

109 A o ù t
1998
Périodique trimestriel
21ème année

BELGIQUE-BELGIË

P.P.
LIÈGE X
9/406



transfer

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

N° aut. fermeture 9/16

150 F

Bureau de Dépôt: Liège X



TABLE DES MATIERES

LE MATERIEL DE LA SNCB.....	4
AFFECTATION ACTUELLE DU PARC MOTEUR DE LA SNCB.....	4
<i>Rames TGV appartenant à la SNCB au 24.05.98.....</i>	5
<i>Locomotives électriques @ au 24.05.98.....</i>	6
<i>Automotrices électriques (AM) au 24.05.98.....</i>	8
<i>Locomotives diesel de ligne au 01.06.98.....</i>	10
<i>Locomotives diesel de manoeuvres (HLR).....</i>	15
<i>Autorails diesel (AR).....</i>	19
<i>Matériel moteur @ en commande.....</i>	19
LA SNCB PAR LIGNE	20
L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE HIER ET AUJOURD'HUI	41
PERIPLE FERROVIAIRE DANS L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE	41
SOUVENIRS DE LA LIGNE 138 CHATELINEAU - FLORENNES - GIVET.....	51
ET LA CELEBRE LIGNE 150 TAMINES - DINANT ?	58
TRAMWAYS BELGES	63
PROLONGEMENT DU TRAM DE LA COTE A LA PANNE OU LE TRAM SUR LE QUAI DU TRAIN.....	63
NOUVELLES DIVERSES.....	67
REVISION DU PLAN @IC-IR ⁹⁸	67
LA NOUVELLE OFFRE IC-IR ⁹⁸ , FRUIT DE DEUX ANS DE RECHERCHES A LA SNCB.....	68
LE SERVICE « MINIBAR » ETENDU A LA PLUPART DES TRAINS @ « IC »	69
LE TICKET EUREGIO.....	70
ACTIVITES DU GTF ASBL	71
NOTRE TRADITIONNEL VOYAGE DU 11 NOVEMBRE AURA LIEU EN 1998 !.....	71
GTF-DISTRIBUTION	71
LES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS & LE « TAKT 98 »	73

COLOPHON

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

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

Coordination : H. Arden & R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1300 ex.

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

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

Editorial

A nos membres,

Vous avez été nombreux à manifester votre satisfaction et vos encouragements devant les efforts que notre équipe bénévole consent pour l'amélioration de la qualité de votre revue « *Trans-fer* » : vous avez apprécié non seulement l'apparition de la couleur, l'amélioration du rendu des photos et de la qualité du papier, mais aussi les thèmes des articles que nous vous proposons. Vous avez apprécié le fait que nous n'hésitons pas à sortir de l'anecdotique pour aborder des sujets de fond sur l'avenir du rail en Belgique et en Europe.

Sensibles à vos encouragements, nous sommes bien décidés à continuer. Aidez-nous de votre côté à diffuser *Trans-fer* : non seulement parlez-en autour de vous, mais signalez-nous aussi les personnes de votre connaissance susceptibles de rejoindre notre Association : nous leur enverrons volontiers un spécimen gratuit de notre revue et une proposition d'adhésion, sans engagement.

Ecrivez-nous à GTF asbl-secrétariat, B.P. 191, B-4000 Liège 1 et soyez déjà remerciés de ce que vous ferez en vue du développement des activités de notre Association.

GTF asbl

PHOTOS DE COUVERTURE

AVANT : une rencontre surprenante à **Aisemont** (ligne 150) lors de notre voyage du 23 mai dernier : engin *Caterpillar* de carrière et rame réversible M2 affrétée par le GTF asbl (photo J. Ferrière)

ARRIERE : impeccable correspondance tram/train à **La Panne** depuis l'inauguration du prolongement du tram du Littoral (photo M. Grieten - 26 juin 1998)

Le matériel de la SNCB

Affectation actuelle du parc moteur de la SNCB

(inventaire ® officiel)

La livraison de matériels nouveaux et l'application du plan IC-IR 98 de la SNCB ont provoqué de nombreux changements dans l'affectation - par remise - du matériel moteur de la SNCB.

Les tableaux donnent ci-après l'affectation par remise de celui-ci, par série, au 24.05.98 ou au 01.06.98 selon les cas.



La toute nouvelle locomotive électrique 1304 est photographiée ici le 27 juin 1998 par M. Grieten à la remise de Merelbeke, où la série est actuellement affectée.

Pour une bonne compréhension des tableaux, rappelons que chaque engin moteur a reçu à la SNCB depuis 1970 une numérotation à quatre chiffres. Le premier de ceux-ci indique la classe :

- 0 : automotrices électriques (le marquage de ce chiffre sur le matériel est négligé !)
- 1 : locomotives électriques à grande vitesse
- 2 : locomotives électriques pour services mixtes
- 3 : TGV Eurostar
- 4 : autorails diesel (et TGV Thalys)
- 5 : locomotives diesel de ligne à grande puissance
- 6 : locomotives diesel de ligne à moyenne puissance
- 7 : locomotives diesel de manoeuvres à grande puissance
- 8 : locomotives diesel de manoeuvres à moyenne puissance
- 9 : locomotives diesel de manoeuvres à faible puissance

Rappel : signification des abréviations télégraphiques des remises

FGH : Saint-Ghislain
 FHS : Hasselt
 FKR : Merelbeke
 FNDM : Anvers-Dam
 FSD : Ostende

FSR : Schaerbeek
 LNC : Monceau
 MKM : Stockem
 NK : Kinkempois

Rames TGV appartenant à la SNCB au 24.05.98

Type	N°	Remise
<i>Eurostar</i>	3101 - 3108	Bruxelles-Midi
<i>Thalys</i>	4301 - 4307	Bruxelles-Midi

Rappelons que les commandes de TGV Eurostar ont été passées en pool avec la SNCF et les chemins de fer britanniques. La numérotation des rames, faite par une couple de nombres à la fois impair et pair (chacune des deux motrices de la rame porte un numéro différent) est intégrée par réseau selon la clé de répartition suivante :

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

¹ - cette motrice est en principe stationnée en Angleterre, à North Pole précisément.

Les commandes de TGV Thalys quadritension ont été passées en pool par la SNCF, SNCB, les NS et la DB AG. La SNCF a en fait imposé sa numérotation, ce qui explique pourquoi les TGV Thalys appartenant en propre à la SNCB portent un numéro commençant par « 4 », classe en principe réservée aux autorails diesel. Voici la clé de répartition de ce matériel.

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

Locomotives électriques ⓑ au 24.05.98

11	12	13	15	16	18	19	20	21	
FKR	FKR	FKR	NK	FSD	NK	FKR	MKM	FSD	FNDM
1181	1201	1301	1501	1601	1801	1901	2001	2101	2151
↓	↓	↓	↓	↓	1805		↓	↓	↓
1192	1212	1305	1505	1606 1608	1806		2019 2021	2129 2131	2160
							↓ 2025	↓ 2150	

Affectation des locomotives classe 1:

- **série 11** (bitension 1,5/3 kV =) : rames réversibles SNCB/NS pour service « Bénélux » cadencé Bruxelles - Amsterdam
- **série 12** (bicourant 3 kV=/25 kV ~) : rames réversibles Ostende - Lille (provisoirement), rames réversibles Herstal - Lille (provisoirement) et trafic marchandises Gand-Maritime/Merelbeke - Lille-Délivrance (ou Frethun)
- **série 13** (bicourant 3 kV=/25 kV~) : en rodage
- **série 15** (tritension 1,5 kV/3 kV=/25 kV~) : locomotives cantonnées en service intérieur monocourant (axe Ostende - Eupen)
- **série 16** (quadr tension 1,5/3 kV= : 15/25 kV~) : service Ostende - Köln Deutz
- **série 18** (quadr tension 1,5/3 kV= : 15/25 kV~) : en sursis - service Ostende - Köln-Deutz, en appui des locomotives série 16
- **série 19** (bicourant 3 kV=/25 kV~) : essais (ex-2130 transformée)

22	23				25.0	25.5	26	27	
FGH	FNDM	FKR	FSD	NK	FNDM	FNDM	LNC	FSD	NK
2201	2301	2321	2351	2383	2501	2551	2601	2701	2721
↓	↓	↓	↓		↓	↓	↓	↓	↓
2218	2320	2350	2382		2514	2558	2615	2720	2760
2220							2617		
↓							↓		
2250							2635		

Remarques sur les locomotives classe 2 :

- **2383** : locomotive à tampons allongés, spécialisée pour la pousse des trains de voyageurs dans les plans inclinés de Liège entre Liège-Guillemins et Montegnée.
- **série 25.5** : locomotives bitension 1,5/3kV : quatre de ces locomotives sont louées à la compagnie privée néerlandaise « *Lovers Rail* » pour services voyageurs de service intérieur néerlandais avec voitures SNCB M2 ; pour les quatre autres, service navette marchandises entre le triage néerlandais de Kijfhoek (près de Rotterdam) et Anvers-Nord, Muizen ou Louvain.



Le 18 juin 1998, la locomotive 2504 remorque 8 voitures M2 pour assurer le train P 8089 au départ de Malines à 17h11 pour Saint-Nicolas (photo M. Grieten).

Automotrices électriques (AM) au 24.05.98

série/tranche	remise	N°	remarque
09.6/1954P	NK NK	961 - 962 964→975	automotrices postales pour transport du courrier automotrices postales pour transport du courrier
00/1962	MKM FKR FKR FKR	153→168 169→171 174→198 200→210	
00/1963	FKR FGH	212→220 221→250	
00/1965	FGH NK	251→264 265→270	
05.9/1970	FSR	595→600	anciennes automotrices « <i>aéroport</i> »
05/1966	FGH	601→640	
05/1970JH	FSR FSR	641→655 657→664	avec équipement électrique « JH » avec équipement électrique « JH »
06/1970TH	NK	665→676	avec équipement électrique à thyristors
06/1973	NK	677→706	
06/1974	NK FHS	707→717 718→730	



Automotrice 505 (train IC 529) au terminus à Knokke (photo M. Lebeau)

série/tranche	remise	N°	remarque
08/1976	FSR	821→832	automotrices quadruples
08/1977	FSR	833→844	automotrices quadruples
06/1978	FHS	731→755	
	FSD	756	
06/1979	FSD	757→782	avec panneautage intérieur teinte « moutarde »
03/1980	MKM	301→321	automotrices « Break »
	MKM	325 - 326	automotrices « Break » - propriété des CFL
	FHS	322 - 324	automotrices « Break »
	FHS	327→335	automotrices « Break »
03/1982	FHS	336→362	automotrices « Break »
	FKR	363→370	automotrices « Break »
03/1983	FKR	371→416	automotrices « Break »
	NK	417→440	automotrices « Break »
09/1986	FSR	901→935	automotrices doubles « Sprinter/banlieue »
09/1989	FSR	936→952	automotrices doubles « Sprinter/banlieue »
04.4/1996bi	FSD	441→472	nouvelles automotrices triples bitension
	FHS	473→490	nouvelles automotrices triples bitension
05/1996	FHS	501→...	nouvelles automotrices triples monotension

Remarques : caractéristiques des différentes séries d'automotrices

- **série 00** : automotrices doubles « classiques » avec vitesse limite de 130 km/h - livrée « Bordeaux ».
- **série 03** : automotrices triples « Break » avec vitesse limite de 160 km/h - livrée gris clair.
- **série 04** : automotrices triples de nouvelle génération avec vitesse limite de 160 km/h - livrée gris clair : 50 exemplaires sont livrés en version bitension (3kV/25kV - n°441-490), 70 exemplaires sont en cours de livraison en version monotension (n°501-570).
- **série 05** : automotrices doubles « classiques » avec vitesse limite de 140 km/h et équipement de traction à résistances système Jemont-Heidman- livrée « Bordeaux ».
- **série 05.9** : aménagement intérieur spécial pour les automotrices 595-600 primitivement réservées à la desserte de l'aéroport de Bruxelles-National (sièges individuels dans les 2 classes - compartiment fourgon agrandi).
- **série 06** : automotrices doubles « classiques » avec vitesse limite de 140 km/h et équipement de traction par thyristors- livrée « Bordeaux ».
- **série 08** : automotrices quadruples - livrée « Bordeaux ».
- **série 09** : automotrices doubles « banlieue » avec vitesse limite de 120 km/h - livrée « Bordeaux »
- **série 09.6** : automotrices postales avec livrée rouge (tranche 1954 transformée par occultation des fenêtres, déshabillage intérieur complet et aménagement de volets latéraux pour chargement de conteneurs postaux).

On notera l'absence de cet inventaire officiel des automotrices « inox » tranche 1956 (les survivantes des matricules n° 129 à 150) : ce matériel est en cours de radiation au fur et à mesure de la livraison des nouvelles automotrices triples.



Le 11 juin 1998, l'automotrice 145 à Zeebruges au départ du train L 983 pour Bruges. L'actuelle gare voyageurs de Zeebruges sera prochainement remplacée par un bâtiment neuf en site neuf, rapproché de la digue (photo M. Grieten).

Locomotives diesel de ligne au 01.06.98

51					52	53	54	59
FNDM	FHS	FSR	FKR	LNC	MKM	MKM	MKM	LNC
5154	5127	5101	5107 v	5117	5201 v	5301	5401 v	5905
5155	5129	5102	5108 v	5120	5205 v	5302	5403 v	5916
5156 v	5136	5103 v	5109 v	5121	5209	5303	5404 vc	5917
5157	5138	5104 v	5110	5123	5211	5304	5407	5926
5158	5141	5105 v	5111 v	5131	5212 v	5305		5936
5159	5142	5114	5112	5135	5214	5306		5939
5160	5143	5122 v	5113	5139	5215	5307		5941
5162	5144		5115	5140	5216	5308		5946
5164	5145		5116	5146	5217	5309		5947
5166	5152		5118 v	5147		5311		5950
5167	5179		5124 v	5148 v		5312		
5168 v	5183		5125	5149 v		5313		

51					52	53	54	59
FNDM	FHS	FSR	FKR	LNC	MKM	MKM	MKM	LNC
5170	5185		5128	5150 v		5314		
5171	5189		5130			5315		
5172	5193		5132			5316		
5173			5133			5318		
5174			5134			5319		
5175						5320		
5177								
5178								
5180								
5181								
5182								
5186								
total général série 51					total	total	total	total
76					9	18	4	10

v = engin muni d'une chaudière Vapor-Clarkson pour chauffage du train à la vapeur
 c = 5404 avec « gros nez » (ancienne cabine de conduite)



Le 31 mai 1998, l'arrivée simultanée de 2 trains à Bertrix a surpris Marc Grieten à 11h58. A gauche, une rame encadrée de 4 voitures M2 avec en tête la 5404 et en queue la 5306 arrive de Dinant par la ligne 166 (train L 6060). Après changement de front, la 5306 remorquera le tout vers Libramont. A droite, l'autorail 4504 arrive de Libramont par la ligne 165 (train L 5961) ; il continuera vers Virton.



↑ Le 11 juin 1998, en gare de Renaix, la 6256 en ancienne livrée verte attend le départ en tête d'une rame de 4 voitures M2 pour Gand-St-Pierre (train L 1988)
↓ Le 14 juin 1998 : tout trafic est interrompu entre Trois-Ponts et Gouvy suite aux travaux de voie et de signalisation ; l'IR 117 arrive à Trois-Ponts à 14h35, remorqué par la 5507 jaune et ses voitures I10 ; en queue se trouve la 5515 bleue qui remorquera le train vers Liège-Guillemins (photos M. Grieten).

55				
NK				FSR
5502 rcfl	5517	5527	5536 v	5501 tvrm
5503 rcfl	5518 rcfl v	5528 v	5537 rcfl v	5506 tvrm
5504	5519 rcfl e	5529 rcfl e	5538 rcfl	5509 tvrm
5505 rcfl e	5520 v	5530	5539	5511 tvrm
5507	5521	5531 rcfl e	5540 rcfl e	5512 tvrm
5508 rcfl v	5523 rcfl e	5532	5541	5514 tvrm
5510 rcfl e	5524	5533 v		
5513 rcfl v	5525 v	5534		
5515 rcfl e	5526 v	5535 rcfl		
total série 55 : 39				

rcfl = locomotive série 55 munie de la radio CFL.

e = locomotive série 55 munie de l'équipement pour le chauffage électrique des trains.

tvrm = locomotive série 55 munie de l'équipement TVM 430 de répétition de signalisation en cabine pour circulation sur les lignes à grande vitesse et d'un sécheur d'air.

v = locomotive série 55 munie d'une chaudière Vapor-Clarkson pour chauffage à la vapeur.

