

118 Décembre
2000
Périodique trimestriel
23^{ème} année

BELGIQUE-BELGIË

P.P.

LIÈGE X
9/406



transfer

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

Trans-fer 118 ☐ Sommaire ☐ Décembre 2000

LIÈGE-GUILLEMIN 2000-2005	5
LA SNCB PAR LIGNE	10
MATÉRIEL SNCB	29
<i>Autorails série 41</i>	29
<i>La 5526, prototype pour le « Rhin de fer »</i>	29
<i>De nouvelles locomotives diesel série 56 ?</i>	30
<i>Les locomotives série 15 sont inactives</i>	30
<i>Trafic marchandises pour les locomotives bitension 25.5</i>	30
<i>Caractéristiques techniques des locomotives diesel série 77</i>	32
<i>Nouvelles voitures restaurant SNCB</i>	34
PROMENADE SUR L'ATHUS-MEUSE (SUITE)	35
DES RAILS DANS LA FORÊT ; RANDONNÉE FERROVIAIRE AUX ÉPIOUX	35
VISITE AU POSTE TOUT RELAIS DE GENDRON-CELLES	43
NOUVELLES DES CHEMINS DE FER LUXEMBOURGEOIS	51
LE MÉTRO LÉGER DE CHARLEROI (SUITE)	58
C'ÉTAIT HIER L'ACTUALITÉ...DE LA SNCV DANS LES PROVINCES BELGES 60	
DIVERS.....	67
COTISATIONS GTF « 2001 ».....	68
ANCIENS NUMÉROS DE « TRANS-FER »	69
BALADES FERROVIAIRES AUTOMNALES	72
<i>La ligne 38 Chênée - Montzen a revécu à Plombières l'espace d'un week-end, 23-24 septembre 2000</i>	72
<i>En autorail dans le port de Zeebrugues (excursion GTF) samedi 14 octobre 2000</i>	75
<i>Rail et Acier - fusion du savoir-fer Charleroi 21-22 octobre 2000</i>	77

Colophon

Rédaction : H. Arden, J. Braive, D. Coenen, J. Evrard, J. Ferrière, M. Grieten, H. Groteclaes, J. Laterre, P. Lemja, R. Marganne, J. Perenon.

Iconographie : J. Evrard, J. Ferrière, A. Giroul, M. Grieten, R. Marganne, J. Perenon, J. Renard.

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

☎ : <http://www.chez.com/gtf>

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

PHOTOS DE COUVERTURE

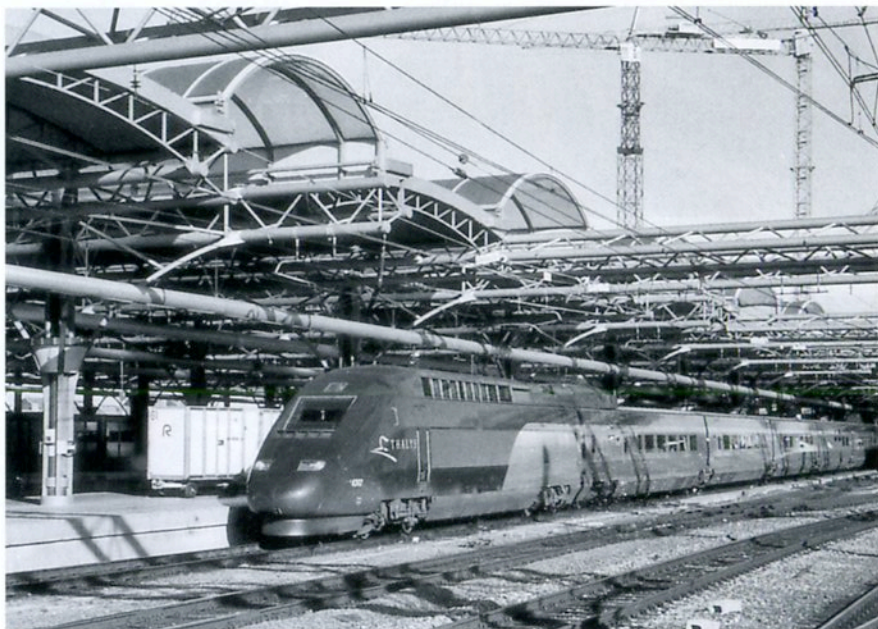
AVANT : croisement de l'autorail affrété par le GTF et d'un tram « *De Lijn* » (ligne 1 Knokke - Ostende) à *Zeebrugues-Minque* (ligne 202) le 14.10.00 (photo J. Renard)

ARRIÈRE : l'ancien et le nouveau à *Bertrix* : autorails : 4101 en essais, 4505+4404 en partance pour Dinant et 4508 en partance pour Libramont (photo M. Grieten - 28.09.00)

En cette fin du XX^{ème} siècle...

... les forces vives du GTF asbl n'ont pas chômé. En 2000, Trans-fer est, comme de coutume, sorti quatre fois, s'offrant en outre un numéro hors série consacré au métro léger de Charleroi. En Belgique, nous avons fait voyager nos membres sur les lignes industrielles du Hainaut, à Liège, sur le métro léger de Charleroi, à Anvers-Dam et sur le réseau de tramways de la métropole, et dans le port de Zeebrugge. A l'étranger, nous avons découvert le réseau de tramways de La Haye (Den Haag)... et la Norvège. Nous avons organisé une grande exposition au coeur de Liège sur le thème de «*Liège aux fils des trolleybus*» et nous préparons l'édition de l'ouvrage correspondant : il ne devrait plus tarder. Notre service Distribution a continué à diffuser ses articles. Nous avons enfin inauguré un site *Internet* afin d'être présents sur ce nouveau média et de mieux informer nos membres internautes.

A tous nos forces bénévoles, merci de leur créativité...



En ce début du XXI^{ème} siècle...

... le GTF asbl et la rédaction de Trans-fer formulent des voeux ardents d'heureuse année 2001 et d'excellente santé pour chacun de ses membres, celles et ceux qui leur sont chers. Puisse le rail retrouver la place qui est la sienne dans une Europe élargie, aussi bien pour faciliter la mobilité de ses citoyens que pour échanger biens et marchandises dans un marché de plus en plus globalisé !

↑ *Le chemin de fer du XXI^{ème} siècle : Bruxelles-Midi*
TGV Thalys 4342 pour Paris (photo M. Lebeau - 10.11.00)



DOSSIER

Liège-Guillemins 2000-2005

Les « photos du Millénaire » ci-contre vous sont offertes en guise d'étrennes par notre secrétaire Jacques Ferrière. Les deux photos ont été prises du haut du Monument Interallié à Cointe le 11 juin dernier...

←↑ *Panorama de la sortie de la gare de Liège-Guillemins côté Angleur*
Au bas de la photo (*rive gauche de la Meuse*), on distingue les faisceaux de garage de Liège-Guillemins.

Au milieu de la photo, la Meuse ; à gauche, le pont ferroviaire du Val-Benoît, avec ses quatre voies de front, à droite le nouveau pont autoroutier à haubans de la liaison E40-E25, inaugurée en juin dernier.

En haut de la photo (*rive droite de la Meuse*), à la sortie du pont du Val-Benoît, on distingue vers la gauche l'origine de la ligne 40 vers Visé et Maastricht, dans l'axe du pont, côte à côte la double voie de la ligne 37 vers Verviers et de la ligne 43 vers Rivage, à droite l'origine de la ligne 125A vers Kinkempois et Flémalle-Haute. Avec les rocadés diverses en haut de la photo (bifurcation des Aguesses), c'est en fait le célèbre « *quadrilatère ferroviaire* » de Liège que nous venons de décrire ; quant à l'autoroute, elle franchit ce quadrilatère en souterrain.

←↓ *site de la gare de Liège-Guillemins (vue prise vers le nord-est)*

On voit nettement l'esplanade dégagée pour le site de la future gare. En haut de la photo, on distingue la jonction autoroutière E40-E25 venant d'Ans pour s'engouffrer dans le tunnel de Cointe. Elle est surplombée par le pont *bow-string* peint en blanc, qui est destiné à supporter la future voirie d'accès au parking SNCB « Mandeville ».

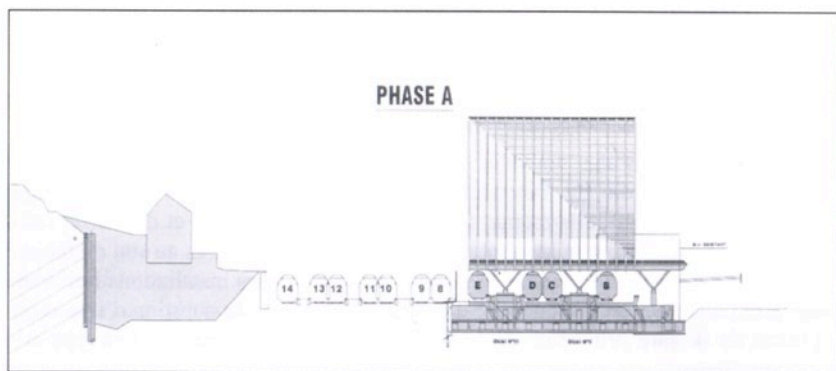
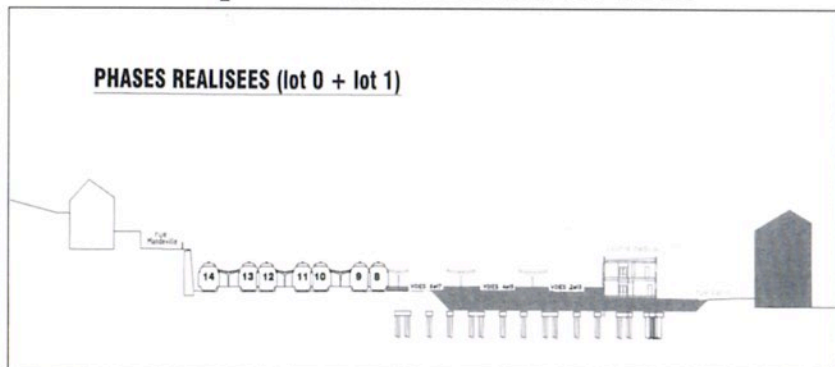
Chacun sait qu'une nouvelle gare est en cours de construction à Liège-Guillemins : après avoir été annoncé pour 2002, son achèvement est actuellement prévu pour 2005. La gare elle-même, futuriste cathédrale de verre et d'acier et oeuvre de l'architecte Calatrava, sera implantée quelque deux cents mètres au sud du bâtiment actuel, mais sa construction s'avère fort délicate, car toutes les installations ferroviaires doivent être remaniées en profondeur ; il est par ailleurs hors de question d'interrompre la desserte de la gare principale de la Cité Ardente. Aussi, l'édifice nouveau et les installations ferroviaires correspondantes progresseront de la future place de la gare vers la colline de Cointe, en quatre phases successives, permettant aux services de l'exploitation de jouer sur deux « demi-gares », la nouvelle s'étendant petit à petit au détriment des anciennes installations.

Ce qui est fait à ce jour

Actuellement, le saut de mouton « *Hemricourt* » permettant à la ligne 34 venant de Liège-Palais de passer sous les voies de la ligne 36 venant de Bruxelles a été aménagé entre juin 1998 et juin 2000. Aujourd'hui achevé, il est équipé d'une seule voie, qui donne accès aux voies 11 à 14 pour les trains venant de la direction de Liers-Hasselt ou s'y rendant. Les travaux de liaison autoroutière E40 - E25 sont terminés : l'autoroute a été mise en service en juin dernier. En gare même, les voies de la gare latérale 2 à 4 n'existent plus, et les voies 6 et 7 ont été mises en cul-de-sac côté Angleur : elles ne servent plus qu'à la réception et l'expédition des trains IR Liège -

Hasselt - Anvers. Côté Angleur, le bâtiment du service médical SNCB n'est plus qu'un souvenir et la moitié du grill a été démontée à l'emplacement de la future gare. Divers terrassements ont été exécutés et des pieux de fondation plantés. Par ailleurs, un nouveau bâtiment, destiné à la future cabine de signalisation de la zone de Liège, a été érigé en bord de Meuse (entre mi- 1995 et août 1998), au pied du pont du Val-Benoît : il n'est pas encore opérationnel.

Les phases des travaux d'ici 2005



Première phase (A) : novembre 2000 - octobre 2001

Cette phase comprend la mise en chantier de trois nouveaux quais d'embarquement à leur emplacement définitif côté « place des Guillemins », charpente métallique et nouveau toit compris. Dès octobre 2001, les quais II (voie B provisoirement en cul de sac côté ancienne gare et voie C, dans le prolongement de la voie 6 actuelle) et III (voies D et E, dans le prolongement des voies 7 et 8 actuelles) seront en service pour recevoir les trains de l'axe Littoral - Bruxelles - Eupen/Cologne (lignes 36/37), tandis que les voies 8 à 14 actuelles resteront en service. Un couloir sous-voies sera réalisé entre eux de même que le premier tronçon d'une passerelle piétonne provisoire reliant les quais I, II et III et qui remplacera à terme la passerelle permettant actuellement la jonction entre la rue Mandeville et le quartier des Guillemins. L'accès à ces deux quais se fera par la gare actuelle. Par ailleurs, côté colline de Cointe, on démolira les immeubles expropriés rue Mandeville pour creuser

les fondations du nouveau parking, déjà relié à la liaison autoroutière par un pont suspendu.

Deuxième phase (B) : octobre 2001 - juillet 2002

Les travaux se concentrent sur le grill des voies en provenance de Bruxelles et de Liège-Palais : la ligne 36 sera posée sur son nouvel itinéraire, une deuxième voie sera posée dans le saut-de-mouton « Hemricourt » et la voie originelle subsistante de la ligne 34 sera définitivement démontée le long de la rue du Plan Incliné. La construction du quai I sera achevée (avec mur de soutènement rue Varin, charpente métallique et couverture pour les quais I, II et III), et la phase I du parking « Mandeville » sera commencée. En juillet 2002, le basculement des lignes 34 et 36 sur leur nouveau tracé est réalisé, tandis que le quai I et la voie A de la nouvelle gare (provisoirement en cul-de-sac côté Liège-Palais) sont mis en service. Les voies 8 à 14 de l'ancienne gare restent en service.

Troisième phase (C1 - C2) : juillet 2002 - août 2004

La SNCB procédera au renouvellement du grill côté Angleur et des faisceaux de garage : le pont-tube actuel sera détruit. Le quai IV (voies F et G) est construit, avec couloir sous-voies, charpente métallique et couverture. Le quai I est élargi avec construction du centre de voyages. Les voies F et G sont posées, la passerelle provisoire entre les quais et la rue Mandeville achevée, avec démontage corrélatif de l'ouvrage actuel partant des voies 13 et 14. En fin de phase, le quai IV est mis en service. Seules, les voies 11 à 14 de l'ancienne gare restent en service. Les travaux de construction du parking côté colline de Cointe se poursuivent.

Quatrième phase (D1 - D2) : novembre 2003 - octobre 2005

Le quai V (voies H et I) est construit, avec son couloir sous-voies, sa charpente métallique et sa couverture. Les quais actuels des voies 11/12 et 13/14 sont détruits. Le parking « Mandeville » est finalisé, avec construction d'un mur de soutènement rue Mandeville. Les derniers équipements de la gare sont mis en place.

L'inauguration de la nouvelle gare est prévue pour octobre 2005. A cette époque, l'ancienne gare est désaffectée, pour être démolie dans une phase ultérieure. Des locaux administratifs pour la SNCB seront construits à l'emplacement de l'ancienne gare, dans le prolongement du parking actuel de la rue du Plan Incliné. Des travaux de parachèvement interviendront encore : prolongement du quai I, construction des extrémités des quais II et III, prolongement des voies A et B côté Bruxelles.

La société Euro-Liège-TGV (www.euro-liege-tgv.be) compte distribuer aux Liégeois un « toutes-boîtes » tous les trois mois, diffuser début 2001 un deuxième numéro du périodique « Liège-Guillemins », et organiser début 2001 une exposition permanente permettant de comprendre l'ensemble de ce projet, dans le couloir de jonction entre les deux couloirs d'accès aux quais de la gare actuelle de Liège-Guillemins. Quant à la maquette de la nouvelle gare, oeuvre de l'architecte Calatrava, elle est présentée en cet hiver (octobre 2000 - janvier 2001) à... Florence (Italie) dans le cadre d'une vaste exposition consacrée à l'oeuvre de l'architecte.

D'après doc. H. Arden

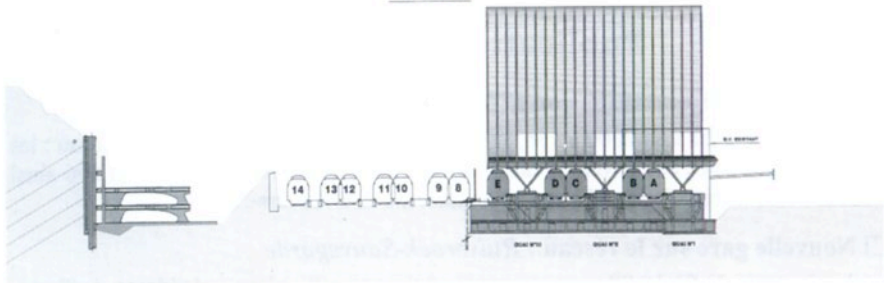


↑ site de la future gare de Liège-Guillemins

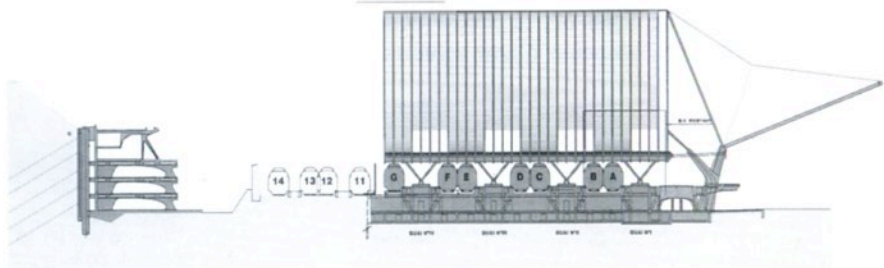
à l'avant-plan, marquises des voies 6, 7-8, 9-10 de la gare actuelle

↓ les anciens quais en exploitation : à gauche, voie 12, TGV Thalys Paris - Bruxelles - Cologne, à droite, voie 11, locomotive CFL 3008 en tête du train saisonnier Pays-Bas Maastricht - Liège - Trois-Ponts - Luxembourg (photos J. Ferrière - 19.08.00)

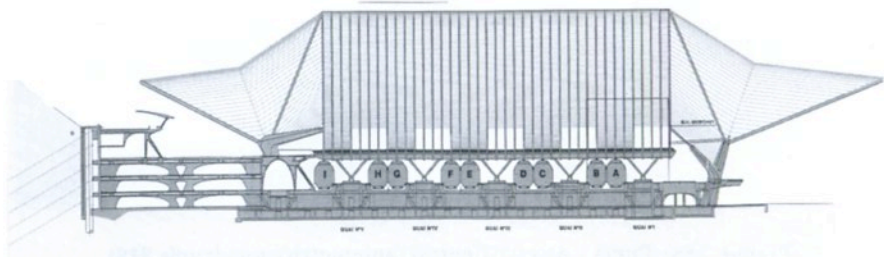
PHASE B



PHASE C2



PHASE D2



La SNCB par ligne

Publications officielles

□ Ligne 11 - mise sous tension à *Anvers-Nord*

Depuis le 20 août 2000 à 15h, sont mises sous tension 3 kV courant continu : les caténaires des voies 801 à 812 du faisceau A1, les voies en cul-de-sac 895 et 896 ainsi que les voies de circulation 881 et 882 du faisceau A d'Anvers-Nord.

□ Nouvelle gare sur le réseau : *Ruisbroek-Sauvegarde*

A partir du 01.10.00, comme annoncé dans une livraison précédente de Trans-fer, la gare de **Ruisbroek-Sauvegarde** (en fait, un simple point d'arrêt), a été mise en service entre Boom et Puurs sur la ligne électrifiée 52 ; il s'agit en fait de la réouverture d'un ancien point d'arrêt, supprimé depuis de longues années dans le cadre des diverses rationalisations subies par le réseau de la SNCB.

La SNCB a créé à Ruisbroek-Sauvegarde un quai de 55 cm de haut pour faciliter l'embarquement le débarquement des voyageurs ; des abris modernes ont aussi été créés. Les frais d'aménagement de ce point d'arrêt s'élèvent à quelque 9.000.000 F.

Sur cette même ligne 52, la SNCB compte rouvrir prochainement le point d'arrêt de Schelle, entre les points d'arrêt actuels de Hemiksem et Niel.



**Train L 2581 Puurs - Anvers-Central (automotrice quadruple 818)
à l'arrêt à *Ruisbroek-Sauvegarde* le 13.10.00 (photo M. Grieten)**

□ Bruxelles Petite-Île : une nouvelle sous-station, peut-être la plus puissante du monde en 3 kV (*cocorico* !)

La SNCB possède actuellement un parc de 69 sous-stations 3 kV et 2 sous-stations 25 kV¹.

A Bruxelles Petite-Île, en contrebas du pont qui permet aux trains venant de la ligne 124 (Charleroi) de passer sur la ceinture ouest de Bruxelles (ligne 28), la SNCB vient d'implanter - à la fin de l'été - un nouveau poste d'alimentation de caténaies (sous-station), qui doit fournir le courant traction 3 kV continu sur la tête sud de la Jonction Nord-Midi, le complexe de la gare du Midi proprement dit, les lignes vers Mons (96), Charleroi (124), Gand (50A) et la partie sud de la ligne de ceinture 28.

