

113 Octobre
1999

Périodique trimestriel

22ème année

BELGIQUE-BELGIË

P.P.

LIÈGE X

9/406



transfer

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

Trans-fer 113 Sommaire Octobre 1999

LA SNCB ET L'ÉCLIPSE.....	5
LA SNCB PAR LIGNE	9
LE MATÉRIEL ROULANT DE LA SNCB.....	32
EN « EUROSTAR À NICE ».....	41
CHANGEMENT DE TENUE DES AGENTS DE LA SNCB.....	47
PREMIÈRE EXPÉRIENCE DE TRAIN-TRAM AU LUXEMBOURG.....	49
L'ÉLECTRIFICATION DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS	51
CROISIÈRE À LA LOUVIÈRE	63
NOUVELLES DIVERSES.....	71
FESTIVAL « VAPEUR » DE TROIS-PONTS - 11 JUILLET 1999.....	72
L'ORIENT EXPRESS À HUY ET SUR LA LIGNE DE L'OURTHE.....	74
GTF ÉDITIONS.....	76

Colophon

Rédaction : H. Arden, Ch. Beghin, D. Coenen, J. Ferrière, M. Grieten, H. Groteclaes,
J. Laterre, M. Lamboray, P. Lemja, M. Lebeau, 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.*

PHOTO DE COUVERTURE arrière : locomotive diesel 6702 vendue à ACTS (Pays-Bas) en nouvelle livrée et en essais à Renaix (*ligne 86*), secondée par la 6229 SNCB en tête du train L 1985 pour Gand-St-Pierre le 26.05.99 (photo M. Grieten)

La photo de couverture avant, oeuvre de Jacques Ferrière, représente la **locomotive à vapeur SNCB 1 002 en gare de Comblain-au-Pont**, et en tête de *l'Orient Express* le samedi 7 août 1999.

La rédaction de *Trans-fer* la dédie à la mémoire de Phil. Dambly, décédé à Bruxelles le 3 septembre dernier, à l'âge de 70 ans.

Dessinateur de talent, Phil Dambly a illustré pendant des années les pages de la revue « *Le Rail* » organe des oeuvres sociales de la SNCB. Spécialiste incontesté de la traction à vapeur belge, il passera à la postérité comme l'auteur de trois ouvrages monumentaux sur la question : « *Nos inoubliables vapeur* » (1968), mais surtout les deux tomes de « *Vapeur en Belgique* » (1989 - 1994), tour d'horizon complet de ce mode de traction dans notre pays.

Il laisse ses très nombreux amis dans la tristesse...



**Florenville, 10.08.99 - train EXT Virton - Libramont : 5217 + 8 voitures M2 + 5211
Virton : affluence de locomotives série 52, 53, 54 et de voitures M2 le 11.08.99 : du
jamais vu depuis la Libération (photos M. Grieten)**

La SNCB et l'éclipse

Le mercredi 11 août dernier, vers midi, la Gaume, à l'extrême sud de la Belgique, allait vivre une éclipse totale du soleil.

Beaucoup de monde était attendu dans la région, d'autant plus que nous étions en période de vacances. De plus, un festival « rock » organisé à Florenville allait drainer également une importante clientèle de jeunes.

La SNCB se devait donc d'organiser le transport de milliers de personnes qui allaient lui faire confiance.

Le dispositif du 10 août

C'est ainsi que, dès le mardi 10 août, les dispositions suivantes avaient été prises.

Les trains « L » de la relation Libramont - Bertrix - Virton normalement assurés toutes les deux heures par les vénérables autorails diesel série 44/45 de Stockem étaient assurés par des rames de 8 voitures M 2 (tout aussi vénérables) encadrées (pour éviter les manoeuvres au terminus...) de locomotives diesel série 52, 53 ou 54 de Stockem, d'âge aussi canonique et circulant à fréquence horaire. C'est ainsi que l'on a pu voir les trois rames suivantes : 5217 + 8 M2 + 5211 ; 5305 + 8 M2 + 5302 ; 204.004 (= 5404) + 8 M2 + 5401.

Par ailleurs, dès midi, les trains IC « J » Bruxelles - Arlon - Luxembourg étaient généralement renforcés par une ou deux automotrices *Break* triples supplémentaires. Tout cela était fort bien... c'était sans compter un suicide à Groenendael (entre Bruxelles et Ottignies), qui allait immobiliser la rame 311 + 417 de l'IC J 2111 pendant 2 h 20, avec interruption de toute circulation sur la ligne 161 entre La Hulpe et Etterbeek pendant plus de 3 heures. J'ai ainsi assisté - car j'étais présent dans la voiture de tête de ce train - comme les très nombreux voyageurs prisonniers de ce train quasi complet, au ballet des voitures d'intervention, dans l'attente de l'autorisation du Parquet de pouvoir poursuivre le voyage. Le conducteur du train « sous le choc » a cependant reçu toute l'attention que j'étais capable de fournir pendant 75 minutes avant que « quelqu'un commence à s'en inquiéter... » Heureusement que le ring de Bruxelles était à 200 mètres du train et qu'il s'est immobilisé à moins de 100 mètres du quai de la gare de Groenendael ! Bref, ce train est arrivé à Libramont à 16h35 au lieu de 13h41, soit avec un retard de près de 3 heures !

Le 11 août, jour de l'éclipse

Mais revenons à l'éclipse proprement dite. Outre les trois rames précitées et deux autres que je n'ai pu identifier, circulant comme la veille à fréquence horaire entre Libramont et Virton, d'autres renforts avaient été prévus le jour de l'éclipse :

- 3 trains *Bruxelles-Midi - Arlon et retour* en traction électrique, l'un avec une rame de 10 voitures M 4 non rénovées, les deux autres avec une rame de M 5 (voitures à deux niveaux) ;

- 1 train direct Ostende - Virton : composé de 10 voitures M 2, et assuré en traction électrique jusque Libramont, il y a été repris par la locomotive diesel 5212 ;
- 2 trains Namur - Virton assurés en traction diesel : le premier « direct » via Dinant et tout l'Athus-Meuse, composé de 8 voitures M 2 et remorqué par la diesel 5308, le second tracé via Libramont et Bertrix, également composé de 8 voitures M 2 et remorqué par la 5312. En fin de service, ces deux trains ont été garés à... Athus en non à Virton, par manque de place ! ;
- 1 train Liège-Guillemins - Luxembourg via Trois-Ponts et Troisvierges, afin d'assurer un départ à 8h18 de Liège et de combler ainsi la lacune entre les « IR m » quittant Liège-Guillemins à 7h18 et 9h18. (NDLR : Ce train, assuré par une locomotive série 55 jaune et une rame de 8 voitures M 2, et moyennement occupé à l'arrivée à Troisvierges, était en fait le seul train spécial organisé sur la relation Liège - Luxembourg. Et il vint bien à point, car le train régulier quittant Liège à 7h18 ne pouvait déjà plus charger personne à Vielsalm, tant il était complet. En fait, à partir de Troisvierges, il roulait dans le sillon d'un train RegionalBunn régulier des CFL).

Tous ces trains en renfort ont été littéralement pris d'assaut. Il en a été de même pour les relations régulières IC « J » Bruxelles - Luxembourg : le premier départ de Bruxelles-Midi, à 5h36, renforcé, était déjà complet à Bruxelles-Nord. Le second départ de 6h36 - renforcé en catastrophe par deux automotrices « Break » et portant sa composition au maximum autorisé, soit 12 voitures, était on ne peut plus plein, y compris dans les quatre (!) compartiments fourgon ; les retards furent conséquents : plus de 30 minutes pour ce dernier train à Libramont. Par ailleurs, les correspondances pour Virton dans cette dernière gare se firent souvent « à travers les voies ».

Des trains supplémentaires ont bien été engagés comme l'automotrice 237 réquisitionnée à Ciney pour Libramont et ensuite pour Arlon, car plus personne ne pouvait encore monter dans les trains passant à Ciney, dont les quais sont d'ailleurs trop courts pour recevoir des trains de 12 voitures.

Un dernier train supplémentaire a également été engagé au départ de Libramont pour Virton : formé de 6 voitures M 2 et remorqué par la 5407, il est arrivé complet en gare de Virton, quelques minutes avant l'éclipse...

Mais le plus dur restait à venir.

Immédiatement après l'éclipse totale de soleil, que tous ceux qui étaient présents en Gaume ont eu tout de même la chance de pouvoir admirer malgré une météo incertaine, la gare de Virton a été prise d'assaut : contrairement aux prévisions, bon nombre de personnes ayant effectué le déplacement voulaient repartir immédiatement. Or, il n'y avait qu'un départ prévu toutes les heures .20 à Virton pour Libramont, les renforts n'étant prévus qu'à 15h50, 16h50 et 17h50...

Le départ de 13h20 eut fatalement lieu à 13h08 : les 8 voitures étaient complètes, bien que des places debout étaient encore disponibles dans les deux dernières voitures : néanmoins, SNCB et Gendarmerie en ont interdit l'accès.

L'accès au hall de la gare de Virton a ensuite été fermé au public par la Gendarmerie, vu l'affluence : mais il était toujours possible de rejoindre le quai et la voie 1 en contournant le bâtiment de la gare. Là, interdiction de rejoindre la voie 5, où le prochain départ devait s'effectuer.

Devant la pression de la foule, on annonce par mégaphone un train supplémentaire... A son arrivée d'Athus vers 13h40, la gare est envahie et on frise l'émeute : ce ne sont pas les quelques gendarmes présents ni les banderoles installées pour délimiter les quais qui purent empêcher la foule de rejoindre la voie 5. Alors que le train n'est pas encore arrêté, les plus téméraires parviennent déjà à grimper dedans, les portes étant déjà ouvertes. Départ du train de 8 voitures M 2, évidemment complet, à 13h50, avec votre serviteur... Ralentissement sans arrêt à Florenville, où des centaines de personnes attendent sur le quai. Arrêt à Bertrix : les quais viennent justement d'être récemment raccourcis, et tout le train n'est même pas à quai. Et ensuite... stupeur dans le train : il ne se dirige pas vers Libramont, mais plutôt vers Dinant et Namur... En fait, la destination réelle du train n'avait pas été annoncée par mégaphone à Virton et, de ce fait, des familles entières se sont trouvées dans l'impossibilité de se retrouver à Libramont. En fait, ce fameux train était le renfort pour Namur (direct) dont le départ de Virton était prévu à 16h50, et qui avait été avancé de... trois heures ! L'accompagnateur de ce train dépourvu de sonorisation ne s'est pas montré : comment aurait-il fait, le pauvre, pour traverser des voitures aussi bondées...

Et c'est ainsi que je suis arrivé à Namur à 16h37, juste à temps pour sauter dans l'IC J de 16h40 pour retourner à... Marbehan où mes propres enfants m'attendaient !

Écrivons tout de même que des renforts supplémentaires sur la ligne 162 vers Namur et Bruxelles ont été vus au retour, dont notamment un train de quatre automotrices « classiques », avec la vénérable automotrice « *Budd* » 150 en tête et l'automotrice 237 vue le matin à Ciney...

On m'a même signalé une rame « *Bénélux* » composée d'une locomotive SNCB bitension série 11 et de voitures IC des *Nederlandse Spoorwegen*, venant des Pays-Bas via Anvers et Bruxelles pour Arlon et retour...

En conclusion

Il était certes très difficile de prévoir le nombre de personnes qui allaient faire le déplacement en Gaume pour l'éclipse, et la SNCB avait fait le nécessaire pour mobiliser le matériel (j'ai compté 56 voitures M 2), les locomotives (Stockem, remise titulaire des 52, 53 et 54 a bien donné...), les conducteurs et accompagnateurs de train. La ligne 165 entre Bertrix et Virton est en plein travaux d'électrification et est encore présentement équipée du block téléphonique. Mais ce ne fut pas suffisant et la presse, surtout néerlandophone, ne s'est pas privée de faire part de critiques envers la SNCB.

Il est vrai que l'offre aurait pu être augmentée moyennant une astuce : faire circuler les trains en boucle dans les deux sens entre Libramont et Libramont via Bertrix, Virton, Athus et Arlon et vice-versa : les locomotives diesel étaient disponibles (pas besoin de rame encadrée dans ce cas) et chaque gare aurait été desservie toutes les demi-heures... Des trains « P » auraient pu être supprimés pour dédoubler, dès 6h, l'offre au départ de Bruxelles vers Libramont/Arlon. Un meilleur confort aurait pu être offert pour le train supplémentaire à long parcours Ostende-Virton, assuré par des vieillissantes et inconfortables voitures M 2. A Libramont, les correspondances pour Virton auraient pu être assurées quai à quai, et à Virton, il aurait fallu avoir en permanence un train « disponible » pour mettre à quai voie 1. Pourquoi, par ailleurs, avoir assuré un train en renfort pour Virton au départ de Namur via la

ligne 162 électrifiée (via Jemelle), mais en traction diesel, au prix d'un retard supplémentaire, avec manoeuvres de remise en tête à Libramont. Pourquoi enfin, avoir raccourci les quais à Bertrix, quelque temps avant le 11 août ? Et surtout, pourquoi ne pas avoir assuré une meilleure information, tant en gare que dans les trains ?

Cependant, soyons objectif : ce fut mieux que sur la route, et le spectacle des voitures M 2 tirées par des locomotives diesel série 52, 53, 54 était un régal pour l'amateur de chemin de fer, tant en ligne, qu'en gare de Virton, qui n'avait plus, selon les dires des Anciens, connu une telle affluence depuis... la Libération.

En conclusion, bravo la SNCB, et merci pour les lunettes d'éclipse offertes par ses soins aux voyageurs... mais on aurait pu faire mieux.

M. Grieten
envoyé spécial GTF à Virton



Virton le 11.08.99 à 11h50 : l'éclipse solaire vient de commencer lorsqu'un dernier train supplémentaire bondé arrive voie 5 en provenance de Libramont : la 5407 est en tête d'une rame de 6 voitures M2 (photo M. Grieten)

PETITES ANNONCES - A VENDRE

« Avancez SVP - cent ans d'histoire vicinale en Belgique », livre publié à l'occasion du centenaire des vicinaux, édition 1985, 248 pages illustrées, format A4 ; « Histoire des chemins de fer belges » de Joseph Delmelle, édition 1977, 175 pages illustrées A4 reliure toilée, « Schweizerische Bergbahnen », 328 pages, description illustrée en allemand des lignes de montagnes suisses, édition de juin 1901(!), format A4 cartonné. Si vous êtes intéressé, transmettez vos coordonnées à GTF asbl-secrétariat, B.P. 191, B-4000 Liège 1 et nous vous recontacterons.

La SNCB par ligne

□ Ligne 0 - Bruxelles Nord-Midi

Bruxelles-Central - rénovation partielle

La gare Bruxelles-Central, inaugurée dans les années cinquante et laissée depuis en l'état, a besoin d'une sérieuse rénovation. Les antiques « guichets voyageurs » sont en cours de remplacement par un « *travel center* » inspiré des agences de voyages, mais c'est le côté commercial de la gare qui doit être développé. Ainsi, le niveau intermédiaire, entre la salle d'attente et les quais, sera l'objet de nouvelles concessions commerciales. Le réaménagement du couloir menant à la rue de la Madeleine est aussi programmé, de même que l'aménagement d'une nouvelle sortie, côté Mont des Arts.

Bruxelles-Nord - rénovation en accord avec la Commission des Monuments et des Sites

Un gigantesque lifting est en cours à la gare du Nord, qui en a bien besoin depuis son aménagement au début des années cinquante, d'autant plus que 70.000 voyageurs y transitent chaque jour.

L'apparence des quais n'a pu être modifiée, vu le veto de la Commission des Monuments et des Sites ! Aussi, les quais restent d'aspect identique, mais sont nettoyés en profondeur : murs sablés et plafonds repeints en couleur beige, recouverte d'un produit anti-graffitis, de même que les cages d'escalier. Les abris pour voyageurs vont être pourvus d'un revêtement de sol spécifique et chauffés. Le système d'éclairage et de sonorisation doit aussi être revu. Les accès aux quais seront munis de deux escalators - montant et descendant, tandis que les actuels ascenseurs de service seront rendus utilisables par le public. Le couloir central sous les quais sera rénové pour accueillir de nouveaux espaces commerciaux, tandis que de nouveaux axes de passage relieront les trois couloirs sous voies actuels. La vétuste et peu accueillante salle des guichets sera enfin supprimée au profit d'un *travel center*.

Voies de garage

Signalons la mise hors service en mai 1999 des voies de garage du groupe « G » de Bruxelles-Nord (situées dans le triangle des voies ligne 50 - ligne 28 et ligne 161/1). Ces voies étaient utilisées pour le garage de quelques trains « P », qui vont actuellement « dormir » en journée de semaine dans les faisceaux de Schaerbeek.

Cette mise hors service précède le démontage des installations pour la construction de nouvelles voies rapides et directes entre Bruxelles-Nord et Schaerbeek.

