

**106** Décembre  
1997  
Périodique trimestriel  
Vingtième année

BELGIQUE-BELGIË

**P.P.**

LIÈGE X  
9/406



# transfer

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

## TABLE DES MATIERES

EDITORIAL.....	4
ACTIVITES DU GTF ASBL .....	5
RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS .....	5
GTF - VOYAGES .....	7
<i>Strasbourg - Karlsruhe - Ascension 1998</i> .....	7
GTF-EDITIONS.....	8
GTF - DISTRIBUTION .....	9
ECHOS DES VOYAGES D'AUTOMNE DU GTF ASBL : KNOKKE/LA PANNE & ROTTERDAM.....	9
NOUVELLES DE LA SNCB.....	12
LA SNCB PAR LIGNE .....	12
PROCHAINES ELECTRIFICATIONS « CLASSIQUES » DE LA SNCB : LIGNE 42 ET ATHUS-MEUSE .....	29
LA LIGNE 150 TAMINES - JEMELLE ; SOUVENIRS DES ANNEES TRENTE.....	44
LE MATERIEL SNCB.....	52
STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR .....	52
LE POINT SUR LE MATERIEL MOTEUR.....	55
AUTRES PRECISIONS SUR LE MATERIEL MOTEUR .....	63
ACCIDENTS - INCIDENTS.....	65
NOUVELLES DIVERSES.....	68
AUX CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS .....	72
PROJET DE TRANSPORT LUXEMBOURGEOIS BUS-TRAM-BUNN .....	72
LES TOURISTIQUES.....	75
LE FESTIVAL VAPEUR CRU 1997 DU CFV3V .....	75

## COLOPHON

**Rédaction et revue de presse :** H. Arden, A. & J. Braive, J. Ferrière, M. Grieten,  
 J. Laterre, M. Lebeau, P. Lemja, J.Cl. Léonard, M. Machine, A. Tenaerts  
**Iconographie :** J. Ferrière, M. Grieten, J.-P. Joly, M. Lebeau, J.Cl. Léonard, R. Marganne  
**Coordination :** H. Arden & R. Marganne  
**Expédition :** J. Ferrière  
**Tirage :** 1250 ex.

**Toute correspondance relative à Trans-fer est reçue à l'adresse suivante :**  
 GTF asbl, rédaction de Trans-fer, Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1

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



*A tous ses membres et amis...*

*le GTF asbl  
& la rédaction de Trans-fer*

*... présentent leurs bons voeux pour 1998 !*

*Notre illustration : le TGV 9321 Paris - Bruxelles - Amsterdam  
(rame Thalys/PBA de la SNCF) sort à 300 km/h  
de la tranchée couverte de Bruyelle (LGV 1)  
Photo M. Lebeau - 16 mai*

## Editorial

Lorsque vous recevrez ce numéro, deux capitales européennes seront pour la première fois reliées par une ligne de chemin de fer à grande vitesse : depuis le 14 décembre 1997, les TGV Thalys relie Paris à Bruxelles, mais aussi à Mons, Charleroi et Namur, Gand, Bruges et Ostende, Anvers, Rotterdam et Amsterdam, Liège, Aix-la-Chapelle et Cologne.

Le chemin de fer bouge... Cette évolution, nous nous sommes attachés à vous la faire partager à travers notre revue Trans-fer au contenu sans cesse enrichi non seulement de textes, mais aussi d'une iconographie de plus en plus diversifiée, grâce à l'obstination de nos collaborateurs bénévoles. En 1998, nous ne manquerons pas de persévérer, tout en vous offrant de temps en temps une surprise : pour la 21<sup>ème</sup> année de Trans-fer, quelques pages en couleurs... Rendez-vous au prochain numéro. En 1998 également, nous publierons la troisième partie de l'oeuvre de notre membre Henri Scaillet, auteur de « J'étais machiniste » et « le chauffeur de locomotives » ; le thème : surprise... Voyez là aussi dans notre prochain numéro. Entre-temps, un autre de nos membres, Marcel Constant, publie au GTF asbl le troisième tome de sa thématique philatélique et ferroviaire consacrée à la traction électrique. Et nous ne nous arrêterons pas là...

1997 a conduit nos membres en train spécial sur la ligne nouvelle Antoing - Lembeek en construction, mais aussi sur le réseau vicinal du Littoral belge, sur les dernières lignes « vapeur » du Harz en Allemagne et sur le vaste réseau de transports en commun de Rotterdam. Déjà, nous faisons d'idées pour 1998 : en avant-première, une proposition de voyage à Strasbourg et à Karlsruhe vous est présentée dans le présent numéro...

1997, ce fut aussi la vie quotidienne du GTF asbl : une poignée de bénévoles qui assurent le « management » de l'association, expédient les commandes, tiennent le service « Distribution », gèrent les stocks ou les archives, se muent en guides de voyage, quand ils n'assurent pas les indispensables opérations comptables... Une équipe d'amis de longue date - plus de vingt ans - dont le travail de chacun... fait chaud au coeur.

A tous nos membres « actifs », mille fois merci de votre engagement au service de tous. A tous nos membres, merci de votre soutien et de votre fidélité : déjà, nous préparons une saison 1998 que nous espérons la plus variée et appétissante possible.

GTF asbl

---

*Nos photos de couverture sont particulièrement dédiées  
à nos membres belges des deux communautés linguistiques :*

*AVANT : préfiguration du « TGV wallon » : première entrée du Thalys 4332 en gare de Namur (journées portes ouvertes - 28 novembre 1997)*

*ARRIERE : préfiguration du « TGV flamand » : première entrée du Thalys 4322 en gare de Brugge (journées des 19-20-21 septembre 1997).*

*Photos M. Lebeau.*

## Activités du GTF asbl

### *Renouvellement des cotisations*

Avec la fin de l'année vient la période du renouvellement des cotisations à notre Association. Nous espérons que vous continuerez en 1998 à compter parmi notre bon millier de membres et à nous soutenir dans notre objectif de promotion du rail belge sous toutes ses formes.

Le taux de cotisation 1998 que nous avons fixé permettra, nous l'espérons, à chacun, quelque soit son budget, de rester membre du GTF asbl. Comme ce montant de cotisation est loin de couvrir nos frais d'impression de *Trans-fer* - en 1998, nous allons « *passer de temps en temps à la couleur* » - nous vous proposons, si vous le pouvez, de nous encourager en versant un montant supérieur à votre guise, ou en devenant membre protecteur. Vu son succès, nous vous proposons en 1998 encore l'abonnement combiné « *Trans-fer - agenda Febelrail* », ainsi que la possibilité de recevoir en priorité nos circulaires « voyages » par lettre rapide : si vous aimez participer à nos voyages, n'hésitez pas à opter pour le service Express proposé pour une somme modique : nous ne sommes pas sûrs de pouvoir annoncer dans *Trans-fer* tous les voyages que nous prévoyons en 1998. Déjà, nous vous remercions.

### Procédure de paiement des cotisations

*Notre secrétaire bénévole insiste pour que chacun se conforme « strictement » aux indications suivantes : notre fichier est automatisé et n'oublie rien,... à condition de bien respecter la procédure ci-après que nous avons voulue la plus simplifiée possible.*

Tous nos membres voudront bien **régler leur cotisation pour 1998** le plus rapidement possible, et en tout cas **avant le 31 janvier 1998** (*après cette date, les taux de cotisation seront majorés de 60 BEF*).

### TAUX de COTISATION 1998

→ Si vous habitez en Belgique, vous avez le choix entre :

**Membre adhérent avec service de *Trans-fer*** (code « *membre A* ») : **300 BEF** minimum (*vous pouvez néanmoins nous soutenir en arrondissant cette cotisation à votre gré, car ce taux de base ne couvre même pas l'impression et la distribution de *Trans-fer* ; nous vous en remercions déjà*).

**Membre adhérent avec service combiné *Trans-fer* + Agenda Febelrail trimestriel** (code « *membre B* ») : **580 BEF** minimum.

**Membre protecteur avec service de *Trans-fer*** (code « *membre P* ») : **550 BEF** minimum.

□ **Membre protecteur avec service combiné Trans-fer + Agenda Febelrail trimestriel** (code « *membre C* ») : **830 BEF** minimum.

□ **Supplément « Express »** à ajouter à l'une des quatre cotisations ci-dessus, pour réception anticipée et sous enveloppe des circulaires « voyages GTF » (code « *EXPRESS* » à faire figurer derrière le code « membre A, B, C ou P ») : **120 BEF**.

→ **Si vous habitez l'étranger :**

*La poste belge prévoit un tarif différent selon que le destinataire habite ou non un pays de l'Union Européenne, d'où nos taux de cotisation différents selon votre pays de résidence..*

□ Membre adhérent avec service de Trans-fer (code « *membre A* ») : 430 BEF minimum (*si vous habitez hors Union européenne : 580 BEF*).

□ Membre adhérent avec service de Trans-fer + agenda Febelrail (*membre « B »*) : 800 BEF minimum (*si vous habitez hors Union européenne : 950 BEF*).

□ Membre protecteur avec service de Trans-fer (*membre « P »*) : 680 BEF minimum (*si vous habitez hors Union européenne : 800 BEF*).

□ Membre protecteur avec service de Trans-fer + agenda Febelrail (*membre « C »*) : 1030 BEF minimum (*si vous habitez hors Union européenne : 1200 BEF*).

□ Supplément « *Express* » pour réception par courrier rapide de nos circulaires « voyages » (*uniquement si vous habitez l'Union Européenne*) : 120 BEF.

Nous vous remercions déjà de votre fidélité, et mettrons tout en oeuvre pour vous satisfaire au mieux au cours de l'année qui vient.

### **Comment verser votre cotisation ?**

a) **vous habitez la Belgique :**

→ versez votre cotisation au **compte 068-0883360-08 de GTF asbl, 4000 Liège**. Indiquez en communication : « *1998* » - *membre code A, B, C ou P (avec mention éventuelle EXPRESS) - vos nom et prénom et n° membre ....* » (votre n° figure sur votre carte de membre et sur l'étiquette-adresse de ce Trans-fer) .

*☞ Vous pouvez aussi verser votre cotisation par votre carte de crédit « Visa ou Eurocard » : utilisez dans ce cas le formulaire pré-imprimé que vous trouverez p. 78 .*

b) **pour les autres pays :** trois modes de paiement sont possibles :

→ **par chèque :** vous envoyez un « Eurochèque » garanti (à l'exclusion de tout autre forme de chèque) à GTF asbl-Secrétariat c/o Monsieur Laterre, rue de Marchienne 68, B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL.

→ **par carte de crédit :** vous pouvez vous réaffilier en utilisant votre carte de crédit « *Visa* » ou « *Eurocard* » en utilisant le formulaire que vous trouvez page 78.

→ **par compte de chèque postal :** versez la somme correspondante (*tous frais à charge de l'émetteur*) au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, B-4000 Liège 1 : indiquez en communication : cotisation 1998, nom et prénom, et n° de membre.

## Cartes de membre

Votre carte de membre 1998 sera jointe à Trans-fer n°107, qui paraîtra en mars 1998.



## GTF - Voyages

### Strasbourg - Karlsruhe - Ascension 1998

Notre voyage à l'étranger traditionnel du « Pont de l'Ascension » nous emmènera en 1998 à Strasbourg (F) et à Karlsruhe (D). Notre programme pourrait être le suivant :

- départ le mercredi 20 mai matin de Belgique en train pour Strasbourg. L'après-midi, nous parcourons la ligne de tram de cette ville. Dès la fin de la journée, transfert à Karlsruhe en train.
- Jeudi 21 (Ascension), vendredi 22 et samedi 23 : visite complète du réseau ferré de Karlsruhe et de la région avoisinante (au sens large). Nous visiterons non seulement le réseau urbain à voie normale, mais aussi le réseau suburbain très étendu et le réseau *Deutsche Bahn* sur lequel circulent notamment les célèbres « trams-trains » ou « trams régionaux bicourant » aptes à rouler sous 15 kV 16 2/3 Hz (tension d'alimentation DB) et sous courant continu (parcours « tram » urbain), afin d'éviter toute rupture de charge : la région sillonnée par ces lignes est très verdoyante et vallonnée.

Nous visiterons aussi d'autres attractions ferroviaires de la région : un train à vapeur à Ettlingen, au sud de Karlsruhe, et la ligne de tram Bad Dürkheim - Ludwigshafen (près de Mannheim), où circulent des tramways électriques à voie métrique composés de non moins de... huit éléments !

- Dimanche 24 : retour en Belgique par la ligne du Rhin et Cologne.

L'annonce de ce voyage ne paraîtra probablement pas dans Trans-fer (notre n°107 sera publié en mars 98, ce sera trop tard pour les réservations...).

Aussi, nos membres affiliés à notre service « Express » recevront en temps opportun (février 98) la circulaire annonçant le voyage. Si vous n'êtes pas affilié à notre service « Express » et si vous souhaitez néanmoins être informé sans engagement de votre part, il vous suffit d'envoyer une enveloppe timbrée à 17F et rédigée à vos nom et adresse à notre secrétariat :

**GTF asbl-Voyages**

c/o Monsieur Jean Laterre

rue de Marchienne, 68, B-6110 MONTIGNY-le-Tilleul

## GTF-Editions

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

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

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

 *Vient de sortir de presse :*

### *Suggestions pour une thématique philatélique*

## **Les chemins de fer - troisième partie - la traction électrique**

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

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

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

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

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

**Prix : 325 BEF (+ 120 BEF envoi) = 445 BEF**

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

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

**Offre spéciale :** les tomes 1 (consacré à la traction vapeur - 240 pages - prix : 490 BEF), tome 2 (traction diesel - 75 pages - prix : 250 BEF et tome 3 (traction électrique) vous sont offerts **jusqu'au 31 janvier 1998** en envoi groupé (pour les trois syllabus) au prix de :

**995 BEF (+ 140 BEF envoi) = 1135 BEF**

*(étranger : frais de port portés à 260 BEF)*

Code-tarif (à préciser en communication) : 294



## **GTF - Distribution**

Pour commander l'article ci-après, versez la somme correspondante **avant le 31 janvier 1998** au compte 001-0643004-67 de GTF asbl - Distribution, B.P. 191, 4000 Liège 1 ou utilisez votre carte de crédit (formulaire page 78). Pour l'étranger, utilisez notre CCP « Bruxelles 000-0896641-70 », GTF asbl, B.P. 191, B-4000 Liège 1 ou votre carte de crédit. Livraison : fin février 1998.

### **Chimay - Couvin en Vicinal**, par Marc Hélin

Durant la première moitié de ce siècle, le sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse fut desservi par deux lignes de tram vicinal, totalement isolées du réseau de la SNCV : la ligne Olloy - Oignies (1911-1954) et celle qui traversait les villages depuis Chimay jusqu'à Couvin via Cul-des-Sarts (1903-1960). Ces deux lignes avaient leur centre administratif à Forges-lez-Chimay.

La ligne Olloy - Oignies fut décrite par Marc Hélin dans une plaquette parue en 1993.

Le même auteur vient de publier une plaquette sur la seconde, Chimay - Couvin. Cet ouvrage de 128 pages, abondamment illustré par 280 documents d'époque et actuels, noir-et-blanc et couleurs, comporte deux parties : la première consacrée à l'histoire et à la description de la ligne Chimay - Couvin, la seconde évoque le vicinal dans la vie quotidienne en rapportant nombre de souvenirs de ceux qui ont connu le tram à ce temps-là.

**Prix : 850 BEF (+ 100 BEF port) = 950 BEF**

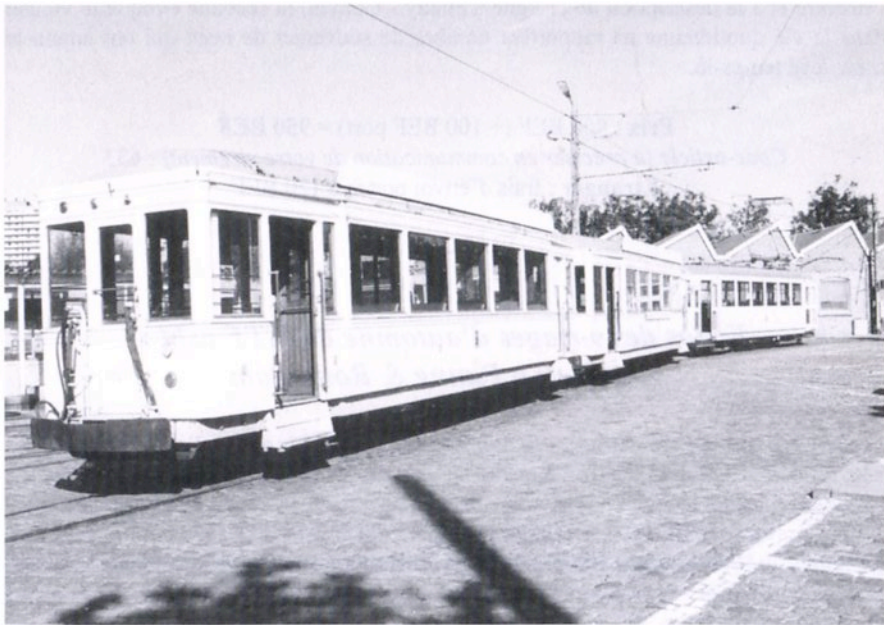
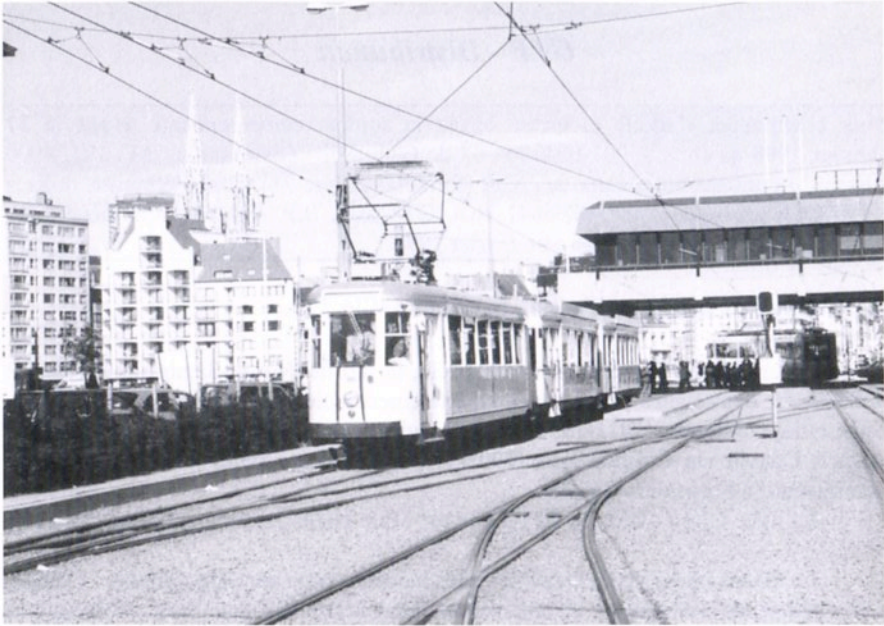
**Code-article** (à préciser en communication de votre virement) : 633

**Etranger** : frais d'envoi portés à 120 BEF



### ***Echos des voyages d'automne du GTF asbl : Knokke/La Panne & Rotterdam***

Le 20 septembre dernier, 120 membres du GTF asbl (nous avons dû refuser des inscriptions...) s'étaient réunis à Knokke au petit matin afin de parcourir entièrement la ligne ex-vicinale Knokke - Ostende - La Panne dans la rame historique du *TTO Noordzee* (motrice SE 9093 + remorques 9944 *standard bois* et 19211 *standard bois*). Le temps était de la partie et de nombreux estivants - souvent des « seniors » à cette période de l'année - ont contemplé notre train avec beaucoup de nostalgie. Nous avons pu effectuer quelques manoeuvres inédites, comme nous engager sur la boucle de retournement située à l'ouest de Blankenberge, parcourir la déviation des ponts de l'écluse de Zeebruges, le raccordement à l'atelier principal d'Ostende ou celui du dépôt de La Panne.




La rame historique du TTO Noordzee (motrice SE 9093 + remorques 9944 et 19211 (standard bois) affrétée par le GTF asbl à Oostende-Kaai et dans la cour de l'atelier d'Oostende (photos M. Lebeau - 20 septembre 1997)

A cette occasion, une très intéressante visite des ateliers « De Lijn » d'Ostende a eu lieu : le moderne côtoie aujourd'hui le plus ancien dans ces installations en pleine mutation. A La Panne, nous avons eu l'opportunité de constater l'avancement des travaux de l'extension de la ligne de tram entre La Panne (Esplanade) et Adinkerke-De Panne (gare SNCB). Fin septembre donc, les voies étaient posées entre l'esplanade et l'église de La Panne, soit en site propre au milieu de la chaussée, soit enchâssées dans le tarmac. De l'église jusqu'au rond-point du cimetière « *arrêt Moeder Lambic* », la chaussée routière a été réduite à une bande de circulation dans les deux sens : les voies de tram étaient en cours de pose en site propre en milieu de chaussée. De ce rond-point à Méli, les voies de tram se déportent en site propre, derrière les maisons, à l'est de la chaussée : quelques rares terrassements étaient visibles. A hauteur du Méli, les voies traversent la chaussée pour se situer à l'ouest du parc d'attractions : là, plus rien de visible. A la gare SNCB, pratiquement rien non plus, sinon quelques travaux de voirie : le tram devrait déboucher de l'arrière de la cour à marchandises, et y disposer d'une boucle terminale. Aucune trace de montage de ligne aérienne sur la future extension n'était décelable.

Au vu de l'avancement des travaux, il est clair que cette extension ne peut plus être matériellement ouverte en 1998. Quand alors ? Les responsables de « De Lijn » que nous avons rencontrés se sont montrés très évasifs, tant les problèmes politiques sont encore nombreux à résoudre. Il est néanmoins raisonnable de penser que les trams pourraient se retrouver à la gare SNCB de La Panne au début de la belle saison 1999...

Quant au 11 novembre dernier, jour férié en Belgique, mais non aux Pays-Bas (les Néerlandais étaient neutres pendant la guerre 1914-18), 75 participants du GTF asbl se sont retrouvés à Rotterdam pour une visite complète du réseau de transports en commun de cette grande ville portuaire.

 Une nouvelle brochure d'information du GTF asbl

## Les transports en commun de Rotterdam Les points frontaliers belgo-néerlandais

A l'occasion du voyage que nous avons organisé le 11 novembre dernier à Rotterdam nous avons édité pour les participants une brochure documentaire de 24 pages.

*Au sommaire* : un panorama de tous les transports en commun de la région de Rotterdam (trains NS, métro, trams rapides, trams classiques des RET, avec liste complète des lignes et du matériel roulant) et une étude sur tous les points ferroviaires frontaliers passés, présents et futurs entre la Belgique et les Pays-Bas, de Zelzate-Terneuzen à Visé-Gronsveld en passant par Baarle-Duc ou Hamont-Weert.

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

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



## Nouvelles de la SNCB

### *La SNCB par ligne*

#### **Ligne 0 (Jonction Nord-Midi) : rénovation intérieure de Bruxelles-Central**

Aujourd'hui, la gare de Bruxelles-Central voit passer quelque 120.000 voyageurs par jour... Or, elle a été conçue pour recevoir 30 à 35.000 voyageurs par jour par le grand architecte belge Victor Horta, et son plan finalisé par Maxime Brunfaut.

Son aménagement intérieur n'est donc plus adapté au trafic actuel et aux besoins des voyageurs. Aussi, un vaste projet de réaménagement intérieur est actuellement dans les cartons de la SNCB : un chantier de 7 ans est prévu, pendant lesquelles la gare doit évidemment rester opérationnelle : son coût est limité à 500 millions de francs.