A Petite-Île, le courant primaire est fourni par la centrale électrique « Turbine Gaz Vapeur » *Electrabel* voisine de Drogenbos. Il est livré à la tension primaire de 36 000 volts alternatif 50 Hz par câbles souterrains. La SNCB le transforme en courant continu à une tension en fait portée à 3 200-3 300 volts, pour compenser les chutes de tension qui se produisent pendant les pointes de trafic ferroviaire (6-10 h et 15-19 h).

La nouvelle sous-station de la Petite Île - dont la durée de vie prévue est de 50 ans, remplace une installation de 1949, mise en service lors de l'électrification de la ligne Bruxelles - Charleroi et qui était dotée d'une puissance de 4 x 4,4 MW. Sa remplaçante comporte quatre groupes transformateurs-redresseurs de 7 MW chacun, ce qui, avec 28 MW fait de cet équipement le plus puissant qui soit en courant continu 3 kV dans le monde ! L'installation supporte même une charge électrique supérieure de 50 % pendant 2 heures et même une charge triplée pendant 1 minute, de quoi faire face à des « à coups » lors de démarrages simultanés de TGV aux heures de pointe. Miniaturisation, automation, télésurveillance et télécommande des équipements électriques ont permis de faire tenir le tout dans un bâtiment de taille modeste, si ce n'est les quatre gros transformateurs de 20,5 tonnes chacun, avec 4 tonnes d'huile de refroidissement, laissés à l'air libre et qui ont pour mission d'abaisser la tension à $\pm 3\ 000$ volts. Le courant est ensuite redressé par 36 sous-ensembles de diodes ou semi-conducteurs qui ne laissent passer le courant que dans un seul sens (courant continu). Dix-sept postes de départ répartissent le courant ainsi obtenu aux lignes caténaies, avec huit feeders complémentaires notamment pour alimenter l'atelier TGV de Forest, la signalisation, les réchauffeurs d'aiguilles... Tout est commandé à distance depuis le poste répartiteur de Bruxelles-Midi, qui pilote toute l'installation électrique du noeud de Bruxelles et qui est par ailleurs installé à côté du dispatching central du réseau de la SNCB.

Après Bruxelles Petite-Île, la SNCB va s'attaquer au remplacement des installations de la sous-station de Vilvorde, dans la banlieue nord de Bruxelles cette fois : la SNCB doit y remplacer un vieil équipement toujours fonctionnel, quoique datant de... 1935, lors de l'inauguration de la traction électrique sur la ligne Bruxelles-Nord - Anvers... A Vilvorde, il y a encore les fameux redresseurs à vapeur de mercure, avec leurs trois anodes entre lesquelles danse en permanence une fascinante étincelle bleue...

¹ - Chièvres pour la ligne à grande vitesse n°1 et Brumel/Trois-Ponts pour la ligne 42 Rivage - Gouvry-frontière)



Parallèles saisissants à Weert (30.09.00 - journée TTB - photos M. Grieten)

- ↑ automotrice NS 914 en provenance d'Eindhoven et rame réversible SNCB M2 assurant le train IR Weert (NS) - Neerpelt (SNCB) - Anvers-Central
- ↓ à gauche, rame réversible SNCB pour Neerpelt - Anvers,
- à droite locomotive électrique NS 1732 en queue du train IC Maastricht - Amsterdam - Haarlem, composé de voitures K4 louées à la SNCB

En allant de Vilvorde à Petite-Île, on peut ainsi passer de l'archéologie industrielle à la technologie du troisième millénaire...

d'après doc. J. Braive

□ **Ligne 15 - section Mol - Hasselt :**
première mise en service commerciale de l'autorail série 41

C'est finalement le lundi 7 octobre 2000 que le premier autorail série 41 a été mis en service commercial sur la ligne 15 entre Hasselt et Mol, en assurant les trains L. 3076/3058 et 3087/3068, soit un aller-retour matin et soir.



Mol : l'autorail 4104 est exposé voie 1 ; voie 2, train L 3065 Mol - Hasselt au départ ; il est encore assuré par une rame tractée (photo M. Grieten - 30.09.00)

Le vendredi 13.10.00, c'était le 4104 qui assurait le service. Cet autorail avait été exposé en gare de Mol lors de la journée TTB du samedi 30 septembre 2000.

Dans la suite, la circulation de cet autorail sur la ligne 15 entre Mol et Hasselt a été assez aléatoire, au gré des mises au point et autres maladies de jeunesse...

Par ailleurs, en gare de Mol, la halle aux marchandises a été démolie en septembre 2000.

M. Grieten

□ **Ligne 19 - Mol - Neerpelt - Hamont - frontière (Budel)**
des trains de voyageurs exceptionnels vers Weert (NL)

C'est devenu une tradition pendant la journée *Train-Tram-Bus* : des trains réguliers de voyageurs sur la ligne 19 entre Neerpelt et Weert aux Pays-Bas, tronçon transfrontalier de l'*Ijzeren Rijn* (Rhin de fer) ; ce samedi 30 septembre 2000, les trains assurant la relation horaire IR entre Anvers-Central et Neerpelt (rames de 5, 6 ou 7

voitures M2, le plus souvent réversibles, avec locomotive diesel série 62) étaient prolongés jusqu'à Weert avec arrêt dans les 2 sens à Hamont (B) ; en territoire belge, cette voie unique peut être parcourue à 70 km/h, en territoire hollandais à 40 km/h.

M. Grieten

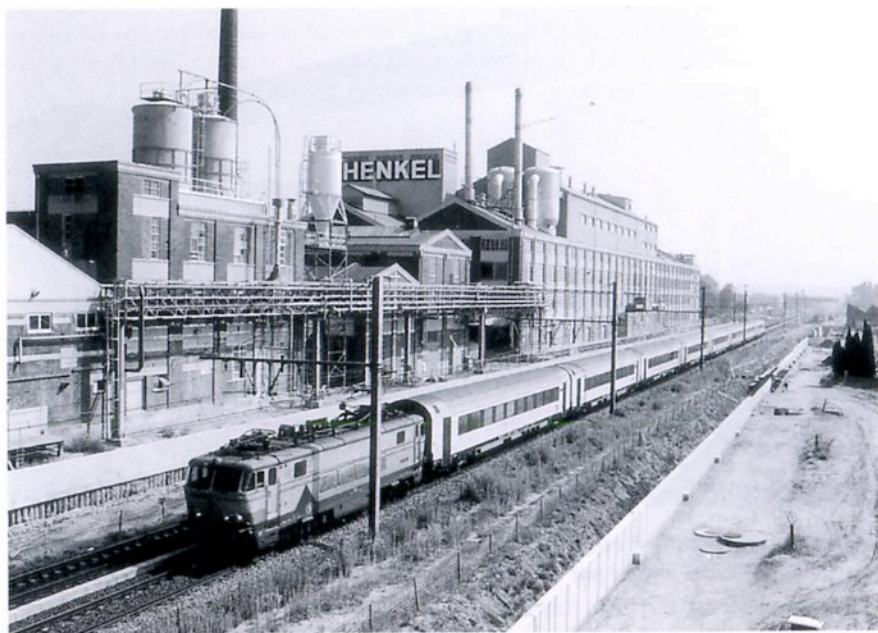
□ Ligne 21 Landen - Hasselt : quand rien ne bouge...

Rien ne bouge sur le chantier de la nouvelle voie « A » à Landen depuis avril 2000 : alors que la voie, la signalisation et les poteaux sont en place, la caténaire n'est toujours pas tirée sur la nouvelle voie « A » au départ de Landen.

M. Grieten

□ Ligne 36 - section Schaerbeek - Louvain

Les travaux battent leur plein sur cette section de ligne, qui doit être portée à quatre voies pour 2005, dans le cadre de la création de la ligne à grande vitesse n°2.



Travaux de mise à quatre voies à *Herent* - au passage, locomotive 1602 et voitures I 11 assurant le train IC Köln - Ostende (photo M. Grieten - 12.08.00)

Rappelons qu'il est donc prévu, de Schaerbeek à Herent, de créer, sur le tracé actuel de la ligne 36, un site à quatre voies, côte à côte : les voies extérieures, conçues pour la pratique du 160 km/h, et munies de quais dans les gares et points d'arrêt intermédiaires seront réservées au trafic L, P et IC limité à cette vitesse ; les voies centrales, elles, auront leur vitesse de référence portée à 220 km/h. Elles seront parcourues par les TGV Bruxelles - Allemagne et les trains de la liaison IC « A » Ostende - Eupen, dont le matériel (locomotives série 13 et voitures I 11) est apte aux 200 km/h. De très nombreuses expropriations ont été nécessaires dans cette zone très urbanisée de Bruxelles, et des villages ont dû être « coupés en deux ». La bifurcation de Zaventem, donnant accès à la ligne 36C (aéroport), est en cours de

reconditionnement complet. A moyen terme, il est d'ailleurs prévu de brancher la ligne 36C (aéroport) sur la ligne 36 non seulement vers Bruxelles, mais aussi vers Louvain. A l'est de la gare d'Herent, les voies centrales rapides passeront en saut-de-mouton en dessous de la voie « B » lente du sens Louvain - Bruxelles, pour franchir la Dyle, en viaduc et grâce à un nouveau tracé, et ainsi éviter la courbe très serrée donnant accès à Louvain pour la ligne 36 actuelle.

Poursuite des travaux entre Diegem et Louvain

La nouvelle 3^{ème} voie est intégralement reconstruite entre la bifurcation de *Diegem* et l'entrée de *Nossegem* où elle se raccorde à l'actuelle voie A ; à la sortie de *Zaventem*, cette nouvelle voie se raccorde dans les 2 sens à la voie A de la ligne 36C existante ; l'électrification de cette nouvelle 3^{ème} voie a immédiatement débuté, ainsi que la construction du nouveau quai à *Zaventem*, légèrement avancé vers Louvain ; ce nouveau quai se termine par un escalier rejoignant une nouvelle passerelle en béton construite au-delà du pont routier : les quais de *Zaventem* seront donc accessibles depuis cette passerelle. Un passage à niveau de chantier est aménagé à l'entrée de *Zaventem* côté *Diegem* pour permettre un accès routier au chantier dès le basculement des circulations vers Louvain de l'actuelle voie A sur cette nouvelle voie.



Zaventem : train IC Ostende-Eupen remorqué par la locomotive 1324. Construction, du passage inférieur de la future voie « B » raccordement Nossegem - aéroport (diabolo de Zaventem) - photo M. Grieten - 07.08.00

Entre *Nossegem* et Louvain, ce n'est maintenant plus qu'un seul chantier, de part et d'autre des voies pour l'aménagement des plates-formes des nouvelles voies extérieures.

Les travaux aux ponts se poursuivent activement .

A **Kortenberg**, on s'active à la construction d'un nouveau passage inférieur : une limitation de vitesse à 60km/h est d'application.

A **Veltem**, l'allongement du passage inférieur prend fin.

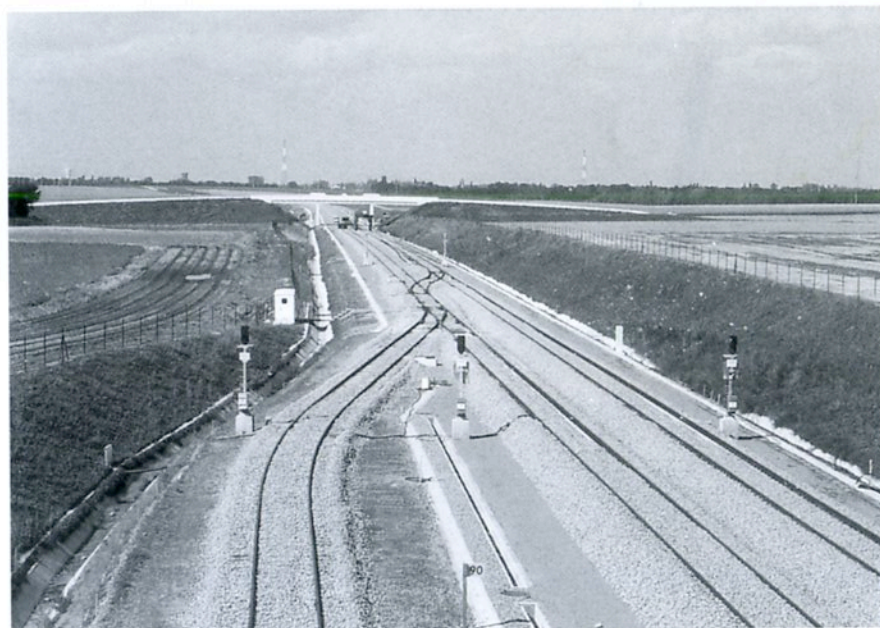
Entre **Veltem** et **Herent**, un aiguillage a été placé sur la voie A pour permettre l'accès à la future 3^{ème} voie : cela a nécessité la neutralisation de la voie A entre Kortenberg et Louvain de temps d'un week-end (12/13 août 2000) obligeant ainsi à dévier ponctuellement les *Thalys*, IC A et E par l'itinéraire utilisé par les IC E en semaine, à savoir les lignes 27, 27B et 53 via Vilvorde – Hofstade et Haacht ; les trains omnibus Louvain – Bruxelles-Midi (toutes les deux heures les week-end) étaient supprimés entre Louvain et Kortenberg et remplacés par des autobus avec un retard conséquent : c'est la raison pour laquelle ces autobus étaient prolongés jusqu'à Zaventem où les voyageurs pouvaient emprunter les trains venant de l'aéroport pour rejoindre Bruxelles.



Sortie de Louvain côté Liège : nouvelle voie « B » de la ligne 36 passant au-dessus de la ligne 139/1 ; train Thalys Köln - Paris-Nord (photo M. Grieten - 03.11.00)

De part et d'autre de **Louvain**, les travaux progressent rapidement ; côté Liège, les 2 nouvelles voies de la ligne 139 Louvain - Ottignies se terminant en impasse à 1 voie (voie D) en gare de Louvain ont finalement² été remises en service début septembre après renouvellement complet depuis la bif. Parkbrug. En octobre, la nouvelle voie B de la ligne 36 a été mise en service depuis la bif. Molenbeek ; elle se raccorde à la voie B de la ligne 139 puis rejoint par un aiguillage, les quais de la gare. La voie A « lente » déjà posée est utilisée systématiquement par tous les trains de la ligne 36 vers

² - voir Trans-fer n° 115 page 17.



Pose des voies sur la future LGV 2 Ans - Bierbeek

↑ *Ans* : le train *Thalys* Köln - Paris-Nord passe le long de la double voie de la future ligne à grande vitesse n°2

↓ *Fooz* : pose des voies sur la LGV 2 en direction de Villers-l'Évêque.

A l'avant-plan, raccordement à la base travaux de Voroux
(photos M. Grieten - 21.09.00)

Landen et Liège : cela a permis en octobre 2000 de procéder au démontage immédiat des deux voies de la ligne 36. *Un lecteur pourrait-il communiquer les dates précises de remise en service de la ligne 139 et du basculement de la voie « B » de la ligne 36 ? D'avance merci.*

A l'autre bout de la ligne, les nouvelles voies sont posées entre Bierset et Ans et les travaux de pose de la voie sur la LGV ont débuté au départ de la base travaux de Voroux.

M. Grieten

□ Ligne 50 Bruxelles-Nord - Gand-St-Pierre la tour penchée de la gare de Gand-Saint-Pierre

Tout le monde connaît le singulier bâtiment de gare de Gand-Saint-Pierre, fréquenté journalièrement par quelque 30.000 voyageurs.

L'édifice a été bâti entre 1908-1912 par l'architecte L. Cloquet, dans le style néogothique à la mode à l'époque (la gare de Binche, qui date de la même époque, en est un autre exemple). Deux singularités architecturales retiennent l'attention : les créneaux... et la tour, évoquant un phare, et distribuant l'heure.

Cette tour... elle penche. Actuellement, son inclinaison par rapport à la verticale est de 35 cm et son mouvement est d'environ 1 cm par an. Le terrain sur lequel le bâtiment de gare est construit est instable, ce qui explique le phénomène. Comme le bâtiment de gare est classé, la SNCB a décidé de faire démolir la tour en 2002 jusqu'aux créneaux, pour la rebâtir à l'identique, après stabilisation du sol.



Denderleeuw (ligne 50) : construction du nouveau pont sur la Dendre : phase de ripage le samedi 10.06.00 alors que la ligne était interrompue (photo M. Grieten)

Pour la poursuite des travaux de modernisation en ligne déjà entamés à l'automne 1999, un nouveau pont sur la Dendre est apparu à Denderleeuw : après les travaux de préparation (voir Trans-fer 114 page 21), le nouveau pont a enfin été mis en place le week-end des 10 et 11 juin 2000, par ripage ; les mêmes dispositions pour le trafic ont été prises lors des coupures de novembre 1999 ; mais les travaux n'étaient malheureusement pas terminés le lundi 12 juin au matin, ce qui a perturbé les nombreux navetteurs de cette ligne.

Déplacement de la bif. de Jette (ligne 50/60 - Dendermonde)



**Jette : train Thalys Ostende - Bruxelles-Midi - Paris-Nord dévié par les lignes 50/28
(photo M. Grieten - 01.10.00)**

C'est finalement fin juin 2000 que les travaux ont pris fin à Jette (voir Trans-fer 115 page 25) ; la nouvelle bifurcation est avancée vers Bruxelles et permet son franchissement à une vitesse plus élevée (sauf erreur de ma part, 120 km/h sur ligne 50 au lieu de 90 et 60 au lieu de 40 pour la ligne 60).

M. Grieten

□ Ligne 50A Bruxelles-Midi - Gand-St-Pierre : travaux

Poursuite également des travaux de modernisation de cette ligne pour autoriser les 160 km/h et à terme, les 200 km/h.

A Melle, le pont-rail au-dessus de la ligne 122 a été remplacé en un week-end de juin (les 17 et 18.06.00) ; cela a bien évidemment impliqué la déviation de tous les trains (*Thalys*, IC A et IC E) entre Gand-St-Pierre et la bif. Meulewijk par la ligne 50 via Merelbeke et le raccordement ligne 50A/4 utilisé sur la seule voie B ; la ligne 122 était exploitée sur la voie « B » et sa desserte cadencée horaire ramenée à un train toutes les deux heures entre Gand-St-Pierre et Zottegem.



↑ *Melle* (ligne 50A/4, BK 1,2, voie B : train IC Ostende - Eupen tracté par la 1308 dévié par la ligne 50 entre Gand-St-Pierre et la bif. Meulewijk suite aux travaux de remplacement du pont rail ligne 50A/122 à Melle (17.06.00)

↓ *Grand-Bigard* : train IC Ostende - Eupen, tracté par la 1303, dévié entre Denderleeuw et Schaerbeek (07.10.00) - photos M. Grieten

Mais c'est la bifurcation de Sint-Katharina-Lombeek et la section de la ligne 50A vers Bruxelles qui retient toute l'attention ; les travaux entamés depuis quelques mois (voir Trans-fer 116 pages 38-39) ainsi que l'entretien des ouvrages d'art (datant de la construction de cette ligne, mise en service en 1933) et le renouvellement de l'infrastructure nécessitent la fermeture de la ligne entre la bif. Welle (permettant de rejoindre la ligne 50 à Denderleeuw en venant de Gand) et Bruxelles-Midi tous les week-end et jours fériés du dimanche 01.10.2000 (juste après la journée TTB – heureusement) au samedi 09.06.2001. Entre ces deux points la déviation est simple : par la ligne 50 et la ligne 28. Mais ce n'est pas ce qu'a choisi la SNCB pour ses IC A (Ostende – Cologne/Eupen) et IC E (Knokke/Blankenberge – Genk/Liège Guillemains) : ces deux lignes, assurant l'axe Est-Ouest de la Belgique ne desservent plus la jonction Nord-Midi de la capitale ; incroyable mais vrai , la SNCB a privilégié la sauvegarde de sa trame horaire de base au détriment de ses clients. Alors que Bruxelles est le point d'aboutissement ou de départ de la majorité des clients, il faut donc changer systématiquement, soit à Denderleeuw ou à Schaerbeek si on emprunte les IC A, soit à Jette ou à Schaerbeek si on emprunte les IC E. Les IC L (St-Nicolas – Termonde – Bruxelles JNM– Denderleeuw – Courtrai – Poperinge) et les IR i (Schaerbeek – Bruxelles JMN– Denderleeuw – Alost – Gand St-Pierre – La Panne) eux desservent toujours les gares de Bruxelles Nord - Bruxelles Central et Bruxelles Midi pour être déviés par les lignes 28 et 50, au prix d'un retard d'à peine 7 minutes ; le TGV *Thalys* Ostende – Bruxelles Midi – Paris Nord est lui aussi dévié par ces deux lignes.



Jette : correspondance quai à quai entre le train IC St-Nicolas - Poperinge (automotrice Break) reçu voie 3 et le train IC Knokke/Blankenberge - Genk/Liège-Guillemains assuré par automotrices tranche 1996 reçu voie 2 (01.10.00 - photo M. Grieten)

Comprenez qui pourra mais de toute évidence, une telle mesure pour les IC A et IC E n'est certainement pas de nature à satisfaire des clients occasionnels surtout fréquents les week-ends. Quand on pense aux prochains week-end de Pâques et de l'Ascension on ne peut que dire que c'est « raté ». Et la SNCB n'a même pas profité de ces transbordements imposés à ses clients pour moderniser un tant soit peu les quais des gares de Jette et de Schaerbeek.