62-63					
LNC		NK	FHS	FKR	
6205	6275 infra	6210	6207 v	6201	6293
6213 v	6277 v	6215 infra	6238 v	6202 kv	6301
6214 v	6278 v	6227	6240 v	6203 infra	6303 infra
6217 v	6282 v	6241 infra	6245 v	6204 v	6304 v
6218 v	6284 v	6257 infra	6246 v	6206 v	6306
6221 gb-v	6285 v	6260 v	6251 v	6211	6307 v
6223	6286 infra	6263	6253 v	6212 v	6311 v
6224 v	6288 gb-v	6274 v	6255 v	6216	6313 v
6231 v	6290 v	6287 infra	6261 v	6219 v	6315 v
6234 v	6314 infra	6289 infra	6267 v	6220 v	6322 v
6242 infra	6316 infra	6302	6268 v	6222 v	6391 v
6243 v	6320 infra	6305 infra	6281 v	6225 v	6392 v
6244		6309 infra	6283	6228 v	6393 v
6248 v		6319	6291 v	6229 v	
6249 v		6321	6294 v	6230	
6250		6323	6295 v	6233 v	
6254 gb-v		6324 v	9296 v	6235 v	
6262		6325 v	6297 v	6236 v	
6266 infra		6328	6298 v	6237 v	
6269		6329 infra	6299 v	6247 v	
6271 v		6331	6312 infra	6252 infra	
6273 infra			6317 infra	6256 v	
			6326 infra	6264 v	
			6330 infra	6292 v	
total : 116					

gb = locomotive munie de graisseurs de bourrelets de roue type REBS

infra = locomotive du CA Maintenance Infrastructure

k = locomotive 6202 avec chaudière 201.454 modifiée

v = locomotive munie d'une chaudière Vapor-Clarkson



↑ Locomotive diesel « bleue » 5531 voie 14

↓ Locomotive de manoeuvre 8228 (« gate » en wallon) voie 3 (gare latérale)
Liège-Guillemins - 22 juillet 1998 - photos J. Ferrière

Locomotives diesel de manoeuvres (HLR)

70		71		73				
FNDM	FNDM	FNDM	FHS	FKR	NK	LNC		MKM
7001	7102bsi	7376x	7336bsi	7337	7381x	7301	7326	7338
7002	7103bsi	7377x	7357bsi	7350	7382x	7302	7327	7339
7003		7378x	7365bsi	7351	7383x	7303	7328	7340n
7004co		7379x	7366	7352	7384x	7304	7329	7341
7005		7380x	7370	7353	7385x	7305	7330	7342
		7386x	7371bsi	7354		7306	7331	
		7387x	7372	7355		7307	7332	
		7388x	7373bsi	7356		7308	7333	
		7389x	7374	7358		7309	7334	
		7390x	7375bsi	7359		7310	7335	
				7362		7311	7343	
				7363		7312	7344	
				7364		7313	7345	
				7367		7314	7346	
				7368		7315	7347	
				7369		7316	7348	
				7391x		7317co	7349	
				7392x		7318	7360	
				7393x		7319	7361	
				7394x		7320co		
				7395x		7321		
						7322		
						7323		
						7324		
						7325		
total : 5	total : 2	total général série 73 : 95						

bsi = locomotive munie d'un attelage automatique de type « BSI »

co = locomotive modifiée avec moteur diesel CO240

n = chasse-neige

x = locomotive couplable en unité multiple

74		75		76		80		82		
FNDM	FNDM	FSR		FSR		NK		FKR	FNDM	
7401xs	7501	7601	8001°	8046		8203	8231	8201	8256x	
7402xm bsi	7502	7602	8002°	8047	8205bsi	8234	8202	8257x		
7403xs	7503	7603	8006	8049	8212	8235	8204	8258x		
7404xm bsi	7504	7604	8007	8050	8213	8237bsi	8206	8259x		
7405xs	7505	7605	8009	8051	8215bsi	8238	8207	8260x		
7406xm bsi	7506	7606	8011	8052	8216	8239	8208bsi	8261x		
7407xs		7607	8012	8053	8217	8240	8209	8262x		
7408xm bsi		7608	8018	8055	8218	8245	8210	8263x		
7409x		7609	8020°	8058	8219	8248	8211	8264x		
7410x		7610	8025	8059	8220n	8252n	8214	8265x		
		7611	8027	8061	8221n	8253	8232	8266x		
		7612	8031	8062	8222	8254	8233	8267x		

74	75	76	80		82			
FNDM	FNDM	FSR	FSR		NK		FKR	FNDM
		7613	8032°	8064	8223n	8255	8236	8268x
		7614	8033°	8065	8224bsi		8241	8269x
		7615	8034	8066	8225bsi		8242	8270x
		7616	8035	8067	8226		8243	8271x
		7617	8037	8068	8227		8244	8272x
		7618	8340	8069	8228		8246	8273x bsi
		7619	8045		8229		8247	8274x bsi
		7620			8230		8249	8275xz
		7621					8250	
		7622					8251	
		7623						
		7624						
		7625						
total : 10	total: 6	tot.: 25	total : 37		total : 75			

bsi = locomotive munie d'un attelage automatique de type « BSI »

m = locomotive série 74 « maître »

n = chasse-neige

s = locomotive série 74 « esclave »

x = couplable en unité multiple

z = « veau » (locomotive sans poste de conduite)

° = locomotive équipée d'un sécheur d'air

84				85	91	
FNDM	FKR	LNC	NK	FNDM	FNDM	FKR
8428	8426 infra	8439 infra	8444 infra	8501	9107	9101
8433 infra	8429 infra	8443 infra	8447 infra	8502	9157	9109
8440	8430 infra	8450 infra	8448 infra	8503		9110
8441 trac	8431 infra	8465 infra		8504		9123
8442 infra	8432 infra			8505		9132
8451 infra	8434 infra			8506		9136
8452	8437 infra			8507		9138
8453				8509		9150 infra
8454 infra				8510		9152
8455 infra				8511		9160
8456 infra				8512		
8457 infra				8513		
8458 infra				8514		
8460 infra				8515		
8461				8516		
8462				8517		
8463				8518		
8464				8519		
8466				8520		
8467				8521		
8468				8522		
8469				8524		
8470				8525		
total : 37				total : 23		

91 (suite)					92
FSR	FAZ	LNC	NK	MKM	FAZ
9105 infra	9131 trac	9106	9146	9135	9209 trac
9108 infra		9111	9147	9148	
9119 infra		9112	9151	9153	
9121 infra		9115	9155	9159	
		9116 infra	9156		
		9117	9158		
		9118			
		9122 infra			
		9124 infra			
		9125 infra			
		9126			
		9127 infra			
		9128 infra			
		9130			
		9134			
		9137			
		9140 infra			
	9142 infra				
	9144				
	9149 infra				
	9154 infra				
total général série 91 : 48					total : 1

infra = locomotive du CA *Maintenance Infrastructure* - **trac** = tracteur d'atelier



Loc. 6305 « infra » et wagons « ES » à Sclaingneaux (photo M. Grieten - 29.12.97)



↑ Un groupe de locomotives de manoeuvres série 73 à la remise de Kinkempois
(photo J. Ferrière - 20 décembre 1986)

↓ Les autorails circulent encore entre Alost et Burst : le 18 juin 1998, les AR 4405
et 4402 au départ à Alost pour assurer le train P 8978 pour Burst. Sur la voie à
côté, l'AM 735 va assurer le train L 2189 pour Braine-l'Alleud (photo M. Grieten)

Autorails diesel (AR)

44		45	49
FKR	MKM	MKM	FNDM
4402	4407	4501	4903
4403	4408	4502	
4404	4410	4504	
4405		4505	
4406		4506	
		4508	
		4509	
		4510	
total : 8		total : 8	total : 1

Matériel moteur ® en commande

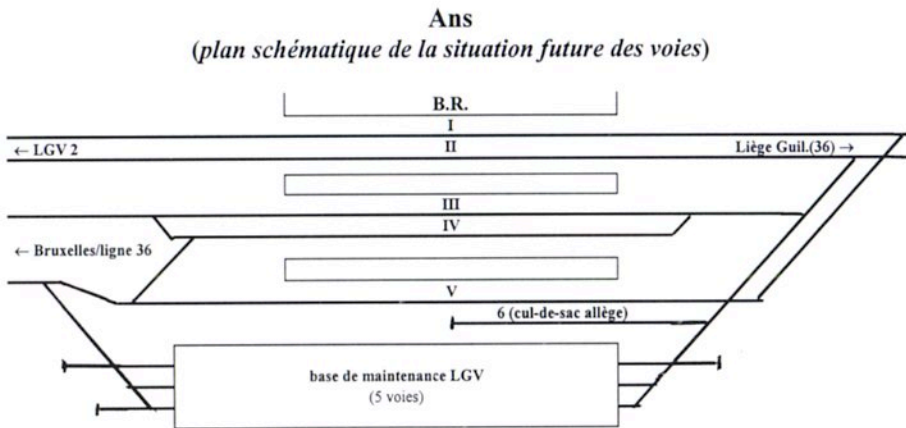
- Le solde des 70 **automotrices triples monotension série 05** en cours de livraison.
- **Locomotives électriques série 13** : 60 exemplaires en commande, plus 20 exemplaires pour les CFL. Les premières unités sorties - bitension 3 kV/25 kV sont actuellement en cours de mise au point. Il se pourrait que certaines des dernières unités commandées soient rendues compatibles pour le 15 kV 16 2/3 Hz de la DB AG vu la prochaine suppression des installations commutables d'Aachen Hbf,... à moins qu'une nouvelle « série 14 » de locomotives ne soit commandée à ce effet.
- **Autorails diesel double série 41** : 80 exemplaires en commande : livraison prévue entre 1999 et 2002 pour emploi sur toutes les lignes voyageurs SNCB non électrifiées, et sur l'Athus-Meuse.
- **Locomotives diesel de manoeuvres série 77** : 90 exemplaires en commande. Livraison prévue entre 1999 et 2002.
- **Rames ^{DB} ICE-2 quadritension** : il semble que la SNCB pourrait devenir propriétaire de quatre exemplaires de ces futures rames quadritension développées par l'industrie allemande, en pool avec la DB AG et les NS, afin d'assurer de nouvelles liaisons à grande vitesse Bruxelles - Francfort-Main dès 2002.

La SNCB par ligne

□ Ligne 36 Bruxelles - Nord - Liège-Guillemins

✓ Zone de Fexhe-le-Haut-Clocher - Ans

Les travaux d'établissement de la « nouvelle » ligne 36 entre ces deux gares arrivent progressivement à leur terme. Fin juillet 1998, les voies IV, V et 6 d'Ans étaient posées, de même que les deux voies nouvelles de la ligne 36 sur la totalité du parcours entre Ans et Fexhe-le-Haut-Clocher, les poteaux caténaires plantés et la signalisation implantée. Restait à tirer la caténaire... Ainsi, la voie B (sens Liège - Bruxelles) de la nouvelle ligne 36 devrait être mise en service entre Ans et Fexhe-le-Haut-Clocher lors du week-end des 17/18 octobre prochain, de même que les voies IV et V à quai d'Ans, ainsi que la voie 6 en cul-de-sac, qui servira de garage, pour rebroussement, des locomotives d'allège assurant la pousse des trains entre Liège-Guillemins et Montegnée².



On prévoit actuellement que la voie A nouvelle (sens Bruxelles - Liège) sera en service entre Fexhe et Ans pour fin janvier 1999. Les anciennes voies de la ligne 36 seront alors démontées : entre Ans et Bierset, elles feront place à la ligne à grande vitesse n°2 ; à Voroux-Goreux, elles seront intégrées dans la base « travaux » de la ligne à grande vitesse Louvain (Y Tivoli) - Ans, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2002.

² - ces locomotives d'allège garaient jusqu'à présent à Ans voie 1A, ancienne voie de gare latérale pour les trains circulant sur la défunte ligne 31 Ans - Rocourt - Liers.

✓ **Ouvrage de croisement des lignes 36 (Bruxelles - Liège) et 34 (Liège - Hasselt) au pied des plans inclinés à Liège-Guillemins**



Construction du saut-de-mouton des lignes 34/36 au pied des plans inclinés à Liège-Guillemins : les travées de l'autoroute sont aujourd'hui en cours de démontage à l'aide d'une gigantesque grue : ces travaux sont effectués sans coupure de la circulation des trains (passage du 9452, TGV Thalys pour Bruxelles et Paris-Nord le 22 juillet 1998 - photo J. Ferrière)

Dans le cadre de la reconstruction de la gare Liège-Guillemins, la SNCB a prévu la réception des TGV Bruxelles - Allemagne « à front de ville », dans la future gare à construire. Dans cette configuration, il faut prévoir un croisement - à niveaux différents - entre les lignes 36 et 34 au pied des plans inclinés (carrefour routier avenue de l'Observatoire - rue Hemricourt), avec un rayon de courbure permettant une entrée en gare à 100 km/h pour les trains en provenance de Bruxelles, au lieu des 40 km/h actuels.

Par ailleurs, l'antique viaduc ferroviaire à cinq tabliers métalliques surplombant le carrefour avenue de l'Observatoire / rue Hemricourt devra être renouvelé et rehaussé par rapport à l'ouvrage d'art actuel.

Les travaux liés à cette entreprise ont démarré le 2 juin 1998, pour une durée de deux ans. Ils sont d'autant plus délicats que l'autoroute A602 Ans - Liège, en cours de prolongement vers l'autoroute A 25 Liège-Luxembourg par les tunnels sous Cointe et

un pont haubané sur la Meuse surplombe les voies de la ligne 36 à l'endroit où cette dernière doit croiser la ligne 34. Il est nécessaire de démonter cinq travées de l'autoroute pendant la durée du chantier, afin, notamment d'en déplacer les piles. Ce spectaculaire démontage a eu lieu notamment pendant le pont du 21 juillet. Les travaux dans ce secteur doivent impérativement être terminés pendant le 1^{er} semestre 2000, époque où la liaison autoroutière via les tunnels sous Cointe et le pont haubané sur la Meuse doit être ouverte au trafic, élections communales obligent...

✓ **gril de Liège-Guillemins côté Ans**

En guise d'hors d'oeuvre à ces gigantesques travaux, du 20 juin au 7 juillet dernier, les voies à quai 9, 10, 11 et 12 de Liège-Guillemins ont été mises en cul de sac côté Ans avec les problèmes d'exploitation que l'on devine... Il s'agissait de relever les aiguillages du gril côté Ans (dont la configuration n'a été que très peu modifiée) afin de les mettre au niveau du futur ouvrage de franchissement de l'avenue de l'Observatoire, rehaussé par rapport à l'ouvrage actuel. Les voies 13 et 14 suivront. Faut-il décrire les problèmes d'exploitation créés pendant cette quinzaine aux signaleurs du block 45, qui commande les installations de la gare, et qui ont dû se passer de quatre voies de passage sur les neuf normalement en service ?



**Le pont-tube de Liège-Guillemins (côté Angleur) sera supprimé et comblé
(rame réversible I 11 pour Eupen - photo J. Ferrière - 22 mai 1998)**

De l'autre côté du pont de l'avenue de l'Observatoire, il faut écarter le plus possible les voies des lignes 34 et 36 afin de permettre les travaux d'établissement du saut-de-mouton 34/36, et l'établissement de nouvelles pilastres pour le viaduc autoroutier.

Dans cette perspective, du vendredi 17 juillet à 23h20 au dimanche 19 à 6h00, la circulation des trains a été totalement interrompue entre Liège-Guillemins et Liège-Palais, promue tête de ligne de la relation vers Hasselt et Anvers. Des autobus de substitution ont pris le relais entre les deux gares. La ligne 34 a été mise à voie unique depuis la tranchée couverte créée dans les années septante à hauteur de la rue Bassenge lors des travaux de construction de l'autoroute, jusqu'à l'entrée de Liège-Guillemins : les trains circuleront... sur la rue Edouard Wacken elle-même (côté Cointe). La voie « B » de la ligne 36, elle, sera détournée par l'actuelle voie en cul de sac, vestige du raccordement au charbonnage du Laveu.

Quant à la reconstruction de la gare de Liège-Guillemins elle-même, les travaux débuteront en mars 1999 par la démolition des voies II à V de gare latérale (côté Angleur), qui ne servent déjà pratiquement plus qu'au garage des locomotives.

□ Ligne 37 - Liège - Hergenrath - frontière - section Welkenraedt - frontière

Les travaux de remplacement de la *Hammerbrücke* continuent selon le planning prévu. Le premier tablier nouveau est en cours de finition. Le second tablier sera amené le 1^{er} week-end d'octobre.

Les deux passages à niveau de Hergenrath sont en cours de suppression. Quant à la sous-station de traction construite à la frontière - côté belge - ses transformateurs étaient en cours d'installation en juillet dernier. Sa construction est notamment justifiée par le fait qu'il faut donner un surcroît de puissance pour les TGV Thalys lorsqu'ils gravissent - sous 3000 volts - les plans inclinés d'Aix-la-Chapelle en territoire allemand. Maintenant que la DB AG a décidé de placer des isolateurs à la frontière géographique pour alimenter le tronçon allemand en 15 kV et supprimer les installations bicourant d'Aachen Hbf, on est un peu perplexe devant cet investissement de la SNCB.

Bref, les différents travaux évoqués et la rectification des courbes permettra d'autoriser une vitesse de 160 km/h entre Welkenraedt et la frontière allemande sur une ligne qui sera intégrée dans le réseau à grande vitesse belge, puisque la ligne nouvelle n°3 en provenance de Chênée via Soumagne devrait se raccorder à cette section de la ligne 37 soit à Welkenraedt, soit à Walhorn (la SNCB n'a pas encore tranché...).

☐ Ligne 40 - Liège - Visé (frontière) - à propos de la section internationale Visé - Maastricht

Voilà une section peu évoquée dans la littérature spécialisée, bien qu'elle soit un des deux points de contact électrifiés³ entre les réseaux belge et néerlandais.

Dans le sens Belgique - Pays-Bas, cette section internationale à double voie trouve son origine à la sortie nord de la gare de Visé. Elle y passe sous le viaduc de la ligne marchandises 24 Visé - Montzen, en parallèle avec la ligne 24/1 Visé - Y Longchamps - Y Berneau, laquelle permet aux trains de marchandises Liège - Allemagne, de rejoindre la ligne 24 et Montzen. A la bifurcation de Longchamps, une autre courte section de raccord, la 24/2, Y Longchamps - Visé-Haut, permet l'accès direct dans l'autre sens vers Tongres - Anvers.

Il reste alors quelques centaines de mètres à parcourir sur territoire belge, avant de franchir la frontière, parallèlement à l'autoroute, et de rencontrer les signaux de changement d'exploitation SNCB/NS. Une particularité pour le réseau néerlandais : les trains roulent à gauche⁴ sur la section NS, selon l'usage belge, et ce, jusqu'en gare même de Maastricht Centraal Station...