Les travaux commenceront par la salle des guichets, qui sera provisoirement déménagée dans la salle des bagages, afin de pouvoir réaménager ceux-ci dans le cadre de leur informatisation. Puis, l'ancienne salle des bagages deviendra un *travel-center*, avec vente de billets internationaux, réservations d'hôtel et information touristique. L'espace réservé aux commerces, qui est classé, sera ensuite agrandi. Enfin, l'entrée de la gare sera revue : dans les plans initiaux d'ailleurs, Victor Horta la voulait beaucoup plus monumentale que ce qui a été réalisé. Les architectes de la SNCB essayeront de rendre à cet accès l'esprit de son concepteur.

Quant aux actuelles façades de la gare centrale, qui auraient bien besoin d'un sérieux *lifting*, rien n'est actuellement prévu : il en coûterait 250 millions de plus pour le ravalement des pierres de France et la restauration des châssis de bronze...

M. Grieten

#### **LGV 3 - Liège - frontière allemande**

*TUC-Rail est en train d'informer les habitants des communes traversées par la future ligne à grande vitesse Liège - frontière allemande du tracé retenu. Voici les grandes lignes des travaux prévus. Quant à savoir s'ils seront effectivement réalisés, c'est une autre paire de manches : nous suivrons l'actualité à cet effet...*

### *Liège - Vaux-sous-Chèvremont*

A la sortie de Liège (pont de Renory), les TGV vers l'Allemagne emprunteront les voies de la ligne 37 classique Liège-Guillemins - frontière. Ils s'en détacheront à Chênée, pour emprunter grosso modo et sur quelques centaines de mètres, le site aujourd'hui abandonné de l'ancienne ligne 38 Chênée - Battice - Montzen. Pour franchir la Vesdre, TUC-Rail réutilisera notamment les culées de l'ancien pont de la ligne 38. Au débouché de ce pont, un viaduc enjambera une partie de l'agglomération de Vaux-sous-Chèvremont afin de rejoindre la tête d'un long tunnel permettant aux TGV de rejoindre le Pays de Herve. La tête de ce tunnel se trouvera, à Vaux-sous-Chèvremont, dans l'espace délimité par les rues des Combattants et Haute Folie.

### *Le tunnel de Soumagne*

Avec ses 6,243 km, ce tunnel à double voie, joignant Vaux-sous-Chèvremont à Ayeneux, sera, une fois construit, le plus long de la Belgique, dépassant de loin le recordman de Belgique actuel, le tunnel à double pertuis de Veurs (*ligne 24 Visé - Montzen*), long de « seulement » 2,430 km. En rampe continue, il sera foré au maximum à 127 mètres sous l'air libre (au droit de la rue Fonds de Forêt), et au minimum à 24 mètres (au Bay-Bonnet), où une galerie de reconnaissance a déjà été réalisée. C'est par là que le chantier de creusement commencera, de même que par les deux têtes de tunnel. La tête « est » du tunnel est située à Ayeneux (Soumagne).

### *Ayeneux - José*

D'Ayeneux à José, le tracé TGV sera en général à l'air libre : il passera, en très large courbe, entre les agglomérations de Micheroux au nord et de José au sud, avant de rejoindre le site de l'autoroute E 40 à José. Pour des raisons d'aménagement du territoire, il sera néanmoins enterré partout où ce sera possible : très souvent en déblais, avec deux tranchées couvertes, mais aussi deux viaducs, situés au fond Leroy et à José.

### *E 40*

A partir du viaduc de José, la LGV longera l'autoroute E 40 Anvers-Aix-la-Chapelle, sur son flanc sud, avec un dispositif de merlons (levées de terre) entre les deux modes de transport, afin d'éviter qu'une sortie de route débouche dramatiquement sur la voie ferrée. A hauteur de Welkenraedt, deux options de tracés sont encore à l'étude : soit la LGV se détachera de l'autoroute à Welkenraedt même, à hauteur de la vallée de la Ruif, afin d'y rejoindre la ligne 37 « classique », soit le site propre de la LGV continuera jusqu'à Walhorn (à 250 km/h), pour y rejoindre les voies de la ligne « classique ». Dans les deux cas de figure, les derniers km en parcours belge jusqu'à la frontière seront parcourus par les TGV sur la ligne classique modernisée.

De Chênée à sa jonction avec l'autoroute E 40, le tracé de la LGV mesure 12 km. Au delà, la LGV longera ladite autoroute au moins jusqu'à Welkenraedt sur une longueur d'environ 15 km. La vitesse autorisée sur cette ligne sera de 220 km/h.

### *Travaux entre Welkenraedt et la frontière allemande*

Entre Welkenraedt et la frontière allemande, les trains TGV partageront en principe l'actuelle ligne 37 avec les convois « classiques ».

Divers travaux viennent par ailleurs de commencer afin de mettre cette section de ligne « à niveau » entre les km 143,75 et 147,14. Ils devraient être achevés en août 1999. Ils comportent notamment les travaux suivants :

#### **Remplacement complet du Hammerbrücke**

Ce viaduc, qui enjambe la vallée de la Gueule, sera complètement reconstruit à côté de l'ouvrage d'art actuel (deuxième version, la première ayant été détruite pendant la seconde guerre mondiale), précisément le long de la voie du sens Liège - Aix-la-Chapelle. Le nouveau viaduc supportera une double voie ballastée (afin de diminuer le bruit au passage des trains) sans joint de dilatation et sera constitué de deux tabliers mixtes acier-béton de 100 mètres de portée, s'appuyant au milieu sur un pilier en béton et aux extrémités sur deux coulées en béton ancrées sur les crêtes des talus. Les tabliers seront à armature inférieure de forme triangulaire soutenant une dalle de béton, laquelle sera en contact direct avec le ballast de la voie. Cette structure métallique présentera la particularité que deux poutres principales se rejoindront à leur niveau inférieur de manière à ne former qu'une seule membrure inférieure commune aux deux poutres maîtresses. Aussi, le nouvel ouvrage d'art présentera-t-il un aspect qui rappellera le viaduc actuel : néanmoins, les caractéristiques de l'ouvrage permettront la pratique d'une vitesse de 160 km/h.

#### **Autres travaux**

Deux passages à niveau seront supprimés, car ils sont incompatibles avec la pratique des 160 km/h : le PN 12 (ancienne gare de Hergenrath) sera remplacé par un passage souterrain pour piétons, qui est en fait la réutilisation d'un ancien passage sous-voies de la gare d'Hergenrath, construit sous administration allemande avant la 1ère guerre mondiale ; le PN 13 (PN de la frontière) sera remplacé par un passage souterrain pour piétons et cyclistes : une sous-station de traction 3 kV sera érigée à proximité de celui-ci (pour rappel, la ligne est alimentée en 3 kV jusqu'en gare d'Aix-la-Chapelle, gare bi-courant commutable). Trois passages supérieurs seront démolis : deux d'entre eux seront reconstruits. De plus, un passage supérieur (pont routier) sera reconstruit, entre les PN 12 et 13 et près de l'ancien poste de block 83. La grande courbe de Hergenrath verra son profil amélioré.

La voie du sens Liège - Aix-la-Chapelle était mise hors service en novembre dernier suite à la construction des deux passages souterrains. De plus, un des deux ponts constitutifs de l'actuel viaduc « Hammerbrücke » sera démoli en janvier prochain.

d'après les notes de R. Radermecker

## □ Lignes 12/25/27 : noeud ferroviaire d'Anvers : grands travaux

### ✓ Jonction nord-sud à Anvers

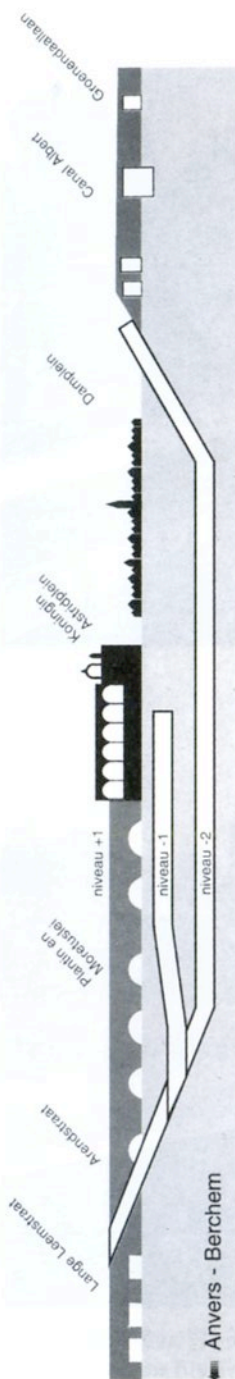
Destinée à relier la gare d'Anvers-Central, actuellement en cul-de-sac, au nord de la ville, cette jonction nécessitera d'importants travaux de Berchem jusqu'au delà du point d'arrêt de Luchtbal, sur la ligne 12. En voici un échéancier :

- renouvellement des talus entre Berchem et Anvers-Central (1998-2001).
- Construction de rames d'accès pour les niveaux souterrains d'Anvers-Central (2001-2005).
- Aménagement des trois niveaux de voies d'Anvers-Central : niveau 0 (6 voies), niveau -1 (4 voies en cul de sac) et niveau -2 (4 voies de passage pour les TGV ou autres trains « classiques » vers le nord d'Anvers ou les Pays-Bas) (2002-2005).
- Construction d'un tunnel joignant Anvers-Central et le nord de la ville (2002-2004)
- Réaménagement de la Damplein (2003-2005)
- Aménagement des voies à côté de la ligne 12 existante Anvers - Essen jusqu'à l'échangeur de l'E 19 (2000-2004), à partir d'où la LGV 4 longera l'autoroute jusqu'à Breda (NL).
- Construction d'une gare à la Groenendaallaan (2000-2004).

Cette nouvelle liaison ferroviaire sera parcourue non seulement par les TGV Bruxelles - Amsterdam, mais aussi par les trains régionaux ou locaux de la SNCB vers la ligne 12 (Essen).

### ✓ Les travaux sur la ligne 25 Bruxelles-Anvers entre Kontich et Berchem

Les travaux sont en principe bien avancés entre Kontich et Berchem sur la ligne 25 Bruxelles - Anvers où l'état du sous-sol a nécessité une intervention en profondeur et le détournement systématique des trains entre le 3 août et le 13 décembre 1997 par la ligne 27. Si la gare de Hove est restée en service (les trains omnibus marquaient l'arrêt voie 3 direction Anvers et 4 direction Bruxelles), les arrêts de Mortsels Oude-God et Mortsels Deurnesteenweg ont été temporairement fermés.





↑ Hove (lignes 25/27) : dégarnissage sur voie B/ligne 25 (12 août 1997)  
↓ train L 6458 (automotrice quadruple 826) à l'arrêt à Morstel Liersesteenweg  
(22 août 1997) - photos M. Grieten



L'ancien point d'arrêt de Mortsel Liersestenweg a été complètement rééquipé pour la circonstance avec quais allongés, abris, sonorisation et bâtiment provisoire pour les services de la gare. Comme cet arrêt est distant de 700 mètres de Mortsel Oude God, les voyageurs en possession d'un titre de transport SNCB ont pu utiliser gratuitement les autobus de la ligne 297 Anvers - Lier. Quant à la gare de Mortsel, desservie par les trains de la ligne 15 vers Lierre, elle est à proximité immédiate de Mortsel Deurnesteenweg : celle-ci a néanmoins été équipée d'une installation de sonorisation afin d'avertir les voyageurs de la destination du train annoncé.

### ✓ Autres travaux spécifiques au secteur « marchandises » d'Anvers

D'autre part, la SNCB vient de programmer divers investissements pour la desserte « marchandises » du port d'Anvers.

- *Anvers-Schijnpoort* : 60 millions pour l'aménagement de voies de garage.
- *Anvers-Nord* : 587 millions pour l'aménagement d'installations pour le triage automatique des wagons. Anvers-Nord est une gare de formation de première importance pour la SNCB: elle joue un rôle essentiel tant pour la formation des convois de desserte du port à partir des trains à l'arrivée que pour la formation des trains au départ, comportant des wagons vers des destinations belges ou étrangères. La gare est composée de deux groupes de faisceaux successifs (réception, triage et attente). Les faisceaux d'entrée (C 1 et C 2) comptent respectivement 19 et 48 voies. S'y ajoute un faisceau D de 10 voies. Les faisceaux de départ (B 1, B 2 et B 3) comptent quant à eux respectivement 11, 37 et 16 voies. En moyenne, la gare expédie plus de 350.000 wagons par an au départ des faisceaux C et près de 220.000 par les faisceaux B. Elle reçoit 115 trains et en expédie 120 par jour de semaine. En outre, plus de 90 trains transitent chaque jour par la gare, en provenance ou à destination directe d'installations terminales dans le port. Depuis plusieurs années, cette gare fait l'objet d'un vaste programme de modernisation pour faire face à l'accroissement prévu du trafic. Il comprend le renouvellement des voies, l'automatisation du triage et du freinage des wagons. Pour les faisceaux C, cette opération s'est terminée en 1993. L'investissement prévu concerne la modernisation des faisceaux B.

### □ Ligne 36 Liège - Bruxelles : évolution des travaux entre Ans et Fexhe-le-Haut-Clocher

Sur la ligne 36, les travaux sont actuellement concentrés entre Ans et Fexhe-le-Haut-Clocher. Rappelons que la SNCB réutilise le site à quadruple voie des lignes 36B (aujourd'hui supprimée) et 36 pour réaliser côte à côte l'assiette de la ligne 36N « classique » Liège - Bruxelles et de la LGV 2 Ans - Bierbeek.

A Ans, seules trois voies principales (I, II, III) ont été maintenues en service : le reste des voies a été entièrement déposé et le terrain nivelé en vue de la pose des voies de la future base d'entretien de la ligne nouvelle.

Entre Ans et Bierset, les futures voies principales de la ligne 36N sont en cours de pose. Les trains de la ligne 36 roulent actuellement sur ce qui deviendra l'assiette des voies de la ligne nouvelle à grande vitesse.



↑ l'automotrice postale 961 passe le 26 septembre 1997 au droit des quais du point d'arrêt de Bierset-Awans, sur la ligne 36 actuelle, qui deviendra plate-forme de la LGV. Derrière le mur en béton, le site de la ligne 36N.

↓ sortie de Voroux côté Fexhe le 24 août 1997 : de gauche à droite, Block 35 aujourd'hui démolì, site de la ligne 36N, emplacement des anciens faisceaux A/B de Voroux, ligne 36 sur laquelle passe l'IC 662 (AM 373) vers Liège/Maastricht (photos M. Grieten).

A Voroux-Goreux, la dépose des faisceaux condamnés est terminée et la pose des voies principales de la ligne 36N est en cours : les travaux de pose sont bien avancés côté Bierset ; côté Fexhe par contre les terrassements sont terminés et la sous-couche est prête à recevoir ballast et voies. Côté électrification, la firme allemande AD-Tranz, qui a emporté ce marché, a commencé à amener en novembre les modules de service utiles à son personnel.

Entre Voroux et Fexhe, le block 35 (ligne 36) a été rasé (*voir photo ci-contre*) et ses attributions reprises depuis le 3 novembre dernier par le block 39 d'Ans. La ligne 36A a été déposée de Voroux à l'ancienne bifurcation de Fexhe-le-Haut-Clocher.

### ❑ Ligne 36A - Kinkempois - Voroux-Goreux (- Y Fexhe hors service)

Cette ligne à double voie électrifiée a été mise hors service depuis le printemps dernier dans le cadre des grands travaux de rectification du tracé de la ligne 36 à Voroux. Depuis le 3 novembre dernier, elle est à nouveau raccordée aux installations ferroviaires de Voroux : celles-ci sont néanmoins en cul de sac côté Fexhe.

Le complexe ferroviaire de Voroux (ou plutôt ce qu'il en reste) est actuellement utilisé pour la desserte de l'atelier des wagons de Voroux, qui devrait être transféré dans quelques mois dans de nouvelles installations en cours d'érection à Kinkempois. Il sert aussi aux trains de route<sup>1</sup> SNCB destinés au chantier de la ligne 36N. Vu qu'il est impossible de sortir actuellement de Voroux côté Fexhe, tous ces trains doivent être formés à Kinkempois.

### ❑ Ligne 75 : déplacement de la zone neutre à Mouscron

Sur la ligne électrifiée 75, entre Mouscron et la frontière française, se trouve une zone neutre, sans caténaire, séparant le 3000 volts continu d'usage sur les lignes classiques belges, du 25000 volts alternatif d'usage à la SNCF.

Cette zone neutre a été déplacée pendant le « pont » du 11 novembre dernier. Cette opération a nécessité une mise hors service et hors tension des deux voies principales entre Mouscron et la frontière française (BK SNCB 57.040) du 7 novembre à 23h10 au 11 novembre inclus à 23h30. Tous les trains de marchandises ont été détournés par Baisieux-Blandain et Tournai, avec rebroussement dans cette gare (lignes 94/75). Pour les trains de voyageurs, les IC Anvers - Lille ont été limités à Mouscron où un transbordement par autobus était mis en place entre Mouscron et Tourcoing. Comme les deux autobus mis en ligne mettaient ¼ d'heure pour parcourir la distance entre les deux gares (en train, il faut 5 minutes...), il était conseillé aux voyageurs de partir une heure plus tôt, car les correspondances bus/train n'étaient pas garanties, les trains SNCB (Mouscron) et SNCF

<sup>1</sup> - un train de route est un train qui n'entre ni dans la catégorie des trains de voyageurs, ni dans celle des trains de marchandises. C'est un train de travaux destiné exclusivement aux besoins propres de la SNCB.

(trains de remplacement mis en ligne entre Tourcoing et Lille-Flandres et assurés par matériel SNCF) partant à l'heure normale... L'histoire ne dit pas ce que la clientèle en a pensé...

Le traditionnel « bulletin » publié par le Bureau des Trains du District Sud-Ouest pour la circonstance avait l'allure d'un syllabus, puisqu'il comptait pas moins de 60 pages : trains de route mis en ligne, organisation des autobus de substitution, déviation des trains de marchandises directs Lille-Délivrance - Gand-Maritime ou Muizen (près de Malines) via Tournai avec pilotage systématique des mécaniciens français partageant la conduite de ces trains avec leurs collègues belges de Courtrai ou Merelbeke, et qui ne connaissent pas la section de ligne Tournai - Mouscron.



**La zone neutre de Mouscron ne se trouve plus « au bout des quais » : ci-dessus, une rame réversible (voitures M4 + locomotive SNCB série 12) en provenance de Lille pour Anvers arrive voie 1 à Mouscron (photo R. Marganne - 12 juillet 1997)**

Ce déplacement de la zone neutre vers la France permet notamment aux trains du sens Mouscron - Lille ayant marqué l'arrêt à Mouscron (et notamment les convois de marchandises) de prendre assez de vitesse avant de franchir la zone neutre. Dans l'ancienne configuration de la zone neutre, il fallait baisser pantographe dès le franchissement du signal de sortie de Mouscron situé au bout du quai : il n'était pas rare que des convois électriques tombent en détresse sous la zone neutre vu leur manque d'élan surtout par mauvais temps (rail gras, feuilles mortes...) : une locomotive de manoeuvres de Mouscron était alors nécessaire pour tirer le train de ce mauvais pas...

M. Grieten

## ☐ Ligne 124 Bruxelles - Charleroi : modernisation de la gare de Braine-l'Alleud

Située à 12 minutes de Bruxelles-Midi, Braine l'Alleud dispose, depuis juin dernier, d'installations en partie renouvelées sur une ligne où tout investissement d'envergure a été longtemps négligé par la SNCB.

### *Travaux réalisés à ce jour :*

- l'ensemble des voies et caténaires a été complètement renouvelé.
- le dispositif de voies à quai a été revu : les voies principales I et II ont été réaménagées afin de permettre le passage direct des trains Charleroi - Bruxelles - Anvers à 140 km/h (augmentation de l'entrevoies à 2,25 m, mise en place de nouveaux rails et traverses en béton) ; les voies III et IV, elles, sont dorénavant accessibles à 60 km/h au lieu de 40. Un quai a par ailleurs été construit le long de la voie IV, afin de prévoir une réserve de capacité pour la réception des trains de voyageurs : il n'est pas rare aujourd'hui à Braine l'Alleud de recevoir trois trains à quai en même temps. Le couloir sous-voies actuel a donc été prolongé non seulement pour desservir le nouveau quai, mais aussi le quartier est de Braine l'Alleud. Simultanément, les trois quais ont été allongés en direction de Charleroi et leur revêtement a été remplacé par un dallage rouge et blanc. L'éclairage des quais a été revu.
- Le parking SNCB a été réaménagé et asphalté.

### *Travaux à réaliser entre septembre 1998 et 1999 :*

- un second couloir sous-voies sera construit à l'extrémité des quais côté Nivelles, notamment pour mieux desservir le parking ;
- Des abris parapluies seront installés sur les quais ;
- Le pot métallique de la rue Longue sera remplacé.

## ☐ Ligne 130 Namur - Charleroi : investissements à Charleroi-Sud

La gare de Charleroi-Sud, avec quelque 14.500 voyageurs par jour, figure au 3ème rang des gares le plus importantes de Wallonie, après Namur et Ottignies. En semaine, quelque 245 trains de voyageurs et 125 convois de marchandises s'y succèdent quotidiennement.

Pour les voyageurs qui fréquentent la gare, de nouvelles améliorations sont prévues. Ainsi, les travaux du second parking de 200 places, au sud-est de la gare, près du pont Saint-Roch, ainsi que du réaménagement de l'un des deux couloirs sous-voies existant à Charleroi-Sud viennent de commencer. Pour le bâtiment de Charleroi-Sud proprement dit, le ravalement de la façade et la suppression de deux vilaines annexes de verre et de bois sont en cours, tandis qu'un nouveau centre de voyages, avec guichets ouverts, est prévu.

D'autre part, la place de la gare a été totalement réaménagée. Inaugurée le 12 septembre dernier, elle fait la part belle aux piétons, qui, dès la sortie de la gare, trouvent une large allée libérée des trams et des autos jusqu'au nouveau pont Roi

Baudouin, jeté pour eux au-dessus de la Sambre. Les trams, eux, font désormais une boucle sur le côté « Marchienne » de la place de la gare : à l'intérieur de la boucle, où une voie d'évitement a par ailleurs été aménagée, se trouvent les quais « débarquement » et « embarquement » du préméto, avec local d'accueil du TEC et de la ville de Charleroi. Le complexe à voie métrique est complété par deux voies de garage en cul-de-sac pour trams en attente. Le tout donne un délicieux coup d'oeil de « modélisme ferroviaire » à grande échelle, mais est de très bon goût et permet enfin une bonne complémentarité entre les trains, trams, mais aussi autobus, qui disposent d'une gare routière avec quais couverts au-delà de la boucle du tram.

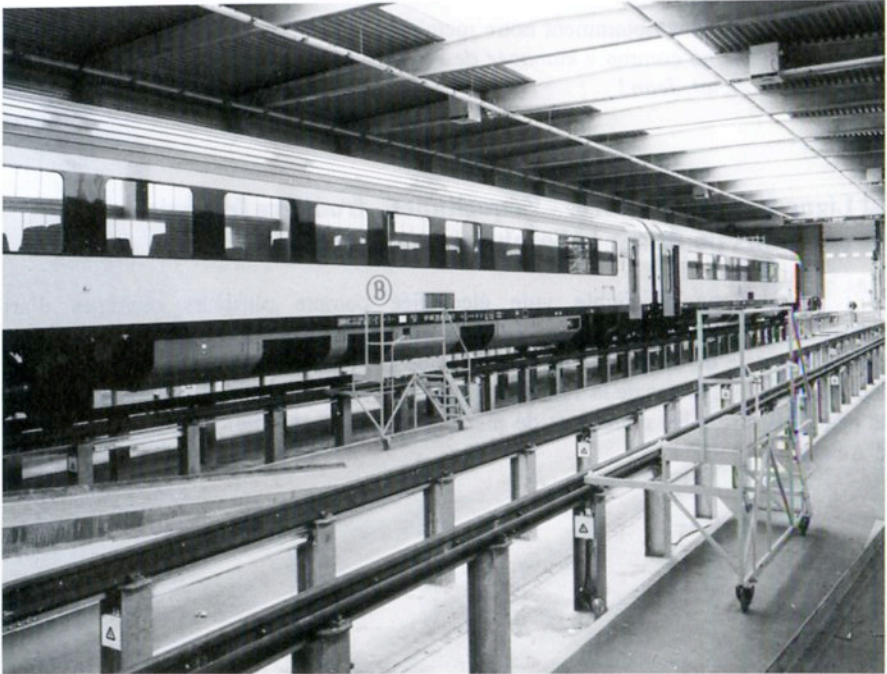
**Pour rappel, le TEC-Charleroi dessert avec tramways les axes suivants :**

- *axe d'Anderlues* : lignes 88 « Anderlues - Beaux-Arts - Waterloo - Parc », 88 barré Pétria - Beaux-Arts - Waterloo- Parc », 89 Anderlues - Pétria - Beaux-Arts - Charleroi-Sud », 89 barré « Pétria - Beaux-Arts - Charleroi-Sud » et 89 barré « Limité » « Anderlues - Pétria - Beaux-Arts ». Seules les lignes 88 et 89 circulent normalement, les autres indices étant exceptionnellement.
- *axe de Gilly* : lignes 54 « Charleroi-Sud - Beaux-Arts - Waterloo - Gilly » et 55 Gilly - Waterloo - Parc ».