A propos des travaux, et c'est anecdotique, le pont-rail de la rue des Fraises à Anderlecht a fait l'objet de travaux d'entretien (étanchéité – parapets – rejointoiement) les week-ends des 07/08 et 14/15.10.00, imposant la limitation des trams de la ligne 56 de la STIB au rond-point du Meir et leur remplacement par des autobus.

M. Grieten

□ **Ligne 77 - transport de betteraves pour Moerbeke**

Avec l'automne arrive la traditionnelle « campagne des betteraves » lorsque les producteurs récoltent les betteraves et les expédient aux sucreries. La SNCB prend une grande part dans le transport de cette production vers la sucrerie de Moerbeke.

La ligne 77, moignon de l'ancienne ligne Zelzate - Lokeren n'est d'ailleurs utilisée que pendant la saison des betteraves : son seul raccordé, en bout de ligne, est la sucrerie précitée. La ligne est bien sûr classée « à exploitation simplifiée ».

La ligne 77 se détache de la ligne desservant les installations du port de Gand, sur la rive droite du canal Gand - Terneuzen. A la bifurcation de *Rostijne*, elle se détache de la ligne qui dessert notamment les installations de Sidmar. Elle compte une bonne dizaine de passages à niveau sur le territoire des communes de Zelzate et de Wachtebeke, ce qui rend son exploitation assez délicate : il faut une très grande vigilance au conducteur SNCB qui la parcourt.

Le trafic ferroviaire de betteraves débute début octobre pour se prolonger jusqu'à la mi-décembre, soit quelque deux mois et demi. Il nécessite la mise en ligne journalière de deux trains complets entre Poperinge, région de production des betteraves, et gare de chargement de celles-ci et Moerbeke, avec retour à vide. En 1999, le trafic s'était élevé à 165.000 tonnes de betteraves : on peut calculer que le rail a ainsi « économisé » la circulation de 6.600 camions sur nos routes.

Pour cette année 2000, vu les intempéries constatées en été, le tonnage sera moindre : on prévoit à Moerbeke la réception de quelque 110.000 tonnes de betteraves.

Notons que, pour la ligne 69 électrifiée Courtrai - Poperinge, les trains de betteraves constituent aussi son seul trafic « marchandises ». Mais elle, elle a gardé son trafic voyageurs : un service « IC » cadencé horaire Bruxelles - Courtrai - Poperinge !

R. Marganne

□ **ligne 147 « N » Fleurus - Auvelais : pose de la voie en cours**

Les premiers éléments de voie sont apparus en juin 2000 sur cette ligne à (re)construire entre Fleurus et Auvelais ; en septembre, quelques kilomètres étaient posés. Ce sont des engins routiers et des grues rail/route de la firme hollandaise *Strukton* qui se sont chargés de ce travail.

M. Grieten



Lambusart (ligne 147) : travaux de pose de la voie par l'entreprise Strukton, la photo est prise en direction de Fleurus (photo M. Grieten - 21.09.00)

□ Ligne 125 - avancement des travaux en gare de Namur

En ce dernier trimestre 2000, le vaste chantier de la gare de Namur se présente comme suit.

- Le *bâtiment des voyageurs* de 1864 est en pleine transformation intérieure pour donner accès au futur espace SNCB du 1^{er} étage de la dalle de couverture des voies, mais aussi en pleine rénovation extérieure par la restauration de la belle façade en pierre de France.
- La *dalle de couverture* à deux niveaux est terminée.
- On procède à la pose d'*escalators* pour l'accès aux quais, depuis le niveau 1 de la dalle, mais pour les couloirs provisoires qui y donnent accès par le haut.
- Au niveau des *voies*, la voie 3 à quai a été reposée, mais n'est pas encore réélectrifiée. Quant à l'assise des voies 1 et 2 (réservées au trafic marchandises de l'axe Athus - Meuse), elle est prête, mais les voies ne sont pas encore reposées.
- Plus loin, vers l'est, côté boulevard Cauchy et pont dit « de Louvain », on procède à *l'assainissement des sols et à la repose des voies* 1 à 3, mais aussi à la repose des voies du faisceau dit « Namur-Meuse », qui servait de zone de garage aux rames et automotrices, alors que depuis quatre ans, celles-ci devaient être remisées à Ronetformation - ce qui, vu la distance et le temps, handicapait le dispatching de la gare si, d'aventure, un renfort « rame » ou « automotrice » devait intervenir.
- Enfin, dans le courant de l'été 2000, le *pont au-dessus de l'avenue Albert 1^{er}*, pour la ligne 154 (vers Dinant), et qui précède le pont de Meuse, a été remplacé, tout en permettant la circulation des trains vers Jambes et Dinant : la courbure des voies a été considérablement élargie afin d'augmenter la vitesse des trains à l'entrée en gare.



Namur (photos M. Lebeau - 14 & 22.11.00)

↑ architecture ferroviaire : façade classée de la gare en chantier

↓ quais des voies 1, 2 et 3 en pleine reconstruction

la voie 3 est reposée mais non encore électrifiée

Quant à l'avenir de la dalle de couverture proprement dite, c'est toujours l'inconnue : certains Namurois y envisagent la construction d'un mégacinéma de 1 500 places, d'autres verraient bien un centre de congrès complété d'un hôtel haut de gamme et d'immeubles commerciaux à appartements.

Toutefois, le Ministre wallon Michel Forêt a signé, le 27 octobre 2000, le plan communal d'aménagement (PCA), qui permet de nouvelles affectations au site de la gare de Namur. Ceci met un terme à une procédure entamée en octobre 1998, qui trouve sa justification dans le projet de construire un cinéma et un complexe commercial sur la dalle. Mais le Ministre, qui est de tendance libérale, a ainsi émis un avis favorable alors que le parti libéral namurois, qui va faire partie de la nouvelle majorité communale, en janvier 2001, n'a jamais soutenu et ne soutient toujours pas le projet de cinéma sur la gare de Namur.

Toute cette procédure - et ces attermoissements - n'arrangent pas la SNCB qui, pour l'aménagement du niveau 1 de la dalle réservé à sa clientèle, est complètement bloquée, en ne sachant pas ce qui va être finalement construit sur le niveau 2 de la dalle, et qui sera en fait, pour elle, son toit protecteur ! En attendant, la dalle du niveau 1 - par cette météo épouvantable de l'été 2000 - est devenue un petit lac intérieur. Et l'eau s'infiltré vers les nouveaux quais, en dessous, en détériorant déjà ceux-ci...

Alors, qui vivra verra !

M. Lebeau

□ Ligne 154 : vers une réouverture au trafic commercial du tronçon Dinant - Hastière - Givet (France) ?

Le conseil syndical interrégional *Charleroi - Namur - Neufchâteau - Champagne-Ardennes* travaille depuis près de deux ans au projet de réactivation de la section internationale Dinant - Givet de la ligne 154 dans une logique économique et sociale de démarche transfrontalière d'aménagement du territoire et de développement local.

En France, le projet a reçu un avis favorable des élus, de la SNCF et des collectivités territoriales ; en Belgique, il a reçu le soutien, non seulement des élus locaux, mais aussi de José Daras, Ministre wallon des Transports, et d'Isabelle Durant, ministre fédérale des Transports. Resterait à convaincre la SNCB...

D'une longueur de 20 km, dont 2 sur le territoire français, la ligne Dinant - Givet, qui descend la Meuse sur sa rive gauche et en surplomb pour éviter tout risque d'inondations, fut ouverte en 1862 et a vu son trafic péricliter dans les années soixante, au point qu'elle fut remise à simple voie sur territoire belge. Le trafic voyageurs obtint un sursis en juin 1984 lors de la création du plan IC-IR. A l'époque, les trains directs Namur - Dinant - Givet furent supprimés et remplacés par quatre parcours Givet - Dinant, assurés par du matériel SNCF : il s'agissait en fait de la prolongation de trains de service intérieur Mézières-Charleville - Givet jusqu'à Dinant ; c'est ainsi que des autorails SNCF « *Picasso* » apparurent brièvement sur cette relation, vite relayés par des autorails diesel doubles « *EAD* » de la SNCF. En 1987, le trafic des marchandises entre Dinant et Givet s'effondra, à la suite de la politique conjointe de la SNCB et de la SNCF visant à limiter les points d'échange entre les deux réseaux. Tandis que le service voyageurs était supprimé entre Dinant et Givet en 1988 - et remis au TEC - par



Deux vues de la gare de *Givet* (F) le 15.10.00 (photos M. Grieten)
autorail XR 8362 et X 4367 CFV3V (spécial Dinant - Givet), affrété par le MTUB
et autorail SNCF régulier modernisé « *Champagne-Ardennes* » X 4369 + VR 8361,
en partance pour Mézières-Charleville.

manque de fréquentation, le trafic marchandises international fut supprimé en 1989, la ligne côté belge ne recevant plus aucun trafic local.

Actuellement, la ligne est cependant toujours en état, grâce à son exploitation touristique par les bons soins du CFV3V asbl.

Néanmoins, il y a entre le fleuve et le chemin de fer, dans la région, une complémentarité non négligeable, qui deviendra encore plus vive quand le port mosan de Givet et son accès seront mis au gabarit de 1 400 tonnes, une modernisation inscrite au contrat français État - région 2000-2006. La ligne relie deux bassins d'emploi : Givet - Dinant et l'au-delà de Charleville. Elle est de plus un lien entre deux axes lourds de fret : en Belgique, l'axe « *Athus-Meuse* », en cours de modernisation, en France, l'axe « *tunnel sous la Manche - Valenciennes - Mézières-Charleville - Thionville - Bâle* ». Elle pourrait aussi participer au maillage entre le TGV « dorsale wallonne » Paris - Namur - Liège et le futur TGV « Est » que la SNCF et la DB s'approprient à construire entre Paris et Francfort, et qui desservira Charleville et Reims.

Le trafic local de la ligne a aussi un potentiel : la population scolaire demande des dessertes confortables et sûres, tandis que, touristiquement, on pourrait très bien se rendre en un lieu en train et revenir par la voie d'eau (l'expérience des « *trains-kayaks* » saisonniers Dinant - Houyet est à étudier à cet égard).

Souvenirs des années soixante...

Dans les années soixante, les trains de voyageurs Namur - Givet étaient particulièrement originaux : tous omnibus et partant de la gare latérale à Namur, ils parcouraient la ligne en 1h05 (une dizaine de trains par jour dans chaque sens). Vu le profil facile, ils étaient composés d'une locomotive diesel série 60 et de voitures de type « M2 ». En fin d'après-midi, un service Dinant - Givet, était assuré par un couplage d'autorails diesel série 42 de la remise de... Bertrix, réutilisés de l'Athus-Meuse. Ce train était scindé à Heer-Agimont, l'autorail de tête continuant seul vers Givet.

Sur cette relation, héritière du *Nord-Belge*, les trains et le personnel de conduite et d'accompagnement (conducteur et chef-garde) appartenaient exclusivement à la SNCB. Pour la petite histoire, rappelons que, au premier train du matin au départ de Givet, le chef-garde SNCB rejoignait son poste en empruntant un train régulier de la ligne Dinant - Bertrix jusqu'à Beauraing, d'où il était conduit... en taxi jusqu'à Givet !

Si le tronçon « belge » avait été remis à simple voie depuis belle lurette, le court tronçon français (2 km) avait par contre été maintenu à double voie. A Givet même, le train venant de Belgique était en général reçu voie 1. Selon les dispositions frontalières d'antan, le bâtiment de gare disposait de deux sorties distinctes pour les voyageurs : une sortie directe pour les voyageurs SNCF, et une sortie par la salle de la douane pour les voyageurs de la SNCB. Quant aux correspondances avec les célèbres autorails « *Picasso* » qui desservaient la partie française de la ligne de Givet vers Mézières-Charleville... elles n'étaient pas prévues : tout se passait comme si SNCB et SNCF s'ignoraient mutuellement à Givet. Qui s'étonnera donc d'apprendre que les trains étaient peu fréquentés entre Dinant et Givet : quelques navetteurs, quelques élèves... Tout cela ne plaïda pas en faveur du maintien du service voyageurs sur cette ligne, qui disparut en 1988, comme indiqué ci-avant...

M. Lebeau - R. Marganne

□ Ligne 166 - l'avenir de la gare d'Anseremme

L'ancienne gare d'Anseremme est à vendre et la ville de Dinant souhaiterait la racheter. Dans la région, cette idée est combattue : la SNCB, à entendre la population locale, devrait conserver et même restaurer ce bâtiment vu la clientèle qui le fréquente, notamment en juillet et en août. En saison, de l'ordre de 60.000 personnes, des amateurs de kayak notamment, passent par la gare d'Anseremme...



*Anseremme : autorails 4508 + 4504 assurant un train L Libramont - Dinant
(photo M. Grieten - 22.08.00)*

Nouvelle coupure annuelle de la circulation...

Cette année-ci, le sort s'abattit sur le tronçon entre Beauraing et Gedinne, du lundi 2 octobre 2000 au dimanche 5 novembre inclus ; cette date a cependant été très vite postposée au 22 novembre 2000.

Plus aucun train ne circula donc entre ces deux gares : le trafic voyageurs est assuré en autobus en correspondance selon une trame horaire à peine modifiée, avec les autorails circulant entre Dinant et Beauraing d'une part et entre Gedinne - Bertrix et Libramont d'autre part.

Ces travaux concernent (liste non exhaustive) :

- la construction d'un nouveau quai voie « A » en gare de Beauraing, en recul coté Houyet, avec passage souterrain (on peut s'étonner d'un tel déplacement, allongeant encore le trajet à faire à pied pour rejoindre le centre de la localité, la gare étant déjà au sud de celle-ci) ;
- le viaduc de Tanville ;
- l'étanchéité du tunnel de Vonèche ;
- des travaux de voie à l'entrée de Gedinne côté Beauraing.

M. Grieten

Matériel SNCB

Autorails série 41

La livraison de cette nouvelle série de 80 autorails diesel, construits par Alstom-Espagne à Barcelone, continue. Dès qu'un stock suffisant sera constitué, ce matériel, en service actuellement sur la relation L Mol - Hasselt, remplacera les rames réversibles M2 tirées/poussées par des locomotives série 62 sur la relation IR Anvers - Neerpelt.



Essais du 4101 à Florenville, avec croisement de l'autorail 4407 assurant le train régulier Libramont - Bertrix - Virton (photo M. Grieten - 28.08.00)

La 5526, prototype pour le « Rhin de fer »

On sait que les gouvernements belge, néerlandais et allemand se sont mis d'accord pour faire circuler à nouveau des convois de marchandises sur le *Rhin de fer*, l'artère Anvers - Neerpelt - Weert - Mönchengladbach, qui traverse trois pays et trois réseaux, la SNCB, les NS et la DB AG. Les premiers trains devraient être engagés fin de l'année prochaine, en traction diesel, puisqu'une bonne partie de l'itinéraire n'est pas électrifié.

A cet effet, la SNCB profite de la nécessaire grosse réparation de la locomotive diesel 5526, accidentée à Wévercé / Weywertz (ligne 45), pour l'équiper en vue de la desserte future du « Rhin de fer ». Il s'agit notamment de la munir des systèmes néerlandais (ATB) et allemand (INDUSI) d'asservissement à la signalisation. La SNCB en profitera pour repeindre cette locomotive dans la nouvelle livrée-maison gris clair, sur le patron des nouvelles locomotives diesel série 77. La reconstruction de cette machine devrait être achevée en décembre 2000, afin d'être expédiée à l'atelier NS de

Tilburg pour essais. Si ces tests s'avèrent concluants, la SNCB estime que 6 ou 7 autres locomotives série 55 devraient être transformées sur le même modèle. On envisage - avec elles - des parcours directs Anvers-Nord - Neuss ou même Anvers-Nord - Dortmund... Ces locomotives diesel série 55 transformées devraient rester en service jusqu'en 2008... en fait lorsqu'entrerait en service une nouvelle génération de locomotives diesel de grande puissance (voir ci-après).

De nouvelles locomotives diesel série 56 ?

La SNCB met actuellement un point final au cahier des charges d'une future locomotive diesel de grande puissance série 56. La SNCB estime qu'entre trente et soixante machines (*selon les sources*) lui seraient nécessaires pour assurer le trafic des marchandises transfrontalier (notamment sur le « *Rhin de fer* »), étant bien entendu que les pénétrations sur les réseaux voisins seraient beaucoup plus longues qu'actuellement, afin de raccourcir les temps de parcours des trains de marchandises et d'être ainsi compétitifs face aux camions : il ne sera plus question, à l'avenir, de prévoir des relais de traction dans la première gare étrangère rencontrée... Comme pour les futures locomotives polytension série 14 (voir Trans-fer 117), la SNCB testera des engins existants, comme la locomotive « *class 66* » GM (2 460 kW) ou la dernière réalisation de ADtranz, la *Blue Tiger* (2 430 kW)... soit plus du double de la puissance des nouvelles locomotives diesel série 77 (1 150 kW).

Les locomotives série 15 sont inactives...

Les cinq locomotives tritension série 15, utilisées ces dernières années pour la traction de quelques trains « P » sur l'axe Verviers - Ostende sont actuellement garées en réserve à Kinkempois³.

On avait bien parlé de les utiliser pour la traction des trains « P » entre Liège et Gouvy, en remplacement des locomotives diesel série 55 « bleues » actuellement mises en ligne. Mais l'équipement 25 kV de ces locomotives tritension n'a plus été utilisé depuis plusieurs années (elles ne circulaient plus qu'en service intérieur SNCB). Il aurait donc fallu le tester et l'entretenir, ce que, manifestement, la SNCB n'a pas souhaité réaliser. De plus, ces trains « P » sont actuellement assurés à l'aide de voitures de type M2, qui ne sont équipées pour le chauffage électrique que lorsque la locomotive est sous tension 3 kV courant continu. Sous caténaire 25 kV, les locomotives série 15 délivrent - toujours pour le chauffage - du 1 500 V 50 Hz, incompatible avec l'équipement des voitures M2. Si l'on veut utiliser les « 15 » sur les trains P Liège - Gouvy, il faudrait remplacer les voitures M2 par des I 10, ce qui ne semble pas à l'ordre du jour...

Trafic marchandises pour les locomotives bitension 25.5

Quatre locomotives série 25.5 sont actuellement utilisées pour les trains de fret circulant entre les Pays-Bas et la Belgique. Pour cette même desserte, les Nederlandse Spoorwegen fournissent trois locomotives diesel série 6400/6500.

³ - A Kinkempois aussi, sur une voie de l'un des faisceaux, le long de la route du Condroz, sont garées depuis de longs mois et à la queue leu leu - et pourrissent - cinq locomotives quadr tension série 18. Quelle déchéance...

Trois services concernent le trafic entre Kijfhoek (triaiage néerlandais de Rotterdam), Anvers-Nord ou Gand-Maritime (Gent-Zeehaven). Pour cette dernière destination, un des trains est couplé avec le « *Transflandre Shuttle* », un nouveau produit de *Railion Benelux* (filiale fret commune des NS et de la DB AG) et la SNCF, pour lequel la SNCB intervient comme sous-traitant pour les prestations de traction. Pour ce dernier train, la 25.5 est relayée à Gent-Zeehaven par une locomotive SNCB bicourant série 12, qui mène le train à Lille-Délivrance via Mouscron - Tourcoing.

Le quatrième service, le lundi et le vendredi, concerne un train de conteneurs direct Anvers-Nord - Sittard. La 25.5 est relayée à Sittard (arrivée à 10.07) par une locomotive diesel de *Railion Benelux* qui conduit le train, à sa destination finale, le port mosan de Born. La 25.5 attend toute la journée à Sittard : elle quitte finalement la ville néerlandaise à 18.55 en tête du train d'équilibre pour Anvers-Nord.

R. Marganne

Nouvelles rames diesel *Bombardier* pour « *Virgin* »

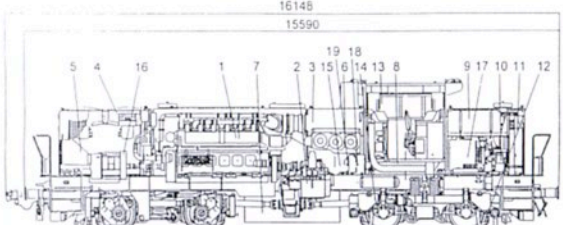
La firme *Bombardier* (ex-BN) à Bruges construit actuellement 78 rames diesel pour la société britannique bien connue « *Virgin* », opérateur privé du réseau anglais sous le nom de « *Crosscountry* ». Cette commande nous vaut la circulation épisodique de ce matériel flambant neuf de couleurs bariolées (noir, jaune, rouge et gris) sur le réseau de la SNCB, pour transfert vers Ath (base du Coucou - ligne 94), site attiré d'essai pour les matériels les plus divers. Un parcours inaugural de présentation a eu lieu le 6 décembre dernier entre Bruges et Ostende en présence de Sir Richard Virgin lui-même.