A titre d'exemple, actuellement, celui qui emprunte certains trains IR vers « Bruxelles aéroport national » au départ de Bruxelles-Nord, constate que le parcours n'est pas très performant. On contourne en effet certaines voies de ces faisceaux à 20 km/h.

□ Ligne à grande vitesse n°2 Bierbeek - Ans

Il suffit d'emprunter l'autoroute E 40 Bruxelles - Liège, que la ligne nouvelle longera entre Bierbeek et Bierset, pour constater que les engins de génie civil sont au travail partout, tant pour les terrassements que pour les ouvrages d'art. Le chantier se déroule donc de manière continue, sur cette sorte de « demi-autoroute », infrastructure de base de la partie purement ferroviaire de la future ligne à grande vitesse.



Rosoux-Berloz (29.07.99) : l'autoroute E 40 Bruxelles-Liège est à gauche ; la future LGV, en tranchée ouverte, est à droite, avec le bulldozer ; au centre, les engins de chantier, dont un tracteur tirant une remorque d'eau qui arrose le chantier en permanence afin d'éviter tout nuage de poussière sur l'E 40. Photo M. Lebeau

□ Ligne 27A Anvers-Nord

Divers travaux d'infrastructure remarquables sont en cours sur le site de la gare de formation d'Anvers-Nord :

- construction d'un nouvel atelier de traction, en remplacement d'Anvers-Dam ;
- construction d'un nouveau terminal conteneurs rail-route ;
- construction de la base travaux de la ligne nouvelle n°4 Anvers - Breda
- construction d'un nouveau faisceau de triage de 20 voies.

Muizen

D'autre part, la caténaire a été mise sous tension 3000 volts sur la voie en impasse « H » en gare de Muizen depuis le 02.06.1999

□ Ligne 21 Landen - Hasselt : mise à double voie à la sortie de Landen

La SNCB fait actuellement procéder à des terrassements en vue de créer une seconde liaison entre les lignes 36 et 21 à la sortie de Landen côté Liège/Hasselt. Depuis les années soixante, la ligne 21 - à voie unique - se détache de la ligne 36 à la sortie de Landen en empruntant le site de l'ancienne ligne 127 Landen - Statte, afin de passer ensuite sous la ligne 36 par une bifurcation anglaise (saut-de-mouton). L'inconvénient de cette configuration réside dans le fait est que les trains se dirigeant vers Hasselt doivent cisailer, la voie « B » principale de la ligne 36 (sens Liège - Bruxelles). Afin de fluidifier les circulations, une liaison nouvelle, en cours de construction, permettra aux trains quittant Landen de rejoindre directement la ligne d'Hasselt sans cisaillement.

□ Ligne 36 Bruxelles - Liège

Travaux à Louvain : on relèvera la remise en service, après renouvellement complet, de la voie « A » (sens Bruxelles - Liège) de la ligne 36 « lente » entre les bifurcations « Tivoli » et « Molenbeek » en avril 1999. La voie « B » du sens Liège - Bruxelles a été coupée immédiatement après pour permettre la construction des ouvrages d'art de la ligne à grande vitesse n°2.



Louvain le 16.08.99 : à gauche, la 1303 remorque l'IC A 516 Ostende - Welkenraedt ;
à droite, l'automotrice 362 assure l'IC K 2217 Gand-St-Pierre - Genk
(photo M. Grieten)



↑ Sur la ligne 21, une rame d'automotrices Break arrive à Landen en provenance de Genk : à sa gauche, terrassements de la nouvelle liaison (photo M. Grieten - 02.11.98)
↓ Voici les premières voies et les premiers aiguillages de la ligne nouvelle Bruxelles-Louvain avec à droite un IC pour Ostende juste avant la gare de Zaventem (22.08.99). Entre-temps les travaux d'installation de la caténaire battent leur plein et on prépare une bifurcation sur la voie du sens Bruxelles-Louvain pour relier la nouvelle infrastructure à la ligne 36 (photo Ch. Beghin)

En gare même, la restauration du bâtiment des voyageurs progresse, aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur. La place de la gare (Martelarenplein) est en cours de reconditionnement complet, avec la collaboration de la Région flamande et de « De Lijn ».

Les installations de signalisation de Louvain sont désormais commandées par une cabine électronique à logique programmée (PLP). Depuis mai dernier, celle-ci commande aiguillages et signaux d'une zone d'étendant de Louvain à Tirlemont et Ezemaal (ligne 36), St-Joris-Weert (ligne 139) et le nouveau complexe de la gare de l'aéroport de Bruxelles-National (ligne 36C).

Fexhe-le-Haut-Clocher : le nouveau quai de la voie « A » à Fexhe était en service le 20 août 1999, dans la foulée des travaux de voie consécutifs au raccordement avec les nouvelles voies de la ligne 36 à Voroux. Des trois voies existantes, on est donc passé à deux voies, rectilignes et sans aiguillage. Le nouveau quai a été construit à un nouvel emplacement, après le passage à niveau côté Liège : le gardiennage de la gare - qui ne dispose pas de passage souterrain pour les voyageurs ni pour les piétons - est ainsi supprimé... Mais le passage à niveau est maintenu, en pleine agglomération, avec tous les dangers que cela comporte.



Fexhe-le-Haut-Clocher : l'automotrice 635 assurant un train L pour Liège-Guillemins passe le long du nouveau quai en construction (photo M. Grieten - 25.06.99)

Liège-Guillemins

Les grands travaux de remplacement de la gare de Liège-Guillemins ont commencé le 1^{er} août dernier. En gare, les voies 2 à 5 de la gare latérale sont désormais hors service et désélectrifiées ; tout le grill « est » côté Angleur est hors service depuis le 8 août. En gare toujours, les voies de passage 6 et 7 ont été mises en impasse côté Angleur. La gare n'est donc plus dotée que de 7 voies de passage (n°8 à 14) et deux voies en impasse (n°6 et 7) en pratique réservées exclusivement à la liaison IR « c » vers Tongres et Anvers, scindée pour l'occasion en deux, les trains IR « c » Liège-Guillemins - Maastricht ayant désormais une exploitation autonome et les « express » Maastricht - Liège, en correspondance avec les TGV *Thalys*, étant été limités à Liège-Guillemins. Pour les voyageurs, le couloir sous-voies côté Angleur a été par ailleurs mis hors service et muré, tandis que les horaires des omnibus sur la ligne 37 Liège - Verviers ont été légèrement adaptés. Rendez-vous séculaire des amateurs ferroviaires, la passerelle piétonne surplombant la gare côté Angleur a été démantelée en deux temps, le tronçon côté gare la nuit des 25/26 septembre, l'autre les 9/10 octobre...



**Les voies 6 et 7 de Liège-Guillemins ont été mises en cul de sac côté Angleur
(photo R. Marganne - 26.09.99)**

Toujours à Liège-Guillemins, sur le chantier « *Hemricourt* » destiné à créer un saut-de-mouton entre les lignes 36 (vers Bruxelles) et 34 (vers Liège-Palais), les entreprises sont en train de remonter le viaduc autoroutier qui doit laisser passage à la future liaison E40-E25 via le tunnel autoroutier de Coïnte : ce remontage doit être terminé pour janvier 2000. La phase suivante consistera à terminer le percement du saut-de-mouton qui permettra, en phase finale, à la ligne 34 venant de Liège-Palais, de passer sous la ligne 36 venant de Bruxelles avant d'aborder la future gare de Liège-Guillemins.

R. Marganne

□ Ligne 36C dite « de l'aéroport »



La SNCB engage de plus en plus souvent des automotrices doubles sur la liaison IR Bruxelles-Midi- Bruxelles-National-Aéroport, parfois en unités multiples. Photo prise le 16 juin 1999 à la bifurcation des lignes 36 et 36c à Zaventem. Au fond on voit un TGV Thalys pour Cologne et à gauche les travaux d'aménagement de la ligne nouvelle (photo Ch. Beghin)

Les travaux de construction des nouveaux murs de soutènement en vue de l'élargissement de la plate-forme de la ligne 36 à Zaventem ont été menés rondement, ce qui a permis la « repose » de la nouvelle voie « A » de la ligne 36C depuis la bifurcation de Zaventem. Sa réélectrification est en cours pour une remise en service prévue pour les nouveaux horaires, soit le 26 septembre 1999. Les contraintes provoquées par le cisaillement de la voie « B » de la ligne 36 par les 4 trains/heure vers l'aéroport de Bruxelles-National seront enfin terminés.

Remarquons que cette fameuse voie « A » fut coupée deux fois : une première fois du 22 mars 1998 (d'après informations personnelles) au 1er mai 1998 afin de permettre l'accès au nouveau tunnel sous les pistes, et une seconde fois du 16 octobre 1998 (d'après constatations personnelles) au 26 septembre 1999 pour permettre la construction des murs de soutènement en vue de la mise à quatre voies de la ligne 36.

Faire et défaire, c'est toujours travailler.

M. Grieten

□ Ligne 37 - Liège - Hergenrath (frontière)

Hammerbrücke



A contre-voie, tracté par une locomotive série 16, passage du train IC 423 Ostende - Cologne sur la Hammerbrücke le 04.08.99 (photo M. Lebeau)

Tandis que, le 2 juillet 1999, le TGV *Thalys* venant de Cologne pour Paris a fait une victime à savoir une vache qui s'était égarée sur les voies entre Welkenraedt et Baelen (retard : \pm 45 minutes), les 12 et 13 juillet, les deux travées métalliques centrales pesant chacune environ 280 tonnes de l'ancienne *Hammerbrücke* subsistante ont été descendues chacune par trois grues gigantesques de la firme néerlandaise Van Seumeren, dont chacune avait une capacité de levage de 550 tonnes. Les travées d'extrémité ont été coupées en plusieurs morceaux par le fameux « casse-noisettes » de la firme De Paepe qui a également découpé les deux travées centrales une fois déposées sur le sol. Au total, plus de 1000 tonnes de bonnes ferrailles homogènes représentant l'ancien viaduc sont ainsi destinées aux aciéries électriques les plus offrantes.

Le 13 août, les piles 1 et 3 de l'ancien viaduc ont été dynamitées : les gravats ont servi à reprendre la dénivellation naturelle du terrain d'avant les travaux. La pile 2 a été, quant à elle, étêtée (hauteur résiduelle : 7 à 8 mètres) afin de respecter le monument qui lui est fixé et qui commémore le sacrifice des soldats belges qui ont perdu la vie lors du dynamitage du viaduc en mai 1940.

A présent, la voie « B » sens Aachen - Welkenraedt est en service sur le nouveau viaduc, tandis que les firmes spécialisées procèdent à la pose de la base du radier de la voie « A » du sens Welkenraedt - Aachen. Les travaux se terminent donc tout doucement sur le viaduc, dont les deux voies devraient être totalement en service

pour le 15 novembre prochain. Les riverains apprécient le nouvel ouvrage d'art, aussi bien pour sa beauté et son élégance dans la vallée de la Gueule, que par la qualité de son isolation acoustique au passage des trains.



Hergenrath le 25.06.99 : un TGV Thalys Paris - Cologne roule à contre-voie sur la nouvelle voie B (photo M. Grieten)

Quant aux autres chantiers situés sur la ligne 37 entre la *Hammerbrücke* et la frontière allemande, ils sont entrés dans la phase finale de leur réalisation. Ainsi, un immense merlon a été dressé entre le passage à niveau condamné d'Hergenrath et le pont de Marienheide. L'avenir nous dira ce qu'il adviendra de l'éventuelle passerelle pour piétons et cyclos qui devrait remplacer le pont dit « *Schwarze Brücke* ». Qui vivra verra.

H. Groteclaus

avenir du Buschtunnel

Le *Buschtunnel* est situé en territoire allemand, à quelques centaines de mètres de la frontière d'Etat, et à quelque 5 km d'Aix-la-Chapelle.

Dans le cadre de l'aménagement de la section Welkenraedt - Aix-la-Chapelle pour des vitesses élevées (160 km/h) qui seront pratiquées notamment par les TGV qui ne disposeront pas de site propre sur cette section, l'état du *Buschtunnel* exige un réaménagement intégral : il pose actuellement des problèmes d'étanchéité et de stabilité de la plate-forme qui exigent l'imposition actuelle d'un ralentissement permanent assez conséquent.

Aussi la DB a décidé de percer un nouveau tunnel, à l'est de l'ouvrage d'art actuel, afin de le doubler. Cet ouvrage d'art, percé entre 2000 et 2003 à voie unique, servira, dans un premier temps, à recevoir la totalité du trafic dans les deux sens afin de

permettre le réaménagement complet du tunnel actuel. A la fin des travaux, la ligne 37 sera dotée à cet endroit de deux tunnels, un pour chaque sens de circulation.

□ Ligne 42 Rivage - Gouvy : à quand la mise en service de la traction électrique ?



Les travaux d'étanchéité et de mise au gabarit électrique des tunnels de Coö, Roanne-Coo et Xhierfomont, entre Trois-Ponts et Stoumont ont pris un très grand retard : c'est à cause d'eux que la mise en traction électrique de l'itinéraire Liège - Luxembourg n'a pas pu être réalisée en mai dernier. Aux dernières nouvelles, la mise sous tension intégrale de l'axe Rivage - Gouvy interviendrait en mai 2000.

Une étape intermédiaire a cependant été imaginée : à partir du changement d'horaires du 26 septembre, la relation IR Liège - Luxembourg a été organisée avec rupture de charge à Trois-Ponts.

Travaux à la sortie du tunnel de Roanne-Coo vers Liège : train IR 958 Luxembourg - Liège, tracté par la locomotive 5519 (photo M. Grieten - 25.06.99)

De Liège-Guillemins à Trois-Ponts, les voyageurs empruntent un train remorqué en traction diesel (locomotive diesel 55 « bleue » et voitures I 10). A Trois-Ponts, ils sont invités à changer de rame pour un train électrique, remorqué par une locomotive bitension 3000 des CFL et composé à l'identique de voitures I 10. Ce mouvement de voyageurs (pour lequel 4 minutes sont allouées, avec légère détente des horaires) a été préféré par la SNCB à un échange de locomotives, une manoeuvre jugée plus lente. On devine ce qu'en pensent les voyageurs. Les trains limités à Gouvy restent assurés en traction diesel (locomotive série 55 jaune et voitures M 2).

Dans cette perspective, le 30 août 1999, la mise sous tension en 25 kV de la section Trois-Ponts - Gouvy a été effective. Pour être précis, le courant traction 25 kV est disponible à Trois-Ponts jusqu'à la BK 53.245, soit jusqu'au signal « fleur de sol » de petit mouvement à la sortie de Trois-Ponts côté Stoumont, afin de permettre l'évolution des locomotives série 3000 lors de l'échange des locomotives.



Essais de traction électrique 25 kV 50 Hz ~ à Trois-Ponts le 22.09.99 : locomotive SNCB 1314 sous tension et locomotive diesel 5528 en remorque pour le cas où... (photo M. Lamboray)

Signalons pour la petite histoire que la courte section en 3 kV courant continu de la ligne 42 entre Rivage et Martinrive (section de séparation avec le futur 25 kV à la BK 20.500) a été mise sous tension de son côté le 6 juillet 1999...

Enfin, au point de vue exploitation, un nouveau remède a été appliqué pour tenter de résorber les retards endémiques que la ligne endure depuis sa mise à simple voie entre Aywaille et Trois-Ponts il y a une dizaine d'années. Dans la plan IC-IR 1998, les trains IR, qui, rappelons-le, circulent toutes les deux heures, se croisaient à Stoumont. Pour peu que l'un des trains croiseurs fût en retard, les répercussions étaient sensibles jusqu'à Liège et Luxembourg. Depuis le changement d'horaire du 26 septembre dernier, les trains au départ de Luxembourg sont systématiquement décalés d'une heure : ils partent à l'heure impaire au lieu de l'heure paire. Cette adaptation permet de ménager le croisement des trains sur parcours belge entre Vielsalm et Gouvy, seule section restée à double voie (avec la courte section Rivage - Aywaille) : ainsi espère-t-on que le retard d'un train n'affectera plus - trop ? - le train croiseur.

En mai 2000 donc, sauf imprévu, la traction électrique sera continue entre Liège et Luxembourg - avec une inauguration digne de ce nom - et cette artère deviendra le

fief des locomotives série 13 de la SNCB et de leurs soeurs série 3000 des CFL. Encore que... certains responsables de la SNCB ont laissé entendre que, dans la mesure des disponibilités, on pourrait aussi engager l'une ou l'autre automotrice bitension SNCB de la série 441-490. Il est vrai que, vu la modeste fréquentation de cette ligne aux heures creuses, la capacité de ce dernier type de train serait amplement suffisante.

R. Marganne

□ Ligne 45 Trois-Ponts - Waimes - travaux

Dès le début du mois d'août, de gros travaux ont été entrepris par une firme privée dans le tunnel de Stavelot. On y a renouvelé la totalité de la voie. Les traverses en bois ont été remplacées par du béton. Pendant une semaine, le trafic vers Malmédy a été supprimé au profit des engins de chantier. Quelques trains de ballast ont ensuite circulé sur la ligne.