De plus, la SRWT (société « coupole » des TEC) est actuellement chargée de deux études dans le cadre de la mobilité à Charleroi. La première concerne la faisabilité de la fermeture de la boucle du métro de Charleroi de l'actuelle station « Parc » à Charleroi-Sud en surface via le boulevard Tirou, la seconde pour la remise en service de la ligne 60 en tramway de Charleroi-Sud à Gosselies, avec extension vers l'aéroport. Dans ce cadre, il faudrait sans doute rehausser le niveau des voies existantes sur la chaussée de Bruxelles, afin de ménager un site propre pour le tram.

*Pour en revenir au « ferroviaire »*, la SNCB prévoit l'implantation de trois nouvelles unités dans la zone de Charleroi :

- **un futur atelier de maintenance des locomotives, automotrices et autorails**, qui sera installé à Charleroi-Sud-Quai. Opérationnel en 1999, il remplacera les actuels ateliers de Monceau et de Saint-Ghislain : il devrait notamment accueillir les autorails série 41 en construction, destinés à la desserte de la ligne 132 Charleroi - Walcourt - Couvin. D'une conception inspirée notamment de la France et de l'Allemagne, il s'agira d'un atelier « passant » : les voies traversent l'atelier de bout en bout et les engins de traction qui doivent faire l'objet d'un entretien pourront entrer d'un côté et sortir de l'autre sans manoeuvres : une première en Belgique. Cet atelier comprendra quatre halls à 3 voies « passantes » : le hall 1 pour la maintenance cyclique et accidentelle des locomotives électriques et diesel, le hall 2 pour la visite approfondie des locomotives diesel et le levage des locomotives diesel et électriques, le hall 3 pour le levage et l'entretien des automotrices triples ou quadruples et des futurs autorails diesel série 41 et le hall 4 pour la maintenance des automotrices. L'atelier sera doté de rails éclipsables, escamotables en fait pour permettre un meilleur accès aux grosses pièces comme les essieux ou les moteurs. Les travaux ont commencé en janvier 1997 : ils devraient se terminer en mars 1999.



**vue intérieure du hall de maintenance des voitures de Châtelet :  
voitures I 11 à l'entretien (photo D. Moinil - SNCB - 1997)**

- **Un nouvel atelier de maintenance pour wagons** qui sera installé logiquement dans la gare de formation de Monceau-sur-Sambre, le deuxième du pays en importance après celui d'Anvers. Cet atelier, avec deux grands halls équipés de voies passantes, remplacera les ateliers des wagons de Saint-Ghislain (déjà fermé) et de Luttre (dont l'atelier des wagons sera fermé en 1998). Cet atelier nouveau sera chargé des réparations légères et accidentelles des wagons de la SNCB ainsi que ceux appartenant à certaines sociétés privées comme ABTS, Saint-Roch, ACE et On Rail, l'entretien approfondi restant l'apanage des ateliers centraux. Les travaux ont débuté en août 1997 et se termineront en décembre 1998.
- **Un hall de maintenance des voitures vient d'être inauguré à Châtelet.** Celui-ci, opérationnel depuis le mois de septembre dernier, est chargé de la maintenance régulière ou accidentelle de 240 voitures à voyageurs du parc SNCB. Il comprend 9 stands de travail répartis sur 3 voies longues de 90 mètres dont deux « passantes ». Visites complètes, grandes visites générales et réparations diverses sont désormais pratiquées notamment sur les nouvelles voitures I 11, qui équipent désormais les trains IC Anvers - Charleroi, et les voitures M4 dont la conception date de 1978 et qui sont en cours de modernisation, tant au niveau livrée (le bordeaux est remplacé par le blanc, bleu et rouge), qu'au niveau de certains équipements intérieurs (chauffage, ventilation, portes d'accès, nouveaux tons à l'intérieur, WC chimiques).

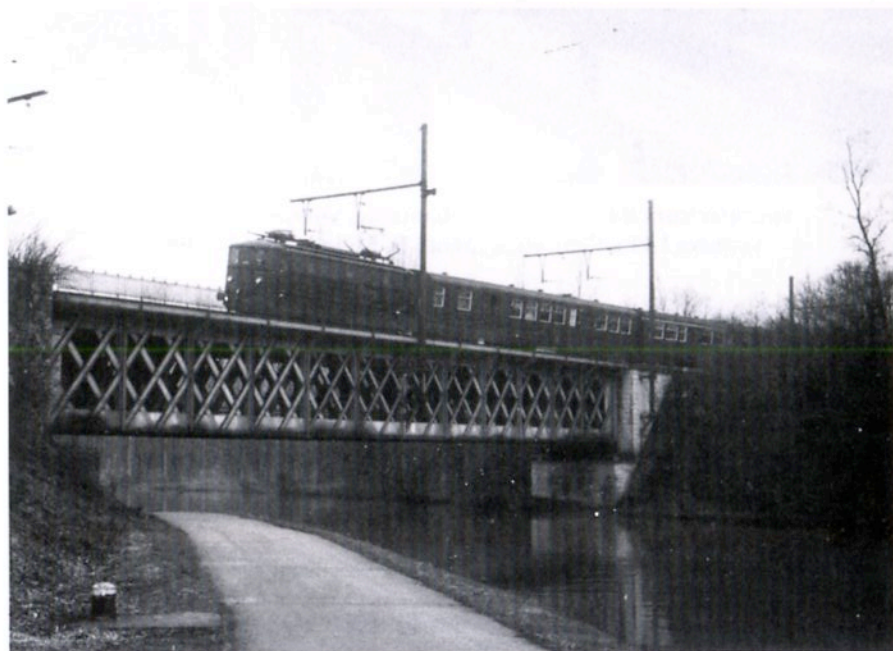
Nous nous en voudrions de terminer ce petit panorama de la modernisation en cours dans la région de Charleroi sans évoquer le principal... à savoir les cheminots qui

y travaillent : saluons notamment notre membre et ami Monsieur Chachkoff qui a été récemment désigné comme « *manager de région* » attaché à la gare de formation de Monceau. *Proficiat, Jean !*

J. Laterre

### **□ Ligne 130 A Charleroi - Erquelinnes - frontière française de nouveaux ponts sur la Sambre...**

Cette ligne à double voie électrifiée compte plusieurs ouvrages d'art remarquables, dont quinze ponts franchissant la Sambre, car ses concepteurs l'ont placée au siècle dernier à une certaine altitude par rapport à la rivière pour éviter les inondations et les crêtes de la vallée Il y a aussi un tunnel, celui de Leernes, dont - pour la petite histoire - les matériaux de pierre proviennent du site de l'ancienne abbaye d'Aulne.



**Les typiques ponts en acier jetés sur la Sambre vont être remplacés entre Charleroi et Erquelinnes (photo R. Marganne - voyage GTF asbl - 3 mars 1990)**

Historiquement, les quinze ponts ont d'abord été édifiés en bois, lors de la construction de la ligne en 1851, la plupart du temps de biais pour éviter d'être emportés lors des crues de la rivière. Dix ans plus tard, ils ont été remplacés par des ponts de fer. Au début du XXème siècle, une troisième version en acier, un matériau beaucoup plus résistant a été réalisée. La plupart de ces ponts ont subi des dégâts



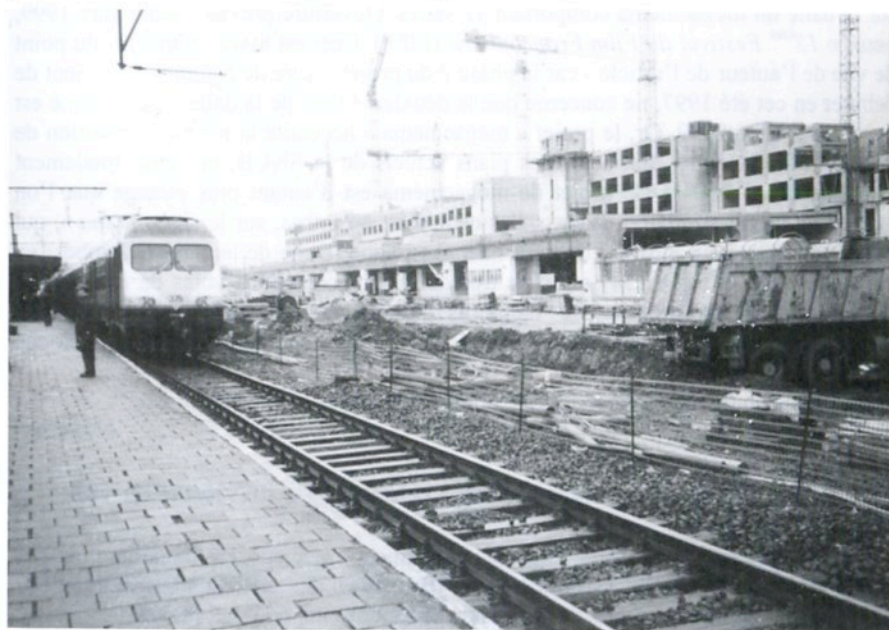
pendant le second conflit mondial : ainsi, après 1945, 12 d'entre eux ont dû être réparés, relevés ou même reconstruits.

Comme la ligne 130 A se trouve aujourd'hui sur un des itinéraires marchandises internationaux prioritaires de la SNCB, les 15 ponts en acier doivent être remplacés à terme. Actuellement, 6 ponts situés entre la frontière et Lobbes sont concernés par les travaux de renouvellement. Pour la quatrième version de ces ponts, c'est le béton qui sera utilisé...

D'après conférence donnée par A. Dagant  
Bruxelles - groupe de travail « *histoire des chemins de fer* » - 25 octobre 1997

### ❑ Ligne 161 - gare de Namur : les travaux de couverture (dalle)...

En ce mois de décembre 1997, le chantier de la gare de Namur se concentre pour la « phase 2 » de la dalle de couverture, dans l'assainissement du sol et du sous-sol de la zone des voies 4 à 7, depuis le pont routier dit « pont de Louvain » jusqu'au cisaillement ouest, côté « Hastedon ». Il s'agit d'importants travaux de terrassement et de fouille, pose de conduites diverses et de tout calibre... Par ailleurs, on commence à présent à couler les bases des piliers de support de la dalle.



Travaux en gare de Namur (sens est-ouest) : le chantier, les constructions du MET et, en avant-plan, l'IC Dinant - Gand à l'arrêt voie 3 (photo M. Lebeau - 28 novembre 1997).

Le chantier, encombré de matériels de génie civil, est bordé d'imposants tas de terre qui longent la voie 3 en service. Quant à l'horizon, il se concrétise de manière précise, puisque les bâtiments du *Ministère wallon de l'Équipement et des Transports* (MET) arrivent à leur hauteur maximale.

La passerelle provisoire surplombant la voie 11, considérée comme très dangereuse pour les usagers, a été... neutralisée : comme elle ne surplombait que la seule voie 11 « nouvelle », celle-ci a tout simplement été mise hors service jusqu'aux prochains horaires d'été 1998, la direction de la gare estimant pouvoir s'en passer en période hivernale<sup>2</sup>. Actuellement, les usagers franchissent cette voie 11 « à niveau ».

Quant au vilain couloir sous-voies prolongé sous la place de la gare, la ville de Namur vient de décider d'en murer certains accès, et d'en retirer les escalators depuis longtemps hors service, dans l'attente d'un réaménagement complet des abords de la gare, prévu en 2002.

Et ce qui devrait se trouver sur la dalle de couverture de la gare ? Après les premiers projets, avortés, d'un Parlement wallon sur la dalle<sup>3</sup>, c'était le calme plat, puisque pas 1 m<sup>2</sup> n'avait trouvé acquéreur.

Et voici qu'en cette fin novembre 1997, surgit un projet assez inattendu : ériger sur la dalle un mégacinéma comportant 12 salles. Ouverture prévue : septembre 1999, pour le 15<sup>ème</sup> *Festival du Film Francophone* (FIFF). Ceci est assez étonnant - du point de vue de l'auteur de l'article - car la phase 2 du projet « gare de Namur », qui vient de débiter en cet été 1997, ne concerne que le deuxième tiers de la dalle, et son terme est prévu pour l'été 1999. Or, le projet « mégacinéma » nécessite la mise à disposition de la totalité de la dalle, qui, selon les plans actuels de la SNCB, ne serait totalement terminée qu'en 2004 ! Ce projet de mégacinéma est d'autant plus étrange que l'on parle d'un projet similaire, de six salles cette fois, à Jambes, sur le site « *Acina* », qui est en fait un terrain industriel abandonné, qui jouxte le site de la gare de Jambes (ex « *Jambes-Nord* », ligne 154) et où se trouvent encore certaines voies de desserte de l'usine. Affaire à suivre : le namurois Michel Damar, président du Conseil d'Administration de la SNCB, a déclaré le 1<sup>er</sup> décembre dernier que l'enveloppe financière serait doublée, en cas de confirmation du projet de mégacinéma, pour permettre au chantier « dalle » d'être « bouclé dans les délais » (sic).<sup>4</sup>

M. Lebeau

## ❑ Ligne 162 Namur - Luxembourg : relèvements de vitesse en vue

Les forces vives luxembourgeoises réclament à cor et à cri l'amélioration des temps de parcours entre Luxembourg et Bruxelles : actuellement, les trains IC parcourent la distance en 2h07 : en voiture, par l'autoroute, on « fait mieux... ».

<sup>2</sup> - La gare de Namur fonctionne donc avec six voies à quai de passage n° 1,2,3,8,9,10 et quatre voies de gare latérale, voies A-B côté Charleroi et C-D côté Arlon/Dinant.

<sup>3</sup> - projet de mai-juin 1996 ; cf. Trans-fer 101

<sup>4</sup> - Quels délais ? Michel Damar ne précise pas... Septembre 1999 ?

Aussi, la SNCB et les CFL comptent affiner le diagramme des vitesses. Ainsi, la SNCB pourrait porter la vitesse de 100 à 110 km/h entre Jemelle et Forrières et de 130 à 140 km/h de Forrières à Grupont. Dans les courbes de Mirwart, on pourrait rouler à 100 km/h. A l'entrée de Libramont, la vitesse pourrait aussi être augmentée, ainsi que dans les environs de Léglise et Habay. En collaboration avec les CFL, 2 minutes pourraient être gagnées entre Arlon et Luxembourg, en y portant la vitesse à 160 km/h. L'objectif final est de parcourir la distance Luxembourg - Bruxelles-Quartier-Léopold en 1h54, après 2000, soit un gain de 13 minutes par rapport aux horaires actuels.

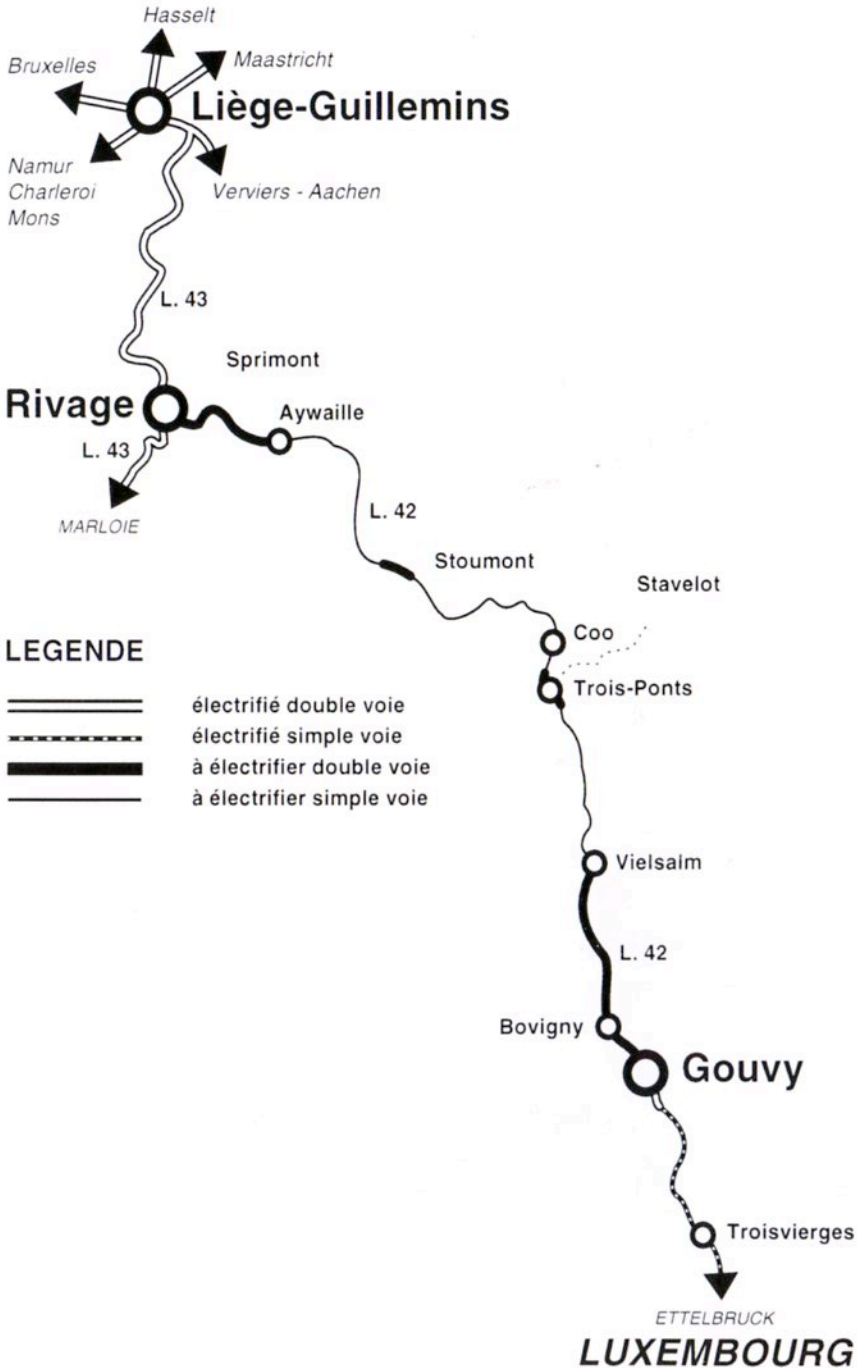
Pour faire mieux encore, il faudrait un matériel adapté. Aussi, la SNCB a-t-elle introduit une demande auprès de l'Union Européenne pour obtenir le financement d'une étude sur l'utilisation de matériel pendulaire sur la ligne 162 : tout le monde pense évidemment au « *Pendolino* » italien, la rame ETR 460 dotée d'un système de pendulation active. Une pré-étude de ce genre reviendrait à 6 millions de francs environ et pourrait intéresser l'Union Européenne dans le cadre d'une meilleure liaison entre ses trois sièges de Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg. Les essais « grandeur nature », avec l'ETR 460 seraient d'autant plus faciles à organiser que la tension d'alimentation des caténaires italiennes et belges est la même...

Un écueil technique consisterait dans le fait que le profil de la ligne 162, aux dires des ingénieurs, serait... insuffisamment sinueux entre Namur et Arlon pour engager un matériel de ce type. On croit rêver...

J.C. Léonard



**L'EC 97 « Iris » Bruxelles - Zürich, remorqué par la 2003 et composé de voitures SBB-CFF, au passage à Florée, dans le Condroz enneigé entre Assesse et Natoye (ligne 162 - photo M. Lebeau - 8 janvier 1997)**



## DOSSIER DOSSIER DOSSIER DOSSIER

### *Prochaines électrifications « classiques » de la SNCB*

*C'est en courant alternatif 25 kV 50 Hz que la SNCB électrifiera les deux dernières grandes lignes « classiques » de son réseau au programme, à savoir les lignes Rivage - Gouvy, maillon de la liaison Liège - Luxembourg, et Dinant - Athus, maillon de l'Athus-Meuse. Ces deux artères devraient être équipées « au tournant du millénaire ».*

### **Ligne 42 Rivage - Gouvy**

Les travaux d'électrification de la ligne 42 entre Rivage et Gouvy ont commencé depuis le début du mois de septembre dernier : la pose des poteaux caténaux a en effet démarré entre Vielsalm et Gouvy.

#### *Une longue et tortueuse histoire d'électrification...*

Jusqu'à la fin des années septante, la ligne Rivage - Gouvy était desservie par quelques trains omnibus Liège - Gouvy, et par trois paires de trains internationaux Liège - Luxembourg. Les trains omnibus étaient de moins en moins fréquentés : mauvais horaires, jamais revus, mais aussi configuration particulière de la vallée de l'Amblève que la ligne suit à fond de vallée de Rivage à Trois-Ponts : les différents points d'arrêt de la ligne ne se trouvaient pas à proximité des villages correspondants, en général installés sur les hauteurs. Aussi, les autobus de substitution mis en ligne entre Combain-au-Pont, Aywaille, Trois-Ponts et Gouvy, qui desservaient, eux, le centre des villages, grignotaient petit à petit la clientèle.

Le 29 juin 1979, la SNCB proposa ce qui allait devenir le « plan IC-IR » de 1984 : dans une première mouture, ce plan prévoyait toutes les deux heures la mise en ligne d'un train semi-direct « IR » Liège - Gouvy - Bastogne-Sud - Libramont - Bertrix - Houyet - Dinant - Namur, un vrai « *tour des Ardennes* »... On sait ce qu'il advint : une seconde mouture fut préparée, beaucoup plus négative pour la pérennité de la ligne 42, puisque le service « voyageurs » y était carrément remis en question.

Côté Grand-Duché du Luxembourg, ces derniers projets belges jetèrent l'émoi : les intérêts grand-ducaux étaient lésés, car les projets belges mettaient en cul de sac la « *ligne du Nord* » des CFL, Luxembourg - Ettelbruck - Troisvierges, et fermaient la porte de l'Europe du Nord aux Luxembourgeois, au point de vue ferroviaire s'entend. Le 8 juin 1980, une manifestation transfrontalière réunit plus de 6000 personnes à Troisvierges pour exiger le maintien d'une liaison internationale de qualité entre Luxembourg et Liège.

C'est alors que le gouvernement luxembourgeois décida unilatéralement, le 12 janvier 1981, de moderniser radicalement et d'électrifier le tronçon luxembourgeois de la ligne - jusqu'à et y compris la gare frontalière belge de Gouvy, en 25 kV 50 Hz. Il exigea et obtint des garanties de l'Etat Belge pour le maintien de la ligne jusqu'à Rivage. Côté belge, après bien des atermoiements, on finit par intégrer dans le plan IC-IR de 1984 une desserte « voyageurs » semi-direct de la ligne 42 toutes les deux heures, avec arrêt dans les gares importantes. D'abord assurées avec des voitures « I » vieillissantes, les trains furent ensuite dotés de voitures M2, puis, à la demande pressante des Luxembourgeois, de voitures M4, ce qui nécessita d'équiper un nombre suffisant de locomotives diesel série 55 d'un alternateur pour le chauffage électrique de la rame. Tout en décidant en 1987 de mettre à voie unique la section Aywaille - Trois-Ponts sans prévoir une signalisation performante de simple voie, les responsables de la SNCB s'engagèrent finalement et presque à contre-cœur à moderniser et à électrifier la ligne, à condition d'obtenir une participation financière du Grand-Duché et de l'Union Européenne : un *mémorandum of understanding* fut signé en ce sens entre les Ministres belge et grand-ducal des Communications le 20 juin 1991. Il fallut néanmoins attendre... le 22 décembre 1995 pour que les crédits correspondants soient débloqués...