M. Grieten



Denderleeuw - 20.10.00 : la locomotive électrique SNCB 2157 transfère une nouvelle rame diesel « *Virgin* » à 4 éléments de Bruges à Ath pour essais le week-end sur la ligne 94 (photo M. Grieten)

Caractéristiques techniques des locomotives diesel série 77

Généralités	Partie mécanique	Moteur diesel
Effectif : 90 Construction : 1999-2002 Numérotation : 7701 - 7790 Type B-B Masse globale en marche : 87,4t Approvisionnements : - gasoil : 4300 l - huile moteur : 350 l - huile transmission : 280 l - eau refroidis. moteur : 700 l - sable : 600 kg Masse par essieu : 22,07 t Effort de traction - ligne : 210 kN - manoeuvres : 240 kN Effort au démarrage : 264 t Vitesse maximale : - ligne : 100 km/h - manoeuvres : 60 km/h rayon min. courbe : 75 m id. plan vertical (bosse de triage) : 250 m diamètre roues neuves : 1000mm	Constructeur : SIEMENS-VOSSLOH à Kiel Freinage : frein Knorr électropneumatique. Compresseur Knorr SL20-5-57 entraîné électriquement ; l'air est séché dans un sècheur d'air Dispositif de commande : commande électrique type SJBAS 32 agissant sur le régulateur du moteur diesel et sur la commande de la transmission Auxiliaires alimentation 3 x 400 V avec alternateur-convertisseur circulation en unités multiples: 3 locomotives max * 7701-7708 : possibilité de commande à distance depuis une cabine de signalisation (pour Anvers-Nord) * 7709-7728 : possibilité de commande à distance par boîtier de commande * 7729-7790 : desserte conventionnelle	Constructeur : ABC Type : 6DZC-1000 Cycle : 4 temps avec turbo-compresseur Régulation de puissance par électronique Démarrage du moteur : par démarreur électrique Bosch Puissance nominale : 1150 kW Vitesse de rotation maximale: 1000 tr/min Cylindres - nombre : 6 - disposition : en ligne - alésage : 256 mm - course : 310 mm Masse totale : 10,2 t Pression moyenne effective : 14,42 bar Vitesse moyenne : 10,32 m/s Transmission hydraulique Voith L4r4 avec 4 transformateurs de couple (2 par sens de marche). Inverseur de marche à deux gammes : ligne - manoeuvres
		1. moteur diesel 2. transmission Voith 3. amortisseur 4. ventilateur refroidissement 5. radiateurs 6. filtre à air moteur diesel 7. réservoir combustible 8. batterie 9. réservoir 1000 l 10. compresseur 11. équip. Pneumatique 12. timonerie freinage 13. cabine de conduite 16. générateur 18. réservoir eau sanitaire

Un nouveau sigle pour les TGV de la SNCF

Depuis la mi-septembre 2000, la SNCF a dévoilé le nouveau graphisme du logo TGV, en lançant du même coup la « marque » TGV. En effet, en 2000, en prévision du très proche lancement du *TGV Méditerranée*, la SNCF a décidé de valoriser tout le produit TGV.

Le nouveau logo TGV reprend les trois lettres « TGV » tracées d'un seul mouvement continu, souple et régulier pour symboliser la puissance et la vitesse ; le nouveau graphisme renforce la modernité.

Entre le 15 septembre et le 15 novembre 2000, le nouveau logo a été apposé sur les rames TGV SNCF *Sud-Est, Atlantique, Réseau* et... *Réseau 45* : ces dernières rames, tricourant, assurent la liaison Belgique - France (Bruxelles - Marseille, Bruxelles - Bordeaux...).



Bruxelles-Midi le 10.11.00 : nouveau logo TGV sur un TGV Réseau 45 de la SNCF.
Petite facétie : retournez le logo... et vous découvrirez un animal familier peu symbolique de la grande vitesse... (photo M. Lebeau)

Autre nouveauté : aux horaires TGV d'été 2001, la liaison Bruxelles - Nice, via Lille-Europe, est à nouveau assurée au moyen d'une rame TGV Réseau 45 (avec mise en unités multiples à Lille-Europe), en lieu et place d'une rame « TMST » débaptisée « Eurostar ». Trois rames « TMST » débaptisées, avec renfort d'une quatrième, donnée en location par la SNCB à la SNCF⁴, seront affectées à cette époque à la liaison de service intérieur Lille - Paris-Nord. Il faut écrire que les nombreux arrêts en Côte d'Azur de la lourde rame TMST du service Bruxelles - Nice ralentissaient considérablement la marche. De toute manière, dans le cadre de la nouvelle ligne à grande vitesse « Méditerranée », les rampes sévères n'auraient pas permis à une rame de ce type de tenir la vitesse de référence de la ligne à grande vitesse.

Quant à la société « Eurostar Groupe », qui gère le service ferré à grande vitesse, qui relie les trois capitales (Paris, Bruxelles et Londres) en utilisant le tunnel sous la

⁴ - la SNCB possède en propre quatre rames TMST Eurostar (n°3101 à 3108 : chaque motrice d'extrémité porte en effet un numéro propre)

Manche, il diffuse des nouvelles contradictoires. En octobre, il annonçait que, pour les neuf premiers mois de l'année 2000, son chiffre d'affaires avait augmenté de 129,6 %, pour un trafic de près 6 millions de billets vendus. Le nombre de passagers aurait augmenté de 10,5 % par rapport à la période correspondante de 1999.

Mais, *Eurostar Groupe* est loin de voir le bout du tunnel financier. Son déficit annuel est de 7,5 milliards FB : déficitaire depuis le début de son activité, en novembre 1994, il n'espère atteindre son équilibre qu'en 2003, au moment de l'ouverture de la ligne à grande vitesse anglaise, qui diminuera le temps de parcours de 20 minutes.

Le résultat des années suivantes, il dépendra du niveau des redevances fixées par *Railtrack* (gestionnaire anglais de la future ligne à grande vitesse entre Folkestone et Londres). Donc, si Eurostar est le leader du marché transmanche devant l'avion avec 63,4 % de parts de marché entre Paris et Londres, et 46 % entre Bruxelles et Londres, il reste déficitaire notamment à cause des redevances payées à « *Eurotunnel* », « *Railtrack* » ou « *Réseau Ferré de France* » pour emprunter leurs lignes...

Nouvelles voitures restaurant SNCB

La SNCB a fait transformer - à l'Atelier Central de Malines - une première voiture I 10 (*version 2ème classe climatisée*) en voiture-restaurant, afin de l'intégrer notamment dans la composition du train Eurocity Iris Bruxelles - Luxembourg - Zürich - Coire (Chur). Cette voiture restaurant est cependant limitée au parcours Bruxelles - Luxembourg. Immatriculée 16006 (SNCB) - 61 88 88-90 006-4 (UIC), elle porte une singulière livrée bleu et jaune.

M. Lebeau



Nouvelle voiture restaurant SNCB intégrée dans la composition de l'*Iris* Bruxelles - Coire à *Bruxelles-Midi* (photo M. Lebeau - 10.11.00)

DOSSIER

Promenade sur l'Athus-Meuse (suite)

Des rails dans la forêt ; randonnée ferroviaire aux Epioux

Un peu de géographie

Située à la frontière de l'Ardenne et de la Gaume, la forêt des Epioux, qui s'étend sur plus de 1700 hectares à une altitude moyenne de 400 mètres, forme une sorte de quadrilatère limité à l'ouest par les méandres de la Semois et à l'est par la route nationale reliant Florenville à Neufchâteau.

Tandis que la lisière sud laisse la place aux verts pâturages venant buter contre le village de Chassepierre, la forêt se transforme vers le Nord en un paysage dégagé découvrant de vastes horizons jusqu'aux environs de Bertrix.

Établi sur un terrain composé de schistes et de quartzites bleus noirs, le domaine est planté de résineux parmi lesquels on trouve principalement des épicéas et des pins avec çà et là quelques secteurs réservés aux mélèzes et aux douglas.

Les nombreux ruisseaux qui s'écoulent à travers la forêt constituent un maillage hydrographique très serré qui, au delà de la fonction classique d'irrigation, auront, on le verra plus loin, une influence notable sur l'économie de la région.

Dernier territoire du sud des Ardennes, le domaine des Epioux jouit d'un climat à caractère continental assez marqué, avec des hivers froids et neigeux, qui contraste avec le climat relativement doux de la Gaume toute proche.

Histoire et économie locale

L'essor industriel du Duché du Luxembourg naît dès le début du XVI^{ème} siècle sous la forme d'une industrie métallurgique issue de la présence sur place de trois éléments indispensables :

- le minerai de fer que l'on trouve pratiquement à fleur de terre,
- la forêt fournissant le combustible sous la forme de charbon de bois,
- l'eau permettant, au moyen de retenues, de produire la force motrice nécessaire.

C'est ainsi que dans les années 1620 on trouvait deux forges au lieu dit des « *Epioux Hauts* » et une platinerie aux « *Epioux Bas* ». Ces établissements industriels se complétaient naturellement, les forges fabriquant des barres de fer de 50 kg environ, qui étaient ensuite travaillées par la platinerie pour produire divers objets tels que : ustensiles de cuisines, armes, outils, etc...

Cette prospérité locale déclinera rapidement dès le début du XIX^{ème} siècle et les dernières forges auront disparu en 1850, vaincues par l'essor de la houille et du coke, la Révolution industrielle, la réorganisation des marchés et l'arrivée du chemin de fer.

Deux témoins de cette grandeur passée subsistent encore aujourd'hui :

- Le *château*, construit en 1650 par le propriétaire des forges qui s'était alors considérablement enrichi,

- Les *étangs*, au nombre de trois, dont le plus grand fait miroiter ses eaux calmes sur une douzaine d'hectares au pied du château dans un site remarquable bien connu des touristes qui fréquentent la région.

Le domaine des Epioux est lié au nom de Victor Dujardin (1830 – 1915), homme de bien, cultivé et poète à ses heures, véritable humaniste rural.

Ce personnage, issu d'une modeste aristocratie paysanne, avait acquis le domaine en 1887 pour la coquette somme de 630 000 F or et, après l'avoir fait prospérer par une politique avisée de reboisement, en avait fait don par testament aux Hospices Civils de Mons.

Cet établissement, qui deviendra plus tard le CPAS (*Centre Public d'Aide Sociale*), prendra possession du domaine vers 1922, en est toujours propriétaire aujourd'hui et en retire de notables revenus depuis bientôt 80 ans grâce à une exploitation forestière gérée rationnellement.

Huit kilomètres de voies ferrées



La belle époque de la signalisation mécanique aux Epioux : l'autorail 4307 sur voie « B » en direction de Libramont passe devant le signal de block D30 (13.02.1982)

C'est en effet entre les bornes kilométriques (BK) 82 et 90 que la ligne 165, la célèbre « *Athus-Meuse* », traverse la forêt des Epioux depuis le 20 décembre 1880, date de mise en service de la section Florenville – Gedinne.

Elle y pénètre par le nord au lieu dit « *Pont de la Gaillette* », peu après la station de Straimont, puis, après une large courbe, longe aux environs de la BK 84 le plan d'eau artificiel dénommé « *Troisième Étang* », dont la digue de retenue est totalement noyée dans la verdure.



Les Epioux en Hiver : autorail 4327 la veille du jour de Noël 1982. En arrière plan, on distingue la cabine du block n°30.

Les rails prennent ensuite la direction du sud, accompagnés par le ruisseau des Epioux, dépassent le « *Second Étang* » de dimensions plus modestes et atteignent à la BK 86,5 le « *Grand Étang* », vaste retenue, divisée en deux bras de part et d'autre d'une avancée de la forêt, située à l'Est de la voie ferrée.

C'est sur ce site qu'a été édifié le château, actuellement station scientifique de l'ESAG, et qu'était implanté le point d'arrêt.

La ligne passe ensuite sous le pont de la route traversant le domaine puis sous la passerelle privée, conséquence d'une servitude imposée au chemin de fer par les propriétaires pour permettre l'accès à leurs terrains situés de l'autre côté de la voie ferrée.

Au delà, à partir de la BK 87, le paysage change d'aspect, la forêt devient plus dense et la ligne s'engage dans une large tranchée schisteuse qu'elle partage avec le ruisseau de Tamijean qui alimentait la platinerie des « *Epioux Bas* ».

La ligne émerge finalement de la forêt par la lisière sud au passage à niveau n°14 desservant le hameau de Martué.

Nous sommes alors en pays gaumais : les pâturages ont remplacé les zones boisées et au loin on aperçoit le clocher du bourg de Florenville, fièrement campé sur la falaise dominant la Semois.

Un point d'arrêt aux fonctions diversifiées La voie privée des hospices



Train de marchandises en double traction au lieu dit « Pont de la gaillette » à la limite nord du domaine. A droite, avertisseur du Block 28 de Straimont (15.05.91)

On pouvait ainsi à cette époque assurer la desserte des hospices par une circulation se dirigeant soit vers Bertrix soit vers Virton.

Cette facilité sera de courte durée car, dès 1937, la jonction vers la voie « B » sera démontée, ne restant en place que les aiguillages de raccordement avec la voie « A ».

Le trafic, de l'ordre de 150 wagons par an jusqu'à la fin des années cinquante, s'effritera progressivement et ne sera plus que de 32 wagons en 1971 et seulement 3 en 1974.

Dès la prise de possession du domaine, les hospices de Mons sollicitèrent l'installation d'une voie privée pour leur permettre d'évacuer la production forestière.

Celle-ci sera installée en 1923⁵ à proximité du château et du « Grand Étang », 200 mètres environ avant le pont routier.

L'installation se présentait sous la forme d'une voie de garage prolongée par deux tiroirs et raccordée à la voie principale aux moyens de deux jonctions symétriques.

A l'occasion de la mise à double voie de l'Athus Meuse en 1925, la jonction orientée côté Bertrix se raccordera directement à la voie « B » après cisaillement de la voie « A ».

⁵ - Arrêté ministériel du 24/02/192317.36

Devenue sans usage, la voie privée des Hospices de Mons sera démontée courant 1976⁶.



Autorail 4509, alors récemment repeint en livrée bleue, devant le château.

En arrière plan, la passerelle privée qui sera reconstruite en 1999 (12.11.91)

Le service voyageurs

Parallèlement à la création de la voie des marchandises, un point d'arrêt sans personnel avait été installé⁷, permettant l'accès au domaine pour les travailleurs habitant la région et employés sur place aux diverses tâches agricoles et forestières.

Il sera fréquenté ensuite par les randonneurs qui commencent à découvrir la région au milieu des années trente.

Cette modeste halte ferroviaire, perdue en pleine nature, sera très convenablement desservie jusqu'à sa fermeture qui interviendra en mai 1981.

A noter que les quais étaient équipés jusque dans les années septante de lanternes à huile qui seront tardivement remplacées par des lampadaires électriques.

⁶ - Arrêté ministériel du 30/05/1975 19.10

⁷ - Il n'a pas été possible de trouver la date exacte de mise en service du point d'arrêt des Epioux qui ne figure pas sur l'indicateur de 1913.

Ce sont donc non moins de onze services quotidiens qui étaient offerts avec une amplitude qui ne peut que laisser rêveur quant à la fréquentation aux Epioux des trains de 3h53 ou de 0h14....

**HEURES DE PASSAGE DES TRAINS
AU POINT D'ARRÊT DES EPIOUX
SERVICE ÉTÉ 1959**

DIRECTION BERTRIX	DIRECTION VIRTON
5.33	3.53
7.33	6.48
8.25	8.08
12.52	10.24
15.14	11.26
16.15	13.11
18.00	14.26
<i>(dimanches et fêtes)</i>	
18.04 <i>(semaine)</i>	17.36
19.12	19.10
20.56	20.03
21.54	20.49
0.14	22.25 <i>(sur demande)</i>

Le poste de block

Le poste de block n°30 était implanté à la BK 88,2, la maisonnette du signaleur installée le long de la voie « B » faisait face à l'aiguillage de raccordement à la voie des marchandises.

En plus de la fonction classique d'espacement des convois, le block n°30 assurait la protection des manœuvres lors de la desserte de l'embranchement des hospices.

Pour chacun des sens de circulation on trouvait trois signaux à palette :

- L'*avertisseur* (palette jaune) implanté à 1000 mètres environ en amont du signal d'arrêt,
- Le *signal d'arrêt* (palette rouge), dit « signal de block » car il contrôle l'entrée en section située en aval,
- Le *signal de manœuvre* (palette violette) installé en dessous du signal de block. En position « au passage », c'est à dire inclinée à 45°, cette palette autorisait le dépassement sur une courte distance du signal d'arrêt pour effectuer le refoulement des wagons à prendre ou à laisser sur la voie de garage.

La commande et la numérotation des signaux se présentait comme suit :

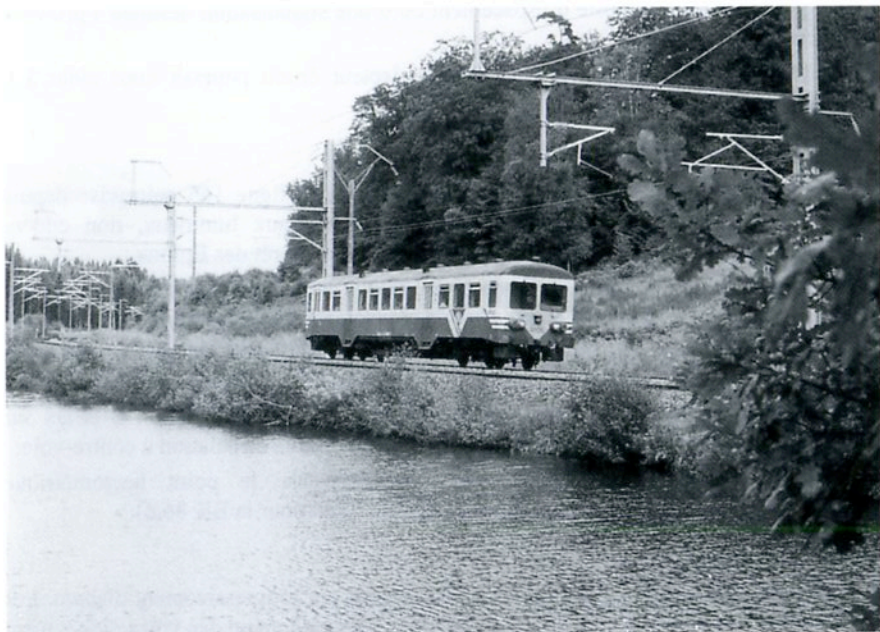
Sur voie « A » en direction de Virton :

<i>Identification signal</i>	<i>Fonction</i>	<i>Commande</i>	<i>Observations</i>
c	avertisseur	levier n°6	
C1	arrêt	levier n°5	signal de block
C2	manoeuvre	levier n°4	dépassement C1 <i>(démonté en 1976)</i>

Sur voie « B » en direction de Bertrix :

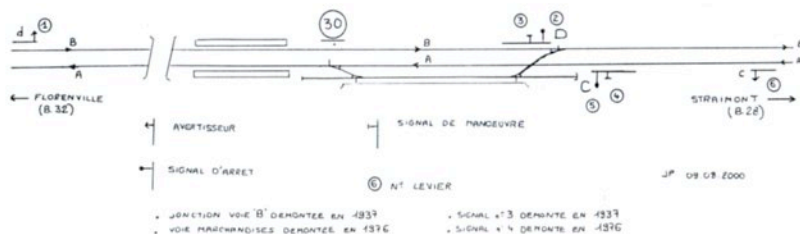
Identification signal	Fonction	Commande	Observations
d	avertisseur	levier n°1	signal de block dépassement D1 (démonté en 1937)
D1	arrêt	levier n°2	
D2	manoeuvre	levier n°3	

En plus des leviers, il convient d'ajouter les clés permettant le déverrouillage des aiguillages commandés à pied d'œuvre.



autorail n° 4505 sous caténaires au passage du « Troisième Étang » (19.07.00)

LES EPIOUX (BLOCK n° 30)



La garde du poste était assurée en permanence jusqu'à la fin des années septante, puis, conséquence de la chute du trafic marchandises, il sera déserté par les signaleurs tout d'abord le week-end puis la nuit avant de disparaître définitivement en 1984, victime de la politique de rationalisation élaborée par le plan IC/IR.

Le block n°30 des Epioux était encadré pendant les dernières années par les postes 28 de Straimont (BK 81,2) et 32 de Florenville (BK 93).

Le numéro 31 avait été attribué au block installé au passage à niveau n°14 de Lacuisine (BK 90,2) qui, tenu par la garde barrière, aurait fonctionné jusqu'en 1957 (sous réserve de confirmation).

Le block n°29 devait être implanté quelque part entre les BK 81,2 et 86,2.

S'agissait-il d'un poste d'espacement ou d'une signalisation destinée à protéger un raccordement privé ?

La question est posée et peut être un lecteur érudit pourrait nous aider à y répondre.....

Le retour des signaux

Conséquence de la modernisation complète de la ligne 165 entreprise depuis 1995, le block automatique a été installé et les signaux lumineux, non encore opérationnels aujourd'hui, ont fait leur apparition dans la forêt des Epioux.

Compte tenu de la possibilité de circulation à contre sens, on trouve un groupe de quatre signaux (un par voie et par sens de circulation) à chaque limite de section de block, limites situées aux BK 82,9 / 84,8 / 86,6 et 88,5 pour la section qui nous intéresse.

Ces quatre panneaux sont immatriculés A et Ax sur voie « A », B et Bx sur voie « B », le suffixe « x » indiquant un signal utilisé pour la circulation à contre-voie.

L'immatriculation du signal est complétée par le point hectométrique d'implantation présenté sur trois chiffres (Exemple : 866 pour la BK 86,6).

Pour conclure

Au fil des années les vestiges du point d'arrêt ont progressivement disparu. Les quais inutilisés ont été remblayés à l'occasion du renouvellement des voies, le bâtiment du block n°30 a été démoli, la trace de la voie de garage s'est perdue dans les fourrés et la petite gare n'est plus qu'un souvenir qui s'estompe dans les mémoires.

