour voyageurs en chaise roulante avec toilette adaptée, un compartiment voyageurs de 1^{ère} classe (25 places fumeurs), un compartiment de 2^{ème} classe (30 places fumeurs) et un fourgon avec emplacements pour vélos. Assez curieusement - comme nous l'avons déjà signalé dans notre livraison précédente - les rames ainsi constituées ne comporteront pas de cabine de conduite pour marche en réversibilité. Pourtant, la SNCB les destine en soutien aux trains IC actuels et aux trajets longue distance de et vers Bruxelles aux heures de pointe. Comprenez qui pourra !

Autre anecdote : les problèmes posés par les dimensions en hauteur de ces nouvelles voitures ; celles-ci sont les plus hautes que l'on pouvait construire. La SNCB a adopté un gabarit extrême, afin de garantir une hauteur de 2 mètres sous plafond à chaque étage et d'améliorer ainsi le confort : au-delà de ces mesures, il y aurait eu un danger de contact entre la voiture et les caténaires. Mais, si la hauteur des caténaires par rapport au sol est uniformisée, il reste, sur certaines lignes, quelques points singuliers (sous certains ponts par exemple) où la caténaire est trop basse : aussi, comme il pourrait y avoir risque de contact avec les nouvelles voitures, par exemple en

courbe à fort dévers, la SNCB procède à des travaux ponctuels pour « dégager le gabarit ».

Autorails série 41 neufs

C'est la fameuse commande nouvelle de 80 autorails diesel doubles à propulsion diesel-hydraulique. La SNCB les engagera pour remplacer les vieillissants autorails série 44/45 et les rames composées de locomotives diesel série 62 et de voitures M2 sur les six relations voyageurs sur lesquelles existent des tronçons qu'elle ne compte pas électrifier... et sur l'Athus-Meuse :

Relation voyageurs <i>fréquence des circulations en semaine</i>	Tronçon non électrifié à parcourir	Km	N° tronçon	nombre autorails à mettre en ligne
« IR » Anvers - Neerpelt - <i>fréquence horaire</i>	Herentals - Neerpelt	44,4	15	15
« L » Mol - Hasselt <i>train toutes les deux heures</i>	Mol - Y Zonhoven	40	15b	2
« L » Gand-St-Pierre - Eeklo - <i>fréquence horaire</i>	Gand-Dampoort - Eeklo	19,8	58	7
« P » Alost - Burst <i>trains d'heure de pointe</i>	Alost - Burst	11,4	82	1
« L » Gand-St-Pierre - Renaix - <i>fréquence horaire</i>	De Pinte - Renaix	32,2	86	14
« L » Gand-St-Pierre - Grammont <i>fréquence horaire</i>	Y Melle - Grammont	27,7	122	14
« L » Charleroi - Couvin - <i>fréquence adaptée aux besoins</i>	La Sambre-Couvin	52,6	132	8

En outre, la SNCB a donc décidé d'engager ce nouveau matériel sur les relations « L » Dinant - Bertrix - Libramont et Virton - Bertrix - Libramont (lignes 166 Dinant - Bertrix et 165 section Libramont - Bertrix - Virton, où 7 autorails seront prévus pour assurer un service cadencé toutes les deux heures. Pourtant, ces lignes seront électrifiées d'ici 2002 en 25 kV 50 Hz : ici, la SNCB n'a pas voulu engager les automotrices triples bitension tranche 1996 existantes, jugées au moment de la commande des autorails de trop grande capacité et inadaptées - dans leur aménagement intérieur - à ce type de desserte essentiellement rural. Depuis lors, la SNCB promet que les autorails série 41 seront d'un niveau de confort analogue aux nouvelles voitures I 11, histoire de justifier ce qui apparaît néanmoins comme une hérésie économique : rouler en traction diesel sous caténaires... Bref, les sièges seront disposés deux à deux dans les deux classes, et les voyageurs disposeront de toilettes chimiques, de la climatisation, d'une information par sonorisation et par panneaux lumineux à l'intérieur et à l'extérieur y compris... sur les faces frontales de l'autorail.

En conclusion, 68 autorails seront mis en ligne sur les 80 de la série, le solde de 12 autorails constituant la réserve pour entretien, avaries accidentelles ou lorsque l'affluence justifierait un renfort...

Initialement prévus pour la circulation en unités multiples par 4, ces autorails pourront finalement être accouplés par 5 unités au maximum, composition justifiée sur

la demande sur la relation Anvers - Neerpelt aux heures de pointe. Leur fabrication par Alstom-Espagne à Barcelone a pris un important retard, si bien que la première unité de la série, qui aurait dû faire ses premiers tours de roue en Belgique fin 1999, se fait attendre... Aux dernières nouvelles, le 4101 ne serait disponible, pour essais, que début avril. La SNCB a en effet acheté, avec l'autorail série 41, non pas un modèle déjà éprouvé, mais un véhicule de conception neuve, sur plan. Il faut donc s'attendre à de nombreux défauts de jeunesse et à de longues périodes de mise au point... Après des premiers tests à Schaerbeek, l'autorail 4101 serait d'abord essayé dans la région d'Anvers, puis sur l'axe « Athus-Meuse » afin d'apprécier ses performances en rampe: les tests dureraient jusqu'à ce que la SNCB dispose d'un nombre suffisant d'unités pour organiser des marches d'essai en unité multiple. Ainsi, les 4102 et 4103 seraient livrés en avril-mai. La cadence de livraison de deux autorails par mois serait atteinte en août 2000, et de trois en 2001.

Dès le service d'hiver (fin septembre 2000), la relation IR Anvers - Neerpelt serait équipée de ces nouveaux engins, ainsi que la relation L Mol - Hasselt, permettant ainsi les échanges de matériel avec la remise d'Hasselt, à laquelle appartiendra la dotation campinoise. En mai 2001, les relations Dinant - Bertrix et Libramont - Virton seraient équipées. En septembre 2001 suivrait l'étoile de Gand : les relations Gand - Grammont, Gand - Renaix, Gand - Eeklo et Alost - Burst. Fin 2002, début 2003, ce serait au tour de la liaison Charleroi - Walcourt - Couvin, au grand dam de la Ministre des Transports, Madame Durant, qui aurait préféré de voir circuler ces autorails en priorité sur cette dernière ligne, afin d'y tenter une expérience de « qualité totale » (voir notre numéro précédent).

Calendrier de mise en service des autorails série 41 (prévisions fin avril 2000)

septembre 2000	Anvers - Neerpelt et Mol - Hasselt
mai 2001	Dinant - Bertrix et Libramont - Virton
septembre 2001	Gand - Grammont, Gand - Renaix, Gand - Eeklo, Alost-Burst
fin 2002 - début 2003	Charleroi - Walcourt - Couvin

Rappelons que ces autorails sont particulièrement attendus par les voyageurs, lassés du matériel obsolète offert actuellement (autorails 44-45 ou voitures M2) ; dans le Luxembourg, on rêve d'utiliser les autorails pour répondre à d'autres besoins : réouverture aux voyageurs du tronçon Virton - Athus - Arlon, relation directe Virton - Luxembourg, voire réouverture Libramont - Bastogne.