Quant aux trains de bois d'Europe Orientale mis en ligne entre le port de Bruxelles et la scierie de Bullange, ils n'ont plus circulé en août. Ils ont repris le 30 août. Leur traction est confiée entre Kinkempois et Bullange à une double traction de locomotive série 55. A Trois-Ponts, malgré la double traction, la rame est cependant scindée, vu le profil sévère de la ligne 45, notamment dans la « grimpette » entre Malmédy et Waimes...

A. Ferrière

□ Ligne 50A Bruxelles - Gand (ligne « rapide »)

La vitesse maximale de cette ligne a été portée de 140 à 160 km/h dans le courant du mois de mars 1999 entre la sortie de Gand et Beernem non compris, soit sur une distance de 29 km, en ce compris les nouvelles voies rapides construites à Landegem.

Assez rapidement, le tronçon Beernem- Ostende devrait lui aussi être autorisé à cette vitesse. De quoi permettre au matériel autorisé à cette vitesse de rattraper quelques légers retards. Actuellement, seules les locomotives polytension série 16, qui tractent les trains IC Ostende - Cologne (voitures I 11), les automotrices triples tranche 96 et les nouvelles locomotives série 13, dont les essais sont très laborieux en tête des IC B Ostende - Eupen, pourront pratiquer la vitesse de 160 km/h.

Aussi, la SNCB a décidé de relever, de 140 à 160 km/h, la vitesse autorisée des locomotives série 21/27, afin de profiter de cette opportunité en fait de les autoriser à nouveau à rouler à leur vitesse de pointe de sortie d'usine. Celle-ci avait été rapidement abaissée à 140 km/h, vu les problèmes de stabilité rencontrés sur ces locomotives. Elles ne pourront cependant rouler à nouveau à 160 km/h qu'après mise en place de nouveaux amortisseurs latéraux et reprofilage des bandages de roues.

M. Grieten

□ Ligne 94 Hal -Tournai - épilogue des travaux à Hal

Alors qu'on attendait la mise en service du tunnel de la ligne 94 pour les nouveaux horaires au 30 mai 1999, ce fut finalement le lundi 30 août 1999 que la voie « B » de la ligne 94 (sens Tournai - Hal) fut ripée vers les nouvelles voies 1, 2 et 3 de Hal par le dernier des trois tunnels ainsi mis en service.

Au cours du week-end suivant, ce fut le tour de la voie « A » à être ripée pour le lundi 6 septembre 1999. Le lundi 27 septembre 1999, les trains « L » de la ligne 26 (ceinture « est » de Bruxelles) retrouvent la gare de Hal qu'ils avaient délaissée depuis le 10 janvier 1994 (le temps passe...). Pendant plus de 5 ans ½, le terminus de ces trains fut la petite halte de Huizingen, où un signaleur était présent pendant les plages horaires d'exploitation de la relation « omnibus » vers Etterbeek/Vilvorde et Malines : ce signaleur garantissait également la correspondance avec les bus de « De Lijn » qui assuraient la navette vers Hal à raison d'un voyage par heure aux heures creuses alors que les trains desservaient Huizingen à raison de 3 départs/arrivées par heure.

M. Grieten

□ Ligne 124 Bruxelles - Charleroi

A terme, la SNCB prévoit l'aménagement d'une 3^{ème} et d'une 4^{ème} voie (projet « RER ») entre Bruxelles et Nivelles. Ce projet sera accompagné d'un sérieux « lifting » aux gares principales de cet axe, qui en ont bien besoin. D'ici fin 2000, on devrait assister aux travaux suivants :

A *Waterloo*, les quais et abris voyageurs ont été refaits en 1998. Le bâtiment des voyageurs est promis à la démolition dans le cadre du projet « RER », avec nouveau parking gardienné pour voitures et parking pour vélos.



Train L 2182 (automotrice 225) pour Braine l'Alleud en gare de Waterloo le 02.10.98 (photo M. Grieten)

A *Braine l'Alleud*, un nouveau couloir sous-voies va être construit en bout de quai côté Nivelles. De nouveaux abris pour voyageurs vont être installés et les anciens reconditionnés. Le bâtiment des voyageurs sera remplacé dans le cadre du projet « RER ».

A *Nivelles*, l'actuel bâtiment de gare est promis à un sérieux et bien nécessaire rafraîchissement. Le couloir sous voies sera prolongé, avec un nouveau parking.

□ Ligne 139 - Wavre : suppression de voies à quai

La SNCB a décidé de simplifier la configuration des voies en gare de Wavre. Jusqu'en 1999, Wavre était dotée d'une voie de gare latérale (A) pour le terminus des automotrices venant d'Ottignies, d'une voie I à quai le long de la gare, des voies 2 et 3 dépourvues de quai pour le trafic marchandises et des voies IV et V (principales) à quai pour le trafic voyageurs de transit.



Wavre le 16.08.99 : plus de voie A, ni de voie I ou II : voie III, arrivée du train P Schaarbeek - Wavre ; voie IV, le train P Louvain - Ottignies marque l'arrêt (photo M. Grieten)

Courant juin 1999, la voie de gare latérale « A » côté Ottignies ainsi que les voies I et 2 ont été purement et simplement démontées. Économies ? Il n'y a donc actuellement plus qu'une seule voie de dépassement/garage (voie 3 jadis dépourvue de quai et réservée au trafic des marchandises) pour les trains faisant terminus à Wavre, que ce soient les trains « P » venant de Bruxelles ou les trains « L » de la relation vers Ottignies - Charleroi-Sud - Namur. Quand on connaît les projets de RER de l'étoile de Bruxelles, où Wavre est un terminus, on peut se poser des questions... Les étapes suivantes de la rénovation de la gare de Wavre concernent la création d'un parking supplémentaire de 100 places, la rénovation du bâtiment des voyageurs et l'aménagement d'une gare d'autobus.

□ Ligne 130 section Tamines - Ronet

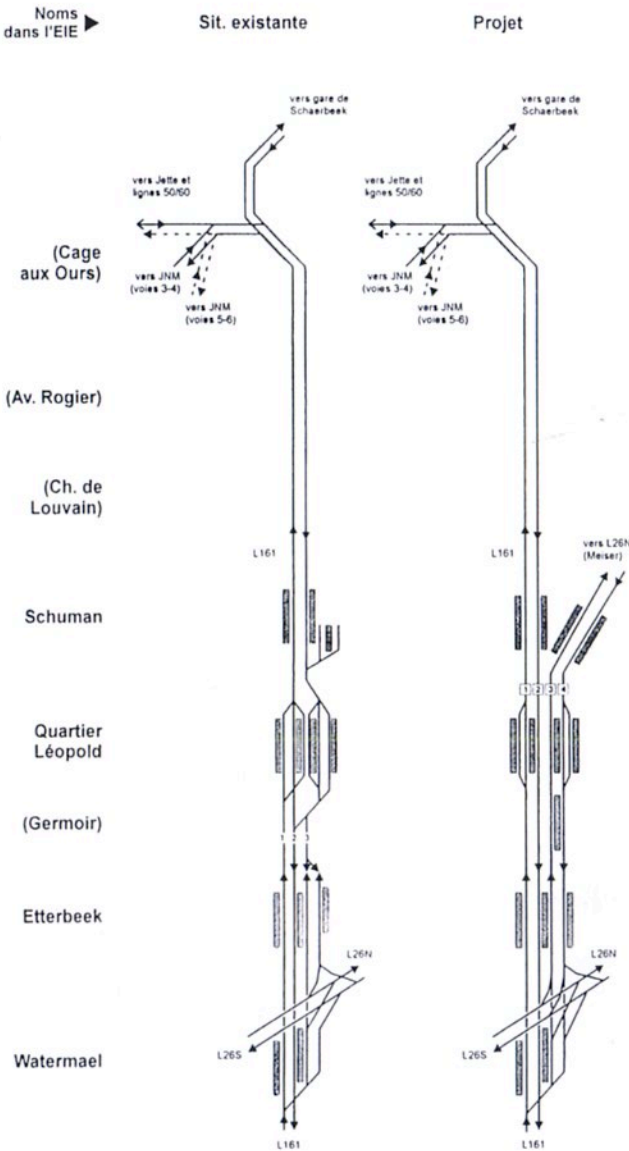


On peut apprécier sur ces photos l'état d'avancement des travaux sur ce tronçon reconditionné (pose d'une 3ème voie) dans le cadre du projet « Athus-Meuse »

↑ Auvélais : nouveau pont en construction sur la Sambre

↓ Auvélais (gare) - travaux « 3ème voie » (photos M. Grieten - 06.06 & 20.08.99)

☐ Ligne 161 Bruxelles - Namur du nouveau du côté de Bruxelles-Quartier-Léopold...



Courant mai 1999, le quai 1 de la gare de Bruxelles-Schuman a été allongé côté Quartier-Léopold, par raccourcissement léger de la voie « D » en impasse.

Cette gare devrait connaître de profonds bouleversements dans les années à venir, puisqu'un certificat d'urbanisme a été accordé par la Région Bruxelloise à la SNCB en vue de percer un tunnel entre la gare de Schuman et celle de Schaerbeek-Josaphat, via l'avenue de Cortenberg, afin de créer une liaison directe entre les lignes 161 et 26. Il s'agit ici en quelque sorte de « dédoubler la Jonction Nord-Midi », tout en desservant le quartier européen, mais aussi de jeter les bases du « RER » bruxellois, voire de donner au trafic

TGV accès direct vers un nouveau terminal grande vitesse que la SNCB songe installer du côté de Schaerbeek. Signalons que le futur tunnel Schuman (ligne 161) - Josaphat (ligne 26) sera amorcé dans le prolongement des voies C et D actuelles de la gare

Schuman. Ces deux voies seront directement raccordées à la gare du Quartier-Léopold, dont les 6 voies à quai sont en service, où tous les parachèvements et les équipements réservés aux voyageurs sur la dalle qui la surplombe restent à réaliser.



Bruxelles-Schuman : passage du TAA Schaerbeek - St-Raphaël (Vintimille), tracté par la 2003. La voie D est raccourcie et le quai I prolongé. C'est à cet endroit (derrière la locomotive) que s'amorcera le futur tunnel Schuman - Josaphat (photo M. Grieten - 06.06.99)

Quant à la gare de Bruxelles-Quartier Léopold, elle va changer de nom pour retrouver son appellation originelle de « *gare du Luxembourg* ». Ainsi en a décidé Etienne Schoupe, lui-même, sur demande de l'homme politique luxembourgeois Charles-Ferdinand Nothomb et après consultation du Palais Royal (car le nom d'un Roi était associé à l'appellation actuelle). On a sans doute perdu là une bonne occasion de dénommer cette gare « *Bruxelles-Europe* », car elle se trouve à un jet de pierre du Parlement Européen et des autres institutions européennes. Enfin, un nouveau point d'arrêt devrait être créé au droit de l'avenue du Gerموir entre le Quartier Léopold et Etterbeek : ce point d'arrêt ne serait toutefois desservi que par les trains de la ligne 26.

De plus, les permis d'urbanisme pour porter la ligne 161 de trois à quatre voies entre Watermael et le Quartier Léopold ont été accordés, de même que celui de la mise à double voie de la ligne 26/4 reliant cette ligne à la ligne 26 côté Hal à Etterbeek.

M. Grieten



**Bastogne-Sud côté « voies » (↑) et Bastogne-Nord (↓)
les trains reviendront-ils un jour ? (photos D. Coenen - 23.08.99)**

□ Ligne 163 Libramont - Bastogne

Rappelons que l'exploitation des trains de voyageurs et de marchandises est « provisoirement » suspendue entre Libramont et Bastogne (Nord), la SNCB refusant de puiser dans ses budgets pour réaliser le grand entretien de la ligne, la Région Wallonne refusant de son côté d'intervenir dans ce dossier.

Depuis lors, les voies sont « gelées », mais... Car il y a un mais... Pendant l'été dernier, la voie unique a été arrachée entre Bastogne-Sud et Bastogne-Nord, un point d'arrêt créé il y a dix ans à peine sur le site de l'ancienne gare de Bastogne-Nord, afin de desservir l'entrée de la ville, ses écoles et son hôpital, mais aussi une gare d'autobus qui y avait été aménagée. D'autre part, le réaménagement complet des installations de Bastogne-Sud sur un mode routier est en cours : le bâtiment de gare, qui sera conservé et transformé avec point de vente SNCB/TEC, est aujourd'hui ceinturé d'un épais ruban d'asphalte, et les voies I et II à quai ont été enlevées.

Même si, officiellement, rien d'irréversible au point de vue ferroviaire ne peut être entrepris à Bastogne-Nord jusqu'en 2008, il est à craindre que le train revienne bien difficilement à Bastogne, pour autant qu'une volonté politique se manifeste de l'y ramener. Et d'aucuns de rappeler que les Ecolos, aujourd'hui présents au Ministère des Transports et de la Mobilité (La Vice-Première Ministre Isabelle Durant fait partie de cette famille politique), ont toujours tenu à une desserte correcte du milieu rural par le train. Qui vivra verra...

□ Ligne 165 Libramont - Bertrix - Athus : que sont devenues les gares de cet axe en cours d'électrification ?

On le sait : d'ici 2002, l'*Athus-Meuse* (axe Namur - Dinant - Bertrix - Virton - Athus) sera électrifié en 25 kV et permettra de délester définitivement la très chargée ligne 162 Namur - Jemelle - Arlon - Luxembourg de son trafic marchandises. On imagine déjà les trains de marchandises qui y passeront alors, lourds de 2000 tonnes¹, tractés par les nouvelles locomotives électriques série 13 SNCB et leurs soeurs série 3000 des CFL. Pour le trafic des voyageurs, c'est autre chose : la SNCB a commandé de nouveaux autorails diesel (!) doubles série 41 pour perpétuer la desserte « L » actuelle organisée depuis 1984 entre Libramont, Bertrix et Virton. Et au-delà de Virton, où toute desserte voyageurs est supprimée depuis 1984 ? La SNCB réalise en ce moment une étude envisageant la réouverture du trafic voyageurs entre Virton, Athus et/ou Luxembourg : une idée consisterait à effectuer des liaisons voyageurs en boucle entre Libramont - Bertrix - Virton - Athus - Autelbas - Arlon et Libramont. Les CFL, eux, se verraient bien organiser des trains directs Virton - Luxembourg, à l'aide par exemple de leurs automotrices électriques série 2000, via la « courbe de Rodange », une fois l'électrification mise à fruit : la demande semble exister, puisque les TEC organisent déjà des navettes directes par autocars (sic) pour les travailleurs frontaliers belges se rendant de Virton à Luxembourg... Bref, un dossier à suivre.

¹ - 2000 tonnes de charge sur l'Athus-Meuse, contre les 1 600 tonnes maximum autorisées sur la ligne 162, vu son profil plus rude.



↑ Florenville : train spécial Ostende - Libramont - Virton
mis en marche le 11.08.99 à l'occasion de l'éclipse (5212 + 10 voitures M2)
↓ Meix-devant-Virton : l'autorail 4505 pour Bertrix croise le 4501
pour Virton le 16.04.99 (photos M. Grieten)

D'ici là, examinons ce que sont devenus les bâtiments de gare de la ligne 165, et notamment ceux qui ne voient plus s'arrêter les trains de voyageurs, qui pour rappel, ne desservent plus actuellement que Bertrix, Florenville et Virton.

Bertrix est devenue la gare « poste-chef » de l'Athus-Meuse : elle abrite une cabine de signalisation électronique de type « PLP », qui, à terme, commandera la totalité de l'Athus-Meuse au sud de Dinant. Le bâtiment de gare est donc conservé, même si la longueur des quais des trois voies de réception des trains de voyageurs a été raccourcie dernièrement. Les énormes bâtiments de l'ancien atelier de traction de Bertrix sont par contre désaffectés et sans utilisation à ce jour.

Saint-Médard : le bâtiment des voyageurs est devenu une écurie pour chevaux, le magasin des marchandises une agréable résidence secondaire.

Straimont : de cette gare en rase campagne, il ne reste qu'un petit bâtiment technique abritant, pour quelques mois encore, un antique poste de block.

Florenville : cette gare a la particularité de se trouver à quelques kilomètres du centre de l'agglomération, tout comme celle de Neufchâteau ou de Saint-Hubert. L'explication de cette singulière disposition est historique : au moment de l'établissement de la ligne de chemin de fer, les autorités locales lui ont refusé le passage au centre du village : obscurantisme dont les habitants souffrent encore aujourd'hui... Bref, la gare SNCB originelle est toujours fonctionnelle, tandis que l'ancien dépôt vicinal de la ligne Marbehan - Sainte-Cécile est partiellement occupé par le dépôt des TEC. La gare vicinale proprement dite, en face de la gare SNCB, est devenue une résidence privée. Notons qu'à Florenville, des amoureux du rail caressent l'espoir de créer un « mémorial de l'Athus-Meuse » dans un bâtiment inoccupé du tram.