Si, sur territoire belge, la vitesse de référence est fixée à 120 km/h, elle est de 100 km/h sur territoire néerlandais. Pour l'amateur ferroviaire averti, le passage aux Pays-Bas est patent : portiques de caténaire typiques, bien que celle-ci soit alimentée en 3 kV par la sous-station de Visé, signalisation NS (block automatique) et passages à niveau automatiques avec cloche typique. Premier point d'arrêt néerlandais rencontré, celui d'Eijsden, avec son quai central⁵ et le « passage à niveau pour piétons » permettant d'y accéder, tout aussi typique des lignes néerlandaises. Il s'agit là du seul point d'arrêt néerlandais dont les voies sont alimentées par caténaire 3 kV : il est donc desservi uniquement par les rames électriques belges Liège - Maastricht, qui s'y arrêtent toutes les heures : en cas de desserte purement hollandaise, un autorail diesel doit être mis en ligne, les NS ne disposant pas de matériel électrique bitension.

L'écluse séparant les caténaires 3 kV SNCB et 1,5 kV NS se trouve à mi-chemin entre Eijsden et la gare de Maastricht-Randwijk, à Gronsveld, en pleine voie. On y rencontre classiquement les signaux « *baissez pantographes* », « *changement de tension d'alimentation* », puis « *levez pantos* ». La SNCB n'utilise pas de matériel bitension sur la section, se contentant de circuler avec du matériel classique à puissance réduite sur les quelques kilomètres séparant l'écluse de la gare centrale de Maastricht qu'aucun train électrique de la SNCB ne dépasse. Quelques centaines de mètres plus loin, un signal « *ATB* » indique que, pour le matériel équipé, le système NS d'asservissement du train à la signalisation est actif. Encore quelques tours de roue, et c'est Maastricht Randwijk, un point d'arrêt créé il a quelques années pour desservir le

³ - faut-il rappeler que l'autre est le point frontière d'Essen-Roosendaal (ligne 12) ?

⁴ - sur le réseau des NS, les trains roulent à droite !

⁵ - les voies principales ont été écartées pour ménager ce point d'arrêt, si bien qu'un ralentissement permanent à 90 km/h y est prescrit.

nouveau quartier de la banlieue sud de Maastricht : pour la petite histoire, c'est dans un bâtiment officiel du coin que le célèbre traité européen « de Maastricht » a été signé le 7 février 1992... Passons... La gare de Maastricht Randwijk, outre les deux voies principales internationales, comporte une voie en cul-de-sac, destinée au terminus des trains omnibus du service intérieur néerlandais à destination de Roermond ou de Heerlen : des rames « *Hondekop* » doubles remarquablement rénovées. Cette voie en cul-de-sac est totalement indépendante des deux voies principales, puisqu'elle est raccordée au réseau au gril sud d'entrée de Maastricht.

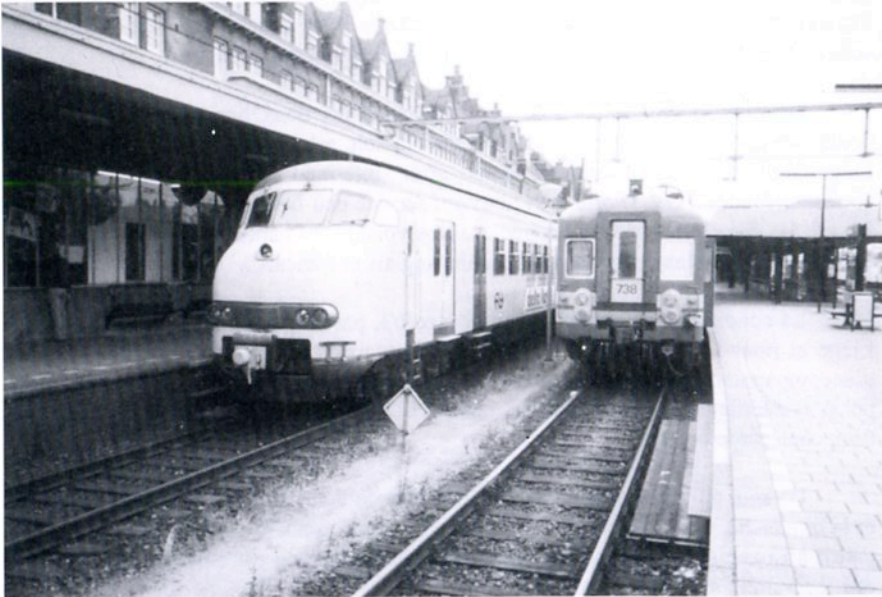
Quelques centaines de mètres encore, et voici la gare de Maastricht CS. Elle comporte trois voies de gare latérale (numérotées 1, 2 et 3) côté nord, et trois voies de passage (4, 5, 6) avec quais « tandem » dans la grande tradition néerlandaise : on peut y recevoir et y expédier deux trains de la même voie à quai, grâce à un jeu d'aiguillages installés en son milieu.

La voie 4 - dans l'axe de la voie en cul-de-sac de Maastricht-Randwijk - est plutôt réservée, dans sa portion « sud », au trafic omnibus Randwijk - Heerlen/Roermond. C'est donc sur les voies 5 ou 6 que font terminus les automotrices SNCB doubles « classiques » qui assurent depuis le plan IC-IR⁹⁸ (et l'évincement des automotrices « *Break* ») la desserte Liège - Maastricht. Un train par heure, originaire de Liège-Palais, rejoint Maastricht sous régime « L » en une bonne demi-heure avec arrêts à Liège-Guillemins, Bressoux, Visé, Eijsden et Maastricht-Randwijk. A Maastricht CS, des correspondances immédiates sont organisées vers Amsterdam comme vers Heerlen. Les NS, eux aussi, pratiquent l'horaire cadencé...

De plus, depuis le 24 mai dernier, toutes les deux heures, une automotrice double en provenance d'Anvers-Central via Hasselt, est prolongée en régime « IR » de Liège-Guillemins à Maastricht, sans arrêt intermédiaire, afin de relever les correspondances TGV *Thalys* ; un nouveau service peu fréquenté : avec 20 voyageurs à bord, les cheminots crient au miracle... Nos voisins ont baptisé ce train « *sneltrain* », et l'annoncent à Maastricht en néerlandais, anglais et français...

La conduite des trains est assurée, aux 2/3, par du personnel SNCB du dépôt de Liège et pour le tiers restant, par des conducteurs néerlandais. Quant au personnel d'accompagnement, les trains « L » bénéficient d'une équipe mixte : chefs-gardes belge et néerlandais se partagent les tâches. Les trains « IR », eux, ne disposent que d'un chef-garde belge...

Un seul train de voyageurs tracté roule sur la ligne Liège - Maastricht, le samedi et le dimanche, en juin, juillet et août : il relie Amsterdam CS (Eindhoven à certaines dates) à Luxembourg. Assuré par une rame néerlandaise, il est repris entre Maastricht et Liège-Guillemins par une locomotive série 27 de la SNCB. Une fois arrivé dans la Cité Ardente, il est repris, après rebroussement, par deux locomotives série 55 vu sa forte composition (8 voitures) . Mentionnons aussi en saison le train-autos-couchettes 's Hertogenbosch - Bressoux - Avignon/Narbonne repris de Maastricht à Bressoux, soit par locomotive électrique série 27, soit par locomotive diesel série 55, et le panorama du service « voyageurs » de cette ligne internationale régionale est complet.



Maastricht CS sous caténaires 1,5 kV

- ↑ locomotive NS 1658 garée à l'arrivée d'Amsterdam CS et automotrice SNCB 676 stationnant voie 6 pour assurer le train L 5381 pour Liège-Palais
↓ voie 4, automotrice NS, assurant un « *stoptrein* » pour Roermond et automotrice SNCB 738, voie 5, pour Liège-Guillemins et Anvers-Central (train IR 2939)
(photos R. Marganne - 18 juillet 1998)

Le trafic des marchandises international, peu fourni, est repris à Maastricht par des locomotives SNCB série 27 ou 55. En trafic local, des locomotives diesel série 2400 des NS sont parfois visibles à Visé, gare qu'elles ne dépassent pas.

Si le coeur vous en dit, profitez du nouveau billet « *Euregio* » et allez jusqu'à Maastricht. Vous pourrez apprécier le démarrage poussif d'une automotrice SNCB à thyristors sous caténaire 1,5 kV : heureusement que le profil de la ligne est quasi-plat...

R.M.

□ Ligne 42 - Rivage - Gouvy-frontière

Les travaux d'électrification progressent selon le calendrier prévu.



Le 14 juin 1998, la HLD jaune 5527 remorquant les voitures I 10 de l'IR 114 passe à 14h09 vers Liège-Guillemins à hauteur des travaux de construction du nouveau quai de Coö. Construit sur l'emplacement de l'ancienne voie B, il est implanté plus près du centre du village et directement accessible depuis le nouveau pont-route en construction au-dessus de la voie ferrée. A l'arrière-plan, on distingue l'actuel quai de Coö, avec son abri, du côté gauche de la voie.

En queue de ce train se trouve la HLD bleue 5505 (photo M. Grieten).

Ces travaux n'engendrent plus de perturbations sur les trains réguliers pendant ces mois de vacances d'été. Tout au plus faut-il signaler que du 22.06 au 3.07.98, sauf pendant le week-end, le train IR 4022 (dernier départ de Liège-Guillemins pour

Gouvy) a été remplacé par un autobus sur tout son parcours ; l'arrivée à Gouvy était prévue à 01h25 au lieu de 00h22 pour les rares navetteurs vespéraux !

Comme chaque été, les trains IR Liège – Luxembourg ont vu leur composition renforcée d'une voiture B I10 : au crochet de la locomotive diesel 55 « bleue », on trouve donc 3 I10 B, 1 I10A et un fourgon Dms avec pictogrammes « Vélos » en livrée orange. Il faut en effet ménager de la place pour les touristes, attirés par les Ardennes à la belle saison, mais surtout pour les nombreux groupes de mouvements de jeunesse en route pour le site de leur « *grand camp* » d'été.

Après les vacances, la SNCB va se concentrer sur le tronçon Trois-Ponts - Vielsalm, désormais à voie unique : il faut en rectifier le profil et l'électrifier.



Le 5 juin 1998, en gare de Vielsalm, le train IR 118 assuré par la HLD 5523 et des voitures I10 est reçu à 17h43 voie 1 (à contre-voie vers Trois Ponts) (photo M. Grieten)

A cet effet, dès le 15 septembre, les trains IR Liège - Luxembourg d'heures creuses de jour (113, 115 et 117 vers Luxembourg, 110, 112 et 114 en sens inverse) seront remplacés par un autobus entre Aywaille et... Troisvierges (*sic!*). Afin de s'insérer dans le trafic cadencé « *Takt 98* » des CFL, qui prévoit un train IR par heure entre Troisvierges et Luxembourg, l'autobus de substitution en provenance de Aywaille arrivera à Troisvierges avec juste une heure de retard sur l'horaire officiel, et les voyageurs priés de monter dans le train de service intérieur luxembourgeois en attente de départ. Le train « international » (tranche Troisvierges - Luxembourg) de

l'horaire officiel sera parti, lui, à l'heure pour la clientèle luxembourgeoise. Dans le sens inverse, le voyageur transbordé par bus entre Troisvierges et Aywaille, devrait arriver avec une heure de retard à Liège-Guillemins, et trouver la même palette de correspondances, dans le cadre de l'horaire cadencé IC-IR⁹⁸. Tout cela est bien beau sur le papier, mais il faudra 3 h ½ pour parcourir en train les quelque 150 km qui séparent entre Liège et Luxembourg. Et dire qu'on a failli supprimer la ligne !

La mise en service de la traction électrique entre Liège et Luxembourg est toujours prévue pour le 30 mai 1999 (changement d'horaires).. mais il ne faudrait pas s'attendre à un gain de temps de plus d'une dizaine de minutes sur l'ensemble du parcours : sur la ligne 42 Rivage - Gouvy, la vitesse de référence, actuellement fixée à 90 km/h, ne pourrait être relevée à plus de 100 ou 110 km/h vu les sinuosités de l'itinéraire...

M. Grieten - R. Marganne

□ Ligne 52 Anvers - Boom - Puurs



Le 26 juin 1998, l'automotrice 817 - assurant le train 2580 - passe à 11h17 sur la partie fixe du pont sur le Rupel avant de s'arrêter en gare de Boom, à destination d'Anvers (photo M. Grieten)

La caténaire a été mise sous tension 3000 volts sur la ligne 52 entre Boom et Puurs, ainsi que sur la courbe de raccord entre Boom et Willebroek (ligne 52/2) le 7 mai 1998.

Le vendredi 22 mai 1998, des circulations en par automotrices 900 ouvertes au public étaient organisées entre ces 2 gares en prélude à la remise en service du 25 mai.

A cet égard, une pétition ayant récolté plus de 1300 signatures a été remise à la SNCB pour réclamer la réouverture de l'ancien point d'arrêt de *Sauvegarde* (commune de Ruisbroek) entre Puurs et Boom.

Par ailleurs, des tensions existent toujours entre la SNCB et la *Société du Canal Maritime* pour l'exploitation du pont levant sur cette voie d'eau. Toutes les heures, l'ouvrage d'art doit en effet être abaissé deux fois, pour permettre la circulation des trains entre Boom et Puurs : cette opération prend chaque fois non loin d'un quart d'heure et la *Société du Canal* se plaint de l'entrave correspondante à la circulation des bateaux de fret tenus à des délais de livraison très serrés de leur marchandise, selon la technique industrielle du « *just in time* »...

M. Grieten



En gare de Puurs, en semaine, toutes les heures, les 3 voies à quai sont occupées. Ce fut le cas le vendredi 26 juin 1998 : à droite, voie I, l'AM 256 assurant l'IR 2611 pour Saint-Nicolas ; au centre, voie II, l'AM 719 assurant l'IR 2632 pour Malines et Louvain ; à gauche, voie III, l'AM 804 au départ du train L 2582 pour Boom et Anvers (photo M. Grieten)

Ligne 112 - Marchienne-au-Pont - La Louvière

Longtemps espéré et attendu, le nouveau bâtiment de gare de La Louvière-Sud est pratiquement opérationnel. Le gros oeuvre était terminé pour les congés estivaux de

la construction. Travaux intérieurs et finition devraient suivre, afin de désaffecter le sordide bâtiment provisoire actuel, dont les cheminots de La Louvière-Sud ont eu bien du mérite à s'accommoder : on peut se demander comment son existence même a été tolérée depuis l'ouverture au trafic de cette gare il y a quinze ans.

R.M.



Les automotrices 900 (gérées maintenant par Schaerbeek) circulent sur les lignes 108, 112 et 117 depuis le 24 mai 1998. Le 18 juin 1998, l'AM 909 stationne en gare de La Louvière Sud - exactement devant le nouveau bâtiment non encore fonctionnel - pour assurer le train L 4281 vers La Louvière-Centre, Manage et Charleroi-Sud (photo M. Grieten)

❑ Ligne 125 Liège-Guillemins - Namur - l'éboulement de Bas-Oha

Le 30 avril dernier, en fin de soirée, une paroi rocheuse s'effondrait sur les deux voies de la ligne 125 à Bas-Oha, entre Statte et Andenne, sur la ligne Liège - Namur. Une automotrice double assurant la défunte relation IR Charleroi - Liers, prise au piège, avait déraillé, ne causant fort heureusement que des blessés légers.

La circulation fut immédiatement interrompue sur cette section, puis rétablie à voie unique entre Statte et Java. Du 22 juin au 19 juillet, la SNCB a fait procéder à des travaux de consolidation et de stabilisation de la paroi rocheuse consistant dans l'ancrage des rochers et la projection de béton sur la paroi surplombant la voie ferrée.

A cette occasion, la voie unique restait maintenue, ce qui a posé problème notamment lors de l'instauration du plan IC-IR⁹⁸ : un train P de matinée dut même être supprimé.

Depuis le 20 juillet dernier, la double voie a été rétablie et le trafic ferroviaire normalisé, moyennant un indispensable, mais temporaire ralentissement.

R. M.

□ Ligne 130 - Charleroi - Namur : souvenirs de Tamines et d'Auvelais

A la suite de la publication, dans Trans-fer 108, p. 43 sq., d'une notice historique traitant notamment des gares de Tamines et d'Auvelais, notre membre P.F. de Wavre nous fait le plaisir de nous faire profiter de ses souvenirs des années cinquante... et de rectifier quelques erreurs contenues dans notre article. Qu'il en soit ici vivement remercié !

« Dans les années cinquante, la station de **Tamines** comportait une gare latérale (côté Auvelais), qui comptait non pas deux, mais trois voies. La 1^{ère} latérale utilisait le quai de la voie principale UNE (vers Charleroi). La deuxième latérale était juste à côté, côté rue. Un quai se trouvait entre la 2^{ème} et la 3^{ème} latérale. Une grille séparait la 3^{ème} latérale de la rue : elle était si proche qu'on aurait cru pouvoir toucher les trains en tendant le bras. Curiosité : vers 17 heures, un train de deux voitures GCI quittait la 3^{ème} latérale, cisailait la ligne 130, prenait la ligne 147 vers Fleurus, avec une locomotive à vapeur type 31 de la remise de Landen en tête.