Anecdote liée à la livraison à la SNCB d'autorails construits à.. Barcelone. Le problème est de savoir par quel moyen. De Barcelone à Port-Bou (frontière RENFE / SNCF), l'acheminement des autorails neufs doit avoir lieu par remorque routière, vu que l'écartement espagnol (voie « large ») n'est pas compatible avec l'écartement standard européen d'1,435 m. Une fois à la gare frontalière franco-espagnole de Port-Bou donc, la SNCB espérait que la SNCF assurerait le transport de l'autorail 4101 par voie ferroviaire, en « marchandise roulante ». Aux dernières nouvelles, la SNCF n'a pas été retenue : elle prétextait un problème d'attelage et de déresses éventuelles en ligne et présentait une facture de... 600.000 BEF le transport. Finalement, la SNCB a tranché : l'autorail 4101 serait transporté entièrement par la route, de Barcelone... à

Schaerbeek, en cinq nuits ; coût du transport par remorque spécialisée : 500.000 BEF.¹⁴



Bientôt, on ne verra plus un convoi désuet de ce type (locomotive diesel 6212 et rame M2) sur la relation Gand - Grammont ; place aux autorails série 41 : Balem-Dorp le 15.06.99 (photo M. Grieten)

En conclusion...

Avec ces différents programmes et la disparition progressive des voitures M 2, conçues à partir de 1958, l'ensemble du parc voyageurs SNCB de service intérieur serait donc soit renouvelé soit modernisé à l'horizon 2005... sauf les automotrices classiques quadruples, les automotrices « banlieue » série 900, plus récentes il est vrai, les 140 automotrices triples « Break » des années 1980. Pour celles-ci, on regrettera que les compartiments de 2^{ème} classe situés dans les voitures d'extrémité, soient toujours dotés de banquettes inconfortables à 5 places de front, à la différence de la voiture intermédiaire, ajoutée au début des années nonante, et qui bénéficie, elle, de sièges individuels à 4 places de front... Et nous n'évoquons pas l'installation future d'un RER autour de Bruxelles...

¹⁴ - pour le transport des 79 autres autorails série 41, Alstom envisage d'aménager deux « wagons-sandwich » pour encadrer l'autorail dans une rame « classique » de train de marchandises, de rencontrer ainsi les objections de la SNCF et obtenir un transport Port - Bou frontière belge à un prix raisonnable...

Locomotives série 77 neuves

C'est une première commande de 90 locomotives diesel « tous services » pour trafic des marchandises. Les premières unités sont livrées à la remise d'Anvers-Dam où elles reprennent les services jusqu'ici dévolus aux locomotives diesel série 74.

Et les locomotives SNCB série 25.5 ?

La faillite de la compagnie néerlandaise privée « *Lovers Rail* » le 14.09.1999 a libéré les quatre locomotives électriques bitension 25.5 livrées à la SNCB : c'est ainsi que les locomotives 2552, 2553, 2554 et 2555 ont été renvoyées à leur propriétaire.

Depuis fin janvier 2000, la remise de Kinkempois a reçu quatre locomotives 25.5 pour remorquer les trains de marchandises internationaux entre le triage de Kinkempois et Sittaard, où les trains sont repris en traction diesel jusqu'au port fluvial néerlandais de Born, non loin de Sittard, desservi par le canal Juliana. C'est la première fois que ce type de locomotive franchira la frontière belgo-néerlandaise de Visé/Maastricht depuis l'électrification de cette ligne. Mi-janvier, la 2558 était déjà à Kinkempois pour initiation des conducteurs de ce dépôt amenés à desservir ces trains.

J.Cl. Elsdorf



En attendant les autorails série 41, des rames « encadrées » circulent sur la voie unique Alost - Burst en tête des trains « P » : ici, à *Erpe-Mere*, une rame composée de la locomotive diesel 6235, de trois voitures M2 et de la 6313 marque l'arrêt
(photo M. Grieten - 15.06.99)

L'exploitation de la SNCB

Les projets du cabinet Durant

Le cabinet de Madame Isabelle Durant, ministre des Transports et de la mobilité, a rendu public son programme concernant les chemins de fer et a présenté les exigences suivantes à la SNCB :

- ***l'accélération significative des trains sur la relation IC Bruxelles - Namur - Luxembourg*** ; on en parle depuis au moins vingt ans, et un énième dossier sur le sujet est en cours de rédaction, en collaboration avec les Chemins de fer luxembourgeois (CFL) : on y trouve notamment l'étude des modifications à apporter au profil de la ligne, l'étude d'un matériel pendulaire adapté à la sinuosité de la ligne, et des propositions de financement, où l'Union Européenne et le Grand Duché de Luxembourg pourraient apporter leur contribution sonnante et trébuchante dans le cadre de l'établissement de relations ferroviaires reliant les trois sièges des institutions européennes, Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg...
- ***l'examen approfondi de la possibilité de réouverture au trafic des voyageurs des six lignes suivantes*** : la ligne internationale 15 entre Neerpelt, Hamont, Budel et Weert (23 km, ce qui revient à la prolongation des trains IR Anvers - Neerpelt jusqu'à la gare NS de correspondance de la ligne de Maastricht), la ligne 165 Virton - Athus - Arlon (36 km), la ligne 21 Genk - Maasmechelen (\pm 10 km), la ligne 163 Libramont - Bastogne (28 km), les lignes 57/52 Alost - Termonde - Puurs (27 km, partiellement exploités par le BVS) et la ligne 141 Ottignies - Court-Saint-Etienne - Baulers (21 km) (NDLR - voir plus loin).
- ***un projet de qualité totale du service voyageurs*** (matériel roulant adapté, points d'arrêt reconditionnés, billetterie revue...) sur les six lignes omnibus suivantes : Mol Hasselt, Gand - Eeklo, Anvers - Boom - Puurs, Liège - Rivage - Jemelle, Charleroi - Walcourt - Couvin et Bertrix - Virton
- ***l'étude complète d'un réseau RER bruxellois*** avec achat du matériel correspondant;
- ***le renforcement de la desserte voyageurs de la ligne 26 Hal - Vilvorde***, ceinture est de Bruxelles, avec création de nouveaux points d'arrêt, notamment à Uccle ;
- ***le raccordement de la gare de Zaventem - aéroport national aux lignes à grande vitesse***, afin d'y ménager un arrêt aux TGV (il faut pour cela raccorder directement la ligne 36C Y Zaventem - aéroport à la ligne 36 Bruxelles - Liège en direction de Louvain - ce qui est déjà prévu vers 2003/2004), et prolonger les voies en cul-de-sac de la gare souterraine actuelle de l'aéroport vers la ligne 25 Bruxelles - Anvers, déjà pratiquement mise à niveau pour le TGV, à Vilvorde (ce dernier point paraît acquis, suite à une décision gouvernementale de la mi-février dans le cadre du développement aéroportuaire de Zaventem et de la lutte contre les nuisances sonores);
- ***la réalisation de l'infrastructure des lignes nouvelles à grande vitesse prévues***, de la frontière française à la frontière néerlandaise et à la frontière allemande (un audit

détermine actuellement ce que la SNCB a vraiment dépensé jusqu'à présent dans le cadre de l'opération « lignes nouvelles de frontière à frontière » ;

- **des adaptations tarifaires** destinées à améliorer la mobilité, notamment la gratuité pour les enfants de moins de 12 ans accompagnés, et des mesures particulières pour les seniors (billet aller simple à 50 F) et pour les fonctionnaires fédéraux (abonnements de train à prix - très - réduit).