**Un train IR Luxembourg - Liège arrive à Trois-Ponts  
dans la composition de l'époque : locomotive CFL série 1800 et voitures M2  
(photo R. Marganne - 12.12.89)**

## Les travaux prévus

Après bien des palabres, la SNCB a décidé d'électrifier la ligne en 25 kV 50 Hz, tension déjà présente de Gouvy à Luxembourg : les installations correspondantes sont en effet moins onéreuses que celles en courant continu. L'électrification concerne finalement 58 km de ligne, dont 24 à double voie : seules les sections Rivage - Aywaille et Vielsalm - Gouvy resteront à double voie, la première pour fluidifier le débit de la ligne, la seconde vu son profil très sévère. La section de séparation - avec zone neutre - entre le 3 kV continu présent sur la ligne 43 Liège - Jemelle et le 25 kV sera située à Martinrive, à quelques kilomètres au sud de la gare de bifurcation de Rivage. Dès lors, tous les trains électriques circulant de Liège à Gouvy et Luxembourg devront être tractés par des locomotives bicourant : la SNCB et les CFL annoncent qu'ils pensent y engager leurs futures locomotives série 13 (SNCB)/3000 (CFL) en construction. Pour les trains de voyageurs, on reste perplexe : des éléphants (locomotive série 13) vont-ils tirer des boîtes d'allumettes (trois à quatre voitures en général par train) : peut-être pourrait-on penser aux automotrices bicourant triples tranche 1996 ?

Outre les travaux d'électrification proprement dits et la construction d'une sous-station d'alimentation en énergie à Trois-Ponts, proche des lignes haute tension Electrabel, des aménagements spécifiques ont dû être apportés aux passages supérieurs et tunnels de la ligne afin de dégager le gabarit « électrification ».

Au total, 13 ponts doivent être adaptés pour dégager ce gabarit. Le remplacement de 8 de ces ouvrages a déjà eu lieu : le pont de La Gleize a par exemple été renouvelé en utilisant la pierre du pays, de manière à préserver l'harmonie du site. De même, neuf tunnels, d'une longueur cumulée de 2.263 mètres ont subi ou subiront des travaux d'étanchéité et de modernisation.

Les autres travaux de modernisation concernent les aménagements de la voie, la suppression de passages à niveau (11 PN seront supprimés) et la modernisation de la signalisation ferroviaire. Ainsi, l'équipement de la voie, rails, traverses, ballast, sera modernisé aux endroits de la ligne qui le nécessitent. La SNCB y appliquera notamment la technique des longs rails soudés qui offrent un meilleur confort de voyage.

La signalisation ferroviaire sera revue. Au printemps 1998, une nouvelle cabine de signalisation de type « *tout relais* », déjà installée depuis belle lurette, sera mise en service en gare de Trois-Ponts, condamnant les deux antiques cabines de signalisation actuelles. A plus long terme, l'ensemble de la ligne sera télécommandé à partir d'un poste situé à Rivage, agissant à distance sur toutes les installations depuis Rivage jusqu'à Gouvy. La longue section à voie unique Aywaille - Trois-Ponts, avec évitement à Stoumont, devrait être découpée en deux fois deux sections de block afin de résoudre les actuels problèmes de retard en cas de désheurement des trains. La ligne 42 sera par ailleurs équipée d'un câble à fibres optiques suspendu aux poteaux caténaires. Ce câble remplacera les anciens câbles téléphoniques actuellement enterrés le long de la ligne : il permettra la transmission de toutes les données à caractère

ferroviaire, mais aussi la location de canaux de transmission à des opérateurs étrangers à la SNCB.



**L'unique train IR Liège - Luxembourg de la journée formé de voitures CFL  
« Wegmann » marque l'arrêt à Vielsalm (photo R. Marganne - 2 août 1995)**

Les gares de Gouvy et Trois-Ponts ont été récemment rénovées. Le bâtiment d'Aywaille, déjà métamorphosé de l'extérieur, voit son intérieur complètement remis à neuf pour la fin 1997. Le rustique point d'arrêt actuel de Coö sera déplacé pour se rapprocher du centre de la localité et des attractions touristiques : l'accès à celui-ci sera aménagé au départ d'un pont actuellement en construction. D'autre part, une décision vient d'être prise en collaboration avec les autorités locales pour l'avenir de la gare de Vielsalm : un nouveau bâtiment plus fonctionnel sera construit à proximité de la gare actuelle. Le début des travaux est prévu pour le printemps 1998 : quant au bâtiment présent, une autre affectation devrait lui être donnée. D'autre part, un quai de chargement « bois » sera aménagé en gare de Vielsalm.

***Sujétions d'exploitation***

A partir du mois de mars 1998, pour faciliter et accélérer les travaux dans les tronçons malheureusement mis à voie unique par la SNCB dès 1987 (Aywaille - Stoumont et Stoumont - Trois-Ponts), certains trains seront remplacés par des autobus les jours ouvrables entre 9h et 15h. La SNCB essaye ainsi de ne pas décourager les



navetteurs qui utilisent le train en matinée ou en fin d'après-midi<sup>5</sup>, ainsi que les voyageurs du week-end. Il est temps : le système d'autobus de substitution a déjà dû être appliqué le week-end des 15-16 novembre 1997 entre Aywaille et Trois-Ponts pour cause de « travaux préparatoires », et on a constaté un retard des trains de minimum 20 minutes : la route qui longe le chemin de fer est en effet étroite et peu roulante : tant mieux pour le chemin de fer, qui affirme ainsi sa supériorité... Par ailleurs, la SNCB rétablira tous les trains en période estivale (juillet-août) : c'est l'époque où les trains de cette relation sont les plus chargés (une voiture de forçement est systématiquement ajoutée à toutes les rames), notamment par les mouvements de jeunesse, qui se rendent à leur endroit de camp...

L'ouverture de la ligne à la traction électrique est prévue pour le mois de mai 1999, soit avec quelque trois ans de retard sur le calendrier arrêté en 1991. La vitesse de référence actuelle de 90 km/h sera portée à 100 km/h, permettant de gagner quelques minutes seulement sur les 2 heures ½ actuellement nécessaires pour relier Liège à Luxembourg par le train. Ce ne sera donc pas encore suffisant pour concurrencer efficacement l'autoroute E 25, où un Liégeois, respectant les limitations de vitesse, est à Luxembourg en 1h ½. La solution consisterait peut-être en l'engagement de matériel à pendulation active. Mais là... la SNCB se tâte encore, comme pour la ligne 162 Namur - Luxembourg d'ailleurs, comme on l'a vu ci-avant...

Les travaux d'électrification de la ligne 42 coûteront 850 millions de F, dont 550 millions à charge du Grand-Duché de Luxembourg et de l'Union Européenne.



### **Lignes 165 Libramont - Athus, 166 Y Neffe - Bertrix & 167 Y Autelbas - Athus : « l'Athus-Meuse »**

C'est à l'horizon 2001 que ces différentes lignes seront électrifiées. Les travaux préparatoires cette opération battent leur plein : aussi, c'est l'occasion de présenter une fiche technique de cette opération de grande envergure, qui coûtera 3 milliards 400 millions de francs pour les opérations de modernisation et 3 milliards de francs pour l'électrification proprement dite.

#### **✓ Les voies**

La SNCB, après maintes hésitations, a décidé de garder, à quelques exceptions près, la double voie sur l'Athus-Meuse : en fait, la ligne ne sera mise à simple voie que dans les tunnels dont le gabarit électrique ne peut être dégagé sans frais importants. L'entrevoie sera porté à 2 mètres 10.

<sup>5</sup> - l'expérience de l'interminable électrification de la ligne 43 Angleur - Marloie, et de la perte de voyageurs correspondante - jamais revenus au rail - a-t-elle été prise en compte ?

- **Ligne 166 Dinant - Bertrix** : elle restera à double voie sauf sur le viaduc d'Anseremme (lancer un second viaduc à côté du viaduc actuel rénové a paru trop onéreux) et dans les tunnels de Houyet et de Gedinne (où le dégagement du gabarit électrique double voie a paru trop onéreux). Une suspension de trafic a eu lieu entre Dinant et Beauraing en octobre et novembre 1997 pour réaliser la mise à voie unique du tunnel de Houyet et l'adaptation des deux ponts situés entre celui-ci et la gare proprement dite.
- **Ligne 165 Libramont - Bertrix - Athus** : elle restera à double voie, sauf à hauteur du tunnel de Lahage, où il y a aura un étranglement à simple voie. A partir d'Aubange, il y a en fait déjà aujourd'hui deux lignes à simple voie : l'une, la 165 vers Athus, l'autre, la 165/1, créée en septembre 1994, qui relie directement Aubange à Rodange et au réseau luxembourgeois, pour éviter le tête à queue des trains directs à Athus.
- **Ligne 167 Y Autelbas - Athus** : cette ligne a été mise à simple voie il y a quelques années et le restera.

Voie et ballast sont en cours de renouvellement afin de porter, à terme, la vitesse de référence de la ligne de 70 km/h (Virton - Athus) ou 90 km/h (Dinant - Bertrix) à 90 km/h entre Dinant et Beauraing, et 120 km/h de Beauraing à Athus. De même, le gabarit « W 400 » permettant la circulation de tous les types de conteneurs et de trains du transport combiné rail-route<sup>6</sup> sera dégagé partout.

#### ✓ *Ouvrages d'art*

Une cinquantaine de ponts seront renforcés ou adaptés au gabarit électrique sur l'axe. De même, neuf tunnels seront revus afin d'en assurer l'étanchéité et le gabarit électrique.

- *Viaduc d'Anseremme* : ce viaduc, qui compte 2 travées de 84 mètres, une de 31 mètres et une de 37 mètres, reste donc à voie unique : il a été entièrement rénové et consolidé au printemps 1997.
- *Vallée de la Lesse entre Anseremme et Houyet* : ce tronçon comporte 6 ponts d'une longueur totale de 323 mètres et 5 tunnels d'une longueur totale de 1957 mètres : les tunnels d'Anseremme (410 mètres), Furfooz (468 mètres), Gendron (381 mètres), Pont-à-Lesse (200 mètres) et d'Ardenne (507 mètres). Le tunnel de Furfooz, le plus long, fait l'objet d'un surhaussement de la voûte et d'un abaissement des voies.
- *Le tunnel de Pondrôme* compte 702 mètres. Il est suivi du *viaduc de Thanville*, qui compte 14 travées de 15 mètres et une de huit mètres.
- *Le tunnel de Vonêche* compte 260 mètres. *Le tunnel de Gedinne* sera mis à voie unique: il compte 675 mètres.
- *Le viaduc de Lacuisine*, sur la Semois, compte 5 travées de 16 mètres.

---

<sup>6</sup> - trains chargés de conteneurs « standard » ou trains du trafic « rail-route » transportant des semi-remorques de 4 mètres de haut et 2,6 mètres de large, chargées sur des wagons-poche spécialisés, de type kangourou.

- Le tunnel de Lahage, long de 172 mètres, sera mis à voie unique.

✓ *Signalisation*



**La gare de Bertrix, siège du poste électronique « PLP »  
(photo R. Marganne - 25 juillet 1992)**

Pour la signalisation, tous les signaux à palettes, tant appréciés par les photographes, et les postes de block électromécaniques en ligne, véritables pièces de musée, disparaissent au profit d'un **poste électronique unique de type « PLP » en cours d'installation à Bertrix** : il commandera la totalité de l'axe depuis la sortie d'Anseremme jusqu'à Athus. Il pourra télécommander les postes tout-relais actuellement installés en gare de Virton et Athus, pour la desserte des installations locales, ainsi que les liaisons de contre-voie. Le système EBP, poste à commande électronique, remplace l'imposant pupitre de commande et tableau de contrôle optique par un ordinateur central, qui échange les informations et les commandes via des ordinateurs industriels, qui permettent une régulation plus fluide et plus rationnelle du trafic, tout en augmentant le confort de travail du signaleur. Les ordinateurs dits « PLP » (pour *Poste à Logique Programmée*) remplacent les salles à relais où se trouve réellement le contrôle de la sécurité. La salle à relais sera ainsi, elle aussi, informatisée. Le poste électronique à commande informatisée de Bertrix se compose de cinq écrans, deux pour visualiser la partie nord de la ligne jusqu'à Anseremme, l'autre la partie sud jusqu'à Athus. Le cinquième donne une vue globale de la ligne. Trois écrans supplémentaires sont aussi prévus pour donner au dirigeant de la cabine une vision

d'ensemble des opérations. Les informations nécessaires<sup>7</sup> circuleront dans des câbles en fibre optique placés au sommet des mâts caténaires, sauf entre Libramont et Bertrix où des chutes possibles d'arbres dans des conditions climatiques extrêmes ont fait préférer l'enfouissement.

### ✓ *Electrification*

La SNCB a choisi le système alternatif monophasé 25 kV 50 Hz pour l'électrification de cet axe.



**La gare SNCB d'Athus a déjà été électrifiée en 1961 en 25 kV 50 Hz par les soins et aux frais des CFL (photo R Marganne - 25/7/92)**

Techniquement, c'est ce système 25 kV 50 Hz ~ qui est le plus avantageux pour au moins quatre raisons : on peut le raccorder directement au réseau industriel de distribution d'énergie haute tension, les sous-stations sont légères, peu encombrantes, peu nombreuses et peu onéreuses, l'infrastructure caténaire est assez légère et la puissance disponible très élevée. Aussi, la Belgique, qui historiquement avait choisi le 3 kV =, a-t-elle adopté le 25000 volts non seulement pour ses quatre lignes à grande vitesse en construction, mais aussi pour les deux artères qu'elle doit électrifier ces prochaines années : la ligne 42 Rivage - Gouvy et les lignes 166/165 Dinant - Bertrix -

<sup>7</sup> - ces informations auront trait à la téléphonie, à la signalisation, à la télécommande des sous-stations et postes de sectionnement...

Virton - Athus et antennes vers Libramont et Autelbas. Les Pays-Bas, eux envisagent carrément de réélectrifier l'ensemble du réseau NS en 25000 volts !

Techniquement, la ligne 166 sera électrifiée en 3 kV continu de la sortie de Dinant jusqu'à la sortie d'Anseremme (vers Bertrix), au km 4.950, où sera aménagée une **zone neutre**<sup>8</sup> permettant de séparer les caténaires 3 kV et 25 kV: il s'agit, en pleine voie, d'une section de caténaire sans tension et reliée à la terre, longue de 60 à 120 mètres, encadrant deux tronçons alimentés respectivement en 3 kV et en 25 kV. La zone neutre est parcourue sans arrêt et pantographes baissés par les engins polytension : pendant ce parcours, le conducteur exécute les opérations de commutation nécessaires sur la locomotive. D'Anseremme à Bertrix, le 25 kV sera de rigueur. Sur la ligne 165, au départ de Libramont, on roulera en 3 kV jusqu'à proximité de Bertrix, où une zone neutre permettra le passage sous 25 kV. A l'autre extrémité de la ligne, la jonction avec le 25 kV luxembourgeois en gare d'Athus ne posera aucun problème : le raccordement Aubange - Rodange sera électrifié aussi en 25 kV. La ligne 171 Y Autelbas - Athus sera aussi électrifiée, en 3 kV au départ d'Autelbas, avec zone neutre à 3 km environ en-deçà d'Athus, au km 210.250, en voie unique.

L'alimentation de l'axe Athus-Meuse se fera au moyen de deux sous-stations implantées à Houyet et à Virton : ces gares sont en effet situées à proximité d'une ligne à haute tension.

### ✓ *Les installations fixes*

- au débouché du viaduc d'Anseremme à simple voie, la gare d'**Anseremme** sera dotée des deux voies principales.
- gare de **Gendron-Celles** : deux voies principales avec liaisons et une voie d'évitement accessible dans les deux sens.
- au débouché du tunnel d'Ardenne à simple voie, la gare de **Houyet** sera dotée de 2 voies principales, d'1 voie d'évitement accessible dans les deux sens et d'1 voie en impasse.
- gare de **Beauraing** : deux voies principales avec liaisons, une voie d'évitement accessible dans les deux sens et une cour à marchandises avec deux voies.
- gare de **Vonêche** : deux voies principales, avec liaisons.
- gare de **Gedinne** : deux voies principales et une voie d'évitement accessible dans les deux sens.
- gare de **Paliseul** : deux voies principales, avec liaisons.
- la gare de **Bertrix**, gare de coïncidence des lignes 166 et 165, aura trois voies à quai et un petit faisceau.
- gare de **Florenville** : deux voies principales avec liaisons et une voie d'évitement.
- La gare de **Virton** sera dotée des installations de voie suivantes : voie 1 en impasse (où les futurs autorails série 41 de la desserte Libramont - Virton feront terminus), voie 2

<sup>8</sup> - une telle zone neutre existe déjà en Belgique à Mouscron, sur la ligne 75 bis vers la frontière française (Tourcoing), à Froyennes sur la ligne 94 section Tournai - Blandain (frontière française) et sur les voies directes de Quévy (ligne 96), par ailleurs équipée en gare bi-courant commutable, et bien sûr aux différents accès de la LGV n°1 Wannehain-frontière - Lembeek, soit à Antoing, à Silly et à Lembeek précisément.

d'évitement, voies 3 et 4 principales et un faisceau. L'usine ex-« *Cellulose des Ardennes* » y restera raccordée par le biais d'un moignon de l'ancienne ligne 155 vers Lamorteau - Écouvriez.

- la gare d'**Halanzy** sera dotée de liaisons entre les deux voies principales.
- le zoning d'**Aubange** sera raccordé sur la voie du sens Athus - Virton de la ligne 165.

### ✓ *Desserte voyageurs*

La nouvelle offre voyageurs de mai 1998 prévoit le maintien d'une relation omnibus toutes les deux heures entre Dinant, Bertrix et Libramont d'une part, et entre Virton, Bertrix et Libramont d'autre part. Les gares d'Anseremme, Houyet, Beauraing, Gedinne, Bertrix, Florenville et Virton devraient conserver du personnel chargé de la distribution des titres de transport. La SNCB attend la livraison des autorails diesel série 41 de la dotation de Stockem ; en attendant, on croise les doigts d'ici l'an 2000 et on entretient religieusement les autorails série 44 et 45 de Stockem à bout de souffle...



Pour remettre la gare d'Halanzy en service, il suffirait de réaménager ses quais  
(photo R. Marganne - 25 juillet 1992)

Malgré certaines pressions locales, la SNCB ne prévoit pas la remise en service de trains de voyageurs à l'est de Virton vers Halanzy et Athus, arguant du fait que lorsque celle-ci a été supprimée en 1984, la relation était une des moins fréquentées du réseau. Même remarque pour la liaison Athus - Arlon, supprimée en 1988. Et pourtant... il semblerait qu'un potentiel de clientèle existe aujourd'hui entre Virton et...

Luxembourg : le nombre de Belges travaillant au Grand-duché est passé en 10 ans de 7.200 à 15.400 dont 10.300 pour les arrondissements de Virton et d'Arlon. Il faudrait actuellement quelque 61 minutes pour relier Virton et Luxembourg par rail via Rodange et Dippach, avec tête à queue à Athus. De gros frais ne seraient pas nécessaires pour rouvrir cette relation : ils se limiteraient à la réfection des quais de Messancy et Halanzy, les voyageurs profitant pour le reste de l'amélioration générale de l'axe « Athus-Meuse ». Pourtant, la volonté politique de gérer ce dossier ne semble pas exister à la SNCB : on y rétorque qu'il est inutile de revenir sur cette affaire avant la fourniture des nouveaux autorails série 41 prévus pour la desserte de l'Athus-Meuse, c'est à dire pas avant 2000 au plus tôt, la ligne Anvers - Neerpelt (relation IR !) ayant été jugée prioritaire pour l'affectation des premiers engins livrés à partir de la mi-1999...

Peut-être la solution viendra-t-elle de l'Etat luxembourgeois et des CFL lorsque l'Athus-Meuse sera électrifiée : la ville de Luxembourg est actuellement étouffée par la circulation routière et les Luxembourgeois misent de plus en plus sur les transports en commun, y compris sur le « train-tram » modèle Sarrebruck. Peut-être verra-t-on un jour les trains-trams prolonger leur parcours de la gare commune SNCB/CFL d'Athus jusqu'à Virton...

#### ✓ *Que viennent faire les autorails diesel série 41 sur une ligne électrifiée ?*

La SNCB a donc décidé d'affecter des autorails diesel série 41 en construction à la desserte de l'Athus-Meuse. La SNCB justifie cette surprenante décision - alors que la ligne va être électrifiée - par le fait que l'engagement sur la ligne des nouvelles automotrices électriques triples AM 96 bitension en cours de livraison n'est pas adéquate : elles seraient de trop grande capacité vu le potentiel de la ligne, et ne seraient pas adaptées à la desserte<sup>9</sup>. Chacun appréciera la pertinence de cette argumentation...

#### ✓ *Desserte marchandises*

L'axe Athus-Meuse fait partie de l'axe marchandises Anvers - Lierre - Aarschot - Louvain - Ottignies - Fleurus - Namur - Dinant - Bertrix - Virton - Athus. Cet axe nord-sud permet aux trains de marchandises de relier les zones portuaires - Anvers surtout - et le bassin sidérurgique de Charleroi au Grand-Duché de Luxembourg, à l'est de la France et au-delà, à la Suisse et l'Italie. Si historiquement, le trafic sur l'Athus-Meuse se composait pour une bonne part de trains de minerais de fer extrait des mines de l'est de la France pour la sidérurgie carolorégienne, puis de trains de minerais de fer « exotiques » venant du port d'Anvers pour la sidérurgie grand-ducale ou de l'est de la

<sup>9</sup> - ainsi, sur les autorails série 41, qui pourront accueillir 150 voyageurs assis, la SNCB a prévu une plate-forme multifonctionnelle adaptée aux lignes « rurales » et pouvant notamment accueillir des vélos, des skis ou autres objets volumineux...

# Principaux axes marchandises SNCB





France, aujourd'hui, les changements des méthodes de production<sup>10</sup> dans la sidérurgie ont conduit à la diminution du trafic de ce type de marchandises. Aujourd'hui, en compensation, on note un trafic de produits pétroliers divers d'Anvers vers le Grand-Duché de Luxembourg et la Suisse, mais aussi du trafic combiné. Parallèlement, on note aussi le développement du trafic classique, avec des wagons isolés regroupés en trains rapides et performants circulant notamment sous le label « Eurailcargo » : tel est le cas du train « Interdelta » qui relie la Belgique à l'axe rhodanien, au sud de Lyon. S'y ajoutent encore un trafic de produits métallurgiques vers l'Italie, sans oublier le trafic engendré tout au sud de la province, comme celui du terminal de trafic combiné d'Athus ou encore celui de l'entreprise « Cellardennes », ex Cellulose des Ardennes d'Harnoncourt, embranché en gare de Virton, spécialisée dans la transformation des composants de bois.

C'est tout ce trafic - et d'autres que la SNCB espère « rafler » à la route, qui devrait passer par l'Athus-Meuse, désengorgeant ainsi la ligne électrifiée Bruxelles - Namur - Libramont - Arlon - Luxembourg, où la SNCB a bien du mal à organiser un service des trains de voyageurs « à l'heure », au grand dam du namurois Michel Damar, président de son Conseil d'Administration.

## □ En marge de l'Athus-Meuse

### ✓ *Et la desserte de Bastogne ?*

Tout semble indiquer que l'on s'installe pour une desserte routière de longue durée de substitution à la ligne ferrée Libramont - Bastogne, puisque la SNCB et le TEC Namur-Luxembourg sont tombés d'accord depuis le 1er juin 1997 pour une tarification intégrée sur la ligne, supprimant toute concurrence entre les anciens services de bus TEC « omnibus » Libramont - Bastogne, et les autobus de substitution SNCB « directs » qui remplacent les autorails.