Souvenir de la 3^{ème} voie de gare latérale de Tamines au temps de la vapeur
(photo J. Bazin - 12 juillet 1959)

Quant au bâtiment actuel de la gare d'**Auvelais**, il ne date pas de l'après 1945, mais de l'immédiat avant-guerre. Il est construit sur un remblai naturel et les voies n'ont donc pas été abaissées. Dans les années vingt, un autre bâtiment de gare existait, de l'autre côté de voies : il était accessible par l'actuelle rue D. Romedenne. Il y avait un immense passage à niveau qui permettait de passer de la rue Félix Protin à la rue de la station (actuelle avenue de la Libération). Vers 1950, il y avait une halle à marchandises du côté opposé à l'actuelle gare. La voie « une » longeait le talus de la nouvelle gare, sans quai : on y rangeait les trains de marchandises à dépasser, ou qui desservaient une fonderie raccordée. Cette voie 1 a été déposée. La voie principale vers Charleroi, desservant le quai central, était numérotée « II », la principale vers Namur « III ». Il y avait une voie « 4 » marchandises vers Namur, et une « 5 » pour la halle à colis. On a construit entre 1955 et 1960 un pont permettant de supprimer le passage à niveau (rue Protin - avenue de la Libération), mais il joint, cinquante mètres à l'ouest, le « rue des Anges », naturellement surélevée, à la « rue Romedenne », élargie et dotée d'un plan incliné. L'ancien passage à niveau était doublé d'une passerelle pour les piétons : elle a subsisté un moment sur le site de l'ancien passage à niveau, et est aujourd'hui remplacée par un passage piétonnier sous les voies. »

□ Ligne 122 - Y Melle - Grammont



En gare de Zottegem, la locomotive diesel 5118 assure le train L 1880 Grammont - Gand-St-Pierre le 1er juillet 1998 (texte et photo : M. Grieten)

La ligne 122 fait partie des sections que la SNCB ne compte pas électrifier et qui continueront à être assurées en traction diesel. En attendant la livraison des nouveaux autorails doubles série 41, tous les trains sont dotés de vieillissantes voitures M2. Avec un peu de chance, on peut même encore voir l'une ou l'autre voiture M2 dans sa livrée originelle de couleur verte. Si les trains sont normalement remorqués par des locomotives diesel série 62, on peut de temps en temps apercevoir une locomotive série 51 de la remise de Merelbeke.

❑ Ligne 130A - Charleroi - Erquelinnes (frontière) - nouveaux ponts

Comme nous l'avons annoncé dans une livraison précédente, la SNCB engagera, d'ici 2005, un budget total d'1,5 milliard de francs pour procéder au renouvellement de 14 ponts sur la Sambre : cinq seront en chantier d'ici l'an 2000. Les nouveaux ouvrages d'art prévus, en béton armé, seront moins bruyants et plus résistants - vu le trafic marchandises lourd que la ligne 130A doit supporter sur le corridor international France - Allemagne/Pays-Bas - que les ponts métalliques à remplacer, dont seules les culées seront conservées.

Actuellement, les travaux se concentrent à Lobbes, sur l'actuel pont qui enjambe la Haute-Sambre, et qui sera remplacé dans les prochaines semaines.

Le trafic ferroviaire est peu perturbé par ces travaux.

M. Grieten

❑ Ligne 132 - Y La Sambre - Walcourt - Mariembourg - Couvin

Au moment où la ville de Walcourt célèbre le centenaire de l'arrivée du chemin de fer dans la région, nous avons pensé qu'il serait agréable à nos lecteurs que nous fassions le point sur la dernière ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse encore exploitée en trafic voyageurs et marchandises.

✓ Le tracé de 1970

Rappelons qu'au départ de la bifurcation « Sud » de La Sambre (B.K. 66.755), près de Charleroi, la ligne 132 se sépare de la ligne 130A vers Erquelinnes, pour remonter à double voie le cours de la sinueuse Eau d'Heure jusqu'à Walcourt, non sans l'avoir franchie une dizaine de fois... Deux tunnels jalonnent ce parcours : le souterrain à voies mariées de Jamioulx (138 mètres) et celui de Ham-sur-Heure (gabarit normal double voie - 445 mètres). La ligne traverse l'ancien noeud ferroviaire de Jamioulx (B.K. 73.179), qui recevait jadis la ligne 133 en provenance de Couillet et de celui de Berzée (B.K. 82.176), point de croisement avec la défunte ligne 111 Thuillies - Laneffe.

La gare de **Walcourt** (B.K. 85.979), seul établissement de cette partie de ligne à avoir gardé quelques voies accessoires, n'est plus que l'ombre de ce qu'elle fut : ancienne gare d'origine des lignes 135 vers Morialmé et 136 vers Florennes (Central), dotée d'une remise à locomotives et à autorails aujourd'hui désaffectée.

Au sud de Walcourt, la SNCB a abandonné en 1970 le tracé originel de la ligne 132 par Cerfontaine et Senzeille, à cause de la création du complexe de barrages de l'Eau d'Heure. L'ancienne assiette est aujourd'hui en partie noyée, en partie occupée par la route nationale 978 dite « route des barrages ». Après avoir initialement envisagé d'abandonner toute desserte ferroviaire au sud de Walcourt, la SNCB a finalement décidé de détourner la ligne - à simple voie - en réutilisant au maximum les plates-formes de lignes ferrées encore subsistantes: la ligne 136 entre Walcourt et Saint-Lambert⁶, qui remonte le cours de l'Eau d'Yves, un ruisseau affluent de l'Eau d'Heure, puis - à l'aide d'une courbe nouvelle - la plate-forme de l'ancienne ligne 136B Florennes - Senzeille.

Cette déviation permet de desservir **Philippeville** (B.K. 99.456) dont la gare est atteinte après franchissement d'un tunnel de 237 mètres. L'ancien tracé de la ligne 132 est ensuite rattrapé non loin de Roly, grâce à une courbe créée en 1970.

Mariembourg (B.K. 112.900) était ainsi rejoint, ancien noeud ferroviaire de l'Entre-Sambre-et-Meuse : il y avait là-bas la célèbre ligne 156, héritage de la Compagnie de Chimay, une des dernières sociétés privées de chemin de fer en Belgique, dont les trains reliaient Anor (en France) et Hastière, dans la vallée de la Haute-Meuse, en passant par Chimay et Doische. La ligne 132, elle, continuait vers Treignes, domaine actuel du célèbre *Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées asbl*. En 1984, la SNCB décida de prolonger systématiquement les trains de la ligne 132 jusqu'à **Couvain** (B.K. 5.402), par la courte ligne 134, qui existait encore à l'époque pour les besoins d'un trafic marchandises aujourd'hui disparu.

✓ Le trafic et les installations voyageurs

En trafic voyageurs, la ligne est actuellement exploitée pendant les heures creuses en semaine et pendant le week-end à l'aide de deux obsolètes rames réversibles de 3 voitures M2 (1B, 1AB et 1BDX) tractées/poussées par une vieillissante locomotive série 62 (ou 51) de la remise de Monceau. Aux heures de pointe, deux autres rames réversibles de trois voitures M2 et une rame de 4 voitures M2 non réversible s'y ajoutent. Les horaires ne sont pas cadencés, mais tentent de concilier rotation rationnelle du personnel et du matériel et besoins d'une clientèle composée essentiellement de navetteurs ou d'étudiants.

De nuit, certaines de ces rames sont garées à Châtelet ; d'autres, locomotive comprise, « dorment » à Walcourt, qui dispose à cet effet d'un dépôt de conducteurs et

⁶ - une bifurcation avait été aménagée à Saint-Lambert et resta en service tant que la ligne 136 vers Florennes resta en exploitation. Cette ligne est aujourd'hui démontée.

de chefs-gardes. A l'aube, ces rames rejoignent Couvin à vide, afin d'assurer les premiers trains de la journée ; même mouvement en sens inverse en fin de soirée.

Depuis plusieurs mois, le trafic ferré de la ligne 132 est réglé par la technologie PLP⁷ au départ du block 30 de Charleroi-Sud. Le personnel de ce poste dispose d'écrans d'ordinateurs permettant une visualisation schématique de la ligne - et de son occupation - de la bifurcation de la Sambre (exclu) jusqu'à Philippeville inclus. Les gares de Mariembourg (block 22/1.132) et Couvin (block 2/1.134), encore provisoirement desservies localement, doivent elles aussi être télécommandées par Charleroi-Sud dans un avenir rapproché : en attendant, des annonces téléphoniques simplifiées (régime B.S.R.M.) sont passées entre le signaleur du block 30 de Charleroi-Sud et le sous-chef de Mariembourg.

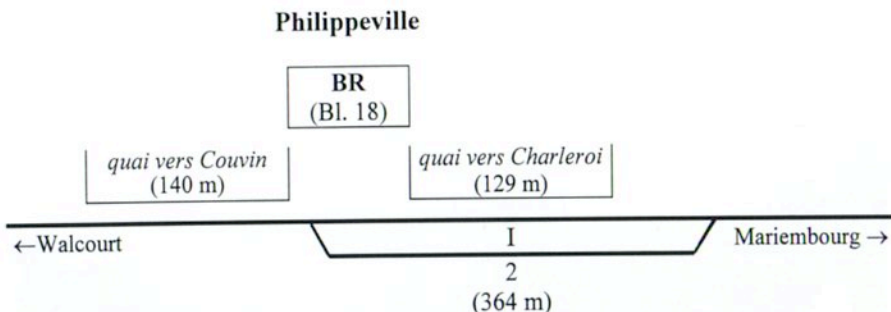


**Un train régulier de voyageurs aux environs de Mariembourg sur la ligne 134
(rame réversible M 2 - photo J. Ferrière - 16 mai 1987)**

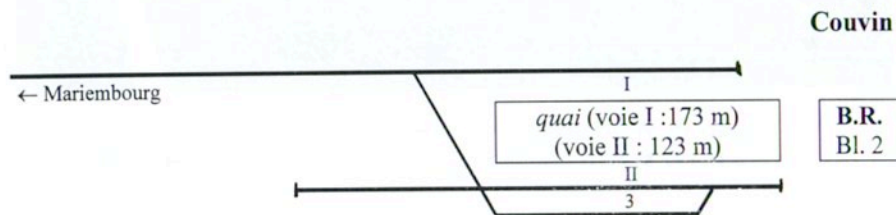
La direction de la ligne 132 via le poste de block 30 de Charleroi-Sud a nécessité un remaniement des installations de la gare de Philippeville. Celle-ci n'est désormais plus gardée par du personnel de l'exploitation : or, les trains peuvent s'y croiser et l'accès à la deuxième voie, jadis doté d'un quai, ne pouvait se faire que via un passage planchéié en franchissant la voie 1. Afin de sécuriser les mouvements des voyageurs, la SNCB a fait supprimer le quai de la voie 2 et ériger à Philippeville deux quais côte à côte (quai tandem) le long de la voie I : les trains en provenance de

⁷ - PLP = poste à logique programmée, avec utilisation de l'informatique.

Charleroi et ceux en provenance de Couvin y marquent l'arrêt chacun à l'endroit désigné, avant de s'éviter mutuellement, le train pour Couvin se remettant en marche le premier et dépassant le train pour Charleroi arrêté à quai via la voie 2. Ce cas de figure se présente six fois en semaine si l'on en juge l'horaire : à 7h08 (trains L4656/L4677), 8h00 (trains L4657/L4678), 15h49 (trains L4665/4686), 17h14 (trains L4666/4687), 17h56 (trains L4667/4688) et 19h02 (trains L4668/4689). Une signalisation adéquate protège évidemment l'ensemble de ces mouvements.



Autre station aux installations remarquables, celle de Couvin, une des rares gares cul-de-sac d'origine en Belgique - avec les gares du Littoral et quelques autres spécimens -. Celle-ci dispose de trois voies : la voie I en cul-de-sac, voie de réception habituelle des rames réversibles, voie II de réception en cul-de-sac pour trains tractés non réversibles, avec tiroir pour évolution des locomotives par la voie 3 pour remise en tête⁸.



Ce type d'exploitation, où la totalité d'une ligne est dirigée d'un point central, présenté comme plus rationnel, permet surtout une économie en personnel... Il est vrai que la ligne Charleroi - Couvin a perdu toutes ses antennes. Par ailleurs, seuls les points d'arrêt de Berzée, Walcourt, Philippeville, Mariembourg et Couvin sont encore desservis par du personnel « commercial » de guichet.

Donc, dans le sens nord-sud, c'est la pleine voie partout - double voie entre La Sambre et Walcourt, simple voie entre Walcourt et Couvin - avec les seuls points singuliers suivants :

⁸ - cette voie II est la voie de réception de la seule rame voyageurs non réversible utilisée sur la ligne 132.

- *Le tunnel à voies mariées de Jamioulx*, une gêne pour l'exploitation, d'autant que son gabarit - plus petit que les normes « passe-partout » de la SNCB - impose de très nombreuses restrictions de passage de matériel roulant.
- *La gare de Walcourt*, avec trois voies à quai et une série de voies de débord servant notamment au garage des rames réversibles assurant, à la fine pointe de l'aube, les premiers trains de voyageurs au départ de Couvin.



**La gare de Walcourt : voie 2, train régulier pour Charleroi ;
voie 3, autorail spécial GTF asbl (photo R. Marganne - 26 mai 1984)**

- *La gare de Philippeville*, décrite ci-avant.
- *La gare de Mariembourg*, avec ses deux voies à quai... plus un petit quai de 26 mètres, sur la voie donnant accès au faisceau des marchandises : c'est le long de ce quai que stationne la voiture M2 assurant la navette entre la gare SNCB et la gare CFV3V de Mariembourg lors du festival du CFV3V. Faut-il rappeler qu'une partie des anciennes installations de Mariembourg - et notamment la remise à locomotives en rotonde, une des trois seules installations de ce type en Belgique avec Walcourt et Saint-Vith - est occupée par le CFV3V, un des premiers chemins de fer touristiques d'Europe par son importance ?
- *La gare en cul-de-sac de Couvin*, décrite ci-avant.

✓ Le trafic des marchandises

Le trafic des marchandises sur la ligne 132 est réduit à un seul train direct de nuit, qui relie tous les jours, sauf le dimanche et le lundi, Mariembourg (D. 0h10) à Monceau (A. 1h35) avec son parcours d'équilibre Monceau (D. 2h27) - Mariembourg (A. 3h36). Il achemine essentiellement le bois chargé par les différentes scieries de la région à la gare « bois » de Mariembourg vers la gare de formation de Monceau. C'est ce train qui doit aussi enlever le trafic diffus fourni par les convois de la TEMCA.

✓ Et pour finir...

La vitesse de référence est actuellement fixée à 90 km/h sur l'ensemble de la ligne 132 : un « classique » pour une ligne à traction diesel de la SNCB. Pourtant, le plan STAR 21 est aussi passé par là : des travaux de voie sont actuellement en cours sur toute la ligne afin de relever ce taux, dans la perspective de la livraison, fin 2000-2001, des nouveaux autorails doubles série 41 dont 10 exemplaires, basés à la future remise de Charleroi-Sud-Quai, seront chargés de la totalité de la desserte.

Il est temps de moderniser les conditions du voyage entre Couvin et Charleroi : actuellement, vitesse commerciale et confort des trains ne souffrent pas la comparaison avec la route à quatre bandes Couvin - Charleroi et la clientèle s'étiole peu à peu.

Puisse la SNCB renverser rapidement... la vapeur.

□ Lignes 161-162 : Bruxelles - Namur - Luxembourg

En juin dernier, le Ministre des Transports Michel Daerden a confirmé à la Chambre des Représentants, en réponse à une question parlementaire, que la SNCB continuait d'étudier la possibilité d'utiliser du matériel pendulaire sur la ligne de chemin de fer Bruxelles - Namur - Luxembourg. L'étude est en cours, en collaboration avec la SNCF et la société espagnole *Talgo*, conceptrice des trains bien connus. Si le résultat de l'étude s'avérait positif, cela permettrait à la Belgique d'introduire un dossier à la Commission Européenne et de moderniser les lignes 161/162 à moindre coût par rapport à toutes les autres solutions étudiées jusqu'à présent. En effet, tout le monde sait que la ligne est très sinueuse, tout particulièrement au sud de Ciney. Elle a en effet été construite au XIXème siècle au moindre coût en suivant les différentes petites vallées d'Ardenne pour faire l'économie de grands ouvrages d'art ou de tunnels, complètement absents sur ce tracé. Des travaux pour un montant de 8,2 milliards de francs ont été envisagés jusqu'à présent pour augmenter la vitesse de référence, actuellement fixée à 130 km/h, mais la solution n'est pas entièrement satisfaisante, ce qui explique la recherche d'autres solutions. Le matériel pendulaire pourrait constituer une bonne alternative, dans la mesure où il permet d'aller plus vite, sans gêne pour les voyageurs.

J. Cl. Léonard

□ Lignes 165/166 Athus-Meuse

Dès la mi-juin, les poteaux caténares sont apparus entre Libramont et Bertrix, d'abord le long de la voie A, ensuite de la voie B.

En ce mois de juillet 1998, la gare de Florenville n'avait toujours pas été touchée par la modernisation et a encore gardé son parfum des années cinquante. Photographes, à vos postes !



Le 31 mai 1998, le couplage d'autorails 4410 et 4406 s'arrête en gare d'Anseremme à 16h49 (train L 6066 Dinant - Bertrix). En arrière-plan, on discerne les voies principales mariées donnant accès au viaduc à voie unique d'Anseremme. Les portiques caténares sont déjà en place : remarquons qu'il s'agit ici du matériel lourd standard prévu pour le 3 kV continu : la zone neutre séparant le 3 kV continu du 25 kV alternatif sera disposée plus au sud, exactement à la B.K. 4.950, entre Anseremme et Walzin.

texte et photo : M. Grieten

L'Entre-Sambre-et-Meuse hier et aujourd'hui

...à l'occasion d'une excursion du GTF asbl

Jusque dans les années quarante, l'Entre-Sambre-et-Meuse possédait un des réseaux ferrés les plus denses du pays.

De l'aube à la nuit tombante, les petits trains empanachés de fumée couraient les bois et les campagnes, dominant les plaines d'herbage ou s'enfonçant dans de profond remblais, sifflant le réveil du matin et illuminant brièvement la nuit forestière avant de gagner le dépôt de Walcourt, ou ses équivalents en forme de rotonde de Florennes (Central) ou Mariembourg.

Les chemins de fer créaient toute une vie dans une région aujourd'hui un peu oubliée - encore que sa beauté si multiple lui promette des lendemains touristiques - et... ils occupaient pas mal de monde.

Mais leur existence n'était pas que poésie et pittoresque. Ils offraient à l'Entre-Sambre-et-Meuse un ensemble de communications aux articulations remarquablement souples. Il était alors relativement facile, en venant de Bruxelles ou Namur par Dinant ou Châtelineau au choix, de passer la journée à Doische, Romedenne, Merlemont, Matagne-la-Grande ou Couvin, et de rejoindre, le soir, son point de départ.