Un dossier parmi d'autres : la réouverture de six lignes au trafic des voyageurs

Les propositions faites et la position de la SNCB

□ La ligne 165 Virton - Athus - Arlon

Abandonnée depuis 1984, la desserte voyageurs de cette ligne a de bonnes chances d'être rétablie, selon Antoine Martens, administrateur-directeur de la SNCB, qui a récemment fait un tour d'horizon des lignes où un service voyageurs pourrait être rouvert. De nombreux Belges travaillent au Grand-Duché et des relations directes entre Virton et Luxembourg pourraient aussi être imaginées. Les voies sont en cours de modernisation complète et d'électrification (projet Athus-Meuse). Le matériel roulant sera disponible : les autorails série 41 (ou - NDLR - du matériel électrique luxembourgeois...).



**Reverra-t-on des trains de voyageurs à Musson (ligne Virton - Athus) ?
(voyage spécial GTF - 31.03.84 - photo J. Bazin)**

☐ **La ligne internationale 15 entre Neerpelt, Hamont (B), Budel (NL) et Weert (23 km)**

Actuellement, la relation IR venant d'Anvers s'arrête à Neerpelt. Au-delà, un trafic marchandises régulier dessert l'usine de zinc de Budel, au départ de Neerpelt. A Weert, la ligne 15 rejoint la dorsale néerlandaise électrifiée du Limbourg, rejoignant Maastricht. Selon la SNCB, outre le village frontalier belge de Hamont, la section néerlandaise (environ 10 km) recèle un potentiel de trafic. La voie unique existe, mais le problème réside dans le fait que les *Nederlandse Spoorwegen* ne veulent pas investir dans la rénovation de la voie, pour y permettre une circulation de trains à la vitesse de 90 km/h. Antoine Martens, Administrateur Directeur de la SNCB, pense que la SNCB pourrait supporter elle-même ce financement ; le matériel roulant sera facilement disponible : ce sont les autorails série 41. Ce dossier a donc des chances d'aboutir.

☐ **Une ligne « nouvelle » entre Genk et Maasmechelen (10 km)**

Maasmechelen, à l'extrême est du Limbourg, qui compte actuellement 100.000 habitants, ne dispose d'aucune liaison ferroviaire. Deux options sont possibles pour raccorder cette commune limbourgeoise au rail : prolonger les voies, en site, neuf, de l'actuelle gare en cul-de-sac de Genk¹⁵ jusqu'à Maasmechelen, ou poser un raccordement en site neuf au départ de l'ancienne ligne ferrée qui aboutissait à As. D'une manière comme de l'autre, les investissements seront conséquents. Aussi, dans ce cas, la SNCB réfléchit (et adopte en fait une position attentiste...)

☐ **La ligne 163 Libramont - Bastogne (28 km)**

Voir notre dossier sur le sujet dans la rubrique « *La SNCB par ligne* ». Ici, Antoine Martens n'est pas enthousiaste : il trouve que la desserte actuelle par bus TEC ne met que 4 minutes de plus par rapport aux autorails d'antan, et que les investissements pour rouvrir la ligne 163 seraient très lourds en face du bénéfice escompté...

☐ **Les lignes 57/52 Alost - Termonde - Puurs (27 km, partiellement exploités par le BVS)**

Réouvertes, elles permettraient à toute une région du « *klein Brabant* » d'obtenir une liaison directe avec Anvers. Ici, la SNCB se veut attentiste, car l'ancienne section Alost - Termonde n'existe plus (elle est devenue une piste cyclable), tandis que Termonde - Puurs est partiellement exploité à des fins touristiques par le BVS : des centaines de millions de francs seraient donc nécessaires pour la réouverture de la relation.

☐ **la ligne 141 Ottignies - Court-Saint-Etienne - Baulers**

En 1980 déjà, la réouverture de cette ligne au trafic des voyageurs avait été évoquée : à l'époque, après étude, la SNCB - par ailleurs peu motivée, s'en étonnera-t-

¹⁵ - au moment de sa construction, l'axe du bâtiment de gare de Genk avait été disposé en vue d'un prolongement éventuel vers Maasmechelen...

on à cette époque de vaches maigres pour elle et de « tout à l'automobile » - avait conclu par la négative...

La ligne Ottignies - Nivelles, longue de 21,7 km, relie les deux agglomérations en passant par Court-Saint-Etienne, Bousval, Genappe et Baulers. Son itinéraire est commun à celui de la ligne 140 Ottignies - Charleroi sur 3,1 km entre Ottignies et Court-Saint-Etienne et à celui de la ligne 124 entre Baulers et Nivelles, sur 1,2 km.

Le service des trains de voyageurs entre Ottignies et Nivelles fut fortement réduit en 1951 et complètement supprimé en 1953 : il fut remplacé par un service d'autobus dont l'itinéraire suivait la RN 37 tout en desservant le zoning de Nivelles.

Depuis 1962, la ligne 141 est à voie unique entre Court-St-Etienne et Baulers. Au fil du temps, la ligne, exploitée sous le régime des « lignes à exploitation simplifiée » (vitesse de référence limitée à 40 km/h), ne fut plus exploitée que sur la section Court-Saint-Etienne - Genappe, pour la desserte marchandises de la ligne, en fait réduite à la desserte du raccordement des *Raffineries Tirlemontoises*, embranché à Genappe. Le reste de la ligne entre Genappe et Baulers est actuellement abandonné : la voie y est arrachée...

L'intérêt de la réouverture de cette ligne résiderait en une meilleure desserte régionale de ce coin de Brabant Wallon, en plein essor industriel et résidentiel : l'installation récente de l'Université à Louvain-la-Neuve près d'Ottignies, n'y est pas étrangère : le TEC Brabant Wallon, qui a notamment créé des lignes d'autobus express dans la région, peine à suivre la demande, au grand mécontentement des riverains.

Dans son étude de 1980, la SNCB avait montré qu'une fois rouverte, la ligne, au profil « facile », pourrait être parcourue à la vitesse de 120 km/h, à voie unique, avec évitement à établir en gare de Genappe. Un autre point d'arrêt pourrait être établi à Bousval, où la ligne passe dans le village proprement dit. Avec une vitesse de référence de 120 km/h, la durée totale du trajet entre Ottignies et Nivelles, avec arrêts intermédiaires à Court-Saint-Etienne, Genappe, Bousval et Baulers, ne dépasserait pas 24 minutes... Il serait même logique d'électrifier la ligne, car à ses deux extrémités, elle touche à des lignes électrifiées : 17,4 km de lignes électriques seraient nécessaires, sans grands travaux annexes (quelques passages supérieurs à relever...). En 1980, le coût de l'électrification avait été estimé à quelque 150 millions... A moins qu'on y engage des autorails série 41, dont une dotation résidera au nouvel atelier de Charleroi-Sud-Quai, qui n'est pas bien loin de Nivelles... (quelque 25 km). Du côté de la SNCB, on dit étudier la question...

En conclusion

De la position de la SNCB, on peut déduire qu'actuellement, ce sont les relations Neerpelt - Hamont (dans une première phase, prolongée en territoire néerlandais vers Weert dans une seconde phase) et Virton - Athus - Arlon, qui ont le plus de chance d'être réouvertes au trafic voyageurs dans un avenir proche : il faut cependant attendre la mise en service des autorails diesel série 41 en Campine et dans le sud de l'Ardenne et la Gaume avant de voir ces projets se concrétiser. Pour les autres, il faut des sous... et des travaux d'infrastructure importants. Qui vivra verra.