Saint-Vincent-Bellefontaine : cette gare, doublée d'une gare vicinale (ligne Etalle - Villers-devant-Orval) est située au milieu des bois, et est reliée au village de Saint-Vincent par une route de 2 km, en ligne droite, au milieu des bois et champs. Seule la moitié du bâtiment des voyageurs subsiste aujourd'hui, à titre de poste de block, pour quelques mois encore...

Meix-devant-Virton : un tiers de l'ancien bâtiment des voyageurs subsiste aujourd'hui à vocation technique et pour combien de temps encore...

Virton-Saint-Mard : l'imposant bâtiment de gare, identique à celui de Tamines, a été récemment rénové. Mais le quartier est tristounet : à deux kilomètres du centre de Virton, il a perdu ses commerces et cafés. On attend l'autobus dans la cendrée, place de la gare, et notamment le « car » - comme on dit en France - des « *Rapides de Marne et Meuse* » qui relie Virton à Montmédy, en France, via Lamorteau. Billet TEC de rigueur jusqu'à la frontière, billet français au-delà. A l'heure de l'Europe...

Latour : ce célèbre atelier de traction, créé dans les années vingt, est aujourd'hui désaffecté par la SNCB et occupé par l'entreprise *Ravago*. Un zoning industriel a pris la place des faisceaux de l'ancienne gare de formation.

Signeulx : gare frontalière, Signeulx était le point d'origine d'un curieux chemin de fer industriel international qui reliait jadis Signeulx (B) à Gorcy (F). A Gorcy, en France, se trouvait une tréfilerie, qui devait évacuer sa production par chemin de fer via la

Belgique plutôt que via la France, pour des raisons à la fois topographiques et stratégiques. Aussi, le bâtiment de gare de Signeulx avait-il été conçu pour abriter en outre les services de la douane belge. Le bâtiment de gare, de 60 mètres de long, dispose donc d'un double corps (l'un servait de logement de fonction au chef de gare, l'autre au receveur des douanes) et existe toujours : il a été récemment transformé en logements pour particuliers.

Musson : du bâtiment de la gare, il ne reste qu'un petit édifice, aujourd'hui désaffecté...

Halanzy : le bâtiment de gare existe toujours, et est encore propriété de la SNCB. Le rez-de-chaussée sert de local technique, tandis que le 1^{er} étage abrite le local des *Amis du Rail* de la localité.

Aubange : racheté par la commune au début des années 80, le bâtiment de gare a été dans un premier temps loué à *Radio-Contact*, avant d'être transformé en logements d'insertion (une maison et trois appartements).



Athus le 30.08.93 : automotrice CFL 2016 en partance pour Rodange voie III (seule voie de réception voyageurs électrifiée à l'époque) et locomotives diesel SNCB 204.004 (voie II) et 5318 (dans le faisceau) (photo Ch.-L. Mayer)

Athus : cette gare a une double particularité : gare frontière à la fois avec le Grand-Duché (ligne CFL électrifiée vers Rodange) et la France (ligne SNCF vers Longwy aujourd'hui défermée)², elle a aussi statut de gare commune SNCB/CFL. Elle est donc

² - signalons que certains, à la SNCB, se demandent si le moment n'est pas venu de rouvrir le dossier de la courte ligne SNCB/SNCF Athus - Mont-Saint-Martin (- Longwy), hors service depuis 1994, et aujourd'hui désélectrifiée et défermée. L'axe Thionville - Metz est aujourd'hui saturé pour le transport des marchandises, et la SNCF devra bien trouver un autre itinéraire pour le trafic des marchandises au

administrativement considérée comme gare de trafic intérieur à la fois par la SNCB et les CFL : aussi, si seuls les trains de voyageurs CFL en direction de Rodange desservent encore Athus, on peut les emprunter muni d'un seul titre de transport CFL de service intérieur. A l'inverse, un titre de transport international serait nécessaire pour rejoindre Athus au départ d'une gare SNCB, puisque la SNCB ne la dessert plus. Le voyageur belge téméraire désirant arriver à Athus en train - y en a-t-il ? - devrait faire le tour par Luxembourg... Courteline n'est pas mort...

Bref, le beau bâtiment de gare d'Athus, tout en longueur, avec sa salle de visite d'un autre âge pour la douane, est toujours occupé par les services de la SNCB et des CFL, mais il aurait besoin à tout le moins d'un coup de peinture, au mieux d'un ravalement de façade. Le trafic marchandises d'Athus, autrefois très soutenu, vu la présence d'une usine sidérurgique à Athus, s'est aujourd'hui étiolé d'autant plus que les trains remontant l'Athus-Meuse à destination du bassin métallurgique de l'Alzette, au Grand-Duché, ne rebrousse plus à Athus depuis la mise en service du raccordement direct Aubange - Rodange.

R. Marganne

Ligne 165 Libramont - Athus : travaux en gare d'Athus

Entre le 2 août et le 5 septembre dernier, d'importants travaux d'électrification ont eu lieu en gare d'Athus, dans le cadre plus général de l'électrification en cours entre Aubange et Athus. Pour rappel, depuis 1961, seule la partie « est » de la gare d'Athus (voie III de réception des trains de voyageurs et faisceaux marchandises) était électrifiée en 25 kV 50 Hz, car elle était le point d'arrivée des trains de voyageurs et de marchandises originaires de Rodange (Grand-Duché de Luxembourg), et - avant sa suppression - de Longwy (en France). Il faut aujourd'hui électrifier les autres voies de la gare, d'autant plus que l'électrification de la ligne 167 Athus - Autelbas, figure elle aussi au projet « Athus-Meuse ».

R. Marganne

□ Ligne 166 Dinant - Bertrix : interruption momentanée du trafic entre Dinant et Beauraing

La section Dinant - Beauraing de cette ligne, partie de l'Athus-Meuse, est temporairement mise hors service à partir du 17 octobre 1999, et pour une durée de 7 semaines. Il s'agit d'adapter le tunnel de Houyet, qui sera mis à voie unique et électrifié.

R. Marganne

long cours, revivifié dans la région par l'ouverture du tunnel sous la Manche. L'ancienne ligne Athus - Mont-St-Martin pourrait avoir sa chance, n'en déplaise aux CFL qui tiennent à la rentabilisation de leur unique gare de formation située à Bettembourg, entre Luxembourg et Thionville précisément. Il est en effet à craindre que la SNCF, en cas d'engorgement, trouve un autre itinéraire ferré par Givet ou par Dunkerque par exemple, qui aurait le désavantage d'éviter la ligne « Athus-Meuse », que la SNCB rééquipe et modernise justement à grands frais...

Le matériel roulant de la SNCB

❑ Exit la 1901

La locomotive prototype 1901, reconstruite à titre expérimental au départ de la 2130, est entrée le 3 juin dernier à l'atelier central de Salzinnes afin d'y « être remise au type ». Sans utilisation depuis de longs mois, cette locomotive bicourant 3 kV/25 kV 50 Hz avait connu bien des déboires lors de ses rares mises en ligne, notamment sur les rames navettes Mons - Quévy - Aulnoye.

❑ Fin des services voyageurs pour les locomotives série 12

Les automotrices électrique triples bicourant tranche 1996 ont définitivement pris le relais des locomotives série 12 et des rames réversibles de voitures M4 sur les différents services frontaliers entre la Belgique et la France, soit entre Ostende et Lille, Anvers, Gand, Courtrai et Lille, Liège, Tournai et Lille, et Mons, Quévy et Aulnoye.



On ne verra normalement plus les locomotives bitension série 12 en tête de rames réversibles M4, comme à Flawinne, près de Namur (ligne 130), assurant les IC Herstal - Lille-Flandres en attendant la livraison des automotrices bitension tranche 1996 n°441-490 (photo M. Lebeau - 29 mai 1998)

Les locomotives série 12 sont désormais spécialisées³ en trafic « fret » entre la Belgique et la France, notamment vers la gare de triage de Lille-Délivrance, mais aussi jusqu'au portail français du tunnel sous la Manche.

❑ Les voitures K4 désormais louées aux Pays-Bas

Avec le service d'été, toutes les voitures K4 détenues par la SNCB ont été prises en location par les *Nederlandse Spoorwegen*, à court de matériel voyageurs. On verra donc plus - provisoirement ? - ce type de voiture achetée d'occasion à la SNCF - sur les trains d'heure de pointe de la SNCB.



Vilvorde (ligne 25) le 26.06.99 : transfert de 16 voitures K 4 aux Pays-Bas par les soins de la locomotive bitension SNCB 2551, qui trouve là une éphémère utilisation (photo M. Grieten)

❑ Locomotives série 13 - essais laborieux

Malgré des essais et mises au point très laborieux, les nouvelles locomotives bicourant série 13 de la SNCB sont petit à petit engagées - sans locomotive de secours - sur les trains de service régulier de l'artère Ostende - Bruxelles - Liège - Eupen et retour, en tête de rames de voitures I 11. Ces rames de voitures ont désormais leur voiture-pilote - avec cabine de conduite pour utilisation en réversibilité - tournée côté Eupen, quoique la fonction réversible ne soit pas encore exploitée, à cause de problèmes non résolus à ce jour de transmission voiture pilote - locomotive. Le jour - pas trop lointain, dit-on, où ces rames seront utilisées en mode réversible, la locomotive série 13 de la rame devra toujours être « tournée » côté Ostende.

³ -sauf les trains auto-couchettes Schaerbeek - Lille-Flandres



↑ essai en ligne de la locomotive SNCB 1314 à *Vielsalm* sous caténaies 25 kV, préalable à la mise en ligne de trains électriques entre Luxembourg et Trois-Ponts (photo M. Lamboray - 22.09.99)

↓ arrivée en gare de *Troisvierges* (Grand-Duché) d'un train *RegionalBunn* (omnibus) des CFL en provenance de Luxembourg : locomotive CFL 3006 et voitures Wegman (photo R. Marganne - 11.08.99)

Cette disposition est requise par le fait que ces rames sont toujours poussées entre Liège-Guillemins et Montegnée (plans inclinés d'Ans), et que la locomotive de poussa ne peut être classée juste derrière une autre locomotive. Cet impératif d'exploitation est d'ailleurs appliqué sur les rames réversibles M4 des trains du service IC Quiévrain - Bruxelles - Liège (- Verviers-Central), où la locomotive série 21 pousse systématiquement la rame entre Quiévrain et la Cité Ardente.



Arrivée de la rame de l'IC « F » en provenance de Liège-Guillemins à Quiévrain : la locomotive 2142 est tournée de telle sorte que la locomotive d'allège poussera la voiture pilote M4 au départ de Liège-Guillemins (photo M. Grieten - 26.05.99)

Rappelons que la SNCB a prévu d'utiliser les locomotives série 13 dans deux types de services. En service « voyageurs », elles assureront les trains IC Ostende - Eupen avec rames réversibles de voitures I 11 : leur vitesse de pointe à 200 km/h sera utilisée le jour où ces trains emprunteront, à 200 km/h, la ligne nouvelle à grande vitesse entre Bierbeek (Louvain) et Ans, électrifiée par ailleurs en 25 kV 50 Hz. Elles assurent aussi - avec leurs consœurs luxembourgeoises 3000 - les trains IR Liège - Luxembourg, aujourd'hui limités à la section Trois-Ponts - Luxembourg en attendant la fin des travaux d'électrification en 25 kV entre Aywaille et Trois-Ponts. Par contre, l'utilisation des « 13 » entre Anvers et Charleroi, en tête de trains IC est liée à l'utilisation finale des voitures I 11, actuellement retirées de ce service (*voir nos livraisons précédentes*). En trafic marchandises, les locomotives série 13 devraient avoir le monopole de l'Athus-Meuse dès 2002, lorsque l'électrification en 25 kV 50 Hz sera finalisée.

Côté luxembourgeois, les locomotives série 3000, soeurs jumelles des « 13 - SNCB » sont aussi engagées sur le réseau, avec bien des déboires dues aux mises au

point toujours difficiles. Les CFL les engagent, eux, dans tous les types de services, des trains de marchandises aux nouveaux services électriques Luxembourg - Trois-Ponts, en passant par les trains *RegionalBunn* (= omnibus) Luxembourg - Troisvierges!

On se consolera de cette longue mise en service en se référant aux déboires essuyés par la SNCF (atelier de Lens) avec les trente nouvelles locomotives tritension (1,5/3 kV = / 25 kV 50 Hz ~) BB série 36 000, qui ne s'aventurent toujours pas en Belgique au delà du secteur alternatif de la gare frontalière bicourant de Quévy.

□ Fin des locomotives série 18



Souvenir des services réguliers des « 18 » : la 1805 tracte le train EC 39 Alexander von Humboldt pour Berlin-Zoo au passage à Jeuk-Rosoux près de Waremme (photo M. Lebeau - 28.01.96)

Comme on pouvait le prévoir, la série 18 a disparu du réseau de la SNCB, victime notamment de nombreuses avaries à répétition, notamment au niveau des bogies. La 1805, dernière locomotive série 18 en ordre de marche, a été définitivement retirée du service régulier le 12 juillet 1999. La 1803 a néanmoins repris du service le 7 août dernier, dans le cadre de la circulation de *l'Orient Express* entre Huy, Kinkempois, Rivage, Jemelle, Namur et Huy (voir plus loin). Alors que la vénérable rame, garnie d'invités, était tractée par la locomotive à vapeur type 1 conservée par la SNCB à titre de « patrimoine historique », la 1803 suivait, « à distance de block » et à titre de « locomotive-balai ». Triste fin pour une série de machine qui fit les beaux jours des TEE Paris - Bruxelles, Paris - Liège, et des internationaux de tout poil Ostende - Cologne... et même Dortmund.



**Souvenir... La 1806 évolue à Ostende le 12.01.99 pour mise en tête du train IC 427
Ostende - Cologne (photo M. Grieten)**

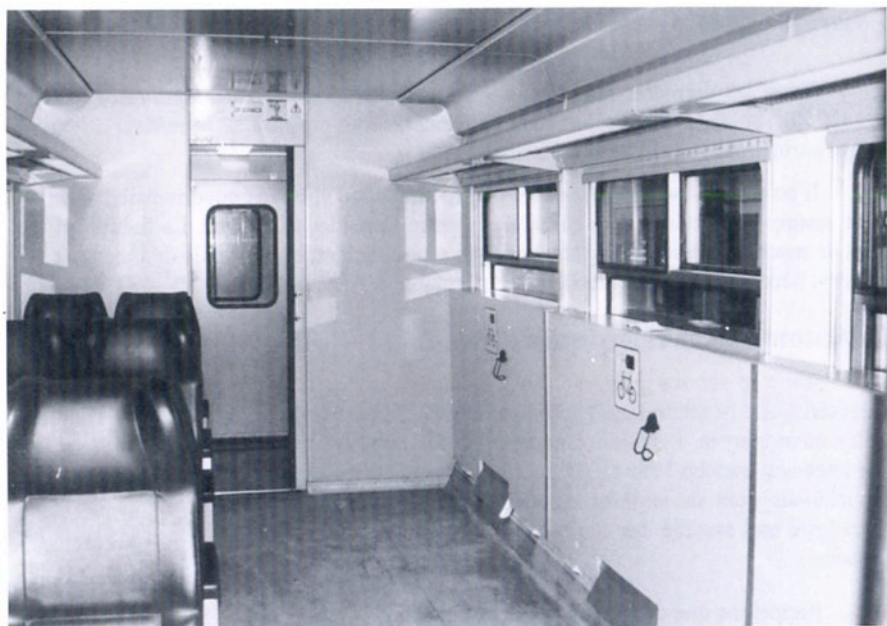
Selon les dernières informations, cette petite série de 6 locomotives, cousines des CC 40 100 de la SNCF dont elles dérivent, serait promise au ferrailleur... Pourvu qu'on parvienne à en sauver une du chalumeau !

Il ne reste donc plus que les 7 vieillissantes locomotives quadritension série 16 pour assurer les services IC « classiques » entre Ostende et Cologne. La fiabilité de ce type de machine laisse également à désirer, tant et si bien qu'un relais de machines est souvent nécessaire en gare bicourant commutable d'Aachen Hbf.

□ Automotrices électriques « Budd » 129-150

Avec le service d'hiver 1999, ces automotrices à caisse en acier inoxydable caractéristique (tranche 1956) devraient avoir été retirées du service régulier, chassées notamment par la livraison soutenue et toujours en cours d'automotrices triples monotension tranche 1996 (série 501-570). Il était temps : après une rénovation ratée et de mauvais goût de certains éléments, le confort de ces rames laissait à désirer : étanchéité mal assurée des cabines de conduite en cas de fortes pluies, trous dans les planchers...

Rappelons que cette série de 22 automotrices, renumérotées 129 à 150 avait été construite en acier inoxydable, sur le modèle de la tranche 1954 (n°051 à 128) en acier inoxydable brevet « Budd » afin de réduire les frais d'entretien. Elles avaient été affectées, dès leur sortie d'usine, plus particulièrement à la ligne Bruxelles - Luxembourg qui venait d'être électrifiée.



↑ L'automotrice « Budd » 143 assurant le train L Louvain-la-Neuve-Université - Bruxelles-Midi marque l'arrêt à La Hulpe (photo M. Grieten - 19.06.99)

↓ Compartiment « vélos » de la voiture 3922 centrale de l'automotrice 390, qui, le 22.08.99 était engagée sur le train IR Malines - Courtrai (photo M. Grieten)

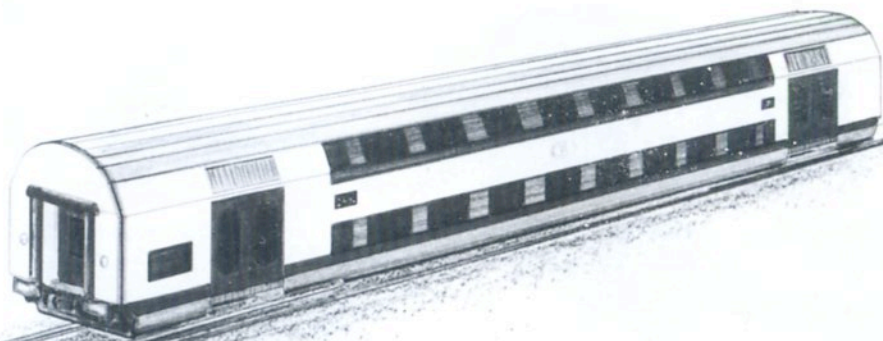
❑ Automotrices « Break » triples « vélos »

Avec le service d'été et comme l'année dernière, un compartiment de la voiture intermédiaire de quelques automotrices de cette série a été sommairement aménagé pour le transport de vélos.

❑ Commande de 210 voitures à deux étages de type « M6 »

Nous vous passons les péripéties qui ont entouré la passation de ce « *dernier marché SNCB du siècle* », comme certains journaux l'ont présomptueusement baptisé. La SNCB a enfin passé commande de 210 voitures de type M6 à 2 étages : l'allemand Siemens, qui était le mieux placé en terme de prix, a finalement été évincé au profit l'ex-Brugeoise et Nivelles (aujourd'hui groupe Bombardier-Alstom), une offre plus chère au niveau des prix, mais plus intéressante au niveau du confort.

Ce matériel sera livré entre mi-2001 et 2005 : il permettra de former des rames de 1.576 places (contre 920 pour 12 voitures de type I 11), qui circuleront aux heures de pointe sur les principaux axes du réseau. Les voitures seront au standard de confort des voitures I 11 : climatisation, système d'information à affichage électronique, isolation sonore, emplacements prévus pour le bagages, accès facilité aux moins valides, portes isolées entre compartiments, vitesse de pointe fixée à 160 km/h. Bref, une amélioration très nette par rapport à l'inconfortable matériel M 5 actuel à deux niveaux, dont le confort très spartiate est sévèrement jugé par les usagers depuis leur mise en service.





↑ Rame « Eurostar » 3227/3228 Nice - Bruxelles au passage à Antibes le 22.07.99
(photo M. Grieten)

↓ parallèle entre un TGV Réseau SNCF et un TGV Eurostar à Nice le 03.06.99
(photo D. Coenen)

En « Eurostar à Nice »

Depuis début juin 1999, la relation Bruxelles - Nice est assurée par rame « Eurostar » de la dotation de la SNCF, différée de son service normal Paris/Bruxelles - Londres, et dont le logo « Eurostar » a été masqué au profit du logo « SNCF ». En fait, trois rames sont susceptibles d'assurer le service⁴ : il s'agit des rames n°3203/4, 3225/6 et 3227/8, tritension d'origine, mais adaptées pour fonctionner en mode quadritension, en ajoutant au 25 kV 50 Hz (lignes nouvelles et Eurotunnel), au 750 volts continu à captation par troisième rail (mode anglais) et au 3 kV continu (réseau SNCB classique), le 1,5 kV continu nécessaire pour circuler dans le sud de la France. Le parc de rames Eurostar étant trop abondant pour la liaison entre les trois capitales, la mise en ligne de rames de ce type de grande capacité entre Bruxelles et Nice a permis de « faire l'économie » de rames TGV SNCF « Réseau » par ailleurs fort sollicitées.

Voulant faire à cette occasion un voyage original, voici le programme que je m'étais constitué et comment il se déroula « sur le terrain ».

Le 3 juin dernier, départ de Liège-Guillemins avec le 7402, remorqué par une locomotive tritension série 15 aujourd'hui cantonnée sur cet axe et une rame de voitures M4 non modernisées. L'horaire est respecté jusqu'à Bruxelles-Central, mais nous nous présentons à Bruxelles-Midi avec 10 minutes de retard...

Ici, je me rends à quai pour le départ du TGV 9532 à 9h25. Voiture 9 : déverrouillage des portes, mais le marchepied ne sort pas : moi, je fais une enjambée, mais les personnes âgées qui me suivent devront « faire le tour ». Départ de Bruxelles-Midi jusqu'à Lille-Flandres et tête à queue vers le sud. Arrivée en gare TGV Haute-Picardie, où nous sommes garés à quai pour permettre l'embarquement de voyageurs de la région, mais aussi pour laisser passer un Eurostar Londres - Paris (tuyau photo pour les amateurs, vu la position favorable du soleil à cette heure...). Puis, entre Lyon et Valence, on annonce que notre rame a une avarie à une de ses motrices et que nous aurons un retard de 30 minutes à l'arrivée : en fait, nous arriverons à Nice avec 35 minutes...

Je consacre le lendemain, 4 juin, à une visite de Nice et de son réseau de bus, histoire de vérifier si les bus Renault de la région sont « d'aussi bonne qualité » que ceux de Liège. A Palerme, ils ne « barloquent » pas. Malheureusement, il y a grève ce jour-là à Nice. Si en Belgique, le sigle TEC signifie parfois « *T'es Encore Couillonné* », à Nice, c'est quelquefois pareil.

Le 5, je pars pour San Remo : le train est tiré par une 22 200 SNCF et composé de matériel suisse. La gare frontière italienne de Ventimiglia a un peu perdu de sa superbe, elle qui offre la particularité d'être sous tension de 1,5 kV, afin d'admettre à

⁴ - depuis le 26 septembre, ces trois rames ex-Eurostar sont utilisées pour assurer le service TGV Bruxelles-Midi - Bordeaux et retour.



↑ Quand la ligne de la Riviera passe au milieu de l'agglomération de San Remo...
↓ Croisement impossible d'autorails SNCF sur la ligne Nice - Coni à Touet de Lesacrène (photos D. Coenen)

la fois le matériel français bitension (1,5 kV=25 kV~) et le matériel italien 3 kV à mi-puissance. Je continue sur San Remo, où la ligne de la Riviera a la particularité de traverser toute la ville basse et à voie unique. Saisissant...

Le 6, au tour des Chemins de fer de Provence. La nouvelle gare se trouve, à Nice, en face de l'ancienne, qui sera bientôt restaurée par la ville et affectée à d'autres besoins. Une superbe ligne à parcourir de Nice à Digne, sur 151 km, avec de superbes viaducs et de longs tunnels, surtout quand on a la chance de prendre un autorail où le trajet est commenté par un guide. Un seul regret pour l'amateur ferroviaire : les anciens autorails cannibalisés stationnés au dépôt à l'extérieur de la ville de Nice.

Le 7, changement de décor : Nice - Cuneo (*Coni*) . Départ de Nice à 8h55. En passant au dépôt de Nice St-Roch, nous croisons l'Eurostar pour Bruxelles, toujours en stationnement, pantographes baissés, alors que le départ de Nice pour la capitale de l'Europe est fixé 15 minutes plus tard... L'autorail 2213 de la SNCF qui assure le service en livrée régionale rouge est bien orienté pour l'amateur ferroviaire, car la partie avant comporte une fenêtre accessible pour découvrir la voie. En gare de Touet de Lesacrène, nous devons croiser un autre autorail. Je m'apprête à faire la photo, mais voilà que le train croiseur arrive sur la même voie que nous... Surprise, tête à queue et manoeuvres pour l'amener sur la voie voisine. Une erreur d'aiguillage sans doute.

Nous voici à Breil-sur-Roya. Ici, nous changeons de train pour emprunter un autorail des FS jusqu'à Cuneo, en Italie. Au retour, nous emprunterons à Cuneo l'unique parcours assuré de bout en bout, jusque Nice, par autorail SNCF, quoiqu'il soit piloté par deux conducteurs des FS jusqu'à Breil. Dans les paysages superbes du Piémont, nous croiserons, sur parcours italien, plusieurs trains électriques jusqu'à la gare de Limone, terminus de la caténaire 3 kV.

Le 8, retour pour la Belgique. A 9h, je me retrouve sur le quai de Nice, bien à temps pour le départ, fixé à 9h18... Je cherche l'emplacement de la voiture 10 sur le diagramme affiché sur le quai. Surprise : pas de voiture 10, ni de voiture 9 non plus, et pourtant c'était la voiture dans laquelle j'avais pris place à l'aller. Après réflexion, je trouve... Le diagramme consulté est celui de deux TGV « classiques » en unités multiples, où les voitures 9 et 10 sont en fait les motrices...

9h18, heure prévue de départ, pas de train. A 9h30, on annonce un retard de 20 minutes. A 9h50, je me renseigne auprès du sous-chef, qui signale que la rame est en retard car « le conducteur ne peut lever le panto » ! A 10h20, les voyageurs TGV sont tout de même invités à se rendre au buffet pour prendre une boisson. Le personnel de salle, pas au courant, nous installe côté rue. A 10h43, je reconnais le bruit de l'Eurostar. Comme le barman n'est pas là, je file sur le quai et j'embarque enfin : nous partons finalement de Nice avec 1h42 de retard, pour arriver à Bruxelles-Midi avec 2h04 de retard... Moi qui espérais « une belle marche », c'est fichu. Comme le personnel du train était basé à Avignon, on imagine pourtant qu'il était pressé de rentrer à son dépôt d'attache.



**Matériel SNCF sous caténaires italiennes en gares de Venante ↑ et Coni ↓
(photos D. Coenen)**

Marche de l'Eurostar du 8/6	horaire prévu	horaire réel
Nice	9.18	11.00
Antibes	9.30/32	11.16/18
Cannes	9.41/44	11.27/30
St-Raphaël	10.06/09	11.49/52
Les Arcs-Draguignan	10.25/27	12.08/10
Toulon	11.00/03	12.43/49
Marseille-St-Charles	11.41/49	13.29/45
Avignon	12.46/49	13.39/44
Valence	13.46/49	15.39/42
Lyon Part-Dieu	14.30/36	16.22/30
Marne-la-Vallée	16.31/33	18.34/38
Roissy-Charles-de-Gaulle	16.46/48	18.47/51
TGV Haute-Picardie	17.18/20	19.16/18
Lille-Europe	17.48/55	19.44/57
Bruxelles-Midi	18.36	20.40

Notons plusieurs anecdotes. La rame de réserve était stationnée au Landy (Paris) ; il fallut donc environ 6 heures pour l'acheminer jusqu'à Nice.

En gare de Marne-la-Vallée (qui dessert notamment le parc *Disneyland Paris*), une seule voie du quai vers Lille est réservée aux Eurostar. S'il y a un train devant l'Eurostar, il faut attendre son tour... Petite anecdote : une rame TGV en solo doit s'arrêter à mi-quai à Marne-la-Vallée pour respecter les points de repère donnés aux voyageurs pour l'accès à leur place réservée. Lors de la construction du terminal Eurostar à Marne-la-Vallée, le responsable des travaux demande que les rames s'arrêtent « en bout de quai ». Le dispatcher répercute l'ordre par radio à un conducteur de ne pas s'arrêter « à mi-quai ». Celui-ci comprend « Mickey » et brûle l'arrêt de Marne-la-Vallée, sans doute familièrement identifié par un des personnages fétiches de Walt Disney...

Bref... nous voici enfin en Belgique. De Hal jusqu'à Bruxelles, nous avons même fait le détour par les installations de la Petite Île : c'est vrai qu'avec deux heures de retard, on n'est plus sur 10 minutes... De retour à Bruxelles-Midi, nous avons reçu comme instruction de nous rendre à la gare d'émission de notre billet afin d'obtenir une compensation financière pour nous dédommager du retard que nous avons subi.

Le 10 juin donc, je me rends à Liège-Guillemins où on me signale que le billet doit être renvoyé à Bruxelles avec un formulaire spécial dont la gare ne dispose pas... Je me débrouille avec un formulaire « *Thalys* » sur lequel est clairement indiqué que si le retard dépasse 120 minutes, le remboursement du billet est complet. Un mois plus tard, le 16 juillet, je reçois une lettre de la SNCB signalant que le billet ne sera remboursé qu'à 50 %... sur mon compte bancaire que j'avais indiqué. Le 1er septembre, le remboursement arrive... sous forme d'un chèque circulaire.

Allez comprendre...

D. Coenen



Évolution des tenues d'une accompagnatrice de trains du dépôt de Liège
⊞ Statte (1988) chapeau avec galons de chef-garde, sacoche SNCB et cravate bleu uni
⌘ Gouvy (29.05.99) avec foulard et sacoche adaptée pour l'ordinateur Ivette
↓ Gand St-Pierre le 30.05.99 : nouvelle tenue et nouveau chapeau
(photos D. Coenen, publiées avec l'aimable autorisation de l'intéressée)

Changement de tenue des agents de la SNCB

La SNCB est aujourd'hui très soucieuse de son image. Comme bien d'autres organismes (Poste, Douanes et Accises...), elle a décidé de « démilitariser » l'uniforme de son personnel en contact avec la clientèle, à savoir le personnel des guichets, le personnel à quai (anciens chefs et sous-chefs de gare) et le personnel d'accompagnement des trains (anciens gardes et chefs-gardes). La tendance est par ailleurs générale sur les réseaux ferrés européens : depuis belle lurette, les agents néerlandais NS avaient une nouvelle tenue « *huisstijl* » (képi et tenue bleu foncé avec rappels jaunes). Les Allemands s'y sont mis il y a quelques années (casquette et tenue bleu foncé), et récemment les Luxembourgeois (casquette et tenue bleu foncé)

Le défi était de taille pour la SNCB, puisqu'il fallait « assortir » la tenue du personnel aux nouvelles couleurs de la SNCB (gris clair, rouge et bleu) tout en offrant une tenue confortable et adaptée aux fonctions du personnel concerné.

Après plusieurs mois d'études et d'essais, c'est la firme *Carven*, spécialiste en vêtements de travail, qui a fourni 6 000 nouvelles tenues au personnel SNCB masculin et féminin astreint au port de l'uniforme. Il paraît qu'après hésitations et palabres, ces nouvelles tenues ont finalement été offertes par la Société à ses agents.

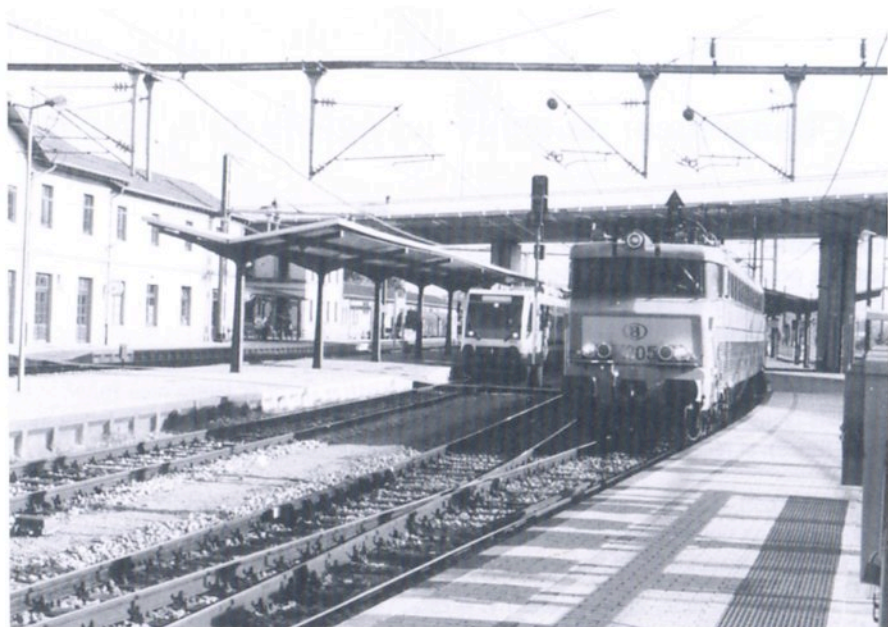
Le nouvel uniforme, de teinte gris moyen, en version masculine et féminine (dans ce dernier cas avec jupe ou pantalon au choix.) ne comporte plus, ni sur la veste, ni sur le chapeau, aucune distinction de grade. Seule, la distinction entre le personnel d'accompagnement des trains et le personnel à quai est encore faite par les teintes de la coiffé de service : les agents de train ont un képi (un chapeau pour les dames) bleu et gris avec fin galon rouge, tandis que le personnel à quai porte un képi (un chapeau pour les dames) à dominante rouge.

Tout le personnel concerné a été prié de quitter la tenue bleu sombre de rigueur depuis une trentaine d'années avec le changement horaire du 30 mai 1999. L'histoire en dit pas comment le personnel chargé d'assurer la nuit du 29 au 30 s'est tiré d'affaire...

De l'avis des cheminots concernés, le nouvel uniforme est confortable et seyant, mais les taches d'huile ou de cambouis s'y repèrent immédiatement (gare aux soufflets d'intercirculation des vieilles voitures M 2...), mais les cheminots « se reconnaissent plus difficilement » : comment reconnaître un « adjoint » d'un sous-chef de 2ème classe, ou un « chef-garde contrôleur de l'ex-Direction Commerciale d'un simple garde ? ». Affaire de patience...

Au moins, les chefs-gardes et gardes SNCB terminant leur service en gare de Luxembourg ne seront plus confondus avec la gendarmerie grand-ducale...

R. Marganne



↑ Le *RegioSprinter* loué par les CFL à son terminus de Bettembourg, où il est dépassé par le train spécial GTF-COPEF-GAR (locomotive 1805) du 29 mai 1999
↓ Le *RegioSprinter* à son terminus de Dudelange-Usines le 01.06.99
(photos Ch.-L. Mayer)

Première expérience de train-tram au Luxembourg

Dans Trans-fer 112, nous avons annoncé qu'une première expérience - grandeur nature - de « train-tram » venait 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* » - autorail diesel à caisse unique et plancher bas de nouvelle génération type 222 construit par Düwag⁵ - 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 qui sera le train-tram.

Monsieur Charles-Léon Mayer précise que les CFL ont décidé d'acquérir six autorails légers pour desservir certaines antennes, en vue de dégager quelques rames électriques et atténuer ainsi quelque peu le manque de matériel voyageurs ressenti aux CFL. Différents types d'autorails légers sont en lice, dont le « *RegioSprinter* » actuellement essayé entre Bettembourg et Dudelange-Usines et son concurrent direct, le « *Regioshuttle* » construit par ADtranz. Une décision sur le choix du futur matériel devrait intervenir sous peu.

A noter que le vaste projet novateur de train-tram à Luxembourg-ville risque de buter sur une opposition concentrée du commerce, des entrepreneurs d'autobus et du lobby automobile, qui ont su mobiliser les habitants de la ville contre ce magnifique projet. En outre, les édiles de la ville de Luxembourg, pourtant partenaires du gouvernement grand-ducal pour la mise au point du projet, ont marqué leur réticence au tracé via le centre ville et ont en fait rejoint les rangs des opposants. Le nouveau gouvernement grand-ducal, issu des élections du 13 juin dernier, s'est donné un temps de réflexion en attendant les conclusions des études en cours, attendues vers la fin de l'année (donc, après les élections du 10 octobre 1999). Étant donné que le parti libéral s'est vu attribuer le « Ministère des Transports », il ne reste plus guère de chance de réalisation de ce projet, vu l'opposition marquée par ce parti durant la campagne électorale et le fait que la Bourgmestre de la ville de Luxembourg est issue de ce parti.

⁵ - l'exemplaire loué porte le matricule 6.002-1 + 6.002-2

L'électrification des Chemins de fer luxembourgeois

Le 29 mai dernier, nous avons eu le loisir de parcourir la partie « sud » du réseau des Chemins de Fer Luxembourgeois dans le cadre d'un voyage d'adieu aux locomotives polytension série 18 de la SNCB. L'occasion était toute trouvée pour nous de nous intéresser de plus près à un des plus petits réseaux nationaux de chemin de fer de l'Europe, dont le dynamisme n'est plus à démontrer et dont les synergies avec notre SNCB nationale sont évidentes.

Dans l'étude qui va suivre, nous suivrons pas à pas les étapes de la modernisation de ce réseau depuis la fin de la seconde guerre mondiale, et singulièrement son électrification quasi intégrale.

Au milieu des années cinquante, alors que la traction à vapeur continuait à rendre de précieux services à l'Europe, la disparition progressive de ce symbole historique du chemin de fer était néanmoins inscrite dans les astres.

A l'époque, aussi bien la SNCB, en Belgique, que la SNCF, en France, s'étaient engagées dans la voie de l'électrification. Si la Belgique était restée fidèle au choix du 3 kV courant continu arrêté dans l'entre-deux-guerres, la SNCF, par contre, avait profité du fait que l'électrification n'avait pas encore touché le nord-est du pays pour y essayer - avec succès - la technologie - nouvelle pour l'époque - du 25 kV courant alternatif monophasé 50 périodes, une fréquence industrielle disponible par ailleurs grâce sur le réseau public à haute tension. Confrontée aux gigantesques problèmes de reconstruction d'un pays sinistré par la guerre, l'Allemagne, par contre, restait fidèle au 15 kV alternatif à la fréquence de 16 2/3 périodes.

Dès la fin de la guerre, les Chemins de Fer Luxembourgeois, qui venaient d'être créés, étaient confrontés à de gigantesques destructions dans un pays annexé au Troisième Reich pendant la guerre. Ils misèrent d'abord misé sur la traction diesel pour moderniser leur réseau. Mais on se rendit vite compte au Grand-Duché qu'en ne jouant pas la carte de la traction électrique, on risquait de créer un « îlot diésélisé » dans un réseau transeuropéen bientôt électrifié. Dans ce cas de figure, les courants de trafic marchandises reliant la mer du Nord (Anvers) et la France, la Suisse, voire l'Italie, vitaux pour la santé budgétaire des CFL, allaient inmanquablement se détourner du réseau grand-ducal pour se reporter sur d'autres itinéraires.

Les CFL décidèrent alors de suivre le mouvement d'électrification initié par ses voisins français et belges, tout en n'ayant pas le choix de la tension d'alimentation, qui allait être dictée par les réseaux voisins. Le réseau allemand, lui, confronté à d'autres problèmes, ne pesa pas sur les choix luxembourgeois.



Luxembourg, gare bicourant commutable
secteur continu : automotrice SNCB « Break » 315 au départ voie 1 pour Bruxelles
secteur alternatif : rame réversible « Metrolor » (type RIO) pour Nancy, au départ
voie 10, remorquée par la BB 16 684 de la SNCF
(photos R. Marganne - 29.05.99)

Première phase : l'électrification de la ligne de transit belgo-française

Ainsi, le 21 décembre 1953, le Conseil d'Administration des CFL approuva-t-il le projet de la première phase de l'électrification du réseau : il s'agissait d'équiper la ligne de transit Kleinbettingen (frontière belge près d'Arlon) - Luxembourg - Zoufftgen (frontière française vers Thionville), qui permettait de relier le port d'Anvers et la capitale belge à la Lorraine, à l'est de la France, à la Suisse et à l'Italie.

Comme la SNCB avait décidé à l'époque d'électrifier la ligne Bruxelles - Arlon - Sterpenich frontière en 3 kV courant continu et que la SNCF, de son côté, tirait des caténaires 25 kV alternatif monophasé sur l'étoile de Thionville, avec ses mines de fer et son industrie sidérurgique, les CFL en furent réduits à suivre le choix des réseaux voisins : électrifier la ligne Kleinbettingen - Luxembourg en 3 kV, et la ligne Luxembourg - Zoufftgen vers Thionville en 25 kV.

Luxembourg-Ville, gare bicourant commutable pionnière en Europe

Les deux types de courant allaient ainsi se retrouver à Luxembourg-Ville, avec des problèmes de cohabitation que l'on allait devoir maîtriser à une époque encore héroïque. Les CFL contournèrent la difficulté par une grande innovation à l'époque : la création d'une gare bicourant commutable, permettant l'alimentation d'une seule et même voie alternativement par les deux types de courant. L'ensemble serait asservi à la signalisation et offrirait un maximum de sécurité.

Les travaux d'électrification de cette ligne de transit franco-belgo-luxembourgeoise purent commencer en avril 1955 : le 28 septembre 1956, l'artère Arlon - Luxembourg était sous tension 3 kV continu, tandis que l'artère Luxembourg - Bettembourg - Thionville l'était en 25 kV 50 Hz alternatif. La gare de Luxembourg-voyageurs était divisée en deux parties, un secteur 3 kV courant continu (voies 1 et 2 en impasse et 3 le long du bâtiment des voyageurs) et un secteur 25 kV alternatif (reste des voies). Quant à la voie 4, elle devenait « zone commutable » pourvue d'une caténaire normalement hors tension, pouvant être rattachée à volonté à l'un ou l'autre de ces secteurs, avec asservissement correspondant de la signalisation. De la sorte, un train international venant de Bruxelles et tracté par une locomotive 3 kV de la SNCB pouvait rebrousser et repartir, quelques minutes plus tard, sous caténaire 25 kV, au crochet d'une locomotive monophasée française et vice-versa.

A l'époque, on ne parlait pas encore de locomotives polytension, et quand il y en eut en Belgique (les 15 apparurent en 1962, les 16 en 1966 et les 18 en 1973), elles ne fréquentèrent pas systématiquement Luxembourg, où le rebroussement obligé en gare voyageurs les rendait en fait inutiles...⁶ Seules, les automotrices électriques quadritension Rae des Chemins de fer suisses (SBB-CFF) fréquentèrent assidûment

⁶ - néanmoins, le raccordement ouest de Luxembourg, qui permet d'éviter le rebroussement en gare de Luxembourg-Ville aux trains directs Bruxelles - est de la France, fut équipé d'une zone neutre séparant le 3 kV continu du 25 kV alternatif : cette disposition permit à des trains d'agence Bruxelles - Suisse ou Italie d'être tractés par une locomotive polytension 15, 16 ou 18 de la SNCB jusqu'à Thionville, Bâle ou même Spiez. Ce dispositif fonctionna de 1974 à 1978 et de 1990 à 1991.



- ↑ Zone neutre (15 kV / 25 kV) sur le pont frontalier germano-grand-ducal enjambant la Sûre à Igel/Wasserbillig (photo R. Marganne - 29.05.99)
↓ La locomotive bifréquence 181.218 de la DB AG manoeuvre en gare de Luxembourg afin de se mettre en tête du train IR 2431 pour Münster (photo J. Ferrière - 29.05.99)

l'axe Bruxelles - Luxembourg-Ville - Bâle de 1974 à 1981 dans le cadre des services « Trans-Europ-Express ».

Vu que la ligne « de la Belgique » Luxembourg - Kleinbettingen était assez courte (moins de 19 km) et que les CFL ne comptaient électrifier aucune autre ligne en courant continu, ils ne s'équipèrent pas d'emblée de matériel moteur apte à fonctionner en courant continu : les trains de voyageurs directs Luxembourg - Bruxelles furent confiés aux automotrices électriques de la SNCB, et les trains de marchandises soit aux locomotives électriques belges, soit à des locomotives diesel des CFL⁷.

Évolution des installations électriques de Luxembourg-Voyageurs

Depuis 1994, avec la mise en service d'un nouveau poste directeur à Luxembourg, la gare, où un nouveau quai a été ménagé, a été dotée non plus d'une, mais de quatre voies commutables, deux du secteur voyageurs (voies n°3 - le long du bâtiment des voyageurs et n°4) et deux du secteur marchandises, avec dispositions appropriées pour l'évolution des locomotives bitension. En outre, quelques années auparavant, deux voies avec section neutre de séparation 25 kV/3 kV avaient été aménagées à la sortie de l'ancien triage de Luxembourg côté Bettembourg.

Deuxième étape : électrification complète du sud industriel du Grand-Duché

Une fois engagés dans la logique de l'électrification, les CFL mirent les bouchées doubles. Dès avant l'inauguration de la ligne internationale reliant Kleinbettingen à Bettembourg/Zouffgen, le Conseil d'Administration des CFL avait donné son feu vert pour l'électrification de la ligne dite « industrielle » reliant les sites de l'industrie sidérurgique lourde située dans le sud du Grand-Duché, à la frontière allemande près de Wasserbillig. Plusieurs étapes furent nécessaires pour mener ce projet à terme.

Le 8 janvier 1959, la ligne Luxembourg - Alzingen - Oetrange - Wasserbillig, donnant accès à l'Allemagne, fut électrifiée. Comme la Deutsche Bundesbahn électrifiait au même moment (entre 1958 et 1960) le noeud ferroviaire voisin de Trèves en 15 kV 16 2/3 Hz, se posa la question de la cohabitation des deux types de courant. Afin notamment d'éviter la création d'une gare bicourant commutable sur une ligne où la densité du trafic ne semblait pas le justifier, les CFL et la DB se contentèrent d'aménager une jonction de pleine voie avec zone neutre sur le pont frontalier enjambant la Sûre : aussi, les convois électriques circulant entre Luxembourg et Trèves sont-ils obligatoirement tractés par une locomotive bifréquence série 181.2 de la DB, les CFL ne possédant pas d'engin de ce type.

Cette situation crée aujourd'hui une fameuse sujétion d'exploitation : - le nombre limité de locomotives électriques bifréquence 181.2, engagées aussi entre la

⁷ - il y a quelques années, les CFL ont décidé d'acquérir en propre deux automotrices « Break » de la SNCB (n° 325 et 326), afin d'équilibrer les prestations d'engins moteurs entre les deux réseaux. Depuis 1998 seulement, les CFL disposent de locomotives bitension série 3000, aptes à circuler sur l'ensemble de leur réseau électrifié.



L'autorail 628.505 des CFL au départ de Luxembourg pour Trèves
(photo R. Marganne - 29.05.99)

Une image d'Athus aujourd'hui révolue : locomotive CFL 3620 en tête d'une
rame de minerai pour Belval-Usines (photo Ch. L. Mayer - 30.08.93)

France et l'Allemagne, oblige aujourd'hui les CFL et la DB AG à réserver ces locomotives aux trains à long parcours reliant Luxembourg à Coblenze et au-delà. Les services régionaux cadencés Luxembourg - Trèves sont assurés, eux, par des autorails... diesel doubles type 628.4 de la Deutsche Bahn AG (dépôt de Kaiserslautern) : les CFL sont en fait devenus propriétaires de 2,2 (*sic*) engins de ce type : les éléments 628.505 et 628.506. Quant au trafic marchandises pour l'Allemagne, il est en général repris en gare de Wasserbillig par une locomotive diesel de la DB AG, quand il n'est pas tracté directement jusqu'à la gare de triage mosellane d'Ehrang, près de Trèves, par une locomotive diesel 1800 des CFL, pourtant dépourvue du système allemand « Indusi » d'asservissement à la signalisation.

Le 3 octobre 1959, la ligne Luxembourg - Oetrange via Sandweiler-Contern était aussi mise sous tension, mettant ainsi le bassin industriel luxembourgeois en communication directe avec la ligne de Wasserbillig, tout en évitant un détour par la gare centrale de Luxembourg.

Le 9 juillet 1960, la courte ligne Bettembourg - Dudelange était électrifiée, afin de desservir les usines sidérurgiques de l'ARBED situées dans cette dernière localité.

Le 29 septembre 1960, la dorsale sidérurgique grand-ducale Noertzange - Bettembourg - Esch-sur-Alzette était à son tour électrifiée, de même que le tronçon industriel Noertzange - Rumelange - Ottange.

Enfin, en 1961 - par étapes successives - la ligne Esch-sur-Alzette - Differdange - Rodange et ses deux antennes - française vers Mont-St-Martin-Longwy et belge vers Athus - étaient sous tension. Cette dernière courte pénétration vers la Belgique, justifiée notamment par l'existence d'usines sidérurgiques - aujourd'hui disparues - à Athus, créera pendant bien des années une singularité ferroviaire : une gare du réseau belge sous caténaires appartenant à un réseau étranger (CFL), sans aucun autre lien électrique avec la Belgique⁸ ...

Notons qu'il faudra attendre le 15 mai 1972 pour voir électrifier le court tronçon international Esch-sur-Alzette - Audun-le-Tiche (France), surtout utilisé à l'époque pour le trafic sidérurgique.

Quand la France

« offre » des locomotives électriques au Grand-Duché...

L'électrification de la partie sud du Grand-Duché avait fait par ailleurs l'objet d'un vaste marchandage entre pays riverains de la Moselle (France, Allemagne et Grand-Duché) : celui-ci englobait aussi la Moselle, qu'on convint par traité de canaliser, afin de relier les centres industriels lorrains et luxembourgeois au Rhin. A l'époque, par convention additionnelle franco-luxembourgeoise, l'Etat français céda à l'Etat luxembourgeois 20 locomotives électriques de la série BB 12000 SNCF, rétrocedées aux CFL qui les renumérotèrent 3600. Ce furent les seules locomotives électriques que possédèrent les CFL avant l'apparition, l'an dernier, des nouvelles locomotives bicourant série 3000, identiques à la série 13 de la SNCB.

⁸ - le même cas se présenta plus tard en gare SNCB de Gouvy, électrifiée au départ de Troisvierges, de 1994 à 1999.



- ↑ Locomotive CFL 3602 en gare de *Rodange* (photo R. Marganne - 29.05.99)
↓ Automotrice CFL 253 à *Mersch*, sur la ligne du Nord, assurant un train RB pour Diekirch (photo E. Marganne - 11.08.99)

Ces pittoresques locomotives, à cabine centrale et longs capots moteurs, surnommées « machines à jambon » pour la singulière disposition de leurs « volants » de conduite, sont aujourd'hui à bout de souffle : elles s'effacent devant les nouvelles locomotives bitension série 3000, soeurs de la série 13 de la SNCB.

Troisième étape : suite de l'électrification au sud...

Pour mettre en valeur ce parc de locomotives électriques, l'électrification des autres lignes principales du pays s'imposa. Ainsi, électrifia-t-on le 3 février 1980 le court tronçon reliant Wasserbillig à Mertert, où est situé le seul port fluvial du Grand-Duché, créé en 1963. Le tronçon industriel Tétange - Langengrund suivit le 26 février 1981, avant la mise sous tension de la ligne directe à voie unique Luxembourg - Pétange le 27 mai 1981, dernière antenne non électrifiée de l'étoile de Luxembourg.

Les nostalgiques de la vapeur, eux, en étaient réduits à se rendre à Wasserbillig pour admirer, pendant quelques années encore, les monstres haletants du célèbre dépôt « vapeur » d'Ehrang que la DB mettait encore en ligne pour relayer les trains de marchandises amenés dans la gare frontalière luxembourgeoise.

Dernière étape : la « ligne du Nord »

Restait à électrifier la plus longue ligne du réseau CFL - la ligne du Nord - reliant Luxembourg à la frontière belge (Gouvy) en passant par Ettelbruck et Clervaux, avec ses deux antennes vestiges de lignes rurales aujourd'hui disparues, Ettelbruck - Diekirch, dernier tronçon subsistant de la ligne vers Echternach et Grevenmacher, et Kautenbach - Wiltz, dernier maillon restant de la ligne internationale vers Benonchamps et Bastogne (Nord), en Belgique. Soit 77 km sur le tronçon principal et 23 km d'antennes...

Alors que la SNCB envisageait de supprimer purement et simplement le prolongement de la ligne du Nord en Belgique, de Gouvy à Trois-Ponts et Rivage, les Luxembourgeois, à force d'insistance... et moyennant une intervention financière, convinquirent le gouvernement belge et la SNCB de réaliser l'électrification complète de cette artère de Luxembourg à Liège. De Luxembourg à Martinrive (près de Rivage en Belgique), l'électrification serait assurée en 25 kV 50 Hz. A Martinrive, une section de séparation avec zone neutre permettrait la jonction avec le 3 kV continu propre à la SNCB.

Au Grand-Duché, la ligne du Nord a été électrifiée et maintenue à double voie entre Luxembourg et Ettelbruck. La traction électrique fut mise en service entre Luxembourg, Ettelbruck et la courte antenne à voie unique vers Diekirch le 9 juin 1988. Le tronçon Ettelbruck - Kautenbach, remis à simple voie, avec son antenne vers Wiltz fut mis sous tension le 20 avril 1991. Quant au tronçon Kautenbach - Troisvierges, remis à simple voie lui aussi, il fut inauguré en traction électrique le 25 septembre 1993. A la fin de la même année, le tronçon international reliant Troisvierges à la gare SNCB de Gouvy, à voie unique, était mis sous tension : les installations électriques sur territoire belge étaient, comme à Athus, propriété des CFL.

Quant au tronçon belge, de Gouvy à Rivage, la SNCB aurait dû y mettre la



↑ La locomotive 3010 des CFL quitte *Troisvierges* pour Luxembourg, en tête d'un train RB pour Luxembourg (photo R. Marganne - 11.08.99)

↓ Un train de marchandises remorqué par la diesel 5530 de la SNCB quitte la gare belge de *Gouvy* pour Kinkempois : la gare a été électrifiée aux frais des CFL (photo M. Grieten - 25.06.99)

traction électrique en service le 30 mai 1999. Divers retards dans les travaux - notamment dans les tunnels de la section Stoumont - Trois-Ponts - ont obligé la SNCB à postposer l'électrification intégrale de la ligne au service d'été 2000. Néanmoins, les trains de voyageurs du service IR Liège - Luxembourg circulent en traction électrique entre Trois-Ponts et la capitale grand-ducale depuis le 26 septembre 1999 : à cet effet, un changement de rame est imposé à Trois-Ponts aux voyageurs internationaux.



On ne verra plus les locomotives diesel « bleues » série 55 de la SNCB à Clervaux, en tête des trains IR Liège - Luxembourg (photo R. Marganne - 16.08.99)

L'avenir

Le réseau des CFL est ainsi pratiquement totalement électrifié, sauf quelques courtes sections réservées au trafic des marchandises où l'électrification ne se justifie pas : Ettelbruck - Bissen, et Kleinbettingen - Steinfort, simples raccordements industriels.

Actuellement, les CFL et l'Etat Luxembourgeois se penchent sur un autre défi : l'installation d'un « train-tram » dans la région de Luxembourg, sur le modèle de Sarrebruck.

Mais c'est une autre histoire... à suivre...

R. Marganne

PETITE ANNONCE - A VENDRE

Divers numéros de la revue « Le Rail » (organe des oeuvres sociales de la SNCB) de 1956 à 1975. Si vous êtes intéressé, transmettez vos coordonnées à GTF asbl - secrétariat, B.P. 191, B-4000 Liège 1 et nous vous contacterons.



- ↑ Le terminus de Bracquenies le 07.07.56 (photo J. Bazin)
↓ « Garées sur une voie en impasse, deux remorques attendent patiemment l'heure de pointe du soir... » Bracquenies, le 10.02.83

Croisière à La Louvière

SOUVENIRS NOSTALGIQUES D'UN AMATEUR DE TRAMWAYS

Bracquenies

Février 1983, temps gris sur Bracquenies. Le ciel, couleur mine de crayon HB, nous annonce la livraison imminente d'un lot de flocons qui remettra en peinture le paysage noirci par les terrils endormis.

La double voie métrique s'étire sur le côté de la chaussée pavée qui descend en pente douce jusqu'à un terminus établi en triangle parmi de coquettes maisons en briques, toutes pimpantes avec leurs volets blancs et leurs jardinets bien soignés. Au-delà du dernier coupon de rails de la branche en impasse, le canal du Centre trace un trait d'eau grise sur le paysage hivernal. De l'autre côté de la route, la ligne transformée en voie unique disparaît sous le pont du chemin de fer vers une destination encore inconnue⁹.

Il est quinze heures, l'après-midi est calme, à peine troublée par le passage de quelques automobiles, de rares piétons pressés et d'un amateur de trams parachuté du pays voisin avec sa parka, son appareil photos et ses interrogations.

Pas le moindre tramway en vue. L'objectif étant de rallier Charleroi, si possible dans la journée, je décide de suivre les quatre files de rails qui doivent me conduire vers la ville. Premières minutes de marche et première surprise: garées sur une voie en impasse, deux remorques¹⁰ attendent patiemment l'heure de pointe du soir, superbement ignorées par les automotrices de la SNCB qui passent en trombe à quelques mètres de ces modestes serveurs du rail.

Annoncé par son phare jaune qui perce la grisaille, un tram se profile au bout de la rue. Imposante dans sa robe beige un peu écaillée, la motrice « S », symbole des belles années du vicinal électrique, passe avec un grondement sourd accompagné d'une gerbe d'étincelles crachant du pantographe. A peine le temps d'entrevoir l'abondante lecture dispensée par le film indicateur: « 30 - Anderlues - Carnières - La Louvière - Bracquenies ».

De la lecture, il y en a peu sur le discret panneau vert qui indique sobrement en lettres blanches: SNCV - ARRÊT.

Quelques longues minutes d'attente remplies d'espoir, espoir tout à coup récompensé par l'apparition soudaine d'un tram, qui arbore le numéro de film 80: « Charleroi - Marchienne - Trazegnies - La Louvière - Maurage », qui deviendra pour l'auteur de ces lignes le plus formidable des parcours en tramways: 37 km et 1h56 minutes de pur enchantement fait d'alignements en accotement des routes, de plates-formes indépendantes au milieu des bois, de courbes serrées dans les villages, de

⁹ - la ligne se dirige vers Maurage, point terminus le plus à l'Ouest du réseau, distant de 3km environ de Bracquenies.

¹⁰ - n° 9309 et 9316, ex-motrices « S » transformées.

patientes attentes aux évitements, le tout ponctué par les deux tons typiquement « vicinal » de la trompe des motrices jaunes...

- « Un ticket pour Charleroi, SVP »

- ? Le wattman regarde avec étonnement ce singulier client qui se lance dans une si longue aventure, effectue un rapide calcul mental et annonce :

- « Nonante huit francs »¹¹

Pour le prix j'ai droit à deux tickets parfaitement illisibles pondus par la machine Almex et au tintement, façon machine à sous, des pièces retournées par le monnayeur. Fermeture de la porte pliante, démarrage du véhicule occupé par quelques voyageurs confortablement assis sur les sièges en moleskine. A chaque extrémité du compartiment, juste avant la plate-forme, un siège rehaussé rappelle la présence du receveur dont le souvenir s'estompe déjà¹².

De Bracquegnies à La Louvière

Nous traversons Bracquegnies par la rue principale, puis après passage en voie unique, la ligne tourne sur la gauche, traverse le canal et arrive à Houdeng-Aimeries, dans un site agréable où le tram se reflète dans les eaux calmes du canal. Les rails contournent l'église avant de remonter une rue étroite pour déboucher finalement à Houdeng-Goegnies sur la grande artère qui relie cette commune à La Louvière. Double voie à nouveau, et on se laisse glisser jusqu'à l'arrêt situé devant le dépôt de La Louvière.

Le wattman a terminé sa journée et laisse la place à un collègue qui a tôt fait de repérer ce client debout derrière son siège et qui a l'air de s'intéresser prodigieusement à l'art et la manière de piloter le tram.

La conversation s'engage bientôt et j'apprends que, malgré les quelques suppressions intervenues ces derniers mois¹³, l'avenir du réseau semble assuré : un peu partout les travaux de rénovation sont en cours et les nouvelles motrices articulées sont livrées.

Malheureusement la circulation de ce beau matériel sur les voies non renouvelées a été un échec et elles sont cantonnées aujourd'hui à la seule section La Louvière - Anderlues du « nonante »¹⁴.

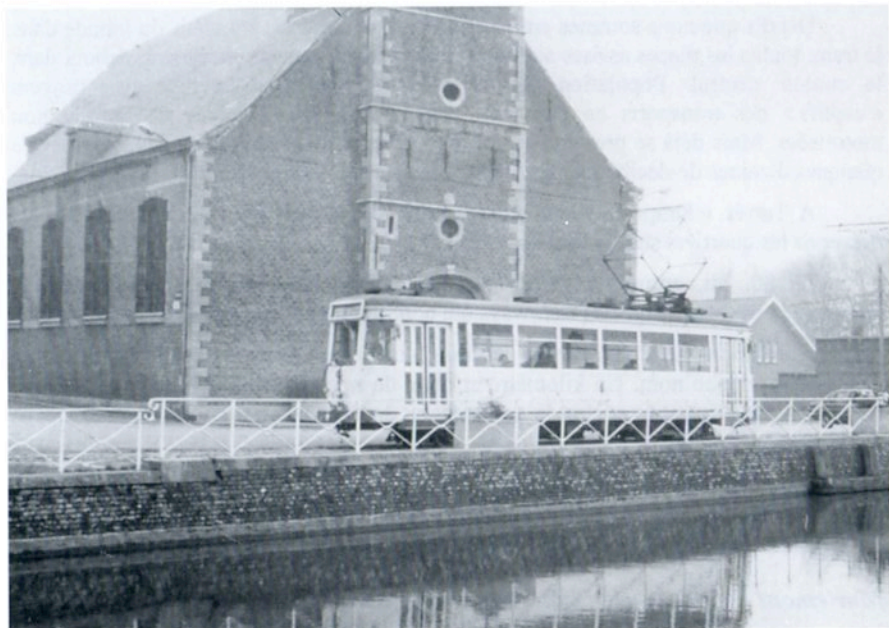
Justement nous arrivons au lieu-dit « Gazomètre », point de départ du « 90 » où stationne la 6145 flambant neuve dans sa belle livrée orange. Elle est en attente de départ vers Anderlues, mais malheureusement dans l'anonymat le plus complet car les films indicateurs brillent par leur absence.

¹¹ - L'auteur, de nationalité française, n'a aucune idée du prix qu'il a payé ce jour là mais ne résiste pas au plaisir de choisir un nombre en 'nonante', issu de ce vocabulaire Belgo-Suisse si sympathique et si logique.

¹² - si le réseau est passé en « one-man-car » courant 1977, il reste néanmoins un receveur pour les quelques services utilisant des remorques.

¹³ - les lignes 85/86 et 65/66 dites « boucles de Jumet » ont été supprimées respectivement le 23 mai 1982 et le 1er janvier 1983.

¹⁴ - le trajet Anderlues - Charleroi étant effectué en motrices « S » sous l'indice 89.



↑ A Houdeng-Aimeries le tram se reflète dans les eaux calmes du canal (09.04.84)

↓ Perturbation à La Louvière : six motrices immobilisées suite à une manifestation des salariés de l'entreprise Boch le 09.04.84 (photos de l'auteur)

Depuis que nous sommes entrés en ville, il commence à y avoir du monde dans le tram: toutes les places assises sont occupées et les voyageurs s'alignent, debout dans le couloir central. Population variée mais toujours représentative des usagers « captifs » des transports en commun: personnes âgées et mères de famille non motorisées. Mais déjà se présente le flot assourdissant des écoliers qui font monter de quelques dizaines de décibels le niveau sonore régnant dans le véhicule.

A l'arrêt « Drapeau Blanc », séparation provisoire avec le 30 qui s'en va desservir les quartiers sud de la cité.

Le 80, lui, emprunte la rue du Hamoir, artère commerçante et vivante, agrémentée par le passage des tramways qui contribuent à l'animation générale du lieu.

A Jolimont nous retrouvons les rails du 30 qui arrivent par la droite sur la chaussée du même nom. Un kilomètre et demi de tracé rectiligne, puis courbe serrée dans la rue de l'Industrie et c'est la descente, en double voie, sur la partie gauche de la route, vers Mariemont.

Un camion semi-remorque bâché arrive « à fond la caisse » dans la montée face au tram et nous frôle à moins de vingt centimètres, quelques secondes d'angoisse puis colère éphémère du wattman qui en a vu d'autres...

Mariemont - Morlanwelz : initiation à la conduite...

Mariemont, en lisière de la forêt de la Hestre, son passage à niveau, son restaurant, sa sous-station en briques, sa friterie mais surtout son magnifique site vicinal constitué par la bifurcation du 30 et du 80. Le 30 s'en va en double voie dans la forêt comme s'il voulait imiter le 44 de Bruxelles, tandis que le 80 attaque en voie unique une forte rampe pour se donner un air de ligne de montagne helvétique.

L'après-midi est bien avancée et dans les dernières lueurs du jour on peut apercevoir sur la droite la petite ville de Morlanwelz que l'on domine avec ses maisons au toit d'ardoises serrées autour de l'église. Gare de Morlanwelz : l'arrêt, qui dispose d'une voie d'évitement, est implanté dans une courbe bien au-dessus des installations ferroviaires avec une passerelle reliant le tram au train tout en offrant un accès facile vers la ville.

Feu rouge: attente du tram croiseur qui débouche bientôt de la courbe, le signal passe au vert, démarrage en douceur.

Le mécanicien me donne quelques rudiments théoriques sur la conduite du tramway équipé de quatre moteurs de 70 CV.

On trouve donc :

Pour la traction, le controller S.E.M.¹⁵ équipé de 11 crans de marche répartis comme suit:

- crans 1-2-3 les quatre moteurs sont couplés en série (150 volts par moteur)
- crans 4-5-6 couplage série/parallèle (300 volts par moteur)

¹⁵ - certaines motrices sont équipées du controller ACEC. avec une répartition des crans un peu différente, mais le principe de conduite reste le même.