Aujourd'hui, l'entreprise est quasi impossible sans voiture particulière. Le réseau SNCB de l'Entre-Sambre-et-Meuse en exploitation est réduit à la ligne Charleroi - Mariembourg - Couvin... et à une courte section de l'ancienne ligne 137 joignant Châtelineau à une usine filiale de Cockerill-Sambre près d'Acoz.

Le GTF asbl a parcouru l'Entre-Sambre-et-Meuse en train spécial a de multiples reprises depuis... 1972. Aussi, nous voudrions vous offrir les souvenirs littéraires et photographiques de deux voyages des années septante et de celui que nous avons organisé le 23 mai dernier.

Périple ferroviaire dans l'Entre-Sambre-et-Meuse

3 juin 1978

Le samedi 3 juin 1978, le GTF asbl avait affrété l'autorail 4509 de la remise d'Haine-Saint-Pierre pour arpenter l'étoile de Florennes⁹.

⁹ - une première version de ce périple a été publiée dans le n°1 (mais oui...) de votre revue *Trans-fer* !

Tamines - Ermeton-sur-Biert (150)

Après avoir parcouru la ligne Charleroi-Sud - Tamines, l'autorail - et sa centaine d'amateurs - s'est d'abord rendu à Mettet et Ermeton-sur-Biert par la ligne 150 Tamines - Dinant. A l'époque, la SNCB exploitait toujours la section Tamines - Mettet de cette ligne en trafic marchandises et sous le régime de l'exploitation simplifiée. Tous les jours ouvrables, une locomotive diesel série 73 ou 82 de la remise de Monceau accomplissait le trajet Tamines - Aisemont et retour pour enlever les wagons des deux carrières de cette localité. En outre, le mardi et le jeudi, la SNCB desservait un raccordement industriel (matériaux de construction) en gare de Mettet. Par contre, la gare de Fosse ne connaissait plus aucune desserte : sa cour à marchandises et son embranchement particulier étaient fermés : ses voies de garage servaient à l'entreposage de wagons « X » en révision différée.

La section Mettet - Ermeton-sur-Biert - Warnant n'était déjà plus exploitée. Elle était cependant maintenue en état pour les besoins de la Défense Nationale : ainsi, une fois par an, un train désherbeur parcourait-il la ligne Tamines - Ermeton, puis rejoignait Florennes en rebroussant par la ligne 136A.



Mettet (voyage GTF asbl du 19/8/72 - photo J. Bazin)

En service normal donc, Mettet était exploité en 1978 en « gare terminus » : le dernier aiguillage donnant accès à la voie directe vers Ermeton-sur-Biert était griffé. Il fut dégriffé à notre passage, de même que la jonction double d'Ermeton-sur-Biert

commandant la sortie vers Florennes ou Tamines, par les bons soins du contremaître de la voie SNCB basé à l'époque à... Chimay.

Le 3 juin 1978, le parcours en autorail de Tamines à Ermeton-sur-Biert dura deux bonnes heures, vu les très nombreux arrêts-photos. On eut même une surprise de taille : près de l'ancien point d'arrêt de Bambois et de son lac, un tendeur avait posé ses filets en travers de la voie ferrée : certain de l'absence de circulation le samedi, notre homme avait fait du domaine du chemin de fer le lieu de son activité favorite, aujourd'hui interdite.

Ermeton-sur-Biert - Florennes (Central) (136A)

A son arrivée à Ermeton-sur-Biert, où la gare typique, incendiée, avait été démolie quelques mois plus tôt, l'autorail rebroussa pour emprunter la courte ligne 136A Ermeton - Florennes : à l'inverse de notre excursion de 1972¹⁰, la SNCB n'avait pas autorisé le parcours Ermeton - Warnant pour des questions de débroussaillage. La dernière circulation sur cette section avait eu lieu - paraît-il - en 1976 : celle d'une locomotive du CFV3V qui ralliait l'atelier central de Salzinnes...



Ermeton-sur-Biert (voyage GTF asbl du 19/8/72 - photo J. Bazin)

¹⁰ - et de celle de 1987, en autorail triple 4006.

Revenons à la ligne 136A Florennes - Ermeton-sur-Biert, qui n'était plus exploitée, à l'époque, au départ de Florennes (Central), que le vendredi, et encore, jusque Biesmerée seulement. Ce jour-là, une locomotive diesel série 73 de Monceau (attachée à Walcourt) desservait, en pousse, la gare de Biesmerée qu'elle ne dépassait pas - en pousse, car cette dernière station ne possédait pas les appareils de voie nécessaires à la remise en tête de la machine ! Au départ de Biesmerée, ce train enlevait des wagons de pierre calcaire pour Court-St-Etienne et du kaolin pour La Louvière. Jadis - quelques années plus tôt - la gare de Stave expédiait deux wagons de sable blanc séché par semaine : ce matériau était destiné aux fonderies de Huy. Un jour, le Ministère des Communications estima que le trafic de Stave était insuffisant et en supprima la desserte. Le sable fut alors acheminé par la route... Les voies à marchandises de Stave servaient en 1978 au garage de wagons « X »¹¹. Autre particularité de Stave, son bâtiment des voyageurs, remarquablement entretenu par l'ancien chef de gare.



L'accueillante gare de Stave (voyage GTF asbl du 19/8/72 - photo J. Bazin)

Florennes (Central)

A l'arrivée à Florennes (Central), les excursionnistes purent mesurer l'importance passée de ce noeud ferroviaire, dont on explique mal encore aujourd'hui ses proportions pharaoniques. Il fut en fait créé au début du XXème siècle pour faire

¹¹ - il y avait à l'époque 537 wagons « X » garés un peu partout dans la région de Florennes.

sauter le « *bouchon de Florennes* » comme on disait à l'époque, et réunir sur un même site toutes les lignes ferrées de la région : mais l'histoire précise de son élaboration reste à écrire. Cette gare de 2ème classe était dotée d'un immense bâtiment au niveau de la place, avec plateau des voies au niveau de son 1er étage. Il y avait sept voies à quai pour les voyageurs, avec couloir sous voies, spécialisées selon la destination des trains. Voies 1 et 2 : trafic pour Doische-Givet (138A) ; voie 3 : trafic navette Ermeton-sur-Biert - Senzeille (136A) ; voies 4 à 7 : trains pour Walcourt par Saint-Lambert (136) et pour Châtelineau (138). La voie 5 était particulièrement réservée à la desserte de Walcourt par Morialmé-bifurcation et Fraire (135). La voie 7 était voie de réception principale, voyageurs et marchandises, tandis que les voies 8 à 12, hors quai, étaient réservées aux marchandises. Il fallait y ajouter une voie « cour », une voie « rampe », une voie « magasin », une remise à locomotives en forme - rare en Belgique - de rotonde comptant 7 voies, une plaque tournante, et deux cabines de signalisation, dont l'une côté Ermeton-sur-Biert, comportait 70 leviers de type Saxby.



**Florennes (Central) - voie 7 : en avant-plan, couloir sous-voies ;
au fond, remise à locomotives (voyage GTF asbl du 19/8/72 - photo J. Bazin)**

Que restait-il en 1978 de cette splendeur passée ? La gare, où un guichet « voyageurs » doté d'une machine « Schuster » à imprimer les billets avait été longtemps maintenu, avait été fermée le 31 août 1977 (le 1er septembre, en effet, les lignes d'autobus de substitution SNCB avaient été reprises par la SNCV). A la même date, Florennes ne constituait plus un poste de block. Elle est devenue une dépendance de Walcourt, seule gare de l'Entre-Sambre-et-Meuse avec Mariembourg à posséder



↑ La gare de Pavillons
↓ Fraire-Humide, terminus de 1972
(voyage GTF asbl du 19/8/72 - photo J. Bazin)

encore en 1978 un chef de gare en titre. L'immense bâtiment de gare de Florennes (Central), construit en 1911, était dans un état déplorable après un an d'inutilisation¹² suite à des actes de vandalisme. Les voies 1 à 6 étaient hors service, certaines déferées. Restaient la voie 7, sur laquelle nous avons été reçus, quelques voies pour les marchandises, et des ruines. La palette de sortie de Florennes côté Walcourt était supprimée. Côté Ermeton, un petit poste à terre desservait toujours les aiguillages et les signaux de protection de la bifurcation des lignes 136A et 138A : mais son maintien en activité était temporaire !

L'arrêt de Florennes (Central) fut mis à profit pour dîner : nombreux furent ceux qui cassèrent la croûte sur les quais de la gare, envahis par les broussailles ; il y avait de nombreux nostalgiques, pleins de souvenirs de tous les trains qui faisaient étape à Florennes (Central) à la belle époque : les internationaux Châtelineau - Givet, les navettes Ermeton - Senzeille en autorail 551 ou la relation avec Walcourt par Fraire ou Saint-Lambert, le tout accompagné du panache de la vapeur.

Florennes - Morialmé (bifurcation) (135)

L'après-midi fut d'abord consacré à un parcours sur la section Florennes - Morialmé (bifurcation), commune aux lignes 135 et 138, via la gare de Pavillons, dont le bâtiment des recettes justifiait son étendue par l'important trafic de petit colis qui y était remis par les entreprises artisanales de céramique de l'endroit. Entre Florennes (Central) et Morialmé-bifurcation, il y avait jadis deux voies, banalisées, l'une pour le trafic de la ligne 138, l'autre pour celui de la ligne 135. Cette section avait été remise à simple voie et était desservie, le lundi et le mercredi, par une locomotive série 73 jusqu'à Morialmé-bifurcation, où une sablière fournissait un certain trafic. Au-delà de la bifurcation, quelques centaines de mètres de rails existaient encore sur la ligne 138 jusqu'à Oret, mais la ligne était abandonnée et le service de la voie compétent n'avait pas osé autoriser de circulation ferroviaire. C'est sur cette section que se greffait le raccordement de Morialmé-Minières, pour la desserte desquelles la ligne avait été ouverte au XIX^e siècle : les voies correspondantes étaient encore visibles au milieu des herbes folles. Quant à la ligne 135 vers Walcourt elle existait encore jusqu'à Fraire. Mais elle ne supportait déjà plus de trafic. On y avait garé, en voie principale, 326 wagons « X », depuis Morialmé jusqu'à Fraire, en prenant soin bien sûr de ne pas encombrer les passages à niveau, mais aussi d'assurer l'immobilisation de l'ensemble, en déraillant le premier et le dernier wagon de chaque rame ainsi constituée. Du coup, l'autorail du GTF asbl ne put dépasser Morialmé comme nous avons pu le faire en 1972 ; il s'agissait certainement de la dernière desserte voyageurs de cette dernière gare, la décision de démontage de la ligne 135 étant attendue pour 1978 encore.

¹² - *Aujourd'hui, en 1998, le bâtiment de Florennes (Central) a été reconverti en maison de repos pour personnes âgées.*



↑ Florennes-Est
↓ Villers-le-Gambon
(voyage GTF asbl du 19/8/72 - photo J. Bazin)

Florennes - Merlemont (138A)

L'autorail du GTF asbl revint ensuite à Florennes (Central) afin d'emprunter la ligne 138A Florennes - Doische. Le parcours était limité à Merlemont, la SNCB n'exploitant pas au-delà de cette gare. En 1975-76 cependant, la SNCB a remis en état la section Merlemont - Doische (voies, équipement des passages à niveau...) car un client avait manifesté le désir de remettre des wagons en gare de Doische. Lorsque le travail correspondant fut fait, le client s'évapora... Aussi, un butoir, au-delà de Merlemont, et une coupure de rail d'une dizaine de mètres - matérialisait la limite de l'exploitation de l'époque.



Merlemont (voyage GTF asbl du 19/8/72 - photo J. Bazin)

La ligne 138A était desservie deux fois par jour ouvrable par une locomotive série 73. En effet, les rampes sévères de la ligne n'autorisaient pas une charge de plus de 580 tonnes pour ce type d'engin ; l'utilisation de locomotives plus puissantes n'était par ailleurs pas possible vu le rayon de courbure des raccordements desservis. Le trafic était essentiellement fourni par les dolomies de Merlemont, qui expédiaient des wagons pour les usines Sidmar à Gand et pour Thy-Marcinelle à Charleroi. N'oublions pas les deux gares intermédiaires du parcours : Villers-le-Gambon qui avait déjà perdu son trafic de dolomies et de marbre à cause de la récession et de la concurrence de la route et Florennes-Est, qui assurait un trafic de ciment pour un client, et de temps à autre un trafic de matériel militaire (nous n'en dirons pas plus...) pour la base militaire aérienne de Florennes, embranchée à cet endroit. Pour la petite histoire, rapportons

que, vu le statut de base OTAN de cet établissement, le personnel SNCB chargé de cette dernière desserte devait être spécialement agréé par la Défense Nationale au terme d'une enquête de sécurité : les cheminots chuchotaient d'ailleurs - on était au temps de la guerre froide - que « des bombes atomiques » étaient entreposées à Florennes. Bref... revenons à notre sujet : la ligne 138A, tout comme les lignes 135, 136 et 136A était exploitée sous le régime de l'exploitation simplifiée.

Florennes (Central) - Walcourt (136)

A la fin de la journée, l'autorail rallia Walcourt par la ligne 136 et la nouvelle ligne 132 détournée depuis 1970 pour permettre la construction du barrage de Silenrieux. A cet effet, un poste en campagne avait été aménagé à la bifurcation de Saint-Lambert, afin de régler les circulations avec le block 15 de Walcourt.

**Quand les lignes 135 Walcourt - Morialmé - Florennes
et 136 Walcourt - Saint-Aubin - Florennes étaient parallèles...**

**Instructions spéciales dérogeant aux instructions générales de l'Administration
des Chemins de fer de l'Etat et à observer pour l'exécution du service sur
certaines lignes reprises à des compagnies**

I. Lignes reprises au « Grand Central Belge »

et lignes communes à celui-ci et à une autre administration

A. - Circulation à voie unique sur les 2 voies parallèles de Walcourt à Rossignol

art. 393 - Sur la section de Walcourt à Rossignol, où les lignes à voie unique de Walcourt à Florennes et de Walcourt à Morialmé sont parallèles, la sécurité commande que les trains ne marchent jamais côte à côte sur les voies parallèles. Défense formelle est faite au personnel du train expédié en second lieu d'accélérer la marche, de façon à rejoindre le train expédié en premier lieu.

*Extrait du Règlement général des signaux - manoeuvre des aiguillages,
administration des chemins de fer de l'Etat Belge, 1907.*

De Walcourt, nous avons rejoint Charleroi (Sud), terme de l'excursion. En passant au tunnel de Jamioulx, on nous apprit que la double voie serait remplacée dans le souterrain lui-même par des voies mariées ; on a en effet constaté depuis quelque temps que le toit des voitures M2 des trains de la ligne 132 risquait de toucher la voûte. Il s'agira là d'une fameuse entrave à l'exploitation.

A la fin du voyage, beaucoup de passionnés du rail avaient l'impression d'avoir vécu une journée historique et unique : combien de temps en effet les lignes parcourues

seront-elles encore maintenues en activité, et combien de temps les sites visités seront-ils encore maintenus dans leur état d'antan ? Nul ne pouvait le dire.

Le 3 juin 1978, le GTF a fait véritablement de l'archéologie industrielle.

Et en effet... Vingt ans plus tard, le périple du 3 juin 1978 n'est plus possible : seule la ligne 132 Charleroi - Couvin est encore ouverte à l'exploitation voyageurs et marchandises. La ligne 150, elle, est hors service, mais toujours praticable jusqu'à Aisemont : nous avons parcouru cette section le 23 mai dernier. Au sud d'Aisemont, la ligne est barrée par un butoir : maintenue pour les besoins de la nation, elle est parcourable...en draine de Maredsous à Falaën. Toutes les autres lignes que nous avons parcourues lors de notre excursion de 1978 ne sont plus aujourd'hui qu'un souvenir : elles attendent le plus souvent leur intégration au futur réseau de voies lentes RAVeL de la région Wallonne.

A l'occasion du voyage GTF du 23 mai 1998,

Souvenirs de la ligne 138 Châtelineau - Florennes - Givet

La ligne 130 Charleroi-Sud - Tamines - Namur sera profondément remaniée, voire simplifiée dans les prochains mois. C'est pourquoi, ce 23 mai dernier, nous avons eu le plaisir de la parcourir avec une centaine de membres, à petite vitesse et en train spécial, dans la grande tradition du GTF asbl ; nous avons aussi parcouru les antennes (lignes principales et industrielles) encore praticables de la ligne 130.

Nous avons affrété une rame réversible diesel composée d'une locomotive série 62 de l'atelier de Monceau et de trois voitures M2 : en fait, une des compositions affectée à ligne 132 Charleroi - Mariembourg - Couvin, pour quelques années encore, en attendant la fourniture des autorails diesel doubles série 41.

A l'occasion des quelques kilomètres que nous avons parcouru en train entre Châtelineau, Bouffioulx et l'entrée d'Acoz, pourquoi ne pas évoquer le souvenir de la ligne internationale qui joignait Châtelineau à Givet ?

Châtelineau - Acoz - Morialmé, une ligne du fer

Cette ligne de chemin de fer fut créée au milieu du XIX^{ème} siècle pour relier les minières de la région d'Acoz et de Morialmé aux hauts-fourneaux de la région de Charleroi. Il faut savoir en effet que l'Entre-Sambre-et-Meuse fut riche en mines de fer, aujourd'hui épuisées ou inexploitablement économiquement : au XIX^{ème} siècle, celles-ci furent à la base de la Révolution Industrielle dans la région de Charleroi notamment. Dans la région qui nous occupe, il y avait des mines de fer notamment à

Morialmé, Yves, Oret, Florennes, Acoz et Gerpennes : si les deux dernières citées produisaient un minerai pauvre et schisteux tout juste bon à fournir la fonte nécessaire à la fabrication des ustensiles de cuisine, celle de Morialmé était plus remarquable, car elle produisait du minerai de fer « fort » ainsi qu'on aimait l'appeler à l'époque.