R. Marganne

Exploitation SNCB

□ Tickets gratuits pour le mariage princier « Mathilde – Philippe » du 04.12.99 et adaptation de la composition des trains les week-end

On se rappelle que la SNCB avait proposé des tickets gratuits de toute gare belge à toute gare belge le samedi 4 décembre 1999 à l'occasion du mariage princier.

Cette opération a été arrêtée dès que 398.000 billets avaient été délivrés, soit bien avant la fin de l'opération : la SNCB arrivait à la limite de ses possibilités en matériel voyageurs...

Ne pouvant donc faire face à un tel déplacement de foule, la SNCB promit à ceux qui décideraient de ne pas voyager pas le 4 décembre, d'échanger leur ticket pour un déplacement à effectuer un week-end entre la mi-janvier et fin février 2000.

Voici les chiffres de cette action, selon le journal « *Gazet Van Antwerpen* » :

- tickets gratuits « Mathilde » : 398.000
- tickets utilisés le 04.12.00 vers Bruxelles : 50.000 pour 72.057 remis ;
- tickets gratuits à échanger après le 04.12.99 : 300.000
- tickets réellement échangés au 29.02.00 : 137.000

Bref, une grosse moitié de tickets gratuits n'a pas été utilisé ou échangé ! Comme quoi ce qui est gratuit n'est pas considéré ! Et devant l'inconnue du nombre d'utilisateurs durant les week-ends de février, la SNCB a décidé de renforcer la composition de ses trains le week-ends vers la Côte et les Ardennes ; c'est ainsi que les IC E vers Knokke et Blankenberge ont été assurés par 3 ou 4 automotrices triples tranche 1996 au lieu de 2 ou 3 ; les IC J vers Luxembourg et les IC M vers Dinant, de leur côté ont été renforcés : 2 automotrices « Break » au lieu d'une.

Sage décision, qui donna un peu d'air dans ces trains toujours forts fréquentés en début et fin de journée. Mais pourquoi ne pas maintenir de telles compositions tous les week-ends, surtout en période de vacances scolaires ? En effet, le premier week-end après les derniers week-ends « tickets Mathilde », fut celui du début des vacances de Carnaval : la composition de ces trains était ramenée à ce que la SNCB estime être une composition normale.

Comprenez qui pourra. Ce n'est en effet pas en faisant voyager debout des clients d'un jour les week-ends ou en déclassant des 1ère classe en seconde au grand dam de ceux qui paient pour être en première, que la SNCB attirera des clients réguliers vers le rail, alors que le matériel est disponible les week-ends

Dans le même registre de confort, les week-ends, voyagez un peu en 1ère classe sur la ligne 124 entre Bruxelles et Charleroi : vous apprécierez le confort spartiate des automotrices « Banlieue » (les « 900 ») assurant les IC ! Même en seconde, vous n'avez plus la possibilité de passer dans l'autre automotrice pour vous asseoir puisqu'il n'y a pas d'intercirculation. Cette situation existe depuis le 26.09.99 !

Allez comprendre : il y avait auparavant sur cette ligne des voitures I 11.

M. Grieten

□ **Matériel de desserte des lignes 25/124 et 66**

Les trains IC I Anvers Central – Bruxelles – Charleroi Sud, assurés en semaine par des rames de voitures M4 rénovées en réversibilité avec locomotive série 27 sont assurés depuis le 31 janvier 2000, sauf une rame, par les nouvelles automotrices tranche 1996 » dite « boudins », généralement au nombre de 4, soit 12 caisses.

Les rames M4 ainsi récupérées sont (ré)apparues - au grand dam des voyageurs n'appréciant pas la différence de confort - sur la relation IC C Ostende – Courtrai, en remplacement d'automotrices « 96 » ; les services rejoignant Lille-Flandres restent bien évidemment assurés en automotrices « 96 » bitension.

M. Grieten

□ **Matériel de desserte des lignes 53, 53A et 75**

Les trains assurant la relation IR f Courtrai – Malines, systématiquement prolongés en semaine comme train L entre Malines - Louvain étaient assurés par des rames de 5 voitures M4 non rénovées et non réversibles, nécessitant la remise en tête de la locomotive type 21 ou 27 (occasionnellement 22 ou 23) à Courtrai et à Louvain. Depuis le 31 janvier 2000, ces sujétions sont terminées, une voiture pilote ayant été intégrée dans chaque rame, côté Malines et Louvain.

Signalons que les week-end, les IR f sont assurés en automotrice « Break » solo, sans prolongement sur Louvain, les trains L étant assurés de leur côté par automotrices « Banlieue » 900.

M. Grieten

□ **Suppression des services IR Liège-Guillemins - Maastricht**

Au prochain service d'été, la SNCB supprimera les sept trains « IR » reliant Liège-Guillemins à Maastricht sans aucun arrêt intermédiaire. Ces trains, assurés par automotrice double classique, avaient été créés pour donner correspondance aux TGV Thalys de la relation Paris - Bruxelles - Cologne. Motif invoqué de la suppression: fréquentation très insuffisante... Il est vrai qu'une relation cadencée par heure entre Liège et Maastricht - normalement assurée par une seule automotrice double classique, avec arrêts à Bressoux, Visé, Maastricht-Randwijk, est amplement suffisante... compte tenu de la fréquentation actuelle.

Le trafic des trains Thalys et Eurostar en 1999

En 1999, les trains du groupe Thalys ont transporté près de 5 millions de voyageurs, soit une augmentation de 5,5 % par rapport à 1998¹⁶. Selon les statistiques, le nombre espéré de voyageurs atteindrait 5,3 millions pour 2000. Pour 2003, on table sur 7 millions de voyageurs, avec l'ouverture de la ligne à grande vitesse n°2 Bierbeek - Ans, et pour 2006, 10 millions de voyageurs, avec l'ouverture totale du réseau belge à grande vitesse de frontière à frontière, avec ses prolongements néerlandais vers Amsterdam et allemand vers Cologne.

Le trafic 1999 se répartit comme suit :

¹⁶ - Thalys avait transporté 4,5 millions de voyageurs en 1998, 3 millions en 1997 et 1,5 million en 1996.

- 53 % sur l'axe Paris - Bruxelles ;
- 17 % sur l'axe Paris - Bruxelles - Cologne ;
- 17 % sur l'axe Paris - Bruxelles - Amsterdam ;
- 3 % sur la liaison de et vers Marne-la-Vallée - Chessy ;
- 10 % « autres » sur Paris - Namur, Paris - Ostende, le Thalys des neiges.

Quant au chiffre d'affaires total, il s'élève pour 1999 à 8,86 milliards de francs belges, une augmentation de 15 % par rapport à 1998 due, selon Thalys, à l'amélioration des services proposés en Confort 1 et l'évolution de la gamme des divers tarifs, rendant ainsi le Thalys plus attractif.

Le groupe Thalys espère augmenter encore son chiffre d'affaires, en misant sur l'intermodalité rail-air-tourisme : c'est pourquoi, depuis le 28 novembre dernier, Thalys a créé quatre allers-retours quotidiens entre Bruxelles-Midi et l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle à Paris, dans le cadre d'un partenariat créé avec les compagnies aériennes Air-France, Lufthansa, United Airlines et American Airlines. D'autre part, du 26 décembre 1999 au 11 mars 2000 a été réactivée la liaison « Thalys des neiges » du samedi vers Chambéry et Bourg-Saint-Maurice, qui avait connu un beau succès en 1998-99¹⁷.