- crans 7-8-9 marche en parallèle (600 volts par moteur)

- crans 10-11 shuntage

En pratique, le démarrage s'effectue en passant les crans 1-2-3 , puis 4-5-6 et 7-8-9 en fonction du profil de la ligne. On peut laisser le contrôleur positionné uniquement sur 3 - 6 ou 9 dits « crans principaux » mais jamais sur les crans intermédiaires 1, 2, 4, 5, 7 et 8 pour éviter l'échauffement anormal des moteurs. Les crans de shuntage 10 et 11 sont réservés aux longues lignes droites exclusivement lorsque le profil de la ligne est plat (pas d'effort de traction).

Pour le freinage, le robinet du frein à air couplé avec la commande de sablage.

En zone urbaine, on constate que la meilleure façon de procéder consiste, après chaque démarrage, à faire prendre de l'élan au véhicule jusqu'au cran 6, éventuellement 9 si la voie est dégagée, puis retour du contrôleur à 0, l'autre main restant en permanence sur la commande du frein à air pour parer à toute éventualité.

Pendant ces explications, nous abordons, sur une voie en excellent état, le quartier résidentiel du Prieuré constitué de villas cossues installées en lisière de la forêt.

A intervalles réguliers, un feu vert dit « répétiteur » nous confirme que nous circulons en toute sécurité sur ce tronçon à voie unique.

Lieu dit « Marie Laguerre » : point de croisement installé entre la forêt et un vaste pré: à proximité, des sections de voie en rails lourds déjà équipés de leurs traverses sont stockées dans l'attente de l'ouverture du prochain chantier de renouvellement. Bon signe pour l'avenir !¹⁶

Chapelle-lez-Herlaimont - Trazegnies

Nous voici au milieu d'une route à grande circulation, pour quelques centaines de mètres seulement, car bientôt nous obliquons à gauche et entrons dans le village de Chapelle-lez-Herlaimont, avec sa place plantée d'arbres, village où rien ne semble avoir changé depuis les années cinquante.

Par un tracé en plate-forme indépendante nous retrouvons la grande route que nous allons longer sur le côté droit pendant trois kilomètres environ jusqu'à Trazegnies.

Dans ce secteur, la voie est très fatiguée et l'on sent l'urgente nécessité d'un renouvellement complet. La vitesse se stabilise aux alentours de 30 Km/h et la motrice prend des allures de chalutier sur une mer agitée par une petite brise.

Par contre, le chantier de pose de rails et de caténaire est en cours, depuis près de trois ans, sur la section suivante jusqu'à Courcelles. Ainsi, une fois arrivés aux écoles de Trazegnies nous abandonnons le trajet traditionnel du 80 pour emprunter celui du 41 qui, par Gohyssart et Dampremy, file directement vers Charleroi.

¹⁶ - en fait ces rails ne seront jamais posés, ils resteront plusieurs années sur le site jusqu'à la décision d'abandon du réseau.



- ↑ Motrice Sm n°9160 sur le 80 à la bifurcation de Mariemont le 9 avril 1984
↓ Un mois avant la suppression de la ligne, un tram du 80 stationne sur la place de Chapelle-lez-Herlaimont. Motrice SJ n°9177 (photos de l'auteur)

Vers Charleroi, par le « 41 »

Après le croisement de la ligne SNCB Roux - Piéton sur un pont tram accédé par deux courbes serrées en forte rampe, découverte du petit dépôt de Trazegnies: trois voies abritées, deux voies extérieures, un petit parking pour les autobus et un circuit en boucle autour de la sous-station. En un seul site, tous les éléments constituant le charme particulier du tram vicinal se trouvent réunis.

Le voyage continue, toujours varié, jamais monotone. Nous passons Souvret où l'on croise à angle droit le 63, puis descente à simple voie au milieu de la rue de Sart-lez-Moulin, pavée et équipée d'une vraie caténaire type « chemin de fer » malheureusement en fort mauvais état, et nous arrivons à Roux. Deux carrefours routiers remplis des aiguillages du tram constituent la principale attraction de l'endroit où nous quittons la compagnie du 41 pour reprendre le tracé du 80 en direction de Marchienne.

Le soir tombe... Charleroi !

Le soir tombe, la neige aussi, les flocons viennent doucement s'écraser sur le pare-brise, vite chassés par le va et vient placide de l'essuie glace. A l'intérieur du tram une douce torpeur, seulement troublée par les secousses sur les joints de rails, semble envahir les voyageurs mais heureusement pas le wattman.

Passage au milieu des anciennes installations des charbonnages du Martinet, lieu sans doute animé il y a quelques années mais combien sinistre aujourd'hui par ce soir d'hiver.

Quelques minutes plus tard voici Marchienne, importante commune de la proche banlieue de Charleroi, où nous retrouvons une animation urbaine oubliée depuis la traversée de La Louvière une heure plus tôt. Enseignes de magasins, lumières des cafés, foule sur les trottoirs, attente au feu rouge, non pas vicinal, mais celui du carrefour qui, par un virage à gauche, nous fera accéder à la double voie implantée sur la route de Mons. Nous faisons désormais trajet commun avec le 89 et le 92 qui relie Charleroi et Anderlues, le 92 poussant même jusqu'au lointain village de Thuin.

Nous sommes maintenant au cœur des vastes installations sidérurgiques, bien actives, celles-là, de la Providence et sur la droite on distingue le début du nouveau tracé, en viaduc, de la section « métro » vers Beaux-Arts qui sera ouverte dans quelques mois¹⁷.

Dampremy : le 41, quitté à Roux, nous retrouve par la gauche, tressautements au passage des aiguillages, et arrivée dans les faubourgs de Charleroi. Quartier Ouest, la voie qui n'est plus entretenue depuis longtemps est à limite d'usure: « On roule sur les pavés ! » lance le wattman. Le terminus est proche, montée vers la ville haute par l'avenue des Alliés, et voici le paradis des trams, pour quelques mois encore¹⁸: Charleroi-Eden avec ses trois voies parallèles pour les lignes 41, 80, 89 et 92.

¹⁷ - le 29 mai 1983, seront mises en service les stations « Beaux-Arts », « Piges » et « Dampremy » du métro léger de Charleroi.

¹⁸ - le terminus Charleroi-Eden sera abandonné le 29 mai 1983 mais sera encore utilisé pendant quelques jours par le '41' jusqu'au 11 juin.

Controler sur zéro, freinage, arrêt, les portes s'ouvrent: fin du parcours, fin du rêve. Merci au wattman pour son accueil si chaleureux, ses nombreuses explications et l'attachement qu'il porte à « son » réseau.

Dehors il fait complément nuit maintenant, la neige a cessé, mais le froid est plus vif. Descente vers la ville basse en direction de la gare du Sud, avec des dizaines d'images de trams, de rails et d'aiguillages se bousculant dans la tête.

Découverte inoubliable. Le Hainaut? J'y retournerai.

Jacques Perenon
Lyon

Annexe

Liste des lignes exploitées en février 1983 :

N°	Parcours
30	Anderlues - Carnières - La Louvière - Bracquegnies
41	Charleroi (Eden) - Gohyssart - Roux - Trazegnies
57	Charleroi (Sud) - Gosselies - Courcelles
63	Charleroi (Sud) - Gosselies - Courcelles - Fontaine l'Evêque
80	Charleroi (Eden) - Marchienne - Trazegnies - La Louvière - Maurage
89	Charleroi (Eden) - Marchienne -Anderlues
90	Anderlues - Binche - La Louvière
92	Charleroi (Eden) - Marchienne -Anderlues - Thuin



Charleroi-Eden le 4 juillet 1956 (photo J. Bazin)

Nouvelles diverses

☐ Un Thalys semi-direct entre Liège-Guillemins et Aachen Hbf !

Samedi 18 septembre dernier, le train IC 510 (Ostende 10.44 - Eupen 13.55) a dû être limité à Liège-Guillemins pour raison technique. En fait, le conducteur ne pouvait pas aller plus loin que Liège-Guillemins, où il devait prendre son repos. En l'absence de tout conducteur suppléant, les voyageurs pour Verviers-Central, Welkenraedt et Eupen furent invités à embarquer dans... le train TGV *Thalys* Paris - Bruxelles - Cologne 9425 (départ de Liège-Guillemins à 13.32), normalement sans arrêt jusqu'à Aachen Hbf, qui fit exceptionnellement arrêt à Verviers-Central et Welkenraedt, comme les « semi-directs » d'antan. A Welkenraedt, les voyageurs pour Eupen eurent droit à une automotrice double prélevée sur le parc disponible : dans cette automotrice desservie, comme il se doit, par un conducteur et un chef-garde, il n'y avait que... trois voyageurs, dont votre serveur.

R. Radermecker

☐ A propos de la Schwebbahn à Wuppertal

Après le tragique accident du 12 avril 1999, où une rame du fameux métro suspendu a plongé dans la Wupper, et dont on sait actuellement que la cause en était l'oubli, sur le rail unique, d'un « cavalier de sécurité » utilisé lors des travaux en cours de renouvellement de l'infrastructure, la *Schwebbahn* fut immobilisée pendant près de deux mois.

Ce n'est que les 7 et 8 juin 1999 que le métro suspendu fut remis en service régulier... Son succès auprès des usagers a aussitôt repris le dessus.

Les travaux de renouvellement de l'infrastructure se poursuivent actuellement pendant le week-end, lorsque la *Schwebbahn* est alors remplacée par des « *Schwebbahn-Express* », en fait un circuit d'autobus de substitution.

M Lebeau

☐ Agenda

EXPOSITION FERROVIAIRE À VERVIERS à l'occasion du 45ème anniversaire du Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique (CFEB asbl)

Lieu : Tiège-lez-Verviers (autoroute E42/A27 sortie 8 vers Spa), salle du Tilleul.

Dates : 11-12-13-14 novembre 1999.

Réseaux échelles HO, Hom, Hoe, Z et Z. Petite restauration -parking aisé.

Félicitations...

*... à notre secrétaire et ami Jacques Ferrière, élevé
par ses enfants à l'insigne dignité de grand-papa
par la naissance de Sarah le 29 juillet dernier.*

Festival « vapeur » de Trois-Ponts 11 juillet 1999

Pour son « Festival Vapeur », seconde édition, la ville de Trois-Ponts avait réuni, dimanche 11 juillet dernier, quelques locomotives à vapeur célèbres encore en circulation en Belgique : la type 1 conservée par la SNCB, la type 26 propriété du PFT asbl et la 51 3666 de l'asbl Vennbahn.

Les deux premières citées ont été - en double traction - mises en tête en gare de Louvain d'un train spécial affrété à la fois par le GTF et le PFT. Composé d'anciennes voitures « K » de 1ère classe, et renforcé par la voiture-bar du PFT, ce convoi extraordinaire a rallié Trois-Ponts, par un temps exceptionnellement beau, à grand renfort de panaches de fumée et de jets d'escarbille.

Nous nous sommes d'abord offert un parcours semi-direct entre Louvain et Liège-Guillemins, avec arrêts à Tirlemont, Landen et Waremme, comme au temps de la vapeur. A Liège-Guillemins, des voitures supplémentaires ont dû être accrochées en queue du train, afin de transporter les quelque 700 voyageurs inscrits... et Henri Scaillet, qu'on ne présente plus : cet ancien machiniste, que les membres du GTF asbl connaissent bien, dédicaça ses oeuvres tout au long du trajet dans le train, quand il ne répondait pas aux questions d'une journaliste de la chaîne de télévision publique flamande VRT. Nous avons donc longé l'Ourthe jusqu'à Rivage, avant de remonter l'Amblève jusqu'à Trois-Ponts. Un arrêt à Aywaille a permis de ravitailler les machines à vapeur en eau, avant la grimpe jusqu'à Trois-Ponts. Ce sont les pompiers d'Aywaille qui s'en sont chargés, du haut d'un pont surplombant les voies en gare.

En début d'après-midi, nous étions à Trois-Ponts. Dans une gare où un grillage - sécurité oblige - séparait circulations ferroviaires régulières et exposition de matériel, un parallèle fut organisé, sur le petit faisceau marchandises, non seulement entre les trois machines à vapeur précitées, mais aussi entre deux « gros nez », la 202.020, restaurée par le PFT (ex-1602 des CFL) et la 1604, patrimoine historique des CFL. Est-il besoin de préciser que les photographes s'en donnèrent à coeur joie, à tel point que l'équipe vidéo de la RTBF-Liège, venue filmer les « vapeur », retourna la caméra vers les « zozos du rail » qui eurent la surprise de se revoir, en pleine action, au JT de 19h30... Pendant ce temps, la petite localité ardennaise, fermée à toute circulation, accueillait non moins de 10 000 personnes attirées notamment par les engins à vapeur routiers en démonstration au coeur de l'entité.

Entre deux débits de boisson bienvenus vu la température, plusieurs stands proposaient aux visiteurs des souvenirs ferroviaires : le GTF avait le sien, tenu par les irremplaçables Monsieur et Madame Evrard et d'autres compères bénévoles : l'on y vit même Henri Scaillet se prêter à une séance improvisée de dédicaces sous... un parapluie, ombrelle improvisée de cette belle journée ensoleillée.

Le retour fut à la mesure de l'aller... épatant !

M. Lebeau - R. Marganne



Trois-Ponts - 11.07.99

↑ Parallèle « vapeur »

↓ Parallèle « gros nez » - photos M. Lebeau

L'Orient Express à Huy et sur la ligne de l'Ourthe...

A l'initiative du *Rotary Club* de Huy et en collaboration avec la ville, une rame du célèbre *Orient Express* a séjourné dans la cité mosane les vendredi 6, samedi 7 et dimanche 8 août derniers. Le convoi était composé de la voiture Pullman « *Flèche d'Or* » (1929), les voitures restaurant « *Anatolie* » (1925) et « *Riviera* » (1927), la voiture Pullman « *Etoile du Nord* » (1929), la voiture salon bar « *Train Bleu* » (1929) et la voiture bar « *Côte d'Azur* » (1929).

Outre la visite de ce train en gare de Huy, qui déplaça la grande foule, deux voyages à bord étaient proposés : un « Paris - Huy » le vendredi et surtout un « Huy - Huy » le samedi soir.

Le « Paris-Huy », accessible au public, avait été précédé d'un « parcours d'approche » en TGV *Thalys*. Comme aucun train de ce type ne dessert Huy en service régulier, le service « *Thalys* » de l'après-midi Namur - Charleroi - Paris (Nord) avait exceptionnellement été amorcé à Huy afin de transporter dans la capitale française les participants au voyage dans l'Orient Express.

Le trajet spécial « Huy - Huy » comportait diverses originalités. Les conditions du trajet tout d'abord : un dîner de gala était organisé à bord, avec plats fins, champagne, maître d'hôtel en queue de pie et personnel de salle en smoking. Le trajet emprunté ensuite : Huy (départ 17h50) - Flémalle-Haute - Seraing - Kinkempois - Tilff - Rivage - Marloie - Ciney - Namur - Huy (arrivée : 22h17), avec, en fin de soirée, une petite incursion sur la ligne 126 Statte - Ciney, jusqu'au beau milieu du pont ferroviaire sur la Meuse, entre Huy-Sud et Huy-Saint-Hilaire, d'où les voyageurs purent admirer le feu d'artifice organisé par la ville à cette occasion.

Quant à la remorque, elle était confiée... à la locomotive à vapeur type 1 (1 002) patrimoine historique de la SNCB. La locomotive de secours, qui suivait le train « à distance de block » n'était autre que... la locomotive polytension 1803 - devenue engin-musée depuis le 12 juillet 1999, date du dernier parcours régulier de la série - qui a par ailleurs tracté le train entre Marloie et Namur, afin d'éviter la circulation de la locomotive à vapeur tender en avant sur les longues pentes entre Ciney et Namur.

Si les trajets à bord de l'Orient-Express - repas compris - n'étaient pas offerts à un prix spécialement démocratique (22.294 BEF pour Paris - Huy ou 12.102 BEF pour Huy - Huy... en vous passe la conversion en EURO...), cette audacieuse organisation du Rotary, dont les bénéfices étaient affectés à des oeuvres de bienfaisance, a valu aux amateurs la circulation exceptionnelle de locomotives et de voitures vraiment inattendues notamment sur la « *ligne de l'Ourthe* », où l'on est trop habitué aux automotrices doubles classiques omnibus,... et aux désuètes voitures M 2 engagées sur les quelques trains de pointe...

R. Marganne



↑ L'Orient Express à *Melreux* (ligne 43 Liège - Jemelle), 1 002 en tête
↓ A *Marloie*, la locomotive polytension 1803 se met en tête de l'Orient-Express, pour tracter le train jusqu'à Namur (photos D. Coenen - 7.08.99)

GTF éditions

 Trans-fer hors série

Le chemin de fer de la vallée de l'Amblève

A l'occasion de la manifestation « *Trois-Ponts à toute vapeur* » le 11 juillet dernier, le GTF asbl a publié un numéro spécial de sa revue *Trans-fer* entièrement consacré à l'histoire du « *chemin de fer de la vallée de l'Amblève* ».

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

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

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

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

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

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

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

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

GTF asbl-Editions - nos tarifs au 10 octobre 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-Quévrain; voitures K4-II1)	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