Gare de Morialmé (voyage GTF asbl du 19/8/72 - photo J. Bazin)

Au début du XIXème siècle, les exploitants de ces minières éprouvaient de grosses difficultés à transporter le minerai extrait vers les lieux où on le transformait, et notamment vers les usines de fer d'Acoz et de Châtelineau. Le réseau routier était dans un état lamentable à tel point que les Maîtres de Forges de la région de Châtelet avaient financé une route pavée menant de Châtelet à Gerpennes. Afin de desservir la mine de fer plus riche de Morialmé, mais aussi d'accélérer le transport du minerai, de la castine, du charbon de bois, et de surcroît des bois de mine et du charbon de toute la région, un projet de l'ingénieur Spingard, datant de 1836, proposa la création d'un chemin de fer - à écartement d'1m40 - reliant la Sambre à la Meuse par le vallon d'Acoz, de l'Hermeton et de la Molignée. Si le projet ne se concrétisa pas, il avait eu au moins le mérite de lancer l'idée.

Quinze ans plus tard, le 5 juin 1852 exactement, un Arrêté Royal autorise MM. De Dorlodot et Spitaels à établir une ligne de chemin de fer de Châtelineau à Morialmé: les deux concessionnaires étaient loin d'être des inconnus. M. De Dorlodot était Maître de forge à Acoz et ses usines fournissaient des produits finis à toute l'Europe. M. Spitaels, lui, était le président de la société des hauts-fourneaux de

Couillet... et pour la petite histoire, celui qui proposa dès 1853 en Belgique l'utilisation du billet « Edmonson », ce bout de carton fort valant titre de transport ferroviaire, et qui sera utilisé à travers toute l'Europe pendant un siècle, avant d'être vaincu par l'informatique. De plus, les deux hommes avaient le projet de prolonger la ligne au-delà de Morialmé sur 4 km jusqu'à la route de Florennes et jusqu'à la ligne de chemin de fer de la Compagnie de l'Entre-Sambre-et-Meuse venant de Walcourt.

Le tracé de cette ligne était tourmenté : au départ de Châtelineau, elle serpente dans la vallée de l'Acoz au gré des méandres du ruisseau et le long de la route existante en réduisant les expropriations au minimum et en contournant les bâtiments, afin de réaliser des économies.

La ligne Châtelineau - Acoz - Morialmé fut ouverte au trafic le 14 juin 1855. Elle fusionna avec la Compagnie de chemin de fer de Charleroi à Louvain pour former la SA Est-Belge le 31 mars 1859. Par cette opération, les promoteurs de la ligne s'assuraient un débouché important vers les ports d'Anvers et de Rotterdam. De plus, l'Est Belge, vu ses moyens financiers, allait considérablement améliorer la ligne Châtelineau - Morialmé, au point de créer à Acoz trois gares¹³ : « Forges St-Eloy », « Laminoirs » et « Hauts-Fourneaux », ce qui donne une idée de l'activité industrielle de la région à l'époque.



Châtelet (Ville), un bâtiment inauguré - dit-on - le jour de la suppression du trafic des voyageurs (voyage GTF asbl du 27/9/75 - photo J. Bazin)

¹³ - Plus tard, une grande gare centrale, jouxtant les laminoirs, fut créée à Acoz.

Dès 1855, les promoteurs de la ligne avaient eu l'intention de la prolonger jusqu'à la frontière française à Givet, pour y rejoindre le réseau des Ardennes Françaises et former ainsi une ligne internationale pour faciliter le transport du charbon extrait dans la Basse-Sambre vers l'est de la France, Mézières, Charleville, Sedan, et au-delà, vers les lieux de consommation des manufactures et usines de fer. Le décret impérial (c'était du temps de Napoléon III) d'autorisation côté français date du 12 décembre 1860. L'Est-Belge amena les trains à Givet à partir du 23 juin 1862, où était organisé un changement de traction, mais aussi de matériel - on transbordait les marchandises d'un wagon à l'autre - avant de poursuivre en France. Du temps de l'*Est Belge*, on comptait chaque jour quatre trains de voyageurs dans chaque sens entre Châtelaineau et Givet, mais aussi deux trains de marchandises Lodelinsart - Givet et quatre autres de Lodelinsart à Vireux-Molhain.

L'adhésion de l'*Est Belge* au *Grand Central Belge* le 24 juin 1864 ouvrit à la ligne Châtelaineau - Givet de nouvelles perspectives de trafic : comme le *Grand Central* était une sorte de syndicat d'intérêts financiers et ferroviaires, elle fit partie intégrante de la ligne internationale Nancy - Rotterdam, bien vite déviée par le bassin lorrain de Briey, lors de la découverte des mines de fer qui allaient faire la prospérité de cette région pendant près d'un siècle. Aussi, le bassin de Charleroi fut-il approvisionné en minerais du Briey par Givet, Doische et Acoz : ce fut la période la plus faste de notre ligne.

Mais le trafic local ne se portait pas mal non plus. En 1887 - le 24 avril précisément - les *Chemins de fer de l'Etat Belge* inaugurèrent une courte ligne de jonction entre Acoz et Mettet, sur la ligne Tamines - Ermeton-sur-Biert - Dinant. La création de cette ligne avait été demandée par les industriels de Villers-Poterie (pierre à bâtir), Gougny (marbre), Mettet (pierre de taille) et Biesme (marbre chaux, pierre de taille). De plus, les liaisons que cette ligne allait permettre vers Ermeton-sur-Biert, Warnant, Dinant, Houyet et Jemelle allaient permettre le transport des produits des carrières et celui de la houille vers les campagnes.

Cette ligne offrait une particularité : la topographie de la région d'Acoz est telle que la bifurcation entre les lignes de Morialmé - Givet et Mettet fut fixée à un km au sud d'Acoz, là où fut créé le point d'arrêt d'Acoz-Centre. Quelques centaines de mètres plus loin, la ligne Acoz - Mettet franchissait la ligne de Morialmé par un viaduc métallique - lui donnant ainsi l'importance d'un « saut de mouton ».

La gare d'Acoz fut alors élevée au rang de station commune entre le *Grand Central* et l'*Etat*, la responsabilité de la gestion de la gare incombant au *Grand Central* : aussi, le chef de gare du *Grand Central* dirigeait-il le service commun aux deux exploitants.

Pourquoi ne pas amener une ligne vicinale à Acoz ? En 1898, le projet de prolongement de la ligne métrique aboutissant à Nalinnes vers Acoz fut établi : mais il avorta à la suite du refus des communes de Gerpennes, Joncret et Acoz de souscrire au capital nécessaire à l'établir.



Acoz (voyage GTF asbl du 27/9/75 - photo J. Bazin)

En 1909, nouveau projet... cette fois à l'écartement normal : une ligne de chemin de fer entre Acoz et Couillet. La guerre 1914-18 en empêcha la réalisation.

La guerre 1914-18 mit un point final à la sidérurgie dans la région d'Acoz. Les occupants avaient démantelé et emporté l'usine, et les hauts-fourneaux de la région étaient à l'arrêt, dépassés par l'évolution technologique de ceux de la région de Charleroi. Aussi, un projet de ligne ferrée directe entre Acoz et Montignies-sur-Sambre fut-il abandonné, de même que la mise à double voie de la section Châtelineau - Acoz. La fermeture des Minières de Morialmé vers 1920 cantonna la ligne Châtelineau - Morialmé - Givet dans une desserte locale qui s'étiola au fil du temps.

Pourtant, à partir de 1923, une ligne *Decauville* fut montée pour amener à Acoz les terres plastiques et le sable réfractaire extrait sur les hauteurs d'Acoz et de Joncret. En gare d'Acoz, un quai aux sables avait été aménagé : les wagonnets Decauville arrivaient en élévation pour y être basculés dans les wagons de la SNCB placés en contre-bas.

Au sud de la ligne, un autre type de trafic prospérait : à Romedenne-Surice, les trains de marchandises manoeuvraient interminablement, chargeant les blocs de marbre amenés des carrières de Vodelée par de vétustes tracteurs de la première guerre mondiale. Ils bloquaient le passage à niveau à quelques autos, camions et chariots. A Merlemont, les trains chargeaient de la dolomie ou encore du marbre.



↑ Gerpennes (ligne 138 vers Morialmé)
↓ Gougnyes (ligne 137 vers Mettet)
(voyage GTF asbl du 27/9/75 - photo J. Bazin)

Le trafic voyageurs s'amenuisa après la 2ème guerre mondiale : le 17 octobre 1954, il était supprimé entre Florennes et Doische. Le 9 mars 1959, c'était le tour de la section « nord » Châtelineau-Châtelet - Acoz - Florennes (Central).

En trafic marchandises, la gare de Châtelineau-Châtelet desservait encore pendant quelque 25 ans les clients jusqu'à Gerpinnes, sur la ligne de Morialmé, et jusqu'à Gougny sur la ligne de Mettet. Et les clients ne manquaient pas. Au départ de Châtelineau-Châtelet, le poste du P.N. 2, en amont de Châtelet (ville) donnait accès à la gare privée du charbonnage du Boubier, devenu aujourd'hui raccordement du port autonome de Charleroi. En aval de Châtelet-Ville, dont on dit que le bâtiment des recettes fut inauguré le jour même de la fermeture de la ligne au trafic des voyageurs, se trouvait la gare privée d'Ormont, desservant les Ateliers de Mécanique et de Chaudronnerie de Bouffioulx, mais aussi une série de sous-raccordés desservis par a SA du chemin de fer industriel d'Ormont. La gare de Bouffioulx (block 2) était flanquée de deux gares privées, celle des Céramiques de Haine-St-Pierre et la gare « Mirilot-Mousset-Planche ». Cinq raccordés étaient embranchés sur la cour à marchandises. Entre le point d'arrêt de Chamborgneau et Acoz, trois gares privées menaient aux fours à chaux d'Aisemont, aux établissements Moncheret (actuel raccordement Disteel) et à la gare privée du Fourneau. Acoz (block 3) avait son embranchement à la SA Porphyroute et avait gardé ses trois voies à quai : c'était en gare que les trains étaient aiguillés soit vers Gerpinnes, soit vers Gougny, .



Bouffioulx Poterie (voyage GTF asbl du 23 mai 1998 - photo M. Lebeau)

La section Acoz - Gerpennes, hors service au 14 novembre 1983, fut finalement démontée à partir de 1985. Acoz - Gougnies était déjà abandonnée depuis 1980.

Aujourd'hui, la ligne 138 est accessible depuis les voies I et II de la gare voyageurs de Châtelet. Elle n'est plus exploitée que sur la section Châtelet - *raccordement Disteel* (BK 4.500). Elle est parcourue journallement par un à deux trains complets destinés à l'usine métallurgique Disteel, aujourd'hui filiale du groupe Cockerill-Sambre. Une desserte occasionnelle de l'usine Bodson est aussi organisée, à la demande. La section *raccordement Disteel - Acoz*, elle, est hors service depuis le 23 décembre 1993. Néanmoins, les voies sont toujours en place, jusqu'au butoir situé au km 6.179, à la sortie d'Acoz côté Gerpennes. Acoz compte toujours une voie principale, une voie d'évitement, et cinq voies de cour à marchandises. Plus loin, la végétation a repris ses droits.

Orientation bibliographique : J. ELOY, *Le chemin de fer dans le vallon d'Acoz*, dans *Le Vieux Châtelet*, éd. Société d'histoire « Le vieux Châtelet asbl », 1989-1990



Bouffioulx - Chamborgneau (voyage GTF asbl du 23 mai 1998 - photo M. Lebeau)

Et la célèbre ligne 150 Tamines - Dinant ?

Faut-il encore présenter la fameuse **ligne 150 Tamines - Dinant - Jemelle**. Elle connut son heure de gloire jusqu'à la seconde guerre mondiale, lorsque la Compagnie privée du *Nord Belge* exploitait la ligne Namur - Dinant - Givet. *L'Etat Belge*, puis la

SNCB assuraient à l'époque un trafic très important de minerai de fer au départ des mines de Lorraine via l'Athus-Meuse notamment en direction des usines sidérurgiques carolorégiennes. La ligne 150 était utilisée de la bifurcation d'Anhée (dans la vallée de la Meuse près de Dinant) à Tamines par la vallée de la Mollignée et Ermeton-sur-Biert afin d'éviter le paiement de redevances pour l'emprunt de la ligne *Nord-Belge* de la vallée de la Meuse entre Dinant, Yvoir et Namur.



**La ligne 150 franchit la Sambre à la sortie de Tamines
(voyage GTF asbl du 23 mai 1998 - photo J. Ferrière)**

La reprise du *Nord Belge* par la SNCB avec effet rétroactif au 10 mai 1940 sonna le glas d'une ligne 150 à double voie, dispatchisée, mais au profil tourmenté. Elle perdit son trafic voyageurs dès le 30 septembre 1962. Quant au trafic marchandises, il perdit petit à petit sa consistance avec la fermeture des entreprises de la région et la concurrence routière. Depuis le 24 septembre 1987, seule la section Tamines - Aisemont restait ouverte au trafic pour la desserte des carrières et fours à chaux d'Aisemont. Dix ans plus tard, le 14 février 1997, un dernier convoi ferroviaire quittait cet établissement industriel, qui avait décidé de confier son trafic à la route.

Depuis lors, il n'y a plus de trafic sur une ligne où les rails sont restés en place pour les besoins de la Défense Nationale jusqu'à la bifurcation d'Anhée... pour combien de temps encore ?



La gare d'Aisemont à un quart de siècle de distance
↑ *activité soutenue...* le 19 août 1972 (photo J. Bazin)
↓ *et inactivité...* le 23 mai 1998 (photo M. Lebeau)

Cette situation fait néanmoins la joie de touristes d'un style nouveau : les « cyclistes » des draines de la Molignée qui parcourent à la force des mollets la section Denée-Maredsous - Haut-le-Wastia (villa des Lapins).

Merci à la petite équipe du GTF asbl... les Jean, Jacques, Michel... et les autres qui se sont dévoués samedi dernier 16 mai pour dégager à la pioche la terre battue qui s'était accumulée dans les gorges des passages à niveau de la section que nous parcourons aujourd'hui. La ligne 150 s'embranche donc toujours à la sortie de Tamines côté Namur, à son emplacement originel. Les terrains étant instables, la vitesse du train sera forcément limitée... Par contre, le raccordement direct qui permettait aux trains venant de Dinant d'éviter d'entrer à Tamines pour se diriger directement vers Fleurus en traversant les voies principales de la ligne 130 grâce à un pont, est aujourd'hui hors d'usage : il servait jadis de raccordement à une décharge. Une fois cette ancienne bifurcation dépassée, la ligne 150 traverse la Sambre sur un pont caractéristique s'élève ensuite en rampe raide jusqu'à la coquette gare en pierre de Falisolle, avant de rejoindre Aisemont.



Gare de Falisolle, le 23 mai 1998 (voyage GTF asbl - photo J. Ferrière)

Si le bâtiment des recettes d'Aisemont a aujourd'hui disparu, la gare est toujours dotée d'une voie de remise en tête et d'une cour à marchandises avec deux voies... éclairée la nuit. Le raccordement à la carrière est toujours en place, quoiqu'inutilisé. Des bruits circulent selon lesquels les exploitants de la carrière

pourraient à nouveau confier du trafic au rail : mais tout dépend des prix que ②-Cargo leur proposera...

Bref, un butoir, implanté à la BK 5.920 barre la voie vers Fosses et Mettet...

R. Marganne

Des voitures K à BOUFFIOULX

Rue Vandervelde à Bouffioulx, un restaurateur ingénieux a agrandi son restaurant l'année dernière en y faisant installer sur rails deux anciennes voitures K rachetées à la SNCB - une voiture 1ère classe-fourgon K1, et une voiture de 2ème classe K3 précisément : elles sont transformées en snack-friterie et en restaurant-grill, avec taverne spécialisée en bières dans le fourgon. Le restaurateur prévoit que le personnel de salle sera habillé d'un informe SNCB...



photo : voiture K3 rue Vandervelde à Bouffioulx en mars 1997

texte et photos : F. Michaux

Tramways belges

Prolongement du tram de la côte à La Panne ou le tram sur le quai du train

On en parlait depuis une vingtaine d'années, et l'électrification de la ligne SNCB 73 entre Deinze et La Panne, inaugurée en 1997, avait été réalisée à cette condition.