Outre une desserte par autobus plus fréquente, les voyageurs bénéficient des tarifs intégrés suivants<sup>11</sup>. En trafic local entre Bastogne et Libramont, seuls les titres de transport TEC - moins chers... - sont valables (billets à l'unité, cartes Z, abonnements). En trafic longue distance train SNCB + bus TEC (ex. Jemelle - Bastogne, Bruxelles - Bastogne) par contre, tous les titres de transport SNCB sont acceptés sur les bus, à condition que le lieu de départ ou de destination soit une gare autre que Bastogne ou Libramont.

<sup>10</sup> - les aciéries électriques, consommatrices de métaux recyclés, l'emportent aujourd'hui sur les hauts-fourneaux consommateurs de coke et de minerai de fer.

<sup>11</sup> - NDLR : SNCB et TEC semblent découvrir la tarification intégrée, complètement généralisée depuis belle lurette aux Pays-Bas (un titre de transport, la Strippenkaart, pour tout le territoire) et largement pratiquée dans les zones urbaines de la RFA. A quand donc une utilisation à grande échelle de ce concept en Belgique ?



↑ La dernière rame de wagons (fil machine) en provenance de Signeux (B) entre  
à l'usine *Trefilunion* de Gorcy (F) le 27 juillet 1989 (coll. J.Cl. Léonard)  
↓ Vue du site de l'usine de Gorcy (1989 - coll. GTF asbl)

Seuls, les autobus « de substitution » directs Bastogne - Libramont figurent à l'indicateur officiel de la SNCB, paru le 1er juin 1997. Néanmoins, l'indicateur ne mentionne pas que ceux-ci marquent désormais d'autres arrêts que ceux des gares de Bastogne-Nord et Bastogne-Sud.

#### ✓ *Devenir de la gare de Bastogne-Sud et de la ligne Bastogne-Sud - Bastogne-Nord*

Si l'exploitation ferroviaire de la ligne Libramont - Bastogne a été « suspendue » en 1993, pour cause de mauvais état des voies, un guichet « voyageurs » pour la délivrance de tous les types de billets (système *Sabin*) est resté ouvert en gare de Bastogne-Sud, qui détient aujourd'hui le triste privilège d'être la seule station en service du réseau SNCB à ne pas être desservie par des trains ! Mais depuis la disparition du trafic ferré, on se doute que l'espace de Bastogne-Sud a perdu son âme : les voies ferrées sont envahies par la végétation tandis que le bâtiment ne connaît guère d'animation... La ville de Bastogne a néanmoins un projet de rénovation urbaine des abords de la gare : rachat de certains des bâtiments de la SNCB pour y installer diverses associations actuellement à l'étroit et aménagement d'une gare d'autobus (peut-être sur le site même des voies voyageurs I, II et III aujourd'hui délaissées). La SNCB, elle, gardera son guichet ouvert dans l'avenir, mais la salle d'attente de la gare sera désormais commune aux services de la SNCB et du TEC. Enfin, la ville de Bastogne a demandé à la SNCB un moratoire de 10 ans pour permettre une réouverture éventuelle d'une desserte marchandises ferrée.

Quant à l'assiette de la voie ferrée entre Bastogne-Sud et Bastogne-Nord, la ville de Bastogne étudie actuellement un projet visant à la réutiliser, sous forme de route, pour assurer les services d'autobus chargés de la desserte de plusieurs établissements scolaires situés au bord de la ligne de chemin de fer. Cependant, les commerçants de la rue principale craignent que cette nouvelle route vide le centre de la ville de ses visiteurs.

Conclusion de tout cela : rien ne permet de penser qu'une desserte voyageurs de Bastogne par chemin de fer soit réenvisageable à court ou à moyen terme...

#### ✓ *Signeulx-Gorcy, c'est fini...*

Qui ne connaît ce raccordement industriel international créé au siècle dernier, à une époque où les frontières nationales étaient encore étanches, pour relier une entreprise sidérurgique française située à Gorcy, en Meurthe-et-Moselle (dernière appellation : « *Tréfilunion* »), au rail belge en gare de Signeulx, entre Virton et Athus.

L'usine française n'a finalement pas résisté aux innombrables restructurations de l'acier européen de ces vingt-cinq dernières années. Le raccordement industriel, aujourd'hui sans objet, est en cours de démontage en cette année 1997. Que va-t-il devenir ? Une sorte de RAVEl international, c'est à dire un sentier de promenade franco-belge semble-t-il.

## HISTOIRE HISTOIRE HISTOIRE HISTOIRE

### *La ligne 150 Tamines - Jemelle ; souvenirs des années trente*

J'ai bien connu la ligne 150 entre 1929 et 1936. Cette artère s'étirait alors sur 84 kilomètres, de Tamines à Jemelle, par Mettet, Dinant, Houyet et Rochefort, y compris 6 à 7 kilomètres de passage sur le *Nord-Belge*, après la bifurcation triangulaire d'Anhée et jusqu'à proximité du pont sur la Meuse à Anseremme.

Les trains de voyageurs, composés de voitures GCI et fourgons à trois essieux, étaient, pour la plupart, remorqués par d'élégantes locomotives type 8 « Ten Wheel » du dépôt de Jemelle.

### **La vallée de la Molignée**

En aval de Falaën, à hauteur des ruines du château de Montaigne, sur moins de deux kilomètres, le chemin de fer enjambe six fois la Molignée et la route zigzagante qui longe la rivière. Pour le tout jeune cycliste que j'étais, il semblait jouer à cache-cache dans cette alternance de ponts, de remblais et de tranchées.

La gare de Warnant, elle, s'était fortement développée entre les voies principales et la Molignée. Elle avait été dotée de plusieurs voies de réception et de manoeuvres, d'une plaque tournante, de grues hydrauliques et autres installations. Le service de nuit y existait déjà en 1929. Elle servait de relais aux locomotives chargées d'acheminer par l'axe Athus-Meuse les longs trains de coke des bassins industriels hennuyers vers le Luxembourg et la Lorraine, et en sens inverse les trains de minerai de fer originaires du bassin de Briey. Il n'était pas rare de voir deux puissantes « Decapod » type 36 attelées en tête de ces trains pour affronter, après avoir quitté la ligne 150 à Houyet, l'ascension de l'Ardenne vers Bertrix.

Du côté opposé se trouvait la cour avec la rampe de chargement habituelle et un portique roulant, surplombant à la fois la voie de débord et la voie vicinale contiguë pour faciliter le transbordement des marchandises pondéreuses, parfois des blocs de pierre bleue, avant que la carrière située à 2 kilomètres de là n'acquière un fardier automobile pour charger directement en gare.

Le tram à vapeur, composé d'une locomotive bicabine, de deux voitures pourvues d'un petit poêle à charbon dont le tuyau sortait du toit, d'un fourgon ou d'une voiture-fourgon, s'élançait de la gare de Warnant et décrivait un « S » très allongé pour s'élever jusqu'au village, dont l'arrêt était situé juste avant l'école ; de là, un deuxième « S », plus large, longeait la carrière pour atteindre la rampe en corniche conduisant à Bioul, sur le plateau, 150 mètres plus haut qu'au départ. Le terminus était à Lesves, sur la ligne vicinale, également à vapeur, de St-Gérard à Namur.

En ce temps - autre élément du paysage - la ligne 150 était encore équipée de la signalisation à deux positions, avec palettes d'arrêt pleines à bout extérieur rond et avertisseurs en flèche portant un cercle jaune avec anneau noir ; les palettes de manoeuvre étaient encore peintes en rouge ; les lanternes étaient accrochées à droite du mât. Le personnel roulant devait aussi connaître la signalisation du Nord-Belge, car après avoir quitté la bifurcation d'Anhée, il rencontrait les disques, damiers et sémaphores Lartigue aux grands bras ajourés.

### Warnant, Montaigle, Haut-le-Wastia il y a soixante-cinq ans...

Du petit village de Haut-le-Wastia, délicieusement perché sur le faite d'une montagne voisine, la vue porte au loin, englobant un beau panorama. Dépassant les vieux bâtiments de l'ancienne abbaye de Moulin, on atteint bientôt la gare de Warnant, établie au milieu d'un très important élargissement de la vallée. Chose curieuse, le vallon de la Molinee, peu resserré à son débouché, conserve sensiblement ses proportions jusqu'à moulin en amont duquel il s'ouvre en une large cuvette. Au cours des temps géologiques, cette plaine circulaire devait très probablement former un lac. Plus haut que la station de Warnant, les montagnes se rapprochent brusquement et conservent dès lors cette disposition.

Warnant s'éparpille sur les pentes nord de l'amphithéâtre de collines qui vous environne. A droite, se distingue le groupe d'habitations de Maison de Pierre, autrefois dépendance de la seigneurie de Moulin.

A partir de ce point, où le vallon se rétrécit fortement, la Molinee commence à se montrer sous son caractère le plus impressionnant. Bordé de buissons, le ruisseau, qui se tortille extraordinairement à travers prés, est dominé par de hautes montagnes couvertes de végétation d'où émergent, çà et là, quelques rochers qui trouent timidement la verdure.

Un peu plus loin, au-delà d'un moulin, se signalent les nombreux ouvrages d'art exécutés pour la construction de la voie ferrée. Ici, la dévastation est complète ; des ponts, d'horribles remblais, d'affreuses tranchées éventrent sans pitié un des plus beaux sites rocheux que l'on puisse rencontrer.

On distingue bientôt la fière silhouette de Montaigle qui se découpe nettement sur le ciel, et, ayant passé sous le dernier pont-viaduc, l'on voit se dresser, et dans toute sa splendeur au sommet d'un rocher à pic, les célèbres ruines, si admirées, du château-fort de Montaigle. Ici, l'harmonie de l'ensemble est si parfaite que l'on serait vraiment tenté de se demander si la ruine a été construite pour le rocher ou si le rocher a été élevé pour supporter la ruine...

*extrait de : E. RAHIR, La Meuse pittoresque et ses affluents, Bruxelles, 1932, p. 36 sq.*

### Yvoir

Une des deux branches de la bifurcation d'Anhée amenait les trains à Dinant, l'autre à Yvoir, autre fief Nord-Belge, qui recevait aussi les trains de Namur, de Givet et de la ligne du Bocq<sup>12</sup>, mais n'avait que trois voies à quai. Le Nord-Belge avait aménagé une bretelle entre les voies 3 et 4 permettant, tout comme à Dinant, de

---

12 - ligne 128 Yvoir - Ciney.

recevoir sur le même quai deux trains se croisant ; cette gare ne pouvait en effet s'étendre, coincée qu'elle était entre la Meuse et le versant rocheux abrupt.

## Dinant

Vers 1930, pour un garçon de 9 à 12 ans ne connaissant ni transistor, ni télévision, rencontrant parfois une automobile et rarement un avion, l'arrivée en gare de Dinant et l'attente d'une correspondance étaient une source d'émerveillement. Que de nouveautés pour un riverain de la ligne 150 !

La taille des grandes roues couplées des locomotives Nord-Belge dépassait nettement le diamètre de la chaudière ; le tablier en escalier des locomotives-tender 4-4-4 passait bien haut par dessus le tiroir et montrait tous les détails du mécanisme de distribution. Les voitures aussi, aux flancs galbés recouverts de tôle et peintes en noir, contrastaient avec les GCI Etat vert foncé, en beau bois rainuré et strictement parallépipédiques, sans oublier les voitures plus anciennes du train de Chimay, dans lesquelles on montait par deux plates-formes d'about. Même les casquettes des gardes-convois marquaient la différence, à côté des képis cylindriques.

Le train attendu entrait par la voie centrale, en croisant un autre prêt au départ et venait se ranger un peu plus loin, le long du même quai. C'est que la gare de Dinant ne disposait que de deux quais, heureusement assez longs, et elle devait assurer les correspondances de cinq directions<sup>13</sup>. A cet effet, entre deux des trois voies à quai, courait une voie intermédiaire qui s'interrompait à hauteur des passages pour voyageurs et se divisait pour former, dans chaque sens, une ingénieuse et originale bretelle double<sup>14</sup>.

La manoeuvre des aiguillages de ce dispositif m'intriguait, car elle était précédée et suivie du mouvement de longues barres parallèles aux rails et placées devant les pointes d'aiguilles, ce que je ne voyais pas dans les gares que je connaissais. Il s'agissait en fait de lattes de calage mécaniques, solidaires des verrous, destinées à empêcher la manoeuvre par inadvertance d'un aiguillage sous le train. Juste à côté de la cabine se dressait le grand sémaphore à deux ailes assurant le block-système aussi bien vers Bouvignes que vers Neffe. A hauteur des yeux du cabinier, le mât portait en outre deux petites palettes jaunes qui se levaient à l'horizontale lorsqu'un convoi quittait le poste précédent. De temps à autre, une grosse cloche électrique grise, coiffant un pilier,

<sup>13</sup> - Namur, Givet, Chimay, Taminés et Jemelle.

<sup>14</sup> - à partir du bâtiment de gare, les voies étaient donc numérotées comme suit : IA et IB, 2 (voie centrale sans quai), IIIA et IIIB, et IV : trois voies à quai permettaient ainsi la réception simultanée de cinq trains : une disposition originale, dictée par l'étroitesse du terrain disponible, et probablement unique en Belgique. Quelques temps après la reprise du Nord Belge par la SNCB, intervenue « administrativement » le 10 mai 1940, les deux parties de la voie centrale furent réunies pour former une voie directe, très pratique pour le passage des longs trains de marchandises, et la bretelle fut remplacée par deux liaisons afin de conserver l'avantage des « quais-tandems ». Lors d'une restructuration ultérieure, dans les années soixante, la voie centrale et les liaisons disparurent au profit de la situation actuelle, plus classique, de trois voies à quai. Entre-temps, Dinant était devenue tête de ligne pour les trains de voyageurs originaires de Bertrix : la section Dinant - Houyet de la ligne 150 fut alors intégrée dans la ligne 166.

sonnait quelques coups, parfois deux fois de suite, pour annoncer une arrivée imminente.

## De Neffe à Houyet

La ligne Tamines - Jemelle reprenait son cours propre, à double voie, à la bifurcation de Neffe, où les signaux carrés Nord-Belge se remettaient automatiquement à l'arrêt dès que la première roue de la locomotive actionnait une pédale métallique affleurant le rail. Là existaient encore cinq ou six voies de garage « Etat » pour trains de marchandises. La ligne 150 courait alors tout contre la double voie Nord-Belge vers Givet pendant quelques centaines de mètres, puis s'élevait tout doucement pour passer au dessus de cette dernière et traverser le pont d'Anseremme sur la Meuse. Ce pont est toujours resté à simple voie ; il devait être franchi à vitesse réduite, de même que l'aiguillage qui le précédait, situé dans la courbe ; juste avant la prise de voie unique, un curieux appareil m'incitait toujours à passer la tête par la fenêtre de la portière, au risque vérifié de recevoir une poussière de charbon dans l'oeil : une sorte de pendule d'un bon mètre de haut était retenu obliquement ; le passage de la première roue libérait mécaniquement le pendule ; à la fin de son oscillation, celui-ci frappait un désengageur et libérait un contrepoids qui provoquait le retrait d'un pétard placé sur le rail dix mètres plus loin ; cet appareil, destiné à prévenir le machiniste en cas de dépassement de la vitesse imposée, répondait - je l'ai appris bien plus tard - au nom savant de « dromopétard ».

Entre Anseremme et Hour-Havenne, on s'amusait à compter les tunnels ; la ligne de la Lesse a mis le génie civil à rude contribution sur ces quinze kilomètres : huit ponts importants sur la rivière et six souterrains de quatre à cinq cents mètres à travers les massifs rocheux<sup>15</sup>, dont trois entre les stations de Gendron-Celles et de Houyet, distantes de 4,8 kilomètres seulement<sup>16</sup>.

## Houyet

Houyet était une gare de 3<sup>ème</sup> classe<sup>17</sup>, et tête de ligne pour les trains de Bertrix. Le bâtiment comportait deux salles d'attente, chauffées par les gros poêles en fonte de l'époque, placés au centre des pièces ; on pouvait, à certaines heures, acheter un journal, un illustré ou un roman à l'aubette adossée à une fenêtre donnant vers le quai. Les trains venant de Jemelle passaient en 1<sup>ère</sup> voie, et ceux venant de Bertrix étaient reçus sur la 3<sup>ème</sup>. Parfois, en ouvrant la porte d'accès aux quais, le garde-salle lançait d'une voix autoritaire : « *Dinant, Ermeton, Mettet, Tamines, deuxième voie* » ; c'était lorsque, en vertu de l'horaire ou d'une circonstance fortuite, les deux convois allaient arriver presque en même temps et qu'il s'imposait d'éviter les cisaillements en admettant sur la 1<sup>ère</sup> voie celui qui terminait ici son parcours.

<sup>15</sup> - sauf le quatrième, celui de Nini, qui n'a que deux cents mètres. Les autres tunnels sont : le tunnel d'Anseremme (410 mètres), de Furfooz (468 mètres), de Gendron (381 mètres), d'Ardenne (507 mètres) et d'Havenne (464 mètres).

<sup>16</sup> - à admirer aussi, vers l'extrémité de la ligne, les deux très beaux ponts sur la Lhomme déployant chacun trois arches de pierre, à Rochefort et à Jemelle.

<sup>17</sup> - elle devint de deuxième catégorie dans la classification ultérieure.

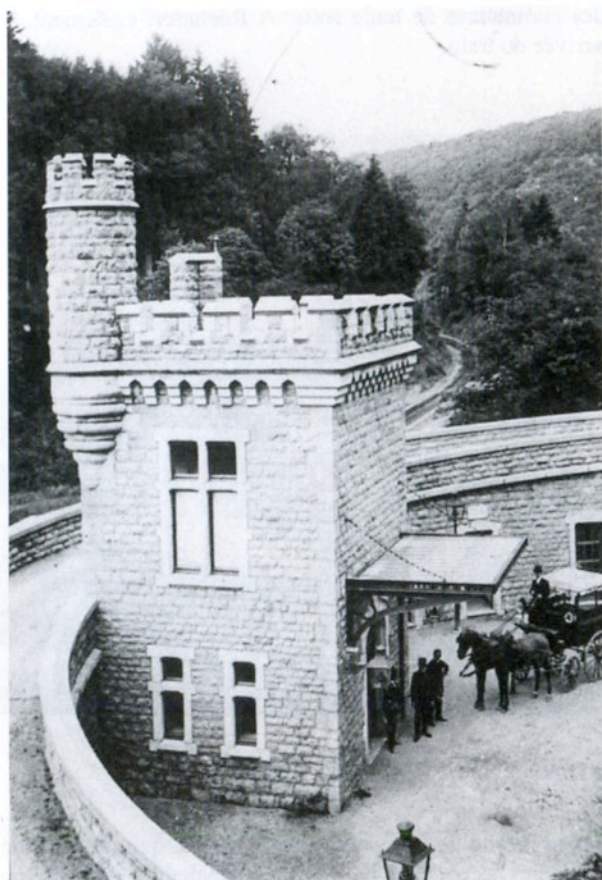
La locomotive du train de Bertrix, bien que toujours alerte et vaillante, semblait plus âgée que ses consœurs ; vers 1927-29, c'était souvent une 0-6-0 à cylindres intérieurs ; les fourreaux des tiges de piston dépassaient sous la boîte à fumée ; l'abri présentait un toit incliné vers l'avant. Comme si elle satisfaisait à un rite, elle se rendait à la plaque tournante, où elle se laissait admirer sous toutes ses faces ; le machiniste, guidé par son chauffeur, prenait grand soin de la placer en équilibre, ni trop en avant, ni trop en arrière, pour bien répartir la charge sur le chemin de roulement ; les deux hommes ouvraient les verrous du pont, s'arc-boutaient à la rambarde, poussaient de toutes leurs forces jusqu'au premier quart de tour, puis modéraient leur effort et finalement s'arc-boutaient à nouveau pour retenir le pont et le verrouiller. Le machiniste reculait de quelques mètres et arrêtait son tender sous « la pompe », comme on disait, pour faire eau. La gare de Houyet possédait trois autres grues hydrauliques, placées sur le trajet des trains de marchandises ; elles étaient toutes alimentées par le "bassin", un réservoir en maçonnerie construit au niveau du sol le long de la ligne 166 vers Bertrix, dans la vallée du Hileau, à 3 kilomètres en amont ; le ruisseau et une source proche fournissaient l'eau ; la différence d'altitude, de 20 mètres entre le bassin et la gare, procurait une bonne pression.

Les trains de marchandises omnibus disposaient à Houyet d'une voie en tiroir et de trois voies à double issue pour effectuer leurs manœuvres. Quand ils avaient déposé dans la cour un ou deux wagons de charbon, un marchand du village, qui était aussi cultivateur, en emmenait le contenu dans des chariots et des tombereaux ; les forestiers chargeaient du bois en grume sur les wagons plats et du bois de mine dans les wagons ouverts ; des marchands de fourrage expédiaient des wagons de foin, de trèfle ou de paille soigneusement bâchés ; le magasin voyait passer colis et objets les plus divers, parfois bien encombrants.

Chaque extrémité de la gare possédait sa cabine Saxby. Celle qui était située près du passage à niveau commandait les barrières roulantes ; elle alignait près de quarante leviers ; l'autre, près du tunnel, une trentaine. Elles avaient été construites peu après le début de l'exploitation de la ligne, vers 1905 probablement. La transmission du mouvement aux aiguillages et aux verrous était assurée par de solides barres tubulaires. A cause d'un passage supérieur d'un côté et du tunnel de l'autre côté, les chandeliers d'entrée avaient dû être reportés à respectivement 450 et 550 mètres des postes ; de ce fait, les cabiniers<sup>18</sup> devaient déployer toute leur vigueur pour tirer les 1400 mètres de double fil actionnant les avertisseurs extrêmes. Toute la signalisation était à deux positions. Les départs vers Jemelle et Bertrix étaient signalisés par un chandelier et par une potence dans les voies principales, par des signaux à mâts simples pour la voie III et le faisceau ; lorsque la palette d'arrêt de la potence ou de l'un des mâts ordinaires se levait, apparaissait juste en dessous un panneau rectangulaire blanc affichant sur les deux faces, tantôt la lettre « J », tantôt la lettre « B », en noir ; ainsi, le personnel roulant et les agents à quai pouvaient-ils vérifier la direction donnée ; l'un des cabiniers m'avait montré que chacune de ces palettes « à numéros » était gouvernée par deux leviers différents, enclenchés avec ceux des aiguilles.

<sup>18</sup> - ainsi appelait-on les signaleurs.





Avant d'aborder le tunnel de Houyet, nous étions passés sans nous arrêter devant un bâtiment de style fortresse, orné d'une tour d'angle et de créneaux ; le chemin de ronde délimitait une vaste cour intérieure, décrivait une spirale à partir du niveau du quai et s'élevait vers le plateau. C'était la « Halte d'Ardenne », gare privée du château royal (notre photo ci-contre, prise vers 1907). Elle datait de la construction de la ligne et Léopold II l'utilisait. En 1899, le Roi transforma Ardenne en un hôtel de grand luxe et en confia la gestion à la Compagnie Internationale des Wagons-Lits<sup>19</sup>. Sous Albert Ier, la location fut reprise par la Société des Grands Hôtels. L'exploitation se

maintint jusqu'en 1949, mais la halte était déjà fermée depuis de nombreuses années.