Les projets 2000 du groupe Thalys sont divers : une liaison Liège-Guillemins - Bruxelles - Lyon et Valence les samedis du 24 juin au 28 août (assurée par rame TGV SNCF Réseau tritension), Bruxelles - Cologne - Hanovre (rame TGV quadritension) du 1er juin au 31 octobre dans le cadre de l'expo 2000 qui se tient dans le port hanséatique et une liaison Bruxelles - Genève journalièrement, dès le 28 mai 2000. Enfin, cerise sur le gâteau, la récente enquête de satisfaction montre que 83,2 % des voyageurs se disent satisfaits du service offert, soit une hausse de 3 % par rapport à 1998.

La clientèle de Thalys est, pour 35 % une clientèle « affaires » et pour 65 % une clientèle « affaires-tourisme ».

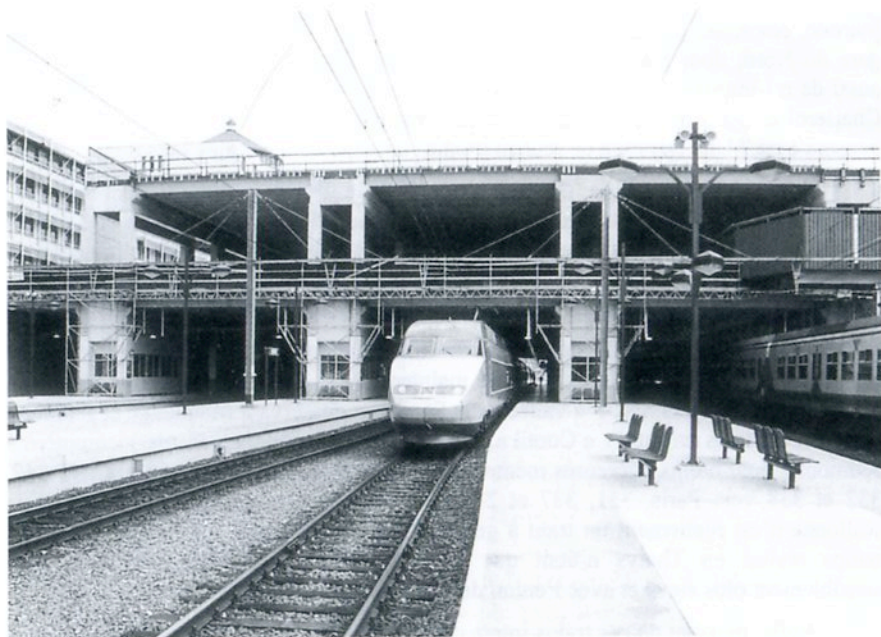
Le Thalys « de la dorsale wallonne » et « de la mer du Nord » *restriction drastique de l'offre en mai 2000*

En décembre 1997, au moment où le service TGV « Thalys » Bruxelles-Midi - Paris-Nord en 1h25 fut lancé, des antennes furent créées vers Namur et Ostende.

Le Thalys vers Ostende consistait en la réutilisation d'une rame Paris - Bruxelles - Midi, qui y rebrousse pour continuer vers Gand, Bruges et Ostende par les lignes classiques.

Le Thalys vers Namur, dit « Thalys de la dorsale wallonne » est destiné à réunir Namur, Charleroi et Mons à Paris-Nord, par prise de la ligne nouvelle n°1 à Antoing via le raccordement 1/3.

¹⁷ - cf. Trans-fer 111.



Le 09.08.99, un TGV Réseau tritension de la SNCF sous la dalle de la gare de Namur, attend le départ de 14h29 pour Paris (photo M. Lebeau)

Lors du lancement des Thalys « wallon » et « flamand », Westrail, la filiale de la SNCB qui commercialise le produit « Thalys », avait eu l'honnêteté d'annoncer la couleur et d'annoncer que les Thalys « wallon » et « flamand » étaient une opération strictement commerciale et qui devait être « self-supporting » sur le plan de la rentabilité financière.

Pour cela, Westrail avait annoncé que cet essai serait tenté sur deux années et qu'à l'issue de celles-ci et en fonction des performances réalisées, il serait décidé ou non de prolonger l'expérience.

Il est un fait que, dès le lancement, le Thalys « dorsale wallonne » connut un succès qui pouvait laisser croire à un avenir tout à fait honorable. Mais il apparut tout aussi vite qu'une grande distorsion de fréquentation apparaissait entre les Thalys du matin et du soir, et les Thalys de la mi-journée.

Les Thalys du matin (Namur 7h29 - Paris-Nord 9h47) et du soir (Paris-Nord 19h10 - Namur 21h31) étaient bien fréquentés, quoique n'atteignant pas les 50 % d'occupation des 377 places qu'offre chaque rame PBA ou PBKA ou SNCF Réseau série 45¹⁸ : il est vrai que ces Thalys, une fois Namur, Charleroi-Sud et Mons desservis, n'assurent aucun arrêt commercial sur parcours français ; par contre, les Thalys de la mi-journée (Paris 10h34 - Namur 12h53 et Namur 14h29 - Paris 16h47) brillaient par l'absence de passagers. L'auteur se souvient d'un Paris - Namur de mi-

¹⁸ - c'est le plus souvent une rame PBA tritension « rouge » qui assure le service vers Namur, mais, au hasard des roulements, on peut aussi trouver une rame quadritension rouge PBKA ou une rame tritension SNCF « réseau ».

journée, emprunté par lui-même et qui comptait 12 passagers (sic...) au départ de la gare du Nord, dont 8 avaient Namur pour destination, et d'un autre Namur - Paris, aussi de mi-journée, quittant la capitale wallonne avec 5 passagers, en récupérant 1 à Charleroi et 3 à Mons ! Pourquoi diable avoir créé ces mouvements de mi-journée, pensera-t-on ? Une question de réutilisation « rationnelle » de rames sans doute...

Autre constatation de Westrail : en 1998, le Thalys « dorsale wallonne » fut fréquenté par 132.000 passagers ; mais les prévisions 1999 faisaient tomber ce chiffre à 130.000 ; ceci s'expliquerait par le fait que l'année 1998 avait été marquée par des prix promotionnels particulièrement bien ciblés et donc attractifs, par la nouveauté du produit et une certaine curiosité à emprunter ce merveilleux train.

Autre explication du tassement de la fréquentation : les liaisons par trains classiques entre Paris et Namur ont été maintenues (en fait, il s'agit d'une extension des services intérieurs SNCF « vallée de la Sambre » desservant Maubeuge et Jeumont. De plus, assurées en rames « Corail », ces liaisons avec changement de locomotive à Jeumont¹⁹ sont moins onéreuses même si elles sont plus lentes : il s'agit des INT 242, 332 et 338 vers Paris, 331, 337 et 243 vers Namur. Et comme le Thalys dorsale wallonne n'est réellement un train à grande vitesse qu'à partir d'Antoing, le gain de temps réalisé en Thalys n'était que de 45 minutes pour Paris, pour un coût sensiblement plus élevé et avec l'ennui de la réservation obligatoire.