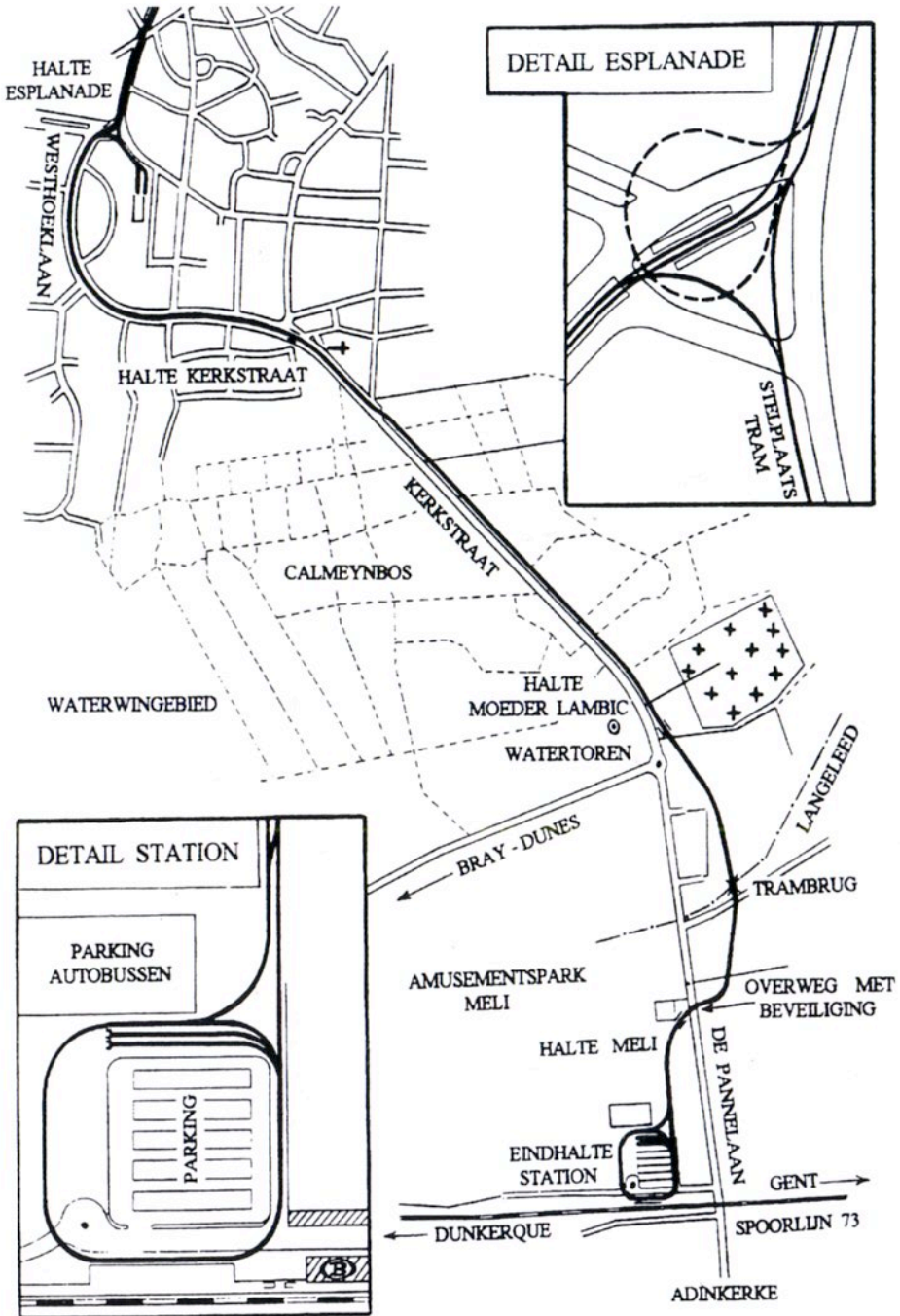
Décidé en 1983 après bien des palabres et atermoiements, le prolongement de 3,1 km de la ligne de tram du littoral belge entre l'Esplanade et la gare SNCB de La Panne a été finalement mis en service le 1^{er} juillet dernier : les travaux avaient commencé le 15 avril 1996.

L'inauguration s'est faite sobrement le vendredi 26 juin 1998 dans l'après-midi, alors que seule la voie métrique vers la gare de La Panne était praticable, l'autre voie n'étant pas encore totalement électrifiée.

La motrice inaugurale 6044, revêtue seulement d'un drapeau « *De Lijn* » attendait sagement que les éminences et invités débarquent du train régulier (IR 3636) arrivant de Gand - Furnes à 16h01. Après coupure du ruban, tout le monde a embarqué dans la 6044 pour quelque... 150 mètres de voyage ; en effet, à hauteur du nouveau bâtiment de service *De Lijn* en bordure du nouveau parking, chacun était invité à rejoindre un chapiteau où se sont tenues les allocutions et la réception.

La motrice 6013 - décorée pour vanter les excursions d'un jour de la SNCB - était tenue en réserve sur la boucle terminus. Les motrices 6044 et 6013 ont été obligées par après de rejoindre le centre de La Panne à contre-voie, vu l'absence de ligne aérienne sur la voie normale.

C'est le mercredi 1^{er} juillet 1998 que le service régulier a donc été *systématiquement* prolongé de La Panne-Esplanade (où la boucle a été supprimée au profit d'un triangle) jusqu'à la gare de La Panne à Adinkerke en desservant par un site propre impeccable et protégé à toutes les traversées routières, La Panne-Eglise, La Panne-Cimetière et le parc d'attractions Méli. A la gare SNCB, la boucle terminus permet aux tramways de se dépasser à hauteur du nouveau bâtiment technique et donne accès à cet endroit à deux voies de garage en impasse pour l'instant et non électrifiées. Il n'y a pas de voie de dépassement au terminus même, situé - grande première en Belgique - le long de la voie 1 de la gare SNCB. Un petit bâtiment d'accueil « *De Lijn* » a été construit sur le quai SNCB. *De Lijn* n'a pas lésiné sur les moyens pour l'information des voyageurs arrivant en train : des écrans informent, d'une part les clients des prochains trams et bus en partance et d'autre part les conducteurs pour confirmer les départs. Bref, du beau et du fonctionnel. Comme quoi, quand la volonté existe....



plan des voies de la nouvelle extension du tram à La Panne



Vues de la motrice 6044 inaugurale et de la motrice 6013 de réserve
(en décoration « ©-Excursions ») le 26 juin 1998 à La Panne-Station
(photos M. Grieten).

Au point de vue tarifaire, SNCB et *De Lijn* se sont enfin associés. Pour les voyageurs arrivant en train à La Panne, la SNCB propose un billet combiné train + tram, au départ de toute gare belge, qui donne accès non seulement aux rames SNCB, mais aussi au tram *De Lijn* (trajet limité à la section La Panne - Oostduinkerke).



Le tram 6005 à l'arrêt à Méli, en direction de La Panne, le premier jour d'exploitation du prolongement, le 1^{er} juillet 1998 : site propre et arrêt impeccables... (photo M. Grieten)

De plus, sur la vaste esplanade devant la gare SNCB, les Travaux Publics ont créé un vaste parking gardé de dissuasion d'une contenance de 400 voitures : bien situé, à quelque 500 mètres de la sortie de l'autoroute E40, il donne accès direct au quai d'embarquement du tram de la Côte. Bien plus : le ticket de parking (100 F la journée) est remboursé aux automobilistes qui prennent le tram... une manière d'essayer de décongestionner le trafic dans les stations balnéaires du Westhoek..

Rappelons que jusqu'en 1955, un tram faisait la navette entre la gare et le centre de La Panne...

M. Grieten - R. Marganne

Nouvelles diverses

Révision du plan **® IC-IR⁹⁸**

Après avoir assuré dans les premières semaines de l'application du plan IC-IR⁹⁸ que les énormes problèmes rencontrés notamment sur l'étoile de Bruxelles et d'Anvers étaient l'effet d'une période de rodage, la SNCB a dû admettre, lors d'un conseil d'administration tenu le jeudi 18 juin dernier que le plan IC-IR⁹⁸ était loin d'être parfait et qu'il fallait mettre au point un plan d'action pour tenter de rencontrer les griefs des innombrables clients mécontents et surtout des navetteurs. Problèmes les plus graves : horaires inadaptés aux navetteurs, capacité insuffisante des trains, explosion retards notamment aux heures de pointe, correspondances mal adaptées.

A titre d'excuses, les abonnés auront droit à une réduction de 10 %, sur le prix de leur carte-train de septembre 1998.

Ensuite, la SNCB est en train d'équiper ses accompagnateurs de trains (chefs-gardes et gardes) de GSM, afin de mieux les renseigner sur des retards et autres problèmes qui surviennent sur les lignes qu'ils parcourent. Ils seront chargés de répercuter ces informations aux voyageurs. Encore faut-il, pour cela, que le personnel des trains soit formé à la communication : la SNCB y pense, paraît-il.

La SNCB compte aussi organiser, cette année encore, une « *Journée du chemin de fer* » pour mieux se faire connaître, et mieux expliquer les impératifs - et les limites - de l'exploitation ferroviaire d'un réseau très maillé comme celui de la Belgique.

Enfin, les horaires du plan IC-IR⁹⁸ seront revus en plusieurs étapes :

- Depuis le lundi 13 juillet 1998, certains trains desservant Bruxelles (JNM) ont vu leurs horaires légèrement décalés : soit avancés, soit retardés d'une à trois minutes (*pour donner l'impression que le train est à l'heure sans doute NDLR*). La desserte de Bruxelles-Congrès a été renforcée aux heures de pointe et certaines affectations de voies ont été modifiées dans les grandes gares de Bruxelles.
- retouches le 1^{er} septembre prochain pour les besoins spécifiques de la clientèle scolaire et notamment mise en ligne de 17 trains « P » supplémentaires ;
- modifications plus larges, sur base des premiers enseignements tirés depuis mai 1998, le 27 septembre, lors de l'entrée en vigueur de l'horaire d'hiver ;
- adaptation plus profonde - que la SNCB espère définitive - le 30 mai 1999, lors du changement d'horaires d'été. Celle-ci se basera sur une analyse précise, après un an de pratique, des nouveaux horaires, des besoins de la clientèle, en tenant compte des moyens disponibles en infrastructure et matériel roulant.

Par ailleurs, il y a toujours des remous importants, tant du côté des clients que du côté du personnel, comme en témoigne l'action de grève des accompagnateurs de trains du

dépôt de Tournai le 16 juillet 1998 à cause du manque d'effectif. Les trains de la dorsale wallonne se sont d'abord vus limités à Antoing, ensuite Blaton, ceux de la ligne 94 (Bruxelles - Tournai) à Leuze. Des autobus ont pris la relève toute la journée.

La nouvelle offre IC-IR⁹⁸, fruit de deux ans de recherches à la SNCB

Comment diable des horaires aussi problématiques ont-ils été conçus ? Voici une ébauche de réponse.

La nouvelle offre de trains de voyageurs de la SNCB est aujourd'hui aussi controversée qu'elle a été réfléchie au sein de la SNCB pendant deux ans. Elle a en fait été bâtie pièce par pièce, à la main, tel un puzzle de la taille de la Belgique, par une équipe de base de 15 ingénieurs de la SNCB.

Première étape du travail, définir les nouveaux besoins avant de composer les nouveaux horaires. Pour ce faire, la SNCB a utilisé deux types des données. D'une part, on a utilisé les chiffres de comptage des passagers sur l'ensemble des lignes de chemin de fer. La SNCB dispose de ces chiffres depuis belle lurette et les actualise chaque année. De plus, le système informatisé de vente de billets de service intérieur fournit aussi des statistiques utiles. Sur base des tickets vendus et des comptages effectués dans les différents trains, le réseau a pu être décrypté et les flux de voyageurs les plus importants détectés. D'autre part, l'équipe IC-IR a utilisé une vaste étude de la Katholieke Universiteit te Leuven (KUL) dressant le portrait socio-économique des grandes villes du pays, qui fournissait des données utiles sur les besoins de déplacement en Belgique. C'est sur cette dernière base, par exemple, que l'organisation d'une desserte élargie de trains « P » pendant les tranches horaires 6-10h et 16-20h a été décidée, entre Wavre et Bruxelles par exemple.

Il faut aussi reconnaître qu'une logique économique a prévalu dans les études préalables de la SNCB : les lignes à haute fréquentation ont été ainsi identifiées et privilégiées.

Une fois le premier débroussaillage accompli, restait à mettre au point les nouveaux horaires. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, l'équipe d'horairistes a travaillé non par à l'aide de l'informatique, mais... sur papier. Elle est partie d'un élément que la SNCB ne maîtrise pas totalement, à savoir les horaires des trains internationaux : ceux-ci sont en effet fixés par une conférence européenne des horaires et donc intangibles.

L'équipe d'horairistes s'est donc en priorité intéressée aux lignes parcourues par les trains internationaux dont les horaires étaient déjà définis. Elle a tracé les horaires des trains de service intérieur qui empruntent les mêmes lignes, avec pour principe de base que deux trains devaient se croiser aux heures « pile » et aux heures

« trente ». De fil en aiguille, les grilles horaires des autres lignes intérieures de la SNCB ont été dressées, compte tenu des correspondances à assurer. Les trains omnibus ont été insérés en bout de chaîne, dans les sillons encore disponibles. Vaste jeu d'échecs où tout se tient, comme dans une toile d'araignée...

Une fois ce travail manuel achevé, l'informatique est entrée en lice, pour vérifier la validité de l'ensemble du système.

Tout fonctionnait parfaitement sur papier et sur écran. Mais sur le terrain... ce fut une autre histoire !

J. Cl. Léonard

Le service « minibar » étendu à la plupart des trains ® « IC »

Chacun connaît les chariots du service « minibar », qui desservent depuis belle lurette les trains « IC » des relations Ostende - Bruxelles - Eupen/Cologne et Bruxelles - Anvers - Amsterdam.

La SNCB compte notamment profiter de la livraison en cours des voitures-fourgon I 11, équipées des équipements adéquats pour le service « minibar », et des nouvelles automotrices tranche 1996, qui permettent l'intercirculation totale lorsqu'elles circulent en unité multiple, pour étendre le service minibar à de nouvelles relations « IC ». Ainsi, dans les prochains mois, on pourra se procurer boissons et « en-cas » dans les trains IC suivants :

- Ostende - Bruxelles - Liège - Eupen/Cologne (voitures I 11)
- Bruxelles - Anvers - Amsterdam (rames Bénélux - voitures néerlandaises)
mais aussi...
- Anvers - Bruxelles - Charleroi (IC I - voitures I 11)
- Anvers - Gand - Courtrai - Lille (IC C - automotrices 1996)
- Anvers - Gand - Ostende (IC G - voitures M4)
- Knokke/Blankenberge - Bruges - Gand - Bruxelles - Hasselt (IC E - automotrices 1996)
- Liège - Namur - Charleroi - Mons - Tournai - Lille (IC D - automotrices 1996)
- Schaerbeek - Bruxelles - Ath - Tournai - Mouscron (IC H - voitures M4)
- Bruxelles - Namur - Arlon - Luxembourg (IC J - à terme, automotrices 1996)

Ainsi en a décidé le Conseil d'Administration de la SNCB fin mars dernier. Qui s'en plaindra ?

J.Cl. L.

Un nouveau titre de transport transfrontalier

Le Ticket Euregio

Depuis le 1er juillet dernier, et pour une durée expérimentale d'un an, les sociétés de transport en commun belges, néerlandaises et allemandes ont mis en circulation un titre de transport transfrontalier valable dans l'« **Euregio Meuse-Rhin** ». Le « **ticket Euregio** » coûte 450 BEF (22 DM ou 25 Fl) et est en fait un libre-parcours valable un jour pour une personne sur les lignes ci-après de trains et d'autobus de l'*Euregio*. Particularité : les samedis, dimanches et jours fériés, le même « **ticket Euregio** » est nettement plus intéressant pour le même prix : il devient un libre-parcours valable pour un groupe de maximum 2 adultes et 3 enfants âgés de 4 à 12 ans.

Aire de validité

Société	N° ligne	parcours
Deutsche Bahn AG	480	Aachen - Düren (trains RE/RB)
	485	Aachen - Herrath (trains RE/RB)
	487	Wegberg - Dalheim (trains RE/RB)
Dürener Kreisbahn	483	Düren - Jülich
	484	Düren - Heimbach
SNCB	34	Liège-Guillemins - Hasselt
	37	Liège-Guil. - Aachen Hbf
	40	Liège-Guil. - Visé - Eijsden-frontière
	44	Pepinster - Spa - Géronstère
	49	Welkenraedt - Eupen
Nederlandse Spoorwegen	512	Eijsden (frontière) - Maastricht
	524	Aachen - Heerlen
Hermes Groep NV	réseau entier sud Limbourg NL (terminus nord : Echt)	
Arriva Zuid-Limburg	réseau entier - desserte sud de la liaison Maastricht-Heerlen	
Stadsbus Maastricht	réseau entier	zone urbaine Maastricht
AVV (ASEAG-BVR-DKB-KWH-Taeter Aachen)	réseau entier	Aachen-ville, Kreis Aachen, Kreis Heinsberg, Kreis Düren
	Kreis Euskirchen	non encore déterminé
TEC Liège-Verviers	réseau entier (province de Liège)	
De Lijn Limburg	réseau entier (province du Limbourg belge)	

Ce billet est en vente aux guichets de toutes les sociétés participantes, et notamment à tous les guichets SNCB (billet type « Sabin » - code Sabin : CEU).

Amateurs d'excursions transfrontalières, profitez-en... Si le libre-parcours d'un jour est un peu « chérot » en semaine, il devient réellement intéressant le week-end si on voyage à plusieurs. Allez par exemple essayer les nouveaux autorails caractéristiques « *Talent* » entre Düren et Heimbach dans un paysage superbe...

Une anecdote : à un parlementaire qui lui demandait pourquoi la SNCB avait limité la validité de ce nouveau libre-parcours à cinq de ses lignes seulement, Michel Daerden, Ministre des Transports, a bien fait comprendre que celle-ci craignait une baisse de recettes par rapport à d'autres de ses « produits » tarifaires. Un comble...

Activités du GTF asbl

Notre traditionnel voyage du 11 novembre aura lieu en 1998 !

Qu'on se le dise : comme chaque année depuis une décade, nous organiserons le 11 novembre prochain, **une excursion particulièrement originale en Allemagne**, à la découverte des transports en commun de la région rhénane. Nous profitons de ce que le 11 novembre n'est pas férié en RFA pour visiter les réseaux en exploitation normale.

Si vous êtes affilié à notre service « express », vous recevrez automatiquement par la poste notre circulaire annonçant ce voyage.

Si vous n'êtes pas affilié à notre service « express » et si vous souhaitez recevoir toute information sans engagement concernant cette excursion, envoyez une enveloppe timbrée à 17F et rédigée à vos nom et adresse, avec la mention « 11.11.98 » dans le coin supérieur gauche, à notre secrétaire :

**« GTF asbl-Voyages », c/o M. Jean Laterre,
rue de Marchienne, 68, B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL.**



GTF-Distribution

Pour commander un des articles ci-après, versez la somme correspondante au compte **001-0643004-67** de GTF asbl - Distribution, B.P. 191, 4000 Liège 1 ou utilisez votre carte de crédit (*formulaire en page 78*). Pour l'étranger, utilisez votre carte de crédit ou notre CCP « Bruxelles 000-0896641-70 », GTF asbl, B.P. 191, B-4000 Liège 1 (dans ce dernier cas, augmentez votre paiement de 60 BEF pour frais bancaires).