Mais le rail est toujours vivant et de plus sur le point d'entrer dans une nouvelle période pleine de promesses.

La caténaire 25 000 volts est installée, le block automatique va être mis en service prochainement et dans moins de deux ans le grondement des moteurs diesels sera remplacé par le chuintement des motrices électriques série 13 SNCB (ou 3000 CFL) qui remorqueront avec aisance les 80 convois de marchandises quotidiens prévus sur la « nouvelle » Athus Meuse.

Ainsi donc la présence du chemin de fer se trouve confortée dans cette vaste étendue sauvage et l'ami du rail ne pourra que s'en réjouir... .

texte et photos : Jacques Perenon

Visite au poste tout relais de Gendron-Celles

Présentation du site

Au cœur des Ardennes, à deux pas des méandres de la Lesse et non loin du domaine royal, la gare de Gendron-Celles, située exactement à la BK 10,2 de la ligne 166 Dinant - Bertrix, reste aujourd'hui l'un des derniers poste de signalisation de l'Athus Meuse avec présence de personnel⁸.

Autrefois gare de relais des locomotives à vapeur affectées aux remises de Latour, Bertrix et Ronet, la gare de Gendron-Celles n'assure plus aujourd'hui qu'une modeste fonction de garage des convois grâce à sa voie 3 accessible dans les deux sens de circulation.



Passage d'un couplage d'autorails « rouge - rouge » (4506 + 4501) en gare de Gendron-Celles avant le début des travaux d'électrification. On remarque sur la gauche du cliché la voie de garage n°4 en impasse encore présente à cette époque. A droite, le bâtiment du block 3 (12.07.94) - photo J. Perenon

Description des installations

Inclus dans la section Dinant - Beauraing équipée il y a une vingtaine d'années du block automatique avec possibilité de circulation à contre-voie, le block 3 de Gendron-Celles est du type P.T.R. (*Poste Tout Relais*) d'une technologie relativement récente mais néanmoins appelée à disparaître à très court terme sur ce site, conséquence de l'extension prochaine du système informatique PLP télécommandé depuis Bertrix.

⁸ - Voir à ce sujet le tableau récapitulatif paru dans le numéro 117 de Trans-fer

Comme partout ailleurs, la politique de simplification des installations est passée par là, emportant avec elle la voie de garage n°4, les installations de la cour des marchandises et le bâtiment des voyageurs. Aujourd'hui, mis à part les deux voies principales « A » vers Bertrix et « B » vers Dinant, subsiste la voie de garage n°3 et deux jonctions symétriques voie « A » / voie « B » implantées de part et d'autre des installations.

Dans le cadre des travaux de rénovation de l'Athus Meuse, voies et aiguillages ont été renouvelés à la fin des années nonante avec réfection des quais, installation d'abris pour les voyageurs et pose d'une nouvelle signalétique standardisée SNCB.

Courant 2000, la construction d'un passage souterrain a été entreprise car il a été décidé de conserver le trafic voyageurs de cette gare, trafic alimenté principalement au printemps et en été par les « kayakeurs » qui effectuent le « *petit parcours* »⁹ mais aussi par un nombre non négligeable de navetteurs.

De plus, compte tenu de la configuration du réseau routier, la desserte de ce secteur par autobus s'avère fort difficile, c'est d'ailleurs ce qui avait motivé le maintien des navettes par autorail depuis Dinant lors de l'interception de la ligne pour travaux en octobre et novembre 1999.



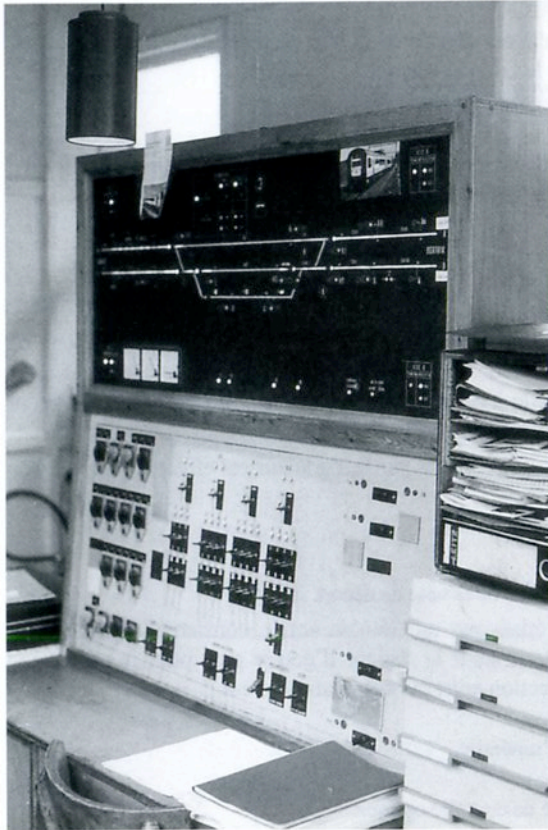
**Retour à vide vers Dinant de la « rame des kayaks » tractée par la 5403 (26.07.00)
photo J. Perenon**

Dernier élément survivant des années cinquante, l'imposant bâtiment abritant le block 3 est toujours présent le long de la voie « A » côté Dinant, flanqué de son

⁹ - Le « petit parcours » consiste à descendre la Lesse de Gendron à Anseremme tandis que le « grand parcours » débute à Houyet. Des trains « T » font la navette en saison entre Dinant et Houyet afin de transporter les kayakeurs au point de départ de leur « navigation ».

escalier d'accès intégré dans une véranda couverte, et accessible depuis le quai par un pavillon qui était autrefois intégré au bâtiment des recettes.

La cabine vitrée surélevée, équipée à l'origine d'une trentaine de leviers qui commandaient les aiguillages et les signaux à palette, abrite aujourd'hui le tableau synoptique lumineux ainsi que les interrupteurs permettant d'assurer l'ensemble des fonctions de circulation et de sécurité associées au poste.



BI 3 de Gendron-Celles :
Tableau synoptique
lumineux et inter-
rupteurs d'itinéraires
26.07.00-ph. J. Perenon

Intégrée dans une section équipée du block automatique, la gare de Gendron -Celles est bien évidemment équipée de panneaux lumineux implantés à l'entrée et à la sortie de gare et identifiés comme suit :

Remarques préalables :

- La voie « A », en direction de Bertrix prend le n°1 en traversée de gare.
- La voie « B », en direction de Dinant prend le n°2 en traversée de gare.
- La voie de garage est identifiée avec le n°3
- Les signaux affectés à la circulation à contre sens figurent en italiques sur le tableau.

Direction	Voie	Fonction	N° signal	choix itinéraire ⁽¹⁰⁾
BERTRIX	A	entrée en gare	C	1-2-3
	<i>B</i>		<i>Cx</i>	2-3
	1	départ de la gare	H	A
	2		<i>Hx</i>	A-B
DINANT	3		G	A-B
	B	entrée en gare	K	2-3
	<i>A</i>		<i>Kx</i>	1-2-3
	B	entrée petit mouvement	Hy	2-3

¹⁰ - choix d'itinéraire = liste des voies accessibles du signal correspondant

Direction	Voie	Fonction	N° signal	choix itinéraire ⁽¹⁰⁾
DINANT	A		Ky	1-2-3
	2	départ de la gare	E	A-B
			Ex	A
			D	A-B

Principe de fonctionnement du PTR

La zone de circulation du block n°3 est divisée en quatre secteurs dénommés C, Cx, K et Kx répartis comme indiqué sur le tableau suivant :

vers Dinant	Gendron-Celles	vers Bertrix
voie A	C Kx	voie A
voie B	Cx K	voie B

Chaque secteur peut être utilisé selon quatre fonctions différentes :

- Entrée (code « E »),
- Départ (code « D »),
- Entrée petit mouvement (code « e »),
- Départ petit mouvement (code « d »).

Ainsi un convoi se dirigeant sur voie « A » (sens normal de circulation) de Dinant vers Bertrix utilisera le secteur C en mode « entrée » puis le secteur Kx en mode « départ ». Si le convoi circule à contre sens sur voie « B » il entrera en gare par le secteur Cx puis passera en mode « départ » sur le secteur K.

La gestion de la circulation des convois par le signaleur est effectuée de la façon suivante :

- Choix du secteur d'entrée,
- Choix du secteur de départ,
- Choix de la voie d'entrée en gare puis de la voie de départ.

Ces trois choix sont concrétisés par une double action consistant à manœuvrer l'interrupteur de sélection de la voie pour le secteur d'entrée puis pour le secteur de départ. Cette double action de sélection entraîne automatiquement :

- L'orientation des aiguillages,
- La création et le verrouillage de l'itinéraire,
- Le positionnement des signaux,
- L'affichage du tracé sur le tableau de contrôle optique.

Description du tableau de commande

Le tableau de commande du block n°3 de Gendron-Celles, installé sous le tableau lumineux, présente les quatre secteurs de la gare (C, Cx, K, Kx) ainsi que les fonctions associées à chacun d'eux (E, D, e, d). En bas du tableau, et pour chaque fonction de chaque secteur, on trouve, sur deux niveaux, les interrupteurs de sélection de voie :

- Au premier niveau la sélection voie 1 / voie 2
- Au second niveau la sélection voie 3.

A noter que les interrupteurs de sélection présentent une position centrale « neutre » qui ne sélectionne aucun itinéraire. Un ressort de rappel repositionne automatiquement l'interrupteur sur cette position « neutre » après sélection.

C	Cx	K	Kx
EDe	EDed	EDed	Eded
→ ← →	→ ← → ←	← → ← →	← → ← →
1111 ●●●●	●●●●	●●●●	1111 ●●●●
2222	2222	2222	2222
3333 ●●●●	3333 ●●●●	3333 ●●●●	3333 ●●●●

● = Interrupteur à trois positions : Haut ↑ – Neutre - Bas ↓

Ce panneau de commande amène deux remarques : le secteur C ne possède pas la fonction « d » (départ sur manœuvre) ; les secteurs Cx et K accèdent seulement aux voies 2 et 3.

Exemples d'utilisation

Passage d'un train en provenance de Dinant à destination de Bertrix circulant sur voie A

Secteur	Fonction	Positionnement interrupteur	Orientation aiguillages	positionnement signaux
C	E	↑ 1	1 Direct	C au passage
Kx	D	↑ 1	8 Direct	H au passage

Passage d'un train en provenance de Bertrix à destination de Dinant circulant sur voie B

Secteur	Fonction	Positionnement interrupteur	Orientation aiguillages	positionnement signaux
K	E	↓ 2	8 Direct 6 Direct	K au passage
Cx	D	↓ 2	2 Direct 1 Direct	E au passage

Passage d'un train en provenance de Bertrix à destination de Dinant circulant à contre-voie sur voie A

Secteur	Fonction	Positionnement interrupteur	Orientation aiguillages	positionnement signaux
Kx	E	↑ 1	8 Direct	Kx au passage clignotant
C	D	↑ 1	1 Direct	Ex au passage clignotant

Garage sur voie 3 d'un train en provenance de Dinant circulant sur voie A

Secteur	Fonction	Positionnement interrupteur	Orientation aiguillages	positionnement signaux
C	E	↑ 3	1 dévié 2 dévié	C avertissement + 4 ⁽¹¹⁾ G arrêt

Réception, sur la voie 3 occupée, d'une locomotive en provenance de Dinant par la voie A

Secteur	Fonction	Positionnement interrupteur	Orientation aiguillages	positionnement signaux
C	e	↑ 3	1 Dévié 2 Dévié	C arrêt + feu blanc clignotant

¹¹ - affichage chiffre « 4 » = vitesse limitée à 40 km/h.

Départ du train garé sur voie 3 vers Bertrix à contre-voie sur voie B

Secteur	Fonction	Positionnement interrupteur	Orientation aiguillages	positionnement signaux
K	D	↓ 2	6 Dévié 8 direct	G au passage + chevron (contre-voie)

Circulation à contre-voie : activation du B.S.R.

Le B.S.R. (Block System reverse) permet d'engager des convois à contre-voie de la circulation habituelle sur les sections équipées à cet effet.

Pour envoyer une circulation à contre-voie vers Dinant (sur « A ») ou Houyet (sur « B ») l'agent en poste au block 3 ne peut activer le BSR qu'après autorisation délivrée par le poste « amont » dans le sens de circulation normal. Inversement, le block de Gendron-Celles autorise, si rien ne s'y oppose, l'activation du BSR pour les circulations à contre sens en provenance de Dinant par voie « B » et de Houyet par voie « A ».

Exploitation**Service voyageurs**

direction BERTRIX	trains L	6h55 puis toutes les deux heures de 8h56 à 20h56 puis 21h56
	trains P	7h56, 17h29 et 18h29 (en provenance de Namur)
	trains T	9h15 (en provenance de Namur), 10h06, 11h06, 12h06. Ces quatre circulations sont à destination de Houyet
direction DINANT	trains L	toutes les deux heures de 6h04 à 20h04 puis 21h04
	trains P	6h32 (à destination de Namur), 7h04 et 16h59
	trains T	passage à vide des quatre circulations en provenance de Houyet

Le service type « L » est assuré en principe par les autorails série 44 et 45, remplacés en cas de besoin sur les services les plus fréquentés par des rames tractées (locomotives diesel série 52/54 et voitures M2), événement presque quotidien pendant les mois de juillet et août.

Deux services « P » sont effectués en autorail tandis que le train d'heure de pointe Bertrix -Namur se voit confié à une rame diesel réversible (c'est le seul train de voyageurs à traction diesel qui touche encore Namur !) de même que les trains « T » dits « des kayaks » circulant en navette depuis Dinant jusqu'à Houyet.

Pour le service d'été 2001, tous ces roulements devraient être bouleversés par l'apparition des nouveaux autorails diesel série 41 sur l'Athus-Meuse.

DERNIÈRES NOUVELLES DE VIRTON

Courant de l'automne dernier, les lignes caténares ont (enfin) été tirées dans le complexe ferroviaire de Virton.

R. Radermecker

Service marchandises

On retrouve ici la trame classique des circulations de l'Athus Meuse, constituée principalement de convois circulant la nuit auxquels s'ajoutent deux ou trois trains diurnes.

A partir de 2002 (électrification), l'activité de la ligne va progressivement monter en puissance pour atteindre 60 à 80 circulations par période de 24 heures.



Neffe (ligne 166) : rame encadrée de voitures M2 avec 5209 et 5403 : retour à vide du train T Dinant - Houyet (train des kayaks) vers Namur (photo M. Grieten - 27.08.00)

Personnel

Le signaleur est présent tous les jours en deux équipes assurant un gardiennage ininterrompu de 5h30 à 21h30. Du fait de l'équipement de la ligne en block automatique, la présence de personnel est surtout liée à la sécurité des voyageurs, l'agent SNCB surveillant la traversée des voies.

Avenir

La mise en service de l'extension du système informatique centralisé depuis le block 23 de Bertrix, prévue pour le mois de juin 2001, va sonner le glas des postes « tout relais » de Gendron-Celles (BI 3) et de Houyet (BI 6).

A cette date, la modernisation de la section Dinant – Bertrix sera achevée avec en conséquence la disparition complète de personnel affecté à la signalisation. Seuls subsisteront les agents « commerciaux » des gares d'Anseremme, Houyet, Beauraing et Gedinne.

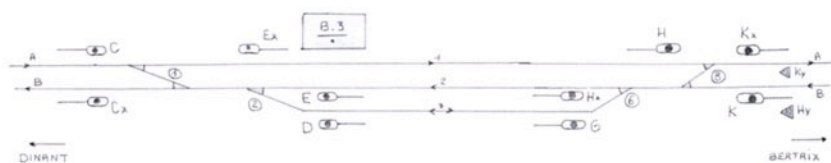


**Couplage d'autorails
« bleu - rouge » (4410 +
4506) en direction de
Bertrix, vu depuis la
salle de commande du
block 3 de Gendron-
Celles (26.07.00)
photo J. Perenon**

Néanmoins, le rail, profondément modernisé en quelques années, sera plus que jamais présent dans cette magnifique région, symbole marquant de l'évolution des techniques et des méthodes de gestion en ce début de millénaire.

J. Perenon

GENDRON-CELLES (B.3)



Nouvelles des Chemins de fer luxembourgeois

□ Achat de deux automotrices triples SNCB tranche 1996

Nous l'avons déjà annoncé : la SNCB a mis en service des automotrices tranche 1996 (version monocourant 3 kV) sur l'axe IC Bruxelles - Luxembourg, sauf pour certains services d'heure de pointe, encore assurés par automotrices *Break*. A cet effet, la SNCB a affecté à Stockem 24 automotrices tranche 1996 pour l'horaire d'été 2000.



Automotrice triple SNCB 515 à son terminus de Luxembourg (gare latérale), prête à assurer un train « IC » vers Bruxelles-Midi (photo R. Marganne - 20.08.00)

Les CFL étaient propriétaires des automotrices « Break » 325 et 326, afin d'équilibrer les prestations de traction sur la ligne Arlon - Luxembourg entre les deux réseaux. Suite au changement de matériel roulant, les 325 et 326 réintégreront le réseau SNCB. En contrepartie, les CFL devraient acheter prochainement les automotrices 523 et 524.

□ Les CFL et la location de locomotives diesel de grande puissance

Les faiblesses d'alimentation du réseau électrifié luxembourgeois - qui ont été décrites dans un numéro précédent de *Trans-fer* et qui devraient être résolus dans trois ans au minimum - empêchent actuellement les CFL de tirer le meilleur parti des vingt locomotives électriques série 3000, soeurs des locomotives série 13 de la SNCB. D'autre part, ces locomotives électriques bicourant 3 kV = / 25 kV 50 Hz ~ ne peuvent circuler entre Wasserbillig frontière, Trèves et Ehrang, une ligne électrifiée selon la tension de 15 kV 16 2/3 Hz généralisée en Allemagne : or, cette ligne est parcourue quotidiennement par des trains de marchandises lourds réalisant des échanges entre la sidérurgie luxembourgeoise et l'Allemagne. Côté allemand, le parc réduit des

locomotives électriques bifréquence de la série 181 est pratiquement réservé au trafic voyageurs.

Les vieux « fers à repasser » (locomotives électriques CFL 3600), « religieusement » entretenus, restent donc omniprésents en trafic voyageurs.



La vieille 3601 (fer à repasser) des CFL à Luxembourg, en tête d'un train de service intérieur pour Esch-sur-Alzette (photo M. Lebeau - 18.10.00)

En trafic « marchandises », afin d'épauler les vieillissantes locomotives diesel série 1800 CFL, soeurs de « nos » locomotives diesel série 55, dans la région « Saar-Lor-Lux », les CFL ont pris en location, le 13 avril dernier, six locomotives du type « ME 26 » à la firme allemande Siemens, pour une période de 3 ans, renouvelable. Ces locomotives diesel, de configuration « Co'Co' », pesant 122 tonnes pour une longueur de 20,960 m, disposent d'une puissance de 2 650 kW (soit 50 % de plus que les locomotives diesel série 1800) pour une vitesse maximale de 140 km/h. Une fois le contrat de location signé, les choses n'ont pas traîné puisque les six engins ont été mis en service depuis le 17 mai dernier sur le réseau des CFL.

Immatriculés dans la série « ME 26 », ces engins très récents faisaient en fait partie d'une série de 12 locomotives commandées à la firme Siemens par les Chemins de fer norvégiens. Sorties d'usine en 1996, elles ont été renvoyées au constructeur après deux ans d'exploitation et avant la fin de la période de garantie, tant à cause de difficultés de mise au point que de problèmes de non conformité à la commande. Le constructeur, à travers sa filiale « Dispolok » les a mises en location, une fois la mise au point achevée.

Ces engins ont gardé leur immatriculation d'origine et leur livrée grise, avec extrémités jaunes. Elles portent le logo des CFL et de « Dispolok ».

Ces six locomotives diesel sont actuellement utilisées sur la totalité du réseau CFL, avec une prédilection pour les lignes desservant le bassin sidérurgique de la vallée de l'Alzette. Elles assurent notamment des navettes entre le port mosellan - le seul du Grand-Duché - de Mertert (près de Wasserbillig) et les aciéries électriques, en tête de trains lourds de mitrailles. Elles assurent aussi les échanges de marchandises avec l'Allemagne, et à ce titre se rendent jusqu'à Ehrang, le triage de la région de Trèves, avec une circulation d'autant plus aisée qu'elles sont dotées - contrairement aux 1800 des CFL - du système DB AG « *Indusi* » d'asservissement de la locomotive à la signalisation allemande. Mais on les verra aussi à la gare de formation belge de Stockem, ou à la gare frontalière SNCB de Gouvy, sur la ligne du Nord, notamment en tête des nombreux trains de bois en grumes en provenance de France et à destination notamment d'une scierie de Vielsalm. A cet effet, des essais sur le réseau SNCB (*ligne 94 - site du bois du Coucou près d'Ath*) ont été effectués fin juin 2000 en vue de leur homologation. Mais elles sont interdites de circulation en France, puisque démunies de l'installation KVB d'asservissement à la signalisation, spécifique à la SNCF.

Sur le réseau de la SNCB, les locomotives « ME 26 » des CFL ont été homologuées par note du CA Réseau du 28.09.00. Leur vitesse maximale autorisée y est ramenée à 60 km/h, que la locomotive circule seule ou en tête d'un train. Leur circulation est uniquement autorisée sur les trois tronçons frontaliers SNCB/CFL : Gouvy - frontière (*Troisvierges*), Stockem - Arlon - frontière (*Kleinbettingen*) et Stockem - Arlon - Y Autelbas - Athus - frontière (*Rodange*).