Enfin, au sujet de ces trains internationaux classiques, l'auteur connaît plusieurs habitués de la liaison Namur - Paris qui ont continué à préférer l'INT 242 au Thalys : si ce train est beaucoup plus matinal à Namur (départ 6h03), il arrive à Paris-Nord à 9h08, heure jugée plus propice à des rendez-vous d'affaires que le Thalys qui arrive à 9h47. Ces mêmes usagers reprochent par ailleurs à la SNCB que le premier Thalys Bruxelles - Paris-Nord ne quitte Bruxelles-Midi qu'à 7h11 pour arriver à Paris-Nord à 8h35, toujours au motif de la nécessité d'être à l'heure à des rendez-vous d'affaires matinaux²⁰.

Aussi, la décision est tombée et entrera en application aux horaires de mai 2000 : seuls subsisteront sur la dorsale wallonne la relation Thalys du matin (Namur 7h25 - Paris 9h41) et du soir (Paris 19h07 - Namur 21h26).

Enfin, maigre consolation pour les Wallons : en équilibre, les relations de mi-journée Paris - Ostende (départ de Paris 7h55, arrivée à Ostende à 10h39) et Ostende - Paris (départ d'Ostende 13h17, arrivée à Paris à 16h05) sont elles aussi supprimées, la fréquentation de ce Thalys « flamand » étant encore plus catastrophique que celle du « dorsale wallonne ». En Flandre donc, seules resteront la relation du matin (Ostende 6h20 - Paris 9h05) et du soir (Paris 17h55 - Ostende 20h39), dont le remplissage est garanti... de Bruxelles-Midi à Paris-Nord et vice-versa. Car, au départ d'Ostende,

¹⁹ - la SNCB ayant « fait une croix » sur la partie « alternative » des locomotives tritension série 15 et ayant liquidé les locomotives quadritension série 18.

²⁰ - même problème pour les Liégeois, pour qui le premier « Thalys » pour Paris, en provenance de Cologne, quitte Liège-Guillemins seulement à 7h56, pour une arrivée à Paris à 10h35. Pour arriver à Paris plus tôt, il faut prendre un train classique et changer à Bruxelles-Midi pour y emprunter le Thalys de 7h42, voire 7h11. Il faut alors partir de Liège-Guillemins à 6h05, ou... héroïsme suprême, 5h49, sans rater la correspondance à Bruxelles-Midi... Au retour par contre, le dernier Thalys de la journée quitte Paris-Nord à 18h55 pour arriver dans la Cité ardente à 21h30...

Thalys est concurrencé par les quatre services directs organisés par la SNCB entre Ostende, Bruges, Roulers, Courtrai, Mouscron et Lille-Flandres, en une heure quarante, par automotrice électrique bitension tranche 1996 ! A Lille-Flandres ou Lille-Europe, le voyageur en correspondance trouve d'excellentes relations TGV dans toutes les directions...

Et Eurostar ?

Ce même 7 février, la SNCB a communiqué le bilan et les perspectives du trafic Eurostar : l'évolution favorable constatée en 1998 s'est poursuivie en 1999. Pour 2000, le groupe Eurostar (franco-belgo-britannique) espère les résultats suivants : un chiffre d'affaires total de 25,9 milliards de francs (+ 8,1 %) réparti en 34,5 % « affaires » et 65,6 % « tourisme ».

La grande majorité des clients d'Eurostar voyage, en fait, sur l'axe Londres - Paris (60,82 %) pour seulement 16,2 % sur l'axe Londres - Bruxelles (1,597 million de voyageurs - à comparer aux 2,5 millions de voyageurs enregistrés sur l'axe Paris - Bruxelles...). Le reliquat serait constitué de parcours partiels sur Paris-Calais Frethun, Bruxelles - Lille-Europe et Ashford. La répartition des royalties donne 6 % à la SNCB, 40 % pour la SNCF et 54 % pour le groupe anglais gestionnaire d'Eurostar.

M. Lebeau

Nouvelles diverses

Quand la SNCB transporte des trolleybus



**Chargement de trolleybus Van Hool pour Athènes en gare de Boom
(photo A. Vandecasteele)**

La firme Van Hool de Koningshooikt, bien connue pour ses autobus qui sillonnent la Belgique, a étendu la gamme de ses produits : elle propose aujourd'hui des trolleybus, et cela depuis 1987, époque où elle livra 20 trolleybus articulé de type AG280T à Gand, où ils circulent toujours sur la ligne 3.

En 1994, ce fut la livraison de 18 trolleybus AG300T en Suisse pour la ligne Vevey - Villeneuve via Montreux, suivie de 9 trolleybus bi-mode en 1998 pour la ville d'Arnhem aux Pays-Bas, avec équipements électriques de la firme Kiepe. En avril 1998 enfin, Van Hool décroche une commande de 112 trolleybus « simples » type A300T pour Athènes, avec équipements électriques Alstom. Cette commande est en cours de livraison, et c'est ici que la SNCB intervient : amenés depuis l'usine de Koningshooikt près de Lierre, ces véhicules sont chargés en gare SNCB de Boom sur wagons surbaissés.

Pourquoi charger à Boom ? Quel parcours ces trolleybus effectuent-ils ensuite par chemin de fer jusqu'à Athènes ? Deux questions actuellement sans réponse. Peut-être un lecteur savant ?

La SNCB perd le trafic de charbon vers les centrales électriques belges

On a appris début janvier qu'Electrabel, principal producteur belge d'électricité, venait d'attribuer le marché de transport de charbon à destination de ses centrales électriques à la voie d'eau, plutôt qu'à la SNCB. La raison invoquée par Electrabel est le moindre coût du transport de charbon par voie fluviale par rapport au chemin de fer : un écart de 5 % aurait été observé entre l'offre ferroviaire et l'offre fluviale pour 2000.

Certes, vu le succès de la filière « gaz-vapeur » pour l'équipement des nouvelles centrales électriques « classiques », la consommation de charbon d'Electrabel diminue d'année en année. De 5 millions de tonnes, il y a cinq ou six ans, le géant électrique belge est passé en 1999 à 3 millions de tonnes de charbon, réparties entre les centrales thermiques de Ruien (près d'Audenarde, raccordée au rail par la ligne 85 Y Leupegem - Ruien), Schelle (près d'Anvers) et Langerlo (près de Genk). De ces 3 millions de tonnes, la SNCB en transportait un tiers en 1999, soit 1 million de tonnes, à comparer aux 60 millions de tonnes de marchandises transportées en 1999 par la SNCB. On retiendra des explications embarrassées - à base de langue de bois - de Marcel Verslype, administrateur-directeur en charge de « B-Cargo », qu'une part de marché a de nouveau été perdue là-bas par la SNCB...

Les méchantes langues disent que le dédain d'Electrabel pour l'offre de la SNCB pour le transport de charbon s'expliquerait aussi par les plaintes de la SNCB relatives à la hauteur de la facture d'électricité adressée par Electrabel à la SNCB pour sa consommation propre, et son intention de faire jouer la concurrence européenne lors du renouvellement de ses contrats de fourniture d'électricité...

Bref, les affaires sont les affaires ?!

