

110 Décembre
1998
Périodique trimestriel
21ème année

BELGIQUE-BELGIË

P.P.

LIÈGE X

9/406



transfer

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

Trans-fer 110 ☐ Sommaire ☐ Décembre 1998

QUAND LE GTF ASBL RESTAURE UN TRAMWAY LIEGEOIS.....	4
LA MOTRICE DE TRAMWAY 51 DES RELSE.....	5
« JEMEPPE - FLEMALLE CHANGE ! ».....	7
EDITORIAL	19
LE RAIL ET LA CLIENTELE.....	19
L'INFRASTRUCTURE @	26
DE QUELQUES GRANDS CHANTIERS.....	26
LA SNCB PAR LIGNE.....	37
LES SURPRISES DU PLAN IC-IR⁹⁸	46
LE MATERIEL DE LA SNCB	53
RAMES REVERSIBLES ELECTRIQUES M4.....	53
AUTOMOTRICES TRANCHE 1966 « BUDD ».....	54
LA COMPOSITION DU TRAIN EC 90/91 « VAUBAN » BRUXELLES-MIDI - MILAN.....	55
NOUVELLE LOCATION DE VOITURES VOYAGEURS DE LA SNCB AUX NEDERLANDSE SPOORWEGEN ?.....	56
FUTURE COMMANDE D'AUTOMOTRICES SNCB.....	56
ACCIDENTS - INCIDENTS @	57
LES TOURISTIQUES	65
LE GTF ASBL EN ESCAPADE PICARDE, EN TRAIN D'HIER ET DE DEMAIN.....	65
LES VINGT-CINQ ANS DU CHEMIN DE FER A VAPEUR DES 3 VALLEES (CFV3V).....	67
LE METRO SUSPENDU DE WUPPERTAL & LES TROLLEYBUS DE SOLINGEN.....	69
ACTIVITES DU GTF ASBL	70
RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS.....	71
GTF-EDITIONS.....	73
GTF-PHOTOS.....	74
GTF - DISTRIBUTION.....	75

COLOPHON

Rédaction : H. Arden, Ch. Beghin, J. Ferrière, M. Grieten, H. Groteclaes,
J. Laterre, M. Lebeau, P. Lemja, J.Cl. Léonard, M. Machine, A. Tenaerts
Iconographie : D. Coenen, J. Ferrière, M. Grieten, M. Lebeau, R. Marganne
Coordination : H. Arden & R. Marganne
Expédition : J. Ferrière
Tirage : 1350 ex.

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

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



A vous tous, membres et amis...

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

... présentent tous leurs voeux pour 1999 !

Notre illustration :

*Le « tram » vert en 1960... : motrice D 321 des Railways
Economiques de Liège-Seraing et Extensions au terminus de
Flémalle-Haute (passage à niveau) ; de l'autre côté de celui-ci,
stationne l'autobus série 60 (collection J. Evrard)*

Photos de couverture :

*avant : un « tram vert » RELSE monte vers les « Biens Communaux » de Seraing
(ligne 2 Liège - Seraing - 1967 - coll. Jean Evrard)*

*arrière : curiosité unique, un trolleybus de Solingen (D) vient d'être retourné sur la
plaque tournante du terminus de Burg (ligne 683 - photo M. Lebeau - 11.11.98)*

Quand le GTF asbl restaure un tramway liégeois

A l'occasion de la « *Journée Découverte entreprises* » de cette année 1998, une manifestation « portes ouvertes » a été organisée au dépôt liégeois de Jemeppe des TEC le 4 octobre 1998.

Comme ce dépôt abrita jadis la cavalerie tramways des *Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions (RELSE)*, le GTF a décidé à cette occasion d'offrir la restauration de la motrice tramway n°51 des RELSE, dans l'état où elle se trouvait en 1968, à la fermeture du réseau. Cette restauration a été réalisée par une entreprise de la région liégeoise, sous la direction de nos membres Jean Renard, président du GTF asbl et spécialiste avéré des RELSE, et Jean Evrard, membre fondateur extrêmement actif, dont les compétences en matière de transports urbains sont unanimement reconnues, d'autant plus que son activité professionnelle se déroula dans le milieu des tramways et trolleybus liégeois.

En hommage au patient travail de nos deux membres, à qui il convient d'associer Madame Evrard, et afin d'associer l'ensemble du GTF asbl à cet événement, nous publions ci-après une évocation historique de ce véhicule désormais restauré et une petite synthèse de l'histoire des RELSE.



La motrice 51 des RELSE restaurée par le GTF (photo J. Evrard - 01.10.1998)

La motrice de tramway 51 des RELSE

Pour faire face au développement du trafic sur les lignes ferrées Liège-Flémalle et Liège-Seraing, les Railways Economiques de Liège-Seraing et Extensions (RELSE) mettent en service en 1926 une série de 9 voitures numérotées 50 à 58, construites par les Ateliers métallurgiques de Nivelles. Elles sont reprises sous le type C.

La motrice immatriculée 56 est mise en service le 25 novembre 1926.

La caisse en bois offrait en 2^{ème} classe 24 places assises et 43 places debout (jusqu'à 67 en heures de pointe ! ...). Le fini intérieur avait été très soigné : boiseries en acajou poli, lincuste blanc au plafond et glaces biseautées. Ces motrices, sur truck 2 essieux, disposaient de quatre types de frein : à air comprimé, rhéostatique, à racagnac et à vis.

Ainsi équipées, elles permirent l'instauration d'un service cadencé de 6 en 6 minutes au départ de Liège alternativement vers Jemeppe-Flémalle et Seraing Lize (au lieu du service de 10 minutes vers Seraing), avec possibilité de correspondance pour l'autre destination. Le service était assuré sans défaillance en tirant souvent une ou deux lourdes remorques.

Après vingt-cinq ans de service, la conduite sans ménagements, autant que les surcharges constantes aggravées en temps de guerre, eurent raison de la constitution des véhicules.

En 1949 et 1950, toutes les caisses subissent des appropriations d'urgence : renforcement des longerons et des assemblages ainsi que des modifications mineures améliorant l'aspect général.

Depuis la fin de la guerre, les RELSE - dans le giron du groupe *Empain* - réfléchissaient à une modernisation du matériel roulant. Eu égard à la fin de concession fixée en 1960, l'achat d'un matériel neuf ne pouvait être envisagé sans l'aide de l'Etat.

On décide de réaliser une toute nouvelle caisse pour la motrice 56.

Construite dans le deuxième semestre 1950 sans doute dans l'atelier du dépôt de Jemeppe, elle est mise en service en février 1951. L'équipement électrique de traction est entièrement conservé. Le compartiment voyageurs est muni de vastes baies vitrées, de deux portes entièrement vitrées, de sièges avec revêtement en simili-cuir, tandis qu'un éclairage fluorescent placé dans des garnitures (une innovation pour l'époque) remplace les antiques ampoules à incandescence.

Cette modernisation s'est malheureusement faite dans la continuité : les plates-formes sont toujours totalement ouvertes à tout vent, tandis que le perceur ne dispose pas de siège spécifique. Elle n'apporte pas les résultats escomptés.

Le groupe Electrorail auquel appartiennent les RELSE décide une modernisation plus fondamentale qui sera réalisée dans les ateliers d'Ostende de la SELVOP (*Société pour l'exploitation des lignes vicinales Ostende - La Panne* - actuellement atelier *De Lijn*) : les motrices subsistantes de la série seront équipées d'une caisse métallique aux formes aérodynamiques rappelant celles des motrices PCC bruxelloises.



↑ *Jemeppe, quai des Carmes* : motrice C51, utilisée par le service
« Voies et Travaux » en direction de Flémalle le 03.11.67.

↓ *Seraing, place Kuborn* : motrice C 51 sur l'ancien pont de Seraing le 16.01.65.
Les tramways de Liège vers Seraing vont circuler via le nouveau pont.
(Photos J. Renard)

Quelques caractéristiques

Poids à vide : 14,3 tonnes

Empattement : 2,9 m.

Puissance : 2 X 62 CV

Longueur (HT) : 10,56 m.

Elles sont équipées de portes pneumatiques pliantes actionnées par électrovalves à 600V. Le compartiment intérieur est d'un seul tenant sans cloison. Le conducteur travaille dorénavant assis devant un tableau de bord approprié : la disposition du contrôleur et des commandes de frein sont adaptées à cette position.

Le perceur est assis à l'arrière, à poste fixe, les voyageurs étant invités à se diriger de l'arrière vers l'avant.

Pour réaliser une série homogène, la motrice 56 change de numéro au profit du n° 51 le 29 août 1953.

Les nouvelles voitures sont accueillies avec faveur par les voyageurs, mais les RELSE ne recommenceront pas la caisse de la motrice 51. Son sort est dorénavant scellé.

Avec la baisse constante du trafic et la fermeture de la ligne Liège-Ougrée, les grandes motrices à bogies et les voitures 52 à 59 suffisent pratiquement à la tâche. La motrice 51 roule de moins en moins. On la voit sporadiquement effectuer les services supplémentaires d'entrée au stade du Standard au départ de Flémalle.

Dans les dernières années, elle est utilisée par le service des *Voies et Travaux*. Dans ce cadre, le 16 janvier 1965 elle est le dernier tram roulant sur l'ancien pont de Seraing. Elle est également en tête des trains de démontage des voies des lignes 1, 4 et 5. Les derniers hivers 1966 et 1967, par fortes gelées, elle circule la nuit pour l'épandage de sel sur les aiguillages du réseau.

Elle effectue un dernier parcours avec des voyageurs le 25 mars 1967 à l'occasion de l'organisation par l'AMUTRA d'un voyage-découverte, sinon d'adieu, de l'ensemble du réseau et du matériel roulant.

C'est sa qualité de prototype qui l'a fait désigner - peut-être par erreur - pour un futur musée des transports liégeois.

A la fermeture du réseau, elle est hébergée pendant plusieurs années sur la première voie du dépôt de Jemeppe. Lors de la cession d'une bande de terrain à la SA Cockerill, elle est acheminée, le 31 août 1971, avec les autres véhicules préservés, vers un dépôt de la STIB à Bruxelles.

A la création du *Musée des Transports en Commun du pays de Liège*, elle revient en terre liégeoise, où elle est abritée dans les réserves du musée.

A l'occasion de la « *Journée Découverte entreprises* » avec portes ouvertes du dépôt de Jemeppe le 4 octobre 1998, le GTF décide de prendre à sa charge la restauration du véhicule dans l'état où il était en 1968. Le véhicule restauré figurera dans les collections du *Musée des Transports en Commun du Pays de Liège*, rue Richard Heintz à 4020 Liège.

J. Renard

« Jemeppe - Flémalle change ! »

C'est par cette annonce que le percepteur d'un tram Liège - Seraing, dit « tram vert » invitait les voyageurs vers Jemeppe à changer de voiture.

Fondée en 1881, la Société des « *Railways Economiques de Liège - Seraing* » comptait parmi les plus anciennes entreprises de transports en commun de Belgique.

Ses statuts lui assignaient pour objet la création et l'exploitation d'un tramway de Liège à Jemeppe par Tilleur ainsi que de ses extensions. Ils lui permettaient en outre de prendre à bail d'autres lignes ou concessions et de s'intéresser dans des sociétés pour la construction et l'exploitation de tramways ou de chemins de fer économiques, tant en Belgique qu'à l'étranger.

Les Railways de Liège - Seraing feront largement usage de cette faculté. En effet, en Belgique, ils assureront l'exploitation de plus de 340 km de lignes vicinales, dont la célèbre Ostende - Nieuport ; ils seront par ailleurs à l'origine des tramways de Gand et de Charleroi, et de lignes du réseau urbain de Bruxelles !

C'est en mai 1882 que le premier tramway à vapeur est mis en service entre Liège et Jemeppe. La ligne, qui a 9 km de long, part du carrefour formé par l'avenue Blondin et la rue des Guillemins pour aboutir à la place de l'église à Jemeppe, en suivant la route de Liège à Huy. La voie est posée à l'écartement normal du chemin de fer (1,435 m).



Motrice 311 des RELSE au Pont de Seraing en 1967 (coll. J. Evrard)

Deux ans plus tard, le terminus de Liège est reporté jusqu'à la place Cockerill, le tronçon du Petit-Paradis à la rue des Guillemins étant abandonné.

A cette époque, le dépôt et les ateliers étaient installés à l'emplacement occupé anciennement par « *la Lainière de Sclessin* »¹. Détail amusant : on raconte que les locomotives, qui étaient au nombre de 14, portaient des numéros dont le chiffre 13 était exclu pour ne pas impressionner les personnes superstitieuses.

La traction électrique

L'exploitation électrique débute en 1900 par la mise en service de la ligne (à écartement métrique) Pont de Seraing (rive droite) - quartier de Lize, dont les droits à la concession avaient été repris à la Société « Tramway Sérésien ».

Les avantages de la traction électrique sont tels que la société demande rapidement à en généraliser l'emploi sur son réseau. Elle se propose également de mettre à grand écartement la ligne du quartier de Lize, afin de la raccorder à celle de Liège à Jemeppe, après la construction d'un nouveau pont à Seraing. Elle compte en outre reporter le terminus de Liège à la place du Théâtre.

Le cahier des charges stipule que les frais de construction du nouveau pont de Seraing et de l'ancienne passerelle seront entièrement supportés par le concessionnaire.

Les Railways de Liège - Seraing obtiennent ensuite une nouvelle concession dont l'échéance est fixée au 25 septembre 1960. Dès mai 1905, les tramways électriques circulent sur les lignes de Liège à Jemeppe et de Liège à Seraing - Lize.

Les installations de Sclessin étant devenues trop petites, les dépôts et ateliers sont transférés à Jemeppe, à l'emplacement qu'ils occupent encore actuellement.

Nouvelles extensions du tramway

Les années qui précèdent la première guerre voient de nouvelles extensions.

- En août 1913, prolongement de la ligne de Jemeppe jusqu'au passage à niveau de Flémalle-Haute.
- En 1913, prolongement de la ligne de Lize jusqu'aux Biens Communaux de Seraing, à la lisière du bois de la Vecquée.
- Le 22 mai 1914 est accordée la concession d'un embranchement allant de Seraing (Banque) aux Cristalleries du Val-Saint-Lambert. En fait, le tramway n'y circule que jusqu'au passage à niveau de Marihaye et fait place en 1934 à l'autobus en attendant l'exploitation par trolleybus.

L'extension de Sclessin à la gare d'Ougrée, réalisée en 1941, est la dernière qui intéresse le réseau ferré. Celui-ci atteint à ce moment son développement maximal.

¹ - cet emplacement est aujourd'hui occupé par la société « Nordifa-Norditube ».



Dépôt de Jemeppe vers 1955

- ↑ trolleybus RELSE type 500 à deux postes de conduite,
en service sur la ligne Seraing-banque - La Mallieue
↓ autobus Brossel RELSE (photos J. Evrard)

Trolleybus et autobus

Entre-temps, la société s'est intéressée à d'autres moyens de transport : l'autobus et le trolleybus.

Le premier service d'autobus date de 1930. Il reliait la gare d'Ougrée à la ligne de tramways. Arrêté en 1940 par suite de la destruction du pont franchissant la Meuse, il fut remplacé en 1941 par la liaison ferrée de Sclessin à la gare d'Ougrée.

En septembre 1932, les RELSE crée « l'Express Liège - Seraing », service d'autobus avec nombre d'arrêts réduit. Son parcours suit la rive gauche de Meuse jusqu'à Ougrée, puis la rive droite jusqu'au pont de Seraing. L'exploitation, suspendue en 1939, sera reprise en 1946 et la ligne prolongée jusqu'à Huy en passant par Engihoul.

C'est en 1932 également que la société obtient l'affermage de la ligne de Seraing à Rotheux-Rimière. D'autres lignes vinrent s'ajouter au réseau de 1936 à 1940, et après la guerre. Pendant celle-ci, notons que seul le service d'autobus vers Stockay put être vaillamment maintenu.

En ce qui concerne le trolleybus, la première concession remonte à 1932 : elle a pour objet l'établissement d'une liaison entre le passage à niveau de Marihay et la maison communale de Ramet. Quatre autres concessions furent encore accordées entre 1936 et 1943, ce qui permit finalement de constituer la ligne de Seraing (Banque) à La Mallieue.

Le matériel roulant

Les RELSE ne connurent pas la voiture à chevaux mais débutèrent avec un train à vapeur dont la locomotive, avec sa forme carrée si caractéristique, ressemblait fort à celles que l'on vit longtemps sur certaines lignes vicinales. C'était d'ailleurs un engin remarquable pour l'époque.

Dès 1900, les motrices électriques font leurs débuts sur le réseau.

Les 35 motrices construites en 1904 pour l'électrification de la ligne principale sont restées des modèles du genre. Elles ont assuré, sans défaillance et durant de nombreuses années, la traction de trains de 3 ou 4 voitures, sur un parcours à profil aisé, certes, mais coupé de nombreux passages à niveau industriels et encombré de charroi lourd. Vers Seraing, les remorques étaient abandonnées à « la Banque ». Les plates-formes étant ouvertes, les voyageurs qui y prenaient place étaient exposés, ainsi que le conducteur, à toutes les intempéries. La première transformation opérée sur ces voitures consista dès lors à les munir de paravents.

Les petites remorques du tram à vapeur avaient été conservées : le personnel les surnommait « petits fumeurs ». De coquettes voitures de première classe leur étaient adjointes : celles-ci offraient des sièges « empire » à dossier en cuir repoussé, des glaces biseautées, le chauffage électrique et un somptueux éclairage par girandoles à quatre branches.

En 1915, le parc s'accrut de 10 motrices et 15 remorques assorties.



↑ terminus de Flémalle-Haute le 18 juin 1967
motrices C51 et B45 (photo J. Renard)
↓ dépôt de Jemeppe le 9 mai 1968
motrices RELSE 306, 307, 302, 1 et 51 (coll. J. Evrard)

En 1925, 9 motrices et 20 lourdes remorques, surnommées « les gros fumeurs » entrent en service peu avant les catastrophiques inondations de 1926. Elles permirent l'instauration d'un service cadencé de 6 en 6 minutes au départ de Liège vers Jemeppe, Flémalle et Seraing.

Le parc comprenait aussi deux « *trams canards* » : ainsi avait-on surnommé ces motrices dont l'appareillage électrique était situé au dessus du plancher et permettait d'assurer vaille que vaille la continuité de l'exploitation lorsque la Meuse sortait de son lit et que les rues étaient inondées.

C'est en 1933 que les célèbres motrices à bogies feront leur apparition. Au nombre de 21 et d'une capacité de 135 places, elles assurèrent l'essentiel de l'exploitation jusqu'à la fermeture du réseau ferré.

En ce qui concerne les trolleybus, les premières voitures offraient la particularité d'être montées sur trois essieux dont deux directeurs. Ces singuliers véhicules étaient dotés de deux postes de conduite, un à chaque extrémité, afin de supprimer toute manœuvre en boucle au terminus. De plus, ces trolleybus avaient la particularité - exceptionnelle à l'époque - d'être « bimodes » : équipés de batteries, ils pouvaient aussi se déplacer de manière autonome, sur de courtes distances, en cas de coupure de courant ou d'autre nécessité. Les batteries étaient rechargées pendant le stationnement au dépôt. En fait, ce dernier équipement était avant tout justifié par la crainte de voir un trolleybus immobilisé, par absence de courant, sur un des nombreux passages à niveau qui parsemaient la ligne. Peu après, furent mis en service des trolleybus à deux essieux, de capacité moindre mais d'une très grande maniabilité : eux aussi étaient équipés d'origine avec deux postes de conduite. Cette disposition fut par la suite modifiée sur les voitures à trois essieux : elles furent rééquipées avec un poste de conduite unique, dès que des boucles de retournement furent montées aux terminus.

Aspects de l'exploitation dans les années cinquante

Le *réseau* des RELSE comprend à cette époque :

- trois lignes de **tramway** reliant Liège à Flémalle-Haute (13,2 km), Seraing (15 km) et Ougrée (7,2 km) ;
- une ligne de **trolleybus** entre Seraing et La Mallieue (12 km) ;
- huit lignes d'**autobus** dont certaines sont des concessions de la SNCV, soit sur tout leur parcours, soit partiellement. La plus longue (35 km) relie Liège à Huy en suivant la rive droite de la Meuse à partir du pont de Seraing. Six autres ont leur point de départ à Seraing dont elles assurent la liaison avec Rotheux-Rimière (16,5 km), Saint-Georges (20 km), Chatqueue (5,4 km), Mons-lez-Liège (11,2 km), Montegnée (4,7 km) et le plateau des Fagnes (11,5 km). La huitième part de Flémalle-Haute pour aboutir au plateau des Trixhes (3,8 km).

Le parc de *matériel roulant* se compose de :

- 21 motrices tramway à bogies de 135 places ;
- 18 motrices tramway à 2 essieux de 67 et 85 places et 15 remorques à 2 essieux de 71 places ;
- 6 trolleybus de 62 places ;
- 20 autobus, en majorité de 80 places.



↑ au terminus de la *Place de la République Française* à Liège vers 1965
↓ motrice 57 des RELSE, munie d'un pantographe,
à *Ougrée-gare* en novembre 1963 (coll. J. Evrard)

Le réseau comporte des sections à forte déclivité sur les lignes qui s'écartent de la Meuse (13 % sur celle de la Chatqueue). Il dessert l'importante partie du bassin industriel situé au sud de Liège. Les grandes usines métallurgiques et autres, aux noms évocateurs de la grosse industrie de l'époque, se succèdent, presque sans interruption, sur les deux rives du fleuve.

Cette situation provoque évidemment de très fortes pointes de trafic aux heures de commencement et de fin de travail. Le nombre de voyageurs transportés est alors triplé par rapport aux heures creuses. Le tramway, avec ses voitures de grande capacité, convient particulièrement bien pour assurer ces transports massifs, tandis que les autobus sont utilisés pour la desserte des zones à population moins dense, et plus spécialement des localités situées en dehors des rives de la Meuse.



Motrices B 42 et C 59 des RELSE aux *Béguines* en 1965 (coll. J. Evrard)

La fin des RELSE

Fin des années cinquante, les RELSE procèdent à la modernisation des grandes motrices à bogies : les compartiments sont supprimés, l'éclairage fluorescent installé tandis que les deux percepteurs itinérants sont remplacés par un seul, à poste de fixe, à l'arrière de la voiture.

Le déplacement de l'industrie wallonne, mais aussi de l'habitat - vers les campagnes - a rendu inutiles ces trains ouvriers signalés par un fanal vert, qui ramenaient de véritables grappes humaines à Liège, en fin d'après-midi, entre 16 et 18 heures.

En 1963, le tram d'Ougrée est remplacé par une simple navette circulant de Ougrée-Pont à Ougrée-gare, sur une longueur de 725 mètres. Cette navette avait au

moins deux particularités : elle était exploitée en « one-man-car »² et était assurée par des tramways³ spécialement équipés - outre la perche, généralisée aux RELSE - ... d'un pantographe : ce dernier accessoire, spécialement prêté par la STIC (Charleroi), évitait à l'agent de conduite de devoir retourner la perche à chaque terminus.

La société privée RELSE est quant à elle remplacée en 1960 par la STILS (Société des Transports Intercommunaux de Liège-Seraing), qui fusionnera bientôt avec la STIAL (Société des Transports Intercommunaux de l'agglomération liégeoise) pour former la STIL, précurseur de l'actuel TEC Liège-Verviers.

Début des années soixante, la construction du nouveau pont de Seraing est par ailleurs menée sans intégrer dans l'étude la circulation des tramways. Celui-ci est néanmoins maintenu : on y utilise des rails spéciaux, avec âme de petites dimensions.

Mais, lorsque, quelques années plus tard, l'Administration des Routes étudie la construction d'une voie rapide sur les quais de la rive gauche de la Meuse à Liège, elle n'intègre plus le tramway dans le projet. C'est cet élément, allié à la baisse de fréquentation, et aussi à la mentalité de l'époque préférant l'autobus au tramway, qui provoquera la disparition progressive du « tram vert ».



Place Général Leman à Liège (ancienne configuration) : à gauche, motrice RELSE 314 - à droite, motrice 76 des TULE sur la ligne urbaine circulaire n°4 (coll. J. Evrard - 24.08.1964)

² - « one-man-car » : pas de receveur, le conducteur étant chargé en outre de la délivrance des billets.

³ - les voitures 52 et 57 avaient été équipées d'un pantographe pour circuler en navette d'Ougrée-gare à Ougrée-Pont. La ligne aérienne de cette courte section avait été adaptée en conséquence. Cette éphémère navette circula du 2 septembre 1963 au 29 août 1965.



↑ Le nouveau et éphémère terminus » du « tram vert »
place Général Leman à Liège (motrice D 308 en 1967).

↓ Voyage d'adieu du 30 avril 1968 aux trams verts : au terminus des Biens
Communaux à Seraing, les anciens reconnaîtront, avec un pincement au coeur, les
passionnés de l'époque, dont plusieurs ne sont plus parmi nous (coll. J. Evrard).

Et pourtant, à l'occasion de la construction de la « trémie »⁴ du petit Paradis, il eût été possible de dévier le tram vert circulant boulevard Frère Orban, vers la gare des Guillemins où il aurait emprunté les voies de la ligne urbaine n°1 vers Coronmeuse ! Mais c'était trente ans trop tôt...

Le 27 mars 1967, le *Tram Vert* assure le dernier départ place du Théâtre, au centre de Liège : son nouveau terminus est établi place Général Leman, où un transbordement par autobus est organisé vers le centre.

Dès qu'un nombre suffisant de nouveaux autobus est livré, le tram est définitivement supprimé, le 3 novembre 1967, entre Liège et le Pont de Seraing. Les navettes Seraing Biens Communaux - Pont-de-Seraing - Flémalle-Haute resteront, elles, assurées par tramway jusqu'au soir du 30 avril 1968.

Au début des années quatre-vingt, le centre d'exploitation et d'entretien de Jemeppe, et siège historique des RELSE, est menacé dans le cadre de la centralisation de tous les services dans un nouveau dépôt créé à Robermont.

Et pourtant, le savoir-faire du personnel sera finalement reconnu par le maintien et la modernisation des installations de Jemeppe.

Par suite de la construction de la ligne de recuit-continu sur le site des Kessales de Cockerill, la surface du dépôt de Jemeppe est néanmoins réduite. Les grandes remises, dernier témoin de la glorieuse époque du tram, ont été détruites en 1997, au profit d'un garage à ciel ouvert où chaque autobus dispose de son emplacement propre.

J. Renard

Bibliographie : *Revue Belge des Transports - Rail et Traction (ARBAC)* -
Documentation personnelle de l'auteur.

Reportage photographique et collaboration scientifique et technique : Jean Evrard

Appel à nos membres

La fin du millénaire actuel verra la publication du tome 3 de la série « *Les tramways au pays de Liège* », consacré aux « **trolleybus à Liège** ».

Le groupe de travail « trolleybus » du GTF asbl recherche tout document photographique noir et blanc, couleurs ou dia de n'importe quelle époque et relatif au sujet. Il sera ainsi possible de réaliser une iconographie aussi riche que possible ; tout autre document est aussi le bienvenu.

Merci d'avance de votre aide. Adresse de contact de notre délégué « trolleybus » :
Jean Evrard, rue Vapart, 34, 4020 Liège

⁴ - trémie : néologisme liégeois pour désigner un tunnel routier.

Editorial

Le rail et la clientèle

Depuis plusieurs mois, les usagers, la presse, le monde politique même évoquent les perturbations qui affectent le rail de manière lancinante. Du jamais vu : une émission télévisée du dimanche midi a été consacrée au problème.

Chacun y va de son opinion, privilégiant ses convictions « philosophiques » sur les causes : le nouveau plan IC-IR qui serait trop ambitieux, les travaux TGV bénéficiant à une clientèle privilégiée, les travaux STAR 21, l'obsolescence ou le manque de matériel... Sur les responsables : l'administrateur-délégué actuel, un ancien Ministre des Communications...

Sans contestation possible, une retombée positive de la situation actuelle peut être dégagée dans deux axes : le transport public en général et le chemin de fer en particulier font et feront l'objet d'un débat de société ; la SNCB et ses dirigeants découvrent enfin l'impérieuse nécessité de communiquer - de manière plus transparente - et aussi d'expliquer. Tant il est vrai qu'il n'est jamais trop tard.

Nous croyons quant à nous qu'il est futile de chercher des responsables ou de rejeter la responsabilité sur un tel ou sur une telle cause.

Au cours du temps, les uns et les autres ont cherché à travailler correctement, en fonction des circonstances du moment, des possibilités financières et de la fréquentation de la clientèle.

Il y a une décennie, le rail belge avait besoin d'une onde de choc destinée à une prise de conscience. Depuis plusieurs années, le même rail cherche à instaurer une gestion moderne, qui s'éloigne heureusement du seul concept « administration d'Etat ».

Peu à peu, le « voyageur » ou l'« usager » fait place au « client » ! Le chemin est encore très long à parcourir pour obtenir la satisfaction de celui-ci.

Le client devient plus exigeant, il témoigne de ses attentes. Hier indifférent, il manifeste aujourd'hui. Hier, il désertait le rail, aujourd'hui il y revient. On a même entendu un haut dirigeant évoquer ce fait pour signaler qu'à son estime, la situation n'est pas si mauvaise.

Ce type d'argument lancé dans un moment difficile ne peut évidemment être retenu. Nous n'en ferons pas grief. Le client potentiel - c-à-d. chacun d'entre nous - est versatile : ce qu'il décriait hier (le transport collectif), il y vient aujourd'hui par réalisme économique. L'homme politique moyen - affecté de la même versatilité - tend à suivre le même chemin.

Et pourtant... « gouverner, c'est prévoir ». On pouvait déjà supposer, il y a quelques années, que la mobilité des personnes et des marchandises prendrait un essor considérable et inéluctable.

Le slogan « *Ma voiture, c'est ma liberté* » ne pouvait plus être la seule réponse simpliste à la nouvelle demande de mobilité, d'autant plus que chacun, au nom de son espace de vie, de l'environnement en général, rejette les conséquences de la circulation de toutes les voitures autres que la sienne et des camions. Inéluctablement, les trois moyens de transport terrestre - route, rail, eau, doivent coexister, se développer et se moderniser.

Il est donc manifeste qu'une erreur stratégique a été faite aux dépens du rail : les grands investissements de modernisation en faveur du transport de personnes et de biens ont démarré trop tard ! Un manque de clairvoyance de certains, trop enclins à faire droit à des

considérations de « quartier » (par exemple de type linguistique) ou de caractère démagogique. Pour ce dernier aspect, nous évoquerons la contestation relative au TGV, basée sur le caractère international ou privilégié de la clientèle. Qui imagine encore qu'en 1835, le chemin de fer a été contesté par d'aucuns et particulièrement par les cochers des diligences au nom des mêmes principes.

Ne dit-on pas que l'histoire est un perpétuel recommencement ? A chaque nouvelle découverte, le Belge a contesté pendant plusieurs années pour enfin découvrir les avantages et profiter pleinement des nouvelles technologies.

Tout ceci revient-il à dire qu'il n'y a pas de remède pour améliorer la situation actuelle et qu'il faut - aux dires de certains - patienter (!) jusqu'en 2005 !

Non, loin s'en faut. La mutation de toute société avec l'évolution des mentalités est indispensable. Les grands travaux doivent être exécutés sans relâche : à ce sujet, nous pointons du doigt l'attitude qui consiste à annuler des travaux d'entretien. Dans quelques temps, on risque donc de subir des ralentissements des circulations en raison de cette absence d'entretien et cumuler à nouveau les perturbations.

Mais le souci de la clientèle doit être plus présent que jamais et doit progresser significativement.

Comment conjuguer tout cela pour minimiser les inconvénients constatés aujourd'hui ?

A notre sens, ces derniers sont apparus par la simultanéité de différents facteurs : ils ne peuvent être attribués à un seul.

Le retard mis à l'exécution des grands travaux constitue un fait inéluctable. Par contre, l'organisation de ceux-ci doit être pointée du doigt : elle paraît être traitée comme au temps de l'*administration* des chemins de fer, à l'époque du client « sage » et « subissant ».

A notre sens, il est parfaitement possible de mieux prendre en compte, dès à présent - le souci du client, de la continuité et de la non-détérioration significative du service.

Il est aussi possible de répondre à une attente légitime de notre époque : la communication transparente en temps réel, expliquant, réexpliquant avant ou pendant les déplacements. Le client est un adulte, parfaitement apte à raisonner aussi bien que ce haut dirigeant planifiant telle activité, aussi bien que cet exécutant réalisant une tâche journalière. Ces deux derniers ne travaillent pas pour eux-mêmes mais pour leur société. Et celle-ci n'a le droit de vivre que si elle a des clients heureux en très grand nombre.

Il n'est pas de notre propos d'évoquer ci-après une liste de leçons de choses. Non... à travers une liste d'exemples relevés par des clients, nous souhaitons frapper l'imagination de ceux qui doivent améliorer le service.

Pussions-nous simplement être entendus ! Pour que d'autres exemples soient aussi évoqués ultérieurement mais surtout pour qu'un véritable progrès du rail apparaisse dès... aujourd'hui, et non après 2005 !

La communication

✓ Les horaires

En quelques années, le prix des indicateurs s'est envolé, si bien qu'il est devenu prohibitif. Mais de surcroît, en 1998, on constate que :

- l'indicateur intérieur de la SNCB valable un an à partir du 24 mai 1998 est devenu obsolète au 31 août. Après un « trou noir » d'un mois, un supplément - valable en semaine - a été édité fin septembre. Sera-t-il encore d'actualité au 1er décembre ?

- L'indicateur international « hiver 1998-99 » (validité 27.09.98 - 29.05.99) n'a plus d'utilité à partir du 28 novembre - soit après deux mois seulement - en ce qui concerne la France. Les lois sur les pratiques du commerce permettent-elles de telles situations ?
- La brochure IC-IR, à sa parution, ne contenait plus la relation internationale eurégionale Liège - Visé - Maastricht. Elle n'était même plus disponible à la mi-novembre 1998.

✓ Les installations de sonorisation

Les installations qui équipent à présent une majorité des voitures voyageurs sont sous-utilisées. Tous les arrêts sont loin d'être annoncés. En cas d'incident - et même en cas d'un simple retard - le voyageur veut être informé : que se passe-t-il, quelle durée, qu'espérer ? Si l'on sait que le conducteur dispose de la radio sol-train, rien n'empêche - sauf une bonne volonté - d'informer correctement le client, élevé au rang d'adulte responsable.

Quand on se trouve par ailleurs dans une gare, il est trop fréquent de manquer d'informations précises en cas de retard, lorsqu'on est prêt au départ ou en correspondance. Les dispatchings, qui disposent d'une vue générale sur l'ensemble d'un itinéraire, ne peuvent-ils participer à une information précise ?

✓ La convivialité à l'égard des clients

On sait que certains clients habituels, excédés par les retards à répétition, ont décidé de manifester dignement à la japonaise. Le brassard noir d'usage là-bas a été matérialisé ici par un ticket « de la colère » glissé dans la pochette d'un abonnement conforme. L'entreprise ferroviaire a décidé de façon surprenante de faire arrêter sans ménagement un de ces usagers par la police de Louvain. Etait-ce bien judicieux ? Dans un entretien accordé à la « *Dernière Heure* », un représentant des relations publiques n'a par ailleurs jamais évoqué la noble et indispensable mission des accompagnateurs des grands trains IC et IR : l'information et la présence permanentes, l'aide constante aux clients, l'initiative commerciale, la réactivité de sécurité. Il a simplement et seulement évoqué les « *droits* - oserions-nous dire les *pouvoirs* de police de ceux-là. » On croit rêver en 1998 : cette interview a certainement fait plus de tort à la SNCB que n'importe quel retard sur le terrain. Car, enfin, à chacun son rôle ! L'accueil, l'accompagnement efficace... contribuent à la description et au stress que certains clients peuvent rencontrer. Il suffit de se référer à la sollicitude des chauffeurs et guides d'autocar...

La Jonction Nord-Midi de Bruxelles, noeud névralgique de l'ensemble du réseau

Depuis plusieurs années, les spécialistes évoquent la saturation de la Jonction. Six voies ! Il est évidemment vain de penser qu'il soit possible de « l'élargir ». Les moyens techniques permettent cependant des progrès tandis que les moyens organisationnels permettraient sans aucun doute de faire face plus facilement à des incidents que l'on ne peut évidemment totalement éviter.

Est-il exact que, lors de la récente modernisation de la signalisation équipant chaque voie de la *Jonction*, le nombre de cantons a été réduit d'au moins une unité ? Certains objecteront que la circulation à vue est toujours autorisée. Sans doute ! Mais plus le cantonnement est long, plus la distance à parcourir à vitesse très réduite est longue...

Au contraire, n'était-il pas judicieux, pour augmenter la capacité et réduire les inconvénients, d'accroître le nombre de cantons et d'introduire le « glissement » ? D'autre part, dans le cadre de la nouvelle offre IC-IR et des possibilités techniques de la Jonction, était-il judicieux de créer des relations cisailant la totalité des voies d'une gare de la Jonction ?

Lors de l'incendie récent de la **cabine de Bruxelles-Nord**, il fut décidé de ne rétablir provisoirement qu'un certain nombre d'itinéraires directs. De nombreuses liaisons furent mises hors service comme en témoignent encore aujourd'hui les rails rouillés. La nouvelle cabine n'a donc pas rétabli la situation antérieure. Ainsi, les possibilités de changement d'itinéraire en gare en cas d'incident sont extrêmement réduites ! Est-il bien sérieux de constater ainsi que la simplification des installations est étudiée sur la base d'une situation normale, en faisant abstraction de toute situation dégradée pour le rétablissement de laquelle une souplesse « technique » et/ou d'infrastructure est nécessaire ?

La ligne 28 - **ceinture « ouest » de Bruxelles**, constitue un itinéraire de secours évident. Pourquoi tout conducteur empruntant la Jonction Nord-Midi n'a-t-il pas l'obligation de connaître cette ligne et de la parcourir sur simple indication des signaux ? En cas d'incident significatif, il serait possible de recourir à deux solutions : les rames réversibles pourraient rebrousser dans l'une des gares du Nord ou du Midi et repartir vers leur destination, tandis que les trains de certaines lignes pourraient s'arrêter dans une gare de Bruxelles située avant cette ligne de ceinture. Les voyageurs pourraient alors utiliser deux possibilités : une rame navette de cette gare à la Jonction ou passer du train au métro à Bruxelles-Ouest.

Les conséquences de l'incident seraient ainsi plus limitées que l'accroissement de « débordement de l'entonnoir ».

L'organisation des grands travaux - quelques exemples

Dans le cadre du renouvellement de la **Hammerbrücke**, sur la ligne 37 Liège - Aix-la-Chapelle, non loin de la frontière, Trans-fer a évoqué à juste titre les prouesses techniques réalisées à cette occasion. Il s'agit d'un beau travail, très bien organisé... pour lui-même.

Avant de décider de cet ouvrage d'art, on aurait aimé que la circulation des trains empruntant cet itinéraire soit organisée avec le même soin en tenant compte des deux hypothèses : horaires théoriques et trains déshourés (le noeud de Cologne est coutumier des retards). A cet égard, il est anormal qu'une circulation des trains à voie unique soit organisée sur la seule ligne voyageurs reliant la Belgique à l'Allemagne sur plus de 10 km, entre Welkenraedt et Aachen Sud précisément. Le seul retard d'un train entraîne automatiquement des effets boule-de-neige... Pourquoi donc n'a-t-on pas installé à la sortie du chantier, côté Belgique, un aiguillage parcourable à 80 km/h pour la reprise à voie normale ? La durée du chantier et son coût justifiaient parfaitement cette décision.

Ce n'est pas là le seul chantier d'une certaine durée où la circulation à voie unique soit imposée sur de longues distances. Pourquoi ne pas installer systématiquement des aiguilles de contre-voie parcourables à 80 km/h, au lieu des 40 km/h actuels. En maintenant ces aiguilles une fois le chantier terminé, les retards liés à des incidents seraient plus réduits et supportables.

La simplification systématique des installations menée par les services de l'infrastructure de la SNCB pose également problème : de nombreuses voies de garage situées à mi-parcours entre deux gares ont été supprimées : l'affaire de l'évitement d'**Olne** entre Liège et Verviers en est une belle illustration. Est-il bien judicieux de procéder à ce genre de simplification avant la fin des grands travaux d'infrastructure ? Ne vaut-il pas mieux garder des possibilités intactes pour faire face aux incidents ? Un des dirigeants de la SNCB évoquait dernièrement la patience dont devaient faire preuve ses « usagers » jusqu'en 2005... Ne fallait-il pas faire preuve de la même patience avant de simplifier le réseau ?

La ligne 36A **Voroux - Kinkempois** a été mise hors service pour une longue durée suite aux travaux TGV et aux travaux d'entretien aux ouvrages d'art. On se prive ainsi d'une

possibilité de déviation des trains entre Liège et Waremme en cas d'incident. Pire, une grande usine sidérurgique liégeoise voit ses approvisionnements suspendus à un seul itinéraire : nord du pays - Hasselt - Visé - Liège (lignes 24/34/40). Au moindre incident d'exploitation, les trains correspondants sont arrêtés...

Fiabilité et régularité des trains de marchandises sont aussi à l'ordre du jour...

Il est enfin surprenant que la jonction nouvelle entre la ligne 36A et la ligne 36 à **Vo-roux** se fasse en direct, sans aucun sas... Cela ne laisse-t-il pas présager d'une occupation plus longue d'un itinéraire en cas de redémarrage.

Les retards endémiques sur la ligne 36 **Bruxelles - Liège** sont principalement dus à la zone Bruxelles - Louvain où il n'est pas rare de rouler à 40 km/h sur l'entièreté de la section. Etais-il judicieux de ne pas établir une ligne à grande vitesse indépendante sur ce tronçon au lieu de quadrupler les voies ? La vitesse y aurait été plus grande et les nombreux habitants situés de part et d'autre de ce tronçon n'auraient pas vu leur jardin exproprié et leur propriété dévalorisée, pour ne pas évoquer leurs conditions de vie. ... Et la circulation des trains « classiques » n'aurait pas été perturbée par ces travaux. Certains n'ont-ils pas voulu faire payer les aménagements de cet itinéraire et de la gare de Louvain par les crédits TGV au bénéfice des crédits régionalisés de STAR 21 ?



Aywaille : train IR 1202 à contre-voie pour Liège-Guillemins
(photo M. Grieten - 31.01.98)

Sur la ligne 42, la suppression des trains sur la relation **Aywaille - Troisvierges** avec autobus de substitution, possibilité de voyager debout (au prix d'un billet de 1ère classe parfois) et allongement du temps de parcours d'1 heure (!) entre Liège et Luxembourg se justifie-t-elle. N'était-il pas plus raisonnable d'installer préalablement la ligne caténaire avant de supprimer la seconde voie et de ripier ultérieurement la seule voie maintenue sous le fil aérien ?

Manque de conducteurs et parcours à vide coûteux

Il est souvent fait état d'un manque de conducteurs ou de la difficulté de reprendre les jours de congé. On constate cependant de longs parcours à vide ou des temps de stationnement sans aucune utilité ; ils grèvent évidemment les coûts de la SNCB :

- au niveau des circulations « **Thalys** », est-il exact que le dernier train arrivé à Cologne-rienne le soir même à vide à Forest (Bruxelles) pour... y vidanger les toilettes chimiques : le lendemain, avant l'aube, même parcours en sens inverse. Il en est de même pour le dernier train arrivant à Amsterdam, qui rentre à vide à Anvers pour le même motif !
- est-il exact que, pour assurer le **train P 7401** quittant Waremme à 7h08, la locomotive de la rame quitte Liège-Guillemins deux heures plus tôt, mettant ainsi le conducteur inutilement en « stand by ». Sachant que le chef-garde se rend lui aussi haut-le-pied à Waremme, n'est-il pas plus simple de rouler à charge au départ de Liège : deux heures de prestation seraient ainsi épargnées.
- La ligne 132 **Charleroi - Couvin** subit de nombreuses circulations à vide le matin et le soir suite à la dispersion des dépôts, les trains de voyageurs devant « passer la nuit » à Walcourt ou à Châtelet et non à Mariembourg ou Couvin.



A Walcourt, « dorment » certaines des rames assurant le service voyageurs sur la ligne Charleroi - Couvin (photo M. Grieten - 18.10.98)

Ne peut-on améliorer la situation pour alléger les coûts d'exploitation ?

Un exemple de progrès continué

Sur la ligne 36 entre Liège-Guillemins et Bruxelles-Nord, un train direct réalisait le parcours en :

- 1 heure 19 le 17 mai 1953 (sans arrêt à Louvain)
- 59 minutes le 29 septembre 1957 (avec arrêt à Louvain)

- 1 heure 08 (théorique) le 27 septembre 1998 (avec arrêt à Louvain).

Le voyageur de cette fin 1998 se voit en train de remonter le temps de plus de 33 ans. Est-on, certain que tout ceci soit compréhensible à l'époque des grandes communications et des grandes évolutions ?

Ces quelques réflexions sont loin d'être exhaustives. Elles n'ont pas pour but d'apporter des solutions certaines, mais participent simplement à la réflexion générale, qui se doit d'être novatrice.

H. Arden



L'automotrice 438 stationne à Arlon, en attente de la tranche venant de Luxembourg, afin d'assurer l'IC 2140 vers Bruxelles (photo M. Grieten - 03.10.98)

In memoriam - Michel Leprince

Michel Leprince est décédé le 6 août 1998, en pleine fleur de l'âge, après une pénible maladie. Dans le milieu des « amis des tramways », il était connu pour son efficacité et son dévouement sans faille à la « cause ». Bien sûr, le tramway bruxellois constituait sa priorité. Mais sa large ouverture d'esprit le conduisait à donner tous les « coups de pouce » nécessaires à toutes les actions en faveur des tramways.

Un de ses plus grands mérites - et ils furent nombreux - a été de sortir la « cause » des tramways de son ghetto pour la porter devant l'opinion publique et les autorités politiques.

A ses proches et à ses amis, le GTF asbl adresse ses condoléances émues.

J. Renard, *président du GTF asbl*

L'infrastructure [®]

De quelques grands chantiers...

Les chantiers majeurs de la SNCB

Pour justifier - en partie - ses problèmes d'exploitation actuels, la SNCB a mis en avant les nombreux grands chantiers en cours sur l'ensemble de son réseau ferroviaire. En fait, il convient de prendre ce chiffre avec prudence, car il est le produit de l'addition de travaux d'entretien et d'infrastructure d'une certaine ampleur (comme le renouvellement ou l'entretien des voies et des caténaires) et d'investissements dans le cadre du plan décennal 1996-2005 d'amélioration du réseau classique.

Chantiers d'investissement et de grande ampleur

Voici la liste des chantiers d'investissement actuellement en cours sur le réseau SNCB. Nos lecteurs ont pu en découvrir la description précise dans nos numéros précédents.

1. **Anvers-Central** : réaménagement complet de la gare sur trois niveaux dans la perspective de la création d'une liaison ferroviaire directe nord-sud sous la ville ; les travaux prévus en plusieurs phases dureront jusqu'en 2005. Actuellement, seules 3 voies à quai sur 10 sont disponibles en gare.
2. **Louvain** : remaniement complet de la gare, dans la perspective de la création d'un terminal RER, du passage des trains à grande vitesse à 160 km/h dans l'agglomération et de l'aménagement - déjà bien visible - d'une bifurcation pour future ligne à grande vitesse n°2 Bierbeek - Ans. Ces travaux sont prévus par phases jusqu'en 2002 et 2004.
3. **Schaerbeek - Louvain** : quadruplement des voies, prévu par phases jusqu'en 2005 : au centre, 2 voies à 200 km/h pour trafic TGV et autres trains rapides ; aux extrémités ; 2 voies à 160 km/h pour le reste des circulations ; à cet effet, la ligne 36C vers l'aéroport national sera exploitée à voie unique jusqu'à fin 1999 pour permettre l'élargissement du saut de mouton de Zaventem la raccordant à la ligne 36 Bruxelles - Liège.
4. **Fexhe-le-Haut-Clocher - Ans** : rectification de grande ampleur de la ligne 36 « classique » pour y porter la vitesse de référence à 160 km/h. La ligne rectifiée sera entièrement disponible à la mi-1999 ; création d'une bifurcation pour la future ligne à grande vitesse Bierbeek - Ans.
5. **Liège-Guillemins** : réaménagement des voies à hauteur de la rue Hemricourt à l'entrée de Liège-Guillemins côté Ans, par la création d'un saut-de-mouton ligne 34/ligne 36 ; ces travaux sont prévus jusqu'au printemps 2000.
6. **Welkenraedt - frontière allemande** : remplacement de la Hammerbrücke et mise à niveau de la section pour circulation à 160 km/h ; la circulation à voie unique entre Welkenraedt et Aachen Süd est prévue jusqu'en septembre 1999.
7. **Rivage - Gouvvy** : travaux d'électrification en 25 kV 50 Hz ; ces travaux sont programmés jusqu'en mai 1999 et nécessitent la mise hors service de la ligne la nuit

et la journée en dehors des heures de pointe (avec mise en service d'autobus de substitution entre Aywaille et Troisvierges, avec retard d'1 heure et correspondance avec train CFL de service intérieur).

8. « **Athus-Meuse** » (lignes 166 Y Neffe - Bertrix, 165 Libramont - Virton - Athus et 167 Y Autelbas - Athus) : mise à niveau et électrification en 25 kV 50 Hz. Les durées jusqu'en 2001 et nécessitent des ralentissements et mise à voie unique de certaines sections.
9. **Fleurus - Tamines** : reconditionnement de cette ancienne ligne (à voie unique), électrification et raccord avec la ligne 130 dans la direction d'Auvclais pour 2000 ;
10. **Charleroi-Sud - Erquelines-frontière** : renouvellement des ponts sur la Sambre ;
11. **Hal - Ruisbroek** : parachèvement des voies du réseau classique (ligne 96) et des voies à grande vitesse (ligne 96N) ; achèvement du chantier de mise en souterrain de la gare et des voies de Hal : quatre voies définitives sur 6 y sont actuellement disponibles (outre les 2 voies de la ligne à grande vitesse) ; restent à aménager les deux voies de la ligne 94 (Tournai) et la voie en impasse de terminus de la ligne 26 ; la fin des travaux à Hal est prévue en mai 2000.
12. **Bruxelles-Midi** : travaux d'aménagement du gril d'entrée côté Hal : travaux prévus jusqu'en 2004. Ainsi, à Forest-Midi, la nouvelle voie de raccordement à l'usine de montage automobile VW de Forest est en service, ainsi que le nouveau quai de la voie « A » de la ligne 96, avancé de 200 mètres vers Ruisbroek.
13. **Namur** : couverture de la gare et nouveau plan de voies ; actuellement, 3 voies sur 11 sont mises hors service. Ce vaste chantier est programmé jusqu'en 2002.

Autres chantiers

En ce début du mois de décembre 1998, les autres chantiers suivants provoquaient des ralentissements et autres perturbations aux endroits suivants :

1. **Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord** : travaux de nuit aux caténaires (au Midi) et aux aiguillages (au Nord). Mises hors service de nuit de certaines voies.
2. **Bruges** : renouvellement des rails et traverses : déviations de trafic locales.
3. **Hatival - Libramont** (ligne 162) : entretien des voies avec mises à voie unique temporaire.
4. **Anzegem** (ligne 89) : aménagement des voies : voie unique le week-end jusqu'à Courtrai.
5. **Kontich - Berchem** (lignes 25/27) : aménagement des voies et travaux de drainage (le week-end).
6. **Lokeren - Saint-Nicolas** (ligne 59) : renouvellement des rails, traverses et ballast - service des trains adapté à partir de 20 heures
7. **Etterbeek - Groenendael** (ligne 161) : renouvellement des traverses. Voie unique les week-ends.
8. **Ottignies - St-Joris-Weert** (ligne 139) : renouvellement des caténaires et traverses (voie unique temporaire de nuit et le week-end).
9. **Pieton - La Louvière-Sud** (ligne 112) : renouvellement des rails de nuit et le week-end, avec circulations à voie unique.
10. **Statte** (ligne 125) : réaménagement des appareils de voie ; voie unique temporaire le week-end.
11. **Tongres - Bilzen** (ligne 34) : renouvellement des voies ; voie unique le week-end.

Adaptation des lignes ferrées belges au matériel roulant

Après une première adaptation des circuits de voie des lignes principales lors de la mise en service des voitures équipées de convertisseurs (voitures IC, « Corail » SNCF...), une nouvelle modification des circuits de voie est en cours actuellement pour permettre la circulation des véhicules à moteurs triphasés (dits « DMT » dans le jargon SNCB).

A présent, les services « caténaires » des différents districts de la SNCB viennent de recevoir l'ordre de mesurer la hauteur des caténaires sur toutes les lignes du réseau, car il faudra rehausser celles-ci pour dégager le gabarit utile au passage des futures voitures M6 (à deux niveaux).

Noeud ferroviaire de Bruxelles-Midi

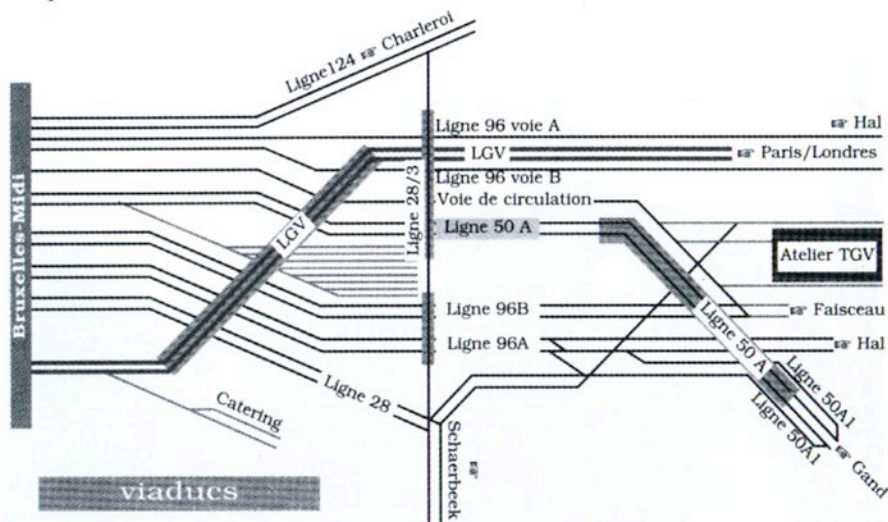


**Train IR vers Bruxelles - Turnhout à Forest-Midi le 21 août 1998
(photo M. Grieten)**

Le noeud ferroviaire de Bruxelles-Midi, côté Forest, est en train de subir de gros aménagements, aussi bien pour une meilleure circulation des trains à grande vitesse en provenance de Paris ou de Londres, que pour l'amélioration des liaisons de service intérieur. L'idée de base est de séparer totalement le trafic à grande vitesse des autres courants de trafic.

En 2004, comme notre schéma l'indique, les trains à grande vitesse venant de Paris ou de Londres rouleront à Forest entre les deux voies principales de la ligne 96 Hal - Bruxelles. Pour qu'ils ne croisent plus à niveau le trafic intérieur, ils emprunteront un viaduc à double voie qui les amènera directement au terminal TGV de

Bruxelles-Midi (voies 1 à 6). Dans cette perspective, il faudra déplacer la ligne 50A (Bruxelles - Ostende) actuelle et la voie B de la ligne 96 (sens Hal - Bruxelles) pour disposer de l'espace nécessaire à la nouvelle configuration. Les lignes 96 et 50A entoureront alors une voie de contournement et un futur «train-wash». Le déplacement de la ligne 50A nécessitera la construction, à côté du viaduc métallique à la hauteur de l'atelier TGV (pont Vierendeel), d'un ouvrage d'art en béton qui remplacera le vieux viaduc.



Quant à la ligne 28/3 Y Cureghem - Y Forest-Est, qui relie la ligne 28 et la ligne 124 (vers Charleroi) à Bruxelles-Midi, elle est momentanément interrompue en raison du remplacement d'un viaduc actuel par un ouvrage en béton sur le même site. Actuellement, la construction de ce nouveau viaduc est terminée et la structure portante métallique pour la caténaire est déjà placée : une voie unique y sera posée.

Au bout actuel de la ligne 50A/1 Bruxelles Petite-Île - Y Bruxelles Petite-Île, la SNCB a déjà prévu de procéder aux aménagements requis pour la pose future d'une troisième voie en direction de Denderleeuw.

Il faudra aussi tenir compte de la possibilité future de raccordement de la ligne à grande vitesse en provenance de Paris/Londres à la ligne 28 (ceinture ouest de Bruxelles) en direction de Schaarbeek.

Avant le début de ces travaux, la vitesse d'approche de Bruxelles-Midi était uniformément limitée à 40 km/h. En 2004, à la fin des travaux décrits ci-dessus, la vitesse autorisée aux abords de Bruxelles-Midi sera de :

- 80 km/h sur la ligne 124 vers Charleroi ;
- 80 km/h sur la ligne 96 vers Hal ;
- 70 km/h sur la ligne 50A vers Ostende ;
- 90 km/h sur la ligne 50A/1.

R. Marganne

□ Anvers-Central

C'est le 17 octobre dernier que les nouvelles voies provisoires 1 à 3 ont été mises en service, en remplacement des voies 8 à 10. Si la voie 1 est restée à son emplacement initial, les voies 2 et 3 ont été construites sur l'emplacement des anciennes voies 2 à 4 ; un quai central plus large facilite ainsi le mouvement des voyageurs. En outre, les voies 2 et 3 ont été sensiblement allongées pour pouvoir recevoir des trains de 11 voitures (ou 2 trains distincts). Une courte voie de chantier, non électrifiée, est par ailleurs raccordée à la voie 3 sous la marquise de la gare.



Le 17 octobre 1998, premier jour des nouvelles voies 1 à 3 d'Anvers-Central : au départ voie 3, train IC vers Charleroi-Sud, avec le 2110 en tête (photo M. Grieten)

C'est de même les 17 et 18 octobre que la gestion des aiguillages de la gare d'Anvers-Central a été reprise par le poste de block de Berchem, le block 14 d'Anvers-Central étant définitivement désaffecté le 19 octobre 1998.

M. Grieten

□ Mons

Les trois voies de gare latérale de Mons côté Quévy (ancien point de départ notamment des autorails 553 de la liaison Mons - Lobbes - Chimay...) viennent d'être démontées. L'accès aux voies 1 et 2, voies de réception notamment des trains de la relation IC Herstal - Tournai (dorsale wallonne) est ainsi amélioré.

□ Namur

En ce mois de novembre 1998, la situation générale se présente comme suit :

Le permis de bâtir pour la phase 2B (mi-1997 à mi-2000) et qui concerne la couverture et le renouvellement des voies 1 à 3, ainsi que des quais correspondants, a été accordé, et les travaux ont aussitôt débuté pour cette zone, ainsi :

- les voies et quais 1 à 3 ont totalement disparu ;
- la gare latérale EST (côté Arlon-Dinant) est occupée par un long bâtiment constitué de modules-bureaux, qui abrite la direction administrative de la gare SNCB ; le reste de la gare latérale EST sert de base travaux ;
- la gare latérale OUEST (côté Charleroi) qui possède 3 voies à quai, le long de la Poste, est coupée, en partie démontée et totalement hors service ; y sera construit un complexe provisoire de modules-bureaux qui abritera les services d'accueil, à partir de février 1999, ce qui permettra les transformations de l'actuel bâtiment des voyageurs.



Gare de Namur le 3 novembre 1998 : en avant-plan, bâtiment SNCB provisoire, les voies 1 à 3 ont disparu ; au centre, la dalle, à l'arrière-plan, les bâtiments du MET (photo M. Lebeau)

Que se passe-t-il SUR la dalle ?

- la phase de construction du premier étage est en cours : cet étage doit servir, principalement, aux locaux destinés à la SNCB (dont la future salle des guichets et des pas perdus) ; mais, ces locaux purement SNCB ne connaîtront leur forme définitive que lorsque sera connu l'avenir exact de la dalle. En effet, le projet de « mégacinéma » tient toujours, mais son inauguration serait reportée de septembre 1999 à septembre 2000, en raison du fait que le *Plan Particulier d'Aménagement Urbanistique* doit être modifié pour autoriser la construction de ce complexe ; on se contentera donc, au Festival du Film

francophone de septembre 1999, d'une pose en grande pompe de la première pierre !

- sur la dalle, vient d'être construit un passage-piétons couvert et provisoire, sous forme d'un tunnel en aluminium constitué d'éléments préfabriqués ; assemblé sur la dalle, ce tunnel débouche sur une passerelle provisoire surplombant les ex-voies 1 à 3 et est relié au sol, par une triple cage d'escaliers qui aboutit sur ce qui fut le quai N° 1, à hauteur de l'entrée latérale OUEST. Dès ce 9 novembre 1998, ce passage permet aux voyageurs de gagner les quais par le haut de la dalle ; arrivés sur celle-ci, ils redescendent aux quais 4 à 11 par les escaliers prévus. Cette solution permettra le remplacement-rénovation du couloir central sous voies qui subsistera, rénové, dans la configuration définitive de la gare.

Que se passe-t-il SOUS la dalle ?

Sont actuellement en service, les voies 4 à 11 ; la voie 4 n'est pas encore « sous dalle », mais recouverte d'une armature métallique provisoire qui la protège ; quant à la voie 11, c'est encore actuellement une voie « coupée » à hauteur de l'ex-passerelle provisoire « casse-pipes », tant décriée en 1997, vite mise hors service, démontée et remplacée par un passage-piétons « à niveau » des quais 10 et 11, vers le boulevard du Nord. Jusque fin novembre 1998, la voie 11 fonctionne ainsi : les trains L pour Ottignies sont reçus, sous la dalle côté OUEST ; le petit bout de voie 11, à l'EST et à découvert, sert parfois à certains trains L vers l'EST ou de zone de garage. Quant au Thalys « Dorsale Wallonne » de et vers Paris Nord, il s'est vu attribuer la voie 7.

En gros, voici donc l'AFFECTATION DES VOIES EN SEMAINE :

- 1 à 3 : hors service
- 4 : IC-D Herstal - Namur - Lille-Flandres
IR-n Jambes (nouvelle gare d'origine) - Namur - Roosendaal (deux sens)
- 5 : IC-M Bruxelles - Namur - Dinant/Liège (deux sens)
- 6 : L Namur - Charleroi (deux sens)
L Namur - Ciney (deux sens)
- 7 : TGV Thalys « Dorsale Wallonne » (deux sens)
P (certains trains d'heures de pointe)
- 8 : IC-D Lille-Flandres - Namur - Herstal
- 9 : IC-J Luxembourg - Namur - Bruxelles
- 10 : IC-J Bruxelles - Namur - Luxembourg
- 11 : à partir de fin novembre 98, IC-J Bruxelles-Namur-Luxembourg et certains trains L.

Ce nombre restreint de voies disponibles a nécessité des adaptations, par exemple :

- le Thalys ne bloque plus une voie toute la nuit comme il le faisait à l'ancienne voie 1, mais s'en va passer la nuit à la gare de formation de Ronet ;
- les *automotrices* 800 des trains IR-n Namur - Roosendaal s'en vont passer leur heure de fourche dans le petit faisceau de Jambes (ex-Jambes Nord, ligne 154 de

Dinant), faisant de cette relation, une relation Jambes- Namur- Roosendaal, via Charleroi et Bruxelles⁵.

Que faut-il encore savoir de l'avenir du chantier par rapport au projet initial ?

- les futures voies 1 et 2 « marchandises » seront bien, comme prévu initialement, isolées dans un caisson d'isolation acoustique.
- la route de substitution (Place Léopold vers place d'Omalius), initialement prévue sur l'emplacement de l'actuel quai N° 1, ne sera pas construite : la ville de Namur ayant abandonné ce projet dans le cadre de l'étude générale de circulation commandée au bureau suisse Transitec. L'emplacement ainsi récupéré sera consacré à du parking automobile.
- Quant à la place de la gare, elle serait réservée à la seule circulation locale et à l'accès des voyageurs SNCB.

Calendrier de réalisation du chantier

Phase 1 : terminée (couverture des voies 8 à 11).

Phase 2 : (mi 1997 à mi 2000)

Sous-phase 2A : terminée (couverture des voies 4 à 7) ;

Sous-phase 2B : vient de débiter (couverture des voies 1 à 3).

Phase 3 : (mi 2000 à mi 2002)

- construction du pont-tube de la ligne 125 (Liège), sous les lignes 154 (Dinant, Athus-Meuse) et 162 (Luxembourg), à HERBATTE (sud-est de la gare, côté Meuse) ;
- renouvellement de la passerelle-piétons d'Herbatte.

Phase 4 : (mi 2002 à 2004)

- achèvement des travaux de voies côté Bruxelles ;
- isolation acoustique des voies « marchandises » 1 et 2.

Aspect financier : le coût de ce chantier

Phase 1 (voies 8 à 11) = 360 millions.

Phase 2 (voies 4 à 7 et 1 à 3) = 700 millions

Phase 3 : (pont tube et passerelle Herbatte) = 650 millions de gros-œuvre et 250 millions en parachèvement.

Modernisation du Bâtiment des Voyageurs = 400 millions.

Cabine de commande informatisée = 1,2 milliard.

Ossature 1^{er} étage dalle (accueil SNCB) = 200 millions.

Parachèvement accueil (boutiques, guichets, ...) = 350 millions.

Ascenseurs, escalators, etc ... = 150 millions.

→ Soit un total prévisible de 4 milliards et 260 millions de francs.

La gare de Namur en quelques chiffres ...

- 400 trains de voyageurs et 250 de marchandises par jours ;
- 19.600 voyageurs par jour (c'est le nombre le plus important de Wallonie) ;
- 314 agents SNCB ;

⁵ - NDLR : Ce sont les fonctionnaires du Ministère de la Région Wallonne en poste à Jambes qui doivent être contents...

- Parking pour voitures :
- 370 places, sous le MET, boulevard du Nord, début 1999 ;
- à la fin du chantier (mi 2000) : 700 emplacements répartis des deux côtés du site ferroviaire.

Michel Lebeau

Cette synthèse a été réalisée grâce aux sources ci-après :

- nombreuses visites régulières du site ferroviaire en chantier ...
- document « Travaux en gare de Namur », SNCB, Novembre 1998 ;
- Journal « Le Soir », page « Namur », du 6 novembre 1998.

Avec mes remerciements à la SNCB et au journal « Le Soir ».

□ L'aménagement du prolongement allemand de la future ligne à grande vitesse Bruxelles - Liège - Cologne

Dans le cadre de l'aménagement d'un réseau ferré à grande vitesse en Belgique, la SNCB disposera, en 2005, d'un axe neuf entre Bruxelles et la frontière allemande.

Côté allemand, il n'est pas question, dans l'état actuel des décisions prises, de créer une ligne à grande vitesse en site neuf entre la frontière, Aix-la-Chapelle et Cologne.

Les Allemands profitent plutôt de la nécessité d'établir une nouvelle ligne de « S-Bahn » entre Cologne et Düren pour mettre la ligne actuelle vers la Belgique, longue de 77 km, à niveau du standard allemand de l'artère modernisée pour circulation rapide des trains du concept « ICE ».

Aussi, il n'y aura pas de ligne en site neuf entre Cologne et la Belgique : les travaux spectaculaires de relèvement de vitesse seront concentrés sur le tronçon Cologne - Düren, le reste de la ligne faisant l'objet de plus modestes améliorations, d'autant plus que la création d'une ligne à grande vitesse en site neuf rencontrait les plus vives oppositions des forces politiques de la région d'Aix-la-Chapelle. La topographie de cette importante ville frontalière est telle qu'une ligne à grande vitesse en site neuf l'aurait évitée de quelques kilomètres, ce que les élus locaux ne pouvaient évidemment admettre...

Section Aachen Süd Grenze - Aachen Hauptbahnhof (5 km)

La DB prévoit la circulation des TGV sur l'infrastructure actuelle, où la vitesse sera relevée de 60 - 80 à 100 - 120 km/h. Dans cette perspective, le *Buschtunnel* (695 m), ce souterrain qui cause un sévère ralentissement à 40 km/h dès le franchissement de la frontière, sera réhabilité et mis à simple voie : il sera doublé par un nouveau tunnel dont le forage devrait débiter vers 2000.

De plus, la tension d'alimentation de cette section devrait être modifiée. Actuellement le 3 kV continu belge alimente les caténaires en territoire allemand jusqu'à la gare bicourant d'Aachen Hbf : si le système de caténaires est de conception allemande (poteaux en treillis, isolation prévue pour le 15 kV), le fil d'alimentation des pantographes est double, afin de supporter les fortes intensités propres au courant continu. Dans l'avenir et dans un souci de rationalisation, la DB compte supprimer les installations bicourant d'Aachen Hbf, et prévoit

une simple jonction de pleine voie entre le 3 kV belge et le 15 kV allemand avec zone neutre à la frontière géographique.

Section Aachen Hbf - Eschweiler (13 km)

Grâce à des améliorations mineures du tracé, la vitesse pourrait être portée sur ce tronçon à 160 km/h ; la configuration de la ligne en ces lieux n'est pas commode, avec notamment la présence de plusieurs tunnels.

Section Eschweiler - Düren (18 km)

La vitesse y sera portée à 200 km/h, après quelques adaptations mineures.

Section Düren - Horrem - Cologne (39 km)

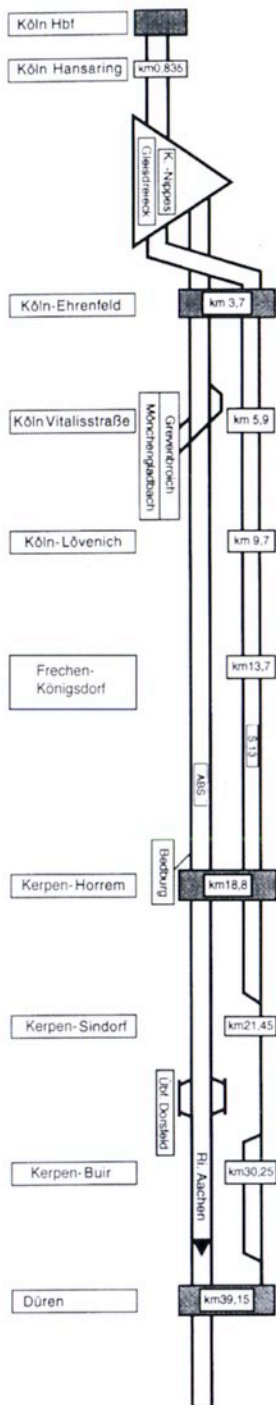
C'est sur cette section que les Allemands ont entrepris les plus grands travaux. Ils comptent y « faire d'une pierre deux coups » en élargissant la plate-forme actuelle afin d'y poser quatre voies parallèles : deux au nord pour des circulations rapides, deux au sud - sauf entre Düren et Kerpen-Sindorf, où une voie unique sera posée avec évitement à Kerpen-Buir - afin de créer une nouvelle ligne « S-Bahn » S 13 Köln Hbf - Horrem - Düren.

Dans cette perspective, tous les passages à niveau sont en cours de suppression sur cette section, et toute l'infrastructure remise à neuf.

La ligne S 13 sera apte aux 120 km/h et sera calibrée pour recevoir une circulation toutes les 20 minutes dans chaque sens de circulation (53 circulations par jour et par sens), en correspondance avec les trains régionaux de la DB en gare de Horrem et de Köln-Ehrenfeld.



Aachen Hbf - 22 avril 1998 : vue arrière de la nouvelle voiture-pilote des rames SNCB III, en queue de l'IC B 419 Ostende - Cologne (photo M. Lebeau)



Les trains « S-Bahn » de la future ligne 13 au départ de Düren (km 39,15), desserviront les gares de Kerpen-Buir (km 30,25), Kerpen-Sindorf (km 21,45), Kerpen-Horrem (km 18,8), Frechen-Königsdorf (km 13,7), Köln-Lövenich (km 9,7), le nouveau point d'arrêt de Köln-Vitalisstraße (km 5,9), Köln-Ehrenfeld (km 3,7), Köln-Hansaring et Köln Hbf.

Les voies rapides, elles, seront aptes à 160 km/h à la traversée de Düren, puis à 250 km/h jusqu'aux faubourgs de Cologne.

Précisons que la barrière des 250 km/h ne constitue pas en fait une limitation de vitesse pour les actuelles rames TGV Thalys série 43xx : celles-ci ne peuvent atteindre leur pleine puissance - et donc rouler à 300 km/h - que sur les lignes nouvelles équipées en 25 kV 50 Hz, et non sous la tension de 15 kV 16 2/3 Hz du réseau allemand. Les voies rapides seront parcourues non seulement par le trafic TGV, mais aussi par des trains de service intérieur allemand : des quais seront aménagés sur les voies directes à Kerpen-Horrem et à Köln-Ehrenfeld.

Ces grands travaux seront terminés à l'horizon 2002. On devrait alors y voir circuler sur les voies rapides, non seulement les rames TGV Thalys actuelles, mais aussi les rames allemandes ICE 3 quadritension et inter-opérables, qui devraient relier Francfort-sur-le-Main, Cologne (via la ligne nouvelle à grande vitesse actuellement en chantier), Aix-la-Chapelle et Liège. La SNCB devrait acheter quelques-unes de ces rames, afin de faire une exploitation en « pool » avec la DB.

Les Allemands auront ainsi investi 808 millions DMK sur cet axe, et promettent que le temps de parcours entre la frontière et Cologne (77 km), stationnement à Aix-la-Chapelle compris, sera raccourci de 17 minutes, pour tomber à 33 minutes.

Acceptons-en l'augure...

R. Marganne
(avec la collaboration d'A. Spallier)

La SNCB par ligne

❑ Ligne 26 - ceinture est de Bruxelles : oblitérateurs automatiques

Depuis la mi-octobre 1998, tous les quais des points d'arrêt de la ligne 26 ont été équipés d'oblitérateurs magnétiques de type « *Prodata* », modèle STIB, de manière à permettre la validation des cartes de voyages STIB avant embarquement dans les trains SNCB : les cartes de voyages STIB sont ainsi valables sur les trains de ladite ligne et les voyageurs ne doivent plus être en possession de deux titres de transport différents. Rappelons que le « *transit* » (un concept bien bruxellois) est valable deux heures, si le voyageurs fait usage d'un train SNCB. Ainsi, lentement, l'intégration tarifaire fait son chemin dans la perspective d'un futur RER bruxellois.

❑ Ligne 36 - Liège - Bruxelles

✓ *Détournement de la ligne 36 à Voroux-Goreux*

La mise en service de la voie « B » de la « nouvelle » ligne 36 entre Ans et Fexhe-le-Haut-Clocher, à Voroux-Goreux, initialement prévue pour le mois d'avril dernier, qui avait été reportée au week-end des 17/18 octobre, puis au week-end des 12/13 décembre, est à nouveau différée, sans certitude de date vu la lenteur de l'entreprise qui a obtenu le marché « caténaire ».

P. Lemja

❑ A propos des installations de la ligne 36C (nouveau tracé) : Y Zaventem - Bruxelles-National Aéroport

Un nouveau tracé de cette ligne a été mis en service le 24 mai 1998 et est totalement différent du tracé sinueux que l'on connaissait jadis : long désormais de 2.283 mètres, il ne comporte plus de passage à niveau⁶, mais il inclut un souterrain, comprenant la gare terminale, long de 1.433 mètres (de la B.K. 0.850 à la B.K. 2.283).

Deux particularités administrativo-ferroviaires concernent cette ligne nouvelle. La première est la propriété du terrain sur laquelle elle est établie : une fois franchi le portail du nouveau souterrain, établi sous les pistes de l'aéroport, la ligne ne se trouve plus sur le domaine de la SNCB - chose rarissime, voire unique, en Belgique où toute ligne ferrée est normalement établie sur domaine SNCB - mais sur le domaine de la société gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles-National. De belles polémiques juridiques en perspective...

D'autre part, dans l'état actuel du plan schématique de signalisation de la ligne, le souterrain de 1.433 mètres (que nous appellerons officieusement *Luchthaventunnel*, législation linguistique oblige) n'est pas considéré par la SNCB comme un « *tunnel* » (avec toutes les prescriptions réglementaires qui s'y rattachent, notamment pour les conducteurs de trains), mais comme « *tranchée couverte* », au même titre par exemple

⁶ - la SNCB a profité des travaux pour supprimer le seul passage à niveau de la ligne 36C.

que les « tranchées couvertes » bien connues de Tubize ou de Bruyelle sur la ligne à grande vitesse n°1 Lembeek - Wannehain.



Un train IR pour Bruxelles, Mons et Quévy sort de la « tranchée souterraine » de l'aéroport à Zaventem (photo M. Grieten - 19.08.98)

Enfin, les butoirs de la ligne 36C sont situés dans un axe permettant, dans un horizon encore à déterminer, à un prolongement aisé à réaliser, de rejoindre la ligne 27 vers Anvers, et d'établir ainsi de nouvelles liaisons avec le réseau SNCB. De même, dans l'autre sens, le « souterrain » dispose en fait de deux sorties : la première, en service, donne accès à la ligne 36 dans la direction de Bruxelles ; la seconde, aujourd'hui murée et dotée d'un puits spécifique d'accès long de quelques dizaines de mètres, permettra de raccorder la ligne 36C sur la ligne 36, en direction de Louvain, le jour où les aménagements de voie et les terrassements correspondants seront réalisés. Des liaisons directes entre la région liégeoise et l'aéroport de Bruxelles-National seront dès lors envisageables, d'autant plus que la direction de l'aéroport demande une intensification des navettes ferroviaires dans la nouvelle gare, et même la circulation de TGV sur cette courte ligne.

C. Beghin - Edmond Son

□ Ligne 37 - Liège-Guillemins - Hergenrath-frontière travaux de la Hammerbrücke (suite)

Nous y avons fait allusion dans nos numéros précédents : la SNCB est en train de remplacer les éléments de la Hammerbrücke, ce viaduc qui enjambe la vallée de la Gueule entre Welkenraedt et la frontière germano-belge. A cet effet, la circulation des

trains a lieu à voie unique (voie « A » sens Bruxelles - Allemagne en service, voie « B » neutralisée) entre Welkenraedt et... Aachen Süd (sic), avec tous les problèmes d'exploitation et de retards que cette situation comporte.

Le déchargement de la deuxième travée du nouveau viaduc, d'une portée de 100 mètres, s'est effectué, comme prévu, à la faveur de deux coupures nocturnes de la ligne les nuits des 12/13 et 13/14 octobre 1998.

Comme pour la première travée, les éléments ont été acheminés par train depuis Wondelgem (près de Gand), sous le régime d'un transport extraordinaire en hauteur, largeur et poids. Au départ de Montzen, le train a été acheminé à la Hammerbrücke par deux locomotives diesel série 55.

Les caractéristiques de ce convoi imposaient sa circulation par le pertuis « nord » (voie A) du tunnel de Veurs⁷, sur la ligne 24 Visé - Montzen. Or, celui-ci était en chantier, avec service à voie unique permanent.

Pour permettre le passage des éléments du pont, le chantier a dû être libéré et le train a circulé sous le régime « train de travaux sur voie hors service », entre les liaisons de contre-voie de Fourons et de Remersdaal.

A la Hammerbrücke, le tout fut déchargé et mis en place par une titanesque grue sur chenilles de la firme Sarens, dotée d'une flèche de plus de 80 mètres et avec une capacité de levage de 800 tonnes.

Pour mémoire, une section de poutre de dimensions inférieures, longue de 33 mètres pour 160 tonnes, est déjà en place. Sur cette première travée, placée au printemps dernier, les travaux préparatoires pour la mise en place d'une assiette en béton ont commencé.

Pour le reste, les travaux d'envergure en territoire belge se concentrent sur la section de ligne située entre la Hammerbrücke et la frontière géographique, à Hergenrath : la SNCB profite que l'exploitation a lieu à voie unique : la seconde voie est d'ailleurs purement et simplement démontée.

Une courbe est en cours de rectification entre Hergenrath et la frontière allemande : l'aménagement de la nouvelle assise est bien avancé.

Les travaux du nouveau passage supérieur « *Marienheide* » sont, eux aussi, bien avancés et l'ouvrage devrait être, sauf imprévu, opérationnel pour fin 1998. A ce moment, débutera la démolition du pont dit « *Schwarze Brücke* », non remplacé. Selon des rumeurs, la SNCB serait d'accord pour qu'une passerelle pour piétons et vélos soit construite à cet emplacement, à condition que les travaux soient financés par la commune de La Calamine.

Les travaux de la nouvelle sous-station de traction SNCB, située juste à la frontière allemande (coté belge) avancent quant à eux à grands pas. Il en est de même

⁷ - le tunnel de Veurs, le plus long de Belgique à l'heure actuelle, a la particularité d'être à double pertuis. L'un des deux pertuis (celui qui est situé au nord) a la particularité d'avoir un gabarit plus généreux que l'autre (celui situé au sud). Il semble que la raison d'être de cette particularité était de faciliter l'évacuation des fumées des locomotives à vapeur sur la voie en rampe de ce tunnel. Actuellement, la SNCB profite de cette particularité pour faire passer les chargements exceptionnels hors gabarit via le pertuis « nord ».

pour le passage inférieur pour piétons qui remplacera le passage à niveau frontalier, condamné à terme.

H. Groteclaes - P. Lemja

□ Ligne 40 - section internationale Visé - Maastricht

L'article que nous avons publié dans Trans-fer 109 à propos de cette section internationale belgo-néerlandaise peu connue a suscité un vif intérêt parmi nos membres et nous sommes heureux de publier - avec nos remerciements - les précisions que nous apportent notamment nos membres P. Lemja, F. Visser de Lanaken et E. Gagla de Gembloux.



Présence exceptionnelle à Maastricht : l'automotrice 098 de la SNCB en 1988, en remplacement d'une automotrice « Break » désaturée (photo D. Coenen)

✓ Les trains de service intérieur NS de la relation Maastricht-Randwyck⁸ - Heerlen/Roermond ne sont plus de la série des « Hondekop » (ce matériel 1954, plan F-G-M-P-Q-Benelux est hors service⁹), mais des automotrices électriques « plan V », « mat' 1964 »¹⁰, dont une partie est en cours de rénovation.

⁸ - ce « y », propre à la graphie néerlandaise, se prononce par ailleurs « i long », comme tous les « y » dans le sud du Limbourg néerlandais.

⁹ - les dernières « Hondekop » ont roulé en janvier 1996 sur la *Hofpleinlijn* Den Haag CS - Rotterdam Hofplein.

¹⁰ - les automotrices « plan V » sont des tranches 401-438, 441-483 et 801-965, dérivées des rames plan T (série 500 à 4 caisses), construites de 1964 au début des années septante par Werkspoor et Talbot.

✓ **Les trains auto-couchettes de la relation 's Hertogenbosch - France** sont repris entre Maastricht et Bressoux par des locomotives électriques SNCB série 21, 22, 23 ou 27 (le plus souvent 27).

✓ **Les trains de marchandises circulant entre Maastricht et Visé** sont, pour la plus grosse part, assurés par des locomotives SNCB série 21, 23, 26 ou 27. Une petite partie est néanmoins tractée par les locomotives diesel NS série 6400 (la série 2400 est hors service depuis longtemps) ; actuellement, les locomotives diesel SNCB série 55 n'apparaissent plus à Maastricht en service régulier.

✓ **les trains cadencés toutes les deux heures et circulant sans arrêt entre Liège et Maastricht** afin d'assurer la correspondance avec le service « Thalys » Paris - Cologne ont été voulus au niveau européen. La SNCB n'a actuellement pas le droit de supprimer ce service à première vue peu fréquenté - toujours à l'essai - sur son réseau : la circulation de ces trains est par ailleurs financé par les *Nederlandse Spoorwegen*.

Un fin observateur nous a enfin fait remarquer que, de tout le matériel voyageurs présent à Maastricht, ce sont les automotrices doubles classiques mises en ligne par la SNCB depuis le 24 mai dernier (plan IC-IR⁹⁸) qui sont les plus inconfortables pour les voyageurs : antiques banquettes à 5 places de front, absence de sonorisation, propreté extérieure et intérieure douteuse (à comparer avec la netteté du matériel NS), chauffage un peu « juste » en hiver lors de la circulation et du stationnement à puissance réduite sous les caténaires 1,5 kV des NS...

□ **Ligne 45/45A - Trois-Ponts - Losheimergraben** **un trafic soutenu de bois**

Actuellement, un important trafic de bois transite par cette ligne, à destination d'une grande scierie implantée à Bullange. Journallement, un train complet de bois, en provenance du port de Bruxelles (où la cargaison arrivée par des bateaux venant de l'Europe de l'Est est transbordée sur wagons) arrive de nuit à Trois-Ponts.

A Trois-Ponts, le train est scindé en deux parties, car la forte rampe du Val d'Arimont, entre Malmédy et Waimes, ne permet pas l'acheminement à destination de la rame complète formée à Bruxelles. De plus, comme, en l'absence de tout poste de block entre Trois-Ponts et Bullange, un seul train ne peut être admis en ligne à la fois, l'acheminement final doit se faire à la faveur de deux allers-retours de trains.

Tôt le matin - excepté le week-end, à cause des circulations ferroviaires de l'asbl *Vennbahn* - une double traction de locomotives diesel série 55, conduite par un agent de Gouvy, monte une dizaine de wagons (600 tonnes) jusqu'au quai de la scierie à Bullange. Les wagons chargés y sont décrochés et déchargés par camions à grappins, et les vides, amenés chargés la veille, y sont repris pour Trois-Ponts. A midi, le scénario recommence, avec le reste de la rame de bois.

Notons enfin que, début octobre 1998, un engin rail-route Unimog débroussailleur de l'armée belge a parcouru la ligne 45A Wévercé - Bullange - Losheimergraben, afin de procéder à son entretien.

H. Groteclaes

□ Ligne 49 - Welkenraedt -Eupen - Raeren

- **Welkenraedt** : les travaux de finition du nouveau bâtiment de gare sont en cours. Celui-ci devrait être inauguré pour la fin de l'année 1998. Les bâtiments provisoires, en service depuis... 1966 pourront alors être démolis, à l'exception des locaux abritant la cabine de signalisation, qui restera opérationnelle jusqu'à la mise en service d'une nouvelle cabine PLP située à Verviers-Central.
- **section Welkenraedt - Eupen** : depuis le 30 septembre 1998, la section électrifiée Welkenraedt - Eupen est autorisée aux véhicules électriques à motorisation triphasée (« DMT »). Plus rien ne s'oppose donc à ce que les trains IC-A Ostende - Eupen soient assurés par les nouvelles locomotives série 13 de la SNCB, actuellement en phase d'essais.

P. Lemja
- **section Eupen - Raeren** : cette section à exploitation simplifiée est aujourd'hui hors service pour la SNCB, mais elle est conservée pour les circulations touristiques (asbl « Vennbahn »). Début octobre 1998, une firme privée a procédé au remplacement des traverses et du ballast sur une partie de cette section.

H. Groteclaes
- **Circulations touristiques Stolberg (D) - Walheim (D) - Raeren (B)** : des circulations touristiques étaient jusqu'à présent organisées sur cette section par une association d'amateurs allemands. Ces circulations sont actuellement arrêtées à cause du mauvais état d'un viaduc à Walheim (D) : une somme d'argent impossible à réunir par l'association exploitante est exigée pour le réparer.

□ Ligne 50A - Bruxelles-Midi - Ostende - quadruplement des voies

Le trafic marchandises généré par le port de Zeebruges ne cesse de croître : pour s'en convaincre, il suffit de prendre le train entre Bruges et Knokke et de regarder par la fenêtre aux alentours de Zeebruges... Dans cette perspective, la SNCB a prévu, à l'horizon 2010, la pose d'une 3^{ème} et d'une 4^{ème} voie de part et d'autre des voies actuelles entre Gand et Bruges. Ces gigantesques travaux ont vu un début de réalisation à Landegem, où la SNCB a profité du remplacement du pont sur le Schipdonk (canal de dérivation de la Lys) - nécessaire pour mettre la voie d'eau au gabarit européen de 1350 tonnes - pour aménager un site à quatre voies et remplacer par la même occasion le bâtiment de gare de Landegem).

Après le site de Landegem, le quadruplement des voies de la totalité de la section entre Gand et Bruges débutera en 2001 pour s'achever en 2010 : la SNCB en profitera pour supprimer les (trop) nombreux passages à niveau de la ligne. Les deux voies centrales, autorisées à 200 km/h, seront alors flanquées de deux voies lentes, de part et d'autre, où circuleront notamment les trains de marchandises.

□ Ligne 51 - Y Blauwe Toren - Zeebrugge - ajout d'une troisième voie

La croissance du trafic marchandises généré par le port de Zeebruges (le trafic portuaire a doublé en dix ans...) est telle que la SNCB a prévu non seulement le

quadruplement des voies entre Gand et Bruges, mais aussi l'ajout d'une troisième voie entre Bruges et Dudzele, sur la ligne 51 vers Zeebruges : cette dernière réalisation est urgente et prioritaire, car ce tronçon cumule les courants de trafic voyageurs et marchandises Bruges - Zeebruges et Bruges - Knokke.

Ces travaux de triplement sont actuellement prévus entre 2001 et 2003.



Les travaux de quadruplement à Landegem le 28 mars 1998 (photo M. Grieten)

❑ Ligne 75 section Mouscron - frontière française (vers Tourcoing) déplacement de la zone neutre séparant le 3 kV SNCB du 25 kV SNCF

Comme déjà annoncé, la SNCB a fait déplacer fin 1997 début 1998 la zone neutre séparant les courants continu et alternatif de la sortie de la gare de Mouscron vers Tourcoing.

Dans la situation originelle, la zone neutre avait été implantée dans le gril d'entrée de la gare côté Tourcoing, à une époque où la SNCB comptait installer en gare de Mouscron des installations bi-courant commutables. Il fallait donc pouvoir admettre à Mouscron, dans le faisceau des marchandises, des trains de marchandises tractés par des locomotives SNCF monophasées, et même des rames voyageurs régionales « Nord-Pas-de-Calais » électriques, pour lesquelles on avait aménagé une voie « monophasée » en cul-de-sac et à quai tout contre le bâtiment des voyageurs.

Ce projet des années quatre-vingts a été enterré au moment de la cure de « rationalisation » de la SNCB, qui a mené aux résultats que l'on sait...

Bref, les temps ont changé, et à l'heure des locomotives bicourant série 13 de la SNCB, et tritension 36.000 de la SNCF, les gares bicourant ne sont plus à l'ordre du jour : l'implantation de la zone neutre ne se justifiait plus dans le gril d'entrée de Mouscron côté Tourcoing. Pire, elle était une gêne à l'exploitation, notamment pour les trains de marchandises du sens Belgique - France qui, après avoir à peine démarré de Mouscron, trouvaient en bout de quai le signal « *baissez pantos* » caractéristique des zones neutres. Le cas de trains tombés en détresse sous celle-ci par manque d'élan n'était pas rare.

Aujourd'hui, la zone neutre a été déplacée vers la frontière : elle se trouve désormais à la BK 55.981 (*isolateur 3 kV*) / 56.018 (*isolateur 25 kV*), la frontière géographique, elle, se trouvant à la BK 57.010 SNCB / 14.620 SNCF.

Sur la ligne 75, il reste donc en territoire belge, 1 km de voies principales électrifié en 25 kV ; petite particularité : c'est une électrification « à la française » simplifiée, sans fil porteur, selon la méthode du « fil trolley régularisé ».

R. Marganne

□ Ligne 125 - Liège - Namur les suites du glissement de terrain de Bas-Oha

De vastes travaux, actuellement terminés, ont été commandés par la SNCB afin de stabiliser la paroi rocheuse d'où s'était produit un glissement de terrain à Bas-Oha, au printemps dernier.

Des coupures totales de trafic ferré du week-end réapparaîtront néanmoins encore dans un proche avenir : les géologues de l'Université de Liège, consultés par la SNCB, ont en effet conseillé d'enlever tout le terrain situé au-dessus de la ligne de glissement, afin d'éviter définitivement tout risque de récurrence d'un tel accident.

P. Lemja

□ Electrification totale de la ligne industrielle 260 Monceau - Charleroi-Ouest

La ligne industrielle 260 Monceau - Charleroi-Ouest a été mise en service en 1882-1883 afin de desservir l'industrie charbonnière locale, alors en plein essor.

Actuellement, cette ligne à voie unique, longue de 5.300 mètres, relie les installations de Charleroi-Ouest (ligne 140 Charleroi - Ottignies) à la gare de triage de Monceau, en desservant au passage le complexe sidérurgique de la division « ouest » de Cockerill-Sambre, ainsi que la SA « Thy-Marcinelle ». Il s'agit donc d'une ligne exclusivement réservée à un trafic marchandises qui a généré un trafic avoisinant les 3.600.000 tonnes pour l'année 1997.

En 1988 déjà, cette ligne avait bénéficié de diverses améliorations techniques :

- création d'un *nouveau faisceau* de sept voies afin de réceptionner les trains de minerai destinés à couvrir les besoins de la SA Cockerill-Sambre ;
- mise en service d'un *nouveau poste de signalisation* dans un nouveau bâtiment édifié au droit de ce faisceau, sur le territoire de la commune de Dampremy. Ce

poste, du type « tout relais », gère les circulations sur la totalité de la ligne industrielle 260 ;

- *électrification* du *nouveau faisceau*, ainsi que sa voie de liaison avec la ligne 140, afin de permettre la réception directe des trains de minerai, avec traction électrique, en provenance du port d'Anvers via Louvain et Ottignies.

Poursuivant sa politique d'amélioration de l'infrastructure carolorégienne, la SNCB avait décidé d'étendre l'électrification de la ligne jusque Monceau. Ce complément d'équipement est opérationnel depuis le 12 octobre 1998.



**Locomotives électriques SNCB au faisceau « Blanchisserie » de la ligne 260
(photo SNCB)**

Cette électrification, longue de quelque 4,550 km, présente des avantages :

- elle facilitera la *circulation haut-le-pied* des locomotives électriques entre Monceau et le faisceau « Blanchisserie ». Jusqu'à ce jour, les locomotives devaient transiter par la ligne 124A, Marcinelle et Charleroi-Ouest où s'opérait un changement de front pour gagner la ligne 260 ; le nouvel itinéraire électrifié en ligne 260 permet un gain de temps appréciable, tout en désencombrant le tronçon déjà chargé de la ligne 124A entre Marchienne-au-Pont et Marcinelle ;
- elle évitera un *changement de mode de traction*, en gare de triage de Monceau, pour les éventuels trains de matières premières en provenance des ports de Gand et Zeebruges, à destination de Cockerill-Sambre ;
- elle pourra aussi servir d'*itinéraire de secours* pour le trafic marchandises dans les relations de et vers Anvers et Hasselt, en cas d'obstruction ou de problèmes sur les itinéraires normaux.

J. Chachkoff, *manager de région* ⑧ - Charleroi-Rail

Les surprises du plan IC-IR⁹⁸

□ Ligne 36 C Y Zaventem - Bruxelles National Aéroport

Avec l'ouverture de la nouvelle gare et du tunnel qui la relie au réseau, on peut dire qu'il y a eu pas mal de changements sur cette ligne ces derniers temps. En fait, ce ne serait même pas exagéré de dire que l'ancienne ligne a purement été supprimée pour être remplacée par une autre ! En effet, celui qui se rend sur les lieux remarquera que de l'ancienne ligne il ne subsiste que quelques centaines de mètres au grand maximum.

Après cela, il y a eu bien sûr eu l'IC-IR⁹⁸ avec son lot de changements et d'améliorations de la desserte de l'aéroport. Ce n'est pas de cela que nous allons traiter maintenant, mais bien des petits secrets d'exploitations de la ligne et de ses particularités.

Depuis le 31 août 1998 la ligne 36 C est exploitée **à droite**, ce qui en fait un unicum dans le paysage ferroviaire belge. Comme les trains en direction de Bruxelles JNM utilisent désormais la troisième voie de la ligne 36 entre Zaventem et Schaerbeek, ils sont obligés de rouler à droite dès la sortie de la gare de l'aéroport¹¹. Etant donné que le train venant de l'aéroport croise parfois celui dans l'autre direction encore dans le tunnel même, les trains en provenance de Bruxelles se voient obligés eux aussi d'emprunter la voie de droite vers l'aérogare, nécessitant un cisaillement de la voie principale venant de Louvain/Liège. Inutile de préciser que bon nombre de trains se voient obligés de marquer l'arrêt en gare de Zaventem, avant d'être autorisés à entrer sur la ligne 36 C. Ceci est d'autant plus regrettable du fait que les voyageurs à Zaventem, gare qui n'est desservie que deux fois par heure et par sens (RER?), voient bon nombre de trains s'arrêter devant leurs yeux sur lesquels ils ne peuvent embarquer.

En fine pointe de matinée la gare de Bruxelles-National-Aéroport est même desservie par un seul train « P » en provenance de Tournai et roulant à peu près dans le sillon horaire du train IR Bruxelles-Midi - Bruxelles-National-Aéroport des heures creuses. Veuillez trouver son horaire ci-dessous. Après être arrivé en gare de Bruxelles National Aéroport ce train qui est composé de deux automotrices doubles (dont parfois une inox) repart à vide mais avec un chef de train à bord vers la gare de Bruxelles-Midi pour y assurer le train P 7107. On comprend mal pourquoi le trajet Bruxelles National Aéroport - Bruxelles-Midi se fait à vide alors que tout le personnel nécessaire se trouve à bord...

Contrairement à ce qui avait été dit dans les précédents numéros de Trans-fer, les automotrices doubles « Sprinter » (série 900) ne sont plus engagées actuellement sur les relations vers l'aéroport. A part les automotrices doubles du train P 7511 l'aéroport n'est donc à l'heure actuelle desservie que par des automotrices « Break ».

Il faut être bien informé pour le savoir, mais il est possible de se rendre en train direct à l'aéroport au départ ou des gares de Waregem, de Harelbeke et de Courtrai !

¹¹ - contrairement à l'ancienne ligne, la nouvelle ne compte plus de liaison avant de déboucher sur la ligne 36

(et vice versa). Ainsi les trains IR 3638 et 3639 de la pointe du soir sont scindés à Gand-Saint-Pierre: une partie continue vers Courtrai sans marquer d'arrêt avant Waregem, alors que l'autre partie suit son chemin habituel vers La Panne...

Bruxelles national Aéroport.....	15h52	16h52
Courtrai.....	17h14	18h14

...soit un trajet de 1h22 minutes.

Le matin, la situation est plus compliquée: l'IR 3605 part de Courtrai à 6h51 et file à du 160 km/h sur Gand (sans aucun arrêt) où il est marié avec l'IR de la Panne pour arriver à l'Aéroport à 08h08 (un trajet de 1h17!). En guise de comparaison: l'IC L met 1h07 entre Courtrai et Bruxelles-Nord. L'IR 3606 part de Courtrai à 07h46, marque l'arrêt à Harelbeke et Waregem et arrive à l'aéroport à 9h08.

Depuis le 27 septembre, nouveau cas de figure : seule la voie « A » du sens Bruxelles - aéroport est cette fois utilisée par le trafic ferroviaire entre la bifurcation de Zaventem et l'aéroport, car le saut-de-mouton raccordant la voie « B » du sens aéroport - Zaventem est hors service : elle est en fait démontée sur une longueur de 100 mètres environ dans le cadre de l'allongement du souterrain du saut-de-mouton, dans la perspective du quadruplement de la ligne 36 entre Schaerbeek et Louvain (deux voies « rapides » à 200 km/h encadrées de deux voies « lentes » à 160 km/h). Donc, les trains du sens aéroport - capitale roulent à contre-voie jusqu'à la bifurcation de Zaventem, où ils empruntent systématiquement la 3ème voie entre Zaventem et la capitale. L'effet pervers est inévitable : ils neutralisent par le fait même cette 3ème voie dans le sens capitale - province à l'heure de pointe du soir, ce qui complique sérieusement la régularité des trains du sens Bruxelles - Louvain. Cette curieuse situation est prévue jusqu'à la fin de l'année 1999.

□ Ligne 26 (ceinture « est » de Bruxelles)

Sur cette ligne il y a de nouveau un train de voyageurs entre Huizingen et Hal, tronçon où le service voyageurs avait été provisoirement suspendu à cause du chantier de la gare de Hal : c'est le 3300, en provenance de Malines, arrivée à Hal à 20h30..

□ Ligne 28 (ceinture « ouest » de Bruxelles)

Jette	15.40	16.35	17.42
Bruxelles Midi	15.51	16.44	17.55
Bruxelles Midi	6.54	7.58	8.57
Jette	7.07	8.10	9.08

Cette ligne vient d'être rouverte au trafic voyageurs le 31 août 1998. Depuis cette date certains trains P Bruxelles-Midi - Termonde utilisent cette ligne autrement réservée au trafic marchandises. Voilà le scénario pendant la pointe du soir: un train P part de la gare de Termonde et suit l'itinéraire normal jusqu'à Jette. Après cette gare il prend la ligne 28 jusqu'à Bruxelles-Midi (avant de pouvoir entrer en gare il doit souvent attendre quelques minutes pendant lesquelles l'amateur de trains peut admirer le spectacle ferroviaire que représente le départ de la gare du Midi de la flotte de trains P). Arrivé au Midi il repart après quelques minutes comme train P vers Termonde,

cette fois-ci via la jonction. Au moins un de ces trains P est une longue rame réversible composée de voitures M4.

□ Lignes 75 - 53

Le week-end et en soirée l'IR f est (déjà) exploité à l'aide d'automotrices Break en lieu et place des rames non réversibles de voitures M4. Ainsi ce type de matériel dessert pour la première fois les gares de Kapelle-op-den-Bos, Londerzeel, Malderen, Buggenhout et Schoonaarde (et Waregem/ Harelbeke en plus des IR vers Bruxelles National Aéroport).

□ Lignes 69, 75, 50a, 161, 125, 34

Oui, il existe encore une relation directe entre Gand-Saint-Pierre et Namur. Le saviez-vous ? Et il est possible de voyager de Liège-Guillemins à Courtrai et même Poperinge sans devoir changer de train. Comment ? Et bien en prenant les train IC 2435 et L (Aridisc ...SIC) 2509:

	IC 2435	L 2509
Liers	13h39	11h21
<i>via Liège-Guillemins, Namur et Gand-Saint-Pierre</i>		
Poperinge	17h49	07h11
Durée	4h10	4h10

Ainsi on peut effectuer un des voyages en train les plus longs possible en Belgique sans rupture de charge !

□ Lignes 66, 89

Certains trains IC L de l'heure de pointe sont scindés à Courtrai: une partie continue sur Poperinge alors qu'une autre partie part vers Roulers avec arrêt à Izegem et Ingelmunster. Dommage que ce principe n'est pas appliqué toute la journée et prolongé vers Ostende (ne fût-ce que toutes les deux heures en alternance avec l'IC C). Le matin le même mouvement a lieu en sens inverse.

	2306	2338	2339
Roulers	06h50	18h10	19h10
Poperinge	06h33	18h27	19h27
Courtrai	07h08	17h42	18h42
Saint-Nicolas	09h26	15h34	16h34

C. Beghin

□ Les trains de voyageurs sur la dorsale wallonne

Initialement, la direction de la SNCB avait pensé que la totalité de la dorsale wallonne ne serait pas techniquement équipée¹² pour la circulation des nouvelles automotrices « AM 96 » bitension prévues pour assurer une liaison directe et cadencée entre Herstal et Lille-Flandres.

¹² - adaptation des circuits de voie pour la circulation de matériel à traction triphasée.

Néanmoins, les services locaux ont fait diligence pour que le dernier segment de ligne encore non équipé - la section Liège - Liers (ligne 34) soit en ordre à la date du changement d'horaire : aussi, la section Liège - Liers fut-elle autorisée « DMT » in extremis, pour le 24 mai 1998.



Moulines de Beez (ligne 125) le 18 juillet 1998 : train IC Liers - Lille-Flandres assuré par automotrice tranche 1996 (photo M. Lebeau)

Entre-temps, la direction de la SNCB avait tiré argument du supposé retard des travaux d'adaptation de la dorsale wallonne pour affecter les automotrices 96 bitension disponibles sur le service IC monotension Hasselt - Knokke/Blankenberge. Y avait-il des relents communautaires derrière cette affaire ?

L'entraide entre les districts sud-ouest et sud-est de la SNCB a permis la réalisation des adaptations en temps opportun, ce qui n'a pas manqué de provoquer une desserte « panachée » du service IC « D » Herstal - Lille-Flandres :

- au 24.05.98 : trois services étaient réservés aux automotrices 96, tandis que la SNCB mettait en ligne des rames réversibles M4 avec locomotive bicourant série 12, et des rames tractées M4 remorquées par une locomotive électrique monocourant du parc SNCB limitées à Tournai, avec correspondance SNCF assurée. Comble de l'affaire, dans les rames M4, il y avait des rames modernisées (grises) et non modernisées (Bordeaux).
- Au 31.08.98, les rames réversibles M4 ont été remplacées par des automotrices 96.
- Au 27.09.98, le service est intégralement assuré par des automotrice 96 tranche bicourant (441-490). Notons que, si l'on trouve des conducteurs des différents dépôts de la dorsale entre Herstal et Tournai, il n'en est pas de même pour la section

terminale internationale. Sur le parcours Tournai - Lille-Flandres, la conduite des automotrices 96 est systématiquement confiée, soit à des conducteurs SNCB du dépôt de Tournai, soit par des conducteurs SNCF du dépôt de Lille-Délivrance. Cette pratique est conforme à une décision récente de la SNCB qui réserve le parcours sur les lignes frontalières, à réglementation spéciale, aux dépôts frontaliers belges... ou étrangers¹³.

P. Lemja

□ Modifications au plan IC-IR⁹⁸

On ne compte plus les modifications à cette nouvelle offre voyageurs, tant les dysfonctionnements sur le réseau sont fréquents et les plaintes des voyageurs nombreuses.

Les premières modifications furent apportées le 30 août : remaniement surtout des horaires de la zone de Bruxelles-Midi, pour fluidifier le trafic aux heures de pointe, et augmentation de l'offre pour la clientèle scolaire : notamment des trains supplémentaires sur les lignes 34 (arrêts à Milmort), 35 (renforcement de la ligne Louvain - Hasselt), 59 (cinq trains supplémentaires entre Lokeren et St-Nicolas), 90/122/123 (nouveaux trains Denderleeuw - Grammont - Enghien), 94 (renforcement de la desserte de Silly), ou 139 (un train supplémentaire entre Wavre et Ottignies).

Pour le 27 septembre et afin de clarifier les choses pour les voyageurs, la SNCB a republié tous les tableaux horaires de semaine du service intérieur. Ainsi, constate-t-on sur la ligne 54, une adaptation des horaires de certains trains de la relation St-Nicolas - Malines, afin que le pont de Willebroek, sur le canal maritime, offre de plus larges plages de passage pour les bateaux. Il y a de surcroît des réaménagements divers, comme la mise en ligne, le dimanche soir d'un train d'étudiants entre Neerpelt et la ville universitaire de Louvain. En service international, un service Thalys Paris - Cologne est prolongé à titre expérimental jusqu'à Düsseldorf. Le mouvement devrait continuer en 1999... peut-être jusqu'à Dortmund !

Quelques autres modifications structurelles ont été décidées fin septembre :

- les trains *IR n Namur - Charleroi - Anvers - Roosendaal*, assurés par automotrices quadruples 800 sont désormais amorcés à Jambes, pour désengorger la gare de Namur en chantier, et ne voient plus leur composition modifiée à Charleroi-Sud aux heures de pointe, afin de résorber plus facilement un éventuel retard ;
- les trains *IR a Louvain - Malines - [scindage] St-Nicolas/Anvers-Central* sont désormais assurés par automotrices Break¹⁴ 301-440 avec attelage automatique Scharfenberg, et non plus par des automotrices doubles classiques, afin d'accélérer la procédure de scindage/accrochage. Les horaires restent inchangés, mais on peut mieux regagner un retard éventuel lors de l'arrêt à Malines ;

¹³ - c'est aussi le cas entre Liège et Maastricht où les services sont partagés entre le dépôt de Liège et de Maastricht, entre Liège et Luxembourg, avec service partagé entre conducteurs de Kinkempois, de Gouvry et des CFL, ou entre Anvers, Roosendaal et au-delà, où interviennent des conducteurs belges et néerlandais.

¹⁴ - ces automotrices Break sont en fait libérées de la relation IC K Gand - Bruxelles - Genk, désormais assurée par automotrices 1996 *monotension* n°501 et suivants dont la livraison se poursuit.

- les trains *L Malines - Louvain* (rames de voitures M4) sont désormais tractés non plus par des locomotives électriques série 22, mais par leurs homologues plus récentes des séries 21/27, plus puissantes, sur une ligne très chargée aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises ;
- un plus grand nombre d'automotrices triples « Break » ont été affectées à la très longue relation *IC « L » Poperinge - Bruxelles - Termonde - Lokeren - St-Nicolas*, afin que la rame, une fois arrivée au terminus ne soit pas nécessairement réutilisée immédiatement en sens inverse. Comme le temps de battement entre l'arrivée d'une rame et le départ à Poperinge est de 6 minutes, et de 8 minutes à Saint-Nicolas, on mesure combien le moindre retard d'un train à l'arrivée pouvait avoir des répercussions sur toute la journée, et la pertinence de cette mesure...
- une passerelle provisoire va être installée à *Anvers-Berchem* au dessus des voies 8 et 9, pour faciliter les correspondances dans une gare où les couloirs sous-voies n'ont pas été dimensionnés pour de grands mouvements de voyageurs.

Par ailleurs, dans une étape ultérieure (au 10 janvier 1999), d'autres mesures sont déjà prévues :

- certains trains « P » *Bruxelles - Louvain* seront déviés par Weerde et Hever (lignes 27 et 53bis), ne provoquant que 4 minutes d'allongement de temps de parcours, pour soulager la section Bruxelles - Louvain de la ligne 36 ;
- les trains *IC B « Benelux »* de la relation Bruxelles - Amsterdam ne desserviront plus Anvers-Central, mais Anvers-Berchem, ce qui leur épargnera un tête-à-queue à Anvers-Central dans une gare saturée à cause de ses trois voies à quai disponibles au lieu de 10.

NDLR : comment est-il possible que les horairistes de la SNCB ne se soient pas rendus compte plus tôt des erreurs du plan IC-IR98 ?

Ch. Beghin - M. Grieten - R. Marganne

❑ Essais de remorquage d'une rame de métro STIB par une locomotive SNCB

On sait que la STIB a commandé une nouvelle petite série de rames de métro (25 caisses), destinées aux extensions du réseau, mais aussi à augmenter la réserve opérationnelle, améliorer les fréquences et offrir une plus grande capacité de transport. Ces rames seront pratiquement identiques aux précédentes, compatibilité oblige.

La première de ces rames est attendue pour mars 1999. La livraison se fera par wagon SNCB depuis l'usine Bombardier Eurorail (ex-BN) de Bruges jusqu'aux installations STIB de Haren, embranchées sur la voie A de la ligne 26 (ceinture est de Bruxelles), juste après la halte de Haren. A cet endroit, la voie « tramway » permettant de rejoindre les ateliers de la STIB a récemment été équipée d'un 3^{ème} rail pour l'alimentation électrique des rames de métro : c'est aussi sur cette voie, beaucoup plus longue que la voie d'essais du dépôt-atelier de Delta, que les nouvelles rames seront rodées.

Elle devront ensuite rejoindre leur dépôt de Delta, également raccordé à la voie B de la ligne 26, à hauteur de la halte SNCB et de la station de métro du même nom.

L'idée de transférer les rames métro entre Haren et Delta via la ligne 26 de la SNCB s'est tout naturellement imposée : encore fallait-il vérifier la compatibilité de traction et de freinage entre une locomotive SNCB et une rame de métro. C'est ce qui a été fait le 6 mai dernier sur la voie d'essais STIB de Delta raccordée à la ligne 26. C'est la locomotive diesel de manoeuvres SNCB 8047 qui eut « l'honneur » de participer aux essais statiques et dynamiques de remorquage jusqu'à 25 km/h d'une rame de 3 caisses du métro bruxellois.



Delta le 18.10.1998 : en avant-plan, métro STIB ligne 1A (rame 117-118) vers Roi Baudouin ; en arrière-plan, train de ballast sur la ligne @ 26 (photo M. Grieten)

Signalons, pour être complet, qu'un troisième raccordement entre le métro et la SNCB existe à Osseghem, sur la ligne 28 (ceinture ouest de Bruxelles), près de la gare de l'Ouest. Tout comme celui de Delta, le raccordement d'Osseghem est utilisé au moins quatre fois par an pour l'accès au réseau métro STIB d'un train meuleur de la firme suisse *Speno* : le transfert de ce train entre les parties « Est » et « Ouest » du réseau de métro bruxellois se fait en effet via le réseau SNCB, le passage de ce train spécialisé sur la ligne 1 du métro au-dessus de la jonction nord-midi de la SNCB étant interdit vu son poids à l'essieu.

M. Grieten

Le matériel de la SNCB

Rames réversibles électriques M4

Les voitures M4 sont actuellement en cours de rénovation, et la SNCB distingue donc aujourd'hui les voitures « M4 » ancienne version, reconnaissables à leur livrée « Bordeaux » et les voitures M4 modernisées, dites « M4m », reconnaissables à leur livrée gris clair.

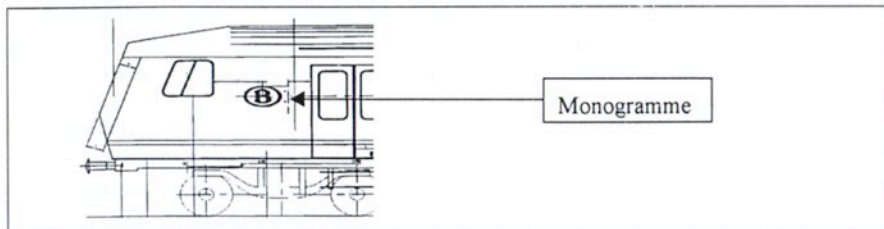
Parmi les voitures de la famille des voitures M4m, dix voitures-pilote Adx, munies d'une cabine de conduite, sont aptes à circuler sous 25 kV 50 Hz, et à commander les locomotives bitension série 12 de la SNCB, notamment lorsqu'elles circulent sous courant alternatif. Ces voitures portent les n° 50 88 8178 056 à 065. Suite à des accords bilatéraux, elles peuvent circuler sur les lignes suivantes du réseau SNCF :

- Tourcoing - Lille ; (marquage de cartouche « F2 Lille »)
- Baisieux - Lille ; (marquage de cartouche « F2 Lille »)
- Jeumont - Maubeuge - Aulnoye ; (marquage de cartouche F2 Aulnoye/Maubeuge)
- Quévy - Aulnoye/Maubeuge (idem).

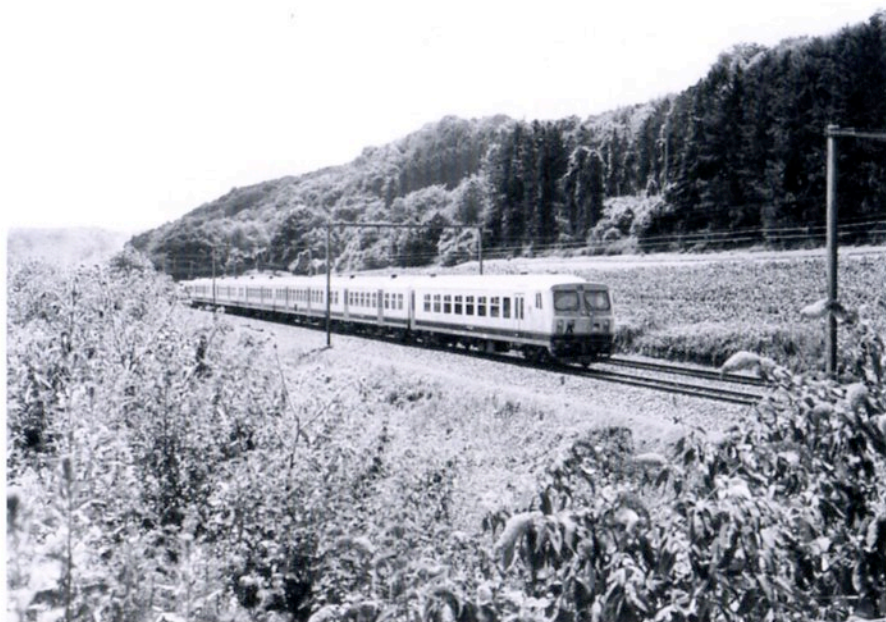
Le cartouche d'identification de ces voitures est adapté en conséquence.

En livrée Bordeaux, la bande blanche du compartiment fourgon de ces dix voitures avait été remplacée par une bande bleue afin de les distinguer des voitures-pilote M4 aptes à circuler uniquement sous 3 kV.

Sous la nouvelle livrée gris clair, ces voitures pilotes aptes à circuler sur le réseau SNCF sont identifiables par la couleur du sigle ® apposé sur la paroi extérieure de la voiture-pilote : il est de teinte bleu foncé au lieu du gris foncé adopté sur les voitures-pilote utilisables uniquement en 3 kV.



Par ailleurs, l'application du plan IC-IR⁹⁸ implique, notamment sur la liaison Quiévrain - Mons - Bruxelles - Liège-Guillemins (- Verviers-Central), exploitée par rames réversibles M4m de 6 voitures et locomotives série 21/27, la mise en ligne aux heures de pointe de deux rames réversibles accouplées.



Sclaigneaux (darse de Meuse) - ligne 125, le 11 juillet 1998 : train IC Liers - Lille-Flandres assuré à l'époque par une rame réversible M4m apte à circuler sous 25 kV 50 Hz, tractée par une locomotive électrique bicourant série 12 (photo M. Lebeau)

La SNCB précise néanmoins que la circulation d'une rame réversible composée d'une locomotive électrique au milieu de la rame et d'une voiture Adx à poste de conduite de chaque côté est provisoirement interdite.

Automotrices tranche 1966 « Budd »

Contrairement à ce que la SNCB avait prévu, les automotrices à caisse en acier inoxydable tranche 1956 n'ont pas été retirées du service en mai dernier, mais continuent à être bien nécessaires pour assurer le trafic voyageurs de la SNCB, malgré leur état extérieur et intérieur désolant (que ce soit les automotrices non rénovées ou « rénovées », comme la SNCB les a baptisées, tant cette rénovation fut sommaire et de mauvais aloi, de notre point de vue...).

Actuellement, il manquerait une trentaine d'automotrices doubles « classiques » sur le réseau SNCB pour satisfaire à tous les besoins de la clientèle. Quand on pense que la SNCB s'est séparée dernièrement d'automotrices tranche 1954 et 1955, vendues à des réseaux privés italiens qui se sont empressés de les rénover avec goût, on peut se demander où est la logique de l'affaire.

P. Lemja



Automotrice « Budd » n°133 voie 10 à Anvers-Central (avant les grands travaux), assurant un train L pour Essen (photo M. Grieten - 7 mai 1998)

La composition du train EC 90/91 « Vauban » Bruxelles-Midi - Milan

Le « *Vauban* » qui circule entre Bruxelles-Midi et Milan constitue le dernier train de classe « EC » circulant sur le réseau de la SNCB. Il est composé de voitures internationales I6 de la SNCB, datant des années septante, et d'une voiture I 10, plus récente.

Le problème est que les voitures I 6 de la SNCB font mauvaise figure sur les autres réseaux traversés (CFL/SNCF/CFF/FS) : elles sont complètement dépassées aussi bien technologiquement qu'esthétiquement. Limitées à 160 km/h, leur circulation entre Metz, Strasbourg et Bâle posera bientôt problème, sur une ligne où la SNCF engage des nouveaux trains express régionaux (TER) dont la vitesse de pointe est fixée à 200 km/h. Leur aménagement intérieur compartimenté a par ailleurs un caractère à ce point désuet que, sur le parcours suisse par exemple, où le *Vauban* est intégré dans le service national cadencé, les voyageurs évitent d'emprunter les voitures belges : elles tranchent négativement avec le confort des nouvelles voitures suisses, que l'on retrouve notamment dans la composition du train 96/97 *Iris* Bruxelles - Zürich - Coire qui, lui, n'a pas le label « EC ».

Les services de la SNCB concernés souhaitent pouvoir doter le « *Vauban* » de nouvelles voitures internationales de type I 11, actuellement engagées entre Bruxelles,

Eupen/Cologne et entre Anvers et Charleroi : ce matériel est en effet au standard des meilleurs matériels étrangers au niveau technique (vitesse autorisée : 200 km/h) et au niveau confort.

La question en fait posée est claire : le matériel I 11 - très réussi - doit-il être utilisé en priorité sur les relations intérieures ou internationales courtes - option retenue actuellement - ou sur les relations internationales à longue distance...

Nouvelle location de voitures voyageurs de la SNCB aux Nederlandse Spoorwegen ?

Les *Nederlandse Spoorwegen* ont approché récemment la SNCB pour obtenir en location une trentaine de voitures voyageurs pour leur service intérieur entre mai 1999 et la mi-2002 (soit pendant la période de révision de leur parc de voitures ICR), et d'un maximum de 50 autres voitures voyageurs pour faire face à l'accroissement de leur trafic. Ces voitures seraient engagées sur les lignes Den Haag (La Haye) - Heerlen et Den Haag - Venlo (atelier d'entretien prévu : *Maastricht*).

La SNCB avait d'abord pensé à proposer des voitures K1 et K3, avant de se raviser : ce matériel est trop vieux et n'est pas doté de portières automatiques. Proposer des voitures M2 aurait posé des problèmes commerciaux aux NS, puisque « *Lovers Rail* », premier concurrent des NS, utilise ce genre de voitures rachetées à la SNCB et rénovées de manière surprenante. Aussi, la SNCB proposerait aux NS de prendre en la location des voitures « K4 », rachetées d'occasion à la SNCF (deux options possibles : soit 6 voitures A, 5 BD et 22 B, soit la totalité du parc dont la SNCB est propriétaire)...

Une troisième carrière pour les anciennes voitures « USI » et « UIC » de la SNCF verrait-elle ainsi le jour ? Un peu de patience...

Future commande d'automotrices SNCB

La SNCB envisage actuellement de commander une nouvelle série d'automotrices - sans doute quadruples - à numéroter dans la tranche 001 à 100. Cette série serait destinée au futur réseau RER en gestation, et serait dédiée aux lignes de l'étoile de Bruxelles (Louvain, Ottignies-Namur, Hal, Gand, Denderleeuw-Zottegem et Anvers). Ces véhicules seraient notamment dotés de larges plates-formes d'accès.

La commande interviendrait en 2000, pour mise en service à partir de 2002/2003.

Accidents - incidents ®

Mars à novembre 1998

❑ **Vendredi 13 (!) mars à Rhines (ligne 161) : déraillement d'un engin de service**

Le parcours de service Z 96819 Gembloux – Jemelle (constitué du train de renouvellement des voies "P811", remorqué par la 5302 de Stockem) déraile du 2e. essieu en pleine voie. La voie adjacente reste libre. Le trafic dans le sens Gembloux > Namur est détourné via les lignes 144 & 130, via Jemeppe et Ronet.

Le matériel est remis à rails à 23 h, la voie étant remise en service à 23 h 15.

❑ **Samedi 28 mars à Renaix (ligne 86) : collision sur un Passage à Niveau**

A 6 h 44, la rame à vide RZ 5232 Audenarde – Renaix (composée de la 6206 de Merelbeke, tractant 4 voitures M2) heurte à pleine vitesse un convoi routier de nationalité britannique, bloqué sur le PN 27 de la chaussée de Ninove. La locomotive déraile et s'immobilise sur la chaussée, à une vingtaine de mètres de la voie, quasi dans l'axe de la voirie; la première voiture de la rame déraile également, et termine sa course sur la chaussée, inclinée à 45°. Ces deux véhicules sont à ce point endommagés qu'ils seront déclarés irréparables par les services techniques. De plus, la voie est labourée sur une distance de 35 m. à l'endroit de la collision, et doit être remplacée.

Le convoi routier - un tracteur avec remorque surbaissée - s'est trouvé calé lors du franchissement du PN, et son personnel d'accompagnement s'activait fébrilement à rehausser la remorque au moyen du système hydraulique, au moment où les barrières se sont baissées, annonçant l'arrivée imminente du convoi ferré...

Le conducteur du train est légèrement blessé ; l'agent d'accompagnement du train ainsi que le conducteur du convoi exceptionnel sont en état de choc ; les trois personnes sont évacuées par ambulance vers l'hôpital.

Un service de bus de remplacement est immédiatement instauré entre Renaix et Audenarde.

Deux grues routières de capacité de relevage de 150 t. et une de 160 t. sont réquisitionnées afin de relever les engins accidentés. La voiture M2 est évacuée vers Audenarde au moyen du train de relevage de Merelbeke. Quant à la 6206, ses bogies sont à ce point endommagés qu'elle ne peut plus rouler. Sa caisse – désolidarisée de ses bogies – sera dès lors chargée sur remorque routière surbaissée, et amenée par ce moyen en gare de Renaix !

Après réparation de la voie, la ligne sera rouverte le lendemain de l'accident, à 22 h 30.

❑ **Mercredi 1^{er} avril (!) à Couillet (ligne 130C) : renversement d'une grue**

A 11 h 45, au cours de travaux de pose de supports de caténaires, une grue ferrée de la firme ABAY bascule du remblai d'où elle opérait, emportée par le poids d'un ancien poteau caténaires qu'elle s'appropriait à déplacer ! La grue tombe sur le raccordement « Hainaut-Sambre n°1 » situé en contrebas, entraînant son wagon-allonge dans sa chute. Il n'y a pas de blessés.

Le train de relevage de Monceau relèvera le matériel déraillé de 14 à 21 h, ainsi que de 8 à 14 h 15 le lendemain.

❑ Jeudi 2 avril à Muizen : déraillement suivi d'une collision

A 23 h, au cours du transfert d'une coupe de 15 wagons du terminal conteneurs vers un faisceau de garage, deux wagons déraillent sur une aiguille manœuvrée par erreur sous la rame. En déraillant, les wagons endommagent les câbles d'alimentation de certains aiguillages, ce qui provoque un « suraccident » moins de 25 min. plus tard : lors de la réception du train de marchandises 42661 Roosendaal – Athus (remorqué par la 2351), celui-ci est dirigé par erreur sur une voie déjà occupée, en l'occurrence par la locomotive électrique 2343... L'itinéraire tracé en cabine ne correspondait pas à la position de l'aiguillage sur le terrain ! Le tamponnement entre les 2351 et 2343 sera heureusement peu important, vu la faible vitesse du train.

Tout trafic est immédiatement suspendu dans la zone, tandis que les services techniques s'activent à la réparation des installations fixes.

Le train de relevage d'Anvers-Dam remettra à rails les wagons déraillés de 3 h 30 à 6 h 50 (le lendemain).

❑ Samedi 4 avril à Herentals : importantes perturbations de trafic

A 16 h 10, la foudre frappe l'antenne-radio située à côté du bâtiment de la gare, et provoque d'importants dérangements électriques dans la cabine de signalisation toute proche. Toute la zone se trouve sans électricité : les signaux sont éteints, les PN sont en grande alarme, il n'y a plus aucune relation téléphonique ni radio, etc.

Bien que la caténaire n'ait pas été touchée par le coup de foudre, le train IR 1787 Poperinge – Turnhout (assuré par l'AM 228 en solo) s'immobilise simultanément à Kasterlee (ligne 29), suite à un court-circuit dans les circuits électriques de l'automotrice.

Tout trafic ferré est impossible entre Lierre et Geel (ligne 15) et entre Herentals et Turnhout (ligne 29). Un total de sept bus *De Lijn* sont réquisitionnés afin de remplacer les trains. A 19 h 05, le trafic ferré reprend sur la ligne 15. Il faudra attendre 23 h 20 pour qu'il reprenne sur la ligne 29.

❑ Samedi 4 avril à Monceau-Formation : actes de malveillance

Vers 20 h 30, des voitures automobiles neuves chargées sur différents wagons porte-autos sont l'objet d'actes de vandalisme : elles sont soit endommagées, soit mises en marche et précipitées au sol, par des tiers inconnus ! Au total, onze voitures seront ainsi endommagées, et trois précipitées au sol, avec les dégâts que l'on imagine...

La grue de relevage de Monceau interviendra le lundi pour remettre en place les véhicules accidentés.

❑ Mardi 21 avril entre Papignies et Rebaix (ligne 90) : déraillement d'un train de marchandises

A 19 h 37, le train de charbon 47740 Merelbeke – Pont-à-Mousson (via Quévy), composé de 39 wagons (1493 t.) remorqués par la 2240, déraile du 21^{ème} wagon, vraisemblablement suite à une rupture d'essieu. Les deux voies sont obstruées.

Deux bus *TEC* effectuent des navettes entre Ath et Lessines, tandis que les trains de marchandises sont détournés via Tournai (lignes 78/94) ou Braine-le-Comte (ligne 96).

Le train de relevage de Schaerbeek entame ses opérations à 1 h 15 (le lendemain), jusqu'à 4 h 35. A 5 h 40, la voie B (sens Ath > Lessines) est rendue au trafic. En attendant le

remplacement de près de 3000 traverses en béton endommagées par le wagon déraillé (soit sur une distance de 1700 m), le service des trains se déroulera d'abord à voie unique, ensuite à vitesse réduite sur la zone concernée.

❑ **Jeudi 30 avril à Bas-Oha (ligne 125) : dérailement suite à un éboulement de terrain**

A 21 h 08, le train IR 2144 Charleroi-Sud – Liers (composé de l'automotrice 663 circulant en solo) heurte un éboulement de terrain et déraile des deux voitures, en escaladant partiellement l'amas de terre. On dénombre une quinzaine de blessés, la plupart légers.

Les deux voies sont obstruées par une masse de terre et de rochers longue d'une quarantaine de mètres et haute de six, provenant d'une paroi rocheuse qui s'est affaissée. La caténaire est arrachée sur une distance de 500 m.

Un service de bus est instauré entre Andenne et Huy. Les trains internationaux sont détournés entre Liège et Charleroi par les lignes 36 et 124 (via Louvain, Bruxelles et Nivelles).

Grâce à l'intervention conjointe des trains de relevage de Monceau (côté Namur) et de Kinkempois (côté Huy), la première voiture de l'automotrice est remise à rails le 1er mai à 21 h 30, et la seconde à 23 h 05. Les travaux de dégagement de la plate-forme débutent le 2 mai à 18 h 30. La voie A (sens Liège > Namur) est libérée le 3 à 9 h.

Après la pose de caténaires provisoires, la voie A est remise en service le 4 mai à 16 h 09. Un service à voie unique est instauré à partir de ce moment entre Statte et Java. Il perdura plusieurs semaines, le temps nécessaire pour stabiliser définitivement la paroi rocheuse.

❑ **Samedi 16 mai à Franière (ligne 130) : dépassement de signal suivi d'un dérailement**

A 8 h 58, le train L 7281 Charleroi-Sud – Namur (assuré par l'AM 197 en solo) dépasse le signal d'arrêt fermé protégeant la section exploitée à voie unique entre Franière et Ronet pour cause de travaux. En refulant, le train déraile sur un aiguillage, celui-ci ayant été talonné lors du dépassement.

Aucun des 60 voyageurs n'est blessé. Les deux voies sont obstruées.

Un service de bus *TEC* est instauré entre Namur et Jemeppe-sur-Sambre. Les trains IR et INT sont détournés entre Namur et Jemeppe via Gembloux (lignes 161/144). L'automotrice est remise sur rails à 12 h 30 par le train de relevage de Monceau. La voie A (sens Namur > Charleroi-Sud) est remise en service à 13 h 30.

❑ **Samedi 30 mai à Bif. Nord Ledeborg (ligne 58 entre Merelbeke et Gand Maritime) : dérailement**

A 20 h 45, le train de marchandises Z 22999 Boom – Gand Maritime (22 wagons/ 442 t. remorqués par la 5166 d'Anvers-Dam) déraile de cinq wagons à la bifurcation Nord Ledeborg, vraisemblablement à cause d'un frein calé. Les deux voies sont obstruées entre Gand-St-Pierre et Gand-Dampoort. Des bus *De Lijn* réquisitionnés navettent entre ces deux gares. Les trains de voyageurs réguliers sont limités de part et d'autre de cette section. Certains sont détournés entre Gand et Lokeren par les lignes 53 et 57 (via Termonde).

Le train de relevage de Merelbeke intervient de 22 h 45 jusqu'à 6 h le lendemain.

Le 31 mai à 7 h 30, les deux voies sont remises en service entre les bif. Ledeberg Nord et Ouest, et les bus supprimés. Tout trafic reste toutefois impossible entre Merelbeke et Dampport jusqu'à la réfection de deux aiguillages.

☐ Mercredi 3 juin à Charleroi-Sud (ligne 140) : défaut technique entraînant un déraillement

A 11 h 08, le train L 4560 Ottignies – Namur (AM 613 en solo) déraile sur le cœur de croisement d'une traversée jonction double située dans le gril d'entrée, et remonte sur rails à l'aiguillage suivant, après l'avoir talonné... Suite aux dégâts constatés aux appareils de voie, le raccord 140/1 entre Charleroi Ouest et Charleroi-Sud n'est plus praticable entre 11 h 10 et 13 h 40 ; pendant ce temps, les trains circulent via Marcinelle, en effectuant un tête-à-queue.

Après enquête, il semble que la traversée jonction double ait été mal rebranchée après son entretien périodique, et que sa position réelle sur le terrain n'était pas la même que celle indiquée en cabine...

☐ Samedi 6 juin entre Villers-la-Ville et La Roche (ligne 140) : obstacle dans les voies

A 18 h 15, le train de marchandises E 37209 Charleroi « Blanchisserie » – Louvain (25 wagons remorqués par les 2324 & 2312) heurte un arbre tombé dans la voie, suite à un orage violent. Il n'y a pas de dégâts au matériel ni à l'infrastructure, mais l'arbre est coincé sous le 1^{er} bogie de la 1^{ère} locomotive. A 20 h, comme le personnel de l'infrastructure n'est pas encore arrivé sur place, le conducteur du train se rend chez un riverain de la voie et lui emprunte une tronçonneuse, afin de libérer lui-même le convoi ! Après débitage de l'arbre, le train repartira à 20 h 21.

☐ Mardi 9 juin à Mont-St-Guibert (ligne 161) : défaut d'un train de marchandises

A 2 h 40, le train de marchandises E 48990 Stockem – Anvers-Nord (25 wagons/ 1462 tonnes remorqués par les 2120 & 2137) déraile du 12^{ème} wagon de tête (un wagon allonge vide), lors de la sortie de la voie de garage pour la reprise de la voie principale. La voie B (sens Namur > Bruxelles) est restée libre, et parcourable à 3 h 44. Les trains L sont supprimés entre Ottignies et Mont-St-Guibert et remplacés par bus *TEC*.

Les 11 premiers wagons sont évacués à 4 h 51, et la remise à rails du wagon déraillé est effectuée à 10 h.

La voie A est remise en service à 12 h 17.

☐ Lundi 10 août à Anvers Schijnpoort (ligne 12) : dépassement de signal suivi d'une collision

A 19 h 50, le train L 2769 Berchem – Essen (assuré par l'automotrice double *banlieue* 929) dépasse un signal d'arrêt fermé et entre en collision frontale avec une rame composée d'une locomotive de manœuvres tractant une voiture M2 et en poussant trois autres, qui sort du car-wash en empruntant les voies principales de la ligne 12.

Le poste de conduite de l'automotrice est complètement enfoncé, ainsi que celui de la voiture-pilote en tête de la rame. Cette dernière perd un essieu et déraile ; elle tamponne la

deuxième, qui est soulevée des rails ; la caisse de la troisième est en outre enfoncée. Un total de 14 blessés est dénombré, parmi lesquels les deux conducteurs.

A 20 h 50, l'évacuation des blessés est achevée, et les travaux de déblaiement commencent. Les deux voies de la ligne 12 sont libérées à 4 h 25 le lendemain. Entre-temps, le trafic est détourné par la ligne 27, parallèle à la ligne 12 entre Anvers-Est et Luchtbal.

□ **Lundi 24 août entre Bressoux et Cheratte : collision sur un PN**

A 23 h 10, la locomotive 2731 circulant à vide entre Kinkempois et Montzen heurte un bus *TEC* sur le PN 12. Il n'y a pas de blessés, et les dégâts matériels à la loco sont minimes. Les deux voies sont obstruées de 23 h 10 à 00 h 30. Après le retrait de l'autobus, les voies sont remises en service.

□ **Mercredi 9 septembre à Naninne (ligne 162) : dépassement de signal suivi d'un tamponnement**

A 6 h 30, le train de marchandises E 42928 Thionville – Anvers sortant de la voie de garage de Naninne se fait percuter à l'arrière par le parcours EL+ELL 42661, constitué de deux locomotives de la série 26 circulant à vide (dont la 2632 en tête), qui a dépassé un signal d'arrêt fermé. Le dernier wagon – un porte-conteneurs chargé d'une citerne – est chassé des rails, ainsi que la 2632, qui se retrouve de travers sur les voies ; la seconde locomotive n'a pas déraillé. Le conducteur des deux locos tamponneuses est légèrement blessé, et les deux voies sont obstruées.

Le relevage du wagon est achevé à 14 h 45 par l'équipe de Monceau. Une grue routière privée intervient alors pour déplacer la 2632 et la disposer parallèlement le long de la voie. La remise à rails s'annonçant laborieuse, la 2632 restera ainsi au bord de la voie jusque dans la nuit du 11 au 12... octobre !

Des navettes en automotrices sont instaurées entre Ciney et Naninne, et en bus entre Naninne et Namur, les trains de voyageurs réguliers étant limités de part et d'autre de la section Namur – Ciney. Les trains internationaux de voyageurs (EC & INT) et marchandises de l'axe Bruxelles – Luxembourg sont quant à eux détournés en traction Diesel entre Namur et Libramont via l'Athus-Meuse, par Dinant et Bertrix.

La voie A (sens Namur > Arlon) est remise en service à 00 h 29 (le 10).

□ **Lundi 14 septembre : inondations en série suite aux intempéries exceptionnelles**

- A 0 h 07, les deux voies de la **ligne 12** sont inondées entre Kapellen et Heide, à hauteur du PN 32. Toute circulation est immédiatement suspendue entre Kapellen et Essen. Des bus *De Lijn* sont commandés en vue de l'heure de pointe matinale. Le trafic est toutefois rétabli dès 7 h, à vitesse réduite.
- A 4 h 48, une partie du talus supportant les deux voies de la **ligne 27A** s'effondre entre Luchtbal et Ekeren, isolant entièrement le port d'Anvers du réseau ferré. La courbe de raccord 12/1 est toutefois remise en service à partir de 10 h 30, ce qui rétablit une relation entre la formation d'Anvers-Nord et Essen. Le trafic sur la 27A est rétabli (sur une des deux voies) entre Anvers-Nord et Berchem le mardi 15 à 20 h 40.
- A 13 h 30, le trafic sur est interrompu sur la voie A de la **ligne 12** (sens Anvers > Essen) entre Schijnpoort et Luchtbal, le point d'arrêt de Noorderdokken étant entièrement sous

eau. Le trafic est rétabli dès 14 h 05, moyennant une réduction de vitesse à 5 km/h, mais le point d'arrêt n'est plus desservi, tous les accès routiers qui y mènent étant inondés !

A ce moment, les trains sont limités à Berchem, et un service de bus prend la relève vers Kapellen et vers Roosendaal. Seule une navette ferrée circule encore entre Essen et Kapellen.

A partir de 16 h, les trains L circulent à nouveau entre Berchem et Essen, ainsi que les Thalys, qui sont exceptionnellement rendus accessibles à la clientèle « normale » entre Berchem et Roosendaal. Il faudra attendre le jeudi 17 avant que les trains IC Bruxelles – Amsterdam ne soient rétablis dans les deux sens, et que la situation se normalise.

- A 7 h 28 à Visé (**ligne 40**), le conducteur du train L 5377 Maastricht – Liège-Palais informe que les traverses sont sous eau à hauteur du pont franchissant la Berwinne, à 400 mètres environ de la frontière néerlandaise. La voie B (sens Visé > Liège) étant hors service pour cause de travaux à ce moment, les circulations ne s'effectuaient déjà plus que sur la voie A. A 8 h 20, le niveau d'eau continuant à monter, toute circulation est interdite sur les deux voies. Des bus sont instaurés entre Visé et Maastricht.
- A 7 h 50, le conducteur du train IR 2906 Anvers – Liège signale que la **ligne 34** à voie unique est inondée sur 300 mètres, à Juprelle. La voie est immédiatement mise hors service entre Liers et Glons. Des bus *TEC* remplacent les trains, qui sont détournés entre Liège-G. et Glons (via Visé).

La circulation des trains reprend vers 21 h, moyennant ralentissements.

- A 13 h 20, l'exploitation de la **ligne 52** est arrêtée entre Berchem et Boom, suite à la montée constante des eaux en de nombreux endroits de la voie. Des bus sont engagés jusqu'à 17h.
- A 17 h 20, un affaissement de la voie unique de la **ligne 54** est signalé à hauteur du viaduc de Tamise. Tout trafic ferré est immédiatement suspendu entre Tamise et Puurs, des bus prenant le relais. Le trafic est rétabli à 20 h 18.

□ **Vendredi 25 septembre à Namur: locomotive sans freins**

A 4 h 55, le régulateur du block 30 de Namur constate la progression anormalement lente du parcours EL 47917 Stockem – Ronet (la locomotive 2608 circulant à vide) entre Courrière et Namur, alors que cette section est en pente raide (16 pour mille). A 5 h 11, la locomotive entre enfin en gare de Namur, et son conducteur parvient à crier (!) à un sous-chef présent à quai qu'il est sans freins depuis Courrière ! Le régulateur du block 30, immédiatement mis au courant par radio, fait tracer un itinéraire « direct » vers Ronet, mais grâce à la légère rampe en gare de Namur, la locomotive s'immobilise finalement... à hauteur du block 30, juste à la sortie de la gare. Suite à une avarie au régleur « SAB » de timonerie des freins pneumatiques, la 2608 venait de parcourir 15 km sans autre moyen de freinage que le frein à vis, qui n'est normalement destiné qu'à immobiliser l'engin lors d'un stationnement...

□ **Jeudi 15 octobre à Hamoir (ligne 43) : obstruction des voies à un passage à niveau (PN)**

A 14 h 58, le signaleur d'Hamoir signale que le PN 31 est obstrué par la remorque surbaissée d'un transport routier exceptionnel. Les deux voies sont bloquées, et les circulations interrompues entre Rivage et Bomal. Des bus *TEC* prennent la relève entre Rivage et Bomal, tandis qu'on essaye vainement de dégager la remorque chargée d'un conteneur, posée en porte-à-faux sur le passage à niveau en dos-d'âne !

Finalement, la remorque sera dégagée au moyen d'une grue routière appelée en renfort, et les voies libérées à 19 h 58.

❑ Mercredi 21 octobre à Y. Glons (ligne 24) : déraillement d'un train de marchandises

A 19 h 37, le train de minerai E 32406 Zandvliet – Kinkempois (25 wagons/ 1995 tonnes remorqués par les 2330 et 2317) déraile d'un bogie au 14^{ème} wagon à la BK. 22.1 de la ligne 34, et s'immobilise à la BK. 5.5 de la ligne 24 (sur la voie A). Un aiguillage et 500 traverses sont avariés. Les deux voies de la ligne 24 sont obstruées, ainsi que la bifurcation des lignes 24 & 34.

A 20 h 57, la voie B (sens Tongres > Glons) de la ligne 34 est rétablie pour les trains de voyageurs de la relation IR Anvers – Liège.

A 22 h 05, la voie B de la ligne 24 est rétablie (à 5 km/h). Le train de relevage de Kinkempois est sur place le 22 à 1 h, et évacue le wagon avarié à 6 h 15. Une grue de 10 t. ramasse ensuite 3 m³ de minerai perdu dans l'entrevoie par le wagon déraillé.

La voie A est rétablie le 26 à 21 h 44.

❑ Mercredi 28 octobre à Habay (l. 162) : inondation des voies

A 14 h 50, un conducteur signale que la plate-forme de la ligne 162 est inondée à la BK. 183.3, dans les environs d'Habay-la-Neuve. La voie B (sens Arlon > Namur) est immédiatement mise hors service, l'autre voie l'étant déjà pour cause de travaux. Au même moment, une montée des eaux envahit une partie de la gare de Marbehan (côté Arlon), atteint le bourrelet des rails et noie certains moteurs d'aiguillages.

Les travaux sont immédiatement suspendus en voie A et grâce au retrait des eaux, les deux voies sont remises en service vers 16 h. La banquette de ballast de la voie B devra toutefois être consolidée, suite à son effondrement provoqué par les fortes pluies.

❑ Jeudi 29 octobre à Naninne (ligne 162) : collision frontale entre un train et une locomotive

A 2 h 41, le train de marchandises 42959 Roosendaal – Metz (20 wagons/ 1287 tonnes remorqués par les 2348 et 2321) tombe en détresse à Naninne (BK. 71) suite au manque d'adhérence à la traction provoqué par la chute des feuilles d'arbres. A 3 h 03, le train interformation 59600 Gand-Maritime – Stockem (10 wagons/ 632 t remorqués par les 2603 et 2370) le dépasse à contrevoie, mais tombe en détresse pour le même motif, à la BK. 75.8, entre Naninne et Sart-Bernard. Les deux voies sont obstruées.

La locomotive 2007 présente à Jemelle est alors expédiée comme élément de secours à la rencontre du E 59600. Lors de l'approche finale, les essieux de la loco enrayent complètement : la 2007 ne parvient pas à s'arrêter devant le train en détresse, et le percute violemment. Les deux locomotives 2007 et 2603 sont enchevêtrées, sans déraillement toutefois. Le sous-chef de gare présent sur la locomotive tamponneuse est blessé dans l'accident, et évacué en ambulance.

La circulation est rétablie sur la voie A à 6 h 04 à allure réduite à l'endroit du tamponnement. Les trains de la relation L sont toutefois remplacés par des bus *TEC* entre Naninne et Assesse. Le train de relevage de Monceau intervient de 10 h 40 à 17 h 50, et évacue les deux locomotives accidentées. La voie B est rétablie à 17 h 55.

□ **Dimanche 8 novembre à Herentals (ligne 15) : effondrement de la pile d'un pont**

Ça ne se voit pas que dans les « films catastrophe » : à 14 h 10, un contremaître du service de l'Infrastructure arrête en extremis le train IR 3234 Neerpelt – Anvers C, 150 mètres avant qu'il ne franchisse le pont sur la Petite Nèthe (BK. 35) dont la pile centrale était en train de s'effondrer, suite au minage de ses fondations par l'eau !

Il appert rapidement que le pont - âgé de près de 150 ans et constitué de deux arches en briques - est irréparable, et va devoir être remplacé entièrement.

La relation IC Anvers – Neerpelt est remplacée par des autobus entre Herentals et Geel, tandis que la relation IR Anvers – Turnhout est limitée à Herentals, des bus assurant la navette de et vers Turnhout.

A 0 h 44 (le 9 novembre), la locomotive Diesel 6294 de Hasselt évacue les sept automotrices doubles bloquées à Turnhout, et les remorque au moyen de l'attelage de secours jusqu'à Hasselt, via Mol.

Dès le lundi 9, les travaux de démolition du pont sont entamés. Des poutres métalliques seront ensuite posées d'une rive à l'autre, et feront office de pont métallique provisoire (à double voie).

Dimanche 15 novembre, les deux voies sont remises en service à 17 h, après circulation de parcours de dérouillage des rails. Le trafic ferré reprend à vitesse réduite le lendemain, dès le début du service.

□ **Vendredi 13 (!) novembre à Morlanwelz (ligne 112) : heur d'un train par un camion sur un PN**

A 13 h 07, alors que le train de marchandises Z 38741 Haine-St-Pierre – Monceau (22 wagons/ 557 tonnes remorqués par la 5150 et allégés en queue par la 7312) franchit le PN 3, un camion semi-remorque chargé de bacs de bière vient l'emboutir violemment à hauteur des 5^{ème} et 6^{ème} wagons, qui déraillent sous le choc. Le conducteur de ce camion fou - ses freins n'ont plus répondu dans la longue descente précédant le PN - est tué sur le coup. Il avait héroïquement réussi auparavant à éviter la file d'autos arrêtée devant les barrières du PN, ce qui explique qu'il soit la seule victime de l'accident.

Les trains sont détournés entre La Louvière Sud et Marchienne-au-Pont par Manage et Luttre, via les lignes 116, 117 et 124, sauf les IC Lille – Herstal assurés par des AM 96, interdites sur l'itinéraire précité, ainsi que les Thalys Paris – Namur, limités à Mons. Une automotrice assure la navette entre Charleroi-Sud et Piéton, tandis que des bus *TEC* circulent entre Piéton et La Louvière Sud.

Après relevage des deux wagons déraillés par le train de relevage de Monceau, les travaux de remise en état de la voie sont entrepris, et terminés à 21 h 57. La circulation ferrée est rétablie à 22 h 07.

Edmond Son (11/98).

NDLR : les « vendredi 13 » et autre « 1er avril » semblent néfastes à la SNCB...

Les touristiques

Le GTF asbl en escapade picarde, en train d'hier et de demain

Le samedi 8 août 1998, la GTF asbl organisait une escapade ferroviaire et historique en Picardie, en vue d'y visiter le chemin de fer touristique et à vapeur, à voie étroite de 60 cm, FROISSY - DOMPIERRE.

Dans ce but, le GTF asbl avait délibérément choisi de jouer la carte des contrastes : c'est en effet à Bruxelles-Midi, Eurostation TGV que le rendez-vous matinal était fixé ; ce ne fut pas sans émotions pour l'organisateur, notre ami carolorégien Jean Laterre, car la grève surprise des conducteurs de train de Charleroi-Sud perturbait sérieusement tout le réseau en ce matin du 8 août ! Mais les membres passionnés du GTF asbl en ont vu d'autres ; en bon ferroviophiles, ils sont répondu « présents » malgré les vicissitudes pour rejoindre Bruxelles.



Gare TGV Haute-Picardie : arrivée du TGV 9532 le 8 août 1998 (photo M. Lebeau)

Le groupe des participants, enfin réuni, emprunta le TGV 9532 « Méditerranée », assuré par la rame Réseau tritension 4512 de la SNCF : ce TGV qui relie Bruxelles à Nice, en 9 heures et 23 minutes, après un arrêt et une mise en UM¹⁵ avec une seconde rame « Réseau » série 45 à Lille-Europe, déposa les participants en gare TGV de Haute-Picardie dite aussi - avec humour - « gare des betteraves », en raison de son environnement totalement agricole (il n'y a pas que des betteraves, mais aussi des céréales, du maïs... et l'autoroute A1 Bruxelles - Paris). En fait, cette gare isolée a été construite pour la desserte

¹⁵ - UM = unités multiples

de la ville d'Amiens et de sa région par le TGV Nord. Y marquent l'arrêt certains TGV « Bruxelles - France » et quelques TGV-Nord reliant Lille-Europe à Paris-Nord.

A « Haute Picardie », les participants empruntèrent un autocar qui devait les amener, après quelques minutes, à Péronne-en-Vermandois, où eut lieu la visite de *l'Historial de la Grande Guerre*, musée à la présentation sobre et moderne, qui évoque les combats héroïques de la bataille de la Somme, en 1916. Suit alors un transfert vers un sympathique restaurant où un délicieux déjeuner marqua un temps d'arrêt bienvenu, au milieu de cette journée à la météo superbe, et même un peu caniculaire.

Ce fut enfin la visite au **p'tit train de la Haute Somme Froissy-Dompierre**. Très étonnant réseau ferroviaire à l'origine militaire, et qui servit à l'approvisionnement du front allié lors de la bataille de la Somme. Il fut récupéré, après la Grande Guerre, et servit à l'économie locale, et tout particulièrement à la sucrerie de Dompierre, qui racheta le réseau en 1927 et l'exploita jusqu'en 1972.



**La vapeur 131T Alco-Cooke de 1916 manoeuvre une rame à Froissy
(photo M. Lebeau - 8 août 1998)**

Une association se créa alors, en vue de le sauvegarder, ce qui fut fait au fil des années, pour arriver au réseau actuel et à son musée, où le matériel restauré est mis en valeur. Caractéristique amusante de ce parcours en train : de manière à franchir la déclivité de la colline qui sépare la vallée du canal de la Somme du Plateau de Santerre (Dompierre), la voie utilise un double rebroussement, en tiroirs, en « Z », disposition de voie très particulière et rare en Europe, et qui est d'un usage courant dans les chemins de fer de montagne des Andes !

A l'issue de cette intéressante visite-retour dans le passé de 1914-18, les participants se retrouvèrent en gare TGV de Haute-Picardie où le TGV 9572 (Nice - Bruxelles),

composé de deux rames tritension Réseau, comme le matin¹⁶, ramena tout ce petit monde à Bruxelles Eurostation TGV du Midi.

La journée n'était pas encore terminée pour certains, qui, en raison de la grève, allaient « à la chasse au train » pour toutes les directions de la partie francophone du pays.

En conclusion, une journée remarquablement organisée, avec, cerise sur le gâteau, une vraie météo d'été.

M. Lebeau

Les surprises de la billetterie informatisée de la SNCB

Un beau jour de juillet dernier, notre organisateur se présente au centre de voyages de Charleroi-Sud afin de réserver les billets pour le parcours TGV permettant de rejoindre la Picardie.

Petite émotion du préposé qui connaît le goût du GTF asbl pour les formules de voyage bizarres et pittoresques... en fait, son intuition ne le trompait pas : « 32 billets Bruxelles-Midi - Aublain-Pressoir en TGV - aller-retour tarif groupe pour le 8 août prochain SVP ». Et notre préposé de taper Aublain-Pressoir sur son clavier, après l'avoir épilé. « Gare inconnue », répond l'informatique. Coup d'oeil à l'indicateur : le nom officiel de la gare est « TGV Haute-Picardie ». Deuxième essai à l'ordinateur et même réponse : « gare inconnue ». Et pourtant, glisse notre organisateur... malicieux, le TGV 9532 s'arrête bien à cette gare ; c'est prévu à l'indicateur. Comment éditer les billets, se demande le préposé carolo ? « Téléphonons à Bruxelles, à la Direction de la SNCB, pour y voir clair ». Et d'essayer plusieurs numéros, pour s'entendre répondre, après ½ heure et bien des embarras : « aucun client de la SNCB n'a jamais demandé cette destination ; nous ne l'avons donc pas introduite dans les programmes informatiques d'édition des billets ». Et le cheminot carolo de se voir conseiller de faire revenir notre organisateur une autre fois, le temps d'adapter le programme informatique...

L'informatique, la panacée... Elle vaut en fait ce que vaut celui qui la conçoit. Mieux vaut en rire, sans doute...

J.L.

Les vingt-cinq ans du Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées (CFV3V)

En ces 26 et 27 septembre 1998, le festival vapeur annuel du CFV3V avait une importance toute particulière : en effet, 1998 marquait les 25 ans de cette Association bien connue de l'Entre-Sambre-et-Meuse, qui vit le jour en 1973.

Pour ce festival particulier, l'association avait prévu, chaque matin, une cavalcade d'engins ferroviaires.

En tête de ce défilé, une draine à pédales, conduite par un automate... humain.

Venait ensuite la représentation SNCB, faite de quatre locomotives diesel de ligne (type 51, 52, 59 et 62). Pour suivre, les petits engins diesel du CFV3V, dont le nouveau véhicule pour l'entretien de la voie, racheté cette année à la DB AG

¹⁶ - avec en tête la rame 4530 dans sa belle livrée bleue publicitaire de la Play-Station Sony, suivie de la 4524.

(Allemagne), et un wagon-citerne restauré et transformé en unité autonome de service incendie du CFV3V : tracté par un locotracteur diesel, ce véhicule permet à l'Association d'intervenir elle-même pour les éventuels incendies de broussailles causés par une vapeur en ligne.



**Un spectacle toujours haut en couleurs et en « bruits particuliers » :
la préparation matinale des vapeurs devant la rotonde du CFV3V
à Mariembourg le 28 septembre 1998 (photo M. Lebeau)**

En tête des vapeurs, le très belle « *Marc Seguin* », reproduction française d'une locomotive de 1829, qui fascine toujours par son inventivité de l'époque et la qualité de sa reconstruction ; suivaient alors les belles petites vapeurs à tender incorporé, bien connues des habitués du CFV3V. Le défilé vapeur se terminait par le passage des toujours impressionnantes locomotives BR 50 et BR 52.

Les amateurs ont pu, ensuite, et pour terminer cette cavalcade, admirer les autorails 4610, 4001 (qui a retrouvé sa livrée bicolore rouge et jaune), le Picasso rouge et blanc du CFV3V et l'autorail double 201-211 CFV3V qui fait partie des collections du Musée de Treignes.

Dès midi, les rames vapeur s'élançaient vers Treignes et l'on put ainsi découvrir une rame de voitures K3, ex-SNCB, qui avait été revêtue d'une livrée particulièrement seyante (dans les tons brun et vieux rose), marquant de cette manière le 25ème anniversaire de l'asbl ; en outre, chaque voiture portait, en son centre, le logo particulier des 25 ans du CFV3V.

Dans la cour du musée de Treignes, les amateurs ont pu découvrir, d'une part, une collection de vieux engins de travaux publics à vapeur, magnifiquement restaurés et en état de marche, essentiellement des rouleaux-compresseurs du début du siècle ; d'autre part, un club anversoïis de vapeur vive avait établi un circuit pour le bonheur des enfants,

et exposait quelques superbes locomotives miniature à vapeur qui, elles, faisaient l'admiration des adultes.

Le temps était - pour une fois.. - très favorable ; les visiteurs avaient répondu en masse et se montraient réellement satisfaits du spectacle qui leur était offert, tant à Mariembourg qu'à Treignes.

Une fois de plus, les organisateurs de ce festival méritent toutes nos félicitations et un très grand merci !

M. Lebeau

L'Allemagne ferroviaire insolite...

Le métro suspendu de Wuppertal & les trolleybus de Solingen

Respectant en cela ce qui est devenu une véritable tradition chaque 11 novembre, le GTF asbl organisait, cette année encore, un voyage en Allemagne, dans le but d'y visiter deux curiosités : le métro suspendu de Wuppertal et le réseau de trolleybus de Solingen.

C'est à Liège-Guillemins que nous avons rendez-vous était donné avec l'IC-A 411 à destination de Cologne : petite parenthèse, ce train se présenta à Liège, ce 11 novembre, avec... 34 minutes de retard, ce qui, pour les amateurs passionnés du GTF, rarement eux-mêmes navetteurs, leur donna une petite idée du calvaire que vivent chaque jour, depuis de mois, les malheureux navetteurs ; ayons une pensée de sympathie pour eux !

La bonne organisation eut raison, tout-de-même, de ce retard car la DB AG, dûment avertie par le personnel de Liège-Guillemins et le chef de train allemand, nous attendit à la gare de Köln Hbf où nous avons une correspondance à prendre.



Wuppertal Hbf : arrivée d'une rame Schwebebahn (photo M. Lebeau - 11.11.98)

Arrivés en gare de Wuppertal Hbf, les participants purent aussitôt découvrir - ou redécouvrir - ce curieux métro aérien, presque centenaire (1901), la *Schwebebahn* ; son parcours, vu de la rame elle-même, surplombant la jolie rivière Wupper, est étonnant pour la découverte d'une jolie ville ; et que dire des derniers kilomètres en direction du dépôt de Vohwinkel, lorsque ce métro « planant » a quitté la rivière pour les grandes avenues, survolant voitures, bus et camions bloqués aux feux routiers, lui qui file au-dessus de tout ce spectacle urbain !

Au dépôt-atelier de Vohwinkel, les participants assistèrent à la projection - en français s'il vous plaît - d'un film retraçant l'histoire de ce moyen de transport unique au monde : la séance de questions-réponses qui s'en suivit montra le grand intérêt des visiteurs pour ce moyen de transport pour le moins original. La visite se termina au dépôt-atelier occupé par de véritables artisans de la *Schwebebahn*.

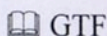
Après une courte pause, les voyageurs du GTF découvrirent les trolleybus de Solingen qui rappelaient, à beaucoup, ce moyen de transport autrefois omniprésent à Liège. Le parcours emprunté par les participants leur permit, à la fois, de découvrir une jolie ville à l'architecture très germanique, un parcours vallonné, un terminus très « lieu de vacances » et qui possède une autre curiosité, la plaque tournante pour trolleybus de Burg: cette plaque remplace une boucle de retournement que le site, trop étroit, ne permettait pas de construire.

Le retour se fit par Solingen-Ohligs, gare DB-AG, en direction de Cologne Hbf : les « romantiques » descendirent à Köln-Deutz, de manière à franchir le Rhin à pied sur le *Hohenzollernbrücke* et y admirer la cathédrale se découpant sur le ciel bleu et le soleil couchant.

A Köln Hbf, dont le hall d'accueil est l'objet d'un sérieux chantier de rénovation, l'IC-A 432 Cologne - Ostende se chargea de ramener en Belgique tout ce petit monde (72 participants !) fort heureux d'avoir participé, sous une météo très agréable, à un voyage fort intéressant, dans la grande tradition du GTF asbl.

Que l'organisateur carolorégien habituel bien connu, et son expert-adjoint Dominique Stas de Cologne trouvent ici l'expression de notre sincère gratitude.

M. Lebeau



GTF

Les trolleybus de Solingen Le métro suspendu de Wuppertal

A l'occasion du voyage que nous avons organisé le 11 novembre à Solingen et Wuppertal, nous avons publié, à l'intention des participants, une **brochure documentaire** détaillée de 36 pages (avec notamment historique des réseaux, description, cartes, schémas, note technique sur le matériel) sur le *réseau trolleybus* de Solingen et la *Schwebebahn* (métro suspendu) de Wuppertal.

Vous n'avez pu participer à cette excursion ? Le sujet vous intéresse ? Nous pouvons vous envoyer cette brochure documentaire par la poste ! Il vous suffit de **nous envoyer votre carte de visite accompagnée d'un billet de 100 F** (ou 4 coupons-réponses internationaux) à notre adresse ci-dessous avant le 28 février 1999.

« GTF asbl-Editions, Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1 »

Pas d'autre mode de commande et de paiement pour cette brochure SVP.

Activités du GTF asbl

Renouvellement des cotisations

Le moment est venu de vous rappeler de renouveler votre cotisation à notre Association. Nous espérons que vous continuerez en 1999 à rejoindre notre bon millier de membres et à nous soutenir dans notre objectif de promotion du rail belge sous toutes ses formes.

Le taux de cotisation 1999 que nous avons fixé et qui est une simple adaptation au prix de revient permettra, nous l'espérons, à chacun, de nous rester fidèles, alors que Trans-fer ouvre sa 22^{ème} année d'existence.

Comme ce montant de cotisation est loin de couvrir nos frais d'impression de Trans-fer - en 1998, nous sommes « *passés à la couleur et au papier glacé* » à la satisfaction générale, mais au désespoir de notre trésorier - nous vous proposons, si vous le pouvez, de nous encourager en versant un montant supérieur à votre guise, ou en devenant membre protecteur. Vu son succès, nous vous proposons en 1999 encore l'abonnement combiné « *Trans-fer - agenda Febelrail* », ainsi que la possibilité de recevoir en priorité nos circulaires « voyages » par lettre rapide : si vous aimez participer à nos voyages, n'hésitez pas à opter pour le service Express proposé pour une somme modique : nous ne sommes pas sûrs de pouvoir annoncer dans Trans-fer tous les voyages que nous prévoyons en 1999. Déjà, nous vous remercions.

Nous vous rappelons que votre qualité de membre GTF asbl vous donne en outre droit à des réductions et autres avantages si vous participez à nos activités.

Procédure de paiement des cotisations

Tous nos membres voudront bien régler leur cotisation pour 1999 le plus rapidement possible, et en tout cas avant le 31 janvier 1999 (*après cette date, les taux de cotisation seront majorés de 60 BEF*).

TYPES DE COTISATION pour 1999

→ vous avez le choix entre :

- Code « A » : Membre « adhérent » avec service de Trans-fer
- Code « B » : Membre « adhérent » avec service combiné Trans-fer + Agenda Febelrail trimestriel
- Code « P » : Membre protecteur avec service de Trans-fer
- Code « C » : Membre protecteur avec service combiné Trans-fer + Agenda Febelrail trimestriel
- Code « EXP » : Supplément « Express » à ajouter à l'une des quatre cotisations ci-dessus, pour réception anticipée et sous enveloppe affranchie au tarif « lettre » de nos circulaires « voyages GTF » et autres informations urgentes.

TAUX DE COTISATION 1999 (pour réaffiliation avant le 31.01.99)

Catégorie de membre	Prestations offertes	Belgique	Union Européenne	Reste du monde
A	Membre Adhérent <i>Trans-fer</i>	minimum 440 F	600 F	670 F
B	Membre Adhérent <i>Trans-fer + Febelrail</i>	660 F	880 F	1000 F
C	Membre Protecteur <i>Trans-fer + Febelrail</i>	870 F	1070 F	1250 F
P	Membre Protecteur <i>Trans-fer</i>	650 F	810 F	860 F
EXP	<i>cotisation complémentaire pour recevoir nos circulaires « voyages » par lettre urgente</i>	120 F	130 F	-

Comment verser votre cotisation ?

a) vous habitez la Belgique :

→ versez votre cotisation au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, 4000 Liège. Indiquez en communication : « 1999 » - *membre code A, B, C ou P (avec mention éventuelle EXPRESS) - vos nom et prénom et n° membre* » (votre n° figure sur votre carte de membre 1998 et sur l'étiquette-adresse de Trans-fer) .

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

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

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

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

→ **par compte de chèque postal** : versez la somme correspondante (*augmentée de 60 BEF de commission réclamée par le Postcheque belge*) à notre CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, B-4000 Liège 1 ; indiquez en communication : cotisation 1999, nom et prénom, et n° de membre.

Cartes de membre

Votre carte de membre 1999 sera jointe à Trans-fer n°111 (mars ou avril 1999).

GTF-éditions

Pour commander un article publié par le GTF asbl, versez la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl - Editions, B.P. 191, 4000 Liège 1 ou utilisez votre carte de crédit (formulaire en page 78). Pour l'étranger, voyez en 3ème page de couverture ou utilisez votre carte de crédit.

📖 Une nouvelle édition du GTF asbl, une étude totalement inédite

Inventaire des lignes ferrées belges au 01.11.98



Voulez-vous tout savoir sur chacune des lignes ferrées du réseau actuel de la SNCB : statut (ligne principale, à exploitation simplifiée, industrielle), nombre de voies, vitesse de référence, électrification, tension d'alimentation, trafic voyageurs et/ou marchandises, et autres particularités d'exploitation. Connaissez-vous les points frontaliers actuellement en service entre la Belgique, la France, les Pays-Bas, l'Allemagne, le Grand-Duché du Luxembourg. Voulez-vous consulter la liste de tous les tunnels du réseau belge actuel, avec leur longueur et leurs autres caractéristiques ?

Le GTF asbl vous propose le tout sous forme d'un élégant inventaire de 40 pages format A5 sur papier glacé, en deux couleurs, agrémenté de 35 photos inédites représentant tous

les « coins » du réseau belge.

Un ouvrage de référence indispensable à l'amateur, facile à transporter avec soi, et que nous comptons bien actualiser périodiquement.

Prix : 200 BEF (+ 40 BEF envoi) = 240 BEF

(étranger : 250 BEF frais de port compris)

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

Offre spéciale : colis-cadeau « traction électrique SNCB »

Ce colis cadeau GTF asbl vous est proposé à titre d'étrennes 1999

(offre valable jusqu'au 31.01.99)

Quatre de nos éditions, consacrées à la traction électrique, dont nos 3 éditions de 1998:

✓ *Thématique philatélique ferroviaire tome 3 : la traction électrique* : un syllabus de 100 pages format A4, qui évoque l'histoire de la traction électrique en Belgique et dans le monde, au travers du timbre-poste.

✓ *Les frontières électriques de la SNCB tomes 1 et 2* : le pourquoi du choix du courant continu 3000 volts à la SNCB, les solutions utilisées aux frontières pour la jonction du 3000 volts avec les autres types de courant traction utilisés par les autres pays, les dates d'inauguration des lignes électrifiées de la SNCB, les lignes nouvelles à grande vitesse, les perspectives d'avenir.

✓ *Inventaire des lignes ferrées de la SNCB au 01.11.98* (voir plus haut)

✓ *Un petit cadeau, étrennes obligeant...*

prix du colis cadeau envoi compris : 1195 BEF

(envoi à l'étranger : 1295 BEF)

code-article à indiquer en communication : 999

GTF-photos

Nos anciens membres connaissent la qualité des prises de vues de notre ami français Jacques Bazin. Pèlerin infatigable de l'Europe ferroviaire pendant plusieurs décennies, il a édité des séries de photos, mettant ainsi sa fabuleuse collection à la disposition des amateurs belges.

Nous sommes heureux de vous proposer ci-après trois nouvelles séries de photos de Jacques Bazin : la plupart sont inédites, certaines sont similaires à des tirages antérieurs. Peu importe.

☐ **Série 801 - « les trams vicinaux du Hainaut »**

1. 20.09.57 : **Charleroi-Sud** - motrice type S + remorque (vx 1298)
2. 20.09.57 : **Wasmes** rue de Maubeuge - motrice standard (vx 1079)
3. 13.05.61 : **Pâturages** passage à niveau - motrice standard
4. 10.09.57 : **Quaregnon** station - motrice standard (vx 1086)
5. 04.10.58 : entre **Hornu** (4 pavés) et **St-Ghislain** gare - croisement de deux motrices standard (vx 1227)
6. 31.12.57 : **Elouges** - motrice standard (vx 1090)
7. 21.12.57 : **Elouges** - motrice standard (vx 1091)
8. 04.10.58 : **Quiévrain** - motrice standard + remorque (vx. 1228)
9. 21.01.56 : arrivée à **Mons** arrière motrice standard + remorque (vx 786)
- 10.20.09.57 : **Dour-Trichières** - motrice standard (vx 1096)

☐ **Série 802 : « les Vicinaux à la Côte et à Bruxelles »**

1. 02.07.57 : **Knokke** avenue Lippens - train SO (vx 941)
2. 02.07.57 : **Knokke** avenue Lippens - train SO (vx 940)
3. 17.08.57 : **Duinbergen** - train SO (vx 1017)
4. 05.10.58 : **Bruxelles Stade** - motrice type N (vx 1145)
5. 17.08.57 : **Heist-sur-Mer** - train SO (vx 1020)
6. 02.07.57 : **Blankenberge** - motrice type SO + remorque (vx 945)
7. 17.08.57 : **Wenduine** - train SO (vx 1021)
8. 30.12.56 : **Coq-sur-Mer** (De Haan) - train SO (vx 814)
9. 22.08.62 : **Zeebrugge** - train SO + fourgon - vue arrière peu contrastée
- 10.17.09.59 : **Bruxelles** place Rogier - motrice type S + remorque (vx 1411)

☐ **Série 803 : « les Vicinaux en Hainaut et à Bruxelles »**

1. 31.01.56 : **Mons** SNCB - motrices standard - cliché peu contrasté (vx 784)
2. 04.10.58 : **St-Ghislain** gare - motrice standard (vx 1235)
3. 07.07.56 : **Bracquegnies** terminus - motrice standard (vx 867)
4. 07.07.56 : **Le Roeulx** - motrice type S (vx 874)
5. 07.07.56 : **Le Roeulx** - motrice type S (vx 873)
6. 15.09.59 : **La Louvière-Bouvy** - motrice type S (vx 1481)
7. 25.09.57 : **Gand** (Antwerpen Plein) - motrice type N (vx 1050)

8. 30.12.56 : **Oostende Kaai** - train SO (vx 813)
 9. 22.12.52 : **Vossem** - motrice standard (vx 376)
 10.10.06.55 : **Heysel** - motrice standard (vx 656)

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

Frais d'emballage et d'expédition à ajouter :

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

Les commandes de séries de photos « Bazin » sont reçues **jusqu'au 31 janvier 1999** sur le compte **001-0534742-57** de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1. Ce compte est spécialisé à cette activité « photos ». Vous pouvez aussi utiliser votre carte de crédit Visa ou Eurocard (formulaire de commande en page 78). Il vous suffit d'indiquer en communication le n° de la (des) série(s) de photos demandée(s).

De l'étranger, voyez la procédure en page 79.

Adresse de contact : GTF asbl c/o Mr. Michel Georis, rue Nicolas Fassin, 41, 4030 Liège. *Fourniture des commandes par la poste* : courant mars ou avril 1999.

GTF - Distribution

Pour rappel, notre service « Distribution » vous propose une sélection d'**articles ferroviaires publiés par d'autres maisons d'éditions**, et que nous vous recommandons pour leur qualité. Nous vous proposons cette fois une brochette d'ouvrages pouvant satisfaire tous les intérêts... et toutes les bourses !

Date limite de commande pour les articles ci-après : 31 janvier 1999.

Livraison postale courant mars.

Pour commander un des articles ci-après de notre service « *Distribution* », 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, voyez en 3ème page de couverture ou utilisez votre carte de crédit.

📖 La ligne du Luxembourg, par Jean Dubuffet

Faut-il encore présenter Jean Dubuffet, cheminot au sens noble du terme, qui a connu la traction vapeur, diesel et électrique et qui a parcouru l'axe Bruxelles - Namur - Luxembourg aux commandes d'innombrables trains de toute nature ? Dans cet ouvrage qu'il a rédigé, il raconte l'histoire - la grande et la petite - de cette ligne prestigieuse. De nombreuses photographies anciennes et actuelles, le plus souvent inédites, jalonnent le texte.

Un ouvrage de 104 pages papier couché satiné, au format A4, broché, couverture en quadrichromie, avec 78 photos, dont 18 en couleurs. Cet ouvrage est édité par notre confrère le « Club Ferroviaire Froidmont-Locomotion » de Rixensart (CFFL).

Prix : 870 BEF (+ 120 BEF port) = 990 BEF.

Envoi à l'étranger : frais de port portés à 190 BEF.

(code-article à indiquer en communication du paiement :637)

📖 La ligne vicinale vicinale Marbehan - Florenville - Ste-Cécile,

par Marcel Constant

Notre membre Marcel Constant, dont les recherches sur la philatélie ferroviaire sont bien connues et publiées par le GTF asbl, vient de consacrer une brochure très documentée à l'histoire de la ligne vicinale Marbehan - Ste-Cécile. Celle-ci est publiée par le Syndicat d'Initiative de Chiny, dans la perspective de mieux faire connaître le passé de la localité et de la région.

Format A4 - 50 pages, avec une trentaine de plans et de photos noir-et-blanc.

Prix : 150 BEF (+ 60 BEF envoi) = 210 BEF

Envoi à l'étranger : frais de port portés à 50 BEF

(code-article à indiquer en communication du paiement : 638)

📖 Ligne 24, Tongres - Visé - Gemmenich, par Armand Bovy,

tome 1 (1830-1918)

Dans ce tome 1, qui vient de paraître, Armand Bovy étudie tous les projets de construction de cette artère maîtresse du réseau marchandises belge entre 1830 et 1914, et la construction de cette ligne par l'occupant prussien entre 1914 et 1918.

Format 20 x 26,5 cm, 230 pages, 163 photos noir et blanc.

Un tome 2, annoncé pour 2004, traiter de l'exploitation de la ligne de 1918 à nos jours.

Prix du tome 1 : 950 BEF (+ 125 BEF envoi) = 1075 BEF

Envoi à l'étranger : frais de port portés à 190 BEF

(code-article à indiquer en communication du paiement : 639)

📖 La ligne 24, 24 heures sur 24, Tongres - Visé - Aachen West,

par Michel Hanssens

Découvrez les superbes sites et ouvrages d'art de cette ligne, et tous les trains de marchandises tractés sur celle-ci par locomotives vapeur, diesel et électriques belges et étrangères.

Un ouvrage intégralement en couleurs, format A4, de 100 pages, avec 180 photos couleurs récentes et historiques, dont cinq vues aériennes. Texte historique introductif ; version trilingue français-néerlandais-allemand.

Prix : 990 BEF (+ 100 BEF envoi) = 1090 BEF

Envoi à l'étranger : frais de port portés à 150 BEF

(code-article à indiquer en communication du paiement : 640)

Petite annonce

Monsieur Franz-Jozef DOVERN, qui parle français, recherche des documents et photos des dépôts SNCV et du trafic SNCV de la région de Tongres, Maaseik et Riemst, ainsi que des informations sur le tracteur diesel Deutz 1201, les wagons Kubler et le tronçon mixte Jemeppe-Mons. Adresse de contact : Herrn F-J DOVERN, Kämmerhöfer Strasse, 22, D-52134 HERZOGENRATH

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 1999, 500FB pour les membres belges, 600 FB pour les membres étrangers (pour une 1^{ère} affiliation) *Hors Union Européenne* : 670 BEF. Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez trimestriellement *Trans-fer* et bénéficierez de tous les avantages réservés exclusivement à nos membres.

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

Service financier de notre Association

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

PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ETRANGER

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

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

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

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

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

Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement.

Changements d'adresse

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



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

B.P. 191 B-4000 LIÈGE 1

<p align="center">Notre voyage en Angleterre dans le Devon et Cornwall mercredi 12 mai - dimanche 16 mai 1999</p>
--

Nous vous invitons à notre grand voyage à l'étranger qui aura lieu au mois de mai 1999, pendant le « pont » de l'Ascension. C'est un voyage à ne manquer à aucun prix car les trains historiques empruntés seront remorqués par des locomotives à vapeur ; de plus, nous nous rendons dans le Devon et les Cornouailles, appelés « la Riviera anglaise », une région qui bénéficie du climat le plus doux et le plus ensoleillé de Grande-Bretagne. Voici une esquisse de ce que nous avons prévu, sous réserve de modifications.

Mercredi 12 mai

Voyage en TGV Eurostar (Bruxelles-Midi D. 8h03, arrivée Londres-Waterloo 9h39) et en train régulier (Londres-Paddington 11h35 - Exeter 12h50). Installation - pour la totalité du séjour - à l'hôtel « *The Rougemont**** » de cette ville épiscopale et universitaire. Temps libre pour la visite de la ville.

Jeudi 13 mai

Déplacement en car vers les deux réseaux de chemin de fer du « **West Somerset Railway** » Bishops Lydeard - Taunton (*tronçon de 20 miles très verdoyant de l'ancienne ligne du Great Western Railway - parcours d'1h30, où on se trouve plongé dans les années 20 en traction vapeur ; 10 gares, avec cabine de signalisation, sont restaurées le long de la ligne*) et du « **Seaton Tramway** » Seaton - Colyford - Colyton (*parcours dans la jolie vallée de l'Axe, en tramways reconstruits à l'échelle ½ sur base d'originaux ayant roulé à Londres, Bournemouth, Blackpool, île de Man*).

Vendredi 14 mai

Déplacement en car vers trois réseaux de chemin de fer : « **Plainton & Dartmouth Steam Railway** » (*le long de la baie de Torbay et de la rivière Dart*), « **South Devon Railway** » Buckfastleigh - Totnes (*héritage du GWR, une ligne ferrée de 7 miles établie le long de la rivière Dart, loin de toute route*) et « **Gorse Blossom** » Bickington - New Abbot (*récréation ferroviaire - voie très étroite - ¾ mile de longueur - petite ressemblance avec le tronçon suisse Filisur - Realp des RhB*).

Samedi 15 mai : périple en train vers Penzance, pour visite de la ville (D. Exeter 9.47, A. Penzance 12.55, retour D. Penzance 16.30, A. Exeter 19.30).

Dimanche 16 mai : retour en Belgique en train : D. Exeter 9.14, A. Londres Paddington 12.13 ; Eurostar : D. Londres Waterloo 14.10, A. Bruxelles-Midi 18.02)

Nos prix

- *ils comprennent les parcours en train régulier aller-retour 2ème classe de Bruxelles-Midi à Exeter, d'Exeter à Penzance, les transferts en autocar, les parcours sur les chemins de fer touristiques, les quatre nuits demi-pension à Exeter (sur base d'une chambre double occupée par 2 personnes), les réservations en places assises dans les trains, les frais d'organisation et la TVA.*

• *Ils ne comprennent pas les boissons, les repas de midi, les dépenses personnelles et les frais exceptionnels qui surviendraient à la suite d'événements fortuits tels que grève, mauvais temps...*

✓ 22.500 BEF par personne membre GTF asbl, conjoint, compagne, ou descendant (vivant sous le même toit) sur base d'une chambre double occupée par deux personnes.

✓ 24.100 BEF par personne NON membre GTF asbl, sur base d'une chambre double occupée par deux personnes.

✓ 3.820 BEF pour supplément chambre « single »

✓ 220 BEF pour le parcours d'approche ® valable de toute gare belge à Bruxelles-Midi et retour en 2ème classe.

✓ *Inscription d'enfants et prix pour membres « cheminots » disposant de facilités de circulation sur les trains : nous consulter préalablement SVP.*

Les prix mentionnés ci-dessus sont basés sur le cours actuel de la livre sterling (au 01.12.98). Celle-ci étant susceptible de variations par rapport au franc belge (et respectivement l'EURO), le montant définitif à payer au moment du paiement du solde pourra être adapté. Une augmentation de notre prix sur base de cette justification de cours de change ne peut être utilisée pour l'annulation d'une inscription.

Inscriptions

L'inscription préalable est indispensable en renvoyant le bulletin d'inscription ci-après à l'adresse indiquée, et doit avoir lieu le plus tôt possible, car nous devons confirmer le nombre de participants le plus rapidement possible auprès des hôteliers. Nous recevrons donc les inscriptions pour le 28 février 1999 au plus tard. Passé cette date, un supplément de 300 BEF sera demandé par dossier, pour frais supplémentaires.

Acompte

Le versement d'un acompte de 5.000 BEF par personne est payable au moment de l'inscription.

Solde

Le paiement du solde sera demandé pour le 31 mars 1999.

Renseignements complémentaires :

auprès de GTF asbl - Voyages, c/o Monsieur Jean Laterre,
rue de Marchienne, 68, B-6110 Montigny-le-Tilleul (tél/fax 071/51.66.03).

GTF asbl - **BULLETIN D'INSCRIPTION voyage Angleterre - mai 1999**

A renvoyer avant le 28 février 1999 par la poste à l'adresse suivante :
GTF asbl - Voyages c/o M. Laterre
rue de Marchienne, 68, B-6110 Montigny-le-Tilleul
ou par fax (avant 21 heures) au 071/51.66.03

Je soussigné..... (nom et prénom)

Rue..... N°..... n° bte.....

N° postal..... Localité..... ☎.....

Membre GTF n° (éventuellement) :

inscrits au voyage en Angleterre (*inscrire le nombre dans les cases*)

<input type="text"/>	adulte(s) membre(s) GTF ou assimilé à 22.500 BEF
<input type="text"/>	adulte(s) NON membre(s) à 24.100 BEF
<input type="text"/>	billet SNCB 2e classe de toute gare belge à 220 BEF
<input type="text"/>	supplément chambre single à 3.820 BEF
TOTAL →		<input type="text"/>

J'effectue simultanément le paiement d'un acompte de..... BEF (*soit 5.000 BEF par participant*).
(*inscrire une x*)

<input type="checkbox"/>	par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
<input type="checkbox"/>	par virement au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, B.P. 191, 4000 Liège 1
<input type="checkbox"/>	pour les versements de l'étranger uniquement : par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 GTF asbl, B.P. 191, B-4000 Liège 1.

- **Je joins à la présente** une preuve de détention d'assurance voyage pour chaque participant inscrit (voir conditions de participation - point 5).
- **Je paierai le solde** au premier appel du GTF asbl.
- **Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation** énoncées dans la notice du voyage et y adhérer entièrement.

(Date et signature)

Nos conditions de participation

voyage GTF asbl en Angleterre - 12-16/5/99

1. La participation effective à notre voyages est conditionnée par la réception d'une confirmation écrite d'inscription, accompagnée des titres de transport : celle-ci est adressée par la poste au participant quelques jours avant le voyage.
2. Le GTF asbl peut refuser une inscription sans devoir en préciser le motif.
3. Le GTF se réserve le droit d'annuler le voyage si au 28/2/97 le nombre de participants requis n'est pas atteint, moyennant le remboursement des montants déjà versés. Aucune indemnité complémentaire n'est due du fait de l'annulation de celui-ci par le GTF asbl.
4. Nos prix sont basés sur le cours actuel de la livre sterling (au 01.12.98). Celle-ci étant susceptible de variation par rapport au franc belge (et respectivement l'EURO), le montant définitif à payer au moment du paiement du solde pourra être adapté. Une augmentation de notre prix sur base de cette justification de cours de change ne peut être utilisée pour l'annulation d'une inscription.
5. ASSURANCES : avec l'inscription, il est indispensable de fournir au GTF asbl une preuve de la souscription à une assurance « voyage » type « Touring Assistance », « Europ Assistance »... valable pour toute la durée du voyage et pour chaque participant.
6. Si un participant annule lui-même sa participation alors qu'il est régulièrement inscrit, un remboursement éventuel, partiel ou total, est conditionné par la date de demande d'annulation, les circonstances, le nombre d'inscrits.... Le GTF asbl n'assurera le remboursement qu'en fonction des possibilités dont il est seul juge et en tenant compte des frais déjà encourus.
7. La sécurité de chacun est une préoccupation essentielle du GTF asbl. Chaque participant s'engage à respecter les indications du personnel du réseau de chemin de fer et des délégués GTF asbl.
8. Les enfants seront particulièrement surveillés par les adultes (parents ou grands-parents qui en ont la charge).
9. Chaque participant s'engage aussi à respecter le climat de convivialité et de détente du voyage.
10. Le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus.
11. 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.
12. 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.