□ Nouveaux autorails diesel série 2100

On sait que les CFL avaient pris en location un autorail léger de nouvelle génération « *RegioSprinter* » des *Dürener Kreisbahn* (DKB) en mai 1999, afin d'expérimenter une amélioration de la desserte de Bettembourg - Dudelange-Usines. Le défi était d'exploiter une courte ligne, où les points d'arrêt avaient été multipliés, avec un matériel léger mais compatible avec les prescriptions de sécurité ferroviaire, à plancher surbaissé, permettant des évolutions rapides des voyageurs, avec un seul agent à bord, et un temps de stationnement pour rebroussement réduit au terminus. Le confort devait en outre être élevé, afin de « ramener de la clientèle » au rail.

L'expérience a été concluante, puisque le conseil d'administration des CFL a commandé le 24 décembre 1999 à la firme ALSTOM une série de six autorails légers diesel monocaisse, similaires à la série X 73 500 de la SNCF.

Après essais les 28 et 29 septembre 2000 avec un autorail SNCF X 73 500, les CFL ont réceptionné le premier autorail de la série, le 2101, le 4 octobre en gare de Luxembourg. Il a été mis en service le 16 octobre sur la ligne Bettembourg - Dudelange-Usines.

Les 6 autorails série 2100 seront mis en service « omnibus » sur toutes les courtes antennes que compte le réseau luxembourgeois : non seulement **Bettembourg - Dudelange-Usines** (5,230 km), mais aussi les lignes en « cul de sac » **Noertzange - Rumelange** (6,610 km), **Kautenbach - Wiltz** (9,100 km), **Ettelbruck - Diekirch** (4,100 km), toutes électrifiées en 25 kV 50 Hz. Les CFL y ont ajouté une 5^{ème} relation, **Luxembourg - Kleinbettingen** (17,900 km), en fait la section luxembourgeoise de l'artère Luxembourg - Bruxelles. Comme la ligne Luxembourg - Bruxelles est électrifiée de bout en bout en 3 kV continu et que les CFL ne disposent pas de matériel automoteur électrique capable de supporter cette tension, ils éviteront à l'avenir la location d'une automotrice double du parc SNCB (dotation de Stockem) pour exploiter en service « omnibus » la partie luxembourgeoise de cette ligne. Sur chacune de ces lignes, la mise en ligne d'un seul autorail permettrait même la desserte à la demi-heure.



**Vue extérieure et intérieure du nouvel autorail diesel 2101 des CFL
(Bettembourg - photos R. Patinet - octobre 2000)**

On s'étonnera sans doute de constater que les CFL ne se sont pas tournés vers du matériel léger à traction électrique, puisque toutes les lignes où les 2100 seront mis en ligne sont électrifiées. En fait, pour des raisons de coût, les CFL désiraient acheter un matériel en cours de production : c'est le cas pour les X 73 500 développés par la SNCF ; les Allemands, de leur côté, développent des matériels similaires. Mais ce type de matériel n'existe actuellement qu'en version « diesel » et non en version « électrique ». En outre, la faiblesse actuelle de l'alimentation électrique du réseau CFL n'incite pas ses dirigeants à multiplier le parc des engins à traction électrique.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES AUTORAIS À CAISSE UNIQUE 2101-2106

- *constructeur* : ALSTOM
- *longueur* : 28,9 m ; *largeur* : 2,90 m
- *capacité* (2ème classe non fumeur) : 61 places assises (sièges individuels classe unique type « autocar » avec accoudoirs, revêtus de tissu à dominante rouge avec quatre places de front), 21 strapontins, 84 places debout, auxquels on ajoutera quelques racks pour vélos ;
- *poids maximum à charge* : 50,8 tonnes
- *vitesse maximale* : 140 km/h
- *livrée* : harmonie de ton gris/bordeaux/jaune-orangé - livrée CFL « classique »

Autres particularités

- Attelage automatique pour circulation éventuelle en unités multiples
- Deux larges portes louvoyantes-coulissantes galbées par face - plancher bas en partie centrale : accès de plain pied possible d'une hauteur de quai adaptée pour caddies, landaus ou voitures de personnes à mobilité réduite
- Indicateurs lumineux de destination frontaux, indicateurs lumineux indiquant le prochain arrêt dans les compartiments voyageurs
- Cabines de conduite séparées du compartiment voyageurs par une cloison entièrement vitrée
- W-C équipé pour personnes handicapées

NDLR : pourquoi la SNCB n'a-t-elle pas pensé à ce matériel pour l'exploitation de « petites » lignes : les nouveaux autorails série 41 ne sont pas à proprement parler des matériels « légers ». Des « 2100 » version belge sur Libramont - Bastogne : on peut toujours rêver...

❑ Étendue géographique du service des conducteurs CFL

Les conducteurs CFL passent indifféremment de la traction diesel à la traction électrique, et sont à même de piloter certains engins des réseaux étrangers.

Voici les parcours que les conducteurs CFL assurent conventionnellement en dehors du Grand-Duché de Luxembourg :

RÉSEAU SNCB

Sur la « ligne du Nord », outre des incursions en gare frontalière de Gouvy, les conducteurs luxembourgeois assurent - à parité avec la remise SNCB de Gouvy - les trains IR Luxembourg - Liège - Liers aux commandes des locomotives électriques CFL 3000. En trafic marchandises, ils touchent aussi la gare de triage liégeoise de Kinkempois aux commandes de locomotives diesel série 1800 CFL / 55 SNCB.

Sur la ligne 162 vers Arlon, les conducteurs CFL prennent en main les automotrices doubles « classiques » SNCB du service « L » Luxembourg - Arlon. Par contre, ils ne sont pas initiés aux automotrices triples tranche 1996, pilotées exclusivement par des conducteurs SNCB du dépôt d'Arlon sur la section frontalière. En trafic marchandises, ils atteignent le triage de Stockem en tête de locomotives diesel de leur parc.

Sur l'Athus-Meuse, outre leurs incursions en trafic voyageurs en gare commune SNCB/CFL d'Athus, ils peuvent piloter les locomotives diesel SNCB série 52, 53, 54, 55 ou leurs homologues luxembourgeoises de la série 1800 jusqu'à Bertrix.

RÉSEAU DB

Un seul point d'interpénétration existe à Wasserbillig / Igel. Ici, en trafic voyageurs, les Luxembourgeois conduisent les autorails diesel DB série 622 (dont les CFL possèdent en propre 2,2 exemplaires) jusqu'à Trèves. Par contre, ils ne conduisent pas les locomotives allemandes bifréquence série 181, réservées aux conducteurs DB du dépôt d'Ehrang. En trafic marchandises, ils pilotent jusqu'à Ehrang, soit les locomotives diesel série 1800, soit les 6 nouvelles locomotives ME 26, prises en location par les CFL.



La conduite des locomotives bifréquence série 181 de la DB AG est réservée à du personnel de ce réseau (*Luxembourg* - photo R. Marganne - 20.08.00)

RÉSEAU SNCF

Sur la « grande ligne », les agents des CFL dépassent depuis longtemps Thionville. En trafic voyageurs, aux commandes d'automotrices CFL 2000 (ou de leurs soeurs françaises Z 2), ils vont jusqu'à Metz. En trafic marchandises, en attendant l'homologation par la SNCF des locomotives série 13 SNCB / 3000 CFL, c'est en tête de locomotives électriques série 3600 ou de diesels série 1800 qu'ils touchent le triage messin de Woippy ou la gare de Longwy. En trafic banlieue, aux commandes d'automotrices du parc CFL, ils se rendent aussi à Longwy et à Audun-le-Tiche.

Et le projet « BTB » de « train-tram » à Luxembourg ?

Celui-ci est actuellement en veilleuse... On rappelle la philosophie du projet : créer au Grand-Duché une offre de transports publics ferroviaires de haute qualité en utilisant toutes les lignes de chemin de fer actuelles desservant Luxembourg, et en y

faisant circuler des trains-trams, qui, une fois à Luxembourg, rouleraient en ville, dans les rues, sur des voies de tram traditionnelles à (re)poser. Ce projet présente l'avantage de ne pas nécessiter de lourdes infrastructures nouvelles, et qui, techniquement parlant, fonctionne déjà à Sarrebruck par exemple.

Mais il faut traiter aujourd'hui du « BTB » à l'imparfait, car les récentes élections au Grand-Duché ont modifié les données du problème. A Luxembourg-Ville tout d'abord, les élections municipales ont vu l'arrivée du parti libéral au pouvoir. Celui-ci n'est pas favorable à la création d'un réseau de trains-trams à Luxembourg-ville : les pressions des Associations de commerçants semblent avoir été déterminantes, dans la mesure où celles-ci craignent que les travaux de pose des voies du « train-tram » dans les artères de la ville soient préjudiciables à leurs affaires. Quant au gouvernement luxembourgeois actuel, où le libéraux sont présents depuis les élections de juin 1999, il se heurte aux mêmes blocages. S'il reste bien conscient du problème global de la mobilité à Luxembourg-Ville, pour l'heure, le ministre des Transports, Henri Grethen, ne propose pas (encore ?) de réelle alternative. Néanmoins, le Premier Ministre Junker assure que la recherche d'une solution fait bien partie des préoccupations de son gouvernement. Il est temps, car la ville de Luxembourg est de plus en plus asphyxiée aux heures de pointe par le trafic automobile.

□ Les navetteurs belges vers le Grand-Duché bouderaient-ils le train ?

Au vu des bouchons routiers quotidiens vécus à l'entrée de Luxembourg, le train ne semble pas être privilégié par les travailleurs frontaliers. Selon la SNCB, il y aurait quotidiennement 600 travailleurs frontaliers belges embarquant chaque matin à Arlon pour Luxembourg¹². S'y ajoutent environ 250 personnes venant d'autres gares (il y a moyen d'obtenir un abonnement combiné SNCB/CFL à prix intéressant au départ non seulement de Gouvy ou d'Arlon, mais aussi des gares septentrionales de la ligne 162 jusqu'à Jemelle, et de ses antennes vers Bertrix ou Bastogne). Huit cents cinquante navetteurs en train sur quelque 24.000 travailleurs frontaliers belges travaillant au Grand-Duché, c'est très peu... Signalons enfin, que quelques 400 étudiants luxembourgeois font le chemin en sens inverse, assurant un certain équilibre dans les trains...

R. Marganne

LE RÉSEAU DES CFL EN QUELQUES CHIFFRES : longueur totale des voies : 617 km ; longueur totale des lignes : 274 km ; longueur totale des lignes électrifiées en 25 kV : 242 km ; longueur totale des lignes électrifiées en 3 kV (Kleinbettingen-frontière - Luxembourg) : 19 km ; longueur totale des lignes non électrifiées : 13 km (Ettelbruck - Bissen ; Kleinbettingen - Steinfort).

¹² - selon la SNCB toujours, chaque année, 500.000 personnes utilisent chaque année le train entre Arlon et Luxembourg : il s'agit presque uniquement de travailleurs frontaliers. La SNCB espère que ce modeste chiffre augmentera le jour où le projet de modernisation de la ligne Bruxelles - Luxembourg - à l'ordre du jour depuis une décennie au moins - se réalise. On pourrait ajouter le problème des tarifs dissuasifs, notamment pour un voyageur qui utilise une des formules « Pass » commercialisées par la SNCB, et qui se voit réclamer un supplément parfois plus élevé que le prix de la case de « Pass » qu'il utilise, pour les 28 km séparant Arlon de Luxembourg. Monsieur Léo Pardon, administrateur-directeur et ses conseillers de la direction « Voyageurs » de la SNCB en sont-ils conscients ?

Le métro léger de Charleroi (suite)

Notre nouveau numéro hors série de Trans-fer « le métro léger de Charleroi » a recueilli un vif succès parmi vous. Pour rappel, ce numéro hors abonnement de 80 pages, avec 52 photos, 6 schémas et le plan complet des voies, est toujours disponible par correspondance : pour un envoi en Belgique, il suffit de verser une somme de 403 BEF (+ 83 BEF de frais d'envoi) = **486 BEF** au compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, B.P. 191, 4000 Liège 1 (il suffit d'inscrire en communication le simple code-article « 323 »).

Pour les envois à l'étranger, les paiements sont reçus par versement d'une somme de 10 EUROS (+ 2,72 EUROS de frais d'envoi) = **12,72 EUROS** selon la procédure indiquée page 79.

Films de destination des motrices « BN »

↓ n° position/
couleur à gauche

en cas de n° ou de lettre au centre,
couleur noire sur fond blanc - barre oblique rouge

couleur à droite ↓

17/jaune	DEPÔT (JUMET)			jaune
18/jaune	SERVICE	S	SPÉCIAL	jaune
19/bleu	CH ⁰¹ -SUD ® BEAUX-ARTS	54	WATERLOO GILLY	jaune
20/jaune	GILLY WATERLOO	55	PARC	vert
21/bleu	CH ⁰¹ -SUD ® BEAUX-ARTS	57	WATERLOO TRIEUX KAISIN	jaune
22/bleu	CH ⁰¹ -SUD ® BEAUX-ARTS	62	BON AIR GOSELIES	rouge
23/bleu	CHARLEROI-SUD			bleu
24/vert	PARC			vert
25/jaune	WATERLOO			jaune
26/jaune	ANDERLUES PETRIA	89	BEAUX-ARTS CH ⁰¹ -SUD ®	bleu
27/jaune	PETRIA	89	BEAUX-ARTS CH ⁰¹ -SUD ®	bleu
28/jaune	ANDERLUES PETRIA	89 LIMITE	BEAUX-ARTS	vert
29/jaune	ANDERLUES BEAUX-ARTS	88	WATERLOO PARC	vert
30/jaune	PETRIA BEAUX-ARTS	88	WATERLOO PARC	vert
31/jaune	DÉPÔT (ANDERLUES)			jaune



Verra-t-on un jour les motrices « BN » assurer la ligne 57 sur l'antenne aujourd'hui inexploitée de Châtelet ? On peut toujours rêver... (photo R. Marganne - 29.07.00)

Les films des motrices BN ont été redessinés à l'ouverture de la section Waterloo - Parc en 1996.

On remarquera le bel optimisme des services concernés : si l'antenne de Goselies était rouverte un jour, on utiliserait le n° de ligne 62. Si l'antenne de Châtelet était ouverte à son tour, ce serait le n° 57... Notons aussi qu'actuellement, les films « 88 barré », « 89 barré », et « 89 barré limité » ne sont pas utilisés en exploitation normale. Quant aux films (23) et (24), « Charleroi-Sud », « Parc », ils sont utilisés pendant les vacances scolaires sur les voyages « retour » des trams 88 et 89 de l'antenne de Fontaine-l'Évêque : la liaison directe Piges - Ouest n'est à cette époque pas utilisée afin d'améliorer la desserte de la station « Beaux-Arts » : dans ce cas, le même quai est utilisé à « Beaux-Arts » pour plusieurs lignes et les mentions « Charleroi-Sud » ou « Parc » permettent aux voyageurs de s'y retrouver...

R. Marganne

COMMUNIQUÉ

Tous les derniers dimanches du mois, l'Association Vaporiste du Centre asbl fait circuler des trains à vapeur à échelle réduite à La Louvière gare « Saint-Joseph Central ». Une réalisation sensationnelle de l'Institut Technique Saint-Joseph, à La Louvière, rue Gustave Boël, 23, à deux pas de la gare de La Louvière (Centre).

RETRO

C'était hier l'actualité...de la SNCV dans les provinces belges



↑ A *Bruxelles* (rue Stallaert), le prototype de la motrice type N
sur la ligne O le 11.07.57 (B136/10)

↓ Les environs de la gare du Midi à *Bruxelles* (place Jamar) ont bien changé :
un lourd convoi sur la ligne de Leerbeek le 21.09.57 (B74/2)



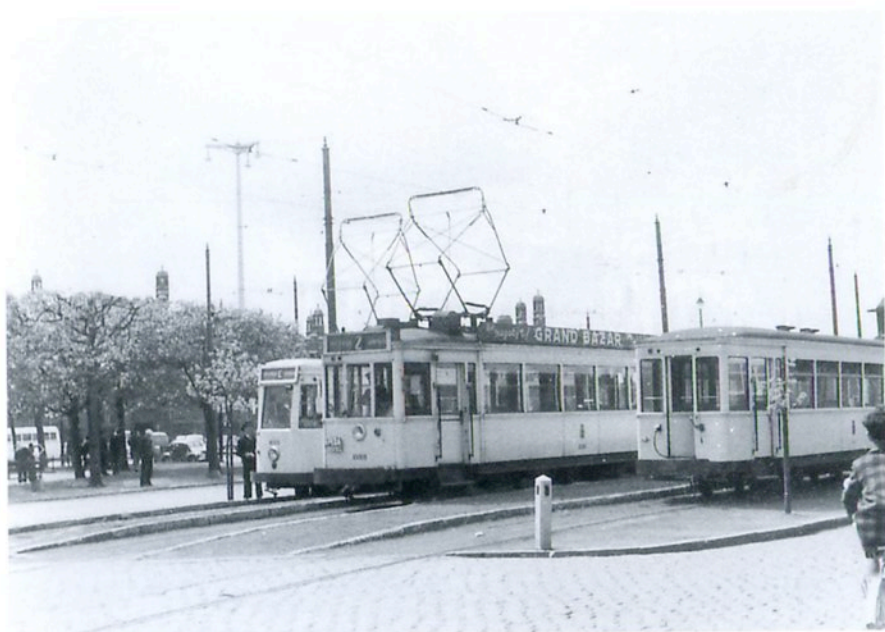
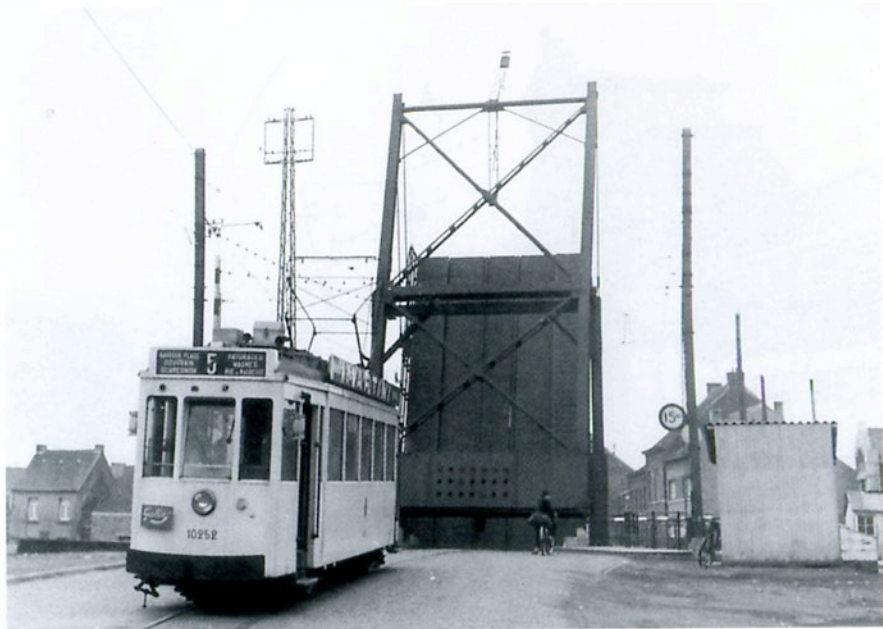
↑ En station de St-Kwintens-Lennik, une motrice standard à une date indéterminée (B74/7)

↓ Une scène remarquable, en Flandre Occidentale à l'époque...
Mouscron (Grand-Place) le 14.02.59 (B137/3)



↑ Une motrice Braine-le-Comte à Charleroi-Viaduc sur la ligne 84, le 09.07.59
(B104/3)

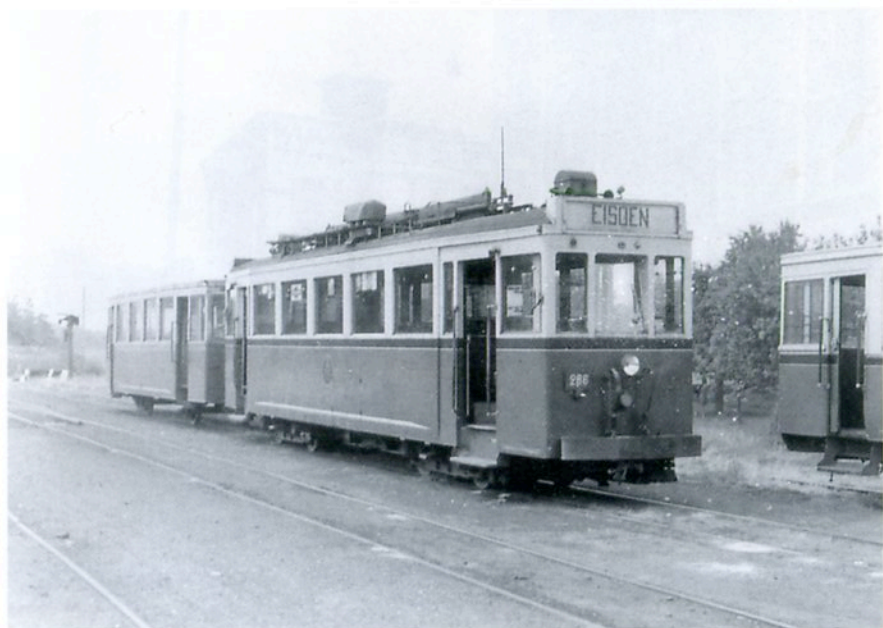
↓ Cette motrice Standard en livrée rouge, transformée par les ateliers d'Eugies
circule sur la ligne 43, à Roux, le 08.06.60 (B86/9)



↑ Devant le pont sur le canal à *Quaregnon* le 08.06.53
↓ Devant la gare de *Gand-St-Pierre*, les motrices type N 41008 et Standard 10068 occupent l'arrière-plan le 11.06.55 (B137/7)



- ↑ Namur, place de la gare : cette motrice Braine-le-Compte attend fièrement le départ vers Charleroi le 7 juin 1953 sur l'éphémère ligne 67 (B128/41)
- ↓ Ne dira-t-on pas aujourd'hui que l'on devrait reconstruire la ligne de la Citadelle à Namur, dont le souvenir date du 7 juin 1953 (B3/9)



- ↑ Une scène typique de l'époque : devant la gare de *Rochefort*, les sacs postaux sont transférés par une imposante charrette à bras le 18.09.54 (B118/1)
↓ Un convoi composé de l'autorail à bogies 286 et d'une remorque à 2 essieux en gare de *Maaseik* le 5 juin 1973 (B138/10)

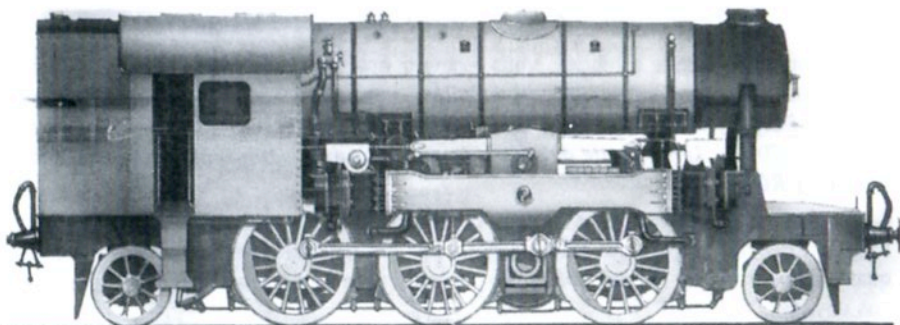


↑ L'autorail de Jodoigne en gare de *Gembloux* (B13/3)

↓ Sur la ligne 50 barré, ce convoi Standard d'*Anvers* place Roosevelt vers Boom, à la Noorderplaats le 12.08.52

Ces magnifiques photos de Jacques Bazin constituent une rétrospective du réseau vicinal : notre président J. Renard la poursuivra pour notre plaisir dans un prochain numéro.

Divers



La locomotive Kitson-Still fut construite à Leeds en 1924 sur le principe qui associait le diesel à la vapeur.

**Qui aidera notre membre Henri Scaillet à en savoir plus sur la locomotive anglaise illustrée ci-dessus, fabriquée à Leeds, probablement au début des années vingt et qui, en plus du moteur à vapeur classique, était pourvue d'un moteur diesel qui ne servait probablement que comme appoint d'énergie lors du démarrage du train remorqué ?
Par quel artifice technique, tant à l'embrayage qu'au débrayage ?**

→ Réponse attendue à GTF asbl « Trans-fer », B.P. 191, B-4000 Liège 1

Archéologie et TGV

La page « Liège » du journal « *Le Soir* » du 24.11.00 comprenait un excellent article intitulé « *Des archéologues fouillent le sol du tracé TGV* ».

L'auteur, Brigitte Lousberg, y précise que, si les fouilles archéologiques sur le tracé LGV n°2 entre Hélécine et Bierset sont terminées (pour mémoire, elles se sont déroulées de 1985 à 2000), vient de débiter la campagne sur la LGV n°3 Chênée - frontière allemande.

Ces fouilles sont assurées par la Région Wallonne, mais c'est la SNCB qui prend en charge une partie du coût des recherches, en offrant 1,4 million de francs par km dans ce but archéologique, alors que le coût de construction de la LGV se situe entre 400 et 800 millions par km.

Le travail archéologique se réalise en deux phases : évaluation systématique en ouvrant 10 % de la surface totale du tracé de la ligne, puis fouilles approfondies, en fonction des découvertes de la première phase. L'ouverture du sol se fait en damier, par tranches de 10 mètres de long ; cette méthode garantit la quasi certitude de ne pas passer à côté d'un site archéologique important.

En réalité, les archéologues n'espèrent pas de grandes découvertes : les pentes sont à ce point accentuées que l'homme ne s'y est pas attardé au fil des siècles. Par contre, certains espoirs subsistent dans la traversée de la forêt de Grunehaut (Thimister) où existent des sites mésolithiques occupés par les derniers chasseurs, entre 10 000 et 8 000 ans avant notre ère.

NDLR : rappelons-nous que le site de la LGV n°1 Lembeek - Wannehain (frontière) s'est révélé très riche sur le plan archéologique et qu'il en fut de même sur le site d'Hélécine / Opheylissem (LGV n°2) où une véritable forêt d'arbres fossilisés d'un bois vieux de 55 millions d'années fut découvert au début 2000, à proximité de Hoegarden (il s'agissait de cyprès des marais comme on en trouve encore en Floride).

Recension pour les lecteurs de Trans-fer : M. Lebeau

Cotisations GTF « 2001 »

Restez fidèle au GTF asbl au XXI^{ème} siècle !

Pour une somme modique, vous recevrez quatre numéros de Trans-fer et vous serez aussi tenu au courant de nos activités et nouvelles éditions. **Réaffiliez-vous avant le 31 janvier 2001** si vous voulez recevoir Trans-fer 119 (parution prévue en mars-avril 2000) ; (*après cette date, les taux de cotisation seront majorés de 61 BEF ou 1,5 EURO*).

Si vous le désirez, vous pouvez combiner votre abonnement à Trans-fer avec l'agenda *Febelrail*, qui vous informe de toutes les manifestations ferroviaires belges quatre fois par an, ou demander l'envoi par lettre urgente de nos circulaires annonçant nos voyages.

Le taux de base de la cotisation (membre « A ») ne couvre pas la totalité des frais d'impression et de distribution de Trans-fer : nous l'avons fixé afin de permettre à chacun de nous rejoindre. Si vous le pouvez, soutenez-nous en « arrondissant » votre cotisation du montant de votre choix, ou devenez membre protecteur. Dans tous les cas, les animateurs bénévoles du GTF vous savent déjà gré de votre soutien.

TAUX DE COTISATION 2001 (*pour réaffiliation avant le 31.01.2001*)

Catégorie de membre	Prestations offertes	Belgique	Union Européenne	Reste du monde
A	Membre Adhérent <i>Trans-fer</i>	<i>minimum</i> 464 BEF 11,5 EURO	625 BEF 15,5 EURO	705 BEF 17,5 EURO
B	Membre Adhérent <i>Trans-fer</i> + <i>agenda Febelrail</i>	694 BEF 17,2 EURO	928 BEF 23 EURO	1049 BEF 26 EURO
C	Membre Protecteur <i>Trans-fer</i> + <i>agenda Febelrail</i>	913 BEF 22,6 EURO	1125 BEF 27,9 EURO	1311 BEF 32,5 EURO
P	Membre Protecteur <i>Trans-fer</i>	686 BEF 17 EURO	847 BEF 21 EURO	904 BEF 22,4 EURO
EXP	<i>cotisation complémentaire pour recevoir nos circulaires « voyages » par lettre urgente</i>	121 BEF 3 EURO	149 BEF 3,7 EURO	-

Comment verser votre cotisation 2001 ?

Facilitez le travail de notre secrétaire bénévole en respectant scrupuleusement les quelques indications suivantes. Vous lui ferez gagner du temps, éviterez tout risque d'erreur, et ainsi recevrez Trans-fer sans discontinuité.

a) vous habitez la Belgique :

→ versez votre cotisation **UNIQUEMENT** au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, 4000 Liège. Indiquez en communication : « 2001 » - *membre code A, B, C ou P (avec mention éventuelle EXPRESS) - vos nom et prénom et n° membre* » (votre n° figure sur votre carte de membre 2000 et sur l'étiquette-adresse de Trans-fer).

b) vous habitez un autre pays : trois modes de paiement sont possibles :

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

→ **par carte de crédit** : vous pouvez vous réaffilier en utilisant votre carte de crédit « Visa » ou « Eurocard » en utilisant le formulaire que vous trouvez dans Trans-fer 118 page 78.

→ **par compte de chèque postal** : versez la somme correspondante (*augmentée de 100 BEF ou 2,47 EURO de commission réclamée par le Postcheque belge*) à notre CCP Bruxelles **000-0896641-70** de GTF asbl, B-4000 Liège 1 ; indiquez en communication : cotisation 2001, nom et prénom, et n° de membre.

• **Cartes de membre**

Votre carte de membre 2001 sera jointe à Trans-fer n°119 (mars/avril 2001)

• **Renouvellement de cotisation tardif** (après le 31.01.2001)

Une somme de 61 BEF (ou 1,5 EURO) est due en sus (frais administratifs).

Anciens numéros de « Trans-fer »

A la demande générale, notre service « Distribution » tient à votre disposition - et jusqu'à épuisement du stock - les anciens numéros de notre revue Trans-fer de la nouvelle série (à partir du n°100) : chaque numéro compte 80 pages environ et est largement illustré de photos inédites (des photos couleurs apparaissent à partir du n° 107).

N°	date	sujets traités (outre l'actualité : la SNCB par ligne, le matériel et l'exploitation SNCB)	prix BEF/EUR
100	04/96	dossier complet : « prochains nouveaux matériels SNCB (locomotives série 13, automotrices 96, voitures I 11 et à deux étages M5, voitures M4 rénovées et autorails série 41) » ; futur service IC-IR 98	épuisé
101	08/96	adieu aux CC 40 100 de la SNCF, dossier complet « future gare de Namur », Ivette (ordinateur portable des chefs-gardes), rencontre « vapeur » à Trois-Ponts	épuisé
102	12/96	futures relations avec Cologne, dossier « les gares de Londres », nouvelles des transports ferrés urbains (De Lijn-littoral/TEC-Charleroi)	100 BEF 2,48 EUR
103	04/97	dossier complet : « la gare d'Anvers-Central », phasage des futurs travaux TGV, travaux sur la dorsale wallonne	100 BEF 2,48 EUR
104	08/97	présentation de la LGV belge n°1 Lembeek - Wannehain, histoire du viaduc d'Anseremme, le réseau RAVEL, de	100 BEF 2,48 EUR

N°	date	sujets traités (outre l'actualité : la SNCB par ligne, le matériel et l'exploitation SNCB)	prix BEF/EUR
		nouveaux itinéraires d'accès au port d'Anvers, nouvelle génération d'annonceurs automatiques de trains	
105	09/97	<i>dossier complet</i> : « la future gare de Liège-Guillemins » ; le service « Thalys » au 14/12/97, promenade ferroviaire sur la dorsale wallonne, nouvelle offre IC-IR 1998.	100 BEF 2,48 EUR
106	12/97	<i>dossier actuel complet</i> : prochaines électrifications « classiques » de la SNCB (lignes Rivage-Gouvy et Athus-Meuse), <i>dossier historique</i> : « souvenirs de la ligne 150 Tamines - Jemelle », nouvelles des chemins de fer luxembourgeois	100 BEF 2,48 EUR
107	04/98	mise en service de la LGV n°1 belge ; les matériels TGV en Belgique ; souvenirs de conduite des locomotives tritension série 15 ; <i>dossier</i> : « évocation de la ligne Jemelle - Houyet au XIXème siècle ».	150 BEF 3,72 EUR
108	07/98	<i>dossier</i> : « le réseau belge à grande vitesse actuel et futur (lignes 1, 2, 3 et 4) » ; les avatars du plan IC-IR 98 de la SNCB.	150 BEF 3,72 EUR
109	08/98	affectation actuelle du parc moteur de la SNCB ; <i>dossier</i> : « l'Entre-Sambre-et-Meuse ferroviaire hier et aujourd'hui » ; prolongement du tram du littoral à Adinkerke - le nouveau ticket « Euregio ».	150 BEF 3,72 EUR
110	12/98	Quand le GTF asbl restaure un tramway liégeois - <i>dossier historique</i> : évocation historique des RELSE - nouvelles de quelques grands chantiers ® - les surprises du plan IC-IR - les touristiques.	150 BEF 3,72 EUR
111	04/99	chant du cygne des locomotives SNCB série 18 ; palettes gaumaises (signalisation de l'Athus-Meuse) ; quatre réseaux en un jour avec une locomotive polytension série 18.	200 BEF 4,96 EUR
112	07/99	la signalisation mécanique entre Pondrôme et Paliseul (Athus-Meuse) ; travaux sur la ligne 36 entre Liège et Landen ; Pays-Bas : HSL-Zuid ; Train-tram au Luxembourg.	200 BEF 4,96 EUR
113	10/99	la SNCB et l'éclipse ; en Eurostar sur Bruxelles - Nice ; changement de tenue des agents de la SNCB ; croisière en tram à La Louvière ; première expérience de train-tram au Grand Duché de Luxembourg.	200 BEF 4,96 EUR
114	12/99	que sont devenues les installations ferroviaires des Cantons de l'Est ? ; les grands dossiers d'infrastructure SNCB ; histoire complète de l'électrification des CFL ; aspects du rail français : Noirétable ; Frankfurt-am-Main Flughafen Fernbahnhof.	200 BEF 4,96 EUR

**Frais d'envoi forfaitaires à ajouter à toute commande de Trans-fer anciens :
+ 50 BEF (étranger : + 3 EUROS)**

Les numéros 115 à 118 ont été distribués à nos membres au titre de leur abonnement 2000. Des numéros supplémentaires peuvent néanmoins nous être commandés au prix de 200 BEF le numéro (étranger : 5,5 EUROS).

Pour commander d'anciens numéros de *Trans-fer*, versez la somme correspondante à notre compte : **001-0643004-67** - GTF asbl - Distribution, B.P. 191, 4000 Liège 1.

Indiquez simplement en communication le n° des Trans-fer souhaités.

Pour commander de l'étranger, voyez la procédure page 79.

GTF asbl-ÉDITIONS - nos tarifs au 6 décembre 2000

Code article	Désignation de l'article (pour commander, il vous suffit de faire figurer le n° de code-article sur votre versement)	prix BEF ↓	prix EURO ↓	nombre guide par envoi
Librairie				
201	Les tramways au Pays de Liège t.2 (trams vicinaux)	2703	67	1850
203	Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB	2751	68,2	2750
204	Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV	1142	28,3	900
205	Histoire du chemin de fer de Landen à Statte	750	18,6	420
206	Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise	351	8,7	190
207	Le trolleybus à Liège	383	9,5	180
208	Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen	980	24,3	500
209	Thématique philatélique ferroviaire (tome 1 : vapeur)	488	12,1	650
210	Tramways et trolleybus dans la guerre (1939-45)	443	11	240
211	J'étais machiniste, par Henri Scaillet	496	12,3	400
212	Thématique philatélique ferroviaire (tome 2 : diesel)	250	6,2	250
213	Adieu TEE	177	4,4	80
214	Le chauffeur de locomotive, par Henri Scaillet	375	9,3	220
215	Thématique philatélique ferroviaire (tome 3: électrique)	323	8	300
216	Inventaire des lignes ferrées de la SNCB	202	5	100
217	J'ai conduit les autorails, par Henri Scaillet	496	12,3	310
222	Liège aux fils des trolleybus (à paraître en 2001)	2985	74	2100
Trans-fer (numéros spéciaux et hors série)				
302	Spécial n°2 (Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain)	299	7,4	250
303	Spécial n°3 (St-Vith, Clabecq, trams littoral...)	425	10,5	450
304	Spécial n°4 (de La Panne à Losheimergraben)	450	11,16	220
305	Spécial n°5 (St-Ghislain-Quévrain; voitures K4 & II1)	351	8,7	170
311	Musée des transports en commun du pays de Liège	250	6,2	190
312	Aspects ferroviaires du pays de Charleroi (trains+trams)	391	9,7	250
316	Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières	371	9,2	170
318	Les frontières électriques de la SNCB (tome 1)	460	11,4	140
320	Les lignes nouvelles de la SNCB	480	11,9	250
321	Les frontières électriques de la SNCB (tome 2)	278	6,9	130
322	Le chemin de fer de la vallée de l'Amblève	351	8,7	180
323	Le métro léger de Charleroi (nouveau disponible)	403	10	180

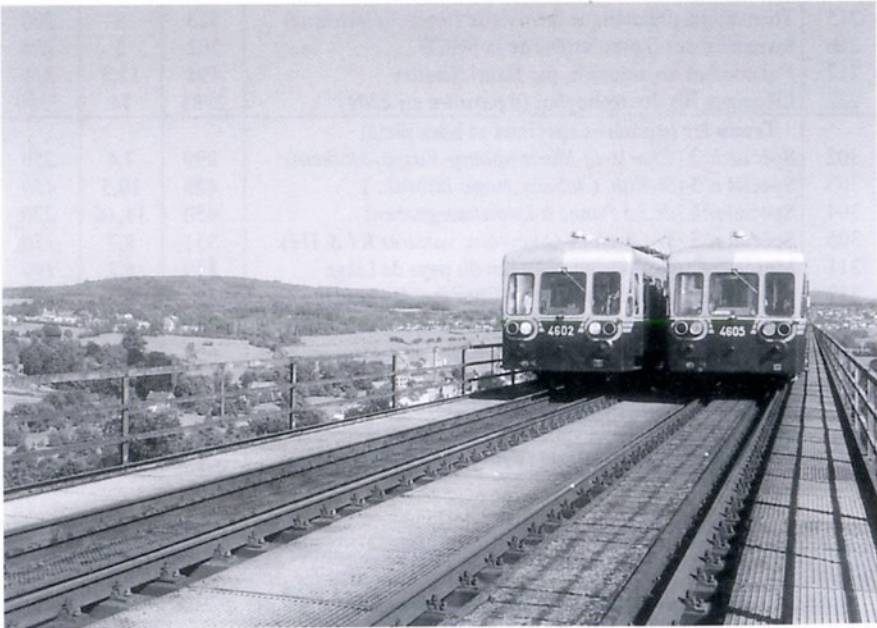
somme des nombres-guide	envoi en Belgique BEF/EUR	envoi Union Européenne BEF/EUR	envoi hors Union BEF/EUR	Pour commander et recevoir par la poste : Pour calculer les frais d'envoi : faites la somme des nombres-guide des articles et ajoutez « 70 ». Référez-vous au tableau ci-contre et vous obtenez les frais d'envoi à ajouter au prix des articles commandés.
1 à 250	83 /2,06	110 /2,72	110 /2,72	Vos commandes sont reçues à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, 4000 Liège Vous pouvez utiliser votre carte Visa/Eurocard avec le formulaire de commande ci-après. De l'étranger, utilisez une des procédures figurant page 79.
251 à 300	96 /2,37	110 /2,72	110 /2,72	
301 à 500	122 /3,02	154 /3,82	170 /4,21	
501 à 1000	143 /3,55	235 /5,83	276 /6,84	
1001 à 2000	175 /4,34	340 /8,42	504 /12,5	
2001 à 3000	271 /6,71	448 /11,1	726 /18	

Balades ferroviaires automnales

La ligne 38 Chênée - Montzen a revécu à Plombières l'espace d'un week-end, 23-24 septembre 2000

L'Office du Tourisme de la commune de Plombières (OTCP) a créé l'événement les samedi 23 et dimanche 24 septembre en organisant un week-end ferroviaire de commémoration du passé ferroviaire de la localité.

Les festivités étaient organisées autour du bâtiment aujourd'hui classé de la gare désaffectée de Plombières (ancienne ligne 38 Chênée - Montzen), par ailleurs superbement restauré par Walter Ley, un ingénieur à la retraite. Ce passionné du chemin de fer a en outre rétabli 1500 mètres de voie ferrée de la même ligne 38 entre les installations de la gare marchandises frontalière de Montzen et « sa gare » de Hombourg. Il y collectionne notamment du matériel roulant ancien (locotracteurs d'origine diverse, anciens fourgons postaux français, voitures-ambulance de l'armée allemande, fourgons SNCB, wagons de marchandises divers).



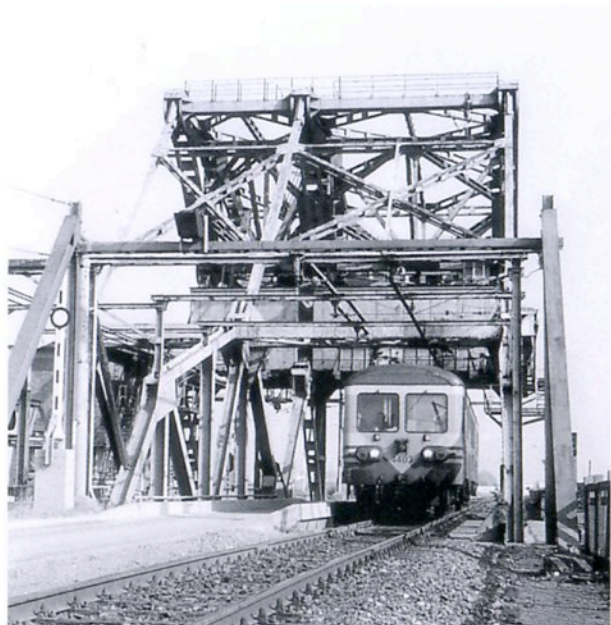
Les 4602 et 4605 se croisent sur le viaduc de Moresnet, section frontalière où la circulation des trains se fait à droite, comme en Allemagne (photo A. Giroul)

L'animation du week-end des 23/24 septembre comportait une exposition ferroviaire en gare de Hombourg, dans d'anciens wagons (anciens outils ferroviaires, anciennes cartes postales, trains miniatures...) mais surtout des navettes par autorail sur 11 km entre la gare de Hombourg, Montzen, le viaduc de Moresnet et le tunnel frontalier de Botzelaer (ligne 24 en activité). Ce sont les autorails 4602 et 4605, propriété du PFT, qui ont réalisé les navettes (une douzaine de voyages chaque jour).



↑ Le 4605, en partance pour Botzelaer, stationne à quai le long du bâtiment de gare restauré de *Hombourg* (ligne 38 - photo A. Giroul)

↓ Le 4602 à *Gemmenich* (ligne 24), au droit des signaux de changement d'administration (SNCB / DB AG). Le tunnel de Botzelaer, à l'intérieur duquel passe la frontière, se trouve en arrière-fond à droite après la courbe (photo M. Grieten)



↑ L'autorail 4403 franchit le pont « Strauss » à Zeebrugge
(ligne 202 vers la minque - photo J. Renard)

↓ L'autorail le long du bateau-phare musée West-Hinder
(ligne 202 - photo A. Giroul)

Chaque circulation a été prise d'assaut par un public dense composé non seulement d'amateurs ferroviaires, mais aussi d'habitants de la région, heureux de se remémorer un passé qui commence à s'éloigner (le trafic des voyageurs a été supprimé à Hombourg en 1957), ou de profiter du beau panorama de la région du haut du viaduc de Moresnet, sur la ligne 24 en temps normal réservée au seul trafic international des marchandises.

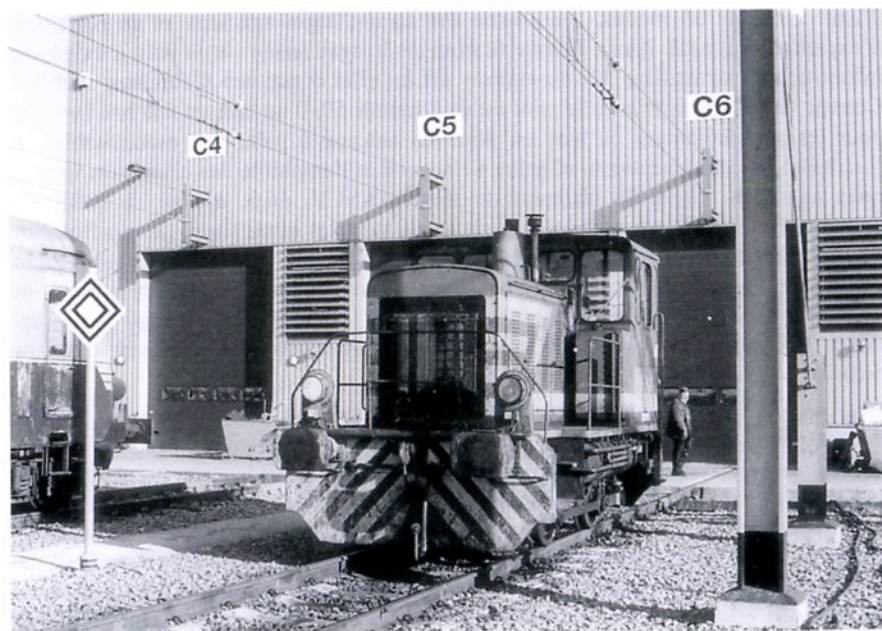
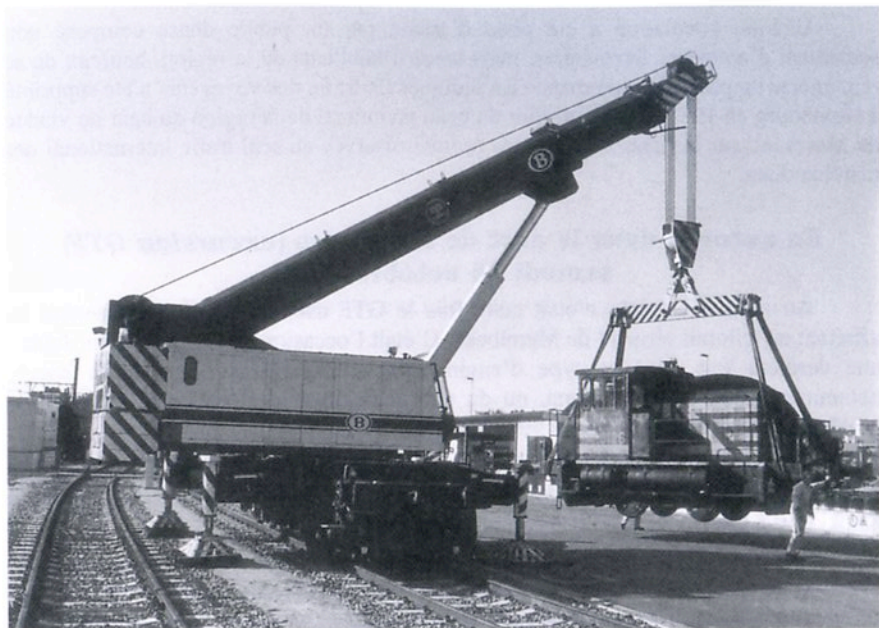
En autorail dans le port de Zeebruges (excursion GTF) samedi 14 octobre 2000

Au mois d'octobre, c'était cette fois le GTF asbl qui créait l'événement en affrétant un autorail série 44 de Merelbeke. C'était l'occasion de circuler - sans doute - une dernière fois dans ce type d'engin quasi quinquagénaire, qui roule encore notamment entre Alost et Burst, ou du côté d'Eeklo et de Renaix en attendant la prochaine relève par les autorails série 41.

L'autorail 4403, désigné pour la journée, permit à la soixantaine de participants d'aller de Gand à Bruges (raccordement du port de Bruges inclus - ligne 201), à Knokke, et à travers les installations portuaires de Zeebruges.

Sur la section nouvelle et déviée de la ligne 51B Bruges - Knokke, inaugurée en 1983, on ne rata pas l'occasion de visiter un ouvrage d'art remarquable : le pont levant sur le canal Baudouin, un ouvrage d'art à 4 portées, construit pour le compte du Ministère des Travaux Publics de l'époque. La partie mobile du pont, métallique et d'une portée de 50 mètres, a nécessité des appareillages spéciaux et un règlement d'exploitation adapté. Ainsi, l'électrification de la ligne ferrée sur le pont a exigé une infrastructure particulière : la caténaire y est en effet constituée d'éléments mobiles. Comme la hauteur libre sous le pont est de 8 mètres 50, il ne doit en fait être levé que pour les gros bâtiments de mer ou pour les bateaux à mâts non escamotables. A l'occasion de cette excursion, et grâce à l'accueil et l'amabilité des cheminots locaux, nous avons pu visiter le bâtiment de service SNCB, érigé à côté du pont, qui commande non seulement son mécanisme, mais aussi les installations de la bifurcation de Dudzele vers Zeebruges (ligne 51A) et Knokke (ligne 51B), et bien sûr les signaux permettant l'accès du pont-levant aux trains : il est occupé en permanence par du personnel de la SNCB. La consigne locale prescrit la priorité absolue pour le passage des trains de voyageurs. La manoeuvre du pont est effectuée en accord avec le maître-éclusier de Zeebruges et le pontier du Herdersbrug.

A Zeebruges, nous avons évidemment visité les installations de la gare « voyageurs » actuelle, puis, dans le prolongement de la ligne ferrée 51A qui y aboutit, au delà du célèbre pont mobile Strauss, l'autorail a parcouru la ligne industrielle 202 jusqu'à l'ancienne minque de Zeebruges. Comme par hasard, le convoi a traversé la voie royale au moment où surgissait un tram « *De Lijn* » de la ligne 1 Knokke - Ostende... (notre photo de couverture avant). Puis, nous sommes allés « au bout des voies », en passant notamment près du musée flottant composé notamment d'un sous-marin russe et d'un ancien bateau-phare. Ensuite, les ultramodernes installations du port de Zeebruges ont reçu la visite de notre autorail : nous avons pu notamment examiner le site de la future gare « voyageurs » de Zeebruges-Strand.



↑ Démonstration de la grue de relevage SNCB de Monceau (photo A. Giroul)
↓ Un locotracteur SNCB série 91 stationne aux portes du nouvel atelier de traction de Charleroi-Sud-Quai (photo M. Grieten)

Rail et Acier - fusion du savoir-fer Charleroi 21-22 octobre 2000

Dans le cadre de l'inauguration des nouveaux ateliers SNCB de Charleroi-Sud-Quai (*atelier de traction*) et de Monceau (*atelier pour wagons*), la SNCB s'était associée à Cockerill-Sambre (groupe Usinor) pour proposer le week-end des 21 et 22 octobre, une animation multi-site.

Celle-ci comprenait non seulement la visite de ses nouveaux ateliers et de la gare de Charleroi-Sud, mais aussi le fonctionnement de la gare de triage de Monceau, et les installations sidérurgiques de Cockerill *Carlam* (train de laminage de l'inox).

Des navettes ferroviaires composées de voitures M2 encadrées de locomotives diesel série 62 desservait les différents sites, le tout sous un soleil généreux malgré la saison avancée. De nombreux membres n'ont pas manqué de participer à cette animation d'envergure.

Enfin, le 11 novembre, une délégation de notre Association a pu visiter à satiété le remarquable réseau de tramways de Den Haag (La Haye) aux Pays-Bas.

Bel automne, n'est-ce pas...



Souvenir du voyage GTF du 17.06.00 : nous avons organisé une parade au défunt atelier de traction SNCB d'Anvers-Dam, où figurait un spécimen de toutes les séries de locomotives de manoeuvres utilisées pour la desserte du port. De gauche à droite, alignées dans l'ordre... numérique : 7011, 7103, 7390, 7407, 7501, 7617, 7710, 8260, 8461, 8502, 9157. Plusieurs de ces séries de locomotives disparaîtront à brève échéance suite à la livraison massive des nouvelles locomotives diesel série 77.

(photo M. Grieten)

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 et signés, 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.

Voulez-vous vous abonner à *Trans-fer* ? Affiliez-vous au GTF asbl : la **cotisation** de nos membres est très modique : pour une 1ère affiliation en 2001, 500 BEF (12,39 EURO) pour les membres belges, 760 BEF (18,83 EURO) pour les membres de l'Union Européenne, 830 BEF (20,58 EURO) hors Union Européenne. 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* (montant minimal de la transaction : 1008 BEF ou 25 EURO).

→ ou à défaut : paiement à notre compte courant postal : **BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège**, (ajoutez dans ce cas à votre paiement 60 BEF / 1,5 EUR de frais bancaires).

→ 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.

Le GTF asbl sur Internet : <http://www.chez.com/gtf>



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

B.P. 191 B-4000 LIÈGE 1

8. Nieuwpoort-Bad-Kerk le 25.08.62
 9. Knokke-station le 19.08.62
 10. Knokke-station le 19.08.62.

- - - GTF Distribution - - -

Livret du sectionnement des lignes vicinales de Liège

Le fac-similé que nous avons réalisé courant 2000 pour le groupe de Namur de la SNCV a recueilli un grand succès même si plusieurs membres ont fait part de la lenteur de réalisation. Chacun sait que le bénévolat a ses milites. Nous pensons cependant faire oeuvre utile en donnant à un maximum de personnes la possibilité d'accès à des documents intéressants.

Le nouveau livret de sectionnement des lignes vicinales, consacré cette fois au **Groupe de Liège**, dont nous publions un fac-similé, est plus ancien que le précédent. Il date d'avant-guerre et comporte 48 pages d'un format différent.

Les sectionnements de ligne de Genk - Vottem, Tavier - Ambresin, Eupen... sont inclus.

L'édition est strictement limitée : les commandes sont reçues jusqu'au 31.01.01. Nous livrerons au courant du 1er semestre.

Prix de la brochure : 303 BEF / 7,5 EURO (+ frais d'envoi)

<i>Frais d'envoi à ajouter</i>		
Belgique	83 BEF	2,06 EUR
Union Européenne	110 BEF	2,72 EUR
hors Union Europ.	130 BEF	3,23 EUR

Code-article (à indiquer en communication de votre versement) : **648**

Pour commander ce livret de sectionnement, versez la somme correspondante avant le 31.01.01 au compte **001-0643004-67** de GTF asbl - Distribution, B.P. 191, 4000 Liège 1 ou utilisez votre carte de crédit (formulaire en page 78 de Trans-fer). Pour l'étranger, utilisez notre CCP « Bruxelles 000-0896641-70 », GTF asbl, B.P. 191, B-4000 Liège 1 ou votre carte de crédit.

- - - Grand voyage en France - - -

Nous comptons organiser un voyage de 5 jours en France, dont les dates sont à déterminer en fonction des circulations des trains en France, dans la semaine du 14 au 20 mai 2001.

Programme

Jour 1 : Bruxelles-Midi - Bordeaux-Saint-Jean en TGV ; Bordeaux-Saint-Jean - Sarlat en train. Sarlat - Souillac (transfert en bus de ligne régulière). Souillac - Cahors.

Logement en ½ pension en hôtel** ou ***.

Jour 2 : découverte du réseau privé « *Quercyrail* ».

Une journée de détente sur le *Quercyrail* au rythme des omnibus d'antan dans la vallée du Lot. Un parcours de 94 km (aller-retour) où le rail trace son chemin de ponts en tunnels... et de falaises en rivières.

Cahors - Carjac.

Courte découverte de la ville de Carjac et promenade en gabare.

Retour à Cahors et logement hôtel en ½ pension.

Jour 3 : Cahors - Limoges

Limoges - Lyon.

Cet itinéraire **Limoges - Lyon** appartient à la liaison transversale de Bordeaux la Rochelle vers Lyon. Vous constaterez d'un coup d'oeil sur une carte ferroviaire que le tracé est tout sauf en ligne droite. Et encore, la simplification cartographique vous prive de bien des nuances en plan et en élévation : les lignes, car il s'agit d'une succession de lignes héritées des anciennes compagnies concurrentes se hissent sur le plateau et y restent au prix d'ouvrages fantastiques (Busseau-sur-Creuse, la succession des viaducs de Commentry à Gannat) ou de contraintes d'exploitation peu communes sur de grandes lignes comme les brousses à St-Sulpice-Laurière ou Montluçon.

Logement en ½ pension en hôtel ** ou ***.

Jour 4 : Lyon-Perrache - Tain l'Ermitage

En authentique train à vapeur, parcours du *chemin de fer du Vivarais Tournon - Lamastre*.

Le *chemin de fer du Vivarais* entièrement privé fait partie de l'ancien réseau des *Chemins de fer Départementaux* construits de 1886 à 1891 dans l'Ardèche et la Haute-Loire. Cette ligne a été sauvée de la démolition par une poignée d'amateurs ferroviaires il y a près de 30 ans. Tout au long de ce parcours, vous découvrirez de multiples paysages : vignobles, un beau pont de pierre construit en 1843, viaduc en courbe dans la gorge de Mordane, tunnel, barrage de Clauzel.

Arrêt à Colombier-le-Vieux (possibilité de se rafraîchir). Continuation du voyage. Arrivée à Lamastre : nombreux restaurants pour la pause de midi.

Retour à Lyon via Tain l'Ermitage.

Logement en ½ pension.

Jour 5 : découverte de la ville de Lyon, de son réseau de métro, tramway, trolleybus.

Retour à Bruxelles-Midi par TGV direct.

Intéressé par ce voyage ? Envoyez sans engagement une enveloppe auto-adressée et timbrée à 32 F à :

**GTF asbl, c/o Jean Laterre,
rue de Marchienne, 68 B-6110 Montigny-le-Tilleul.**

Nous pourrions ainsi vous envoyer toute documentation utile et notre prix au moment opportun.

Dernière minute

Carnet de commande de l'usine Bombardier (ex-BN) de Bruges

A l'occasion de la réception officielle de la première rame diesel par la firme britannique *Virgin* ce 5 décembre 2000, Bombardier a précisé quelques éléments de son carnet de commandes en ce qui concerne la Belgique

« *De lijn* » a passé commande le 4 décembre dernier de **32 éléments intermédiaires pour ses tramways série 6000** de la ligne du Littoral. Une fois cette commande exécutée, tous les tramways de la série 6000 seront ainsi allongés à trois caisses (*on peut trouver la liste des tramways actuellement en version « 2 caisses » et « 3 caisses » dans notre numéro hors série de Trans-fer consacré au métro léger de Charleroi - procédure de commande page 58 dans Trans-fer 118*).

L'assemblage des premières voitures **M6** destinées à la SNCB commencera en février 2001. Rappelons qu'il s'agit d'une commande de voitures de service intérieur à deux niveaux, d'un confort comparable aux voitures de type I 11 ou aux automotrices tranche 1996. Ces voitures sont destinées notamment aux relations intervilles dont l'offre en places assises doit être renforcée.

- - - GTF-photos - - -

Nous poursuivons l'édition des séries de fabuleuses photos noir et blanc réalisées par notre ami français Jacques Bazin il y a quelques décennies déjà.

Certaines prises de vues sont inédites, d'autres sont similaires à des tirages antérieurs. La qualité des prises de vue est souvent excellente, parfois plus incertaine. Il s'agit de documents historiques dans l'état.

Tirage : 10 x 15 cm glacé

Prix d'une série indivisible de 10 photos noir et blanc : 403 BEF/10 EURO

Frais d'emballage et d'expédition à ajouter

expédition en.....	Belgique	Union Européenne	Hors Union Européenne
pour 1 ou 2 séries	83 BEF / 2,06 EURO	110 BEF / 2,72 EURO	130 BEF / 3,22 EURO
pour 3 ou 4 séries	122 BEF / 3,02 EURO	154 BEF / 3,82 EURO	207 BEF / 5,13 EURO

Pour commander une ou plusieurs séries « Bazin », versez la somme correspondante avant le 31.01.01 au compte **001-0643004-67** de GTF asbl - Distribution, B.P. 191, 4000 Liège 1 ou utilisez votre carte de crédit (formulaire en page 78 de Trans-fer). Pour l'étranger, utilisez notre CCP « Bruxelles 000-

0896641-70 », GTF asbl, B.P. 191, B-4000 Liège 1 ou votre carte de crédit. Spécifiez simplement en communication le(s) n° de série(s) demandée(s) « B17x ».

Série B-173 - la SNCV dans la province du Hainaut

1. Motrice standard + remorque sur la ligne 90 entre Mons et Binche le 12.07.52 (Vx 176)
2. *Marchienne-au-Pont* le 01.06.53 (Vx 182)
3. *Anderlues Jonction* le 21.01.56 (Vx 747)
4. *Charleroi-Sud* le 16.08.57 (Vx 1357)
5. *Charleroi-Sud* le 16.08.57 (Vx 1336)
6. *Charleroi-Sud* le 16.08.57 (Vx 1358)
7. *Anderlues-Jonction* le 16.08.57 (Vx 1363)
8. *Anderlues-Dépôt* le 16.08.57 (Vx 1366)
9. *Bracquegnies* le 25.05.62
10. *Dépôt de St-Ghislain* le 13.05.61

Série B-174 - SNCV-vapeur - voies normales groupe de Liège

1. *Poulseur*, 22.03.55 (Vx 588)
2. *Poulseur*, 22.03.55 (Vx 590)
3. *Poulseur-Sprimont*, 22.03.55 (Vx 592)
4. *Poulseur-Sprimont*, 22.03.55 (Vx 594)
5. *Poulseur-Sprimont*, 22.03.55 (Vx 595)
6. *Goé*, 17.09.59 (Vx 1403)
7. *Goé (Pont)*, 17.09.59 (Vx 1404)
8. *Goé-Dolhain*, 17.09.59 (Vx 1388)
9. *Goé-Dolhain*, 17.09.59 (Vx 1390)
10. *Goé*, 17.09.59 (Vx 1393)

Série B-175 - SNCV - groupe du Brabant

1. *Laeken (Gros Tilleul)*, 01.06.53 (Vx 43)
2. *Grimbergen-Dépôt*, motrices standard, 01.06.53 (Vx 47)
3. *Dilbeek-Dépôt*, motrice N, 14.09.53 (Vx 31)
4. *Braine l'Alleud (gare)*, motrice + 2 remorques, 01.05.53 (Vx 16)
5. *Bruxelles*, place Rogier, motrice type S, 28.12.57 (Xv 1054)
6. *Laeken - exposition Benelux*, 14.07.58 (Vx 1122)
7. *Exposition Bruxelles 1958* - motrice type N, 12.07.58 (Vx 1130)
8. *Bruxelles*, viaduc provisoire Heysel, 12.07.58 (Vx 1129)
9. *Bruxelles*, chaussée de Louvain (Woluwé St-Lambert), 12.05.61
10. *Kraainem*, av. des Anciens Combattants, 12.05.61

Série B-176 - SNCV - ligne de la Côte

1. *Knokke (Station)* : fourgon moteur + 2 remorques 19.08.62
2. *De Panne (digue)* le 17.08.57 (Vx 1041)
3. *Knokke avenue Lippens* le 02.07.57 (Vx 942)
4. *Knokke-Zoute en mars 62* : motrice SO et autobus
5. *Knokke avenue Lippens* le 20.08.62
6. *Nieuwpoort-Bad* le 25.08.62
7. *Nieuwpoort-Bad* le 25.08.62