Les trains auto-couchettes abandonnent Schaerbeek

La création des trains auto-couchettes est récente. Elle remonte au début des années soixante. A l'époque, Ostende est désignée comme gare de chargement des

voitures : les dernières voies à quai de la gare maritime sont adaptées et spécialisées à ce trafic. En 1965, la gare tête de ligne des trains auto-couchettes déménage à Schaerbeek, plus centrale dans le pays, tandis que la gare de Bressoux, près de Liège, est aussi aménagée pour assurer le service, afin d'y drainer la clientèle de l'est du pays, du sud du Limbourg néerlandais et de la région d'Aix-la-Chapelle.

A partir du 28 mai prochain, les activités auto-couchettes, rebaptisées « auto-train » de Schaerbeek déménagent complètement à Denderleeuw, au nord-ouest de Bruxelles, une gare qui accueille déjà depuis quelques années le trafic « auto-trains » vers l'Autriche. La raison de ce déménagement : la gare de Schaerbeek est devenue un vaste chantier, vu l'installation d'une quatrième voie sur la ligne 36 Bruxelles - Louvain : la place manque...

A cette occasion, une restructuration des auto-trains est prévue. Tous les trains seront formés à Ostende où la CIWLT dispose d'une base. Ils transiteront ensuite par Denderleeuw pour charger voyageurs et voitures : bien que la gare soit en zone linguistique flamande, la SNCB prendra des mesures pour que chacun soit accueilli dans sa langue... Les destinations seront les mêmes, bien que Salzbourg remplacera Innsbrück²¹ et que le train « breton » vers Nantes - Auray (Quimper) n'est plus au programme. Quant à la gare liégeoise de Bressoux, vu qu'elle a enregistré une hausse d'occupation des auto-trains dépassant 20 % en 1999 (3 500 voitures chargées), elle continuera à expédier 3 auto-trains par semaine vers Narbonne, 3 vers Saint-Raphaël (Côte d'Azur)²², 1 vers Brive/Toulouse (prolongé jusqu'à Lourdes pour les voyageurs sans voiture), 1 vers Bordeaux-Biarritz et 1 vers Livourne-Rome.

Le saviez-vous ?

Comme nous l'avons relaté en page 65 de Trans-fer 114, la locomotive-monument (locomotive à vapeur 41.195 + tender 17.515) qui trônait au pied de la cabine de signalisation de Charleroi-Sud a été enlevée le 2 octobre dernier par les soins de la SNCB, pour être remplacée par l'autorail 4603. Voici la suite de l'histoire. L'ensemble « vapeur » a été placé sur wagons plats et a été rentré au fond du hangar de l'ancienne remise d'Haine-Saint-Pierre...

Courrier des lecteurs

Les publications et l'histoire

Nous admirons à nouveau les magnifiques photos publiées sous le titre « *Aux trams, citoyens* » dans la publication « *Le Journal du chemin de fer* » dont chaque lecteur connaît les grandes qualités. La lecture attentive des légendes nous a surpris et même bientôt déçus !... Nous nous sommes en effet aperçus que les longs textes donnant l'apparence de notices historiques prenaient des libertés avec les faits de

²¹ - Salzbourg est mieux placé qu'Innsbruck pour les vacanciers désirant poursuivre en voiture vers les pays d'Europe Centrale.

²² - Les trains Bressoux - Narbonne et Bressoux - Saint-Raphaël sont tracés par la ligne 43 Angleur - Marloie afin d'être recomposés à Gemelle avec la tranche en provenance de Denderleeuw. Des manœuvres de trains internationaux à tranches multiples, comme au bon vieux temps, la SNCB n'en a plus beaucoup l'habitude...

l'époque !... Bien plus, des contradictions sont apparues dans les textes de diverses parutions.

Quelques exemples de la livraison 5/99 :

- page 20 : la photo représente une motrice entièrement transformée en motrice de service à l'usage du rabotage des rails (patins appuyant sur les rails par un système pneumatique et un réservoir d'eau pour le refroidissement de la zone de travail). Il ne s'agit donc pas à proprement parler d'une modernisation ni d'une livrée moderne. Ce tram de service a été peint en livrée de service, justifiant entre autre une ceinture jaune (sécurité).
- page 21 : *le terminus en tiroir construit place Général Lemans (quartier de Fragnée) à Liège ne constituait pas le glas de ces convois*. La construction en fut entamée en 1967. Les convois (B + 2 F) vécurent leur dernière saison de football 1965-1966. Ils furent immédiatement déclassés à la mi-1966 et non en 1967. Des photos attestent bien la présence en novembre 1966 d'autobus assurant les sorties du Standard et aussi le transport des remorques vers des horizons divers. La vraie justification de la suppression de ces trains tient en la vaste surface couverte qu'ils occupaient pour un usage bimensuel alors que le dépôt manquait de place pour les autobus.
- page 22 : la motrice C 56 n'est pas restée dans son état d'origine (déjà revu et corrigé en 1932). L'histoire complète de la motrice C 51 alias C 56 est parue dès décembre 1998 dans Trans-fer 110. En fait, il s'agit bien d'une caisse entièrement neuve construite à l'aube des années cinquante dans l'esprit... d'avant-guerre. Toute la série a donc bien été entièrement reconstruite... Il n'est pas dans notre propos de relater ici le choix des voitures conservées pour le musée liégeois. La légende « libertaire » réalisée pour cette photo est d'ailleurs en contradiction avec le texte « *modernisation effectuée en 1950* » réalisé par le même auteur et paru en page 14 dans la brochure « *Aux trams, citoyens - le tram vert au centre de Liège* ».
- page 98 (dernière page) : « *les travaux souterrains étaient déjà bien avancés à l'époque de la suppression du dernier tram au centre de Liège* ». Voilà une assertion de 1999 lorsque la mémoire « compacte » le temps jusqu'à inverser les événements ! Lors de la suppression du tram vert entre le Théâtre et la place Lemans pour cause de construction d'une trémie (belgicisme !) réservée aux voitures au Petit Paradis, une campagne de presse fut orchestrée par feu Louis Clessens pour défendre l'idée de détournement des tramways par les rails des lignes 1 et 4 via les Guillemins. Le tunnel de l'avenue Blondin au pied de la rue des Guillemins n'était donc pas construit. Et pour cause, les travaux de ce premier ouvrage furent étudiés et réalisés en 1970-1972. Le tunnel du quai de Maastricht suit en 1971-1972 et celui du quai Saint-Léonard en 1971-1973. Nous confirmons ainsi le sentiment du rédacteur du numéro du 4^{ème} trimestre de l'Étincelle qui nous a ouvert les yeux !

Les autres légendes sont-elles exactes ? Nous n'avons pas vérifié !

Mais pourquoi donc ce « courrier » ? Une démarche délicate, sans doute ! Des publications de haute qualité photographique et d'impression doivent aussi fixer la réalité historique ; elles ne peuvent faire de l'approximation. Nous tenions ainsi à tenter dès à présent à rétablir les faits tels qu'ils ont existé. Puisse cette publication y contribuer sans attendre.