Fréquentée aussi par une clientèle moins huppée, à une époque où le train était le meilleur, le plus rapide et souvent le seul moyen de locomotion<sup>20</sup>, la ligne de la Lesse a été bénéfique pour des localités hôtelières comme Anseremme ou Rochefort. Quant à Houyet, il lui doit tout simplement son ouverture au tourisme : avec la construction de la gare naquit un nouveau quartier ; dans les terres et les prés, les immeubles poussèrent comme des champignons : trois hôtels, deux pensions de

<sup>19</sup> - une étude de M. LEFEBURE, « la Donation Royale » (Revue Générale Belge, août 1952), mentionne qu'une voiture spéciale à destination d'Ardenne était accrochée au train Paris-Cologne, et que la liaison avec Ostende était assurée par les trains de la ligne du Luxembourg, dont les wagons-restaurant CIWL étaient retirés à Jemelle et conduits à la halte d'Ardenne. Référence citée par Michel GILLES dans sa monographie « Houyet, Ardenne et la coutellerie » (1979).

<sup>20</sup> par exemple, entre Anseremme et Houyet, aucune route ne permet de parcourir la vallée d'un bout à l'autre, de découvrir son pittoresque, ni de jouir de sa grandeur sauvage comme on peut le faire par le rail.

famille, une pharmacie et des commerces de toute sorte. A Rochefort également, le quartier de la gare date de l'arrivée du train.



**La gare de Houyet vers 1912 (coll. J. Chabottaux)**

La ligne 150 a aussi bien mérité de la jeunesse des villages, qui en a profité largement pour fréquenter les écoles secondaires de Dinant ou Rochefort, de Fosse ou de Tamines, et pour se forger un avenir.

Promotion économique, promotion sociale, mais surtout un apport inespéré d'emplois dans une région privée de grande industrie. Pendant des années, la seule gare de Houyet, avec service de nuit pour le trafic Athus - Meuse - Hainaut, a occupé au moins 22 agents : le chef de station de 3<sup>e</sup> puis de 2<sup>e</sup> classe, un sous-chef de 1<sup>ère</sup> classe, un caissier (commis d'ordre), un distributeur (agrégé), trois agrégés de mouvement (3 poses de huit heures), un téléphoniste (central manuel), un garde-salle, un porteur de dépêches, trois chargeurs, dont un pour la desserte du magasin, trois manoeuvres (un par pose) et six signaleurs, plus les remplaçants pour les périodes de repos et congés. En outre, une quinzaine d'agents d'entretien de la voie y avaient leur point d'attache : le piqueur, qui habitait la belle maisonnette de pierre campée dans la fourche de la bifurcation vers Jemelle et Bertrix, commandait trois brigades avec chefs-piocheurs ; à l'atelier, près de la plaque tournante, travaillaient un forgeron et un ajusteur.

Enfin, je me souviens encore que des villageois de la génération précédente faisaient allusion à un projet de raccord direct entre les lignes 150 et 166 à Houyet. Les



# Le matériel SNCB

## Statistiques du matériel moteur

Période de juillet à novembre 1997

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

#### - révisions générales

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
7312	Monceau	13.08.97
2301	Anvers-Dam	28.08
1187	Merelbeke	11.09
7329	Monceau	23.09
2212	Monceau	25.09
5101	Schaerbeek	14.10
8254	Kinkempois	14.10
2241	Monceau	31.10
7354	Merelbeke	23.10

#### - révisions intermédiaires

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
2153	Anvers-Dam	25.07.97
6254	Monceau	29.07
1209	Ostende	30.07
2717	Ostende	08.08
5172	Anvers-Dam	04.09
7342	Stockem	09.09
1606	Ostende	10.09
5216	Stockem	30.09
2013	Stockem	03.10
2734	Kinkempois	07.10
1210	Ostende	17.10
6288	Monceau	28.10
5178	Monceau	07.11

### 2. Sorties de révision de l'AC Malines (automotrices)

#### - révisions générales

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
215	Merelbeke	16.07.97
829	Schaerbeek	24.07

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
816	Schaerbeek	06.08
802	Schaerbeek	12.09
223	Merelbeke	20.10
807	Schaerbeek	21.10
225	Merelbeke	22.10
809	Schaerbeek	29.10
230	Merelbeke	18.11
227	Merelbeke	25.11

*- révisions intermédiaires*

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
302	Stockem	04.07.97
908	Hasselt	07.07
427	Kinkempois	11.07
907	Hasselt	17.07
344	Hasselt	23.07
252	St-Ghislain	23.07
352	Hasselt	01.08
205	Merelbeke	04.08
266	Kinkempois	06.08
901	Hasselt	11.08
932	Hasselt	14.08
349	Hasselt	18.08
245	St-Ghislain	26.08
834	Schaerbeek	01.09
961	Kinkempois	03.09
434	Kinkempois	04.09
903	Hasselt	10.09
233	Merelbeke	11.09
433	Kinkempois	11.09
923	Hasselt	19.09
351	Hasselt	19.09
685	Schaerbeek	26.09
687	Schaerbeek	30.09
353	Hasselt	02.10
429	Kinkempois	03.10
934	Hasselt	07.10
649	Schaerbeek	08.10
363	Merelbeke	14.10
918	Hasselt	16.10
704	Schaerbeek	16.10
431	Kinkempois	21.10
613	St-Ghislain	24.10
722	Hasselt	24.10
432	Kinkempois	04.11
933	Hasselt	04.11
609	St-Ghislain	06.11
696	Schaerbeek	13.11

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
436	Kinkempois	14.11
935	Hasselt	17.11
180	Merelbeke	18.11
340	Hasselt	21.11
430	Kinkempois	28.11

**3. Retrait définitif de l'exploitation** (par note du Dépt. M du 29.09.97) :

AM 211 (Merelbeke) : suite déraillement à Roulers le 11.04.96

**4. Retraits temporaires de l'exploitation** (par note du Dépt. M. du 29.09.97) :

AM 172 & 199 (Merelbeke) : suite déraillement à Roulers le 11.04.96

**5. Mises hors service définitive :**

- au 1.09.97 : 4401 (Merelbeke) : suite collision avec une grue sur l. 82 le 20.7.97  
8008 - 8063 (Schaerbeek) : suite avarie au moteur Diesel
- au 1.10.97 : 8523 (Anvers-Dam) : suite collision dans le port d'Anvers le 21.08.97

**6. Réintégration dans l'effectif « Transport »** (au 01.10.97) :

8440 de Infra district sud-ouest > Anvers-Dam

**7. Mises en service (commercial) :**

AM 462 : 31.07.97  
 AM 461 : 08.08  
 AM 463 : 03.09  
 AM 465 : 08.09  
 AM 464 : 09.09  
 AM 466 : 12.09  
 AM 467 : 25.09  
 AM 468 : 07.10  
 AM 469 : 21.10  
 AM 470 : 30.10.

## ***Le point sur le matériel moteur***

### **□ Un nouveau record de vitesse sur rails -354,6 km/h- en Belgique !**

Ultime étape avant le dimanche 14 décembre, date de mise en service commercial de la ligne à grande vitesse belge sur sa totalité : la campagne d'homologation à grande vitesse belge entre Lembeek et Antoing a débuté le lundi 27 octobre dernier et s'est poursuivie pendant trois semaines.

Désignée pour effectuer les essais : la rame Thalys PBKA 4301 appartenant à la SNCB, qui détient déjà le record belge de vitesse *sur ligne classique* avec 225 km/h entre Denderleeuw et Gand, depuis le 22 mars 97. Au cours du premier jour d'essai (le lundi 27 octobre), la 4301 a effectué trois allers-retours entre Bruxelles et Antoing, en franchissant les différents appareils de voie de la LGV 1 jusqu'à 185 km/h en voie déviée, afin de les valider à la pratique de 170 km/h en exploitation régulière. Le lendemain, après un nouvel aller-retour entre Bruxelles-Midi et Antoing, la 4301 a entamé une série de sorties et de montées alternées sur la LGV, via les bifurcations de Silly et de la base du Coucou. En ces deux endroits, la LGV 1 est en effet raccordée à la ligne classique 94 Bruxelles - Tournai, qui lui est parallèle sur plusieurs kilomètres.

Après répétition des mêmes séquences de montées et de sorties de LGV le vendredi 31 octobre, la campagne de montée progressive en vitesse débutait enfin le lundi 3 novembre. Les distances de freinage s'allongeant considérablement en fonction des vitesses pratiquées, le domaine d'essais s'étendit alors jusqu'à l'évitement de Wannehain (F) situé à la frontière franco-belge (et donc sur la partie de LGV 1 déjà exploitée régulièrement depuis juin 1996), et même jusqu'à l'évitement d'Oignies (F), situé au point kilométrique 182 de la LGV-Nord ! L'augmentation progressive des vitesses maximales pratiquées a culminé le jeudi 6 novembre, lorsque la 4301 a atteint 354,6 km/h entre les B.K. 60.2 et 54.6, pulvérisant du même coup le précédent record belge de vitesse sur rails établi par la rame Thalys 4540 (une « PBA ») à 335 km/h, le 25 avril 1996. Le lendemain, ce record n'était plus amélioré, mais le 350 km/h était facilement tenu sur une distance de plus de 45 km, entre les B.K. 76.5 et 31.5...

### **□ Difficile mise en route des automotrices 96**

La mise en service des automotrices (AM) 96 (officiellement : la série 04) sur la relation IC Anvers-Central - Lille-Flandres a bien eu lieu à partir du dimanche 28 septembre 1997, mais à quel prix...

De gros problèmes de régularité affligent désormais cette relation, principalement suite aux problèmes rencontrés lors des opérations d'accouplement et de découplement, pour lesquels une toute nouvelle procédure est d'application. Censée accélérer les opérations, cette nouvelle procédure - qui utilise la radio de bord des engins - n'est pas encore au point, et un temps fou est perdu en manoeuvres et

opérations mal exécutées, à tel point qu'il a été décidé de ne plus modifier la composition des trains circulant pendant les heures de pointe!

Par ailleurs, la mise au point de ce matériel très sophistiqué est laborieuse, même si le nombre de détresses en ligne touchant ces automotrices reste remarquablement faible, grâce sans doute à la redondance de leur équipement.



**L'IC 2315 Anvers - Lille (AM « 96 » 453 et 451) au passage à Gand-Dampoort (ligne 59) le 28 octobre 1997 (photo M. Grieten)**

Enfin, un litige semble opposer le constructeur de ces automotrices (le groupe « BN Bombardier Eurorail ») à la SNCB quant au non respect des délais de fourniture. Le cahier des charges prévoyait en effet la livraison des engins de présérie pour fin 1995, alors qu'ils n'ont été livrés qu'à la fin septembre 1996. Le planning de mise en service commercial accuse ainsi près de neuf mois de retard.

Finalement, les premières AM 96 ne devraient apparaître qu'en juin 1998 sur la relation IC qui remplacera l'actuelle IC F Knokke/ Blankenberge - Hasselt/ Liège, soit la nouvelle relation Côte - Limbourg (dénommée IC E), limitée au parcours Knokke/Blankenberge - Bruxelles JNM - Louvain - Aarschot - Hasselt.

### **□ Bientôt la fin des automotrices inox « Budd » ?**

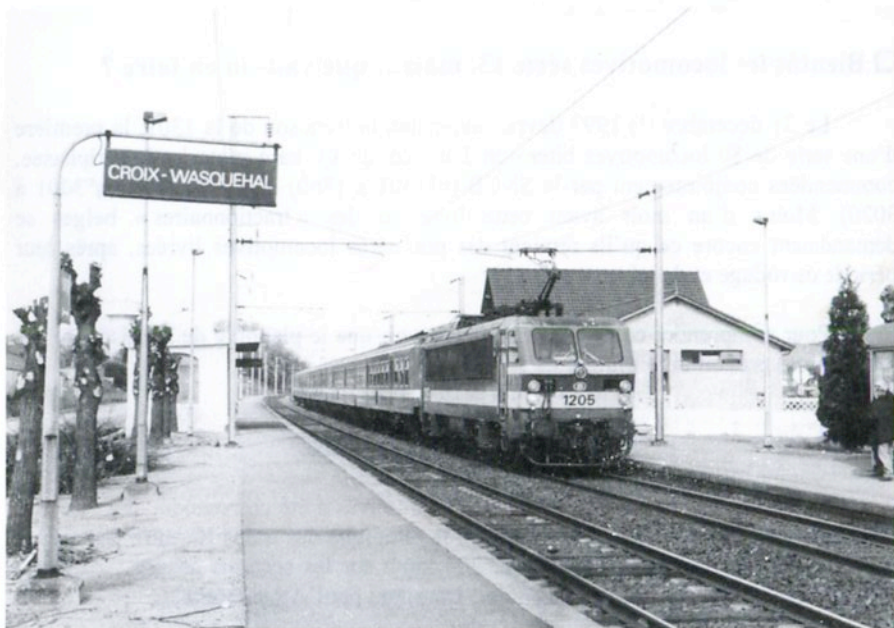
La révision intermédiaire accompagnée de modernisation des vingt automotrices « Budd » de la tranche 1956 (les AM 129, 130 & 132 à 150) a été



interrompue net, après la sortie de l'AC Malines de la 14<sup>ème</sup> automotrice transformée : il s'agissait de l'AM 129 le 31 janvier 1997. Il est en effet apparu qu'on pourrait se passer des services de cette série dès juin prochain, d'après les premières estimations en besoin de matériel établies dans le cadre de la restructuration de l'offre voyageurs. Encore un bel exemple de gaspillage...

## ❑ Les 12 respirent un peu !

Depuis la reprise par les AM 96 de tous les trains IC de la relation Anvers - Lille, les douze locomotives bitension de la série 12 vivent une accalmie comme elles n'en ont sans doute jamais connue depuis le début de leur carrière. En fait, s'il reste bien neuf services quotidiens au graphique de ces locomotives, deux d'entre eux sont « réserve » toute la journée à Courtrai, et un troisième « entretien » à Ostende ! Les seuls trains voyageurs encore repris dans ce roulement sont les trois allers-retours « Ostende - Courtrai - Lille » quotidiens, assurés en rame réversible M4.



**L'IC 2315 Anvers - Lille à l'arrêt à Croix-Wasquehal (F) sous caténaire 25 kV dans son ancienne composition (locomotive bitension SNCB 1206 et rame de voitures M4) - photo J.P. Joly - 9 avril 1997.**

Outre ce service, quatre autres assurent uniquement des trains de marchandises, plus particulièrement entre Merelbeke ou Gand Maritime et le triage SNCF de Lille Délivrance. Paradoxe : le cinquième service marchandises reste malgré tout assuré par... une BB 67400 de la SNCF, alors que c'était précisément par manque de

« 12 » disponibles que les Diesel françaises avaient dû intervenir : actuellement, la SNCF ne veut plus rétrocéder ce service, pour une question d'équilibre de prestations !

C'est que les « 12 » belges assurent désormais deux prestations d'interpénétration à longue distance sur le réseau français, en remorquant des trains qui empruntent le Tunnel sous la Manche : un premier aller-retour (nocturne) Merelbeke - Fréthun (trains E 49742/E 42403), et un nouvel aller-retour (diurne) depuis fin septembre : E 42414 Muizen 12.43 - Courtrai 14.36/14.40 - Fréthun 16.20, retour en E 42417 Fréthun 17.07 - Merelbeke 19.45.

Dernière particularité : l'acheminement de ces locomotives de et vers l'atelier d'Ostende (pour y subir l'entretien) se réalise en queue des trains E 703 entre Courtrai et Ostende et 745 entre Ostende et Courtrai !

Enfin, il a été décidé que les douze 12 seraient prochainement équipées du KVB<sup>22</sup>, une condition qui deviendra indispensable pour tous les engins moteurs circulant sur la région de Lille après le 1<sup>er</sup> janvier 1999.

### □ Bientôt les locomotives série 13, mais... que va-t-on en faire ?

Le 31 décembre (!) 1997 devrait avoir lieu la livraison de la 1301, la première d'une série de 80 locomotives bitension 3 kV cc/ 25 kV ca à motorisation triphasée, commandées conjointement par la SNCB (n°1301 à 1360) et par les CFL (n°3001 à 3020). Moins d'un mois avant cette livraison, les « tractionnaires » belges se demandaient encore ce qu'ils feraient des premières locomotives livrées, après leur période de rodage et de mise au point !

Pour comprendre ce paradoxe, il faut savoir que le planning de livraison de ces locomotives prévoit la fourniture de :

- 4 locos SNCB et 10 CFL au 1.1.99 ;
- 10 SNCB et 15 CFL au 1.6.99 ;
- 20 SNCB et 15 CFL au 1.1.2000.

On sait que la tranche belge de ces locomotives a été commandée pour assurer essentiellement deux missions : d'une part, la remorque des trains IC entre Ostende et Welkenraedt (Eupen) avec pratique du 200 km/h sur les sections adaptées ; d'autre part, la traction des trains de marchandises transitant par l'Athus-Meuse.

L'axe voyageurs Ostende - Welkenraedt étant adapté dès à présent pour la traction triphasée, 10 des 14 locomotives disponibles (y compris donc celles des CFL!) pourraient être engagées en tête des IC Ostende - Eupen, dès le 1.1.99.

Par contre, l'électrification de l'Athus-Meuse n'étant prévue qu'au mieux en mai 2000, il faudra bien trouver une utilisation adéquate aux locomotives « surabondantes », en attendant cette échéance.

<sup>22</sup> - KVB = système de répétition des signaux par balises, propre à la SNCF.

C'est ainsi qu'à partir du 1.6.99, six autres services pourront être assurés par des 13/3000, grâce à l'électrification complète de la relation Liège - Gouvy - Luxembourg. Mais déjà à ce moment, il n'y aurait qu'au maximum 16 services quotidiens pouvant être couverts par des 13/3000, pour un effectif (théorique) disponible de 25 engins. Et le déficit continuera à croître tant que l'Athus-Meuse ne sera pas mise sous tension : juste avant mai 2000, un maximum de 35 locomotives 13/3000 seront livrées, tandis que leur nombre de services quotidiens plafonnera toujours à... 16 !

D'autres utilisations ont bien été envisagées, mais sans beaucoup de bonheur. Les IC Anvers - Charleroi furent pressentis dans un premier temps, mais il n'est pas prévu dans un futur suffisamment proche d'adapter les circuits de voie à la traction triphasée entre Bruxelles et Charleroi.

La remorque de quelques lourds trains de pointe pourrait être prévue (notamment au départ de Welkenraedt, Waremme et Ostende vers Bruxelles et retour), mais le nombre d'engins engagés de cette manière ne réussirait pas à combler l'important déficit entre engins disponibles et utilisables.

C'était bien une des raisons qui avaient décidé la SNCB et les CFL à ne livrer que les cinq premières locomotives à la SNCB (1301 à 1305), et de poursuivre les livraisons par des locomotives CFL (3001 à 3015). Les CFL ont en effet un besoin bien plus pressant de leurs futures machines, afin de remplacer leurs 1800 Diesel et 3600 électriques vieillissants, et d'assurer les quelques services entre Stockem et Metz actuellement couverts par des CC 72 000 de la SNCF.

En outre, les CFL pourraient même utiliser leurs premières 3000 entre Luxembourg et Gouvy *avant* l'électrification de Rivage - Gouvy, moyennant échange de locomotives dans cette dernière localité. Le temps perdu lors de l'échange de locomotives pourrait être rattrapé en ligne grâce aux performances des 3000. Nul doute que les 55 « bleues » de la SNCB - bien surmenées - apprécieraient cette solution !

## ❑ Les locomotives série 15 sauvées *in extremis* !

Même dans le domaine ferroviaire, il ne faut pas vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué : contre toute attente, les cinq locomotives tritension de la série 15, évincées de la traction des trains internationaux (EC et INT) entre Liège-Guillemins et Paris-Nord depuis le dimanche 14 décembre, n'ont pas été radiées, mais ont repris du service en trafic intérieur, sur la relation... Ostende - Welkenraedt - Eupen ! En fait, il ne s'agit pas vraiment d'une nouveauté puisqu'à une certaine époque, les 1504 et 1505 démunies de leur armoire à redresseurs et par le fait même bannies du réseau de la SNCF, avaient déjà assuré semblables prestations sur cet axe.

Depuis le 14.12.97, les deux services suivants sont dévolus aux 15 de Kinkempois :

- F951 (N67) : P 3402 Welkenraedt - Forest / P 4402 Forest - Welkenraedt

- F951 (R67) : IC 535 W'raedt - Ostende / IC 514 Ostende - Eupen
- F952 (R) : IC 503 Brux-M - Eupen / IC 532 Eupen - Ostende / IC 511 Ostende - W'raedt / IC 541 W'raedt - Ostende / IC 520 Ostende - Liège-G. / ER 520 Liège-G. - Brux-M.



**Cette photo appartient au passé : locomotive tritension 1502 en tête, l'EC 33 Parsifal, aujourd'hui évincé par les TGV « Thalys », franchit le pont-rail sur la Sambre à Floriffoux (ligne 130) le 2 octobre 1997 (photo M. Lebeau)**

Cette utilisation devrait perdurer jusqu'à l'engagement des premières locomotives de la série 13 sur cette relation (voir page 59).

### □ Les 16 et les 18 : même - et ultime - combat...

Suite à la mise en service commercial des premiers *Thalys* entre Köln Hbf et Paris-Nord le dimanche 14 décembre dernier, la grille des trains classiques (EC et INT) de l'axe Belgique - Allemagne a singulièrement été revue à la baisse. En conséquence, le roulement commun des locomotives polytension 16 et 18 a été revu ; il se présente désormais de la façon suivante :

- D931 (R) : IC 411 Oostende - Köln / IC 420 Köln - Oostende
- D932 (R) : IC 415 Oostende - Köln / IC 424 Köln - Oostende
- D933 (R) : IC 419 Oostende - Köln / IC 428 Köln - Oostende
- D934 (R) : IC 423 Oostende - Köln / IC 432 Köln - Oostende
- D935 (R) : IC 427 Oostende - Köln / IC 438 Köln - Oostende
- D936 (R) : EC 34 Dortmund - Oostende / EC 35 Oostende - Dortmund.

S'il est devenu un modèle d'équilibre et de symétrie, ce roulement a fortement été allégé suite à la réduction du nombre des trains IC et à la quasi disparition de tous les trains EC ; on n'y compte plus désormais qu'un seul aller-retour quotidien entre Ostende et Köln Hbf par service. Pourtant, le nombre de services - et donc de locomotives simultanément engagées - est resté le même par rapport à la situation d'avant le 14.12.97, ce qui rendra l'appoint des trois « 18 » (1801, 1805 et 1806) encore bien nécessaire certains jours, puisque les sept « 16 » à l'effectif ne parviendront pas à couvrir à elles seules les six services en toutes circonstances.

Cette situation devrait toutefois évoluer à nouveau en mai 1998, lorsqu'il ne subsistera plus que trois allers-retours classiques en trains IC entre Ostende et Köln.

### □ La 1901 : une locomotive martyre !

Après les nombreuses péripéties qui ont émaillé l'utilisation de cette locomotive prototype, un consensus semble désormais s'être dégagé pour ne plus l'utiliser en service régulier. Le voudrait-on d'ailleurs que cela se révélerait très difficile, puisque les rares relations voyageurs où elle pouvait être engagée ont été reprises par les AM 96 : Mons - Aulnoye et Mons - Tournai - Lille. D'autre part, le nombre d'itinéraires autorisés aux engins à motorisation triphasée est encore trop peu nombreux que pour envisager l'utilisation de la 1901 en trafic marchandises.

Comme de plus, la proposition de « remise au type » de la 1901 en 2130 a été jugée trop onéreuse, on peut vraiment se poser la question du devenir de cette locomotive. Seuls quelques parcours d'essais (mais de quoi..?) égaient encore de temps en temps sa triste existence. A inscrire toutefois en lettres d'or au palmarès de cette locomotive (*bitension 3 kV/ 25 kV, il ne faudrait pas l'oublier*), son apparition remarquée sur la nouvelle ligne à grande vitesse n°1 : l'Histoire retiendra en effet que la 1901 aura été le premier engin électrique à avoir circulé par ses propres moyens sur cette ligne. Le 25 septembre, soit quelques jours après la mise sous tension de la section Lembeek - Chièvres, la 1901 la parcourait seule, afin de tester les différentes installations propres à la traction électrique. Le lendemain 26 septembre, la même 1901 assurait un test en charge en remorquant deux 55, une vingtaine de wagons et deux 59 en queue, soit près de 2000 tonnes entre Lembeek et Chièvres, sur des rampes culminant jusqu'à 18 pour mille. Depuis lors, elle se morfond à l'atelier d'Ostende : grandeur et décadence...

### □ Les 25-5 SNCB et BB 6400 NS entre Anvers et Rotterdam

Comme indiqué précédemment, une locomotive bitension (1500/3000 volts) de la série 25-5 de la SNCB (choisie provisoirement parmi les 2551, 2552 et 2553) assure depuis le 29.09.97 deux allers-retours entre la Belgique et le triage néerlandais de Kijfhoek (dans les environs de Rotterdam). Les trains concernés sont toutefois d'autres que ceux renseignés dans notre n°105 ; il s'agit des trains :

- E 42660 Muizen 02.38 - Kijfhoek 04.48 / E 44647 Kijfhoek 05.48 - Anvers-Nord 08.20
- E 44833 Roosendaal 19.14 - Kijfhoek 20.18 / E 42661 Kijfhoek 20.44 - Louvain 00.17

Les deux diesel BB 6400 NS accouplées en UM qui assurent depuis le même moment trois allers-retours quotidiens entre Maasvlakte et le faisceau « Angola » du port d'Anvers se sont également vu attribuer d'autres trains ; il s'agit des :

- Z 42641 Maasvlakte 06.22 - Angola 09.25/ Z 42642 Angola 10.37 - Maasvlakte 14.10
- Z 42643 Maasvlakte 14.12 - Angola 17.06/ Z 42652 Anvers-Nd 18.03 - Maasv. 21.12
- Z 42645 Maasvlakte 22.12 - Angola 00.58/ Z 42640 Angola 02.16 - Maasvlakte 05.04

### ❑ Increvables 59...

Suite au nombre anormalement élevé de locomotives Diesel de la série 51 avariées à Monceau, les dix locomotives Diesel de la série 59 revenues de leur prêt à TUC-Rail ont repris du service au départ de l'atelier de Monceau depuis le 21 novembre 1997. Comme la situation des immobilisations est par définition variable au jour le jour, il n'est pas possible de décrire par avance l'utilisation réelle de ces 59, mais gageons qu'elle risque d'être à la fois intéressante, et... variée !

### ❑ Les futures tâches des nouvelles Diesel de la série 77

On en sait un peu plus sur les tâches des 90 futures locomotives Diesel de la série 77 commandées en juin dernier par la SNCB :

- 8 seront équipées de la télécommande et assureront la pousse aux bosses de triage à Anvers-Nord ;
- 20 seront équipées du système de sécurité "ATB" des NS et assureront des trains d'interpénétration entre la Belgique et les Pays-Bas ;
- 10 seront équipées de la télécommande et de l'attelage semi-automatique "BSI" ;
- 10 seront équipées uniquement de la télécommande ;
- les 42 restantes n'auront pas d'équipement spécial.

*NDLR : La première de ces 90 locomotives diesel-hydrauliques sera livrée à la SNCB par Siemens le 30 avril 1999, la dernière en 2002. Ces locomotives coûtent 60 millions de francs belges pièce. Une seconde commande de 80 à 90 locomotives diesel du même type est actuellement envisagée par la SNCB.*

### ❑ Une 84 dégradée en « tracteur d'atelier »...

Rétrocédée par le service de l'Infrastructure au service du Matériel, la locomotive de manœuvres 8441 se trouve désormais à l'atelier de traction d'Anvers-Dam, sans toutefois faire partie pour autant de son effectif roulant. Cette locomotive est en effet considérée comme « gros outillage » (!), et sert exclusivement aux manœuvres dans l'enceinte de la remise anversoise. Comme il ne s'agit plus d'un engin de traction à proprement parler, la 8441 ne peut plus quitter les dépendances d'Anvers-Dam, et ne peut donc plus assurer le moindre train... Un autre ex-engin de traction est affublé du même statut à la SNCB : il s'agit du locotracteur 9131, attaché à l'Atelier Central de Salzinnes.

A Anvers-Dam, il y a donc désormais **cing** (!) régimes administratifs différents réglant l'appartenance et l'utilisation du parc Diesel :

- **Locomotives de l'effectif « Transport » :**
  - 7001-02-03-04-05
  - 7101-02-03
  - 7376-77-78-79-80-86-87-88-89-90
  - 7401-02-03-04-05-06-07-08-09-10
  - 7501-02-03-04-05-06
  - 7601-04-05-06-07-08-10-17-21-22
  - 8256-57-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75
  - 8440-52-53-61-62-63-64-66-67-68-69-70
  - 8501-02-03-04-05-06-07-09-10-11-12-13-14-15-16-17-18-19-20-21-22-24-25
  - 9107-57
- **Locomotives de l'effectif « Infrastructure », district N.-E. :** 8433-42-51-54-55
- **Locomotives de l'effectif « Infrastructure », district Centre :** 8456-57-58-60
- **Locomotive « gros outillage » du service Matériel :** 8441
- **Engins « Patrimoine historique » SNCB :** 201.010 - 4903

### □ ... et une remorque d'autorail en vestiaire !

En effet, le département du Matériel a autorisé la transformation de la remorque d'autorail **734.10** de Stockem en wagon réfectoire et vestiaire ; il devrait entrer dans la composition d'un train de travaux sur le district sud-est, sans autres précisions connues pour l'instant. Ce généreux don n'aura toutefois aucune influence sur l'utilisation de ce matériel, puisqu'il... ne circule plus depuis belle lurette à cause de son inconvénient notoire. Depuis quelques années en effet, les trois remorques d'autorail encore à l'effectif de Stockem (734.06, 07 & 10) qui circulaient épisodiquement en renfort pendant la saison (principalement entre Dinant et Bertrix, pour les amateurs de descentes de Lesse) ont été remplacées par des rames « *pousse-pousse* », constituées de voitures M2 encadrées par des locomotives des séries 52, 53 ou 54 de Stockem.

Mac' Machine (12/97).

## *Autres précisions sur le matériel moteur*

### □ Les futurs autorails diesel série 41

✓ Le premier de ces 80 autorails diesel-hydrauliques, dont le bon de commande est daté du 4 août 1997, sera livré à la SNCB par *GEC-Alstom-Espagne* le 30 juin 1999, le dernier le 31 décembre 2002.

✓ Les premiers autorails seront engagés sur la relation IR Anvers - Neerpelt (- Hamont ?). Ensuite, ils seront engagés progressivement sur les lignes Mol - Hasselt, Alost - Burst, Gand - Eeklo, Gand-Renaix, Gand - Grammont, Charleroi - Couvin, Dinant -

Libramont et Libramont - Virton<sup>23</sup>, afin d'éliminer les trains de voyageurs tractés par des locomotives diesel.

✓ Un autorail double série 41 coûte 71 millions de francs pour 49,6 mètres de long, 150 places (dont 12 de 1ère classe) et une vitesse maximale fixée à 120 km/h. Les autorails sont couplables par quatre unités maximum.

✓ Ces autorails seront entretenus par les ateliers de Hasselt, Merelbeke, Charleroi et Stockem.

### □ Utilisations « spéciales » des locomotives diesel série 55

Les locomotives **5505, 5510, 5515, 5519, 5523, 5529, 5531 et 5540** sont équipées d'un alternateur pour le chauffage électrique des rames voyageurs. Dotées d'une livrée « bleue » reconnaissable, elles tractent toujours les trains de voitures M4 du service IR Liège-Luxembourg<sup>24</sup>, même si des rumeurs avaient circulé sur l'engagement imminent de voitures I 10 sur cet itinéraire.

Les locomotives **5501, 5506, 5509, 5511, 5512 et 5514** sont, elles, spécialisées pour être utilisées sur la LGV n°1. Pour y circuler, et vu l'absence de signalisation latérale, elles sont équipées de la radio sol-train et du dispositif de signalisation embarqué « TVM 430 ». Ces machines doivent toujours circuler par paire, en unités multiples ou double traction. Elles sont en outre équipées de l'attelage « Scharfenberg » nécessaire pour remorquer une rame TGV ou Eurostar en détresse : cet attelage est installé à chaque extrémité des paires de locomotives. Ces locomotives ont gardé leur livrée jaune et verte, mais sont identifiable à un liseré jaune et à l'inscription « TVM » apposée sur leurs flancs, en dessous de leur numéro matricule.

### □ Fin de la traction diesel pour les trains réguliers de voyageurs à Bruxelles

Suite à la mise en service des horaires d'hiver le 27 septembre dernier, le dernier train régulier de voyageurs en traction diesel a circulé à Bruxelles et dans la *Jonction Nord-Midi* le vendredi 26 septembre 1997.

Il s'agissait du train « P » 4903 Bruxelles-Nord (16h27) - Renaix, tracté par la 5105 avec une rame de 10 voitures M2<sup>25</sup>.

<sup>23</sup> - cette liste de lignes n'est pas chronologique.

<sup>24</sup> - cet été 1997, les trains IR Liège - Luxembourg, en général composés de quatre voitures M4 (trois voitures « B » de 2ème classe et une voiture « AD » 1ère classe/fourgon, ont été renforcés par un fourgon Dms orange destiné à transporter les vélos qui accompagnent fréquemment de nombreux voyageurs ou groupes (notamment les scouts). Sur l'unique rame de voitures « Wegmann » CFL qui parcourt la ligne, une voiture de ce type, en livrée caractéristique, a été également intégrée pour le transport des mêmes engins.

<sup>25</sup> - le train correspondant du matin est le 3906.





**5105 en tête, le dernier train régulier en traction diesel Bruxelles - Renaix  
entre à Bruxelles-Midi (photo M. Grieten - 25.09.97)**

Par la même occasion, cette relation directe Bruxelles - Renaix a été supprimée. Une correspondance quai à quai a été mise en place dès le lundi suivant à Audenarde avec les mêmes trains amorcés ou limités dans cette gare et assurés par une rame M4 remorquée par une locomotive électrique série 22. Le départ du matin à Renaix est cependant avancé de 5 minutes.

*Néanmoins, des trains spéciaux en traction diesel sont toujours visibles à Bruxelles : c'est ainsi que le dimanche 19 octobre, à l'occasion d'une journée spéciale « découverte de Bruxelles » organisée par le Bond van Gezin, pas moins de 23 trains spéciaux provenant de tous les coins de la Flandre ont été engagés vers Bruxelles, dont des trains en traction diesel provenant de Mol ou Neerpelt, sur l'itinéraire desquels on trouve des sections non électrifiées.*

***Accidents - incidents  
période de juillet à novembre 1997***

**Lundi 28 juillet 1997 : Cheratte (l. 40)**

A 22 h 33, la police de Liège signale que le train interinformation E 54200 Kinkempois - Anvers-Nord (32 wagons/ 1312 t. remorqués par les 2725 & 2378) a perdu une partie de son chargement, constitué de tuyaux métalliques d'une longueur de 15 m et d'un diamètre de 80

cm ! Deux tuyaux sont encastrés sous la 5532 de Kinkempois, qui croisait l'E 54200 au même moment, et huit autres sont dispersés en pleine voie sur une distance de 350 m. Ce chargement faisait partie d'un lot de cinq wagons originaires de la firme « Phenix Works » de Flémalle.

Les deux voies sont obstruées à hauteur de la B.K. 13.8. Des bus TEC sont réquisitionnés pour assurer une navette entre Visé et Bressoux. Le train de relevage de Kinkempois arrive sur place à 0 h 25 le lendemain, enlève les tuyaux du gabarit et évacue la 5532 accidentée vers Kinkempois. La voie A est remise en service à 5 h 11, à vitesse réduite.

Cet accident relativement rare survient pourtant moins d'un mois après celui de Neustadt (D.) sur la ligne Frankfurt - Kassel, où des éléments de gazoduc tombant d'un wagon heurtaient un train régional croisant à ce moment. A bord des deux voitures à double étage éventrées par les tuyaux, on relèvera six morts et treize blessés...

### **Dimanche 10 août à 5 h 38 : Visé (l. 24/1 & 40)**

Les neuf premiers wagons de charbon du E 32440 Anvers Zandvliet - Seraing (25 wagons/ 1968 t. remorqués par les 2363 & 2366 en UM) déraillent à la sortie de la courbe de raccord entre les lignes 24 Hasselt - Montzen et 40 Maastricht - Liège. Les deux voies de la ligne 40 et du raccordement 24/1 sont obstruées et des supports de caténaires sont fauchés par les wagons déraillés.

Au moment du déraillement du train, celui-ci circulait à la vitesse de 64 km/h, au lieu des 40 autorisés. Le freinage d'urgence provoqué par le conducteur du train aurait provoqué des réactions dans la lourde rame, provoquant ainsi le déraillement des wagons incriminés.

Les trains de relevage de Kinkempois et de Monceau seront engagés pour relever le matériel déraillé, et dès 12 h 53, la ligne 24/1 est remise en service (en traction Diesel), rapidement suivie de la ligne 40. Entre-temps, des bus TEC assurent une navette pour les voyageurs entre Bressoux, Visé et Maastricht, tandis que les trains-autos sont limités à Bressoux, la clientèle néerlandaise étant priée de poursuivre par ses propres moyens. Le 13 août à 15 h 42, la traction électrique est à nouveau possible via certains itinéraires en gare de Visé.

### **Dimanche 17 août : section Malines Nekkerspoel - Kontich (l.25)**

A 7 h 09, l'IC 904 Bruxelles-Midi - Anvers-Central (composé des AM quadruples 821 & 811) s'arrête en urgence à Kontich après avoir heurté la goulotte d'une bétonneuse chargée sur un train de travaux stationné sur la voie adjacente, dans le cadre des travaux de réélectrification de la ligne 25. La goulotte de la bétonneuse engageait le gabarit de la voie adjacente, au moment précis de la survenance du train IC. On ne dénombre aucun blessé ; seule l'AM 811 est relativement endommagée. Il n'y aura pratiquement pas de perturbations du service des trains.

### **Lundi 1<sup>er</sup> septembre : section Y Froidmont - Bressoux (l. 40)**

A 13 h 09, le train E 34203 Kinkempois - Anvers (47 wagons vides remorqués par la 2364) déraile du 2e. wagon à la B.K. 1, obstruant les deux voies. Des bus sont mis en marche entre Liège-G. et Bressoux. Le wagon concerné est remis sur rails grâce à l'intervention du train de relevage de Kinkempois à 15 h 40. Les deux voies sont libérées à 16 h 15.

### **Mardi 9 septembre : Bruxelles-Midi (I. 0)**

A 5 h 17, le block 1 de Bruxelles-Midi perd progressivement le contrôle de presque tous les aiguillages situés dans le gril « côté Jonction », ce qui entraîne rapidement la paralysie quasi totale de toutes les circulations dans la Jonction Nord-Midi. Seul le passage de la voie 06 (JNM) vers la voie 21 (à quai) reste possible. Les trains sont limités à Bruxelles-Midi ou Nord selon leur provenance, et évitent la Jonction en empruntant la ligne de ceinture 28. Devant l'ampleur de la congestion au plus fort de la pointe matinale, les trains sont même limités respectivement à Jette, Schaerbeek, Bruxelles Quartier Léopold et Vilvorde, de nombreux trains de pointe étant par ailleurs carrément supprimés. La situation ne commencera à se rétablir qu'à partir de 10 h.

Le même type d'incident - bien que moins grave - se reproduira... dès l'après-midi à Bruxelles-Nord, lorsque des compteurs d'essieux dérangés rendent toute circulation impossible sur les voies 01 et 02 de la Jonction entre 15 h 55 et 17 h 40. Un autre grand jour pour les navetteurs...

### **Mardi 23 septembre à 15 h 50 : Beveren (I. 59)**

Par suite du dérangement d'un circuit de voie, l'IC 613 Roosendaal - Ostende (composé des AM 837 & 760) franchit réglementairement un signal à l'arrêt couvrant une liaison à contre-voie, et fait « bivoie » sur un aiguillage malencontreusement actionné au même instant : le 1er bogie de l'AM 760 déraile, tandis que les trois suivants prennent la contre-voie. Il n'y a pas de blessés, le déraillement s'étant produit à vitesse réduite. Les deux voies sont obstruées.

Tandis que le trafic ferré est retenu à Berchem et à Saint-Nicolas, neuf bus *De Lijn* sont mis en ligne afin d'assurer une navette entre ces deux dernières gares. Les IC Anvers - Lille sont supprimés entre Anvers et St-Nicolas ; les IC Ostende - Roosendaal sont détournés entre Gand et Berchem via les lignes 50, 53 et 27 par Termonde et Malines.

Le train de relevage de Merelbeke remet l'AM 760 à rails à 20 h 25, et les deux aiguillages avariés sont remplacés par de la voie courante. Une voie est rétablie à 21 h 32.

### **Mercredi 8 octobre à 4 h 12 : Erquelinnes (I. 130A)**

Le E 42867 Aulnoye - Schaerbeek (13 wagons/ 392 t. remorqués par la 2350) déraile des deux derniers wagons - vides - lors de son entrée en gare, pratiquement sur la frontière géographique entre la France et la Belgique. Les deux voies sont obstruées. Le conteneur-citerne du dernier wagon ayant contenu un produit dangereux (code-danger : 1935), des mesures de sécurité particulières sont appliquées autour du site du déraillement. La citerne sera transbordée sur un camion de la firme TRW au moyen de la grue du train de relevage de Monceau.

Les deux voies seront remises en service à 19 h 30. Entre-temps, le trafic (tant voyageurs que marchandises) sera détourné entre Aulnoye et Charleroi, via Quévy, Mons et La Louvière-Sud.

### **Lundi 27 octobre à 11 h 50 : Antoing (I. 78)**

Le train IC 859 Liers - Mouscron (composé de deux AM Break, dont la 420 en tête) heurte à vive allure l'arrière d'un camion partiellement immobilisé (!) sur le passage à niveau n°16 en gare d'Antoing, déraile et s'immobilise +/- 300 m au-delà. Sous le choc, le camion est projeté contre une maison riveraine. Quatre voyageurs (dont le conducteur du train) sont blessés, ainsi que deux occupants de l'immeuble embouti.

Les deux voies sont obstruées. Les trains IC Herstal - Mouscron sont détournés entre Mons et Tournai via Jurbise; Ath et Leuze (lignes 96, 90 et 94), tandis que les trains IR Charleroi - Tournai sont limités à Blaton, où des bus sont mis en ligne.

Le train de relevage de Monceau remettra à rails l'automotrice 420 à 21 h 23 ; les deux voies seront remises en service à 23 h 06.

### **Mercredi 12 novembre à 01 h 17 : Namur (l. 161/162)**

Lors de son entrée en gare, l'E 40920 Bettembourg - Anvers-Nd (22 wagons/ 1213t. remorqués par les 2365 & 2012) déraile de l'avant-dernier wagon sur un aiguillage. Les voies 8 à 11 côté Liège sont inaccessibles. Le train de relevage de Monceau arrive sur place à 3 h 55 et remet le wagon sur rails à 5 h 15. Auparavant, le chargement du wagon précédent - des bobines de papier - aura été remis en place. C'est précisément le déplacement de ce chargement qui aurait provoqué la déstabilisation et le déraillement du wagon qui le suivait.

### **Jedi 14 novembre à 0 h 22 : Malines (l. 27)**

Le Z 55147 Muizen - Vilvorde (17 wagons/ 472 t. remorqués par la 5156 d'Anvers-Dam) est expédié par erreur vers la ligne 53 au lieu de la ligne 27. Après arrêt d'urgence dans le gril de sortie, le train refoule en gare, mais déraile d'un wagon sur un aiguillage insuffisamment immobilisé. Les deux voies de la ligne 27 sont obstruées, ainsi que la voie B (sens Malines > Termonde) de la ligne 53. Le train de relevage d'Anvers-Dam intervient à 3 h 50, et les voies sont dégagées à 6 h 10.

### **Mercredi 26 novembre à 23 h 18 : Courtrai Formation (l. 75)**

Lors de l'entrée dans le faisceau de réception du E 43703 Quévy - Zeebruges (20 wagons/ 1107 t. remorqués en DT par les 1212 & 2706), le 8<sup>ème</sup> wagon déraile d'un bogie, détruisant au passage deux signaux et endommageant des aiguillages. Mais une véritable catastrophe aurait pu se produire, si l'on tient compte des circonstances de cet accident : c'est en effet lors de l'ajout en tête de la 1212 comme allège de la 2706 à Mouscron que le robinet de la conduite du frein automatique n'aurait pas été ouvert entre les deux locomotives, empêchant ainsi la machine de tête de desservir le frein de la rame ! Son conducteur ne s'en est aperçu qu'à l'approche du signal l'autorisant à entrer à vitesse réduite dans le faisceau de garage, et aurait alors immédiatement émis les signaux acoustiques de danger à l'adresse du conducteur de la seconde locomotive. Malgré la réaction immédiate de ce dernier qui provoqua un freinage d'urgence, le train aborda la bifurcation à environ 100 km/h, au lieu des 40 km/h prescrits ; par miracle, seul un wagon devait dérailler...

Edmond Son (12/97).

## *Nouvelles diverses*

### **□ Horaires SNCB d'hiver 1997**

Aux horaires d'hiver, en vigueur au 28 septembre 1997, et qui ont fait l'objet d'un 2ème supplément à l'indicateur - comme toujours indisponible dans les gares à la date adéquate - on relève les modifications suivantes :

- les trains P 4903 et 3906 Bruxelles - Renaix et retour, assurés jusqu'ici en traction diesel (voir notre article par ailleurs) sont remplacés par une relation électrique de Bruxelles jusqu'à Audenarde, assurant correspondance vers Renaix.

- L'unique train matinal Mons - Maubeuge (automotrice triple tranche 1996) est supprimé au profit d'un train Mons - Aulnoye-Aymeries.
- Cinq trains supplémentaires font arrêt à Wezemaal sur la ligne 35 Aarschot - Louvain.
- Une rame de voitures internationales I 10 est affectée à un train P Ostende et Bruxelles et retour (P 4005 et retour). Il y a en effet pléthore de voitures I 10 à la SNCB depuis le remplacement des trains classiques par des TGV sur l'axe Amsterdam - Paris, et le remplacement progressif des I 10 par des I 11 sur l'axe Ostende - Cologne, dont une partie des trains est d'ailleurs remplacé par des TGV au 14 décembre 1997.
- Les trains INT 232/233 vers Copenhague sont supprimés en Belgique.
- La relation IC Anvers - Gand - Courtrai - Lille est désormais assurée par des automotrices triples tranche 1996 bicourant.

### ☐ **Parcours spéciaux**

#### **lors des journées du Patrimoine et « Train-Tram-Bus »**

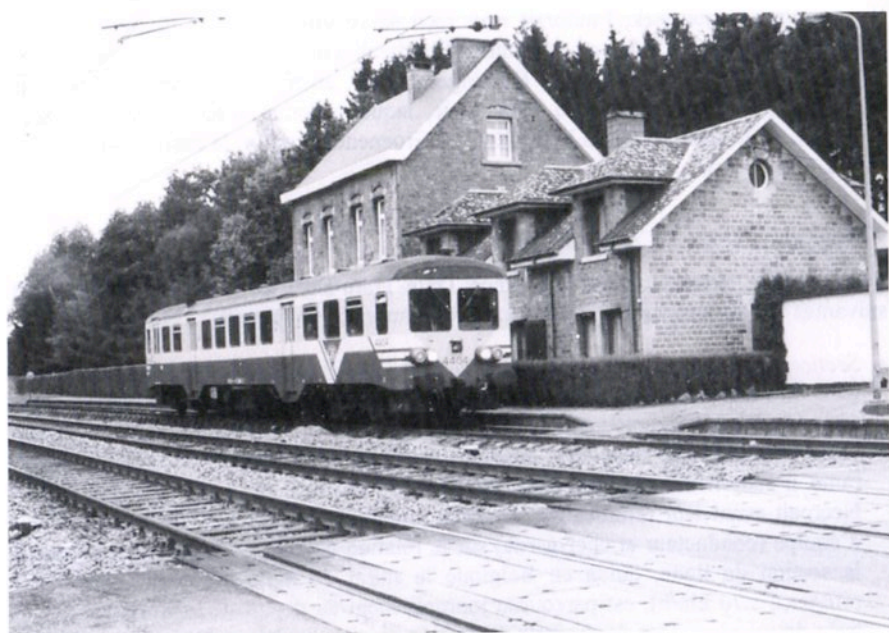
##### ✓ *Watermael*

Dans le cadre des Journées du Patrimoine du dimanche 21 septembre 1997, l'autorail 4605 appartenant au PFT asbl a été affrété par l'Association oeuvrant pour la conservation et la réhabilitation de la gare de Watermael (ligne 161 Bruxelles - Namur), qui a si souvent inspiré le grand artiste belge Paul Delvaux. Une circulation à cadencée à l'heure était proposée dans ce cadre entre Etterbeek et Groenendaal. Sous la gare-pont d'Etterbeek, l'autorail était reçu 4ème voie : celle-ci est normalement utilisée par les trains P faisant terminus à Etterbeek ainsi que les trains de la ligne 26 Malines - Vilvorde - Etterbeek - Huizingen faisant un « crochet » par Etterbeek. A Watermael, l'autorail était reçu 3ème voie, laquelle donne accès, comme la 4ème d'ailleurs, à la ligne 26 via la ligne 26/3. A Groenendaal enfin, le rebroussement était effectué 3ème voie.

##### ✓ *Neerpelt - Weert & Ciney - Spontin*

Le 4 octobre dernier, lors de la journée Train-Tram-Bus, les deux sections de ligne suivantes ont été temporairement « rouvertes » au trafic voyageurs.

- *Section internationale Neerpelt - Hamont (B) - Budel (NS) - Weert (ligne SNCB 19).*  
Le 4 octobre, tous les trains IR Anvers - Neerpelt, assurés par une locomotive diesel série 62 et une rame réversible de voitures M2, étaient systématiquement prolongés jusqu'à Weert, aux Pays-Bas. Aucune modification d'horaires ni engagement de rame n'était nécessaire puisque les rames stationnent en temps normal 1h02 à Neerpelt avant leur réutilisation. La seule modification visible était le changement d'équipe (conducteur et chef-garde) sur la relation Neerpelt - Weert. Actuellement, la section de ligne, qui a en Belgique le statut de ligne principale (vitesse de référence : 70 km/h), est parcourue journalièrement au départ de la Belgique par un train de marchandises de desserte de l'usine de zinc Budelco, située non loin de la frontière géographique.



- ↑ rame SNCB IR Anvers - Neerpelt - Weert dépassé à Weert (NL) par une automotrice régulière des NS le 4 octobre 1997 (photo R. Radermecker)  
↓ l'autorail 4404 Ciney - Spontin passe à Braibant (gare restaurée par un particulier - lignes 128/162) le 4 octobre 1997 (photo M. Lebeau)

Rappelons aussi que la SNCB a le projet de prolonger tous les trains Anvers - Neerpelt vers Hamont, gare frontière belge, dans le cadre de sa nouvelle offre voyageurs de mai 1998. Il semble que les Nederlandse Spoorwegen ne soient pas intéressés par la desserte de Weert, au départ de la Belgique, bien que celle-ci pourrait offrir de bonnes opportunités de correspondance avec la relation électrifiée néerlandaise Maastricht/Heerlen - Sittard - Weert - Eindhoven - Utrecht - Amsterdam.

- *Relation Ciney - Spontin* : cette section de la ligne 128 a été remise en service entre la gare de Ciney et l'arrêt de Spontin-Sources. C'est l'autorail SNCB 4404 de Stockem, en livrée bleue, qui a assuré les six parcours programmés : à Spontin, l'autorail assurait la correspondance avec les bus TEC de la ligne touristique Namur - Crupet - Spontin - Purnode - Dinant.

M. Lebeau - R. Radermecker

## □ Billetterie

Afin d'éviter les fraudes, en constante augmentation, la SNCB met progressivement en circulation des billets de service intérieur et international à fond de sécurité, non plus beige, mais de couleur variable, mais à dominante bleue/rose.

Fin 1998, la SNCB équipera quelque 50 gares importantes d'*automates à billets*: 161 appareils ont été commandés à la firme Prodata pour un montant de 236 millions de francs. Ces automates pourront délivrer tous les types de billets pour le service intérieur, y compris les « Pass » et les billets type « Ⓣ-événement ». Ils pourront aussi délivrer des billets internationaux pour les destinations les plus courantes. Reliés aux installations informatiques centrales de la SNCB, il revalideront aussi les cartes-train. Selon la SNCB, ces appareils sont destinés à soulager le travail de vente aux guichets et à diminuer d'autant les files d'attente.

Savez-vous aussi que la SNCB avait fait installer un *distributeur automatique de billets* au point d'arrêt de Sinaai, sur la ligne 59 Anvers - Gand près de Lokeren. La SNCB a décidé de mettre fin à cette expérience, l'investissement paraissant trop lourd, surtout eu égard aux frais de raccordement de l'automate. La mise en service d'ordinateurs portables « *Ivette* » pour chefs-gardes et gardes (ou si l'on préfère chefs de bord ou accompagnateurs de train) a été une raison supplémentaire de l'abandon de cette expérience : les deux investissements auraient en quelque sorte fait « double emploi ». De plus, les chefs-gardes et gardes s'inquiètent périodiquement de la pérennité de leur emploi...

---

### PETITE ANNONCE (service réservé aux membres GTF asbl)

A vendre, lot de revues ferroviaires (en français, néerlandais et allemand). Liste et prix sur demande. Ecrire à Eric GAGLA, B.P. 188, 4049 LIEGE X (merci de joindre un timbre pour la réponse).

## Aux chemins de fer luxembourgeois

### *Projet de transport luxembourgeois Bus-Tram-Bunn (BTB 2002) « La mobilité de LUXe »*

Les autorités luxembourgeoises cherchent à jouer à fond la carte de la mobilité grâce aux transports en commun. Elles ont créé le « BTB », groupe d'études rattaché au Ministère des Transports à Luxembourg. Très impressionnées par les réalisations de « trains-trams » de Karlsruhe (RFA) et Sarrebrück - Sarreguemines (collaboration transfrontalière RFA - France), elles ont décidé de mettre à l'étude la construction d'un réseau de « trains-trams » ou de « trams régionaux » si l'on préfère, complémentaire du réseau actuel des chemins de fer luxembourgeois. Les autorités luxembourgeoises se sont fixé l'échéance de 2002 pour la réalisation de ce réseau.

L'idée de base est de disposer d'un matériel électrique moderne pour services voyageurs « hybride » cumulant avantages et caractéristiques du chemin de fer et du tramway : il doit être apte à circuler non seulement sur le « grand chemin de fer », électrifié au Luxembourg en 25 kV 50 Hz (sauf entre Luxembourg et Arlon, où le 3 kV continu est utilisé), mais aussi en ville, sur voirie ou en site propre, à une tension beaucoup plus basse, vu l'environnement, et fixée au maximum à 750 volts courant continu.

Les Luxembourgeois pourront ainsi créer de nouveaux axes ferrés en site urbain, mais aux moindres frais (pas de tunnels ou de viaducs comme un métro...), qui leur permettront par exemple, au départ de la gare centrale actuelle, très excentrée par rapport au centre de la ville, de desservir le centre de Luxembourg, saturé par la circulation automobile, par train-tram, ou le centre européen du Kirchberg, actuellement non relié au rail. Mais ils voient plus loin, et envisagent de desservir tout le sud de leur pays par ce mode de transport : ils examinent même la possibilité de rouvrir au trafic voyageurs des sections actuellement réservées au trafic des marchandises comme Kleinbettingen - Steinfurt... ou Audun-le-Tiche - Longwy...

Un schéma d'exploitation du réseau ferré luxembourgeois complet avec exploitation mixte chemin de fer / trains-trams a été dévoilé en août dernier, y compris les extensions urbaines à prévoir, notamment à Luxembourg-ville, ou les points d'arrêt nouveaux.

Afin de tester le « train-tram » en grandeur réelle, les CFL ont « emprunté », le temps du week-end des 11-12 octobre 1997, la rame 1006 du « train-tram » destiné au réseau international de Sarrebrück-Sarreguemines et l'ont fait circuler sur la courte section Ettelbruck - Diekirch de leur réseau.

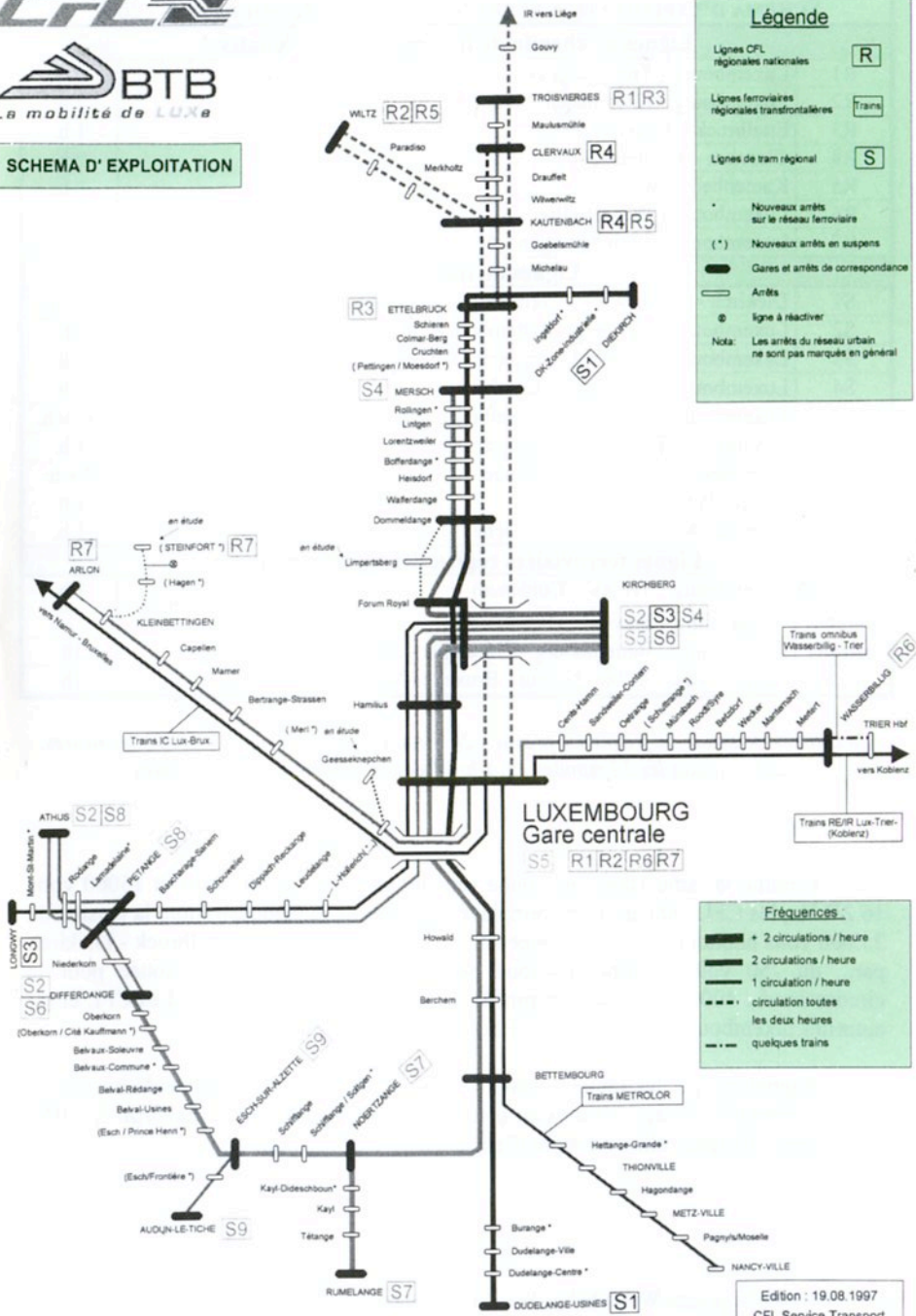




SCHEMA D' EXPLOITATION

Légende

- Lignes CFL régionales nationales R
- Lignes ferroviaires régionales transfrontalières Trains
- Lignes de tram régional S
- Nouveaux arrêts sur le réseau ferroviaire
- (\*) Nouveaux arrêts en suspens
- Gares et arrêts de correspondance
- Arrêts
- ⊕ ligne à réactiver
- Nota: Les arrêts du réseau urbain ne sont pas marqués en général



Fréquences

- + 2 circulations / heure
- 2 circulations / heure
- 1 circulation / heure
- circulation toutes les deux heures
- quelques trains

Edition : 19.08.1997  
CFL Service Transport

SCHEMA D'EXPLOITATION FERRE NATIONAL LUXEMBOURGEOIS - 2002		
Lignes de chemin de fer régionales nationales		
R1	Luxembourg - Troisvierges (- Liège)	2 h.
R2	Luxembourg - Kautenbach - Wiltz	2 h.
R3	Ettelbruck - Troisvierges	1 h.
R4	Clervaux - Kautenbach	2 h.
R5	Kautenbach - Wiltz	2 h.
R6	Luxembourg - Wasserbillig	1 h.
R7	Luxembourg - Kleinbettingen - Arlon/Steinfort <sup>26</sup>	1 h.
Lignes de tram régional		
S1	Diekirch - Ettelbruck - Luxembourg - Bettembourg - Dudelange	2 x h.
S2	Luxembourg-Kirchberg - Bettembourg - Esch/Alzette - Athus	2 x h. <sup>27</sup>
S3	Luxembourg-Kirchberg - Dippach - Pétange - Longwy	1 h.
S4	Luxembourg-Kirchberg - Mersch	1 h.
S5	Luxembourg-Kirchberg - Luxembourg-gare	(x) x h.
S6	Luxembourg-Kirchberg - Dippach - Pétange - Differdange	1 h.
S7	Noertzange - Rumelange-Ottange	2 x h.
S8	Athus - Pétange	1 h.
S9	Esch-sur-Alzette - Audun-le-Tiche	1 h.
Lignes ferroviaires régionales transfrontalières		
RE/IR 	Luxembourg - Trèves (- Coblenze)	1 h.
omnibus	Wasserbillig - Trèves	-
metrolor	Luxembourg - Bettembourg - Thionville - Metz - Nancy	1h.
IC 	Luxembourg - Arlon - Namur - Bruxelles-Midi	1h.

En colonne de droite, la fréquence prévue : 2h = toutes les 2 heures, 1h = toutes les heures, 2xh = toutes les 30 minutes, (x) x h = fréquence inférieure à 30 minutes.

Comme la rame 1006 fonctionne sous les tensions de 750 volts et 15000 volts 16 2/3 Hz, les CFL ont carrément remplacé, le temps de la démonstration, la tension de 25.000 volts habituellement distribuée sur la caténaire de la ligne Ettelbruck - Diekirch par... du 750 volts continu distribué par une sous-station mobile louée pour la circonstance... 4000 personnes ont profité du voyage en « train-tram ». Les CFL et les autorités luxembourgeoises ont profité là d'un « coup de pub » de génie.

Rappelons que les rames « 1000 » de Sarrebrück ont été commandées à raison de 15 exemplaires (avec 13 autres en option) à la firme *Bombardier Eurorail* (ex-BN) et montées à Bruges : elles viennent d'entrer en service régulier.

<sup>26</sup> - réactivation de la ligne Wasserbillig - Steinfort en projet.

<sup>27</sup> - 1 x par heure de Differdange à Athus.

## Les touristiques

### *Le festival vapeur cru 1997 du CFV3V*



Cette année, le festival vapeur du Chemin de fer à vapeur des Trois Vallées s'est déroulé les 27 et 28 septembre. Les organisateurs avaient décidé de faire de ce festival une activité de transition, sans invités extérieurs, en attendant 1998 qui marquera les 150 ans de la ligne Mariembourg - Treignes et les 25 ans des CFV3V.

Du coup, les « vedettes vapeur » étaient les 7 locomotives de l'asbl, la 64-250, les BR 50 et 52, l'Elna 158 en double traction avec l'AD 09 et la SA 01 faisant équipe avec la SA 03; en plus, l'AR 201-211 (Westwagon, ex-CFL) roulait, lui aussi, entre Treignes et Mariembourg, tandis que l'autorail 4616 assurait la liaison vers Chimay, sur la ligne 156.

**La vapeur 64-250 (elle date de 1933), vraiment « une belle pièce » démarre son dernier train militaire « V 15211 » à Treignes le 27 septembre 1997 (photo M. Lebeau).**

Il y avait toutefois deux attractions : d'une part, un train militaire (véhicules de collection US 1940-45 et camp de base militaire en gare de Treignes... c'est aussi une passion !) tracté par une très belle vapeur 64-250 de 1933, dans sa seyante livrée gris-perle, et d'autre part une collaboration avec « La Poste » marquée par la présence à Treignes de l'ancienne automotrice postale 002, rame 1935 transformée, fraîchement repeinte en livrée rouge et aux anciennes armes de La Poste. Elle servait de bureau d'oblitération spéciale ; un car spécial de La Poste se trouvait par ailleurs en gare CFV3V de Mariembourg.

L'impression très personnelle de l'auteur, fidèle du festival vapeur annuel : le cru 1997 s'est révélé être de très grande qualité, renforcé par une météo pleine de soleil et une impression de grande convivialité et de caractère familial que l'on ne retrouve pas lorsque le festival est envahi par de nombreux trains spéciaux, vapeur ou non, venus de tous les coins du pays (sans pour cela en critiquer le principe, loin de moi cette pensée...).

L'idée 1997 du CFV3V d'un festival de transition s'est révélée fort opportune, car ce festival avait quelque chose de très humain, de proximité avec les visiteurs, et mérite un grand « coup de képi » aux dévoués organisateurs.

M. Lebeau

## DERNIERE MINUTE - DERNIERE MINUTE - DERNIERE MINUTE

### ❑ **Bientôt un nouvel uniforme pour 5600 cheminots ® !**

L'uniforme actuel du personnel des gares, des trains et des guichets - et même celui des officiers de police sous réserve des projets d'intégration de la police SNCB dans une future « police fédérale » - sera remplacé en 1998.

La SNCB a précisé que les uniformes devraient être réalisés dans les nouvelles couleurs de la SNCB, à savoir bleu, gris clair et rouge. Ils devront renforcer l'image de marque de la SNCB et devront être facilement identifiables, avec ou sans képi. Le logo ® ne devra pas apparaître sur le costume et les chemises de service, mais plutôt sur la cravate, le foulard et le képi. L'uniforme devra aussi refléter le dynamisme, être confortable, moderne et lavable en machine.

La SNCB, une fois les offres reçues, organisera un « défilé de mode » dont le jury sera composé pour deux tiers de personnel astreint à porter l'uniforme, et pour un tiers par des représentants des services concernés et des organisations syndicales. Les mannequins devront y simuler les différents mouvements effectués par le personnel en uniforme pour vérifier son aspect pratique.

Une fois la maison de confection désignée, celle-ci devra réaliser 12 exemplaires de l'uniforme sélectionné qui seront testés par 12 agents pendant 2 mois.

Si le test est concluant, l'uniforme sera mis en production.

Les nouveaux uniformes devraient faire leur apparition début 1999, pour se généraliser le 1<sup>er</sup> mars de cette même année.

Bref, photographes ferroviaires... Ne conviendrait-il pas de réserver un peu de pellicule aux uniformes actuels de nos cheminots SNCB... avec leur accord bien entendu ?

## GTF asbl-Editions - nos tarifs au 15 septembre 1997

Code tarif	Désignation de l'article	prix net	port (B)	port étran.
<b>Librairie</b>				
201	Les tramways au Pays de Liège t.2 (trams vicinaux)	2700	260	350
203	Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB	2750	300	510
204	Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV	1140	120	190
205	Histoire du chemin de fer de Landen à Statte	750	100	110
206	Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise	350	80	100
207	Le trolleybus à Liège	380	80	100
208	Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen	980	120	190
209	Thématique philatélique ferroviaire (tome 1 : vapeur)	490	120	190
210	Tramways et trolleybus dans la guerre (1939-45)	450	80	100
211	J'étais machiniste, par Henri Scaillet	495	100	110
212	Thématique philatélique ferroviaire (tome 2 : diesel)	250	80	100
213	Adieu TEE	175	40	50
214	Le chauffeur de locomotive, par Henri Scaillet	375	60	70
215	Thématique philatélique ferroviaire (tome 3:électrique)	325	120	190
<b>Trans-fer (numéros spéciaux et hors série)</b>				
302	Spécial n°2 (Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain)	300	25	70
303	Spécial n°3 (St-Vith, Clabecq, trams littoral...)	425	40	100
304	Spécial n°4 (de La Panne à Losheimergraben)	450	25	70
305	Spécial n°5 (St-Ghislain-Quévrain; voitures K4-I11)	350	25	70
311	Musée des transports en commun du pays de Liège	250	25	70
312	Aspects ferroviaires du pays de Charleroi (trains+trams)	390	25	70
314	Le Fagnard (ligne internationale Trois-Ponts-Jünkerath)	100	20	50
316	Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières	370	25	70
317	Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith	200	25	70
318	Les frontières électriques de la SNCB	460	25	70
319	Electrification Gouvy - Troisvierges	300	25	70
320	Les lignes nouvelles de la SNCB	480	25	70
<b>Divers</b>				
401	Photos historiques transports en commun belges	250	60	100

**Pour commander :**

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

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

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

*Si vous désirez commander plusieurs ouvrages à la fois et obtenir des tarifs groupés pour frais d'envoi, demandez-nous notre nouveau catalogue !*

**GROUPEMENT BELGE POUR  
LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION  
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE, asbl.**  
BP 191 - B-4000 LIEGE 1.

**BON DE COMMANDE PAR CARTE DE CREDIT**

→ Utilisez ce bon de commande pour vous réaffilier et/ou commander nos articles « éditions » ou « distribution » à l'aide de votre carte de crédit « Visa » ou « Eurocard ».

**Renvoyez-nous le présent document** (ou une copie) :

✎ soit par la poste à notre adresse :

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

✎ soit par fax au n° 071/51 66 03 (avant 21 h)

Je soussigné.....N° membre.....

Rue ..... N° ..... Bte .....

Code postal..... Localité.....

**commande :**

Code-article	Désignation	prix envoi compris
	<i>réaffiliation 1998 membre n°..... code..... (code = A, B, C, P, EXP - voir p.6)</i>	
<b>TOTAL (*) →</b>		

J'autorise le débit de cette somme (\*) de ma carte VISA / EUROCARD

n° 

--	--	--	--

--	--	--	--

--	--	--	--

--	--	--	--

 E  
X  
P 

--	--	--	--

Date : .....

Signature : .....

*Trans-fer* est une publication périodique trimestrielle du GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1 (Belgique). Revue apolitique d'histoire et d'actualités ferroviaires belges, *Trans-fer* est envoyé gratuitement à tous les membres du GTF asbl.

---

© **Copyright GTF asbl** : les articles rédactionnels propres au GTF asbl, contenus dans ce numéro, ne peuvent être reproduits qu'avec l'autorisation préalable et écrite de l'éditeur, selon les règles de la législation belge et européenne.

Le GTF asbl en général et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires des opinions exprimées par les auteurs des articles contenus dans *Trans-fer*. Ces derniers n'engagent donc qu'eux-mêmes. L'éditeur responsable n'assume aucune responsabilité quant à l'exécution des prestations et services proposés dans *Trans-fer* et par le GTF asbl.

---

Le GTF asbl a une activité variée : voyages en Belgique et à l'étranger, éditions ferroviaires, distribution de publications diverses : *Trans-fer* vous tient au courant de toutes nos activités. Notre catalogue et toute autre information sur notre Association vous sont volontiers transmis : écrivez-nous à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 en joignant un timbre pour lettre.

---

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

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

---

### Service financier de notre Association

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

### PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ETRANGER

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

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

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

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

→ ou envoi d'un **mandat postal international** à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.  
Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement.

---

### Changements d'adresse

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



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

**B.P. 191 B-4000 LIÈGE 1**