**Date de limite de commande pour les articles ci-dessous : 25 septembre 1998.
Livraison courant octobre.**

Carte du réseau ® au 01.01.98

La SNCB publie une carte en couleurs du réseau de la SNCB au 1er janvier 1998 (100 x 70 cm environ, pliée). Celle-ci distingue lignes principales et secondaires, à exploitation simplifiée, industrielles, hors service et touristiques, avec indication des bifurcations, et des gares et points d'arrêt, classés dans leurs diverses catégories.

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

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

code-article à indiquer en communication de votre versement :

- *version française de la carte* : 634,
- *version néerlandaise* : 635.

Répertoire des lignes de chemin de fer ® au 01.09.98

Le GTF asbl vous propose, en complément à cette carte, une brochure éditée par le GTF et listant, par numéro, toutes les lignes SNCB au 01.09.98, en distinguant lignes principales, à exploitation simplifiée et industrielles. La liste précise, pour chaque ligne, l'existence ou non de trafic voyageurs, le nombre de voies (simple, double...), la tension d'alimentation de la caténaire - le cas échéant, la vitesse de référence et d'autres particularités d'exploitation.

Un complément utile à la carte publiée par la SNCB.
Tirage limité (à commander avant le 25/9/98).

Prix de la brochure-répertoire GTF seule : 100 BEF (+ 30 BEF envoi) = **130 BEF**
(étranger : frais de port portés à 50 BEF)
(*code-article à indiquer en communication : 636*)

ENVOI GROUPE :

profitez de notre tarif « envoi groupé » pour les deux articles ci-dessus :
« carte ® + brochure répertoire des lignes de chemin de fer GTF »

Prix des 2 articles : 350 BEF envoi compris (étranger : 370 BEF)

(*code-articles : 734 si vous souhaitez recevoir la version française de la carte ®,
735 pour la carte ® en version néerlandaise.*)

RAPPEL : Date de limite de commande pour les articles ci-dessus :
25 septembre 1998. Livraison courant octobre.

Les Chemins de fer luxembourgeois & le « Takt 98 »



L'automotrice Troisvierges - Luxembourg arrive à Clervaux
(photo R. Marganne - 31 janvier 1996)

La SNCB n'a pas été la seule compagnie ferroviaire européenne à revoir de fond en comble sa desserte voyageurs intérieure dans le cadre du plan IC-IR⁹⁸.

Ainsi, les Chemins de Fer Luxembourgeois, eux aussi, ont introduit, depuis le 24 mai dernier, un horaire intégralement cadencé, le « TAKT 98 ».

Sur toutes les lignes principales des CFL, les trains circulent désormais selon un horaire cadencé horaire immuable.

TAKT 98 a défini 6 nouvelles liaisons, décrites plus loin, et 3 nouvelles catégories de trains sur le réseau luxembourgeois :

- la **RégionalBunn (RB)** remplace l'ancien train « omnibus »,
- le **RegionalExpress (RE)** remplace le « semi-direct »
- l'**InterRegio (IR)** remplace l'« express ».

Cinq lignes régionales ont été créées : comme on va le voir, les lignes R1, R2 et R4 sont transversales et ne nécessitent plus de changement de train à Luxembourg.

- **R1 : Wiltz - Luxembourg - Bettembourg - Esch-sur-Alzette- Pétange - Athus.**
Cette ligne de trains « **RB** », qui circule tous les jours, à chaque heure, est en correspondance à Luxembourg avec les lignes R4 de/vers Rodange et R5 de Kleinbettingen, à Bettembourg avec la ligne R6 de/vers Dudelange, à Pétange avec la ligne R4 de/vers Luxembourg.
- **R2 : Diekirch - Ettelbruck - Luxembourg - Esch-sur-Alzette.**
Cette ligne de trains « **RB** » circule du lundi au samedi, chaque heure, et est en correspondance, à Luxembourg, avec la ligne R4 de/vers Wasserbillig, avec la ligne R5 vers Kleinbettingen, en gare de Bettembourg avec la ligne R6 de/vers Dudelange. Par ailleurs, à certaines heures, les trains de la ligne R2 continuent jusqu'à Pétange, Rodange, voire Athus.
- **R4 : Rodange - Dippach - Luxembourg - Wasserbillig.**
Cette ligne de trains « **RB** » circule tous les jours, à chaque heure, et est en correspondance à Luxembourg avec les lignes R1 de et vers Wiltz, R2 de et vers Esch-sur-Alzette et R5 de et vers Kleinbettingen, en gare de Pétange avec la ligne R1 de et vers Esch-sur-Alzette - Differdange.
- **R5 : Luxembourg - Kleinbettingen.**
Cette ligne de trains « **RB** » circule tous les jours, à chaque heure. Aux heures de pointe, certains trains sont prolongés jusqu'à Arlon. Cette ligne assure, en gare de Luxembourg, les correspondances avec les lignes R1 vers Wiltz, R2 vers Esch-sur-Alzette, IR3 de/vers Troisvierges et R4 vers Wasserbillig.
- **R6 : Bettembourg - Dudelange.**
Cette courte ligne de trains « **RB** » circule deux fois par heure (une fois les dimanches et jours fériés). Aux heures de pointe, les trains de la liaison R6 sont prolongés jusqu'à Luxembourg.

Une ligne interrégionale existe aussi :

- **IR 3 Luxembourg - Ettelbruck - Troisvierges.** Cette liaison fonctionne toutes les heures de 8h à 19h. Cette ligne de trains « **IR** » a son origine/destination reportée à Liège-Guillemins toutes les deux heures. A Luxembourg, cette liaison est en correspondance avec la ligne R2 de/vers Esch-sur-Alzette, Pétange et Athus, R4 de et vers Wasserbillig, R5 de et vers Kleinbettingen.

Quant aux trains « **RE** », on les trouve notamment - selon les besoins - sur la « ligne du Nord » Luxembourg - Troisvierges, sur la ligne internationale Luxembourg - Wasserbillig - Trèves, sur la ligne directe Luxembourg - Dippach - Pétange (- Longwy) et sur la ligne internationale Luxembourg - Bettembourg - Thionville (service CFL/SNCF Métrolor). Les trains **IC de la SNCB** Luxembourg - Bruxelles, bientôt assurés par les nouvelles automotrices belges tranche « 1996 » monotension continuent évidemment à circuler, selon leur cadence horaire habituelle.

Cette réorganisation horaire a eu d'heureuses répercussions en Belgique, où les gares frontalières de Gouvy, Athus et Arlon bénéficient désormais de nouvelles liaisons avec Luxembourg, aux heures de pointe notamment, avec des tarifs intéressants pour les navetteurs.

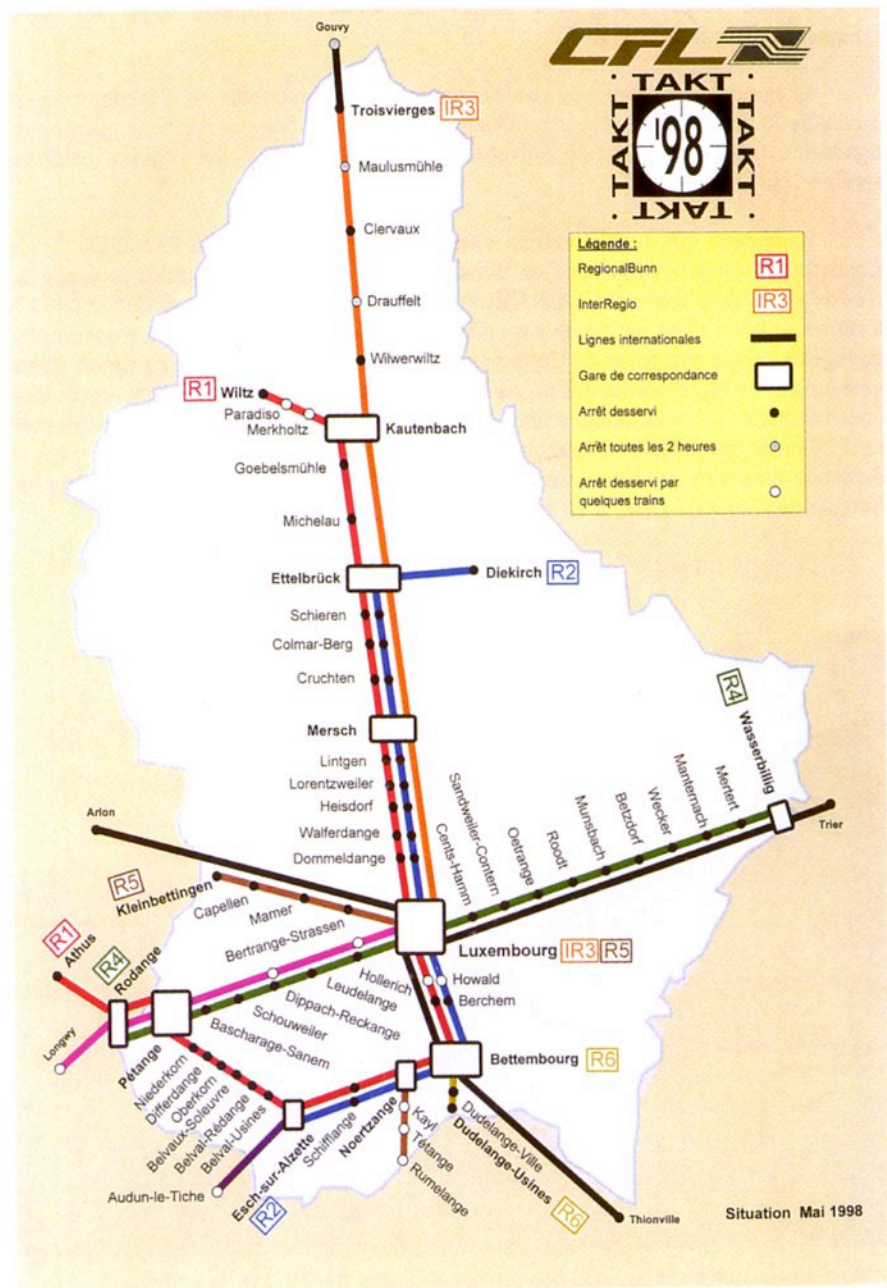
Le but de cette refonte du service intérieur luxembourgeois est d'inciter les gens à prendre le train. Celle-ci est par ailleurs pensée dans la perspective de la création de lignes de « trains-tram », que le gouvernement luxembourgeois veut toujours mettre en service à partir de 2002.

Rappelons que tout le réseau chemin de fer et autobus du Grand-Duché de Luxembourg est accessible avec un billet « réseau » valable une journée et vendu au prix de 160 F dans toutes les gares CFL (un carnet de 5 billets réseau revient à 640 F). Comme ce billet n'est pas valable au départ ou à destination d'un point frontière, les voyageurs belges disposent de l'opportunité suivante pour l'obtenir : au départ d'une gare belge, il suffit de demander au guichet un billet « toutes gares luxembourgeoises » pour bénéficier de ce véritable « libre-parcours luxembourgeois » (avec application du tarif kilométrique SNCB sur parcours belge, réduction éventuellement déduite). On se demande d'ailleurs pourquoi aucun indicateur officiel de la SNCB (ni intérieur, ni international, ni ARI-Disk) n'en fasse mention...

Ne voila-t-il pas là une occasion de redécouvrir ce sympathique réseau...



**Automotrice CFL Luxembourg - Troisvierges à Ettelbruck le 16 janvier 1994
(photo R. Marganne)**



GTF asbl-Editions - nos tarifs au 15 août 1998

Code tarif	Désignation de l'article	prix net	port (B)	port étran.
Librairie				
201	Les tramways au Pays de Liège t.2 (trams vicinaux)	2700	260	350
203	Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB	2750	300	510
204	Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV	1140	120	190
205	Histoire du chemin de fer de Landen à Statte	750	100	110
206	Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise	350	80	100
207	Le trolleybus à Liège	380	80	100
208	Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen	980	120	190
209	Thématique philatélique ferroviaire (tome 1 : vapeur)	490	120	190
210	Tramways et trolleybus dans la guerre (1939-45)	450	80	100
211	J'étais machiniste, par Henri Scaillet	495	100	110
212	Thématique philatélique ferroviaire (tome 2 : diesel)	250	80	100
213	Adieu TEE	175	40	50
214	Le chauffeur de locomotive, par Henri Scaillet	375	60	70
215	Thématique philatélique ferroviaire (tome 3: électrique)	325	120	190
Trans-fer (numéros spéciaux et hors série)				
302	Spécial n°2 (Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain)	300	25	70
303	Spécial n°3 (St-Vith, Clabecq, trams littoral...)	425	40	100
304	Spécial n°4 (de La Panne à Losheimergraben)	450	25	70
305	Spécial n°5 (St-Ghislain-Quiévrain; voitures K4-I11)	350	25	70
311	Musée des transports en commun du pays de Liège	250	25	70
312	Aspects ferroviaires du pays de Charleroi (trains+trams)	390	25	70
314	Le Fagnard (ligne internationale Trois-Ponts-Jünkerath)	100	20	50
316	Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières	370	25	70
317	Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith	200	25	70
318	Les frontières électriques de la SNCB - tome 1	460	25	70
319	Electrification Gouvy - Troisvierges	300	25	70
320	Les lignes nouvelles de la SNCB	480	25	70
321	Les frontières électriques de la SNCB - tome 2	275	20	50
Divers				
401	Photos historiques transports en commun belges	250	60	100

Pour commander :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Service financier de notre Association

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

PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ETRANGER

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

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

→ paiement à notre compte courant postal : **BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège**, (ajoutez dans ce cas à votre paiement 60BEF de frais bancaires).

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

→ ou envoi d'un **mandat postal international** à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement.

Changements d'adresse

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



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

B.P. 191 B-4000 LIÈGE 1



Notre prochain voyage de la saison

Adieu aux locomotives électriques polycourant ® série 18 samedi 26 septembre 1998

Un parcours original sur les réseaux CFL - SNCF - SNCB - DB - NS !

Les locomotives polycourant SNCB de la série 18 sont en voie d'extinction : leurs jours sont comptés pour raison d'épuisement technique.

Nous avons le plaisir de vous inviter à un périple exceptionnel et original d'adieu au départ du point central du charmant réseau des chemins de fer luxembourgeois (CFL).

Le train spécial sera composé d'une locomotive ® de la série 18 et de plusieurs voitures représentatives des différents réseaux parcourus.

Nous vous fixons rendez-vous en gare de **Luxembourg (Ville) samedi 26 septembre prochain à 10h15** où la correspondance sera assurée avec les trains venant de Bruxelles (D.au Midi 7.15) et de Liège-Guillemins (D.7.18).

Le train spécial se dirigera d'abord vers le sud : Bettembourg (CFL) et la France à **Thionville** (SNCF) ; via **Apach** (SNCF) et la vallée de la Moselle, il rejoindra ensuite le réseau allemand de la DB AG jusqu'à **Igel** ; il rentrera ensuite au Grand-Duché via Wasserbillig, Oetrange et **Luxembourg**.

De **Luxembourg**, il empruntera la « *ligne du Nord* », via Clervaux et Troisvierges, et entrera en Belgique à **Gouvy**. Il se dirigera alors vers Vielsalm, Trois-Ponts, Rivage... (*ligne de l'Ambève*), puis vers la Basse-Meuse (Bressoux, Visé) pour rejoindre les Pays-Bas et **Maastricht** (NS).

Le retour aura lieu à **Liège-Guillemins** vers 20h15 après un passage à Kinkempois, remise SNCB titulaire des locomotives série 18. De bonnes correspondances ferroviaires seront possibles dans toutes les directions.

Voilà, sans aucun doute un programme copieux, « alléchant », ... malaisé à organiser. Des parcours internationaux qui conduisent à des prix d'un certain niveau !

Trois associations sont associées à cet événement exceptionnel : le GAR (Luxembourg), le COPEF (Paris) et... le GTF bien sûr.

Sans aucun doute, ce seront les participants à bord du train qui le vivront. Il sera malaisé, voire impossible de suivre ce train en voiture.

Il n'y a pas d'arrêt de longue durée à midi : les personnes qui le souhaitent pourront se désaltérer et se restaurer à bord du train, dans la voiture spéciale « *Rendez-vous* » du GAR dont le savoir-faire en la matière n'est plus à démontrer.

Nos prix

Nos prix comprennent le parcours en train spécial au départ de Luxembourg jusque Liège-Guillemins via les différents réseaux, la TVA, les frais d'organisation.

- | | |
|-------------------------------|------------------|
| ✓ Participant adulte : | 2.630 BEF |
| ✓ Enfant de moins de 14 ans : | 1.600 BEF |
| ✓ Enfant de moins de 7 ans : | <i>Gratuit</i> |
- Seuls les enfants accompagnant leurs propres parents sont admis.*

Parcours d'approche

Nous vous proposons un billet « *parcours d'approche* » valable au départ de toute gare belge par train régulier jusque Luxembourg et au retour de Liège-Guillemins à toute gare belge (*train 2^{ème} classe ; l'entrée sur le réseau CFL sera mentionnée sur la circulaire de confirmation*) au prix de **370 BEF**.

Repas de midi organisé par le GAR dans sa voiture « *Rendez-vous* » entrant dans la composition du train spécial : **460 BEF** (*réservation requise sur notre bulletin d'inscription*).

Inscriptions

L'inscription préalable, le plus tôt possible, est indispensable. Elle se fait en renvoyant le bulletin de participation ci-joint (et en versant simultanément la somme correspondante) **au plus tard le 16.09.98**.

Nous espérons, et oui, vous voir nombreux à ce voyage. Votre présence prouvera que vous tenez à ce type d'organisation.

GTF asbl

NOS CONDITIONS GENERALES voyages GTF asbl

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

Prochain voyage GTF de la saison : 11 novembre 1998

pour tous renseignements : voyez notre périodique

Trans-fer n°109 page 71, ou écrivez-nous à

GTF asbl-secrétariat,

Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1.