J. R. - 01/2000 (avec l'aide de J.)
ce texte n'engage pas le GTF asbl

GTF asbl-Editions - nos tarifs au 1er janvier 2000

Code article	Désignation de l'article	prix net	port (B)	port étran.
Librairie				
201	Les tramways au Pays de Liège t.2 (trams vicinaux)	2700	260	350
203	Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB	2750	300	510
204	Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV	1140	120	190
205	Histoire du chemin de fer de Landen à Statte	750	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	75	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	145
Trans-fer (numéros spéciaux et hors série)				
302	Spécial n°2 (Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain)	300	100	100
303	Spécial n°3 (St-Vith, Clabecq, trams littoral...)	425	130	160
304	Spécial n°4 (de La Panne à Losheimergraben)	450	100	100
305	Spécial n°5 (St-Ghislain-Quévrain; voitures K4-I11)	350	60	70
311	Musée des transports en commun du pays de Liège	250	60	70
312	Aspects ferroviaires du pays de Charleroi (trains+trams)	390	100	100
314	Le Fagnard (ligne internationale Trois-Ponts-Jünkerath)	100	60	70
316	Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières	370	100	100
317	Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith	200	60	70
318	Les frontières électriques de la SNCB (tome 1)	460	60	70
319	Electrification Gouvy - Troisvierges	300	60	70
320	Les lignes nouvelles de la SNCB	480	100	100
321	Les frontières électriques de la SNCB (tome 2)	275	60	70
322	Le chemin de fer de la vallée de l'Amblève	350	60	70

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...*).

Vous pouvez aussi utiliser votre carte de crédit « Visa » ou « Eurocard » : un formulaire de commande est disponible dans chaque numéro de Trans-fer.

Pour les commandes de l'étranger, voyez la procédure en page 79.

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 2000, 500 FB pour les membres belges, 760 FB pour les membres étrangers (pour une 1ère affiliation). *Hors Union Européenne* : 730 BEF. Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez trimestriellement *Trans-fer* et bénéficierez de tous les avantages réservés exclusivement à nos membres.

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

Service financier de notre Association

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

PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ETRANGER

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

→ *le plus simple et le moins onéreux* : règlement par carte de crédit *Visa* ou *Eurocard* au moyen du formulaire que vous trouvez dans chaque numéro de *Trans-fer* (montant minimal de la transaction : 1008 BEF ou 25 EURO).

→ 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.

Le GTF sur Internet : surfez vers <http://www.chez.com/gtf>



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

B.P. 191 B-4000 LIÈGE 1

GRUPEMENT BELGE POUR LA PROMOTION
ET L'EXPLOITATION TOURISTIQUE
DU TRANSPORT FERROVIAIRE
« GTF asbl »
B.P. 191 - B- 4000 LIEGE 1

Liège, le 28 septembre 1999


Cher Membre,

Vu l'urgence, nous vous envoyons sous ce pli la notice de nos deux prochaines organisations « voyages » : un double parallèle de locomotives polytension à travers la Belgique le 16 octobre, et un déplacement sur les pittoresques lignes allemandes régionales Düren - Heimbach et Düren - Jülich (*Dürener Kreisbahn*) le 11 novembre. Nous espérons vous y rencontrer nombreux.

Et Trans-fer ?... Rassurez-vous : Trans-fer 113 est sous presse : vous le recevrez, bourré de nouvelles inédites, au courant du mois d'octobre.

Soyez assuré d'ici là de l'expression de nos sentiments bien cordiaux.

GTF asbl


 **Brochure « Quatre réseaux en un jour avec une locomotive polytension série 18 de la SNCB - 29 mai 1999 » par Pierre Berchem.**

Cette brochure d'une vingtaine de pages, publiée par le GTF asbl, contient non seulement la relation complète de notre mémorable périple du 29 mai dernier au départ de Luxembourg, vers l'Allemagne (Trèves-Ehrang), la Belgique (Arlon-Athus), la France (Longwy), en passant par Rodange, Pétange, Esch-sur-Alzette et Bettembourg, mais aussi une *description technique très précise de toutes les lignes parcourues et de la partie sud du réseau des chemins de fer luxembourgeois (CFL)*.

Ceux de nos membres qui ont commandé la série de 10 photos commémoratives du 29 mai, proposée dans Trans-fer 112 (article 643, page 13) reçoivent automatiquement cette brochure avec leur commande.

Il nous reste quelques brochures seules que nous tenons volontiers à votre disposition **jusqu'au 15 octobre prochain**, pour illustrer vos propres photos... ou pour votre documentation personnelle. **Pour obtenir la brochure seule**, envoyez-nous un billet de 100 F avec l'indication de votre nom et adresse et la mention « *quatre réseaux en un jour avec la série 18* » à notre adresse :

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

 Trans-fer hors série***Le chemin de fer de la vallée de l'Amblève***

A l'occasion de la manifestation « **Trois-Ponts à toute vapeur** » organisée par la ville de Trois-Ponts en collaboration avec la SNCB le 11 juillet dernier, le GTF asbl a publié un numéro spécial de sa revue *Trans-fer* entièrement consacré à l'histoire du « *chemin de fer de la vallée de l'Amblève* », et rédigé par Roland Marganne, professeur d'histoire.

Savez-vous que la première liaison ferrée entre Liège et Luxembourg passait depuis 1867 par... Pepinster, Spa, Francorchamps, Stavelot, Trois-Ponts et Gouvy ?

La ligne de l'Amblève, elle, qui remonte la rivière de Rivage à Trois-Ponts par Aywaille et Stoumont, ne fut mise en service que... vingt-trois ans plus tard, le 1er juillet 1890, en même temps, d'ailleurs que la route de la vallée.

Ligne créée surtout pour le trafic de marchandises entre les mines de fer et la sidérurgie grand-ducale et de l'est de la France d'une part, et le bassin houiller et sidérurgique liégeois d'autre part, l'artère Rivage - Trois-Ponts - Gouvy fut profondément modernisée par les Prussiens pendant la première guerre mondiale : mise à double voie, elle reçut trois nouveaux affluents, les lignes Malmédy - Stavelot, Vielsalm - Born et Saint-Vith - Gouvy dans le cadre du dispositif militaire allemand d'alimentation du front de Verdun.

La première guerre mondiale terminée, ce fut l'heure de gloire pour notre ligne, aussi bien pour le trafic des voyageurs que celui des marchandises.

Une fois la seconde guerre mondiale passée - et son cortège de destructions dues notamment à la sinistre « Offensive des Ardennes » - la ligne de l'Amblève, règne des locomotives à vapeur type 64, fut petit à petit marginalisée : concurrencée par la route, puis l'autoroute pour le trafic des voyageurs, et par la ligne électrifiée Namur - Jemelle - Arlon - Luxembourg pour le trafic des marchandises. Menacée de suppression pure et simple à la fin des années septante, elle doit sa survie notamment à la volonté des autorités du Grand-Duché de Luxembourg de voir leur pays relié à la ligne à grande vitesse Paris - Cologne en gare de Liège-Guillemins.

Électrifiée dans quelques mois, la ligne de l'Amblève n'aura donc jamais été aussi près de disparaître et aussi loin de connaître un renouveau qui va faire d'elle une des plus modernes du réseau de la SNCB tant au niveau de la traction et que des télécommunications.

Voilà en quelques phrases, le sujet développé dans ***Trans-fer spécial - le chemin de fer de la vallée de l'Amblève*** - qui compte 80 pages sur papier glacé, 5 plans et schémas et 65 photos inédites dont 19 en sépia ou en couleurs.

On peut se procurer *Trans-fer hors série* « *Le chemin de fer de la vallée de l'Amblève* » par la poste en versant une somme de 350 F (+ 35F d'envoi), soit **385 F** tout compris au compte 240-0380489-59 du GTF asbl, Boîte Postale 191, 4000 Liège 1. *Code-article à indiquer en communication : 322.*