

125 Novembre
2002
Périodique trimestriel
25^{ème} année

BELGIQUE-BELGIË

P.P.

LIÈGE X
9/406



transfer

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

N° aut. fermeture 9/16

5 €

Bureau de Dépôt: Liège X

Trans-fer 125 ☐ Sommaire ☐ Novembre 2002

NOUVELLES DE LA REGION LIEGEOISE	4
LA LIGNE A GRANDE VITESSE N°3 (7 ^{EME} PARTIE).....	10
AVANT L'OUVERTURE DE LA L2 LEUVEN – ANS	19
UN NOUVEL ATELIER DE TRACTION A ANGLEUR	27
LA GARE DE WALCOURT ET SA « PASSERELLE »	32
NOUVEAU SERVICE DES TRAINS SUR LA LIGNE CHARLEROI - COUVIN	35
ATHUS-MEUSE, LE DERNIER ETE DES DIESELS.....	38
VISITE AUX ETABLISSEMENTS PALFROID, USINE DE MESSEMPRE.....	48
RAPIDE COUP D'ŒIL SUR LA GARE DE MARGUT-FROMY	54
LA SNCB PAR LIGNE.....	59
MATERIEL MOTEUR	66
GTF – DISTRIBUTION	70
LE MUSEE NATIONAL DES MINES S'ENRICHIT D'UN CHEMIN DE FER A VOIE ETROITE.....	72
LE DERNIER CHEMIN DE FER MINIER LUXEMBOURGEOIS.....	77

Colophon

Rédaction : H. Arden, J. Braive, J. Evrard, J. Ferrière, M. Grieten, H. Groteclaes,
M. Lambou, J. Laterre, P. Lemja, R. Marganne, Ch.-L. Mayer, J. Perenon, A. Spailier, D. Stas.

Iconographie : W. Brock, J. Evrard, J. Ferrière, M. Grieten, H. Groteclaes, J.-P. Joly,
M. Lebeau, R. Marganne, Ch.-L. Mayer, J. Perenon, A. Spailier

Coordination : H. Arden & R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1250 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

e-mail : trans-fer@teledisnet.be

Imprimé en Belgique - Dépôt légal à la parution

Éditeur responsable : R. Marganne, rue Ambiorix, 75, Liège

PHOTOS DE COUVERTURE

Avant – **Voroux** : 18.09.02 : une rame TGV *Thalys* en unités multiples en essais à 330 km/h sur la ligne 2 Ans – Louvain (photo J. Evrard)

Arrière – **Vreeren-Nerem** (ligne 24 – juillet 2002) : train de fret remorqué par locomotive série 20 (photo J. Perenon)

Nouvelles de la région liégeoise

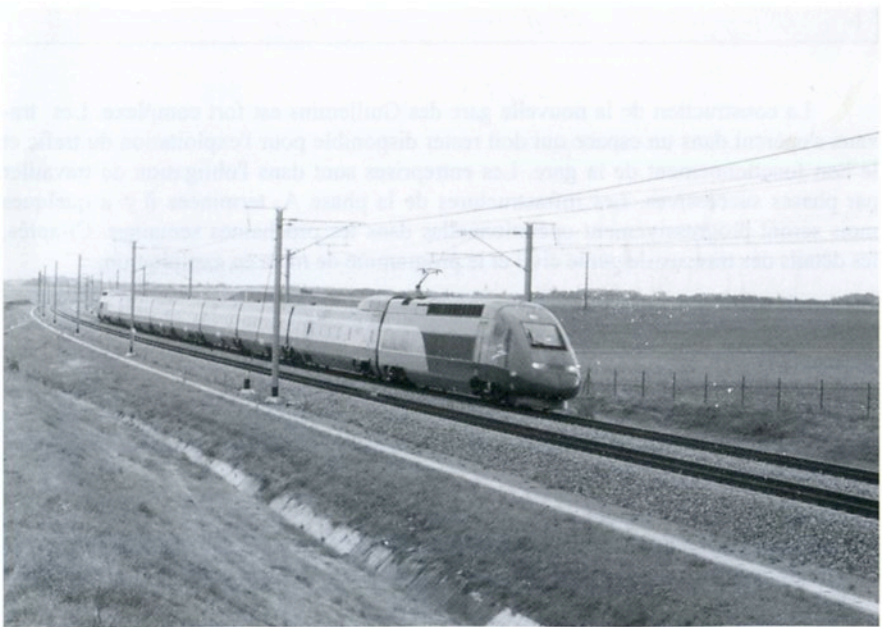
La future gare de Liège-Guillemins

Les travaux de la nouvelle gare de Liège-Guillemins progressent moins rapidement qu'espéré. Pendant ce temps, les essais de la ligne à grande vitesse n°2 Louvain – Ans ont lieu. Le 15 décembre prochain, pour la première fois dans l'histoire de la SNCB, des trains de service intérieur (service « IC » A Ostende – Eupen avec locomotive série 13 et voitures I 11 en composition tractée ou poussée) rouleront à 200 km/h et les clients de la SNCB pourront profiter enfin de l'accélération des trains sur cette relation.

Afin de donner à nos membres les dernières nouvelles des essais sur cette ligne nouvelle – comme les dernières nouvelles des essais sur l'Athus-Meuse – nous avons retardé quelque peu la parution de trans-fer 125. Nous espérons que vous ne nous en tiendrez pas rigueur vu le contenu actualisé que nous vous proposons. Nous tenons à remercier ici nos rédacteurs et photographes Jean Evrard, Jacques Ferrière, Jean-Pierre Joly et André Spailier de leur empressement à nous fournir – toutes affaires cessantes – les textes et photos nécessaires à la meilleure actualisation de votre revue.

Bonne lecture... et à bientôt, fin décembre, pour un numéro 126 aussi riche... nous l'espérons.

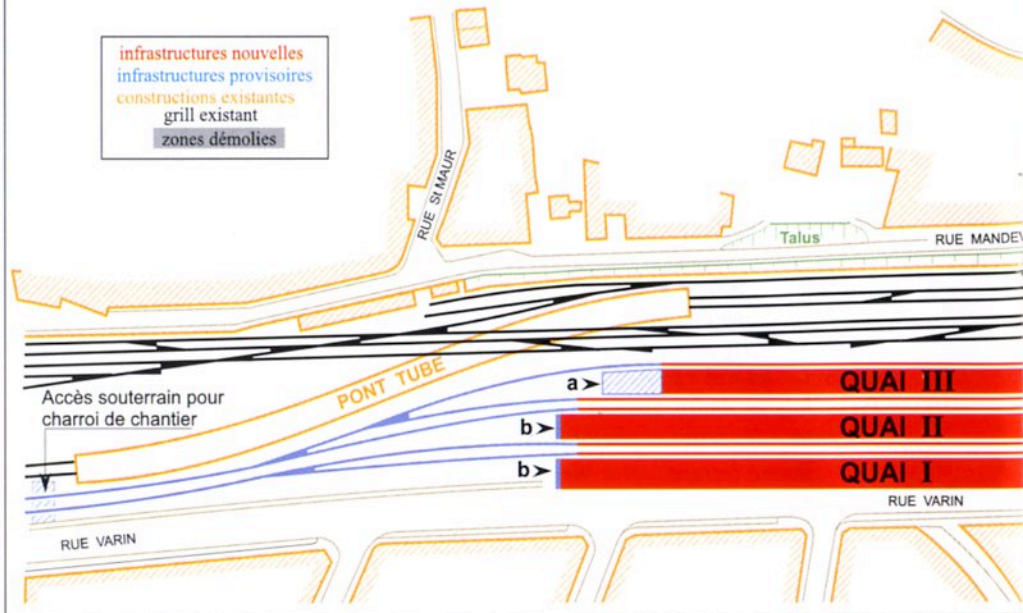
La rédaction de trans-fer



Passage d'un TGV Thalys à 330 km/h en essais sur la ligne 2 Ans – Louvain le 17 septembre 2002 (photo J. Evrard)

NOUVELLE GARE DES GUILLEMINS

PHASE A



La construction de la nouvelle gare des Guillemins est fort complexe. Les travaux s'opèrent dans un espace qui doit rester disponible pour l'exploitation du trafic et le bon fonctionnement de la gare. Les entreprises sont dans l'obligation de travailler par phases successives. Les infrastructures de la phase A, terminées il y a quelques mois seront progressivement opérationnelles dans les prochaines semaines. Ci-après, les détails des travaux de génie civil et le programme de mise en exploitation.

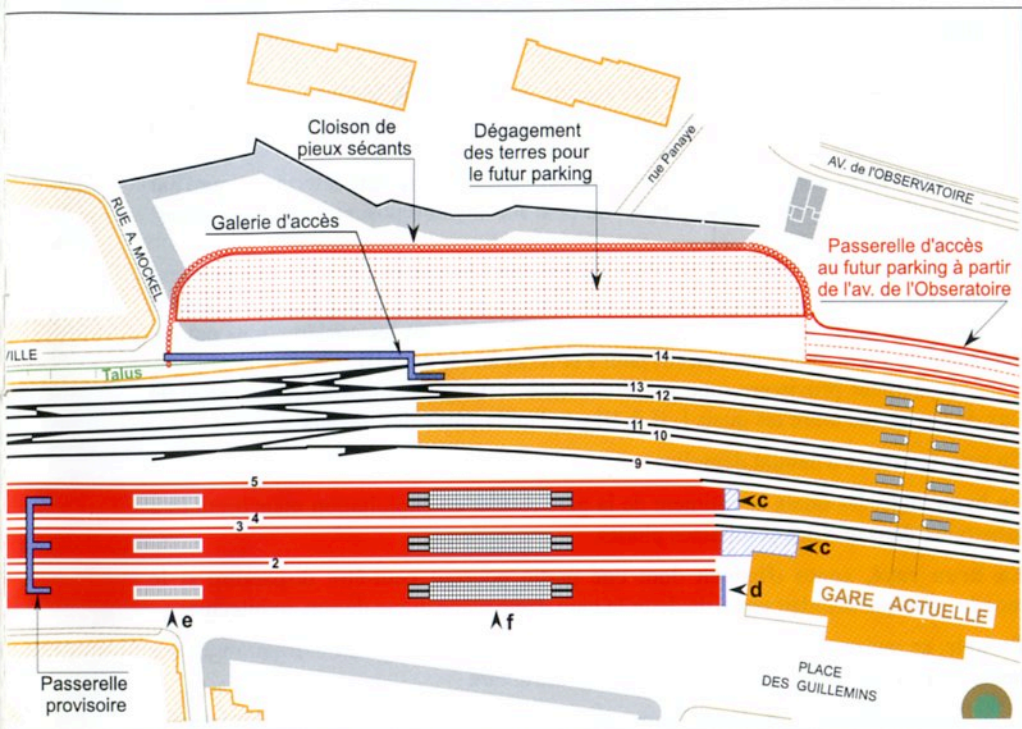
Les opérations de génie civil

Pour une bonne compréhension du chantier, les couleurs ont été utilisées pour en différencier les parties.

En rouge, les constructions définitives dont les trois premiers quais partant du front de gare. Le plus important de la maçonnerie au sol est en place mais avec un revêtement provisoire pour la dalle de quai.

Rappelons d'abord les modes d'accès aux quais :

- par un couloir central sous voies reliant l'entrée (niveau de la nouvelle place des Guillemins) et le niveau 0 du parking (côté opposé), doté latéralement d'escaliers d'accès aux quais.
- par l'arrière de la gare, à partir du niveau supérieur du parking (desserte-minute) donnant accès aux deux passerelles latérales enjambant les voies.



Sur chaque quai, on peut déjà voir des éléments de ces futurs accès.

- En (e), les structures en béton qui supporteront les accès entre quai et passerelle *est*. Celles de la passerelle *ouest* se situeront dans la zone encore occupée par le bâtiment de la gare actuelle.
- En (f), les deux cages d'escaliers couloir souterrain ↔ quai, séparées par une dalle en verre qui éclaire le couloir. Au centre de cette dalle lumineuse, un dégagement pour une cage d'ascenseur.

Le quai I desservant la voie 1 non numérotée parce que non posée, restera inaccessible au public. Il doit servir de base d'opération pour la construction de la verrière suivant une technique audacieuse dont on reparlera plus tard.

En fond de gare, côté voie 14 actuelle, les travaux du gros œuvre du parking de 800 places. Une paroi de soutien des terres de la colline a été érigée par la méthode des pieux sécants. Après, le déblayement des terres a commencé. Au fur et à mesure du dégagement de la paroi, des boulons d'ancrage ont été placés. Actuellement l'espace a été dégagé sur une hauteur de 15 mètres sur les 25 prévus.

Un pont de type *Bowstring* de 82 mètres, enjambant la liaison E25-E40, et un viaduc métallique de 122 mètres, posé à flan de coteau, relie depuis plusieurs mois, l'avenue de l'Observatoire et le parking en construction.

En bleu, les extrémités des quais en état de finition provisoire avant d'atteindre leur longueur définitive de 425 mètres.

Côté gare, le quai I n'est pas terminé (d), entravé par le bâtiment de la gare actuelle. En bout de quais II et III, des tronçons de raccordement ancien-nouveau quai (c) ont été aménagés.

Côté Meuse, c'est le pont tube qui fait obstacle. Auparavant enterré, aujourd'hui il émerge d'environ 2 mètres par rapport au plan sur lequel reposera le futur grill "est" de la gare.

Les nouvelles voies 2, 3, 4, 5 qui desserviront les quais I, II et III, débouchent sur un grill "est" provisoire qui contourne l'obstacle appelé à disparaître. L'espace occupé par ce grill empiète sur les extrémités des quais dont les constructions ont été interrompues momentanément en (b) pour I et II. Et en (a) pour III.

Egalement provisoire, une passerelle côté "est" qui permettra les échanges de flux de voyageurs entre les quais I, II & III pendant la durée des travaux.

En gris, les zones d'habitat démolies.

En brun clair, les quais et bâtiment de la gare restant en exploitation mais destinés à disparaître dans une des prochaines phases.

En brun rayé, zones d'habitat dont une partie pourrait peut-être disparaître si le monde politique décidait enfin de doter la gare d'une place digne de son architecture.

En noir, ce qui reste du grill actuel et des voies à quai, aussi amenés à disparaître pour laisser la place à l'entièreté de la nouvelle infrastructure.

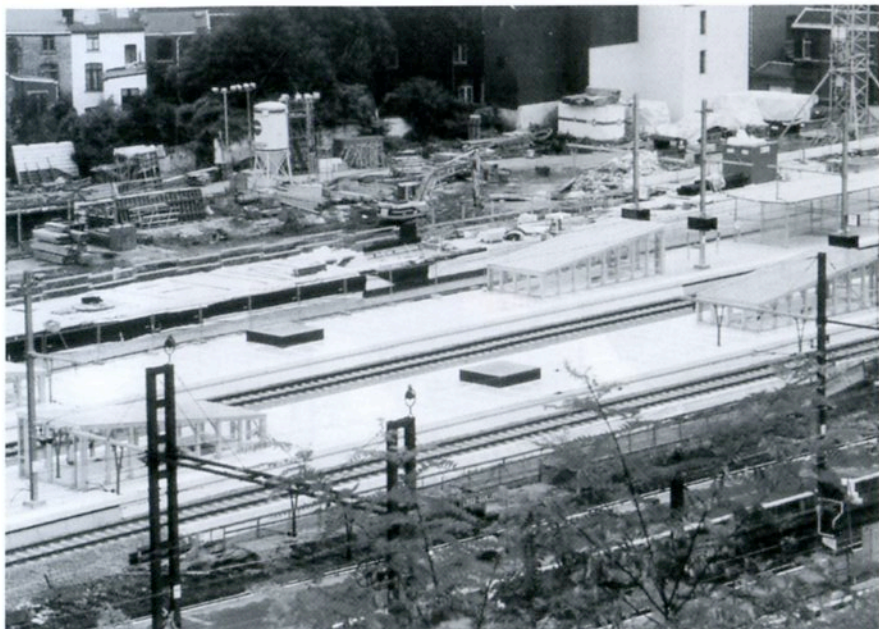
A l'extrême "est" de la rue Varin, un accès souterrain sera creusé pour permettre au charroi d'atteindre le chantier de démolition du pont tube notamment.

Mise en exploitation

L'utilisation des nouvelles infrastructures se fera progressivement en fonction du réaménagement du grill côté Ans, déjà en cours. Les opérations sont programmées comme suit :

- le 6 octobre, le trafic Bruxelles → ligne 37, donc Thalys et IC, bascule sur les voies 4 et 5 tandis que le trafic inverse garde la situation actuelle, voies 11, 12, 13 en passant dans le pont tube ;
- en décembre, le trafic ligne 37 → Bruxelles bascule à son tour sur les voies 3, 4, 5.
- le 27 décembre, l'entièreté de la ligne 34 (Hasselt) passe dans le pont tube "Hemricourt" pour accéder aux voies 9, 10, 11, 12. La voie en dos d'âne (le long des bâtiments du l'ex-centre routier) libérée, le remblayage du site peut alors commencer ;
- en avril 2003, les aménagements du grill côté Ans permettent le passage de la ligne 34 vers les voies 3, 4 et 5 ;
- la voie 2 reste en cul-de-sac jusqu'à la dernière phase des travaux et accueillera occasionnellement des trains dont Liège est le point terminal comme certains venant de Maastricht.

*Schéma d'après document Euro Liège TGV
Textes et photos : A. Spailier*



Équipement des nouveaux quais avec abris légers provisoires (sept. 2002)

↑ Dalles "lumineuses", plafond du couloir souterrain. Au centre, l'orifice de la cage d'ascenseur. Aux extrémités, l'emplacement des cages d'escaliers, fermées sommairement. L'accès au couloir ne sera autorisé qu'en phase finale.

↓ Infrastructure de support des escaliers vers la passerelle supérieure "est".



↑ Passerelle provisoire reliant entre eux les quais I, II et III.

↓ Excavation en cours pour la construction du parking. A gauche la paroi de pieux sécants et les boulons d'ancrage enfoncés au fur et à mesure de l'excavation. A droite, au-dessus des palplanches, la galerie d'accès au quai 14 depuis la rue Mandeville (septembre 2002)

DOSSIER

La ligne à grande vitesse n°3 (7^{ème} partie)

Malgré un ralentissement certain pendant la période de congé, les chantiers de génie civil ont bien progressé depuis l'article de Trans-fer 124.

Quelques photos illustrent les avancées les plus significatives. Les sites illustrés sont repérés par les noms des rues concernées ou le numéro officiel du chantier en référence au plan de situation édité dans Trans-fer 123 sur les deux pages centrales.

Une série de photos illustrent également la technique de mur emboué (dit aussi mur moulé) décrite dans Trans-fer 123.

Sur les fronts de forage du tunnel les derniers relevés de TUC Rail donnent :

Fronts	Calotte	Stross	Radier
Vaux-sous-Chèvremont	366	0	0
Bay-Bonnet ←	253	253	0
Bay-Bonnet →	185	61	0
Ayeneux	442	3 m	0

Récemment, par rapport aux données de TUC Rail, à Ayeneux, l'attaque du stross a déjà commencé.

A droite, TU6300 érigée à l'aide du moule mobile dont on aperçoit une partie de la structure métallique au-dessus du plafond bétonné. Dans le prolongement, on distingue l'entrée du tunnel. Entre les deux, le merlon transversal qui supportait l'évacuation des eaux de ruissellement dévalant de la pente à droite. Celles-ci étant réduites en été, on pouvait les récupérer par pompage dans le fond de la tranchée. L'avancement du bétonnage est tel que l'ouvrage de récupération sera bientôt mis en place.



Ayeneux - août 2002

Les matériaux excavés de Vaux-sous-Chèvremont

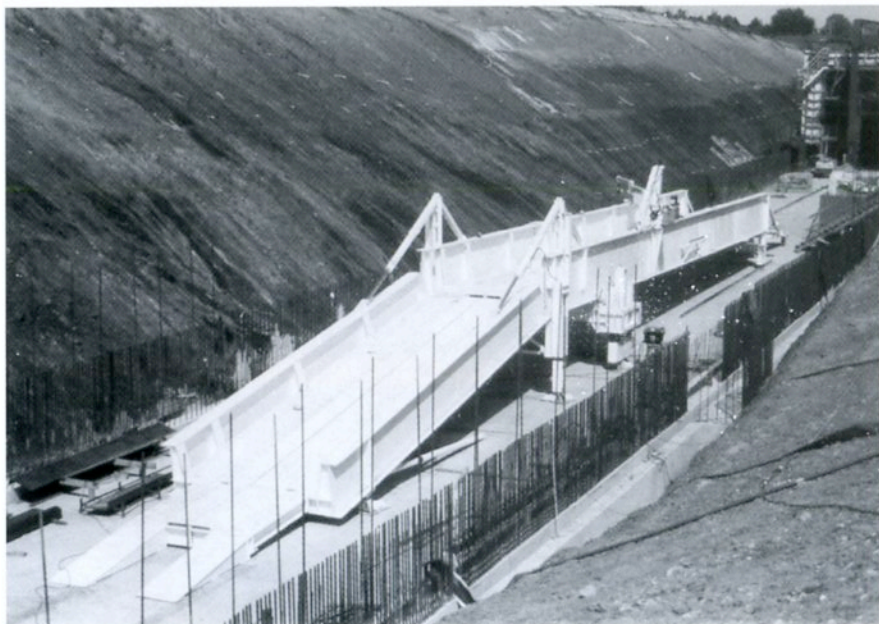
Dans les éditions précédentes on a évoqué l'évacuation des matériaux excavés sur le front de Vaux-sous-Chèvremont. L'enlèvement se fait en deux temps. D'abord le marinage, transport à l'aide de *dumpers* (camions de chantier) des matériaux depuis la haveuse jusqu'à la plate-forme de service, à l'entrée de la tranchée couverte TC 6300. Ils y sont stockés, notamment la nuit, sans nuisances pour le voisinage. Pendant la journée, ils sont rechargés sur des engins de transport routier qui quittent le chantier par la plate-forme de la LGV3 et le site ferroviaire de la gare de Chênée. Ils se dirigent ensuite vers la liaison E25-E40 qu'ils empruntent jusque Ans pour rejoindre le site de la gare d'Ans auquel ils accèdent par le côté opposé aux bâtiments "voyageurs".

Avec ces matériaux, la SNCB fait d'une pierre deux coups. Elle dispose d'un site de déversement mais en même temps, elle voit arriver le volume de remblais de qualité nécessaire à la réalisation de ses projets qui s'inscrivent dans un ensemble où figurent d'autres partenaires. Dans cette optique il fallait en premier réhabiliter tout un espace disponible au delà du faisceau de voies.

Profitons de la photo des lieux (ci-dessous) pour passer en revue l'existant et certaines lignes directrices du devenir du site de la gare d'Ans. Dans le fond, le point de convergence des voies qui correspond au début du plan incliné en direction de Liège-Guillemins. De gauche à droite, les derniers hectomètres des deux voies de la L 2 qui passent en front de gare, trois voies à quai pour le trafic régional puis un faisceau qui sera intégré dans un futur CLI (Centre Logistique Infrastructure). A l'extrême droite, devant la zone boisée, on voit les matériaux excavés disposés en remblais pour former une plate-forme surélevée qui accueillera un grand parking. A l'avant de cette zone et invisible sur la droite de la photo, l'endroit où seront érigés les bâtiments du CLI. Le projet final va bien au delà mais son état actuel ne permet pas d'en écrire davantage.

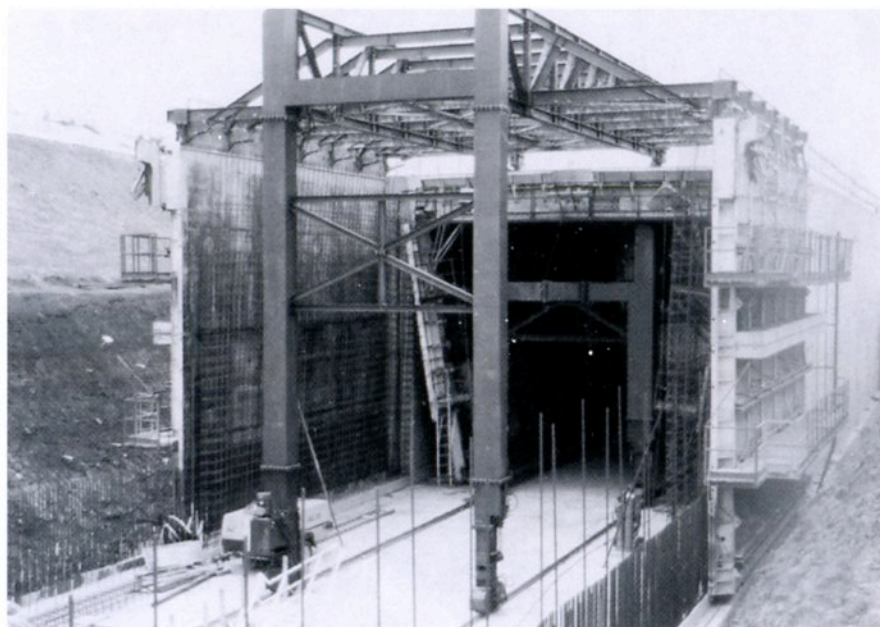
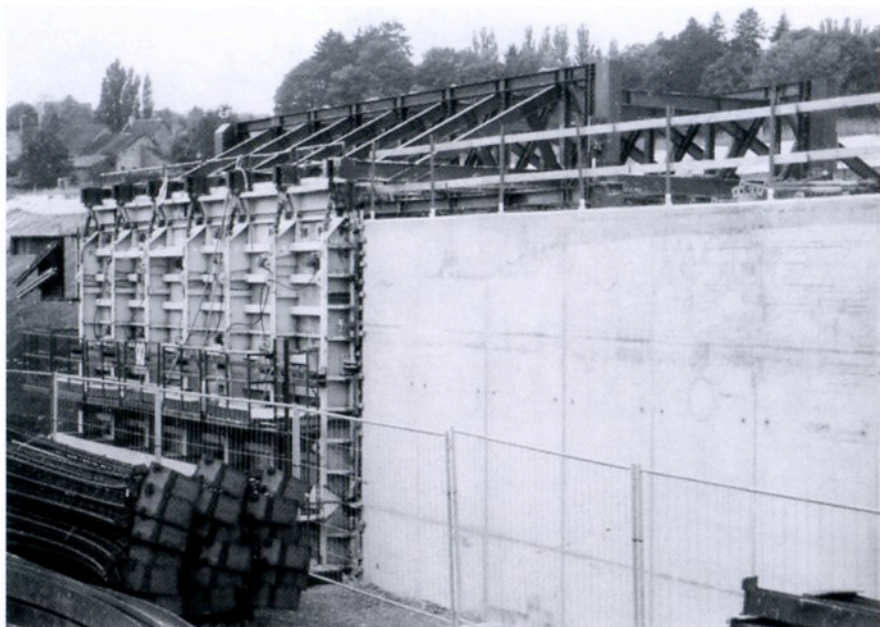


Ans, le 23 août 2002 : la gare vue en direction de Liège



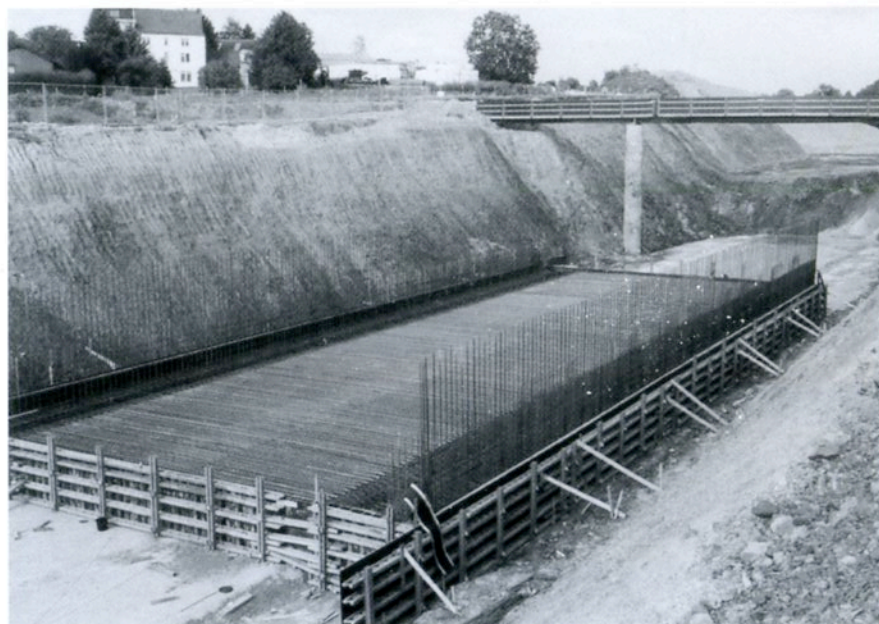
Ayeneux - août 2002

- ↑ Entrée du tunnel : Au pied de la calotte dont on voit bien la voûte, l'excavation du stross a commencé et la pente d'accès a été remodelée.
- ↓ Sur le radier de la TU6300 non couverte, a été assemblée la passerelle amovible qui à l'intérieur du tunnel enjambera le radier en construction (Trans-fer 122 p.12).

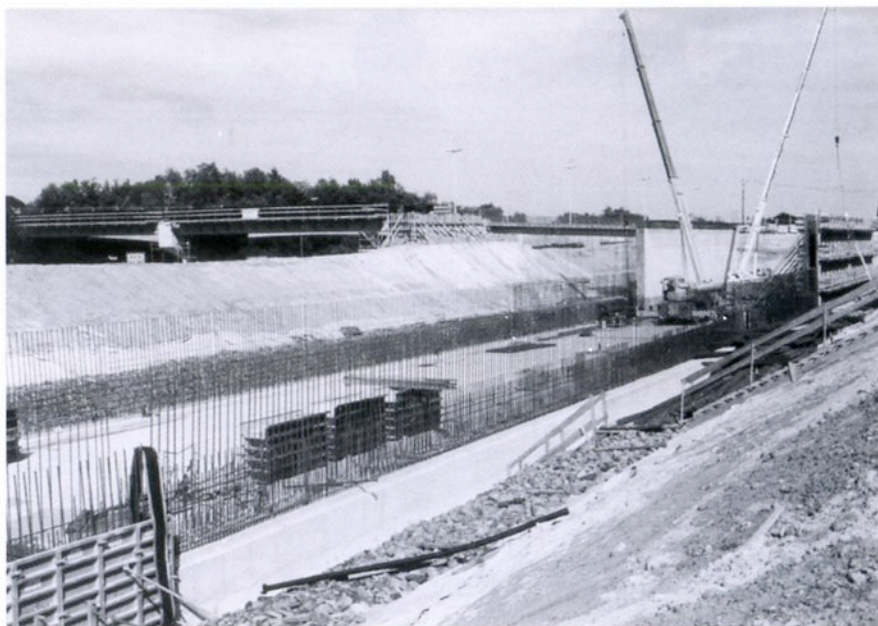
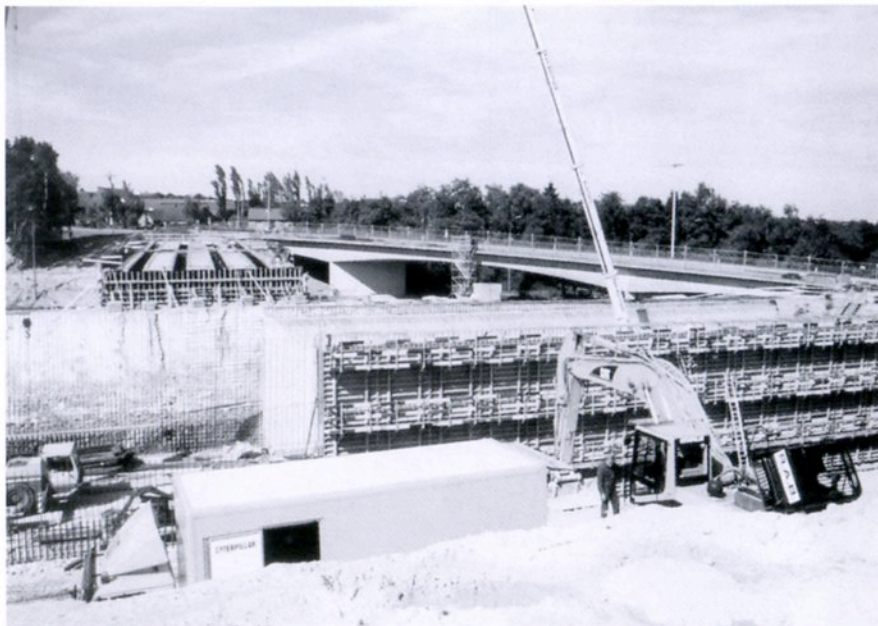


Ayeneux - août 2002 : La TU 6300 en construction.

- ↑ A droite la partie coulée. A gauche, vue de l'arrière, la partie extérieure du moule en place pour la coulée suivante.
- ↓ Le moule vu de l'avant, la partie extérieure démoulée et avancée d'une longueur, et l'intérieur en phase de démoulage.



- Ayeneux - sept. 2002 : La TC 6412 rue des Carmes vue depuis le tunnel.*
- ↑ L'ensemble du chantier avec la passerelle provisoire piétonne. Sur les côtés, les bases des voiries d'accès vers les aires de service à la sortie de la TU 6300.
 - ↓ Vue rapprochée de l'armature et de la structure du radier. La rigidité exigée par une LGV requiert une assise d'une telle importance.



L'échangeur d'Elsaute - sept. 2002

- ↑ Vue transversale par rapport à l'autoroute. A gauche la structure du nouveau pont, à droite l'actuel, appelé à disparaître, et à l'avant le chantier de la TC 7155.
- ↓ Autre vue en direction de Walhorn avec les deux ponts et l'état d'avancement de la tranchée couverte construite en fouille ouverte.



Dans le dossier LGV3 de Trans-fer 123, la technique de moulage des murs emboués a été expliquée schéma à l'appui. Pour rendre l'explication plus compréhensible, voici une série de photos prise sur le chantier de la partie "est" de la TC 6434, qui croise la voie des Maçons.

Précision supplémentaire, les "coupons" de mur ont une longueur de 7m70 et sont fermés aux extrémités par un ensemble de deux palplanches.

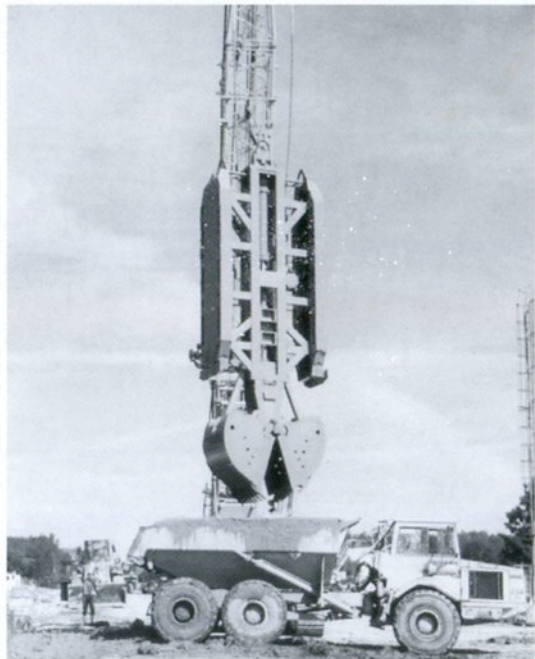
Sur les 2 photos de cette page, on voit nettement les parties principales de ce grappin particulier.

Sous une imposante structure opérant le guidage, le grappin constitué de deux mâchoires.

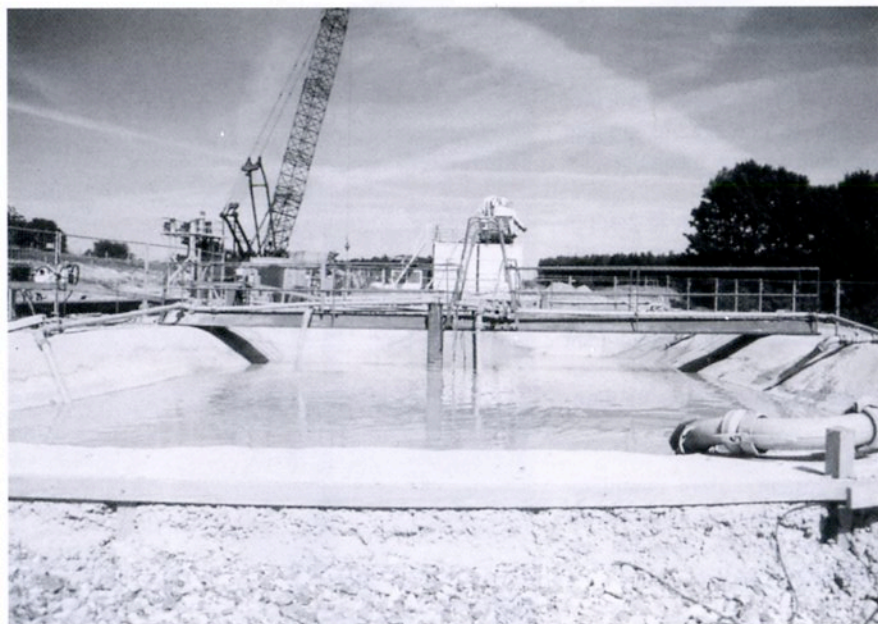
Sur la photo en haut, le grappin remonte les matériaux extraits dans le fond de la fouille.

A droite, des vérins provoquent l'ouverture des mâchoires pour déposer la charge dans un dumper.

Elles restent alors complètement ouvertes pour replonger dans la fouille inondée de bentonite.

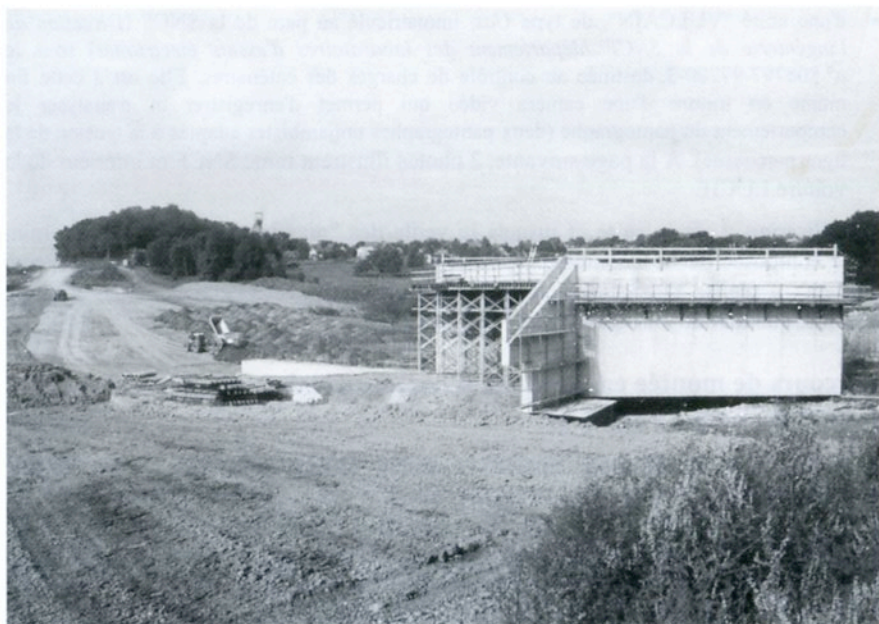


Textes et photos : A. Spailier



Construction de mur emboué - sept. 2002

- ↑ Le grappin est dans le fond de la fouille, inondée par la bentonite déversée par le tuyau visible sur la face arrière. A l'avant, les deux palplanches qui délimitent la longueur de la fouille (7m70). Dans le fond les treillis métalliques
- ↓ A proximité 2 bassins, l'un pour le façonnage de la bentonite, l'autre pour sa récupération après usage où elle décante avant recyclage.



- ↑ La fouille terminée et inondée de bétonite, les treillis y sont descendus. Le béton est coulé dans le fond par un conduit vertical surmonté d'une trémie. Par différence de densité, le béton reste dans le fond et la bétonite est pompée.
- ↓ Vue de la rue de l'Égalité et en direction de Liège, la structure du pont sous lequel passera le nouveau tracé de cette même rue (sept 2002)

Avant l'ouverture de la L2 Leuven – Ans

Derniers contrôles

Avant de libérer la place pour les parcours d'homologation de la rame IC et de la L2, TUC Rail et la SNCB ont procédé, début août à des essais préalables.

Voie et caténaire (selon informations de W.Brock) : le 5/8/2002, une rame de la SNCF est venue de Saint-Ouen-les-Docks (Paris) sur site via la dorsale wallonne afin de procéder aux (avant-) derniers contrôles des installations électriques de la voie et des caténaires de la nouvelle ligne à grande vitesse, entre Ans et Leuven.

Cette rame, de la *Direction Trains et Travaux* de la SNCF était composée de :

- deux locomotive diesel BB 67250 et BB 67251 chacune aux deux extrémités du convoi, aptes à encadrer la rame d'essai à la vitesse maximale de 90 km/h ,
- une voiture "LUCIE" (*Laboratoire Universel de Contrôle des Installations Electriques*) immatriculée 638799-90183-7, ex-prototype VSE, apte à rouler à 200 km/h, dont les bogies initiaux ont été pour la cause remplacés par des *Fiat Y4*. Cette voiture d'essai de la signalisation a été reconfigurée et, outre le matériel électrique et électronique embarqué, comprend des installations de logement, cuisine et sanitaires à destination du personnel desservant,
- d'une unité "VULCAIN", de type *Uas*, immatriculé au parc de la SNCF (*Direction de l'ingénierie de la SNCF /département des laboratoires d'essais électriques*) sous le n° 808797-97200-3, destinée au contrôle de charges des caténaires. Elle est à cette fin munie en toiture d'une caméra vidéo qui permet d'enregistrer et d'analyser le comportement du pantographe (deux pantographes unijambistes adaptés à la tension de la ligne parcourue). A la page suivante, 2 photos illustrent rame SNCF et intérieur de la voiture LUCIE.

Signalisation : par la suite et jusqu'à la veille des "grandes manœuvres", une mini rame composée de la locomotive 1358 et d'une voiture pilote I 11 (locomotive côté Leuven), a réalisé plusieurs parcours Leuven-Ans et Ans-Leuven pour des tests de signalisation tant de jour que de nuit. (*photo page 21*)

Parcours de montée en vitesse et d'homologation

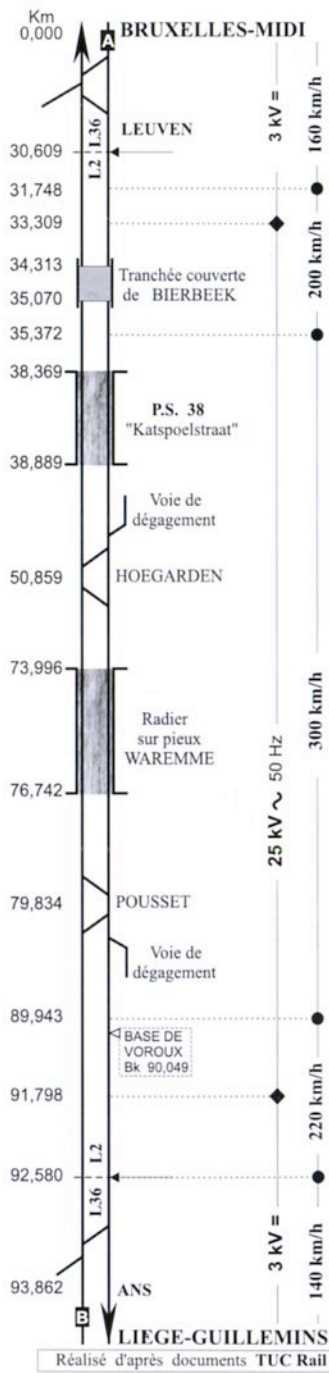
Rame HL T 13 + 8 HV I 11

La rame est constituée d'une T 13, d'une voiture de mesures, six I 11 et une voiture pilote. Les essais d'homologation s'étalent sur 7 journées (généralement six parcours par jour) répartis en trajets Leuven-Ans, Ans-Leuven, Leuven-Angleur et Angleur-Leuven. Deux parcours successifs sont un aller suivi d'un retour, donc l'un en rame tractée et le suivant en rame poussée. La rame roule aussi bien en voie normale (VNS) qu'à contre-voie (CVT). Les vitesses "plafond" sont successivement de 160, 200 et finalement 220 km/h (homologation de la rame).

En Europe, une l'homologation doit se faire réglementairement à vitesse commerciale maximum + 10%.



↑ La rame SNCF de la Direction trains et travaux.
↓ Vue intérieure de la voiture de mesures LUCIE de la SNCF
Ans le 5 août 2002 (photos Willy Brock)



Les aiguillages de liaison de la L2 sont franchissables à 300 km/h en ligne droite et 160 km/h en déviation. La L2 est dotée de deux liaisons, à Hoegarden et à Pousset. A chaque liaison, une voie de dégagement a été posée, non électrifiée, pour garer les trains de service. Les essais en déviation se font à 120 km/h, à 160 km/h puis à 176 km/h (160+10%). Il s'agit du type VNS-CVT-VNS ou CVT-VNS-CVT c'est-à-dire trajet en voie normale avec passage entre les deux liaisons à contre-voie, ou l'inverse. Les quatre premiers jours, la rame se présente avec la T 13 côté Bruxelles. Pour les trois derniers jours, la T 13 est remise côté Liège et le virage de la rame se fait à Leuven.

Certains parcours sont émaillés d'arrêts forcés et de ralentissements à divers niveaux de vitesse du moins suivant les programmes prévus de longue date. Ceux-ci ont cependant subi de nombreuses modifications.

Beaucoup se sont posé la question de la raison de parcours poussés jusqu'à Angleur. En voici l'explication. Au lieu d'amener la rame à une vitesse zéro pour un arrêt en gare d'Ans, la poursuite vers Liège permet une décélération telle que la vitesse est encore de 100 km/h au dessus du plan incliné. Ainsi la survitesse peut être tenue plus longtemps sur la ligne à grande vitesse. Réciproquement, en partant de Liège, la rame est déjà à 100 km/h avant d'entrer en gare d'Ans et atteint sa survitesse beaucoup plus tôt. Et alors, pourquoi jusqu'à Angleur ? Parce que le rebroussement exige un temps d'immobilisation d'au moins 20 minutes. Ce temps d'occupation de voie ne peut se faire actuellement à Liège-Guillemins en raison de la réduction du nombre de voies utiles due aux travaux de construction en cours.

2. Rame TGV "PBKA"

Les essais prévus pour la seconde quinzaine de septembre, s'étalent sur 2 + 1 journées avec 6 parcours journaliers entre Leuven et Ans. Deux journées d'essais avec rame en unité simple et une avec rame en unités multiples. *En unité simple* en vitesse progressive, 220, 270, puis 300 km/h. Des parcours avec liaisons franchies à 176 km/h en déviation. Enfin l'homologation de la ligne à 330 km/h. *En unité multiple*, les essais sont programmés à 300 km/h en ligne, 176 km/h en déviation dans les liaisons, enfin à 330 km/h pour l'homologation de la ligne. Tant pour la rame IC que *Thalys*, les essais d'homologation seront suivis de plusieurs essais de confirmation surtout pour tester la signalisation TBL 2.

Les premiers échos du programme d'homologation de la rame T13+I11 font état d'un matériel répondant pleinement aux attentes et doté de réserves potentielles pour le futur service IC à 200 km/h. Et ce malgré les velléités de mise en marche de la voiture pilote lors de la première journée du programme d'essais, le 19 août. Mais si fausse note il y eu, elle vint non pas de la SNCB mais de la RTBF 2^{ème} chaîne radio dont le journaliste couvrant l'opération "essais LGV", se permit de terminer sa séquence par une réflexion désobligeante de mise en doute de la fiabilité de la technologie ferroviaire. Les essais ne sont-ils pas prévus pour détecter les éventuelles défections ?

Faut-il rappeler à certains médias que sur l'ensemble de la France de l'Espagne et de la Belgique, chaque jour, depuis des années, sur 2.000 km de voies nouvelles, chaque rame TGV (il y en a ± 400) parcourt près de 1000 km à 300 km/h et ce avec près de 100% de fiabilité et zéro tués.

La presse a-t-elle le même souci critique à l'égard des constructeurs mis récemment dans l'obligation de rappeler des dizaines de milliers de voitures pour vices de construction ?

Quelle crédibilité accordera-t-on à qui confond information et délation déguisée ? Le chemin de fer a fait ses preuves et le transport en a un urgent besoin pour remédier à l'enlèvement de la mobilité et de la pollution. Alors pourquoi le dénigrer à chaque occasion aux yeux du public ?

André Spailier



Ans le 14 août 2002 : voie 2 : convoi insolite, T 13 + voiture pilote I 11 en attente d'essais de signalisation nocturnes sur la L2 (photo A. Spailier)



Liège-Guillemins, le 20 août 2002 la rame HL T13 + 8 HV I 11 partie d'Angleur repart sur la L2 vers Leuven pour un parcours d'homologation. (ph A. Spailier)

↑ En queue de rame la vedette des essais : la 1341

↓ Directement accrochée à la 1341, la voiture de mesures "00800 B-Telecom"



20 août 2002 : Parcours d'essais HL T13 + 8 HV I11 (2^{ème} jour)

- ↑ Awans, parcours n°7, Leuven-Angleur à 220 km/h, rame tirée (VNS)
 - Fooz, parcours n°8, Angleur-Leuven à 220 km/h, rame poussée (VNS)
 - ↓ Waremmes, parcours n°10, Ans-Leuven, à 200 km/h rame poussée (VNS)
- Remarquer sur ↑ et →, le phare éclairant la tête de pantographe et dans le parcours 10, la voiture B-Telecom remplacée par une I 11 (photos J. Evrard)

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

LIGNE À GRANDE VITESSE – L2

Tronçon entre LOUVAIN & ANS

ATTENTION

Le public est informé de la mise sous tension – 25 000 V alternatif 50 Hz – des lignes aériennes installées entre les Km 33.309 (Louvain-Bierbeek) et 93.768 (Ans) des deux voies de la Ligne à Grande Vitesse – L2.

Elle concerne les communes de:

ANS, GRACE-HOLLOGNE (Bierset), FEXHE-LE-HAUT-CLOCHER (Voroux-Goreux, Freloux), REMICOURT (Momalle, Hodeige, Pousset), WAREMME, BERLOZ (Crenwick), GINGELOM (Vorsen, Kortijs), HANNUT (Cras-Avernas), LANDEN (Walshoutem), LINCENT, ORP-JAUCHE (Noduwez), HELECINE (Opheylissem), HOEGAERDEN (Outgaerden, Hoksem), BOUTERSEM (Willebringen, Neervelp, Verrijck), BIERBEEK, LOUVAIN.

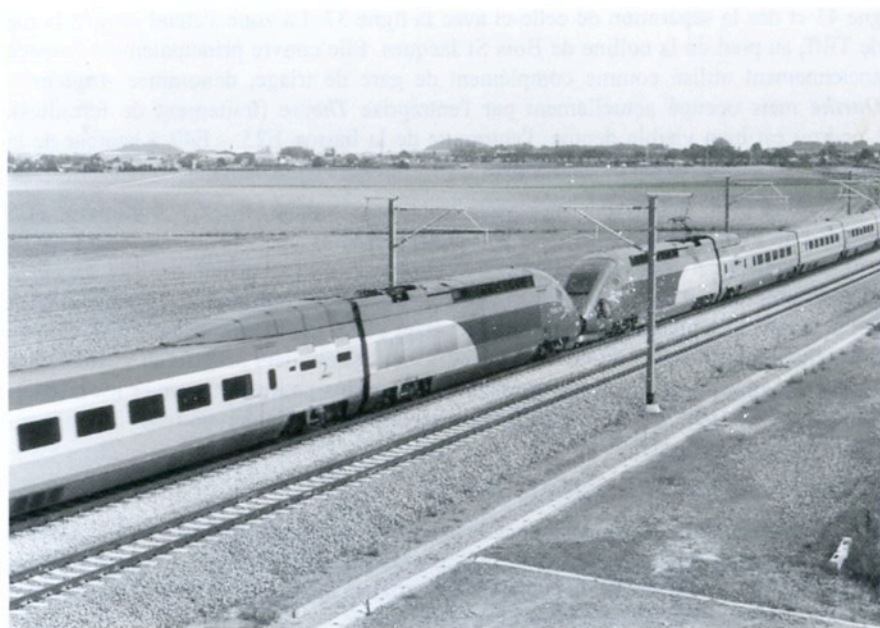
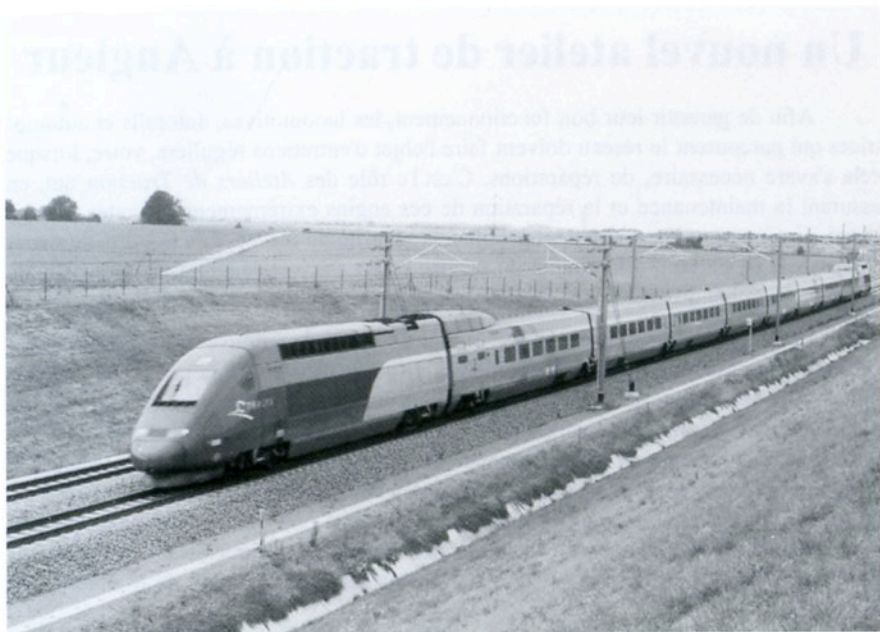
Il y a **DANGER DE MORT** de s'approcher, à moins de 3 mètres, des équipements sous tension, voire de toucher les lignes, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un objet quelconque.



La SNCB a pris toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité.

↑ Sur chaque grille du parcours figure cet écriteau.

↓ Durant les essais, des équipes sillonnent les points d'accès pour prévenir toute intrusion intempestive sur le domaine ferroviaire pendant les essais Fooz, (PRV 5) : Parcours rame tractée en CVT vers Ans. (ph. J. Evrard)



- ↑ Voroux, le 17 septembre 2002 14h33 : La Rame Thalys 4304 en essais d'homologation se dirige vers Ans à 330 km/h en VNS et unité simple.
- ↓ Voroux, le 18 septembre 2002 : Essai de rames Thalys en unité multiple se dirigeant vers Ans à 300 km/h en CVT. (photos J. Evrard).

Un nouvel atelier de traction à Angleur

Afin de garantir leur bon fonctionnement, les locomotives, autorails et automotrices qui parcourent le réseau doivent faire l'objet d'entretiens réguliers, voire, lorsque cela s'avère nécessaire, de réparations. C'est le rôle des *Ateliers de Traction* qui, en assurant la maintenance et la réparation de ces engins extrêmement sollicités, contribuent ainsi pour une part non négligeable à la sécurité du réseau, à la fiabilité du matériel roulant et, partant, à la qualité du service offert aux voyageurs ainsi qu'à celle du transport marchandises.

Depuis plusieurs années, la SNCB a pris le parti de renouveler progressivement l'ensemble de ses installations de manière à disposer d'ateliers à la pointe du progrès, utilisant les techniques les plus modernes pour des interventions plus rapides dans de meilleures conditions de travail. Pour compléter en région liégeoise l'ensemble des installations en charge de la maintenance du matériel roulant, la SNCB a décidé de remplacer par un tout nouvel atelier de traction à construire à Angleur, l'atelier de Kinkempois, conçu à l'époque de la vapeur, donc inadapté pour les opérations de maintenance de matériel de plus en plus sophistiqué. Cependant, les opérations les plus lourdes continueront à se faire dans les ateliers centraux, comme ceux de Malines et de Salzines.

L'endroit choisi se situe après la sortie de la gare d'Angleur en bordure de la ligne 43 et dès la séparation de celle-ci avec la ligne 37. La zone s'étend jusqu'à la rue de Tilff, au pied de la colline de Bois St Jacques. Elle couvre principalement l'espace anciennement utilisé comme complément de gare de triage, dénommée *Angleur - Ourthe* mais occupé actuellement par l'entreprise *Theyse* (traitement de ferrailles). L'endroit est bien visible depuis l'autoroute de la liaison E25 - E40 à hauteur de la sortie 38 (à gauche avant de passer sous les 18 Arcades en venant des Ardennes).

Le nouvel atelier, qui représente un investissement de 37,2 millions € (1,5 milliard de FB), emploiera quelque 250 personnes et assurera l'entretien d'un parc de 130 locomotives et 100 automotrices. Il s'étendra sur une superficie de 7 ha. La construction proprement dite débutera en 2004 pour s'achever en 2006, le déménagement des activités de Kinkempois vers Angleur étant prévu fin 2006 - début 2007. Equipé des technologies les plus modernes et bénéficiant des derniers progrès en matière d'ergonomie, l'atelier sera de type « passant » : les engins pourront traverser les installations de part en part, ce qui permettra une accélération des interventions. Il comprendra 13 voies intérieures.

Un atelier « passant » à la pointe du progrès

La conception du nouvel atelier se base sur la nécessité de pouvoir effectuer des travaux de maintenance réguliers sur le plus grand nombre possible de types de véhicules ferroviaires modernes : locomotives électriques mono- ou polytensions, locomotives et autorails diesels, automotrices de toutes sortes.

Afin d'accélérer les interventions techniques de maintenance, 7 voies - sur les 13 que comptera le nouvel atelier - seront de type "passantes", c'est-à-dire que les engins pourront entrer d'un côté et sortir de l'autre sans avoir à rebrousser chemin. Cette

disposition permettra de réduire substantiellement les temps d'intervention par rapport aux ateliers plus anciens dont les voies en cul-de-sac engendrent souvent de nombreux va-et-vient. Ce type d'aménagement en atelier *passant*, allié à une ergonomie soigneusement étudiée, permettront de réduire substantiellement les durées d'immobilisation du matériel et se traduiront par d'importants gains de productivité.

Un accent particulier sera mis sur la sécurité qui sera grandement améliorée, notamment grâce à la mise en place de passerelles facilitant l'accès aux différents éléments des engins.

La conception du nouvel atelier permettra également d'effectuer des opérations combinées d'entretien, ce qui augmentera la productivité globale.

Une recherche d'intégration à l'environnement

La mise en service du nouvel atelier ne va pas sans soulever des questions légitimes quant aux problèmes que ces activités pourraient engendrer pour les riverains. Consciente de la nécessité d'intégrer au mieux l'atelier dans son environnement, la SNCB a décidé de tout mettre en œuvre afin de limiter au maximum les nuisances liées à ces activités, notamment en ce qui concerne l'émission de bruits. Ce problème étant l'un des plus sensibles, il a fait l'objet de réflexions qui ont permis d'aboutir à une solution des plus acceptables en terme d'environnement sonore :

- Le stand gasoil, où viennent stationner les locomotives diesel, est l'endroit le plus bruyant de l'atelier. Afin de limiter la propagation des émissions sonores, il a été décidé de le construire entre l'atelier et l'autoroute, à l'opposé des habitations. A noter que d'ici 2007, les locomotives les plus bruyantes du parc "diesel" auront disparu, atteintes par la limite d'âge. En plus, ce parc aura diminué au bénéfice de nouvelles locomotives électriques pour le fret.
- L'atelier lui-même sera parfaitement insonorisé, les travaux effectués à l'extérieur du bâtiment étant peu bruyants et strictement limités.
- Le déplacement des engins vers l'atelier, notamment celui des locomotives diesel, constituera une autre source de bruit. L'utilisation de longs rails soudés ainsi que la limitation de la vitesse des engins sur les voies contribueront à réduire le niveau sonore des activités. Le long des habitations, où cela s'avérerait nécessaire, il est prévu d'interposer des écrans anti-bruit dont l'efficacité ne doit plus être démontrée. Cette nécessité sera mise en évidence dans l'étude d'incidence.
- L'accès routier se fera rue de Tilff, là où il n'y a pas d'habitations.
- Les eaux usées seront systématiquement traitées avant évacuation.
- En vue de réduire sa consommation d'eau, l'atelier sera équipé d'un système de récupération des eaux de pluies.
- L'énergie solaire sera utilisée pour la production d'eau chaude nécessaire au nettoyage.

Le début du faisceau du grill côté Angleur commence dès la sortie de la gare d'Angleur et occasionnera l'allongement du passage inférieur de la rue de Chênée et donnera lieu à un réaménagement de la place de la Gare, étudié de manière conjointe par la SNCB et la Ville de Liège.

Pour accueillir les véhicules des agents de la SNCB, des places de parking seront aménagées à l'intérieur du site, ce qui permettra d'éviter les problèmes de voitures-ventouses dans le quartier.

Le devenir de l'ancien atelier de Kinkempois

L'actuel Atelier de Kinkempois a été reconstruit juste après la guerre. Conçu à l'origine pour l'entretien des locomotives à vapeur, il est ensuite devenu un atelier de maintenance pour le matériel de traction électrique et diesel. Il sera démoli d'ici 2008 pour céder la place à un tout nouveau *Centre Logistique Infrastructure (CLI)*. Celui-ci regroupera sur un seul site, dans des conditions modernes, des activités éparpillées aujourd'hui dans toute la région. Il accueillera 200 personnes qui participeront à l'entretien des voies, de la caténaire et de la signalisation.

Comme à Charleroi

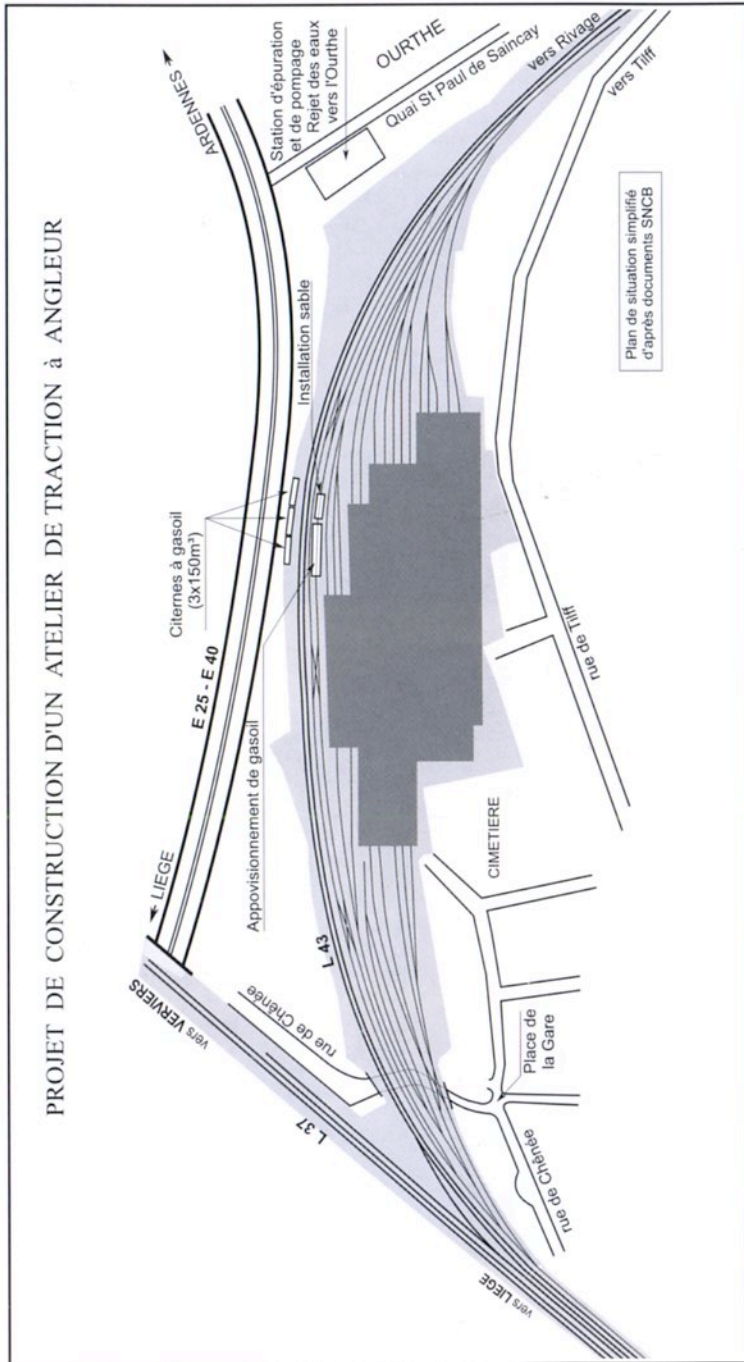
En pratique, la conception du futur atelier d'Angleur ne sera pas très différente de celle de l'Atelier de Traction de Charleroi, mis en service en 2000. Les trois photos présentées ci dessous le sont à titre d'exemple, de manière à donner une idée de ce à quoi pourrait ressembler le futur atelier d'Angleur. L'aménagement réel sera bien sûr quelque peu différent.



Vue de l'intérieur de l'Atelier de Traction de Charleroi
Photo SNCB – D. Moinil (août 2002)



Atelier de traction de Charleroi-Sud-Quai
↑ Vue d'un des faisceaux extérieurs
↓ Architecture de la façade principale
Photos SNCB – F. Dewulf (août 2002)



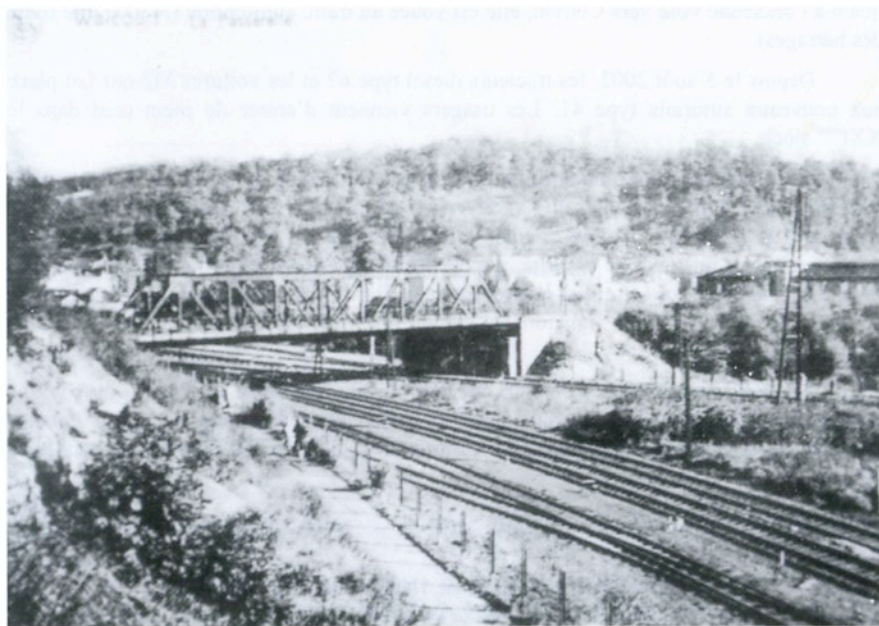
La ligne 132 hier et demain

La gare de Walcourt et sa « passerelle »

Fin 1998, la gare de Walcourt a vibré durant quelques jours au rythme des festivités organisées à l'occasion du 150ème anniversaire de l'arrivée du 1er train. C'était le 27 novembre 1848.

L'Entre-Sambre-et-Meuse découvrait ce nouveau moyen de transport, « destiné à relier la Sambre à la Meuse, par les vallées de l'Eau d'Heure et du Viroin, dans le but essentiel de pouvoir transporter, par tous les temps, le minerai de fer dont les gisements étaient importants, le bois de nos forêts, les pierres calcaires et autres productions, vers les hauts fourneaux, charbonnages et industries de la région de Charleroi ou vers la France, mais aussi et peut-être surtout la houille produite dans les charbonnages du « Pays Noir ». Ces entreprises avaient déjà créé un réseau ferré privé afin d'évacuer leur production vers les gares existantes, ou à créer, et vers les canaux et rivières navigables ». Des embranchements étaient construits vers Laneffe et Morialmé. Dans les années qui suivirent, la ligne de Charleroy à Walcourt fut prolongée vers Florennes et Vireux (France).

La gare de Walcourt devenait peu à peu un noeud ferroviaire important. A une certaine époque, on y dénombrait quelque 1 000 cheminots. Un atelier à locomotives fut édifié.



Walcourt - la « passerelle » vers 1950 (coll. Dauphin F.)

De cette époque, deux halls subsistent. Rachetés par la ville, ils font actuellement l'objet d'une longue et patiente rénovation et deviendront le siège du service des travaux. Elle devint la station principale du Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse. La société avait son siège au « Jardiniet-lez-Walcourt ». Ses bureaux occupaient un immeuble contigu à la porte d'honneur de l'ancienne abbaye dont l'emplacement, dans sa presque totalité, avait été accaparé par les nouvelles installations : bâtiments, voies, ateliers, remise, etc... Quelque 125 convois de marchandises et de voyageurs, jour et nuit, y passaient. Sans compter les opérations de triage.

Le quartier du « Jardiniet » était relié à la rue de la Station par un passage à niveau. Comme souligné plus haut, le trafic était tel que le passage à niveau était souvent fermé.

Aussi, en 1912, il fut décidé de modifier les voiries et de construire un pont métallique surplombant les voies vers Florennes et Vireux. D'une ouverture de 45 m et d'une largeur de 5,80 m, il était et est toujours appelé communément la « passerelle ». De l'enfance, ma mémoire garde un souvenir indélébile de mes longs arrêts, accoudé à la balustrade, émerveillé par le ballet empanaché des machines de manoeuvre (par ex. les type 81).

Elle fut rénovée en 1936 et repeinte à de nombreuses reprises. En 1943, et surtout 1944, de jour comme de nuit, la gare subit les bombardements et mitraillages aériens de la part des Alliés. Aujourd'hui encore, elle en porte les stigmates.

Depuis le 31 août 1970, le tracé de la ligne 132 a été modifié suite à la construction du complexe des barrages de l'Eau d'Heure. La « passerelle » voit dès ce jour-là défiler les convois ferroviaires vers Couvin sur l'assiette de l'ancienne voie vers Florennes ; quant à l'ancienne voie vers Couvin, elle est vouée au trafic automobile (N 978, dite route des barrages).

Depuis le 5 août 2002, les tracteurs diesel type 62 et les voitures M2 ont fait place aux nouveaux autorails type 41. Les usagers viennent d'entrer de plein pied dans le XXI^{ème} siècle.

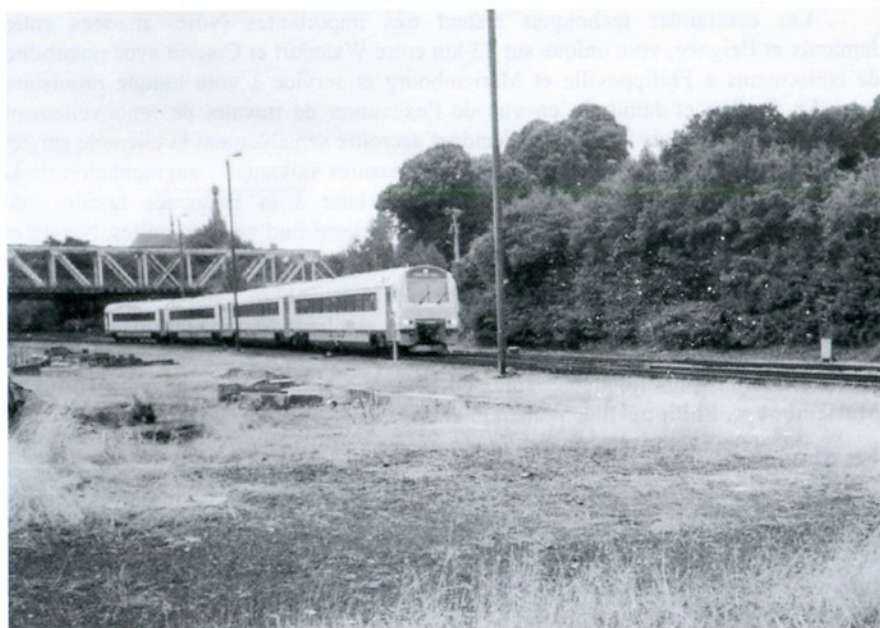
Mais, subissant de plus en plus les outrages du temps, la vénérable « passerelle » présente depuis quelques mois des déficiences de structure qui ont même nécessité la fermeture de la N 978 à toute circulation. Aujourd'hui, le MET a placé des filets de protection. Dans un souci de sécurité, il a été décidé que la « passerelle » serait livrée à la pioche des démolisseurs et qu'un nouvel ouvrage d'art - un pont à poutres - la remplacera en 2003 (pour être complet, signalons qu'elle est propriété à parts égales du MET et de la SNCB).

Après 90 ans de bons et loyaux services, la « passerelle » disparaîtra du paysage walcourrien. Gageons que les plus anciens auront un pincement au coeur lorsque l'événement se produira. Si la parole lui était donnée, elle pourrait égrener une multitude de souvenirs.

G. Coquiart

Bibliographie

- FROMENT Arnould, *Walcourt et son passé*, éd. Héraly Charleroi- Bruxelles - 1958
 GOLARD Roger et LIEVENS Paul, *En Entre-Sambre-et-Meuse, quand arriva le rail*, Cercle d'Histoire de l'Entité de Walcourt - 1995
 LIEVENS Paul et GOLARD Roger, *Walcourt, une entité au fil de ses gares*, 1996



- ↑ la « passerelle » - février 2002 - G. Coquiart
↓ la « passerelle » - 03 08 02 - G. Coquiart (+ AR 4171 et 4161 entrant en gare de Walcourt et assurant le L 4680 - 9 h 47 vers Charleroi)

Nouveau service des trains sur la ligne Charleroi - Couvin

La ligne 132 (Charleroi – Couvin), désignée comme ligne à qualité totale, a fait l'objet d'une étude de la SNCB visant l'amélioration du service des trains actuel, dont les résultats ont été présentés en mars dernier au Conseil d'Administration de la Société.

En effet, malgré l'offre, les contraintes techniques actuelles sont telles que le service ferroviaire sur la ligne 132 présente des points faibles : pas de cadencement, avec intervalles assez longs entre deux trains en période creuse, des correspondances non systématiques et une vitesse commerciale peu élevée vu les nombreux points d'arrêt. Par conséquent, le service actuel des trains attire majoritairement la clientèle habitant très près des gares et points d'arrêt et la SNCB pense ne pas offrir un service de qualité aux navetteurs devant se rendre vers ou au-delà de Charleroi.

La SNCB se fixe comme objectif d'offrir un service nettement amélioré grâce à la mise en service des autorails 41 offrant plus de confort et permettant une légère amélioration du temps de parcours, au relèvement de la vitesse de référence de la ligne de 90 à 120 km/h sur plusieurs tronçons. D'autre part, les études « mobilité » menées dans la région mettent en évidence les problèmes de saturation routière à l'entrée de Charleroi et le transfert nécessaire de la voiture vers les transports en commun.

Les contraintes techniques restent très importantes (voies mariées entre Jamioux et Beignée, voie unique sur 33 km entre Walcourt et Couvin avec possibilité de croisements à Philippeville et Mariembourg et service à voie unique provisoire entre La Sambre et Jamioux en vue de l'exécution de travaux de renouvellement d'ouvrages d'art). Mais la SNCB a décidé d'accroître sensiblement la clientèle sur cet axe en offrant un meilleur service grâce aux mesures suivantes : augmentation de la vitesse commerciale ; circulation cadencée de base à la fréquence horaire ; de meilleures correspondances toute la journée à Charleroi-Sud vers Bruxelles, Namur et Mons ; augmentation de la fréquence.

La offre nouvelle proposée à partir du 15 décembre 2002 a été conçue de manière à accorder la priorité à l'accès rapide aux grandes villes, en l'occurrence Charleroi et au-delà : un service de relations rapides cadencées qui desservent les points d'arrêt les plus fréquentés (plus de 100 voyageurs montés par jour) : **Couvin, Mariembourg, Philippeville, Walcourt et Berzée.**

Le plan initial

En semaine, ces cinq gares seraient desservies toute la journée par une relation par heure à laquelle le label « IR » serait attribué vu le niveau de confort et de vitesse commerciale atteints. Cette offre serait complétée par des **trains supplémentaires** notamment en début de matinée, le midi et en fin d'après-midi **desservant tous les points d'arrêt.**

Le week-end, ces cinq mêmes gares seraient desservies toute la journée par une relation IR toutes les heures. Cette desserte toutes les heures se justifiait vu l'attrait touristique de cette région et dans la mesure où l'accélération du trajet permet

une meilleure utilisation des moyens : la fréquence horaire est offerte avec le même nombre de prestations de personnel qu'actuellement.

Pour atteindre cet objectif, la seule solution consiste à réduire significativement le temps de parcours et à offrir aux voyageurs une vitesse commerciale attrayante (gain de temps d'environ 10 minutes de Couvin à Charleroi) ; ce qui implique nécessairement de diminuer le nombre d'arrêts du train IR. Six points d'arrêts non gardés n'auront donc pas le statut d'arrêt de gare IR : Yves-Gomezée, Cour-sur-Heure, Ham-sur-Heure, et Jamioulx, ainsi que les deux points d'arrêt qui, à l'heure actuelle, ne sont desservis exclusivement que pendant les heures de pointe : Pry et Beignée.

La desserte suburbaine des grandes agglomérations étant une autre priorité, les six points d'arrêts précités continuaient à bénéficier d'une desserte de trains P omnibus (environ 20 trains, deux sens réunis) avec une desserte nettement plus élevée pour Pry et Beignée (deux fois plus de trains qu'actuellement). De manière générale, la desserte serait beaucoup plus dense aux heures de pointe, ce qui rencontre les besoins de 80% de la clientèle de ces points d'arrêt. En dehors des heures d'affluence, les voyageurs qui doivent parcourir quelques kilomètres de plus pour rejoindre une gare IR auraient pour compensation une fréquence nettement plus élevée.

Ce nouvel aménagement représentait un effort important de la part de la SNCB. En effet le nombre de trains par jour (deux sens réunis) passait, en semaine, de 38 à 58 (soit + 53 %) et le week-end, de 17 à 34 (soit + 100 %). De plus, ce nouveau service était réalisé par une utilisation plus intensive du matériel et du personnel roulant par rapport à la desserte actuelle.

Actualisation

Le Conseil d'Administration de la SNCB a demandé qu'il soit tenu compte des réserves formulées par le *Comité Consultatif des Usagers* (CCU), en particulier à propos de la fréquence de desserte des points d'arrêt n'ayant pas le statut des gares IR.

Suite aux discussions avec le CCU, le projet initial de service de semaine basé sur une trame IR cadencée, des trains de pointe et 6 trains L par sens desservant tous les points d'arrêt aux heures de pointe a été adapté par la transformation de quelques trains IR en trains locaux afin d'assurer la meilleure couverture horaire possible des points d'arrêt de la ligne. Les gares à statut IR sont nettement mieux desservies avec une dizaine de trains en plus par jour et par sens ; Pry et Beignée voient également leur nombre de trains augmenter ; Jamioulx, Ham sur Heure, Cour sur Heure et Yves-Gomezée ont quelques trains en moins mais les trains supprimés ne concernaient qu'un nombre très faible de voyageurs.

Pour ce qui concerne le service du week-end, l'objectif était basé sur la même volonté que pour le service de semaine : offrir le meilleur service possible avec les mêmes moyens qu'actuellement. Seuls deux scénarios ont été envisagés : soit, comme c'est le cas aujourd'hui, un train toutes les deux heures desservant toutes les gares ; soit, un train IR toutes les heures mais ne s'arrêtant plus dans quatre gares aujourd'hui desservies le week-end. Ce deuxième scénario proposé par la SNCB n'a pu faire l'objet d'un consensus avec le CCU et le représentant du Cabinet de la Ministre de la Mobilité et des Transports bien qu'il ait reçu un accueil favorable auprès des administrations communales concernées. Dès lors, le **service actuel le week-end sera provisoirement maintenu au 15 décembre 2002.**



- ↑ les anciennes rames réversibles et un autorail série 41 en essais à *Walcourt* en février 2002 (photo G. Coquiart)
↓ rame réversible M 2 à *Couvin* le 8 juillet 2002 (photo R. Marganne)

DOSSIER

Athus-Meuse, le dernier été des diesels

L'Athus-Meuse est arrivée au bout du tunnel !

Après plus de sept ans de travaux marqués par une série interminable de chantiers et de perturbations, notre Athus-Meuse émerge de cette période chaotique non pas simplement rénovée mais totalement reconstruite et prête à affronter les défis économiques du monde des transports en ce début de siècle.

Tout a été, en quelques années, refait à neuf : Les ouvrages d'art, la voie, les gares et ne parlons pas de la signalisation qui est passée du signal à palette au système informatisé avec commande centralisée. Quand à la caténaire, elle est partout présente et a modifié totalement l'aspect de l'un ou l'autre des sites ferroviaires longtemps marqués par une image très « *années cinquante modifiées années septante* », nous pensons à Bertrix, Florenville ou Virton...

Dans quelques semaines, le 25 kV va irriguer les fils de contact dont certaines sections attendent le fluide magique depuis bientôt quatre années : en effet, on pouvait déjà voir la caténaire déroulée et réglée dans les secteurs de Graide et Paliseul dès octobre 1998.

En ce début du mois d'août, examinons point par point l'état des installations et de l'exploitation avant que le grondement sourd des diesels GM ne disparaisse pour toujours du fond sonore de nos belles forêts ardennaises et gaumaises....

Ouvrages d'art

Comme prévu, les travaux de mise au gabarit des derniers tunnels traités, à savoir : Pondrôme, Vonêche et Gedinne sont arrivés à terme fin mai, y compris le chantier de confortement du viaduc de Thanville.

Terminés, les travaux ? Pas tout à fait.... Un nouveau chantier s'est ouvert dans le courant du mois de juin avec pour objet la réfection du viaduc de Florenville traversant la Semois en amont de la gare côté Bertrix. Ce bel ouvrage à quatre arches méritait de gros travaux de réhabilitation : Confortement des fondations des culées plongeant dans la rivière, remplacement des voussoirs, lesquels sont déjà approvisionnés sur l'ancien quai à bois, et pose de balustrades neuves. Ces travaux imposent une limitation à 40 km/h dans les deux sens et entraîneront la fermeture complète de la section Bertrix – Florenville durant le week-end du 24 et 25 août. Sans doute les toutes dernières perturbations.....

Notons pour la petite histoire que ce chantier a fait ressurgir de la végétation, où il était quasiment enfoui depuis des lustres, un bâtiment situé au pied du viaduc qui devait faire office, sauf erreur, de station de pompage destinée à remonter l'eau de la Semois pour alimenter la grue hydraulique de la gare. Peut-être un lecteur ayant quelques souvenirs de Florenville au temps de la vapeur pourrait-il nous confirmer cette hypothèse ?

Voie

Les interventions qui étaient en cours au printemps entre Florenville et Virton sont terminées. Rappelons que celles-ci consistaient à poser une nouvelle paire de jonctions reliant les voies principales au niveau de la BK 102, démonter les jonctions de l'ancienne gare de St-Vincent-Bellefontaine, effectuer les mêmes opérations sur le site de l'ancienne gare de Meix devant Virton.

Signalons au passage l'approvisionnement fin juillet de rails neufs destinés au renouvellement en gare de Florenville de la voie 'A' (direction Virton) et surtout de la voie de garage 3 qui en avait vraiment besoin : rails et traverses sont en bien mauvais état ce qui impose une vitesse limitée à 20 km/h sur cette voie parcourue plusieurs fois par jour depuis que la télécommande des aiguillages est effective depuis Bertrix.

Le nouveau important du moment, c'est l'engagement à Aubange des travaux de construction de la ligne en direction de la France, vers Mont Saint Martin et Longwy. En quelques mois, l'Y d'Aubange est devenu méconnaissable avec l'adjonction de l'amorce de cette nouvelle branche. En venant de Virton, on trouve donc respectivement : sur la gauche, la voie se dirigeant par une large courbe vers le nord en direction d'Athus (B) en longeant le chantier des containers, au centre, une nouvelle section de voie dont l'assiette a été récupérée sur l'extrémité du terrain du chantier des containers, cette section reprenant, 200 mètres au-delà, la direction de Rodange (L), à droite, ce qui était la ligne de Rodange, doit s'infléchir vers le sud et constituera la branche française de la nouvelle configuration de l'Y qui sera mise en service au cours du premier semestre 2003.



Le dernier été des diesels sur l'Athus Meuse : La lumière du crépuscule éclaire le couplage 5316 + 5302 sur le faisceau d'Athus en tête d'un train de containers en attente de départ pour Stockem (29.07.02 - 20h00 ; photo de l'auteur)

Rappel de l'organisation de la distribution électrique

En complément aux informations parues dans le n° 117 de Trans-fer, on trouvera ci-après un tableau de synthèse listant les équipements d'alimentation électrique installés entre Dinant et Athus.

Localisation	B.K.	Description de l'équipement du point de localisation
Anseremme	4,9	Point de jonction avec la caténaire 3 Kv
Houyet	15,0	Sous-station - Début du feeder Houyet - Paliseul
Beuraing	24,7	Poste autotransformateur
Vonèche	37,7	Poste autotransformateur
Bièvre	50,8	Poste autotransformateur
Paliseul	61,6	Poste autotransformateur. Fin du feeder Houyet – Paliseul
Les Assenois	68,3	zone neutre de séparation des phases (sous-stations Houyet/Virton)
Bertrix	73,7	Sous-station - Début du feeder Bertrix – Virton
Straimont	81,2	Poste autotransformateur
Izel	100,0	Poste autotransformateur
Meix/Virton	111,9	Poste autotransformateur
Virton (Dampicourt)	115,5	Zone neutre de séparation des phases Début du feeder Virton – Aubange
Virton	117,4	Sous station - Fin du feeder Bertrix – Virton
Aubange	140,0	Poste autotransformateur - Fin du feeder Virton – Aubange
Athus	210,2 (*)	Point de jonction avec la caténaire 3 kV

(*) BK de la ligne 162



Une vue du poste autotransformateur d' Izel, commune de Chiny, situé exactement face à la BK 100. (17.04.02 – photo de l'auteur)

Caténaires

Etait en cours fin juillet le déroulage des caténaires entre les BK 102 et 103 non loin de Saint-Vincent-Bellefontaine. Rappelons que la pose, non prévue à l'origine, des deux jonctions au niveau de la BK 102 avait nécessité en 2001 la dépose de non moins de 1 000 mètres de caténaire sur chacune des deux voies et le remplacement de huit supports par des pylônes de dimensions supérieures comme tenu de l'équipement supplémentaire en fils de contact à installer au droit des dites jonctions. Les huit poteaux démontés (dont les n° 102-16 et 102-26) sont toujours entreposés sur le site et le destin de ce matériel neuf ne peut que laisser rêver... Espérons pour eux une nouvelle et prochaine utilisation !

Plus loin en direction de Virton, il restait à combler le hiatus caténaires subsistant de part et d'autre du tunnel de Lahage entre les BK 105,3 et 108 : C'est chose faite... à moitié : en effet, le fil de contact était déroulé fin juillet seulement sur voie 'B' (direction Bertrix), la voie 'A' restant à traiter sur la section précitée.

Signalons une autre dépose de caténaire, sur une longueur de 1,8 kilomètre entre les BK 114,2 et 116. La cause en est un problème d'instabilité du terrain, constitué d'une épaisse couche de tourbe, au niveau de la BK 115,5 où est implanté la zone neutre de séparation des phases nécessitant l'installation d'un équipement spécifique. Après scellement des supports, les services techniques se sont rapidement aperçus que ceux-ci n'étaient pas maintenus fermement dans le sol et commençaient à prendre un « gîte » inquiétant après pose des consoles et du fil de contact.

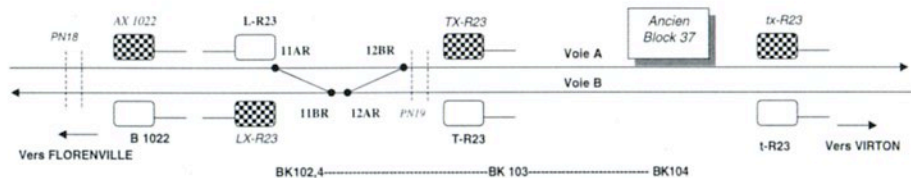
Il a donc fallu effectuer les travaux complémentaires suivants : démontage du fil de contact sur 1800 mètres, démontage des consoles, démontage des poteaux instables (une dizaine), reprise des fondations avec forage sur une profondeur de sept mètres, nouveau scellement des poteaux, repose de la caténaire. La dernière phase de ces travaux imprévus était en cours fin juillet avec une prévision de fin pour le mois de septembre. Pour terminer ce chapitre, nous pouvons annoncer que les poteaux caténaires sont enfin apparus du côté d'Aubange, au delà de la BK140, dernier secteur vierge de tout travaux d'électrification il y a encore quelques mois. Démarrage certes tardif mais encore dans les temps pour respecter les échéances prévues....

Signalisation

Après la mise en service de l'extension de l'EBP-PLP de Bertrix entre Beauraing et Anseremme à la limite de la zone d'influence de la cabine de Dinant le 6 mai dernier, c'est le secteur de Florenville qui a bénéficié d'une extension de la signalisation automatique à compter du 17 juillet sur la voie B et du 24 juillet sur la voie A. Depuis cette date les doubles jonctions entre voies principales de la BK 102 sont devenues opérationnelles avec consécutivement une nouvelle section de pleine voie comprise entre les BK 93 (gare de Florenville) et 104 (ex gare de Saint-Vincent-Bellefontaine) bénéficiant du block automatique.

Le schéma ci-joint décrit le plan de signalisation de ce nouveau secteur et vient en complément (côté Virton) du plan de Florenville paru dans le n° 120 de votre encyclopédie ferroviaire préférée. Pour être tout à fait complets, précisons que les deux premiers signaux implantés à la BK 104, 2 en entrée de la zone gérée par le block automatique font provisoirement office d'avertisseurs et sont immatriculés comme tels (t-r23 et tx-r23). Le 19 octobre exactement, l'extension de l'EBP de Bertrix concernait le secteur de Virton et sonnait le glas du block 41, ultime poste encore autonome de l'artère.

SECTEUR DE SAINT VINCENT BELLEFONTAINE
SCHEMA VOIE ET SIGNALISATION



Nota :

Ce plan est sans échelle

Les codes des signaux sont suffixés 'R-23' : Block 23, secteur 'R' (Florenville)

Les codes des aiguillages sont suffixés 'R'

JP 13/0N/2002



Les dernier été des « michelines » garées sur les voies de débords de l'atelier de Stockem le 29/07/2002 : 4502 et 4410 ; 4404, 4509, 4504, 4508 et 4408 (photo de l'auteur)

Exploitation

Bonne nouvelle pour les voyageurs de Virton : à compter du 25 juillet 2002, l'horaire habituel de la ligne Bertrix – Virton a été rétabli, mettant un terme à l'interminable stationnement imposé aux autorails en gare de Florenville, pénalisant d'une quinzaine de minutes en moyenne le temps de parcours jusqu'à Virton, et ce depuis le 10 juin 2001. Par contre, les circulations sont toujours établies pour une vitesse de référence en ligne de 90 km/h alors que les 120 km/h sont autorisés sur une grande partie de la ligne. Peut-être que le nouvel horaire du 15 décembre prochain apportera-t-il une bonne surprise aux usagers ?

Matériel

Alors que l'effectif des nouveaux autorails attribué à l'Athus-Meuse est complet (10 unités, numéros compris entre 4126 et 4135), l'ancien matériel est encore visible, utilisé presque exclusivement aux navettes Libramont – Bertrix. Pour combien de temps ? Nul ne se risque aujourd'hui à avancer une date de retrait définitif de ces vénérables engins dont sept d'entre eux (4404, 4408, 4410, 4502, 4504, 4508 et 4509) étaient (définitivement ?) garés fin juillet sur les voies de garage des ateliers de Stockem.

La remise de Bertrix a été définitivement abandonnée le 15 octobre 2002 : le dépôt des conducteurs sera hébergé dans des bâtiments provisoires provenant de la gare de Namur. La nouvelle station-service implantée à Bertrix est opérationnelle. Sachez enfin, amis lecteurs, que cette installation est destinée exclusivement à la distribution du carburant pour les autorails, à l'exclusion des locomotives qui devront s'alimenter à Stockem.

Quant à la première circulation électrique, assurée par une locomotive série 13, elle a eu lieu sur le parcours Bertrix – Dinant aller-retour le 30 septembre dernier... *J. Perenon*



Saint-Vincent-Bellefontaine, BK 104,2 : début de la zone de signalisation télécommandée par le poste informatique de Bertrix. Un autorail en direction de Virton passe au droit des signaux avertisseurs provisoires t-r23 et tx-r23 le 30/07/2002 à 16h30 (photo R Marganne – J. Perenon)

Première circulation électrique au sud de Bertrix

Samedi 19 octobre dernier, le GTF asbl organisait un voyage d'adieu aux autorails série 454 et 45 sur la section sud de l'Athus-Meuse, entre Libramont, Bertrix, Virton, Athus, la bifurcation d'Autelbas et Arlon. La centaine de membres qui y participait a eu la surprise de participer à une opération « historique » : la première circulation électrique d'essais au sud de Bertrix. Le train d'essais, limité à 80 km/h, était en fait une rame encadrée composée de la locomotive SNCB 1357, de deux wagons plats chargés et d'une locomotive diesel série 53 avec frein dynamique. Parti à 8h05 de Virton, ce train a parcouru les sections Virton – Athus, Athus – Bertrix et retour à Virton sous caténaire 25 kV mise sous tension à cette occasion. Ce train d'essais a évidemment « croisé » le « spécial » du GTF, ce qui nous vaut quelques parallèles réalisés « en numérique » par notre secrétaire Jacques Ferrière. Nous y avons joint une photo du raccordement de l'usine *Burgo-Ardenne* à Virton, dernier embranché de l'Athus-Meuse, si l'on excepte le PED d'Athus : le raccordement est en fait un moignon de l'ancienne ligne 155 Marbehan – Virton – Lamorteau (frontière)...

La mise en service de la traction électrique sur l'Athus-Meuse est toujours prévue le 15 décembre prochain (avec inauguration le 19). A cette époque, une partie du trafic marchandises qui circule actuellement sur l'axe 161-162 (via Jemelle et Stockem – on parle d'une dizaine de trains) basculera sur l'Athus-Meuse. Puis, l'axe nouvellement électrifié « montera » progressivement en puissance, permettant de délester de plus en plus la ligne 162 de son trafic marchandises actuel. *R. Marganne*



Bertrix – 19.10.02 : voie 2, locomotive électrique 1357 en tête du train d'essais, voie 3 autorails GTF 4505-4501 (photo J. Ferrière)



↑ Florenville : voie 2, train d'essais remorqué par la 1357,
voie 3 autorails GTF 4505 et 4505

↓ Harnoncourt (ancienne ligne 155) : autorails GTF 4501 et 4505 à l'entrée du
raccordement Burgo-Ardennes, au pied de l'aiguille de déraillement
(photos J. Ferrière - 19.10.02)

A la recherche des lignes oubliées de Gaume et du pays d'Yvois – 20.07.02

Nous étions 110 le samedi 20 juillet dernier ... à nous être donnés rendez-vous à Libramont à 9h45 pour une excursion GTF « différente » mariant ferroviaire et tourisme. Notre Association avait affrété deux autocars, dont un à deux étages... qui créera un certain souci, notamment pour parcourir les vestiges de l'ancienne ligne 163A Bertrix – Muno et son prolongement français jusqu'à Carignan. Puisque, côté belge, les rails de cette « ligne fantôme » - ainsi qu'on l'appelle dans la région - sont arrachés depuis bien longtemps, les autocars nous ont permis de nous rendre compte du tracé. Un tracé remarquable, avec maints ouvrages d'art (ponts et tunnels), tous en parfait état, pour une ligne de chemin de fer aux normes luxueuses – plate-forme pour double voie, absence de passage à niveau... – construite au début du XX^{ème} siècle, et dont les Allemands ont fait leurs choux gras pendant les deux guerres mondiales, comme Roland Marganne a pu en faire état dans une plaquette spécialement éditée pour l'occasion. Il faut savoir qu'il avait été éclairé par les recherches de notre membre Marcel Constant, mémoire vivante de Jamoigne, et de son ancien collègue René Incourt, président du syndicat d'initiative de Muno.

Après un petit crochet par la gare de Bertrix, histoire de voir l'avancement des travaux d'électrification de l'Athus-Meuse, nos autocars nous ont d'abord menés à Herbeumont, où une belle et double allée d'arbres, plantée par la commune lors l'ouverture de la ligne au trafic commercial après 1918, indiquait l'accès à une gare dont le bâtiment est rasé depuis longtemps. Une vaste cour à marchandises pavée rappelle la vocation de « gare aux bois » d'Herbeumont. Nos membres, eux, avaient rendez-vous avec une balade de quelque 5 km aller-retour sur l'assiette de l'ancienne ligne en direction de Muno. Sous un soleil provençal, la « procession » commémorative commença en franchissant le pont qui franchit la route Herbeumont – Florenville : une assiette très large – nous sommes en plein dans l'ancien grill de sortie, un garde-corps en fer forgé du plus bel effet. Quelques centaines de mètres encore sur un chemin bucolique – où l'assiette prévue pour la double voie est nettement visible – et nous abordons un des plus beaux ouvrages d'art de la ligne : le viaduc de Conques, jeté au-dessus de la Semois, avec ses 7 arches et une hauteur maximal de 40 mètres par rapport au lit de la rivière. Coup d'œil imprenable sur la vallée mais aussi sur le camping au pied du viaduc, par de petites loges aménagées à chaque arche. Un garde-corps curieux, en maçonnerie, de quelque 1 mètre 60 de haut : le garde-corps d'origine n'était-il pas en fer forgé, se demanda un fin connaisseur de la ligne ?

Plus loin, nous poursuivons sur l'assiette de la ligne, qui pénètre dans un sous-bois. Le chemin est balisé par une ligne à haute tension, posée par *Electrabel* dans les années soixante sans doute, qui suit la plate-forme de la ligne... jusqu'au tunnel de Sainte-Cécile, dont l'électricien a profité pour faire franchir la colline à sa ligne à haute tension : celle-ci est en caniveau dans le tunnel lui-même : un gare de pérennité.

C'est au portail d'entrée du tunnel que la balade se terminait, dans une maçonnerie monumentale, voire gigantesque pour une « petite ligne » : un tunnel rigoureusement rectiligne de plus de 1 300 mètres, qu'un villageois présent assurait

encore franchir de temps à autre à pied, moyennant une bonne lampe de poche et de bons souliers. Car il faut tout de même une bonne vingtaine de marche pour franchir l'ouvrage d'art. Au-delà de celui-ci, un chemin *Ravel* – un des premiers de Belgique sans doute – mène à Muno, par le site de l'ancienne voie ferrée.

Nous, nous sommes revenus sur nos pas, et sommes remontés dans les autocars à Herbeumont. De là, nous nous sommes rendus jusqu'à Muno : l'assiette de notre ligne était visible de partout dans le paysage, soit par une coulée verte, soit par des ouvrages d'art dont deux, jetés au dessus de notre route, limitaient la hauteur disponible à... 3 m 50. En fait, grâce à la construction en arche, il suffit à notre autocar à deux étages de rouler dans l'axe de celle-ci pour franchir ce point singulier sans encombre. Après un passage (trop) rapide sur le site de l'ancienne gare de Muno, à l'autre bout du village, nous avons abordé le parcours français de notre ligne, où nous avons retrouvé les rails à Messempré. Ici, la ligne longe le plus souvent la route, dans la tradition des voies ferrées d'intérêt local françaises. Nous l'avons suivie jusqu'à Carignan où la ligne offre la particularité de se raccorder à l'artère Valenciennes – Thionville dans un faisceau d'extrémité de la gare, histoire de bien montrer que la ligne qui nous occupe est propriété du département des Ardennes (08)...

Mais nous allions plus loin encore. Après un détour par la gare – aujourd'hui fermée – de Margut, nous sommes montés à Saint-Walfroid, où un repas de midi régional nous attendait. Ermitage historique, Saint-Walfroid a séduit nos membres, qui nous en ont réclamé l'adresse : en fait, l'Ermitage reçoit sur rendez-vous pour des repas ou des séjours seul ou en famille, dans un cadre totalement rénové ; réservation indispensable par téléphone au 00-33 324 22 67 31 ou par courrier (Ermitage de Saint-Walfroid, F-08370 MARGUT).

L'après-midi nous conduisit à Montmédy pour une visite panoramique des remparts, d'où nous avons pu découvrir toute la région et notamment le tracé de l'artère Valenciennes - Thionville dans le secteur. Pour le retour vers Virton, nous avons suivi l'assiette de la ligne via Ecouviez et Lamorteau, qui connut son heure de gloire au moment du trafic du minerai de fer lorrain, ligne que le GTF put parcourir jusqu'à Ecouviez en 1984. Vestiges du passé ferroviaire, la gare d'Ecouviez est aujourd'hui un restaurant et le site du faisceau un lotissement de pavillons, tandis que salle de réunion et logements sociaux ont été aménagés à Lamorteau, village de notre regretté membre Jean-Claude Léonard. Un dernier détour par l'usine *Burgo-Ardennes* (ex-*Cellulose des Ardennes*), le plus gros employeur de la région et nous arrivions à Virton pour 18 heures, afin de donner correspondance à l'autorail de Libramont, que la plupart de nos membres reprenaient, afin de tester le confort et les qualités des autorails série 41, aujourd'hui généralisés sur les lignes ardennaises de l'Athus-Meuse.

Comment ne pas remercier notre membre lyonnais, mais gaumais de cœur Jacques Perenon, âme et guide avisé de ce voyage, ainsi que notre secrétaire Jean Laterre, dont l'organisation discrète, efficace et conviviale permit à chacun de profiter d'un voyage gratifié d'un soleil inattendu pour un mois de juillet à vrai dire tristounet.

Votre participation massive et votre appréciation positive montre que ce type de voyage à la fois ferroviaire et touristique, à nos frontières, répond à une demande...

R. Merganne

Retour au pays d'Yvois

Visite aux établissements Palfroid, usine de Messempré

*A la mémoire de mon beau-père, Philbert PONCELET dit « Gilbert »,
décédé en 2001, qui travailla durant trente années à l'usine de Messempré.*

HISTORIQUE DU SITE DE MESSEMPRE

La première implantation industrielle au lieu-dit « Messempré », situé sur la commune de Pure dans le département des Ardennes françaises, date du début du XIX^{ème} siècle. La présence de forêts et de petits cours d'eau est à l'origine de l'installation des forges *Boutmy* qui, reprises ultérieurement par les frères Schneider, seront transformées en laminoirs qui se spécialiseront rapidement dans la production de la tôle bleue des Ardennes. Notons que dès 1871, l'usine sera raccordée à la voie ferrée lors de la création de l'antenne à voie normale Carignan – Messempré et en assurera jusqu'à nos jours la majorité du trafic.

En 1912, les laminoirs sont acquis par De Wendel qui oriente la production vers une nouvelle spécialité : la tôle mince. En 1954, l'établissement est repris par la SOLAC qui, propriétaire par ailleurs de l'usine ultra moderne de Florange, spécialisée dans le laminage à chaud, éteint définitivement les laminoirs vieillissants de Messempré et donne une nouvelle orientation au site : le profilage à froid de tôles d'acier, puis l'année suivante le profilage des palplanches.

Au fil des années, SOLAC deviendra SACILOR puis SACILOR-USINOR, puis l'usine sera vendue dans les années septante au groupe GPRI et prendra alors une nouvelle raison sociale « *Tubes et Profilés de l'Est* ».

En 1995, GPRI, tout en restant propriétaire des lieux, abandonne la production qui se retrouve scindée en deux entités commerciales : les Etablissements PRISMA, filiale du groupe THYSSEN, qui se spécialisent alors dans la production des longerons de châssis de poids lourds et les Etablissements PALFROID qui conservent l'activité traditionnelle de fabrication de palplanches.

Alors que PRISMA a pu continuer ses activités jusqu'à aujourd'hui sans problèmes majeurs, les Etablissements PALFROID, constitués à l'origine sous une forme juridique de type « RES » (*Rachat de l'entreprise par les salariés*), ont du faire face à de multiples difficultés financières avant d'être repris en 1997 par le groupe ARBED dont ils sont actuellement filiale à 100%.

MESSEMPRE EN 2002

Le site industriel, toujours propriété du groupe GPRI, est donc occupé par les deux sociétés distinctes suivantes : PRISMA (Groupe THYSSEN) : fabrication par profilage à froid de longerons de châssis de poids lourds (RVI, IVECO, VOLVO) ; effectif : 110 personnes environ ; occupe les ¾ de la surface du site. PALFROID (Groupe ARBED) : fabrication par profilage à froid de palplanches (leader européen pour ce type d'activité) ; effectif : 19 personnes (à noter que l'approvisionnement en matières premières et la commercialisation des produits finis sont assurés par les services commerciaux de l'ARBED à Esch-sur-Alzette) ; occupe ¼ de la surface du site.

L'ACTIVITE FERROVIAIRE

L'usine de Messempré est embranchée au terminus de la ligne Carignan – Messempré, longue de 5,5 km environ, propriété du département des Ardennes qui en confie l'exploitation à la SNCF.

Description de la manœuvre de desserte

La rame SNCF en provenance du triage de Lumes arrive à Messempré vers 9h00, les jours ouvrables. Tractée en principe par un couplage de locomotives type 63 000, elle est composée des lots de wagons suivants en partant de la tête du convoi : « à livrer » à Messempré pour PRISMA, « A livrer » à Messempré pour PALFROID, « A livrer », en retour de desserte, pour TAGAR, « Récupérés à l'aller » sur l'embranchement OVAKO.¹

Le train s'arrête sur la voie principale « VP » entre les aiguillages 101 et 106 donnant accès à l'évitement, puis les wagons à livrer sont décrochés du convoi et refoulés jusqu'au point « A » situé à l'extrémité de la voie « 9 ». La locomotive se rend ensuite « haut le pied » jusqu'au point « D » sur voie « 3 » où attendent les « vides » à récupérer. L'attelage effectué, retour en sens inverse sur l'évitement « VE » puis refoulement vers l'arrière de la rame via l'aiguillage 106.

Cette ensemble de manœuvres sur le faisceau de Messempré dure environ une demi-heure, ponctué par les coups de sifflet de la locomotive, le choc des tampons et le crissement des sabots de freins. Après le départ de la rame, les locotracteurs des usines viennent récupérer les wagons et effectuent les manœuvres décrites dans les tableaux suivants reprenant par ailleurs l'activité ferroviaire des deux entreprises :

Embranchement PRISMA

Arrivages	Environ 35 000 tonnes annuelles Bobines d'acier en provenance de TRELLEBORG (Suède) 4 wagons quotidiens en moyenne
Service intérieur	Néant
Expéditions	Nulles (effectuées par route). <i>Evénement exceptionnel : Deux wagons expédiés à HAUMONT (F) le 25 juillet 2002</i>
Matériel de traction	Locotracteur MOYSE type BNC, année 1959, n° construction : 74 Equipé d'un moteur FIAT, Ex USINOR – SACILOR, Usine de Rombas, n°239
Matériel remorqué	Un wagon à bogies porte bobines (<i>inutilisé</i>)
Manœuvres effectuées	<ul style="list-style-type: none"> - Le locotracteur garé dans le hall de réception 'r', va récupérer les wagons au point 'A', via les voies '5' et '9'. - Il tracte la rame jusqu'au hall de réception 'r' où les wagons sont alors déchargés un à un, la tête du convoi s'engageant alors sur l'amorce de la voie 'U3'. - Après déchargement, le lot de wagons est refoulé sur voie '3' jusqu'au point 'D' pour remise à la SNCF lors de la desserte du lendemain.
Remarques	- Bien que recevant un tonnage largement supérieur à l'entreprise

¹ - Cette répartition s'explique par l'implantation des embranchements OVAKO et TAGAR, situés au PK 2. A ce sujet, le lecteur pourra se reporter utilement à l'article « Desserte marchandises au pays d'Yvois » paru dans le n°123 de Trans-fer pour retrouver la description de la ligne).

	voisine PALFROID, les établissements PRISMA utilisent une faible partie du réseau intérieur. - Les voies 'U12' à 'U15', affectées aux expéditions, bien qu'encore en place, sont considérées comme 'hors service'.
--	---

Embranchement PALFROID

Arrivages	Environ 17 000 tonnes annuelles Bobines d'acier en provenance de DRESDE et SALZGITTEN (Allemagne) - 2 wagons quotidiens en moyenne
Service intérieur	Transport de bobines - Transport de palplanches Voir chapitre suivant : « description des flux physiques de l'établissement »
Expéditions	Occasionnelles (La plupart des expéditions sont effectuées par la route)
Matériel de traction	Locotracteur MOYSE type TD36, année 1954, n° construction : 225
Matériel remorqué	Un wagon à bogies porte bobines Un wagon plat à bogies pour le transport des palplanches : <i>Compagnie Générale de Construction de Saint Denis</i> <i>Usine de MARLY (Nord) 1913</i>
Manœuvres effectuées	Voir chapitre suivant : « description des flux physiques aux établissements PALFROID »

DESCRIPTION DES FLUX PHYSIQUES AUX ETABLISSEMENTS PALFROID

Les flux physiques sont découpés en trois étapes principales (réception matière première, fabrication du produit, expédition et stockage) avec une implication plus ou moins importante de l'outil ferroviaire pour chacune d'elle.

Réception matière première :

Celle-ci est constituée de bobines de tôle d'acier (appelées également « coils ») d'une épaisseur variant entre 3 mm et 9 mm, le poids moyen de chaque bobine étant d'environ 18 tonnes. C'est l'agent SNCF du service « fret » au triage de Lumes, qui, chaque matin, téléphone un avis d'arrivage de wagons.

Après livraison de la rame par le train de desserte (voir chapitre précédent), le locotracteur entend les manœuvres suivantes :

- Il sort par la voie 'U1bis' du hall de stockage 'S', son lieu de garage, et se dirige par la voie 'U1' vers le point 'A' sur voie '9' pour récupérer les wagons venant d'être livrés,
- Après accrochage des wagons, la rame ainsi constituée parcourt en sens inverse la voie 'U1' jusqu'au point 'T'.
- Puis le locotracteur refoule son train vers la zone de réception 'R' via la voie 'U2'. Le hall de réception ne pouvant contenir que deux wagons simultanément, la rame doit être éventuellement coupée par tranches de deux unités, le surplus restant provisoirement garé sur la voie 'U1' en amont de l'aiguillage donnant accès à 'U2'.
- Après déchargement de la rame, celle-ci est poussée par le locotracteur jusqu'au point 'A', puis tirée sur voies '9' et '5' et enfin refoulée jusqu'au point 'D' voie '3', zone partagée avec les 'vides' de PRISMA.
- Enfin, la locomotive refait le même parcours en sens inverse pour retourner se garer dans l'enceinte de l'usine.



- ↑ Desserte des établissements OVAKO situés au PK 2 de la ligne, dans la zone industrielle de Carignan. Les deux locomotives arrivent « haut le pied » et vont récupérer les deux wagons vides en attente sur l'embranchement. 10/04/2002 - 10h
- ↓ Dans un cadre champêtre et printanier, manœuvres sur le faisceau de desserte des usines de Messempré. Locomotives 63878 et 63871. 15/04/2002 – photos de l'auteur

Lors du déchargement, les bobines sont soulevées par le pont roulant de 25 t. de charge qui les dépose alignées et regroupées sur une aire de stockage spécifique située dans le hall de fabrication 'F'. A noter que l'entreprise, qui n'est pas soumise au système de stockage « à flux tendu », conserve en permanence une réserve de bobines correspondant à un trimestre de fabrication, soit 230 pièces environ.

Fabrication

Elle est effectuée sur cinq jours (du lundi au vendredi) par deux équipes postées (6h-14h et 14h-22h). La première opération est constituée par le **refendage** qui consiste à découper une bande de largeur variable sur chacun des bords de la bobine pour que celle-ci se trouve aux dimensions exactes de la pièce à fabriquer. Deux cas, peuvent se présenter : si l'épaisseur de la tôle, n'excède pas 6 m/m, l'opération pourra être effectuée « en interne » par les machines outils de l'entreprise ; si l'épaisseur de la tôle excède 6 m/m, l'opération devra être alors sous traitée aux établissements PRISMA avec intervention de l'outil ferroviaire dans les conditions suivantes :

- Le locotracteur va récupérer le wagon porte bobines garé en permanence au point 'W' sur la voie 'U3' et pousse ce wagon jusqu'au hall de réception 'R' via la voie 'U2',
- