

112^{J u i n}
1999

Périodique trimestriel

22^{ème} année

BELGIQUE-BELGIË

P.P.

LIÈGE X

9/406



transfer

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

Trans-fer 112 **Sommaire** **Juin 1999**

QUATRE RÉSEAUX EN UN JOUR AVEC UNE LOCOMOTIVE POLYTENSION SÉRIE 18 DE LA SNCB	3
DE PONDRÔME À PALISEUL, RETOUR SUR LA SIGNALISATION MÉCANIQUE DE L'ATHUS-MEUSE	14
LES TRAVAUX LIÉGEOIS SUR LA LIGNE 36 SECTION LIÈGE - LANDEN	28
LIÈGE-GUILLEMINS	28
LA « FUTURE » LIGNE 36 « CLASSIQUE » PREND PETIT À PETIT SA FORME DÉFINITIVE.....	33
LA SNCB PAR LIGNE.....	39
MATÉRIEL ROULANT SNCB.....	62
MATÉRIEL MOTEUR	62
MATÉRIEL REMORQUÉ	64
LES RÉSEAUX VOISINS.....	67
LA « HSL-ZUID » HOGESNELLIJN-ZUID.....	67
UNE PREMIÈRE EXPÉRIENCE DE « TRAIN-TRAM » AU LUXEMBOURG	70
DE QUELQUES AUTRES TGV FRANÇAIS.....	73
GTF-EDITIONS.....	74
LE CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE L'AMBLÈVE.....	74
J'AI CONDUIT LES AUTORAILS - LA LIGNE MONS-CHIMAY.....	74

COLOPHON

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

Iconographie : J. Ferrière, M. Grieten, M. Lebeau, R. Marganne, J. Perenon.

Coordination : H. Arden & R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1350 ex.

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

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

La légende des photos de couverture se trouve page 27

REPORTAGE

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

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

Plutôt que d'attendre la soudaine et brutale disparition de ces deux vétérans de la série 18, le GTF - en collaboration avec le GAR et le COPEF - avait décidé d'organiser le 29 mai dernier un voyage destiné à mettre en valeur le caractère européen et les étonnantes possibilités techniques de ces machines.

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

Le petit reportage qui suit n'a d'autre prétention que de faire revivre les moments-clés de cette journée, qui a par ailleurs bénéficié d'un soleil éclatant.

Luxembourg-Ville, secteur monophasé

Samedi 29 mai 1999, Luxembourg, 10h30, voie 9 secteur monophasé... Il est là, le train de l'au revoir des locomotives polycourant série 18 de la SNCB. Une composition qu'une 18 n'a sans doute jamais eu à remorquer : deux voitures Wegmann de service intérieur luxembourgeois, et la voiture « Rendez-Vous » de nos amis grand-ducaux du Groupement des Amis du Rail. Un éléphant va donc tirer trois boîtes d'allumettes... Voire... Le rapide Paris-Est - Luxembourg entre en gare, BB 16.000 SNCF en tête, avec une rame de voitures ex-Grand Confort SNCF. En queue... la voiture spéciale appartenant à nos amis du COPEF (Groupement Ouest-Parisien d'Etudes Ferroviaires). Voilà une manière originale de garder ses bagages avec soi lorsqu'on fait un voyage ferroviaire, d'autant que rien ne manque à cette ancienne voiture 2ème classe/fourgon de la SNCF, fleurant bon les voyages des années septante avec son étroit couloir latéral, ses compartiments garnis de banquettes désuètes, et ses portes d'accès pliantes aux vitres gravées au célèbre avertissement « *porte donnant sur la voie* ». Voiture-musée, mais aussi personnalisée, avec sa boutique à souvenirs COPEF et son bar bien frais et achalandé...

Une fois décrochée, la voiture COPEF, montée par sa trentaine d'occupants, a « l'honneur » d'être manoeuvrée par « notre » 1805, longtemps recordman belge de la vitesse sur rail avec 218 km/h¹ pour être mise en tête du train spécial : nous côtoyons pendant quelques minutes un train InterRegio allemand tiré par la locomotive bifréquence série 181.218 repeinte dans le rouge vermillon désormais choisi par la DB AG pour son matériel moteur. Dame, il va à Münster... Ce n'est pas à côté...

¹ - depuis avril dernier, ce record est tombé ; une « 13 » a fait mieux avec 237 km/h...



↑ Rencontre d'engins à l'esthétique similaire à Luxembourg : la 15.017 de la SNCF, en provenance de Paris-Est côtoie la 1805 de la SNCB (photo J. Ferrière).
↓ Celle que nous n'avons pas vue : la locomotive ex-quadriréseau 184.003 de la DB à Pfalzel en tête d'un train Ehrang - Apach (photo E. Michelbach - 02.04.99)

Luxembourg - Ehrang aller-retour en monophasé 25 kV/15 kV

10h47 précises, le départ est donné pour l'Allemagne, premier des pays étrangers visités aujourd'hui, oh... non par la ligne ordinaire, mais plutôt par le nouveau point d'arrêt d'Howald, le long de l'ancien triage de Luxembourg, et par la bretelle directe, qui par Alzingen et Syren, permet aux trains de marchandises en provenance du bassin industriel de l'Alzette, de rejoindre l'Allemagne.

Après un premier arrêt-photos au quai d'Howald, nous voici sur la ligne de Trèves... Une artère fort fréquentée en trafic voyageurs : trains régionaux CFL cadencés pour Wasserbillig, assurés par des automotrices CFL série 250, 260 ou 3000, ou, pour quelques mois encore, par des antiques locomotives électriques 3600 et des voitures Wegmann, mais aussi trains cadencés Luxembourg - Trèves, assurés par des autorails... diesel doubles du dépôt palatin de Kaiserslautern, et exploités en pool par la DB AG et les CFL. Au moment de l'instauration de ce service en effet, pas moyen de trouver sur le marché du matériel automoteur électrique bi-fréquence... Les deux administrations se sont donc rabattues sur la traction thermique... et tant pis pour la pollution. Car, si la ligne de Wasserbillig est électrifiée en 25 kV 50 Hz côté luxembourgeois, dès la frontière franchie, c'est du 15 kV 16 2/3 Hz qui alimente la caténaire... Citons aussi quelques trains *InterRegio* allemands à long parcours, amorcés à Luxembourg pour Trèves, la vallée de la Moselle, Coblenze et au-delà. En trafic marchandises, quatre à cinq paires de circulations directes sont mises en marche au départ des installations sidérurgiques luxembourgeoises de l'ARBED pour l'Allemagne, ou pour le port luxembourgeois de Merttert, sur la Moselle, à quelques kilomètres de Wasserbillig... Les historiens rappelleront que le court embranchement de ce port mosellan est un vestige de la ligne du « *Prince-Henri* », qui reliait jadis Ettelbruck à Grevenmacher par Echternach et Wasserbillig.

Mais cela, c'est du passé... Après une petite demi-heure de trajet, nous apercevons la Moselle, ses vignobles, et, sur la rive droite, en territoire allemand, la voie ferrée électrifiée franco-allemande en provenance de Thionville et d'Apach : rivale de la ligne CFL, elle permet les échanges internationaux entre la Lorraine et Coblenze... Et pendant ce temps, notre « 18 » file bon train, à quelque 100 km/h...

Voici Wasserbillig, la gare frontière luxembourgeoise et son faisceau relais pour les trains de marchandises : c'est ici que les locomotives électriques luxembourgeoises cèdent la place aux locomotives... diesel BR 215 de la DB AG. Car le parc de locomotives bi-fréquence allemandes est très réduit : sur cette relation, elles sont réservées aux trains de voyageurs interrégionaux, à une exception près. Et comme le dépôt de Trèves dispose de toute manière d'une confortable dotation de locomotives diesel pour exploiter l'Eifelstrecke Trèves - Gerolstein - Jünkerath - Cologne...

Une fois embarqués le pilote et le chef-garde allemand, notre train franchit la frontière allemande, matérialisée par le Sûre... Au beau milieu du pont international, une zone neutre sépare le 25 kV CFL du 15 kV DB AG. Et le conducteur de notre 18 de baisser le pantographe 25 kV, et de relever son homologue 15 kV non sans avoir manœuvré au tableau de bord le célèbre sélecteur d'administration...

En Allemagne, petit changement de décor. La ligne, électrifiée une bonne décennie après la section luxembourgeoise, comporte une section à voie unique, de part et d'autre d'Igel. Et encore... si les CFL n'avaient pas énergiquement protesté, la

DB de l'époque aurait mis cette artère complètement à voie unique. Et pourtant, son exploitation n'est pas simple, car, au fur et à mesure qu'elle se rapproche de Trèves, elles reçoit deux affluents : la ligne internationale venant de Thionville et d'Apach (*Obermoselstrecke*), et surtout, l'importante ligne en provenance de Sarrebrück (*Saarstrecke*)...

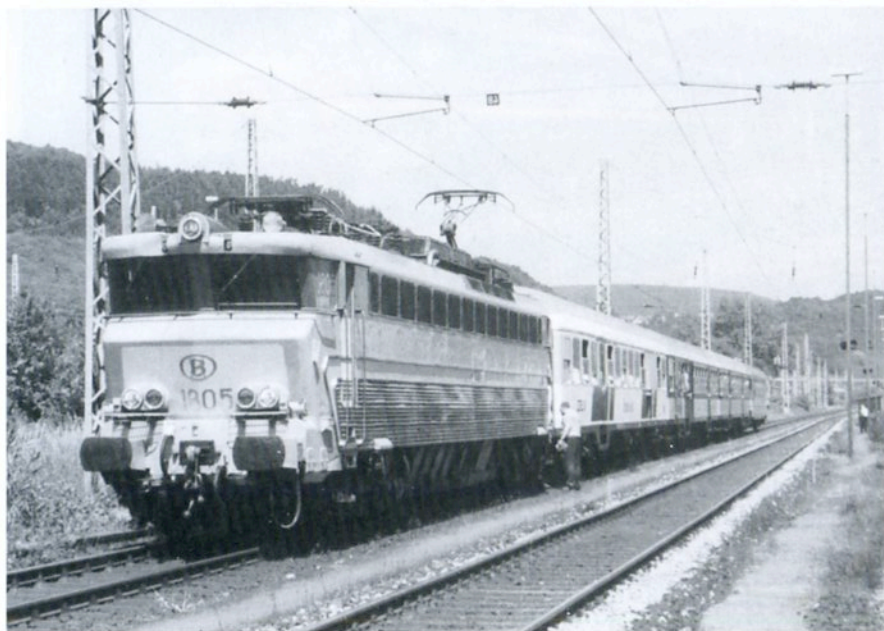
Igel, noeud ferroviaire à l'ouest de Trèves : ici, on peut passer sur la rive gauche de la Moselle, par les voies marchandises, et par Trèves-Ouest. Mais c'est samedi et cette section est fermée. Aussi, passerons-nous par *Trier Hauptbahnhof*, comme disent les Allemands. Une gare aux longs quais *tandem*, au coeur du Palatinat, qui dessert une des plus anciennes villes allemandes, déjà un carrefour commercial à l'époque romaine... Petit arrêt pour les photographes, le temps d'immortaliser un train en provenance de Cologne par l'*Eifelstrecke*.



La 1805 et son train spécial à Tier Hbf (Trèves - photo R. Marganne)

Quant à nous, notre périple en Allemagne n'est pas terminé, car « notre » 18 doit se rendre, pour la première et la dernière fois de sa carrière, à Ehrang par Pfalzel, à quelque 7 kilomètres de là, sur la *Moselstrecke* : le triage d'Ehrang est non seulement le point extrême atteint par le personnel et le matériel diesel des CFL (locomotives 1800), c'est aussi c'est le dépôt-repère de la dernière (184.003) des cinq locomotives quadritension de la DB, ces « *Europalok* » de la série 184, qui circulèrent avec tant de déboires pendant les années septante entre Aix-la-Chapelle et Liège-Guillemins, de concert avec « nos » 16 et 18. Hélas... une fois que nous fûmes arrivés à Ehrang, les Allemands ne... retrouvèrent plus notre spécimen. On l'y avait bien amenée le matin... mais elle était repartie, dans le roulement banalisé de ses homologues bi-fréquence de la série 181.2... Ce fut, aux dires des excursionnistes, le seul « couac » d'une journée servie par un soleil par ailleurs très généreux.

Il est déjà plus de 13 heures à Ehrang, et nous sommes au beau milieu des voies du triage. Heureusement, nous avons nos victuailles avec nous : pendant que certains cassent la croûte sur le tas, la voiture « *Rendez-vous* » du GAR sert ses premiers clients, tandis que le bar du COPEF ne désemplit pas... Une fois le tête à queue accompli, nous retournons à allure accélérée directement à Luxembourg cette fois, non sans marquer l'arrêt à Oetrange, pour immortaliser un croisement avec une... locomotive électrique 3600 tirant un train omnibus pour Wasserbillig.



Notre train au beau milieu du triage palatin d'Ehrang... (photo J. Ferrière)

Luxembourg-remise

Surprise des participants à l'entrée à Luxembourg : un tunnel dont ceux qui n'étaient plus venus depuis quelques années dans la capitale grand-ducale ne se souvenaient pas... En fait, la tranchée est d'accès à la gare a été couverte sur quelque cinq cents mètres en vue de la création d'une voirie de délestage du centre ville et de deux niveaux de parking : on imagine la difficulté de l'entreprise...

Luxembourg, pour les amateurs ferroviaires, c'est aussi son dépôt à l'architecture caractéristique : une double rotonde, à l'allemande, avec ses plaques tournantes toujours fonctionnelles. On ne rata évidemment pas l'occasion d'y faire « tourner » la 1805... et son conducteur, puis d'organiser un parallèle avec une autre 1805... en fait une locomotive diesel des CFL. Ne croyez pourtant pas que le dépôt de Luxembourg ne soit pas à la pointe de la modernité, puisqu'il entretient les nouvelles locomotives 3000, identiques à la série 13 de la SNCB, et dont une bonne dizaine d'unités est déjà en service aux CFL. Ses desservants ont réservé à la série quelques emplacements dans le dépôt, matérialisés par des portes peintes en jaune, aux nouvelles couleurs de cette série de locomotives.



Quand le GTF « joue au train » à la remise de Luxembourg (photo J. Ferrière)

Pendant que certains admirent ainsi la dernière-née de la technologie ferroviaire conduite ici de temps en temps par une dame - eh oui... les CFL ont engagé dernièrement « une » conducteur, les nostalgiques - dont votre serviteur - musardent au gré des voies à la découverte des engins CFL préservés, témoins d'un autre âge : un autorail De Dietrich CFL par ici, un autorail double Westwaggon par là, sur fond d'intenses circulations cadencées de trains de voyageurs, même un samedi...

Luxembourg - Arlon sous continu 3 kV

Et la journée n'est pas finie... Sur le coup de 3 heures, nous partons vers la Belgique, cette fois, sous caténaire 3 kV courant continu, par la ligne Luxembourg - Kleinbettingen - Arlon, la seule du réseau luxembourgeois où on roule normalement à gauche (même si toutes les lignes sont en fait banalisées), non sans avoir savamment évolué dans les installations de l'ancien triage, par une série de tête-à-queue dignes d'un modéliste particulièrement zélé. Histoire d'admirer les signaux lumineux luxembourgeois, d'inspiration suisse (allez savoir pourquoi...), qui me font toujours penser à un arbre de Noël, tant leurs feux sont nombreux et diversifiés...

Bref, en une petite demi-heure, nous nous retrouvons à Arlon, chef-lieu de la province belge du Luxembourg, définitivement séparée du Grand-Duché du même nom en 1839, il y a 160 ans déjà... non sans avoir marqué l'arrêt en gare frontière de Kleinbettingen. Une station « nickel », comme toutes ses homologues du réseau luxembourgeois que nous avons visitées : quais asphaltés, signalétique abondante, impeccable et standardisée, propreté de bon aloi, absence totale de « tags ». Mais comment font-ils ?

Arlon - Athus, par le chemin des écoliers...



Kleinbettingen, gare-frontière CFL (photo R. Marganne)

Arlon... Petite surprise... Nous allons rebrousser vers Athus, par Autelbas, et une courte ligne aujourd'hui mise à simple voie, mais non encore électrifiée : son équipement sera pour le début du prochain millénaire, dans le cadre du projet « *Athus-Meuse* » de la SNCB. Et qui va nous tracter... devinez... Une « gate » comme on, dit en wallon liégeois, soit une locomotive diesel de manoeuvres de la remise de Stockem, venue spécialement de... Virton, au fin fond de la Gaume. Mais que diable était-elle allée faire là-bas... Bref, nous voilà partis pour Athus, dans ce curieux équipage... Deuxième surprise : notre « gate », la 7341, ne se débrouille pas mal, et nous ne serions pas étonnés qu'elle ait flirté avec la vitesse de référence de la ligne 167 - 90 km/h - du côté de Messancy... Une ligne déchuée, que la 167 : ancienne ligne internationale Arlon - Longwy, aujourd'hui mise à voie unique, dépouillée de son trafic voyageurs, de ses points d'arrêt, en attente d'électrification... avec zone 3 kV et zone 25 kV.

Le triangle Athus - Rodange - Longwy en monophasé

Justement, voici les longs et vastes faisceaux marchandises d'Athus, électrifiés aux frais des Chemins de fer Luxembourgeois en 25 kV il y a près de 40 ans déjà, et son long bâtiment des voyageurs : une gare commune SNCB/CFL, terminus des trains électriques du service intérieur luxembourgeois venant de Luxembourg. Ici, nous sommes reçus voie 3 et pour cause : c'est la seule voie à quai électrifiée. Et pourtant, notre locomotive diesel va nous tracter quelques kilomètres encore, jusqu'à Rodange, histoire d'économiser du temps de manoeuvres, puisque nous y rebrousserons. Sortie



↑ Athus, gare commune SNCB/CFL voie 3, 1805 en queue, sous 25 kV
↓ Longwy SNCF : la 1805 manoeuvre voie 1 (photos R. Marganne)

d'Athus : ici, c'est l'Europe... A droite, la ligne à voie unique vers Virton, Dinant et la Meuse (amorce de l'*Athus-Meuse*), au milieu, la ligne désélectrifiée (eh oui, elle a été mise sous tension pendant 5 ans à peine...) et démontée vers Longwy et la France, à gauche la ligne électrifiée vers le Grand-Duché et Rodange, qui se faufile entre le terminal conteneurs d'Athus en pleine expansion et les installations de la MMRA, dernier vestige sidérurgique d'une région sinistrée économiquement depuis la crise de l'acier des années septante et la fermeture des usines métallurgiques d'Athus et du bassin de Longwy. Passons...

Quelques minutes à peine de parcours, un coup d'oeil sur la nouvelle « courbe de Rodange », qui permet aux trains de l'Athus-Meuse de ne plus rebrousser à Athus, nous avons déjà passé la frontière (où donc passe-t-elle ?), et nous nous retrouvons sur les voies CFL à Rodange, où notre locomotive série 18 reprend l'initiative. Rodange, une gare étriquée, malgré l'importance du trafic voyageurs et marchandises acheminé : à peine trois voies à quai, flanquées d'un passage à niveau, et au bout du faisceau deux écriteaux : à gauche « *réseau SNCF* », à droite « *réseau SNCB* » - un nouveau parfum d'Europe... La branche de gauche, nous allons la parcourir maintenant : elle mène à Longwy, la ville lorraine voisine, par une ligne à voie unique au trafic aujourd'hui réduit à sa portion congrue : quelques rames voyageurs omnibus CFL Longwy - Luxembourg aux heures de pointe (les trains internationaux de et pour Paris ne passent plus par ici, mais par Thionville et Metz...) et un peu de trafic marchandises diffus.

En route donc pour Longwy et la France : dès le passage de la frontière, de part et d'autre de la voie unique électrifiée, une vaste plaine... vide. C'est ici que l'industrie sidérurgique prospérait... jusqu'au début des années septante. Seule trace de cette activité, une vaste gare de triage, qui sert aujourd'hui au garage de voitures SNCF « *grandes lignes* » dont on n'ose plus se servir parce que leurs portières d'accès ne sont pas munies d'un dispositif apte à bloquer leur manoeuvre pendant la marche... Un petit garçon a failli perdre la vie l'an dernier dans le sud de la France à cause de cette carence... Inutile d'écrire que les taggeurs en tout genre s'en donnent à coeur joie...

Nous sommes reçus à Longwy, voie 1, et, tandis que la 18 rebrousse, nous sommes frappés du contraste entre l'ambiance de cette gare et celle des stations des CFL. Tandis qu'au Grand-Duché, le trafic voyageurs est soutenu, malgré le week-end, ici c'est le désert. Rien à voir en gare, sinon une rame d'automotrices électriques Z2 en robe jaune « *TER Lorraine* », garée en attente d'un omnibus pour les villes jumelles de Charleville-Mézières. Ah si... Vers 18 heures, il y a un train direct pour Paris-Est, via Sedan, celui que vont prendre quelques amis du COPEF qui ne désirent pas s'attarder à Luxembourg jusqu'au dimanche.

Luxembourg - direct !

Et nous repartons à Luxembourg, après présentation du célèbre « *guidon* » par l'agent-circulation de la SNCF.

Retour à Rodange donc, pour rentrer à Luxembourg, par la « ligne de la Sibérie », c'est à dire par le bassin industriel de la vallée de l'Alzette, non sans un arrêt à Differdange, à l'ancienne gare et au nouveau point d'arrêt, créé au coeur de la localité. Passage sans arrêt à Bettembourg, et retour sur Luxembourg, sur une section de ligne très chargée, où les CFL voudraient porter la capacité de 2 à 4 voies. L'étude

du tracé, en milieu péri-urbain n'est cependant pas une mince affaire : la dernière idée serait de créer une ligne nouvelle qui longerait l'autoroute existante.



Manoeuvre de la 1805 à Hollerich (photo R. Marganne)

Pour les autres, il y a le service IR Luxembourg - Liège, tracté, pour quelques mois encore, par une diesel 55 « bleue » de la SNCB. Nous étions de ceux-là : nous espérions une confortable rame de voitures I 10 de la SNCB, nous eûmes des méchantes et quadragénaires voitures M2 dont la propreté extérieure et intérieure laissait pour le moins à désirer. Pourtant, la rame ne manquait pas d'originalité : deux locomotives 55 bleues en tête (dont l'une en véhicule - la 5505 - Dieu sait pourquoi), quatre voitures M2... et en queue notre 18 pantos baissés, qu'il fallait ramener à la remise de Kinkempois. On partit avec 10 minutes de retard de Luxembourg, pour arriver à Liège avec ½ heure de retard. Pour le conducteur, ce ne fut pas triste, vu la charge remorquée, notamment dans les fortes rampes entre Kautenbach et le faite de Bellain, sans compter une prise à contre-voie pour travaux entre Esneux et Tilff.

Il paraît que c'est la même chose quasiment tous les jours. A qui se plaindre ? Les fonctionnaires SNCB de la rue de France classent encore verticalement tant de courrier, au grand désappointement du médiateur de la SNCB...

Et nous voilà à Hollerich... Tiens donc... C'est une dernière facétié des organisateurs, où un dernier rebroussement est organisé, dans la zone 25 kV, tout côté de la ligne 3 kV vers Arlon...

19h09, Luxembourg, voie 3 comutable... Terminus. Tandis que les membre du GAR retournent chez eux, et que ceux du COPEF rejoignent leur hôtel, il reste aux membres du GTF à rentrer en Belgique, soit par Sterpenich, soit par Gouvy. Pour les premiers, il y a les automotrices SNCB du service cadencé Luxembourg - Bruxelles, ou *l'Iris*, amené de France par une pimpante BB 16.000 SNCF, et reprise par une 20 SNCB à la propreté douteuse...

Ce n'est en tout cas pas ainsi que la SNCB assurera la promotion de l'artère Liège - Luxembourg. En a-t-elle seulement la volonté ?

Remercions ici les organisateurs du GTF asbl, du GAR et du COPEF qui se sont unis pour la réussite de ce voyage exceptionnel. Quant à moi, j'exprime toute ma gratitude à Fernand Zenner, des CFL, et Ernest Michelbach, du GAR : leurs connaissances encyclopédiques de la région m'ont fourni la base de rédaction de cet article.

R. Marganne

GTF-Distribution - série de photos-souvenir

« quatre réseaux en un jour avec la locomotive polytension 1805 »

Le GTF asbl vous propose une série de 10 photos commémoratives de cette singulière escapade de la 1805 en Allemagne, France, Belgique et Grand-Duché de Luxembourg le 29 mai dernier.

Il s'agit d'une série indivisible de 10 photos couleurs (différentes de celles que nous publions dans ce numéro) - tirage 10 x 15 cm brillant ; la pochette est accompagnée du reportage complet de la journée (plus étoffé que celui que vous avez lu ci-avant) et d'une présentation détaillée de chaque photo.

Voici les sujets retenus :

1. **Luxembourg** (CFL) : parallèle locomotives 1805 SNCB - 181.218 DB
2. **Trier Hbf** (DB) - locomotive 1805 SNCB + train spécial
3. **Ehrang triage** (DB) : parallèle locomotives 181.217 DB - 140.228 DB - 1805 SNCB
4. **Luxembourg remise** (CFL) - parallèle 1805 SNCB - 1805 CFL
5. **Kleinbettingen** (CFL) - locomotive 1805 SNCB + train spécial
6. **Arlon** (SNCB) - locomotive SNCB 1805 + train spécial + « gate » SNCB 7341
7. **Messancy** (SNCB / ligne 167) : la « gate » 7341 remorque le train spécial
8. **Athus** (SNCB) : « gate » 7341 + train spécial + locomotive 1805 voie 3
9. **Rodange** (CFL) : parallèle 1805 SNCB + automotrice CFL série 3000
10. **Longwy** (SNCF) : locomotive 1805 voie 1

Prix par série : 400 BEF + frais d'envoi (50 BEF) = 450 BEF

envoi à l'étranger : frais de port portés à 75 BEF

Pour commander cet article, versez la somme correspondante **avant le 5 août 1999** au compte 001-0643004-67 de GTF asbl - Distribution, B.P. 191, 4000 Liège 1 ou utilisez votre carte de crédit (formulaire en page 78). Pour l'étranger, utilisez notre CCP « Bruxelles 000-0896641-70 », GTF asbl, B.P. 191, B-4000 Liège 1 ou votre carte de crédit.

Code-article à indiquer en communication : 643.

Livraison : courant septembre 99.

DOSSIER

De Pondrôme à Paliseul, retour sur la signalisation mécanique de l'Athus-Meuse

texte et photos par Jacques PERENON

Dans notre n°111, sous le titre « Palettes gaumaises », nous avons publié un premier article sur la signalisation mécanique en voie de disparition sur l'Athus-Meuse. L'accueil que vous lui avez réservé a été tellement enthousiaste que nous récidivons...

De la vallée de la Lesse au plateau Ardennais

Après avoir abandonné la vallée de la Lesse au niveau de Houyet, l'Athus-Meuse commence l'ascension du plateau Ardennais dès la sortie de la gare de Beauraing par une large courbe en rampe qui fait découvrir au voyageur un vaste horizon sur les prairies et les forêts de ce coin des Ardennes.

La découverte de ce parcours une fin d'après-midi d'été dans la rame de voitures « K » qui remontait de Namur reste un souvenir rempli du puissant ronronnement du diesel, du claquement caractéristique des bogies sur les joints de rail, de l'air tiède qui s'engouffre par les baies largement ouvertes et de ce paysage rude, varié et authentique qui s'offre au fil des kilomètres. Émotions ferroviaires inoubliables...

Parti de l'altitude 182 mètres à Beauraing, on atteint Pondrôme à la cote 275 après avoir parcouru 5,8 km ce qui correspond à une rampe moyenne de 16 pour mille. L'altitude 400 sera atteinte à Gedinne par une rampe moins sévère (7 pour mille en moyenne). Ensuite la ligne se maintient aux environs de cette cote 400 mais avec un profil en dents de scie pour rejoindre le noeud ferroviaire de Bertrix situé à 425 m. d'altitude.

Oubliée par les plans de modernisation, la section Pondrôme - Paliseul, longue de 30,2 kilomètres a été l'un des derniers fiefs de la signalisation mécanique jusqu'au milieu des années quatre-vingt-dix (traduction: nonante) avant de devenir depuis le début 1999 une vitrine de la technologie moderne avec la mise en service de la commande centralisée depuis Bertrix².

Revenons cinq ans en arrière et découvrons les postes de block répartis sur cette section encore pleine de l'ambiance ferroviaire d'autrefois.

Le p'tit jaune de Pondrôme

Située à la borne kilométrique 30,5, au faite de la rampe quasiment ininterrompue depuis Beauraing, la gare de Pondrôme, dotée d'un vaste bâtiment en briques encore en bon état, a perdu sa voie de garage et ses installations marchandises en 1986 et 1987 pour se limiter à la seule fonction de poste du block n°10.

² - Mise en service de la signalisation télécommandée sur la section Bertrix - Beauraing (inclus) le lundi 8 mars 1999, après un week-end sans circulations ferroviaires.



**Le bâtiment de Pondrôme avait encore fière allure le 17 avril 1995.
En arrière-plan, signal de block E 10.**

Les avertisseurs ayant été automatisés il y a de nombreuses années, l'équipement du bâti est réduit à sa plus simple expression et se résume à deux leviers plus un interrupteur de mise hors service (n°8), comme indiqué sur les tableaux ci-après:

Voie « A »: DINANT → BERTRIX

Code Signal	Fonction	Commande	Observations
e	Avertisseur	Automatique	
E	Arrêt	Levier n° 11	Signal de block

Voie « B »: BERTRIX → DINANT

Code Signal	Fonction	Commande	Observations
d	Avertisseur	Automatique	
D	Arrêt	Levier n° 4	Signal de block

Signalons la présence sur voie « A », à la sortie du tunnel, de l'avertisseur « e » de taille réduite (moins de 2 mètres de hauteur) destiné être vu par les mécaniciens depuis l'intérieur du souterrain.

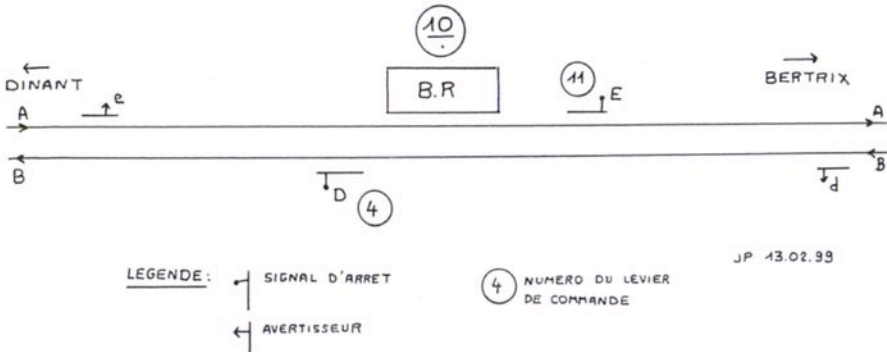
Ce signal justifie le titre du paragraphe par analogie au « p'tit bleu » de l'ancien réseau Français PLM, disque monté sur un mât de dimension réduite, et destiné à autoriser le refoulement des rames sur garage depuis la voie principale. Fin de la parenthèse.



Ouvert dans les années 80 de 8h à 16h du lundi au vendredi, le block 10 a été déserté progressivement par les signaleurs pour être définitivement abandonné en 1997, sans avoir été l'objet du programme de modernisation provisoire (installation de lumineux) entrepris sur cette section. Notons que le service voyageurs a été supprimé en 1992. Aujourd'hui, l'ensemble des installations a été démonté et la gare de Pondrôme n'est plus qu'un souvenir.

L'avertisseur e10 de taille réduite de Pondrôme (23.04.96)

PONDRÔME (1994)



Vonèche: le chandelier s'en est allé

Sept kilomètres plus loin on arrive en gare de Vonèche (B.K. 37,7), tapie dans un vallon boisé à la sortie du tunnel sur lequel passe la route nationale.

Devant assurer une importante fonction de garage, la gare de Vonèche a été dotée d'une voie 3, accessible depuis les deux sens de circulation, et d'une signalisation fort complète.

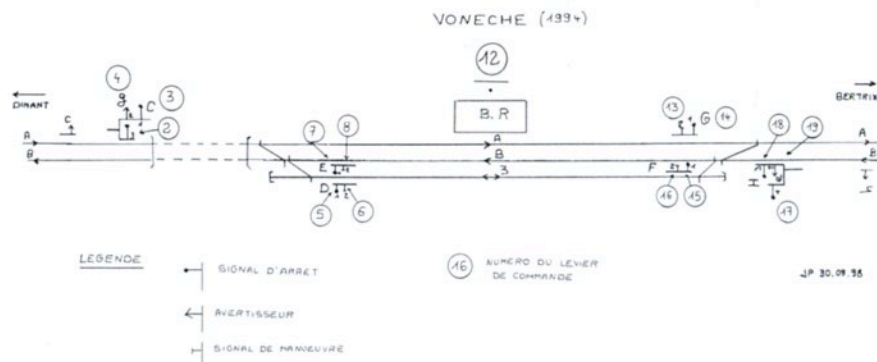
Vonèche présente l'équipement de signalisation mécanique le plus élaboré pour une gare de passage avec garage à entrée directe.

Ici, pas de signalisation discontinue, chaque signal d'arrêt possède son propre avertisseur, et à chaque signal de block en sortie de gare a été associée une palette de

manoeuvre. On se trouve donc en présence d'une panoplie de seize signaux tous fonctionnels et commandés depuis le bâti installé dans le bâtiment de recettes.

Notons également la présence aux entrées de gare de magnifiques chandeliers à deux mâtereaux et trois palettes. Celui situé sur la voie « A » coté Beauraing sera conservé pour le musée du chemin de fer à Bruxelles.

L'intérêt de ce bel équipement se trouve néanmoins atténué par l'obligation de manoeuvrer « à pied d'oeuvre » les aiguillages, aucune commande par transmission à distance n'ayant été prévue, ce qui en pratique limite les possibilités de garage lorsque le poste est tenu par un seul agent.



Premier jour d'utilisation des voies renouvelées à Voneche. Au premier plan, la voie 3 prend un repos mérité après trois semaines d'intense utilisation (10.07.95)

Liste des signaux:

Voie « A »: DINANT → BERTRIX

Code Signal	Fonction	Commande	Observations
c	Avertisseur	Automatique	
C1	Arrêt	Levier n° 3	C1-g2-C3 sur chandelier
g2	Avertisseur	Levier n° 4	C1-g2-C3 sur chandelier
C3	Arrêt	Levier n° 2	C1-g2-C3 sur chandelier Entrée voie 3
G1	Arrêt	Levier n° 14	Signal de block
G2	Manoeuvre	Levier n° 13	Dépassement G1
F1	Arrêt	Levier n° 15	Signal de block Sur voie 3
F2	Manoeuvre	Levier n° 16	Dépassement F1

Voie »B«: BERTRIX → DINANT

Code Signal	Fonction	Commande	Observations
h	Avertisseur	Automatique	
H3	Arrêt	Levier n° 18	H3-e2-H1 sur chandelier
e2	Avertisseur	Levier n° 19	H3-e2-H1 sur chandelier
H1	Arrêt	Levier n° 17	H3-e2-H1 sur chandelier Entrée voie 3
E1	Arrêt	Levier n° 7	Signal de block
E2	Manoeuvre	Levier n° 8	Dépassement E1
D1	Arrêt	Levier n° 5	Signal de block Sur voie 3
D2	Manoeuvre	Levier n° 6	Dépassement D1

Au deux tableaux ci-avant il faut ajouter l'interrupteur n°10 pour mise hors service du block.

Ouvert traditionnellement du lundi 5h au samedi 21h, le block 12 a vu ses palettes remplacées par des signaux lumineux au mois de juin 1995. Cela a entraîné la suppression des leviers n°4 et 19 commandant les avertisseurs manuels dont le positionnement devient automatique en signalisation lumineuse.

Parallèlement d'importants travaux d'assainissement de la plate-forme avec pose d'une double voie neuve et de deux nouvelles jonctions, situées devant le bâtiment de la gare, ont été entrepris en juin et juillet 1995.

Durant une période de trois semaines environ, l'ensemble du trafic de la ligne a transité dans les deux sens par la voie de garage n°3 ce qui a nécessité la présence permanente de deux signaleurs au block 12.

Comme Pondrôme, Vonèche a perdu son trafic voyageurs en 1992.

Le poste de Vonèche a cessé de fonctionner début mars 1999 (la voie 3 ayant été déposée dans le courant de l'année 1998) lors de la mise en service de la nouvelle commande centralisée depuis Bertrix.

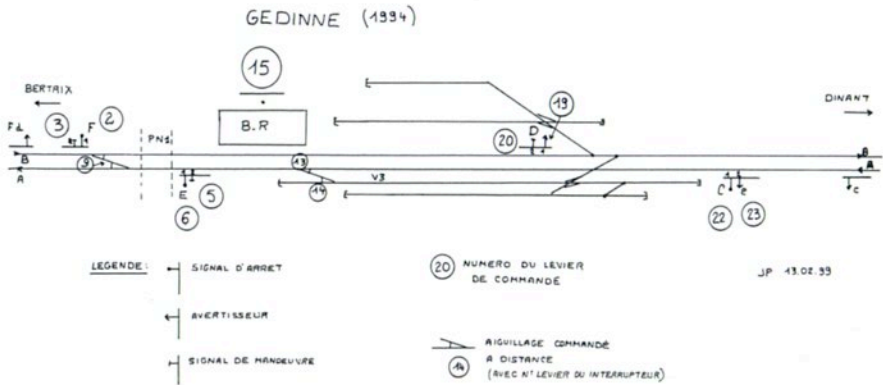
Arrêt tartines à Gedinne

Durée d'arrêt nécessaire pour examiner en détail les installations de cette gare, qui située à la B.K. 48, constitue une étape importante de la section étudiée.

En plus des habituelles voies en impasse dans la cour des marchandises et le long du quai à bois, Gedinne est équipée d'une voie de garage par refoulement (voie 3) située du côté de la principale « A » et d'une jonction « voie B → voie A » installée au delà du passage à niveau vers Bertrix³.

Cette jonction permet, depuis la voie « B », d'accéder directement au garage via une centaine de mètres sur voie « A ».

Cette facilité est utilisée tous les jours ouvrables par l'autorail qui, venant sans voyageurs de Bertrix, repart en sens inverse à 6h28 en direction de Bertrix, Florenville et Virton.



L'équipement de signalisation se présente comme suit :

Voie « A » : DINANT → BERTRIX

Code Signal	Fonction	Commande	Observations
c	Avertisseur	Automatique	
C	Arrêt	Levier n° 22	
e	Avertisseur	Levier n° 23	Mât commun avec C
E1	Arrêt	Levier n° 6	Signal de block
E2	Manoeuvre	Levier n° 5	Dépassement E1

On constate dans ce sens de circulation une signalisation complète avec avertisseur associé à chaque signal d'arrêt, l'avertisseur du signal de block (e) faisant mât commun avec le signal d'arrêt C d'entrée en gare.

³ - Il existe également une bretelle permettant de joindre directement la principale « B » depuis la voie de garage 3 avec croisement de la « A ».

La palette de manoeuvre E2 permet le dépassement du signal de block E1 et l'entrée par refoulement sur la voie de garage (après fermeture préalable du passage à niveau).

Voie « B »: BERTRIX → DINANT

Code Signal	Fonction	Commande	Observations
f-d	Avertisseur	Automatique	
F1	Arrêt	Levier n° 2	
F2	Manoeuvre	Levier n° 3	Dépassement F1
D1	Arrêt	Levier n° 19	Signal de block
D2	Manoeuvre	Levier n° 20	Dépassement D1

Dans ce sens, signalisation discontinue, l'avertisseur f-d est commun aux deux signaux d'arrêt F1 et D1.

La palette de manoeuvre F2 permet l'entrée en gare sur voie « A » avec prolongement éventuel de l'itinéraire sur la voie de garage.

La palette de manoeuvre D2 autorise le dépassement du signal de block D1 pour desservir les voies de la cour aux marchandises.

Poste ouvert en permanence jusqu'en 1998, puis fermeture les nuits des samedi/dimanche et dimanche/lundi.

Équipements complémentaires installés sur le bâti :

Leviers :

13 & 14: commande des aiguillages correspondants

Interrupteurs :

N°	Fonction
1	PN automatique/manuel
4	Verrouillage itinéraire 4 (voie B → voie 3)
7	Verrouillage itinéraire 7 (voie A)
9	Commande moteurs aiguillages jonction 9a/9b
11	Block HS/ES

Évolution des installations

Au cours de l'été 1995, la signalisation mécanique a fait place à la signalisation lumineuse commandée par les leviers du bâti avec pour seule conséquence la disparition du levier n°23 qui commandait l'avertisseur « e ».

Par ailleurs, l'aiguillage n°13 donnant accès à la voie de garage n°3 a reçu un moteur électrique, le levier de même numéro ayant été remplacé par un interrupteur. Par contre l'aiguillage n°14 a été démonté en même temps que le tiroir de la voie 3.

En 1998 les voies de la cour aux marchandises (côté « B »), du quai aux bois (côté « A ») ainsi que l'extrémité de la voie de garage n°3 ont été neutralisées avec démontage des aiguillages les reliant aux principales.



La prochaine tranche d'aménagement consistera à prolonger la voie de garage n°3 et à la raccorder à la voie principale « A » du sens Dinant - Bertrix, avec pose d'une nouvelle jonction « A → B » côté Dinant.

Rencontre d'un signal à palettes (E 15) et de l'autobus vicinal à Gedinne le 13.11.91.

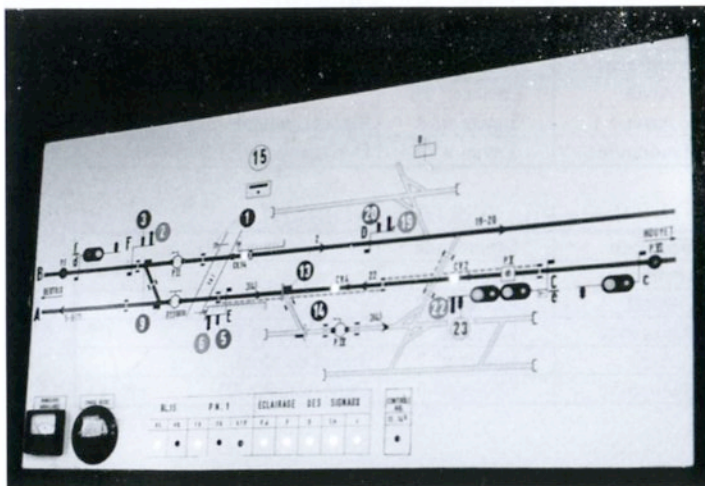
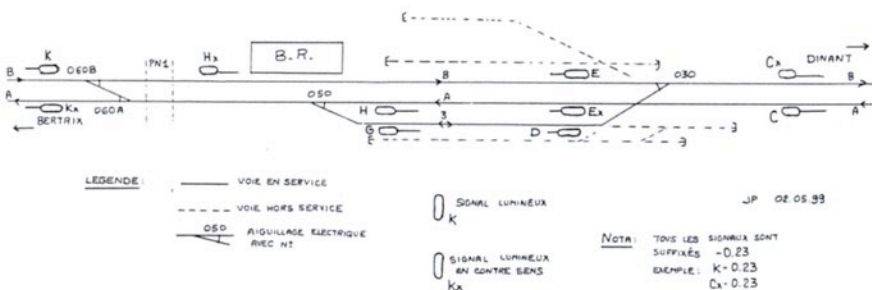


Tableau synoptique du block 15 de Gedinne. On remarque les voyants de contrôle des signaux (17.04.95)

GEDINNE (1999)



Du gaz à Graide

Pas dans le sous sol mais dans les wagons de propane réceptionnés sur la voie privée dans la cour aux marchandises pour les besoins d'un distributeur local.

Cet ultime trafic « fret » local a disparu en 1997 au grand désappointement du client qui se voit obligé de s'approvisionner à Namur.

Block 17, B.K. 53,7, Graide possède encore en 1994 une voie de desserte du quai à bois côté « A » et deux voies marchandises plus la voie privée côté « B ».

La jonction reliant les voies principales, bien utile pour le retour à vide de la défunte circulation autorail du dimanche soir Bertrix-Carlsbourg, ayant été déposée au début des années 80, le demi-tour fut alors effectué les derniers temps à Gedinne soit 12 km supplémentaires...

Description de la signalisation

Voie « A » : DINANT → BERTRIX

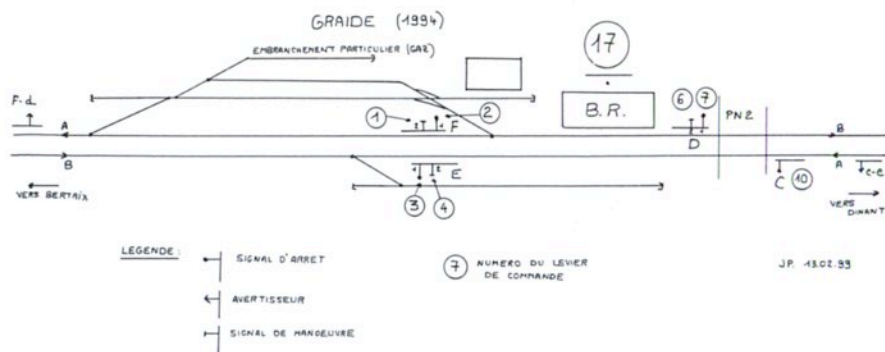
Code Signal	Fonction	Commande	Observations
c - e	Avertisseur	Automatique	
C	Arrêt	Levier n° 10	
E1	Arrêt	Levier n° 3	Signal de block
E2	Manoeuvre	Levier n° 4	Dépassement E1

Voie « B » : BERTRIX → DINANT

Code Signal	Fonction	Commande	Observations
f - d	Avertisseur	Automatique	
F1	Arrêt	Levier n° 2	
F2	Manoeuvre	Levier n° 1	Dépassement F1
D1	Arrêt	Levier n° 7	Signal de block
D2	Manoeuvre	Levier n° 6	Dépassement D1



↑ La gare de Graide sous la neige : le signal lumineux est déjà en place devant la palette D 17 sur voie « B » (27.12.95)





Gros plan sur les palettes du signal F 17 de Graide, utilisées à l'origine en signalisation à 3 positions (27 décembre 1995)

Paliseul est bien seul...

...depuis la transformation de cette gare en point d'arrêt sans personnel.

Mais revenons quelques années en arrière: sept kilomètres après Graide, Paliseul, block 19, est situé à la B.K. 60,7.

Avec ses voies marchandises n° 4 et 5 (côté « A »), sa halle, son quai à bois et ses deux jonctions devant le bâtiment recette, Paliseul constituait (avec Graide) l'exemple parfait de la « petite gare » de l'Athus Meuse dédiée presque exclusivement au trafic local sans fonction de garage des trains (sauf à utiliser la voie 4 par refoulement depuis le sens « B »).

Les distributions des signaux correspondait parfaitement à cet usage avec pour chaque sens de circulation:

- un avertisseur commun (signalisation discontinue),
- un signal d'entrée destiné à protéger les manoeuvres en gare,

Soit sept leviers sur le bâti plus les interrupteurs n°8: (block ES/HS) et 14 (mise en commande manuelle du passage à niveau). Période d'ouverture du block en 1995: lundi au Vendredi de 5H00 à 17H00

Les signaux lumineux provisoires remplacent les palettes début 1997 sans modification de l'organisation du bâti qui conserve ses leviers.

La même année l'ensemble des voies de garage est déposé et le block n°17 est fermé en Juillet, l'équipement étant toujours théoriquement opérationnel jusqu'au 5 mars 1999 date de sa mise hors service.

Toujours ouvert au trafic voyageurs, Graide est devenu un point d'arrêt sans personnel.

- un signal de block avec sa palette de manoeuvre associée.



Vue d'ensemble de la gare de Paliseul. La voie « A » est provisoirement hors service pour travaux. A gauche, signal mécanique D 19 avec en avant-plan le signal lumineux qui le remplacera (31.10.95)

Voie « A » : DINANT → BERTRIX

Code Signal	Fonction	Commande	Observations
c - e	Avertisseur	Automatique	
C	Arrêt	Levier n° 4	Commande électrique
E1	Arrêt	Levier n° 6	Signal de block
E2	Manoeuvre	Levier n° 7	Dépassement E1

Notons la présence d'une commande électrique (activée par le levier n°4) pour le signal C ce qui permet de s'affranchir d'une transmission funiculaire à la traversée du passage à niveau.

Voie « B » : BERTRIX → DINANT

Code Signal	Fonction	Commande	Observations
f - d	Avertisseur	Automatique	
F	Arrêt	Levier n° 11	
D1	Arrêt	Levier n° 9	Signal de block
D2	Manoeuvre	Levier n° 8	Dépassement D1

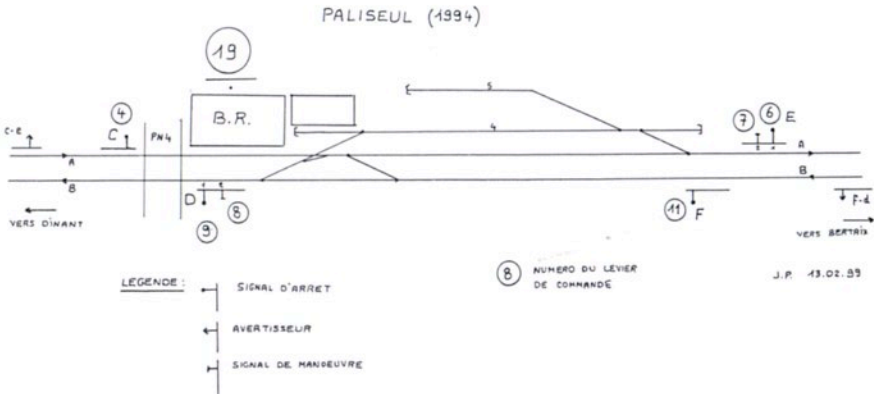
On trouve donc 6 leviers au bâti plus les interrupteurs suivants:

- n°1: mise en commande manuelle du passage à niveau
- n°13: block ES/HS

Le poste était ouvert en 1995 du lundi 5h45 au samedi 21h45.

Une nouvelle double jonction « A / B » a été installée en 1996/97, par contre tous les autres équipements de voie ont été démontés ce qui a entraîné une simplification de la signalisation (suppression de E1/E2) lors de la mise en service fin 1996 des lumineux provisoires.

Ceux-ci ne seront pas utilisés très longtemps car dès octobre 1997 le block n°19 est fermé officiellement. Il sera néanmoins rouvert ponctuellement par périodes jusqu'à sa mise hors service début mars 1999.



En nonante-neuf, tout est neuf

Voies renouvelées sur la majorité du parcours, caténaire en cours de pose, block automatique lumineux et commande centralisée en service, la section Beauraing - Bertrix présente toutes les caractéristiques d'un chemin de fer adapté au monde actuel et prêt à se positionner sur le marché des transports de masse à l'aube du XXI^{ème} siècle. Il ne manque plus que la mise en service effective de la traction électrique et des nouveaux autorails pour finaliser le tableau.

Mais que reste-t-il à voir pour l'amateur ferroviaire? En fait pas grand chose !

Faisons un rapide bilan de la situation aujourd'hui (avril 1999): tous les équipements anciens sont hors service depuis le 6 mars 1999⁴. Les signaux lumineux provisoires ont été immédiatement démontés, par contre les bâtis avec les leviers sont toujours visibles à Vonêche, Gedinne, Graide et Paliseul.

Il n'y a donc plus rien à Pondrôme et Graide, pas grand chose à Vonêche et Paliseul (2 jonctions « A/B »), seule la gare de Gedinne présente encore quelque intérêt avec sa voie de garage et la présence d'un agent pour la vente des billets tous les jours de 5h45 à 21h45.

⁴ - En marge de la section étudiée, signalons que les installations de Beauraing (Block 8) ont été intégrées dans le système télécommandé à la même date. L'agent en poste dans cette gare n'a donc plus de fonction « sécurité ». Restent donc provisoirement commandés par un signaleur les blocks 3 (Gendron-Celles) et 6 (Houyet).

Notons la logique imparable concernant la répartition des installations conservées ou créées dans le cadre de la modernisation: sachant que la longueur de la section concernée est de 48 km, on constate que la possibilité de garage (Gedinne, à 24 km de Beauraing) est située exactement à mi-parcours et que les jonctions reliant les voies principales se trouvent à environ 1/4 (Vonêche, 13 km de Beauraing) et exactement 3/4 (Paliseul, 36 km de Beauraing) de la longueur totale de la section.



Image de l'Athus-Meuse modernisée : caténaires et ouvrage d'art reconstruit entre Vonêche et Pondrôme. Croisement avec un train de marchandises tracté par la locomotive diesel 5214 (23.04.99)

Enfin d'inutile d'épiloguer sur la chute vertigineuse du nombre de cheminots affectés à cette section : mis à part les opérateurs du système informatique présents en « trois huit » à Bertrix et l'agent « commercial » subsistant à Gedinne, tous les autres postes de signaleurs et d'agents de gares ont été supprimés.

Ces réductions d'emploi sont elles une condition indispensable à la survie du chemin de fer en particulier et du service public en général aujourd'hui ?

Par cette question on ouvre un débat économique et politique qui sort du cadre de la présente étude.

Photos de couverture

avant : locomotive polytension SNCB 1805 à Longwy le 29.05.99 (photo J. Ferrière)
arrière : Saint-Vincent-Bellefontaine (ligne 165) : à cause d'une section à voie unique, l'autorail 4509 en direction de Libramont est retenu au signal K 37 pour croiser le 4404 qui circule en direction de Virton (photo J. Perenon - 20.04.99)

DOSSIER

Les travaux liégeois sur la ligne 36 section Liège - Landen

Il est temps de faire le point sur les gigantesques travaux que la SNCB a entrepris sur ce tronçon de la ligne reliant la Cité Ardente à la Capitale.

Liège-Guillemins

Plusieurs phases de travaux sont en cours :

Nouvelle cabine de signalisation

Le gros oeuvre de cette nouvelle cabine est à présent terminé : pour rappel, elle est située au bord du quai de la rive gauche de la Meuse, au droit du pont du Val Benoît. Son équipement est en cours

Travaux de la nouvelle gare

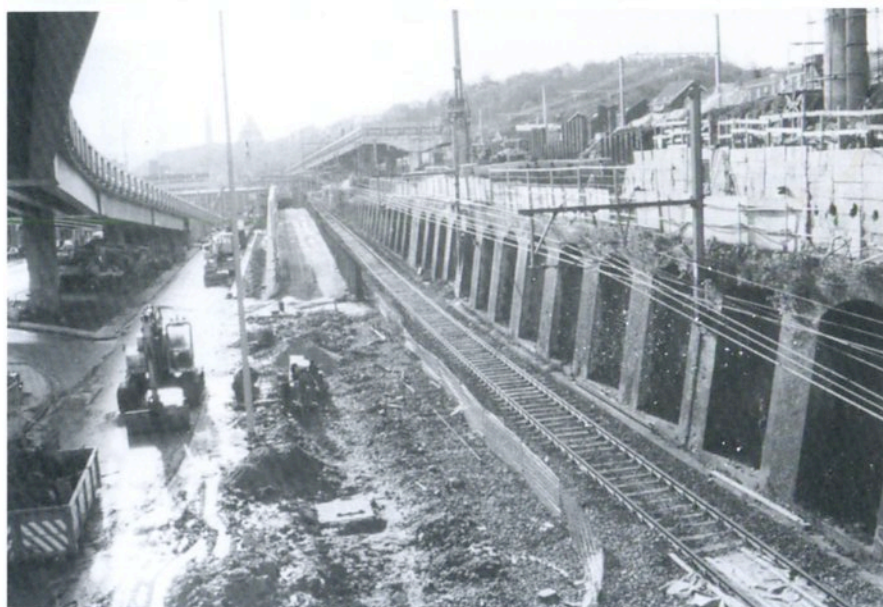
C'est le 7 mars 1999 qu'une petite cérémonie a matérialisé le début des travaux de la nouvelle gare des Guillemins. Actuellement, le couloir sous-voies côté Angleur est mis en service, de même que la sortie de gare correspondante. L'immeuble de l'ancien centre médical SNCB, situé rue Varin, et le bâtiment de liaison avec la gare sont en instance de démolition. A suivre...

Création d'un saut-de-mouton à la sortie de la gare côté Ans

Dans la situation originelle, les voies de la ligne 34, sortant du tunnel sous Saint-Gilles et celles de la ligne 36, en provenance de Liège-Haut-Pré, se présentaient parallèlement, mais à un niveau différent, aux abords de la gare de Liège-Guillemins. Avec la construction de l'autoroute, les voies de communication se trouvaient, avant les travaux en cours, en 1998, à trois niveaux : niveau inférieur (ligne 34), niveau médian (ligne 36), et niveau supérieur (autoroute liaison E40-E5).

La création de la nouvelle gare de Liège-Guillemins nécessite le comblement du pont-tube qui permet, jusqu'à présent, le croisement des flux de trafic Bruxelles - Verviers et Liège-Palais - Namur sans cisaillement à la sortie de la gare côté Angleur. Ce croisement sans cisaillement sera en fait reporté côté Ans : aussi, les entreprises spécialisées sont-elles depuis un an en train de construire un nouveau saut-de-mouton permettant à la ligne 34 de passer sous la ligne 36, non loin du carrefour des rues Hemricourt, du plan incliné et de l'avenue de l'Observatoire. Le travail est malaisé, car il a fallu démonter une portion du viaduc autoroutier, maintenir la circulation ferroviaire et reconstruire le viaduc situé au pied de l'avenue de l'Observatoire.

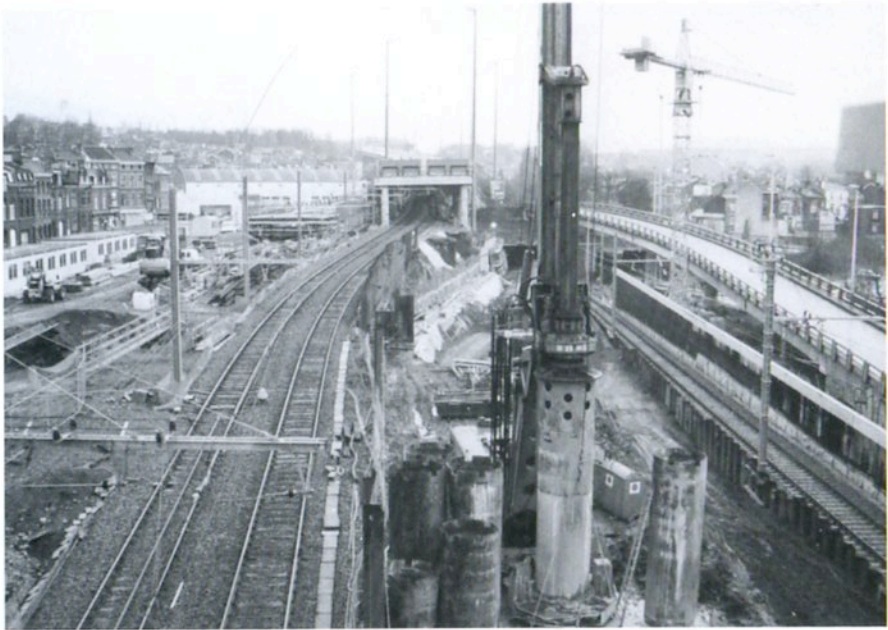
Mieux qu'un long discours, notre secrétaire Jacques Ferrière nous a préparé un reportage photographique acrobatique et chronologique, évocateur des phases de ces travaux de génie civil, qui devraient être terminés en mai 2000.



↑ situation initiale de l'entrée de Liège-Guillemins côté Ans (17.07.97)
(vue vers les Guillemins) : à gauche, voies de la ligne 34 débouchant du tunnel
sous St-Gilles, au niveau médian à droite, ligne 36 venant de Liège-Haut-Pré,
au niveau supérieur le viaduc de l'autoroute des Ardennes
↓ le 01.11.98, la ligne 34 est mise à voie unique
et le viaduc autoroutier partiellement démonté.



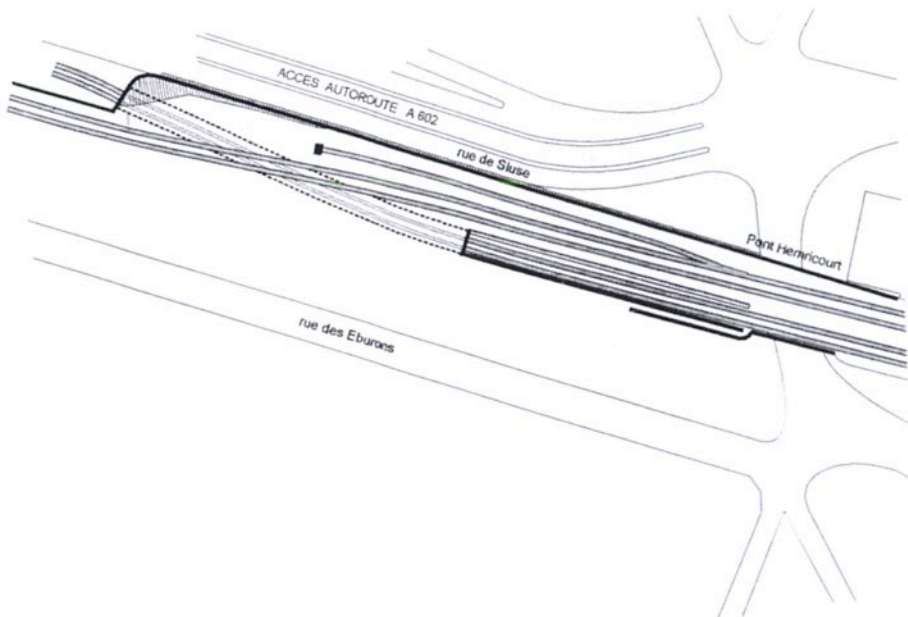
- ↑ le 31.12.98, la ligne 34 est à voie unique et les voies de la ligne 36 ont été ripées vers la droite pour dégager le site du futur saut-de-mouton ;
↓ le 23.05.99, à droite de la ligne 34 à voie unique, l'entrée du saut-de-mouton se profile tandis que la ligne 36 est détournée vers la gauche pour permettre la construction d'un nouveau viaduc au pied de l'avenue de l'Observatoire.



L'entrée de Liège-Guillemins vue côté Ans, du pont interrompu de l'autoroute :

↑ le 22.01.99 : à gauche, ligne 36, au milieu, espace dégagé du futur saut-de-mouton, à droite, ligne 34 à voie unique et portail du tunnel sous St-Gilles ;

↓ le 21.03.99 : l'accès à la ligne 36 est en cours de basculement de la gauche vers la droite de la photo...



- ↑ le 25.04.99, la ligne venant de Bruxelles a définitivement basculé vers la droite.
On distingue à l'extrême droite une automotrice venant de Liège-Palais.
- ↓ ce petit plan, dû au talent d'André Spailier, vaut mieux qu'un long commentaire pour évoquer la situation finale, prévue pour mai 2000.

La « future » ligne 36 « classique » prend petit à petit sa forme définitive

texte et photos : R. Marganne

Depuis quelques mois, les effets conjugués du plan d'investissements STAR 21 et du projet TGV sont en train de métamorphoser la ligne Liège - Bruxelles.

Plutôt qu'un long discours théorique, invitons nos membres à s'installer, en pensée, derrière un des hommes qui sillonnent la ligne chaque jour, et embarquons plus précisément dans une automotrice triple tranche 1996 chargée, le week-end, d'assurer le service « IC E » Liège - Bruxelles - Knokke/Blankenberge.

Notre cicerone sera notre compère habituel Jean-Claude, conducteur principal au dépôt de Liège, et qui, en ce beau samedi de mai (le 22), dessert, avec un de ses collègues, tous les trains de cette relation. Eh oui... : le dépôt de Liège assure la conduite entre Liège-Guillemins et Landen, où l'automotrice est accouplée au train venant de Genk : l'ensemble est alors repris, en matinée, par des conducteurs de Bruges, et le reste de la journée par leurs collègues flamands des dépôts d'Hasselt, Landen ou Louvain. L'aller-retour Liège - Landen est ainsi parcouru par nos deux conducteurs liégeois et en alternance en deux heures, avec coupure de quelque 40 minutes à Landen : et ceci, quatre fois sur une journée de travail...

Et maintenant, en voiture, Liège Guillemins, voie 11. C'est l'automotrice 515 qui est de service. Après entrée des données du train dans la fiche suiveuse électronique et manoeuvre des instruments de bord adéquats, nous démarrons à 13h06. Se faufiler dans les méandres du grill de sortie côté Ans n'est pas une sinécure, vu les travaux en cours du saut-de-mouton de la rue Hemricourt. Nous voici enfin dans l'axe des plans inclinés d'Ans. Le premier est gravi à 80 km/h, avant d'aborder la courbe rectifiée de Liège-Haut-Pré. Pour le second, nous pouvons « pousser » à 100 km/h. Au faite de celui-ci, à Montegnée, se trouve le signal « limite des allèges » : c'est ici que l'allège non attelée des trains tractés, cesse de pousser et s'arrête au pied du signal pour attendre la libération de la section de block. Nous, nous rencontrons un autre signal, plus curieux et moins connu : un rectangle blanc portant deux pantographes dont l'un est... barré : ici, le conducteur d'une locomotive doit abaisser le second pantographe qu'il avait dû lever à Liège-Guillemins afin de capter l'intensité nécessaire à la montée des plans inclinés.

Nous abordons la gare d'Ans, en plein chantier. A droite devant nous, les voies 1 et 2, à quai, aujourd'hui neutralisées : ce sont les futures voies de la ligne à grande vitesse Ans - Bierbeek. Devant nous, les voies 4 et 5 récemment rénovées et seules en service : nous sommes reçus en fait voie 5, dotée d'un nouveau quai surélevé et dallé. A notre gauche, le site de la future base de maintenance de la ligne à grande vitesse, toujours en chantier... et la voie de garage des allèges, aujourd'hui parfois embouteillée, à tel point que, à certaines heures, les locomotives 2249 et 2250 désignées pour se service doivent aller « tourner » à Remicourt.

Ans, une minute d'arrêt... Une fois les six lampes blanches du signal « opérations terminées » actionnées par le chef-garde, nous repartons vers le nord-ouest.



↑ *Ans*, voie 5 : à droite, site de la future base de maintenance de la LGV.
↓ *Y Voroux* : de droite à gauche, mâts caténaires de l'ancienne ligne 36, voie d'accès à la base travaux LGV, ligne 36 nouvelle vers Fexhe-le-Haut-Clocher, ligne 36A en provenance de Kinkempois.

Entre Ans et le point d'arrêt de Bierset, le paysage ferroviaire est aujourd'hui bouleversé. Avant les travaux, il y avait ici quatre voies parallèles et électrifiées : à droite les voies principales « rapides » de la ligne 36, à gauche les voies principales « lentes » de la ligne 36B Ans - Voroux - Fexhe-le-Haut-Clocher. A ce jour, les anciennes voies principales de la ligne 36 sont désélectrifiées ; elles sont en cours de démontage : même les poteaux caténaires vont disparaître... Nous, nous roulons sur l'assiette élargie de l'ex-ligne 36B, qui a fait place à la ligne 36 nouvelle et « classique ». La vitesse de référence y est provisoirement fixée à 140 km/h: apprécions une voie impeccable, renouvelée, apte d'ailleurs aux 160 km/h, quand tous les travaux seront terminés. Au droit de « Liège-Airport » un aiguillage, déjà posé en voie « B », préfigure un futur raccordement ferroviaire à cet aéroport en pleine expansion. Ici, le rail espère conquérir des parts de marché d'un trafic marchandises en plein développement : on évoque la possible mise en ligne de TGV « fret », voire la reconversion de l'ancienne gare de formation de Voroux, aujourd'hui en cours de démantèlement, dans le cadre du nouveau trafic espéré. On verra...

Double feu jaune : il faut actionner le bouton « TBL » en cabine et freiner tandis que nous abordons le point d'arrêt de Bierset et son vilain mur de béton destiné à protéger les voyageurs à quai du futur souffle des TGV... Jean-Claude prévient que la ligne 36 est mise à voie unique pour le week-end entre Voroux et Remicourt, à l'occasion de travaux de voie à Fexhe-le-Haut-Clocher. Nous allons attendre le passage du TGV *Thalys* Paris - Cologne : notre conducteur prévoit un retard d'au moins 10 minutes, une information immédiatement répercutée aux voyageurs par le chef-garde, grâce à la sonorisation.

Nous marquons donc l'arrêt au feu rouge, qui protège notamment la nouvelle bifurcation de Voroux. Examinons le paysage tout à loisir : à l'extrême droite, l'assiette déjà visible, de la future ligne à grande vitesse, qui bifurquera ici vers le nord, afin de rejoindre l'autoroute de Bruxelles à Crisnée, à droite les anciennes voies de la ligne 36, dont les poteaux caténaires, déjà dépourvus de leurs fils, s'incurvent vers le nord et la nouvelle voie de raccordement à la base travaux de Voroux ; droit devant nous, le nouveau site de la ligne 36, qui traverse de part et part l'ancien triage de Voroux, et à gauche, la nouvelle bifurcation - en pleine voie - de la ligne 36A vers Kinkempois, toujours hors service pour travaux jusqu'à l'an prochain au moins.

Voilà le *Thalys*. Furtif salut de la main entre conducteurs, signe d'une culture d'entreprise cheminote séculaire, basée sur la camaraderie et la solidarité...

Feu vert : nous pouvons repartir à pleine vitesse... jusqu'à la sortie de Voroux où un « avis de ralentissement temporaire » à 40 km/h avec signalisation par drapeaux, nous ordonne une marche prudente. Des grues pouvant engager le gabarit sont au travail à Fexhe et protégées par du personnel SNCB réparti le long des voies et muni de drapeaux. « *Ou c'est le drapeau vert, précise Jean-Claude, et la voie est libre ; ou le factionnaire présente le drapeau jaune, et il convient de se tenir prêt à s'arrêter devant le factionnaire suivant et son drapeau rouge* ». Pour nous, tout est au vert : en fait, la bifurcation de Fexhe-le-Haut-Clocher, qui donnait accès à la ligne 36 B est en cours de démantèlement. La voie médiane de Fexhe devient la voie principale « A » et corollairement l'ancienne voie principale est supprimée... Encore un témoignage historique de l'histoire de la Hesbaye ferroviaire qui disparaît !



↑ *Fexhe-le-Haut-Clocher* (vue de la cabine de conduite vers Liège le 22.05.99) : de gauche à droite, l'ancienne voie « A » en cours de suppression, l'ancienne voie médiane donnant accès à la ligne 36B, qui va devenir voie « A » et la voie « B »
↓ *Waremme*, nouveau quai bordant la voie 4. A gauche, l'automotrice assurant l'IC « B » du sens Bruxelles - Liège démarre de la voie 1.

A Remicourt, fin de la section à voie unique, nous jetons un coup d'oeil sur la voie de garage à double sens où les allèges viennent parfois « tourner ».

Waremme n'est pas loin. Nous y serons reçus voie 4 : nous y marquons l'arrêt le long du nouveau quai, près des anciennes installations vicinales, dont le bâtiment de gare typique est toujours bien visible. Les installations de Waremme ont été récemment rénovées - bâtiment de gare compris - et le plan de voies réétudié en vue de l'accélération générale du trafic.

Nous repartons à 140 km/h... pas pour longtemps... A Corswarem, la construction d'un passage supérieur pour la ligne à grande vitesse impose un ralentissement à 80 km/h - jusqu'en octobre au moins rappelle Jean-Claude - qui ne peut s'empêcher de sourire au passage à l'ancien point d'arrêt tout proche de Jeuk-Rosoux, à la frontière linguistique... pour évoquer un de ces incidents qu'on n'oublie pas. Un soir, alors qu'il était aux commandes d'une polytension série 18, en tête d'un train à tranches multiples reliant Ostende à l'Europe centrale et orientale (c'était avant la chute du *Mur de Berlin*), la haute tension disparaît soudain au droit de Jeuk-Rosoux. Bris de caténaire. Arrêt en pleine voie. Pas de radio de bord : notre conducteur - wallon de pure souche - n'a d'autre ressource que de descendre de machine et d'aller se déclarer en détresse, dans un néerlandais de circonstance, au poste de block tout proche de Jeuk-Rosoux, desservi par un brave cheminot hesbignon flamand qui - à l'évidence - n'avait jamais connu de sa vie pareille situation. Pensez donc, une polytension et un international en rade à deux pas de sa cabine, avec des voitures soviétiques de surcroît... Comment organiser les secours, en traction diesel, sans savoir si ceux-ci allaient arriver de Louvain ou de Liège... Palabres, sueurs froides, chassé croisé téléphonique... Finalement, la locomotive-planton vint de Liège, accompagnée de... « l'Adjoint » de Waremme en personne. *Pot verdomme !!!*

Le temps s'écoule : nous sommes en vue de Landen. Ici, la ligne à voie unique en provenance d'Hasselt et de Saint-Trond passe sous la ligne 36 par un saut-de-mouton pour atteindre l'axe des quais. A droite, on voit déjà les terrassements qui permettront de dédoubler cette ligne et de fluidifier ainsi la circulation dans cette zone.

Le signal d'entrée de Landen est rouge, avec feu blanc lunaire. Nous sommes reçus sur voie occupée, sous le régime du petit mouvement, à 40 km/h. La rame venant de Genk est déjà là, depuis belle lurette déjà, vu notre retard, feux rouges allumés : c'est un en fait un signal codé indiquant à notre conducteur que la procédure d'accouplement automatique est possible. Jean-Claude donc marquer l'arrêt, puis redémarrer en douceur pour « coller » à l'automotrice déjà à quai. L'accouplement est confirmé par une série de lampes-témoins, tandis que le chef-garde de l'autre rame aide à l'ouverture des portes frontales, à l'effacement des postes de conduite et au rabattement de la paroi protectrice, pendant que les deux conducteurs prennent contact par téléphone - en langage codé - afin de se rassurer mutuellement sur la bonne exécution de la manœuvre. Ah, la technologie danoise !

Il ne reste plus à notre conducteur qu'à descendre du train et à attendre le service suivant. Sur le quai de Landen, une famille d'étrangers apparemment sans papiers, et interdite d'accès à notre convoi par le chef-garde, attend... « *Elle tentera sa chance au train suivant...* » nous confie le sous-chef à quai dans un souffle...

C'est cela aussi, le chemin de fer : un miroir des détresses du monde...



Ans

- ↑ *vue vers Ans* : train IC Ostende - Eupen à contre-voie lors des travaux de raccordement de la nouvelle voie « A » sens Bruxelles - Liège (08.05.99).
- ↓ locomotive diesel 5946 en tête d'un train de service de désélectrification de la voie 2, future voie TGV du sens Liège - Bruxelles (17.05.99 - photos M. Grieten)

La SNCB par ligne

□ Ligne 36 - tronçon nouveau Ans - Fexhe-le-Haut-Clocher

C'est le lundi 10 mai 1999, comme annoncé dans notre livraison précédente, que la voie « A » de la nouvelle section Ans - Voroux - Fexhe-le-Haut-Clocher a été mise en service. L'ancienne section est ainsi abandonnée, quoique sa plate-forme servira pendant quelques années à Voroux, intégrée à la base travaux de la ligne à grande vitesse n° 2.

Ainsi, la courbe prononcée construite pendant l'entre-deux-guerres afin de ménager les surfaces nécessaires à la défunte gare de Voroux-Goreux est-elle aujourd'hui rectifiée. Cette section, dont le profil est prévu pour permettre la circulation à 160 km/h, n'y est toutefois par encore apte : à certains endroits, l'entrevoies doit être augmenté, à d'autres, la géométrie de la caténaire ne le permet pas encore, voire l'implantation des signaux. En attendant, on « roulera » à 140 km/h : patience donc...

Nouveauté à Ans dans la répétition d'une réduction de vitesse imposée par signaux lumineux

En règle générale, une réduction de vitesse est amenée à la SNCB par un signal combiné ou un avertisseur présentant simultanément les feux vert et jaune disposés horizontalement. Sans autre indication complémentaire, la vitesse annoncée est de 40 km/h ou moins : le chiffre « 4 » ou « 2 » est alors présenté sous le signal indiquant la réduction de vitesse. C'est un cas de figure courant en cas de prise à contre-voie, entrée de gare ou sortie de gare.

Lorsque la réduction de vitesse est supérieure à 40 km/h ou s'il y a plusieurs vitesses possibles à respecter et que la plus petite valeur est supérieure à 40 km/h, on fait usage d'un triangle blanc aux bords arrondis présentant la vitesse la plus restrictive arrondie à la dizaine. Ce triangle est apposé sur le mât du signal présentant les feux vert et jaune horizontaux.

Avec la nouvelle technologie appliquée dans le domaine des appareils de voie et les gains de temps destinés à optimiser le mieux possible l'écoulement du trafic, il a été décidé à la SNCB d'innover dans les règles d'avertissement des ralentissements imposés par signaux.

Désormais, lorsque le conducteur observe un signal vert et jaune horizontal, celui-ci peut être surmonté d'un chiffre de couleur jaune, entouré d'un liseré de même couleur. Le signal suivant présentera le même chiffre, de couleur blanche cette fois, et présenté, comme à l'accoutumée, sous le signal. Le signal avertisseur pourra présenter plusieurs valeurs de vitesse : « 80 », « 60 » ou « 40 »... C'est désormais le cas du signal avertisseur de l'entrée de la gare d'Ans dans le sens Liège - Bruxelles.

Les règles d'observation sont identiques à la réduction simple : il faut respecter la vitesse imposée au premier aiguillage pris en pointe et situé derrière le signal présentant la réduction de vitesse. Cette technique avait été essayée notamment à St-Kathelijne-Lombeek.

J.Cl. Elsdorf

□ Et la ligne 36A - Voroux - Kinkempois ?

Mise hors service depuis quelques années, cette ligne à double voie électrifiée permet la liaison entre la gare de triage de Kinkempois et le nord du pays (port d'Anvers notamment) en évitant les rampes sévères des plans inclinés d'Ans. Tous les travaux qui y étaient prévus sont loin d'être achevés : si la « nouvelle bifurcation » de Voroux, branchant directement la ligne 36A sur la ligne 36 Bruxelles - Liège est prête, de gros travaux sont toujours menés au viaduc de Renory, tandis que la cahier des charges de la réhabilitation du viaduc du Horloz vient d'être mis au point. Bien malin celui qui pourrait prédire aujourd'hui si cette ligne sera bien remise en service en avril 2000 comme prévu initialement.

Entre-temps, le trafic des marchandises entre le nord du pays et Kinkempois est détourné par les lignes 34 et 40 (via Tongres, Visé et Montzen), au grand dam des responsables de Cockerill-Sambre, les premiers clients de Kinkempois : par où irait-on si cet itinéraire était soudain hors service ?

Quant au trafic pour l'atelier des wagons situé encore pour quelque temps à Voroux (en attendant son déménagement à Kinkempois), il « passe » par les plans inclinés d'Ans, et ce n'est pas triste...

□ Ligne 37 Liège - frontière allemande - et la *Hammerbrücke* ?



Hammerbücke en chantier - 17.05.99 : à gauche, train IC Cologne - Ostende à contre-voie ; à droite, train d'électrification tiré par les 5950 et 5905 sur la nouvelle voie « B » franchissant la « nouvelle » *Hammerbrücke* (photo M. Grieten)

Le basculement de la circulation des trains de la voie « A » sens Liège - Aachen vers la voie « B » sur la section frontière Welkenraedt - Aachen Süd avec circulation sur la *Hammerbrücke* (nouvelle infrastructure) et abandon définitif de l'ancien viaduc s'est effectué la nuit du samedi 5 au dimanche 6 juin dernier, entre l'arrivée à Aachen Hbf du *Thalys* 9457 Paris-Cologne (22:11) et le passage à Welkenraedt de l'INT 243 Paris - Berlin/Hambourg (01:24).

La remise en service de la voie « A » sur la *Hammerbrücke* (nouvelle infrastructure) est actuellement programmée pour le 15 novembre 1999.

L'ancien viaduc sera découpé sur place...

P. Lemja

□ Ligne 42 - Rivage - Gouvy : pas de encore date de mise en service de l'électrification...

Comme annoncé dans notre livraison précédente, il n'est toujours pas possible, à ce jour, de fixer la date à partir de laquelle les trains électriques pourront circuler de bout en bout entre Liège et Luxembourg. Les travaux aux tunnels de la section Stoumont - Trois-Ponts s'éternisent, sans qu'on sache trop qui il faut incriminer : un mauvais planning, des problèmes géologiques ou techniques inattendus, la compétence des entreprises désignées ?



Le transbordement train/bus d'Aywaille, organisé en 1998 à cause des travaux aux tunnels entre Stoumont et Trois-Ponts, deviendra-t-il un transbordement train-train à Trois-Ponts ? Arrivée du train IR 115 Liège-Luxembourg à Aywaille avec locomotives encadrantes pour permettre le rebroussement. Les voyageurs, eux, sont transbordés dans l'autobus... (photo M. Grieten - 27.11.98)

Actuellement, une solution intermédiaire semble annoncée. Ce serait au plus tôt pour le service d'hiver 1999 (26 septembre 1999)... sinon au début de l'année 2000. La traction électrique serait opérationnelle entre Luxembourg et Trois-Ponts. Des trains électriques, remorqués par les nouvelles locomotives 3000 des CFL assureraient la liaison Luxembourg - Trois-Ponts. Dans cette gare, ils donneraient correspondance, quai à quai, avec des rames tractées par locomotives diesel SNCB pour Liège, jusqu'à achèvement complet des travaux entre Trois-Ponts et Stoumont.

Dans ce cas de figure, relevons que les facilités de l'exploitation ferroviaire prendraient, une fois de plus - de trop (?) - le pas sur le service à la clientèle, qui comme chacun le sait, déteste les ruptures de charge. Mais enfin... l'échange de locomotives à Trois-Ponts n'est-il pas possible ? Poser la question, c'est y répondre...

□ La ligne 154 section Y Neffe - frontière française vers Givet : y a-t-il un avenir ?

✓ La ligne 154 peut aujourd'hui être divisée en trois sections :

- **Namur - Dinant** est une ligne à double voie électrifiée en 3 kV courant continu. En trafic voyageurs, elle assure une fois par heure le trafic IC Bruxelles - Namur - Dinant/Liège - Liège, auquel il faut ajouter le trafic IR Essen - Bruxelles - Charleroi - Namur, prolongé pour garage jusqu'à Jambes-Nord. Pour le trafic marchandises, Namur - Dinant fait partie de l'axe Athus-Meuse, en cours de modernisation.
- **Dinant - Y Neffe**, promise à une prochaine électrification en 3 kV courant continu, est partie intégrante de l'axe Athus-Meuse pour le trafic des marchandises. En attendant le relais des autorails diesel série 41, elle livre aussi passage aux vieillissants autorails série 44/45 de la remise de Stockem, qui assurent les relations Dinant - Bertrix et Libramont. En saison, elle voit aussi passer les trains touristiques du CFV3V vers Hastière - Givet.
- **Y Neffe - frontière française (vers Givet)** est une section hors service pour les besoins de la SNCB, mais confiée aux CFV3V pour exploitation touristique : ce sont les tribulations de cette section que nous allons examiner.

✓ Les rétroactes de l'affaire : la fermeture de la ligne en 1989

Nos lecteurs se souviendront qu'en mai 1989, il y a dix ans déjà, la ligne 154, dans sa partie Dinant - Givet, fut fermée à tout trafic, tant voyageurs que marchandises. Ancienne ligne « Nord Belge » à double voie, celle-ci faisait partie de l'itinéraire Liège - Namur - Givet - Mézières-Charleville, qui permettait des échanges entre la sidérurgie liégeoise et les régions industrialisées de l'est de la France.

En 1989 donc, alors que le déclin du trafic sur la ligne avait se manifestait depuis longtemps, le Ministre des Communications de l'époque, un certain... Jean-Luc Dehaene n'avait laissé aucun espoir sur l'avenir de cette relation. Il avait en effet rappelé que, pour maintenir et renforcer sa position concurrentielle, la SNCB avait pris comme option de concentrer son trafic marchandises sur des lignes performantes et sur un nombre restreint de points frontières, dont notre ligne était exclue. En 1989, avait-il



- ↑ Autorail SNCF rénové Dinant - Givet - Mézières-Carleville au point d'arrêt de Waulsort le 11 avril 1988 : remarquons le beau pylône téléphonique typique.
- ↓ Train régulier « STVA » au tunnel de Moniat (à Anseremme), remorqué par la locomotive diesel 5314 le 21 novembre 1988 (photos M. Lebeau).

par ailleurs précisé, le montant des dépenses de maintien de l'exploitation entre Dinant et Givet n'était plus couvert par les recettes du seul trafic des marchandises subsistant sur la ligne après la suppression, le 29 mai 1988, du trafic des voyageurs.

La SNCB, de son côté, n'avait pas manqué de faire remarquer que, aux derniers temps du trafic voyageurs, l'occupation des trains était des plus réduites : en 1983 par exemple, lorsque les rames tractées et autorails diesel de la SNCB desservaient la totalité de la ligne Namur - Givet, le nombre moyen de voyageurs comptés entre Dinant et Givet avoisinait la cinquantaine par jour. Au moment de l'application du plan IC-IR en juin 1984, le trafic voyageurs faillit même y être supprimé. Après intervention des autorités locales, on trouva un pis-aller : la desserte de la section Dinant - Givet serait assurée en réutilisant les autorails SNCF de la liaison régionale Mézières-Charleville - Givet : on mettrait à profit leur stationnement en bout de ligne à Givet pour prolonger leur parcours sur les 22 kilomètres qui séparent Givet de Dinant. Mais cette formule ne laissait aucune marge de manoeuvre pour l'établissement d'horaires adaptés à la clientèle : en 1985, le nombre moyen de voyageurs entre Dinant et Givet ne dépassait plus la vingtaine par jour. Il faut aussi écrire que la SNCB avait supprimé le point d'arrêt de Hermeton-sur-Meuse. Il devenait dans ces conditions difficile, du point de vue de la SNCB, de justifier le maintien d'une desserte voyageurs : elle fut purement et simplement supprimée le 29 mai 1988.

Le trafic des marchandises de la ligne était, lui aussi, en déclin. En 1985, 4215 wagons avaient transité entre Dinant et Givet. En 1986, il n'y en avait plus que 3454, en 1987, 1151, et en 1988, 689. En sens inverse, respectivement 7603, 6872, 4686 et 3428 wagons avaient franchi la frontière. Bien sûr, SNCB et SNCF avaient pu s'entendre pour détourner le trafic par un autre point frontalier...

Depuis mai 1988, la desserte de Dinant - Givet était réduite à un train de marchandises par jour et dans chaque sens.

La direction de la SNCB a donc fait fermer le point frontière de Heer-Agimont - Givet à partir du 27 mai 1989. Elle soulignait à l'époque que le maintien en service de la ligne exigeait une dépense de 5 millions de francs de l'époque pour la reconstruction de deux ouvrages d'art qui menaçaient ruine. D'autre part, elle rappelait que le seul entretien des installations de cette ligne lui coûtait 7 à 8 millions par an.

La SNCF, de son côté, avait déjà marqué son accord de principe pour la fermeture de la ligne... L'argument, de ce côté, était connu : si la SNCF détenait, en 1970, 60% du marché des transports, elle n'en détenait plus que 34% en 1989. Il fallait donc faire des choix pour maintenir voire développer la qualité du service.

Pourtant, les industriels de la région, côté français notamment, s'inquiétaient aussi. Ainsi, à l'usine *Tréfirmétaux*, de Flohimont (F), spécialisée dans la production de tubes de cuivre, au port de Givet, ou à la société de transport *Sanara*, importatrice de voitures automobiles par chemin de fer, patrons et ouvriers ne comprenaient pas la décision de démanteler une ligne considérée comme une artère importante de communication dans l'optique du grand marché européen de 1992. Pour eux, il était important de maintenir une liaison entre Dinant et Givet, notamment parce qu'elle était le seul lien ferroviaire entre la Champagne-Ardenne, le port d'Anvers et la Ruhr. « Si on ne peut plus atteindre Givet par le rail, cela découragera aussi les investisseurs potentiels qui n'accepteront pas d'être enfermés dans la pointe de Givet », arguaient-ils.



↑ *Freyr*, 11 avril 1989 : le train « STVA » de transport d'automobiles *Opel* file vers Heer-Agimont où il sera repris par une locomotive SNCF (photo M. Lebeau).

↓ *Givet* (F), 17 avril 1995 : un couplage d'autorails SNCF « EAD » du service régulier, en provenance de Mézières-Charleville, entre en gare (photo J. Perennon).

Rien n'y fit...

La ligne traversait par ailleurs des paysages superbes. Aussi, en mai 1990, fut-elle sauvée de la disparition pure et simple par l'asbl CFV3V (*Chemin de fer à vapeur des Trois Vallées*) qui reçut cette ligne, pour 20 ans, de manière à l'exploiter en chemin de fer touristique, appuyée en cela par le Bureau Economique de la Province de Namur. Depuis lors, cette pittoresque ligne, qui longe la Meuse à flanc de coteau sur sa rive gauche, n'est plus fréquentée que de manière touristique estivale.

✓ Propositions de réouverture... dix ans plus tard

Et voici que, quasiment dix années plus tard, on reparle d'une réouverture en service régulier de cette portion de ligne « internationale ».

En effet, le 7 avril 1999, s'est tenue à Hastière, une conférence de presse pour présenter au monde politique et au public régional le projet de réouverture de la ligne 154 Dinant - Givet.

Les auteurs de ce projet sont une union de syndicats qui, déjà opposés, en 1989, à la « mise hors exploitation temporaire », estiment que la décision doit être reconsidérée à la lumière d'une série de paramètres qui ont, entre-temps, évolué, tant sur le plan touristique qu'économique et environnemental.

Ce conseil syndical interrégional (Charleroi - Namur et Champagne - Ardennes) travaille, depuis un an, à ce projet spécifique : il l'a donc présenté à Hastière, au coeur de la ligne, aux mandataires politiques régionaux, fédéraux et locaux, mais aussi aux représentants de la SNCB et de la SNCF. Les syndicats, dans leur étude, parlent néanmoins d'un montant nécessaire de 500 millions de francs belges (13 millions d'Euros).

« Ne plaidons pas pour un dossier irréaliste. C'est un projet transfrontalier, d'aménagement du territoire, de maillage ferroviaire et de développement économique et social de toute une région. Il n'est pas question d'électrifier la ligne ni d'y amener subitement un trafic surdimensionné. Simplement de répondre à des besoins. » Tel est le message-clé de cette conférence.

Selon les syndicats auteurs du projet, il faudrait l'étudier et le finaliser sur trois plans particuliers :

- **le tourisme** : créer un train touristique estival, « le Mosan », de Maastricht à Sedan, via Namur, Dinant, Givet et Mézières-Charleville et maintenir en parallèle les circulations touristiques à vapeur et diesel des CFV3V de Dinant à Givet ;
- **le transport de personnes** : tenir compte de la saturation de nos routes, du souhait de réouverture manifesté par les établissements scolaires de la région, permettre le raccordement de la « botte de Givet » aux réseaux Thalys et Eurostar et pourquoi pas, créer des trains Givet - Dinant - plages belges de la mer du Nord ;
- **le transport des marchandises** : ici, il n'est pas question de rafler des flux de marchandises à l'axe Athus-Meuse en cours d'électrification, mais d'irriguer et d'alimenter, en marchandises, les régions traversées. Le port de Givet a, en projet, une plate-forme multimodale (rail-route-Meuse) : la ligne Dinant - Givet permettrait un maillage entre les grands axes que sont « Athus - Meuse », « Calais - Bâle »

(artère ferroviaire Valenciennes - Thionville) et Le Havre - Metz. De plus, il faudrait relier Namur, capitale de la Wallonie, et Charleville (préfecture des Ardennes). Au fond, il faudrait créer ici une zone un peu similaire aux axes Lille - Tournai - Mons - Mouscron.

NDLR : Ce projet laisse rêveur... mais il n'a rien d'un poisson d'avril, la conférence de presse ayant eu lieu le 7 avril 1999. Ce projet est certes séduisant... mais dès le départ, on cite le chiffre d'un demi milliard de francs pour la réouverture d'une ligne de 17 kilomètres, sans électrification... Pour rappel, la mise hors exploitation de la ligne 163 entre Libramont et Bastogne a été décidée pour quelques dizaines de millions de francs que l'on ne trouvait pas ou que personne ne voulait payer...

M. Lebeau, avec la collaboration de F. Jennart

□ Ligne 161 - Un nouveau bâtiment de gare à Ottignies

Après 5 ans de travaux, le nouveau bâtiment de gare d'Ottignies a été officiellement inauguré le 30 mars dernier.

✓ Ottignies, noeud ferroviaire de Wallonie

Ottignies est l'une des plus grandes gares wallonnes : 16.000 voyageurs la fréquentent chaque jour pour embarquer dans l'un des 280 trains de voyageurs qui se croisent sur l'axe international nord-sud Bruxelles - Namur - Luxembourg et l'axe régional est-ouest Louvain - Wavre - Court-St-Etienne - Fleurus - Charleroi. N'oublions pas la courte antenne électrifiée à double voie Ottignies - Louvain-la-Neuve Université, créée lors du déménagement de la section francophone de l'Université de Louvain il y a quelque trente ans, et dont le gros trafic étudiant n'est pas pour rien dans le développement actuel d'Ottignies. En trafic marchandises, 130 trains quotidiens passent aujourd'hui à Ottignies. Cette gare est équipée de 11 voies à quai : 5 voies de passage (1 à 5) pour l'axe nord-sud, les voies 6, 7 et 8 de gare latérale pour les liaisons régionales avec Bruxelles et Wavre, et les voies de passage 9, 10 et 11 plutôt spécialisées au trafic vers Charleroi.

✓ Le nouveau bâtiment

Tout comme l'ancien, le nouveau bâtiment est coïncé entre les voies 1 à 5 et 9 à 11, tout contre la gare latérale. Dessiné par l'architecte Christian Bourgeois, le nouvel édifice mesure 60 mètres de long sur 23 de large, et se déploie sur 3 niveaux.

Basées sur un principe de symétrie, les façades offrent une alternance de surfaces pleines et de larges baies vitrées qui laissent pénétrer la lumière jusqu'au coeur du bâtiment. L'entrée de la gare donne directement sur une vaste salle des pas-perdus, dotée d'un éclairage halogène. Celle-ci dispose de trois guichets, d'un « travel-centre », de distributeurs automatiques de billets fonctionnant avec cartes bancaires et cartes Proton, d'une croissanterie et d'installations sanitaires (ce n'est pas comme à Welkenraedt...).

L'actuel couloir sous-voies, qui n'a pas hélas été élargi pour l'adapter aux mouvements actuels de voyageurs, a été intégré au bâtiment de la nouvelle gare, afin que les voyageurs puissent rester à l'abri pour accéder aux quais. Il sera cependant

renové dans les prochains mois et prolongé vers les voiries existantes à ses deux extrémités. On pourra alors supprimer l'affreuse passerelle qui enjambe les voies 1 à 5 côté Namur.



Nouveau bâtiment d'Ottignies (photo SNCB)

Le quai des voies 1 et 2 (direction Bruxelles, la plus fréquentée) sera lui aussi renové : il sera élargi, un escalier mécanique y donnera accès, il sera surélevé, pavé et doté d'un abri de quai plus long et plus confortable.

Quant à la place située devant la gare, elle devra être redimensionnée courant 1999, avec nouvelle gare d'autobus, emplacements pour taxi et dépose rapide de voyageurs, parking d'une centaine de places...

✓ Une nouvelle cabine de signalisation

Le nouveau bâtiment d'Ottignies est calibré pour contenir le futur poste de signalisation de technologie PLP (poste à logique programmée). Cette cabine de signalisation sera mise en service à partir de 2000, étape par étape, pour être totalement opérationnelle en 2005. A cette date, elle commandera toutes les installations de sections suivantes :

- *ligne 161 Bruxelles - Namur* : tronçon Groenendael (exclu) à Rhisnes (exclu), y compris les installations secondaires en gare de La Hulpe, Genval, Ottignies, Mont-Saint-Guibert et Gembloux ;
- *ligne 161D Ottignies - Louvain-la-Neuve Université*, y compris la gare en cul de sac de Louvain-la-Neuve Université (3 voies) ;
- *ligne 139 Louvain - Ottignies* : tronçon St-Joris-Weert (exclu) à Ottignies, y compris les installations de la gare de Wavre.

Dès le courant 2000, les installations de La Hulpe et de Mont-Saint-Guibert seront gérées au départ du nouveau poste de signalisation d'Ottignies.

✓ **Le RER Ottignies - Bruxelles**

L'attrait de la gare d'Ottignies dépend notamment d'une bonne régularité du trafic ferroviaire. C'est un lieu commun de rappeler aujourd'hui les problèmes de régularité que la SNCB rencontre aux heures de pointe sur cette section très chargée. Aussi, il est prévu à terme de porter la section Ottignies - Bruxelles-Schuman à quatre voies, de réaliser un tunnel entre Bruxelles-Schuman et Schaerbeek-Josaphat et construire une nouvelle gare terminale pour TGV « Bruxelles-Europe » sur le site actuel de la gare de Schaerbeek.



**Schaerbeek (ligne 161) : train IC pour Luxembourg (automotrices 418 et 430)
photo M. Griten - 15.05.99**

✓ **Quadruplement de la section Ottignies - Y Louvain-la-Neuve**

La ligne 161 D est normalement desservie à la cadence de quatre trains à l'heure dans chaque sens. Ceux-ci, au départ d'Ottignies, doivent parcourir quelques kilomètres en tronçon commun avec la ligne 161 vers Namur, en forte rampe de surcroît, avant de bifurquer vers Louvain-la-Neuve. Ce goulot d'étranglement est préjudiciable à la fluidité des circulations dans le secteur. Aussi, la SNCB étudie-t-elle le quadruplement des voies entre la sortie d'Ottignies et la bifurcation des lignes 161/161D afin de résoudre une bonne fois le problème.

✓ Ligne 161 - rajeunissement à Mont-Saint-Guibert

Ottignies n'est pas la seule gare de la région à profiter d'un lifting en profondeur. Les plus modestes installations de Mont-Saint-Guibert, situées à 6 km au sud d'Ottignies en direction de Namur, en ont bénéficié, elles aussi. Un nouveau bâtiment de gare y remplace désormais l'ancien, qui présentait d'importantes dégradations. La nouvelle bâtisse comprend salle d'attente et guichet. Un abri de quai sera également mis en place après démolition de l'ancien bâtiment.

□ Ligne 165 « Athus-Meuse » - aperçu sur les travaux actuels et futurs



Comme nous l'avons maintes fois souligné, c'est en 2002 que l'« Athus-Meuse », à savoir les lignes 166 Dinant - Bertrix, 165 Libramont - Virton - Athus et 167 Y Autelbas - Athus seront complètement modernisées et électrifiées en 25 kV 50 Hz dans le cadre de l'aménagement d'un corridor ferroviaire performant entre le port d'Anvers, le Grand-Duché de Luxembourg, l'est de la France, la Suisse et l'Italie.

Les Epioux : le train de travaux est dépassé par l'autorail 4502 circulant sur la voie « A » en direction de Virton. On remarque les signaux du futur block automatique (photo J. Perenon 20 avril 1999).

Voici un planning de l'avancement des travaux au 1^{er} mai 1999.

✓ Equipement caténaire en ligne

légende : T = équipement terminé O = travail non encore effectué X = case sans objet

section	pose des poteaux			pose des équipements caténaires			remarques
	voie A	voie B	voies accessoires	voie A	voie B	voies accessoires	remarques
Y Neffe (km 1.393)	T	T	X	O	O	X	
zone 3 kV	T	T	X	O	O	X	
zone 25 kV	T	T	X	O	O	X	travaux terminés aux tunnels d'Anseremme et Furfooz
Gendron-Celles (km 10.268)	T	T	T	O	O	O	
pleine voie	O	O	X	O	O	X	
simple voie de Houyet	O	X	X	O	X	X	tunnel de Houyet: travaux terminés en 1999
Houyet (km 15.120)	O	O	O	O	O	O	
pleine voie	T	T	X	T	T	X	
Beauraing (km 24.752)	T	T	T	O	O	O	
pleine voie	T	T	X	T au-delà du km 31	T au-delà du km 31	X	tunnels de Pondrôme et Vonèche : travaux → 2001
Vonèche	T	T	X	T	T	X	
pleine voie	T	T	X	T	T	X	
km 43	O	O	X	O	O	X	
simple voie de Gedinne	O	X	X	O	X	X	tunnel de Gedinne : travaux → 2000
Gedinne (km 46.026)	T au-delà de km 45.3	O	O	O	O	O	
pleine voie	T	T	X	T au-delà de km 47	T au-delà de km 47	X	
Paliseul (km 60.714)	T	T	X	T	T	X	
pleine voie	T	T	X	T	T	X	
Bertrix	O	O	O	O	O	O	
pleine voie	en cours	en cours	X	O	O	X	
Florenville	O	O	O	O	O	O	

section	pose des poteaux			pose des équipements caténaires			remarques
	voie A	voie B	voies accessoires	voie A	voie B	voies accessoires	remarques
pleine voie	T	T	X	O	O	X	
simple voie de Lahage	O	X	X	O	X	X	tunnel de Lahage: travaux en 2001
pleine voie	T	T	X	O	O	X	
Virton (km 117.277)	en cours	en cours	en cours	O	O	O	sauf supports spéciaux
pleine voie	T	T	X	en cours	en cours	X	
Halanzy (km 134.411)	T	T	X	en cours	en cours	X	
pleine voie	T	T	X	en cours	en cours	X	
simple voie → Athus	O	X	X	O	X	X	
simple voie → Rodange	O	X	X	O	X	X	
simple voie Athus → Rodange	en service	X	X	en service	X	X	
Athus	O	O	X	O	O	X	
Ligne 167							
Y Autelbas	O	X	X	O	X	X	
zone 3 kV l. 167	O	X	X	O	X	X	
zone 25 kV ligne 167	O	X	X	O	X	X	
Ligne 165 : branche Libramont- Bertrix							
Libramont (km 1.393)	T	T	en service	O	O		
zone 3 kV	T	T	X	O	O	X	
zone 25 kV	T	T	X	O	O	X	
Bertrix (km 12.043)	T	T	T	O	O	O	

✓ **Planning de l'évolution de la signalisation (au 1er mai 1999)**

*légende : PTR : poste tout relais PLP : poste à logique programmée
BAL : block automatique lumineux BSRM : blocage du sens de circulation matérialisé*

section	type poste actuel	type poste futur	équipement en ligne actuel	équipement en ligne futur	signalisation de contre-voie	remarques
Anseremme (km 3.121)	accès simple voie: PTR Dinant	accès simple voie: PTR Dinant				
pleine voie			BAL 5 sections (01/95)	travaux terminés	BSRM existant	travaux terminés aux tunnels de Pont-à-Lesse et Furfooz
Gendron-Celles (km 10.268)	PTR type ancien (81)	PLP (décembre 2000)				
pleine voie			BAL 1 section	idem 2 sections (12/2000)	BSRM existant	travaux terminés aux tunnels de Gendron et Nini
Houyet (km 15.120)	PTR type ancien (81) adapté en 1999	PLP (12/2000)				tunnel de Houyet & tronçon à simple voie: 1999
pleine voie			BAL 3 sections	idem 5 sections (12/2000)	BSRM existant	
Beauraing (km 24.752)	PLP (03/99)					
pleine voie			BAL 7 sections (03/99)		BSRM (03/99)	
Pondrôme (km 30.556)	supprimé (06/97)		idem		idem	tunnel de Pondrôme et Vonêche: travaux → 2001
pleine voie Vonêche			idem		idem	
pleine voie	PLP (03/99)					
			BAL 4 sections (03/99)		BSRM (03/99)	
Gedinne	PLP (03/99)					tunnel de Gedinne :

section	type poste actuel	type poste futur	équipement en ligne actuel	équipement en ligne futur	signalisation de contre-voie	remarques
						2000 (simple voie sur ± 1 km)
pleine voie			BAL 8 sections (03/99) idem		BSRM (03/99)	
Graide (km53.732)	supprimé (03/99)				idem	installations locales traitées comme raccor- dement
pleine voie Paliseul (km60.714)	PLP (03/99)		idem		idem	
pleine voie			BAL 6 sections (03/99)		BSRM (03/99)	
Bertrix (km72.688)	PLP (11/96)					poste-chef
pleine voie			block par téléphone (1 section de 8 km)	BAL (12/99) 10 sections	BSRM (12/99)	
Straimont (km81.215)	cabine de block mécanique (B 41)	supprimé (12/99)		idem	idem	
pleine voie			block par téléphone (1 section de 11 km)	idem	idem	
Florenville (km93.044)	cabine mécanique (B 44)	PLP (12/99)				
pleine voie			block par téléphone (1 section de 10 km)	BAL (06/2000) 7 sections	BSRM (06/2000)	
St-Vincent- Bellefont. (km 103.000)	cabine mécanique (B 31)	supprimé (06/2000)		idem	idem	
pleine voie			block par téléphone (1 section de 7 km)	idem	idem	

section	type poste actuel	type poste futur	équipement en ligne actuel	équipement en ligne futur	signalisation de contre-voie	remarques
Lahage		PLP (06/2000)				tunnel de Lahage mis à simple voie sur 1 km : 2001
pleine voie				BAL (06/2000) 6 sections	BSRM (01/2000)	
Meix-devant-Virton (km 111.751)	PTR (84)	supprimé (06/2000)				
pleine voie				BAL 1 section de ± 5 km		
Virton	PTR (86)	adaptation PTR (06/2000)				
pleine voie			BAL 1 section de 4 km	BAL (09/2000) 9 sections	BSRM (09/2000)	
Latour	supprimé (1992)			idem	idem	
pleine voie			BAL 1 section de 12 km	idem	idem	
Halanzy (km 134.411)	PTR simplifié (80)	PLP (09/2000)				
pleine voie			BAL 1 section de 6 km	BAL (09/2000) 4 sections	BSRM (09/2000)	
Athus km 141.794 (213.498 l. 167)	PTR (1975)	PLP (12/2000)				
pleine voie ligne 167			BAL double voie - 3 sections	BAL simple voie - 2 sections	BSRM (?)	tronçon à simple voie
Autelbas (km203.046 ligne 162)	PTR (1969)	idem				télécommandé d'Arlon

✓ Le saviez-vous ?

Au moment de la construction de la gare de triage et de la remise à locomotives de **Latour** (près de Virton) en 1925, les voies principales de la ligne 165, primitivement en ligne droite entre les passages à niveau de Chenois et Ruelle, avaient vu leur tracé dévié afin de faire place aux nouvelles installations. La partie la plus sensible de cette déviation située à hauteur de la cour des ateliers et du PN de Ruelle avait permis l'établissement du faisceau « C ». Le site de Latour étant aujourd'hui désaffecté, cette partie de la ligne 165 vient d'être rectifiée sur près de 2 km (aux environs des BK 122 et 123 de la ligne 165) en alignement droit, sans toutefois revenir au tracé primitif. Les travaux correspondants ont été menés courant novembre 1998. Les trains circulent sur la ligne rectifiée depuis fin novembre 1998. La réception provisoire de la « ligne nouvelle » a eu lieu le 12 avril 1999. Il n'y a pas encore de réception définitive à ce jour...

J.-Cl. Léonard

✓ Nouvelles ferroviaires de la région de Florenville

□ Le point sur les travaux de modernisation

A la fin du mois d'avril 1999, la situation se présentait comme suit:

Voie

Renouvellement ballast sur voie « A » (direction Virton) de Florenville à Saint-Vincent-Bellefontaine.

Caténaires

Les poteaux sont installés: depuis Virton jusqu'à l'entrée de la gare de Florenville, et depuis Bertrix jusqu'à la forêt des Epioux. Le 20 avril, le train de pose travaillait sur voie « B » (direction Bertrix) au niveau du lac des Epioux et avançait vers Florenville. Les travaux sont effectués par une entreprise française: la S.C.L.E (Société de Construction des Lignes Electriques) de Toulouse.

Exploitation

- *En journée*, du lundi au vendredi, neutralisation de la voie « B » de Bertrix à Florenville (pose des poteaux) et de la voie « A » de Florenville à Saint-Vincent-Bellefontaine (renouvellement ballast).
- *En fin d'après midi*, la voie « B » est rendue à la circulation.
- *La nuit*, seule la voie « B » est utilisée de Bertrix à Saint-Vincent-Bellefontaine pour éviter d'avoir deux agents présents à Florenville. Avant minuit il passe, en principe, deux trains de marchandises vers Bertrix et de minuit à cinq heures, cinq convois en direction de Virton.
- *Le week-end*, circulation normale sur les deux voies.



Florenville

↑ Train d'automobiles garé voie 3 le 22.04.99. En tête, locomotives 5308 et 5315.

↓ Croisement d'autorails le 23.04.99 : sur voie « A », autorail 4410 en retard pour Virton, voie « B », autorail 4506... très fréquenté pour Libramont

(photos J. Perenon).

Signalisation

Les signaux à palettes sont toujours fidèles au poste, les trois blocks mécaniques étant exploités comme suit:

Straimont: ouvert du lundi au vendredi de 7h30 à 15h30 et le samedi de 6h à 14h.

Florenville: toujours ouvert en permanence, présence d'un signaleur en renfort la semaine de 6h à 22h pour les manoeuvres de passage en voie unique, de garage et de dégarage des trains sur la voie 3.

La nuit, entre 0h et 5H, les trains de marchandises circulant à contre sens sur voie « B », le signaleur ne manoeuvre pas les signaux mais présente la lanterne (rouge ou verte) au passage des convois.

Saint-Vincent-Bellefontaine: Ouvert du lundi 6h au dimanche 6h.

Service voyageurs

Depuis la mise en application du plan IC/IR en 1984, la section Bertrix - Virton est traditionnellement desservie par une circulation cadencée toutes les deux heures.

Après l'abandon de la desserte de Bastogne en 1993, les autorails sont limités au parcours Libramont - Bertrix - Florenville - Virton.

A compter du 24 mai 1998 diverses améliorations ont été apportées au service avec en particulier:

- la mise en place d'un aller retour « P » du lundi au vendredi selon les horaires suivants: Virton (7h17) - Florenville (7h38) - Bertrix (7h55) ; Bertrix (17h05) - Florenville (17h22) - Virton (17h43). Cette circulation est bien adaptée au besoin des scolaires qui fréquentent les établissements de Bertrix, par ailleurs elle offre des possibilités de correspondances de et vers Libramont.
- la création de deux services matinaux le dimanche: Virton (6h20) - Libramont (7h10) et Libramont (7h46) - Virton (8h40).
- la création de deux services de soirée le samedi :Virton (20h20) - Libramont (21h14) et Libramont (21h46) - Virton (22h40)

Service marchandises

Pendant la période des travaux, le nombre de trains de marchandises a été volontairement limité particulièrement pendant la journée. Les tableau ci-après donnent, à titre indicatif, les heures de passage théoriques des circulations régulières à Florenville en novembre 1998. Il est possible que, compte tenu des différents chantiers en cours, ce programme ait été quelque peu modifié depuis.

DIRECTION VIRTON (VOIE « A »)

Heure	Nature	Jours de circulation
0h 54	Citernes	sauf 1 -7
2h 04	Coils	sauf 1 -7
2h 41	Diffus	sauf 1 -7
3h 53	Citernes	sauf 1 -7
5h 14	Coils	sauf 1 -7

DIRECTION BERTRIX (VOIE « B »)

Heure	Nature	Jours de circulation
0h 55	Produits sidérurgiques	sauf 1
9h 44	Automobiles	sauf 6
16h 08	Coils	sauf 7
17h 11	Cellulose des Ardennes ⁵	sauf 6 -7
23h 08	Citernes	sauf 6 -7

Quelques remarques à la lecture de ces tableaux:

- Les circulations marchandises sur voie A (en direction de Virton) ont lieu seulement la nuit.
- Les week-ends sont très calmes avec un train le samedi en journée (16h08), un passage nocturne (0h55) la nuit suivante, et le train d'automobiles le dimanche matin (9h44). Néant la nuit du dimanche au lundi mais le personnel est à son poste pour parer à toute éventualité.

✓ **Ambiance nocturne à Florenville**

Le silence de cette nuit claire de pleine lune est seulement troublé par quelques aboiements lointains et le hullement de la chouette, locataire des taillis touffus qui envahissent les rails le long du quai aux bois.

Dans la gare, la petite aiguille de l'horloge s'est endormie face au chiffre 2 du cadran tandis que sa soeur aînée se hisse péniblement vers le 12. Tout à coup, la sonnerie du téléphone brise le calme de la nuit, bref échange de messages, la porte s'ouvre, le signaleur sort du bâtiment, se dirige vers l'abri des leviers et remonte les numéros 2 et 4.

Le feu de la palette « H », placée en sentinelle à l'orée de la tranchée côté Virton, échange alors son rouge autoritaire pour un vert permissif.

Quelques minutes s'étirent, les dernières encore tranquilles. Mais déjà, au loin, un ronronnement presque imperceptible s'amplifie. Dans la courbe précédant le viaduc sur la Semois des phares apparaissent, grossissent, le ronronnement fait place au vrombissement sourd et puissant bien reconnaissable des moteurs diesels G.M. Puis, brusquement, c'est le fracas du passage du convoi, le martèlement des bogies sur les joints de rails, le sol tremble, un souffle envahit les abords de la voie, un train passe, un train est passé....

Le souffle s'est envolé, le vacarme décroît, les feux rouges du dernier wagon s'éloignent dans la nuit. Les pas du cheminot crissent sur le gravier du quai, claquement des leviers, le signal reprend sa couleur d'avant, le calme est revenu.

La chouette hulule à nouveau et, tandis que la grande aiguille commence sa lente descente vers le 6, seul le carré de lumière jaune qui s'étend sur le quai devant la fenêtre signale la présence de l'homme qui veille....

J. Perenon

⁵ Virton → Libramont

□ Addenda et errata

à l'Inventaire des voies ferrées de la SNCB (éditions GTF asbl)

✓ ligne 96 Bruxelles - frontière française

Grâce à M. Paul PASTIELS (qu'on ne présente plus...), voici la situation actuelle de la ligne 96 et de ses appendices aux environs de Bruxelles. Ce tableau complète et remplace celui qui a paru dans notre inventaire.

n°	tronçon ®	▲	≡	⚡	vitesse de référence	particularité
96	• Bruxelles-Midi - Hal.....	*	2	3 kV	160	
	• Hal - Quévy (°).....	*	2	3 kV	140	
	• Quévy - frontière française (Feignies).....	*	2	25 kV (⁷)	140	
96/1	Y Ecaussines - Y Soignies		2	3 kV		
96/2	Y Jurbise - Y Lens		2	3 kV		
96A	Bruxelles-Midi - Y Ruisbroek	*	2	3 kV	90	
96B	Bruxelles-Midi - Forest (Voitures)		2	3 kV	40	
96C	Bruxelles-Midi - Forest (Voitures)		1	3 kV	40	voie « car-wash » dans le sens Bruxelles P.I. → Forest (Voitures)
96D	Bruxelles-Midi - ATE Bruxelles-Midi/Forest (Voitures)					voie de circulation à construire
96E	Lot - Hal	*	1	3 kV	120	
96N	• Bruxelles-Midi - Y Ruisbroek					voies en construction
	• Y Ruisbroek - Hal	*	2	3 kV	160	

✓ liste des tunnels du réseau SNCB

Deux erreurs se sont glissées dans la liste des tunnels du réseau SNCB que nous avons par ailleurs publiée.

Sur la ligne 130 A Charleroi-Sud - Erquelinnes - frontière, la longueur du tunnel de Leernes manque : elle est de 441 mètres.

(°) - ligne 96 : gare bicourant commutable à Quévy (3 kV/35 kV).

(⁷) - ligne 96 : électrification en 25 kV à partir de Quévy, à la zone neutre en voies principales (BK 74.082) vers la frontière géographique (BK 76.218).

Sur la **ligne 132, Charleroi - Mariembourg**, il y a confusion entre deux tunnels et les indications doivent être corrigées comme suit :

- *tunnel de Jamioulx* (145 mètres) - voies mariées (pas de restriction de circulation)
- *tunnel de Ham-sur-Heure* (421 mètres) - double voie (gabarit réduit non UIC - restrictions de circulation an vigueur pour certains types de matériel roulant).

Pour rappel, notre **Inventaire des lignes ferrées de Belgique** est toujours disponible. Vous y trouverez l'inventaire complet, par numéro, de toutes les **lignes ferrées de la SNCB** au 1er novembre 1998, en distinguant lignes principales, à exploitation simplifiée et industrielles. L'inventaire précise l'existence ou non de trafic voyageurs, le nombre de voies, la tension d'alimentation de la caténaire, la vitesse de référence et d'autres particularités d'exploitation.

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

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

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

(étranger : 250 BEF frais de port compris)

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

Si vous le désirez, nous pouvons aussi vous procurer la **carte complète du réseau ferré belge au 01.01.98**, publiée par la SNCB (100 x 70 cm environ, pliée). Editée en couleurs, celle-ci distingue lignes principales et secondaires, à exploitation simplifiée, industrielles, hors service et touristiques, avec indication des bifurcations, et des gares et points d'arrêt, classés dans leurs diverses catégories. Un complément utile à « l'inventaire des lignes ferrées belges » publié par le GTF asbl.

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

Prix : 200 BEF (+ 60 BEF envoi) = **260 BEF**

(étranger : frais d'envoi portés à 70 BEF)

code-article à indiquer en communication de votre versement :

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

Pour vous procurer ces articles, versez la somme correspondante à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, B.P. 191, 4000 Liège 1. Vous pouvez aussi utiliser votre carte de crédit (formulaire disponible en page 78 de ce numéro). N'oubliez pas d'indiquer en communication de votre versement le n° de code-article.

PETITE ANNONCE

A vendre, pour cause de décès, livres et publications périodiques ferroviaires belges et françaises (dont la plupart sont épuisées aujourd'hui). La liste est disponible jusqu'au 20/7/99 à GTF asbl-secrétariat, B.P. 191, B-4000 Liège 1 : pour la recevoir sans engagement, il vous suffit de joindre à votre demande une enveloppe timbrée à 17 F et portant l'indication de votre nom et adresse.

Matériel roulant SNCB

Matériel moteur

□ Les allèges des plans inclinés d'Ans

Rappelons tout d'abord que les trains tractés lourds sont systématiquement allégés en queue entre Liège-Guillemins et Montegnée, vu les fortes rampes des plans inclinés d'Ans. Les locomotives électriques spécialisées à ce service de pousse non attelée disposent d'un jeu de tampons allongés, pour éviter tout mariage de butoirs.

La locomotive électrique 2383, allège titulaire pendant des années, vient de réintégrer le roulement régulier. Outre la 2250, désignée pour ce service fin de l'année dernière, c'est maintenant... et logiquement la 2249 qui la renforce pour ce service.

Le matériel c'est bien, mais il y a surtout les hommes... Ces allèges sont desservies par une petite série de conducteurs du dépôt de Liège, qui passent leur journée entre le tiroir spécialisé de Liège-Guillemins et son homologue d'Ans, quand ils ne vont pas jusqu'à Remicourt, en cas d'embouteillage de celui-ci...

□ Des locomotives série 62 pour ACTS

La compagnie privée néerlandaise ACTS (*Afzet Container Transport Service*) a racheté d'occasion à la SNCB 5 locomotives diesel série 62. Elles seront affectées au remorquage de trains complets de conteneurs sur les sections néerlandaises Onnem - Veendam et Kijfhoek - Maasvlakte non électrifiées.

Les locomotives série 62 vendues sont les 6321, 6325, 6391, 6392 et 6393. Selon le contrat de vente, la SNCB a procédé à un grand entretien et à la remise en peinture dans une surprenante livrée mauve avec marquages jaunes. Les locomotives ont été renumérotées dans la série 6701 à 6705.

□ Rénovation annoncée des automotrices électriques ⑧ doubles du parc

Fin avril dernier, la SNCB a présenté à la presse à Bruxelles-Midi l'automotrice électrique double 606, entièrement rénovée.

La 606 est en fait la « tête de série » de la chaîne de rénovation des 181 automotrices électriques doubles « classiques » du parc SNCB, des tranches construites entre 1966 et 1979 (n°601 à 655 et 657 à 782)⁸. Chacune de ces automotrices sera prise en mains par l'Atelier Central de Malines de la SNCB, pour des travaux intérieurs et extérieurs d'un montant de 25 millions de francs l'unité, qui devraient prolonger sa durée de vie qu'une quinzaine d'années et éviter ainsi l'achat prématuré de nouveau matériel à la SNCB.

⁸ - les puristes noteront que les automotrices ex-Sabena, n°595 à 600, aux aménagements intérieurs particuliers, ne font pas partie de cette opération de rénovation.

La rénovation extérieure porte sur la livrée (à base de gris, bleu et rouge comme sur les voitures I 11 et automotrices tranche 1996), et sur les fenêtres (avec désormais, pour les compartiments voyageurs, une seule vitre coulissante en partie supérieure au lieu de deux, comme sur les voitures M4). Les portes pliantes n'ont pas été modifiées.

A l'intérieur, les aménagements pour les voyageurs ont été revus. Les portes intérieures ont été modifiées. La 1^{ère} classe a été dotée de sièges individuels « vieux-rose ». En 2^{ème} classe, les inconfortables banquettes n'ont pas fait place - hélas selon nous - à des sièges individuels, mais ont été redessinées et renouvelées, rendues plus confortables et désormais habillées d'une teinte... violette, qui ne manquera pas de surprendre certains. Les porte-bagages sont désormais longitudinaux au lieu de transversaux, avec éclairage intégré. Quant au chauffage... les radiateurs électriques ont fait place à un système à air pulsé, fonctionnel en hiver comme en été comme dans les voitures M4. Les toilettes sont désormais « chimiques », tandis que les postes de conduite ont été revus et agrandis (en longueur). Un système de sonorisation a aussi été installé, mais la SNCB a omis - et c'est dommage - d'installer un système lumineux intérieur et extérieur indiquant la destination du train... Enfin, le nombre de places « fumeurs » a été réduit en 1^{ère} et 2^{ème} classe.

Le programme de rénovation prévoit la prise en main de 19 automotrices en 1999. A partir de 2000, 25 automotrices seront annuellement rénovées sur ce modèle.

□ Autorails série 41



On ne verra bientôt plus les vieillissantes et inconfortables rames réversibles de voitures M2 et les locomotives diesel série 62 sur la relation Anvers-Neerpelt (Overpelt - train IR 3209 pour Neerpelt - photo M. Grieten - 17.05.99)

La SNCB a annoncé qu'elle mettrait en service à partir de décembre 1999, dès réception de l'usine Alstom, les nouveaux autorails doubles série 41 sur les lignes non électrifiées de Campine : les relations directes Anvers - Lierre - Neerpelt et omnibus Mol - Hasselt.

En attendant la livraison de la totalité de ces engins, le bruit circule aussi que les locomotives série 55 « bleues », une fois libérées de l'axe Liège - Luxembourg (voir notre article par ailleurs) seraient, elles aussi, engagées entre Anvers et Neerpelt, ce qui permettrait le remplacement des vieillissantes voitures M2 qui desservent actuellement la relation par du matériel plus moderne (voitures M4 par exemple).

Matériel remorqué

□ Location de voitures K4 aux *Nederlandse Spoorwegen*



A Binche, la 2225 manoeuvre voie 2 le long d'une rame de voitures K4 à l'arrivée du train « P » 8741 venant de Bruxelles, pour remise en tête (photo M. Grieten - 09.04.99)

La SNCB a accepté de louer aux NS-Reizigers 80 voitures de type K4 afin de pallier le manque actuel de matériel voyageurs aux Pays-Bas. La location porte sur 13 voitures A, 53 voitures B et 14 voitures BD. Les premières unités ont été livrées aux NS courant du mois d'avril dernier. Les NS engagent pour le moment ce matériel par tranche de 5 unités sur les relations La Haye - Venlo et La Haye - Heerlen.

Pour tout savoir sur les voitures K4 de la SNCB, référez-vous à **Trans-fer spécial n°5**, qui contient notamment leur descriptif complet, mais aussi l'histoire complète de la ligne Mons - Quiévrain - Valenciennes. Vous ne l'avez pas ? Nous allons vous l'envoyer ! Versez une somme de 375 BEF envoi compris à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, B.P. 191, 4000 Liège 1 en indiquant en communication le code-article « 305 » ou utilisez votre carte de crédit (formulaire de commande en page 78).

❑ Les voitures à deux étages type M6 en rade

La SNCB a confié son malaise devant le blocage actuel de la commande de 210 voitures à deux étages, dont elle a un urgent besoin, blocage dû aux recours judiciaires déposés par diverses sociétés intéressées à décrocher le marché. Quand on sait qu'il faut compter deux ans entre la passation de la commande ferme et la livraison de la première voiture...

❑ Un wagon laveur de rails à la SNCB

La SNCB vient enfin de s'équiper d'un wagon laveur de rails pour porter remède aux problèmes de manque d'adhérence qu'elle rencontre - comme les autres réseaux - depuis une dizaine d'années en automne.

Il faut savoir que le problème est causé par... la chute des feuilles. Les services techniques de la SNCB expliquent doctement que : « Le passage des trains entraîne de tourbillons qui entraînent les feuilles fraîchement tombées sur et près des voies. Dans ces tourbillons, il arrive que les feuilles mortes se fassent laminer entre une roue et le rail. Le produit de ce laminage est appelé tache noire, s'accroche au rail et y reste tant que celui-ci est sec. Au cours du temps, cette tache noire se comporte comme un véritable buvard, qui absorbe non seulement des restes de grains de sable utilisés pour accroître l'adhérence à la traction, des oxydes de fer, mais aussi des poussières grasses (suies, résidus de combustion du gasoil, pertes d'huile des véhicules ferroviaires...). Dès que le rail devient humide, suite par exemple à la rosée d'automne, le buvard gonfle, et s'étale sur toute une zone. Le train se trouve alors sur un véritable roulement à billes, et perd son adhérence. » Nous voilà ainsi avertis.

Aussi, le remède le plus naturel et le moins coûteux consiste, selon la SNCB, à concevoir un dispositif capable de laver la table de roulement du rail à l'eau, avec une chasse suffisante.

La SNCB a donc approprié deux wagons pour procéder au nettoyage à très haute pression des rails en voie. Il s'agit :

- d'un wagon-citerne (80 88 786 0 011.9) pouvant contenir 60.000 litres d'eau ;
- d'un wagon plat (80 88 982 0 287 0) sur lequel est monté un groupe motopompe, quatre buses de projection de l'eau, une citerne-tampon de 6 m³ et une cabine de 5 m² pour le personnel, où on trouve les commandes du groupe moto-pompe, un interphone de liaison avec la cabine de conduite, des sièges, armoires et installations de chauffage.

L'autonomie de cette nouvelle installation roulante est de 8 heures, pour une vitesse maximale de 50 km/h. Gageons que cette nouvelle installation améliorera la régularité des trains, à la grande satisfaction des usagers !

□ Quand les rames de métro de la STIB roulent sur le réseau SNCB

Comme annoncé dans Trans-fer 110, la première rame de la cinquième série du métro bruxellois a circulé sur le réseau de la SNCB le lundi 17 mai 1999.

Livrée par camion (!) le 13 avril dernier depuis l'usine Bombardier de Bruges, la rame 401-402 a fait l'objet d'essais intensifs sur la longue ligne droite du dépôt de Haren. Un mois plus tard, soit le 17 mai, après le passage du dernier train « L » de la ligne 26 vers Vilvorde et Malines, c'est la locomotive de manoeuvres 8037 de la SNCB qui s'engagea vers 21 heures sur le raccordement STIB de Haren pour aller chercher cette rame, après manoeuvres. Grâce à un attelage spécialement conçu à cet effet, la rame a été tirée puis poussée sur la voie « B » de la ligne 26 où la STIB est raccordée. Puis c'est à contre-voie jusqu'à l'atelier ES d'Etterbeek (ligne 26/2) que la rame a été tirée sans problème sur ce parcours de 8 km. Ensuite, c'est poussée par la locomotive 8037 SNCB que la nouvelle rame s'est engagée sur la voie « A » de la ligne 26 et sur le raccordement STIB de Delta⁹. Tous les mois, les rames suivantes feront le même trajet. Signalons qu'il a été nécessaire d'adapter tous les crocodiles des signaux de la ligne 26 sur les deux voies entre Delta et Haren, pour permettre le passage des rames.

M. Grieten



Vue saisissante de la rame STIB 402-401 à contre-voie à Haren SNCB, au cours de son transfert à l'atelier Delta de la STIB (photo M. Grieten - 17.05.99)

⁹ - dans Trans-fer 110, il y a une inversion dans la désignation des voies de la ligne 26 où la STIB est raccordée. L'atelier-dépôt Delta est en effet raccordé à la voie « A » de la ligne 26, celui de Haren à la voie « B ». Nos lecteurs voudront bien excuser cette erreur et rectifier.

Les réseaux voisins

La « HSL-Zuid » Hogesnellijn-Zuid

Ce que les Français appellent la ligne à grande vitesse « Nord-Europe » est connu sous le nom « HSL-Zuid » chez nos voisins du nord, aux Pays-Bas. Et il est grand temps d'en parler, de cette « HSL-Zuid », parce qu'en 1999 commencent les travaux de cet ultime tronçon de la ligne à grande vitesse Paris - Bruxelles - Amsterdam. Ce sera finalement en 2005 que les premiers véritables trains à grande vitesse seront mis en circulation aux Pays-Bas.

La ligne à grande vitesse et les particularités de son exploitation

Le point de départ de cette ligne d'une longueur totale de 100 km est situé au sud d'Amsterdam et le point final se situe à hauteur de la frontière belgo-néerlandaise, au sud de Breda. Quatre gares sont prévues sur la ligne à grande vitesse: Amsterdam CS, Schiphol, Rotterdam CS et Breda. Cette dernière ne sera toutefois pas desservie par les TGV, mais bien par les trains intercités intérieurs accélérés.

C'est là la grande particularité de cette ligne à grande vitesse sud : elle a été conçue pour une utilisation mixte, comme la LGV belge n°2 Bierbeek - Ans. Ainsi, on y verra non seulement circuler des TGV mais également des trains intercités rapides, appelés « *shuttles intérieurs* ». Selon les prévisions, environ la moitié des voyageurs qui utiliseront la « HSL-Zuid » le feront en trafic intérieur accéléré.

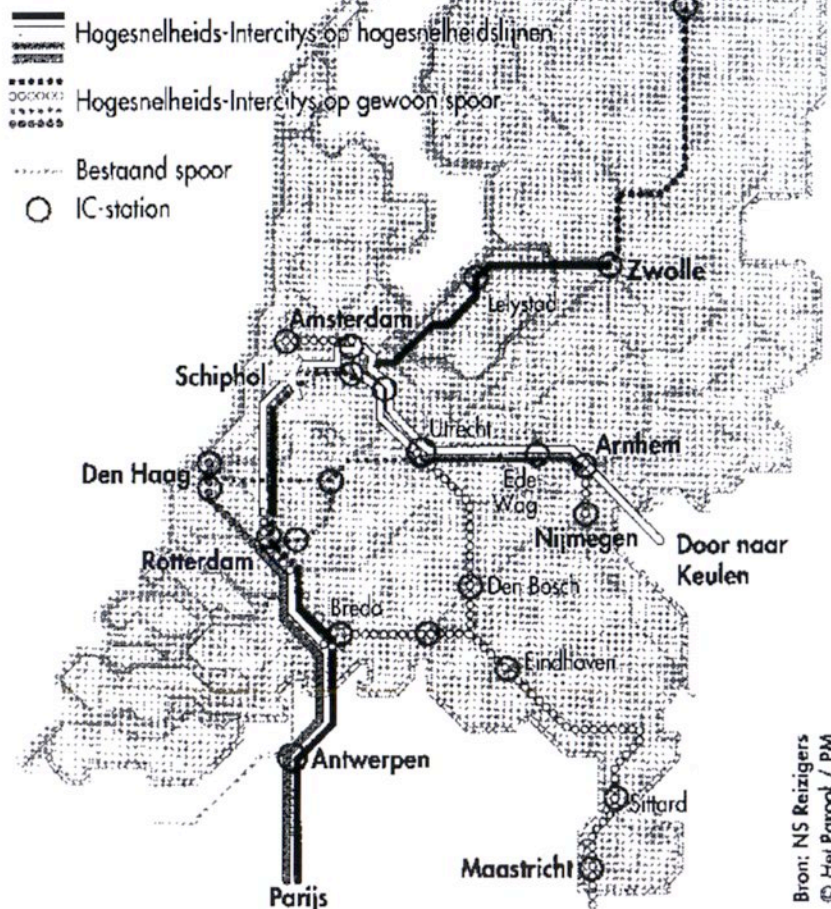
Il ne s'agit pas là d'un concept isolé, mais bien d'une approche générale que les Néerlandais veulent appliquer sur l'ensemble de leur futur réseau à grande vitesse : « HSL-Zuid » Amsterdam-Breda (vers Bruxelles), « HSL-Oost » à construire Amsterdam-Arnheim (vers Köln Hbf), la « Flevolijn » existante (Amsterdam - Lelystad) et la « Hanzelijn » (Lelystad - Zwolle), devant encore être construite. Ces deux dernières lignes auront donc la particularité d'être considérées comme « lignes à grande vitesse » qui permettront un gain de temps important sur le trajet Amsterdam - Groningen.

Globalement le projet d'IC accélérés prévoit des navettes entre les 27 gares les plus importantes des Pays-Bas. Les Nederlandse Spoorwegen espèrent atteindre des chutes de temps de trajet d'en moyenne 22% et une hausse de 40% de voyageurs. Septante pour cent des trains sur les deux principales LGV auraient une destination à l'intérieur du pays comme terminus.

Les NS espèrent ainsi transporter 300 à 400 000 voyageurs par jour sur leur réseau à grande vitesse. Pour ce faire, la société aurait besoin de 45 à 70 rames à grande vitesse aptes aux 300 km/h. Les NS songent dans ce cadre à un matériel similaire aux TGV-Duplex (à deux étages) que la SNCF engage actuellement entre Paris et Lyon, et qui ont la particularité de fonctionner sous caténaire 1,5 kV continu et 25 kV 50 Hz, les deux tensions qui seront justement présentes sur le réseau néerlandais une fois les lignes à grande vitesse construites (le projet NS de réélectrification complète du réseau en 25 kV 50 Hz semble aujourd'hui en veilleuse, vu son coût).

Snellere intercitys

Concept voor 2010



Bron: NS Reizigers
© Het Parool / PM

Traduction des légendes :

Hogesnelheids-Intercity op hogesnelheidslijnen = trains Intercity à grande vitesse circulant sur lignes à grande vitesse (nouvelles)

Hogesnelheids-Intercity op gewoonspoor = trains Intercity à grande vitesse circulant sur l'infrastructure actuelle

Bestaand spoor = infrastructure actuelle

Voici un aperçu des relations prévues par les NS à l'horizon 2015 (entre 07h00 et 19h00):

Service international: TGV	
<i>Relations</i>	<i>Fréquences</i>
Amsterdam - Bruxelles - Paris	toutes les heures
Amsterdam - Londres	toutes les deux heures
Amsterdam - Paris-Charles-de-Gaulle- Sud de la France	quelques trains par jours

Service national: « shuttles intérieurs »	
<i>Relations</i>	<i>Fréquences</i>
Amsterdam - Rotterdam	toutes les heures
Amsterdam - Rotterdam - Breda et extensions	toutes les heures
La Haye - Rotterdam - Breda et extensions	toutes les heures
Arnhem -Nijmegen - Den Bosch - Tilburg - Breda - Anvers - Bruxelles	à définir
Pendant les heures de pointe des trains supplémentaires circuleront probablement.	

Les temps de trajets:

Relation	Meilleur temps en 1998	Meilleur temps en 2005
Amsterdam - Londres	7h09	3h39
Amsterdam - Paris	4h44	3h03
Amsterdam - Rotterdam	1h05	28 minutes
Amsterdam - Breda	1h40	48 minutes

Comme vous l'aurez remarqué, la ligne à grande vitesse permettra de réaliser des gains de temps fort importants dans le service intérieur tout comme dans le service international.

Le trajet en détail

La construction de la ligne à grande vitesse « HSL-Zuid » a été approuvée par le conseil des ministres en mai 1996. La Deuxième Chambre a donné son aval en décembre 1996 et la Première Chambre en avril 1997.

Les trains à grande vitesse circuleront en fait sur les infrastructures actuelles entre Amsterdam et Schiphol de même qu'aux alentours de Rotterdam, sous caténaire 1,5 kV continu « classique ». Sur les deux sections nouvelles à grande vitesse, ils circuleront sous caténaire 25 kV 50 Hz.

Le trajet total de ligne nouvelle est long d'environ 100 km, d'Amsterdam jusqu'à la frontière avec la Belgique.

A partir de Schiphol la ligne à grande vitesse sera construite au plus près de l'autoroute A4. A hauteur de Hoogmade la ligne entre dans ce qu'on appelle « le coeur vert » des Pays-Bas, la région qui se trouve au coeur de la grande agglomération

urbaine Amsterdam - La Haye - Rotterdam - Utrecht - Amsterdam. Cette région n'a pas suivi le développement des villes qui l'entourent et est restée rurale. Une partie de cette région constitue d'ailleurs un parc naturel. Afin d'épargner le paysage il a été décidé de construire un tunnel de 7 km en-dessous du coeur vert, de Hoogmade à Hazerswoude Dorp. Ce tunnel sera *foré* afin d'éviter des nuisances pendant les travaux. Dans le Nord-Brabant la ligne sera construite à côté de l'autoroute A16 qui sera elle-même réaménagée. Le tracé a été définitivement fixé en 1998. Les travaux débutent en 1999 et les trains commenceront à circuler en 2005.

Et La Haye (Den Haag)?

Les trois gares TGV seront Amsterdam CS, Schiphol et Rotterdam CS. Pour des raisons de rentabilité et d'aménagement de territoire, la ville de La Haye (Den Haag), la capitale administrative des Pays-Bas, ne disposera pas de sa propre gare sur le trajet de la ligne à grande vitesse. En compensation, un nombre limité de TGV aura néanmoins La Haye (Den Haag HS) comme gare terminus. Par jour, environ quatre TGV en provenance de Paris se verront ainsi scindés à Rotterdam CS. Une partie continuera vers La Haye HS avec arrêt intermédiaire à Den Haag Hollands Spoor. L'autre partie filera vers Schiphol et Amsterdam CS.

C. Beghin

Sources : - site web HSL-Zuid
Publieksvoorlichting HSL-Zuid
Het PAROOL, zaterdag 7 november 1998

Une première expérience de « train-tram » au Luxembourg

Nous l'avons écrit en son temps, le Grand-Duché de Luxembourg se propose de créer un réseau de train-tram, à l'échelle nationale, à partir de 2002, dans le cadre de son projet intégré de transports en commun « BTB » (Bus-Tram-Bunn).

Une première expérience - grandeur nature - de « train-tram » vient d'être lancée, depuis le 30 mai 1999.

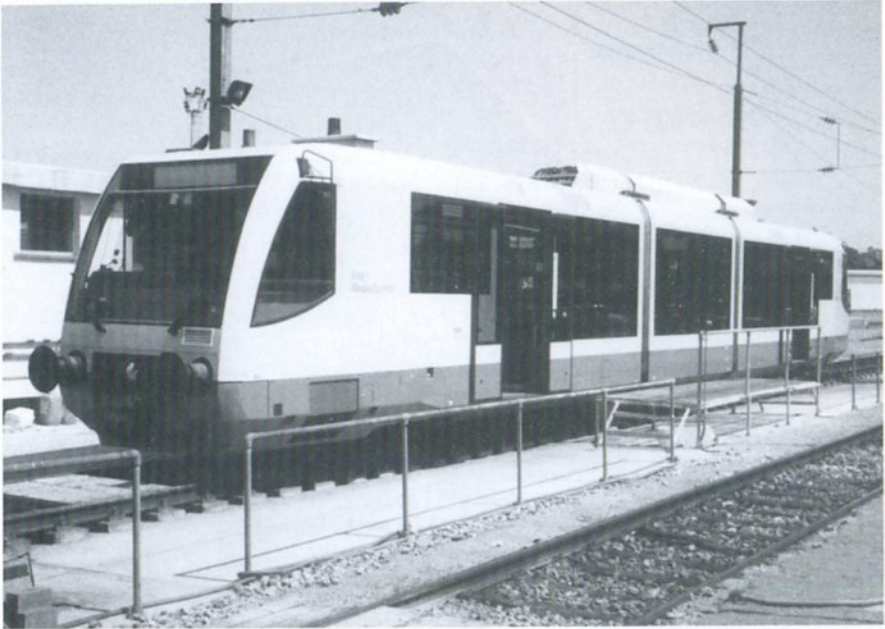
Elle a pour cadre la courte ligne en cul de sac, longue de 5,230 km et électrifiée en 25 kV (vitesse de référence : 80 km/h) qui relie Bettembourg à Dudelange-Usines, au sud du pays, où l'ARBED dispose notamment d'une aciérie électrique.

Les CFL ont d'abord affiné la desserte de la ligne : outre les arrêts traditionnels de Dudelange-Ville (P.K. 4.000) et Dudelange-Usines (P.K. 5.230), deux points d'arrêt supplémentaires ont été créés : Dudelange-Burange entre Bettembourg et Dudelange-Ville, et Dudelange-Centre entre Dudelange-Ville et Dudelange-Usines.

Afin de conserver le même temps de parcours sur la ligne (9 minutes) et de garantir une desserte de deux liaisons aller-retour par heure (liaison R6), les CFL ont loué un « *RegioSprinter* » au réseau privé allemand « *Dürener Kreisbahn* », qui exploite les lignes Düren - Jülich et Düren - Heimbach. Cette location, qui durera au

moins tout le service d'été, et sans doute jusqu'à la fin de l'année, aura pour but de préfigurer ce que sera le train-tram.

S'il est évident que ce matériel à traction diesel ne sera pas choisi *in fine* par les CFL pour le futur train-tram (défini comme étant à traction électrique), il a beaucoup de caractéristiques d'un « tram régional » : plancher bas sur 75 % de sa longueur, taux élevé d'accélération et freinage, aménagements intérieurs étudiés pour des parcours courts avec 64 places assises, 10 strapontins et 100 places debout.



Le « Regio-Sprinter » loué au Dürener Kreisbahn en attente au dépôt de Luxembourg, le 29 mai 1999, jour de l'inauguration du service accéléré Bettembourg - Dudelange-Usines (photo R. Marganne)

L'inauguration de cette liaison a eu lieu de samedi 29 mai après-midi, ce qui a donné l'occasion aux participants à notre voyage d'au revoir aux locomotives série 18 l'occasion d'admirer le véhicule au dépôt de Luxembourg.

Les CFL escomptent beaucoup de cette expérience, pour recueillir l'avis des usagers, mais aussi pour montrer aux hommes politiques la pertinence du concept du « train-tram ». L'expérience menée a d'ailleurs déjà donné des idées à la municipalité d'Ettelbruck, qui verrait bien un engin de ce genre circuler sur l'ancienne ligne de Bissen, qui ne voit plus passer que des trains de marchandises...

A suivre, donc...



- ↑ TGV Duplex (rame 224) à Paris-gare de Lyon, le 17 novembre 1998
↓ Logo du TGV « ligne de cœur » (17 novembre 1998) - photos M. Lebeau

De quelques autres TGV français...

□ Les TGV Duplex de la SNCF

Depuis fin août 1998, la SNCF possède, au complet, la série des 30 rames de TGV Duplex, dont la rame 201, qui fut exposée pour la première fois à Lille-Flandres, dans le cadre de la manifestation « Eurospeed » d'octobre 1995, où le GTF asbl s'est par ailleurs rendu avec une bonne centaine de membres.

Ce très beau matériel, dont les motrices épousent l'esthétique de nos TGV Thalys quadritension PBKA (série 43xx), mais en livrée bleu et argent, est à deux niveaux.

Ces TGV Duplex sont en service, essentiellement sur l'axe « Sud-Est » Paris - Lyon - Saint-Etienne, mais poussent des pointes jusqu'en Méditerranée, et en hiver sur la fameuse ligne de la *Tarentaise* vers Bourg-Saint-Maurice, lors des samedis de pointe en sports d'hiver. Ces beaux TGV Duplex ont donc repris peu à peu et en partie, la mission des rames Sud-Est « oranges » par ailleurs en cours de rénovation-modernisation.

Leur principale caractéristique, pour « Monsieur-Tout-le-Monde » est d'offrir, à longueur égale, un nombre de places plus élevé, et porté ainsi de 377 (TGV Sud-Est) à 516 places, soit une augmentation de 40 %. Il est même courant de rencontrer une « UM » de Duplex vers Lyon, ce qui offre 1032 places : une manière d'augmenter ainsi la capacité de la ligne à grande vitesse sud-est, par ailleurs fort sollicitée. A l'image de nos Thalys PBKA ou d'Eurostar, les motrices Duplex ont adopté une cabine de conduite centrale.

Les 8 moteurs triphasés synchrones autopilotés (comme ceux des TGV-Réseau) développent une puissance totale de 8.800 kW, ce qui permet d'amener les 390 tonnes de la rame à la vitesse de 300 km/h.

Ce très beau matériel peut notamment être admiré en gare de Paris-Lyon.

□ Les TGV « Ligne de coeur » France-Suisse

Une autre particularité à découvrir en gare de Paris-Lyon est le nouveau TGV baptisé « la ligne de coeur France - Suisse ». Il s'agit de rames TGV « Sud-Est » tritension (outre le 1,5 kV continu et le 25 kV 50 Hz monophasé SNCF, ces rames fonctionnent en 15 kV 16 2/3 Hz des Chemins de Fer Suisses) rénovées, ayant changé de robe extérieure et de design intérieur : l'orange « Sud-Est », aujourd'hui passé de mode, a cédé la place aux couleurs classiques du TGV Réseau, mais les flancs de la rame portent un fort beau logo « Ligne de coeur », tandis que le design intérieur tourne autour de ce même concept.

En fait, ce TGV relie plusieurs fois par jour Paris-Lyon à Lausanne (Suisse) via Dijon, Mouchard, Frasné et Vallorbe.

Les rames de cette « Ligne de coeur » sont en copropriété SNCF et SBB-CFF (Chemins de fer suisses).

M. Lebeau

GTF-Editions

Toutes nos éditions peuvent être obtenues par la poste par versement préalable de la somme correspondante à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, B.P. 191, 4000 Liège 1. Indiquez en communication le code-article de l'ouvrage souhaité. Vous pouvez aussi utiliser votre carte de crédit « Visa » ou « Eurocard » : un formulaire de commande vous attend dans ce cas en page 78.

Un nouveau Trans-fer hors série

Le chemin de fer de la vallée de l'Amblève

A l'occasion du festival « vapeur » de Trois-Ponts du 11 juillet prochain, et de la circulation d'un train spécial GTF/PFT que vous avez pu découvrir dans notre numéro 111B, nous publions un numéro spécial et hors abonnement de notre revue périodique « *Trans-fer* », consacré entièrement au passé, au présent et à l'avenir de la ligne ferrée Liège - Rivage - Trois-Ponts - Gouvy et de son prolongement vers Luxembourg.

Cette nouvelle édition comporte 80 pages format A5, avec couverture en quadrichromie, et de nombreuses photos noir-et-blanc et couleurs inédites.

Cette nouvelle édition sera disponible dans notre train spécial et à Trois-Ponts. Si vous n'êtes pas des nôtres le 11 juillet, vous pouvez dès à présent réserver votre exemplaire : nous vous l'enverrons par la poste.

Prix : 350 BEF + 35 BEF pour frais d'envoi en Belgique = 385 BEF
+ 50 BEF pour frais d'envoi à l'étranger.

Code-article à indiquer en communication : 322

J'ai conduit les autorails - La ligne Mons-Chimay

par Henri Scaillet, machiniste retraité à la SNCB.

Dans son troisième et nouvel ouvrage, présenté dans notre numéro 111 et auquel vous avez réservé un excellent accueil, l'auteur raconte la tranche de vie professionnelle qu'il a passée aux commandes d'autorails... à traction vapeur d'abord, et ensuite des autorails à deux essieux, à boggies... pratiquement tous les autorails que la SNCB a connus. C'est pour cette raison que l'ouvrage contient un tableau récapitulatif des caractéristiques de tous ces véhicules.

L'auteur fait aussi revivre la pittoresque ligne Mons-Lobbes-Chimay et les fameuses fêtes de la Sainte Eloi auxquelles il participa à la remise d'Haine Saint Pierre.

Un ouvrage 16 x 24 cm de 112 pages. 85 photos noir et blanc, 6 photos couleurs, des plans et schéma.

Prix : 495 BEF + 75 BEF pour frais d'envoi en Belgique = 570 BEF
+ 155 BEF pour frais d'envoi à l'étranger.

Code-article (à indiquer en communication) : 217

Si vous souhaitez éviter les frais postaux, vous pouvez vous procurer cet été l'ouvrage d'Henri Scaillet aux guichets des gares SNCB de La Louvière-Sud, La Louvière-Centre, Manage, Ecaussines-Carières, Binche, Piéton et Charleroi-Sud. Il est aussi en vente, avec toutes nos autres éditions à Liège, à la librairie-antiquariat Lhomme, rue des Carmes, 7A et à Bruxelles-Nord, au Musée du Chemin de fer (si vous êtes philatéliste, vous y trouverez aussi les timbres « chemin de fer » émis en 1997 et 1998).

Anciens numéros de notre revue périodique « *Trans-fer* »

*A la demande générale, notre service « Distribution » tient désormais à votre disposition - et jusqu'à épuisement du stock - les anciens numéros de notre revue **Trans-fer** de la nouvelle série (à partir du n°100) :*

chaque numéro compte 80 pages environ et est largement illustré de photos inédites (des photos couleurs apparaissent à partir du n° 107)

N°	date	sujets traités (outre l'actualité : la SNCB par ligne le matériel et l'exploitation SNCB)	prix envoi compris
100	04/96	<i>dossier complet</i> : « prochains nouveaux matériels SNCB (locomotives série 13, automotrices 96, voitures I 11 et à deux étages M5, voitures M4 rénovées et autorails série 41) » ; futur service IC-IR 98	épuisé
101	08/96	adieu aux CC 40 100 de la SNCF, <i>dossier complet</i> « future gare de Namur », Ivette (ordinateur portable des chefs-gardes), rencontre « vapeur » à Trois-Ponts	épuisé
102	12/96	futures relations avec Cologne, <i>dossier</i> « les gares de Londres », nouvelles des transports ferrés urbains (De Lijn-littoral/TEC-Charleroi)	100 BEF
103	04/97	<i>dossier complet</i> : « la gare d'Anvers-Central », phasage des futurs travaux TGV, travaux sur la dorsale wallonne	100 BEF
104	08/97	présentation de la LGV belge n°1 Lembeek - Wannehain, histoire du viaduc d'Anseremme, le réseau RAVEL, de nouveaux itinéraires d'accès au port d'Anvers, nouvelle génération d'annonceurs automatiques de trains	100 BEF
105	09/97	<i>dossier complet</i> : « la future gare de Liège-Guillemins » ; le service « Thalys » au 14/12/97, promenade ferroviaire sur la dorsale wallonne, nouvelle offre IC-IR 1998.	100 BEF
106	12/97	<i>dossier actuel complet</i> : prochaines électrifications « classiques » de la SNCB (lignes Rivage-Gouvvy et Athus-Meuse), <i>dossier historique</i> : « souvenirs de la ligne 150 Tamines - Jemelle », nouvelles des chemins de fer luxembourgeois	100 BEF

N°	date	sujets traités (outre l'actualité : la SNCB par ligne le matériel et l'exploitation SNCB)	prix envoi compris
107	04/98	mise en service de la LGV n°1 belge ; les matériels TGV en Belgique ; souvenirs de conduite des locomotives tritension série 15 ; <i>dossier</i> : « évocation de la ligne Jemelle - Houyet au XIXème siècle ».	150 BEF
108	07/98	<i>dossier</i> : « le réseau belge à grande vitesse actuel et futur (lignes 1, 2, 3 et 4) » ; les avatars du plan IC-IR 98 de la SNCB.	150 BEF
109	08/98	affectation actuelle du parc moteur de la SNCB ; <i>dossier</i> : « l'Entre-Sambre-et-Meuse ferroviaire hier et aujourd'hui » ; prolongement du tram du littoral à Adinkerke - le nouveau ticket « Euregio ».	150 BEF
110	12/98	Quand le GTF asbl restaure un tramway liégeois - <i>dossier historique</i> : évocation historique des RELSE - nouvelles de quelques grands chantiers [®] - les surprises du plan IC-IR - les touristiques.	150 BEF

Frais d'envoi forfaitaires à ajouter à toute commande de Trans-fer anciens : + 25 BEF

Les numéros 111 et suivants sont distribués à nos membres au titre de leur abonnement 1999.

Pour commander un des anciens numéros de *Trans-fer* indiqués, versez la somme correspondante à notre compte :

001-0643004-67

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

Indiquez simplement en communication le n° du/des Trans-fer souhaité(s)

De l'étranger, utilisez notre CCP « Bruxelles 000-0896641-70 »,

GTF asbl, B.P. 191, B-4000 Liège 1

et majorez votre versement de 60 BEF pour frais bancaires.

Erratum - Trans-fer 110 - décembre 1999

Dans l'article « Jemeppe - Flémalle change ! » paru dans Trans-fer 110, la photo du trolleybus RELSE n° 502 parue en page 10 a en fait été prise par M. Jacques Cohn, tandis que la photo de la page 12 ↓ a été prise par M. Jean Evrard.

Que M. Jacques Cohn, dont le nom avait été omis en l'occurrence, veuille bien nous excuser de cette erreur involontaire.

GTF asbl-Editions - nos tarifs au 16 juin 1999

Code article	Désignation de l'article	prix net	port (B)	port étran.
Librairie				
201	Les tramways au Pays de Liège t.2 (trams vicinaux)	2700	260	350
203	Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB	2750	300	510
204	Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV	1140	120	190
205	Histoire du chemin de fer de Landen à Statte	750	120	120
206	Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise	350	80	100
207	Le trolleybus à Liège	380	80	100
208	Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen	980	120	190
209	Thématique philatélique ferroviaire (tome 1 : vapeur)	490	120	190
210	Tramways et trolleybus dans la guerre (1939-45)	450	80	100
211	J'étais machiniste, par Henri Scaillet	495	75	155
212	Thématique philatélique ferroviaire (tome 2 : diesel)	250	80	100
213	Adieu TEE	175	40	50
214	Le chauffeur de locomotive, par Henri Scaillet	375	60	120
215	Thématique philat. ferroviaire (tome 3 : électrique)	325	120	190
216	Inventaire des lignes ferrées de la SNCB	200	40	50
217	J'ai conduit les autorails, par Henri Scaillet	495	75	145
Trans-fer (numéros spéciaux et hors série)				
302	Spécial n°2 (Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain)	300	25	70
303	Spécial n°3 (St-Vith, Clabecq, trams littoral...)	425	40	100
304	Spécial n°4 (de La Panne à Losheimergraben)	450	25	70
305	Spécial n°5 (St-Ghislain-Quiévrain; voitures K4-I11)	350	25	70
311	Musée des transports en commun du pays de Liège	250	25	70
312	Aspects ferroviaires du pays de Charleroi (trains+trams)	390	25	70
314	Le Fagnard (ligne internationale Trois-Ponts-Jünkerath)	100	20	50
316	Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières	370	25	70
317	Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith	200	25	70
318	Les frontières électriques de la SNCB (tome 1)	460	25	70
319	Electrification Gouvy - Troisvierges	300	25	70
320	Les lignes nouvelles de la SNCB	480	25	70
321	Les frontières électriques de la SNCB (tome 2)	275	20	50
322	Le chemin de fer de la vallée de l'Amblève	350	35	50

Pour commander :

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

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

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

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

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

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

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

La cotisation de nos membres est très modique : en 1999, 490FB pour les membres belges, 600 FB pour les membres étrangers (pour une 1ère affiliation). *Hors Union Européenne* : 675 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

Veuillez 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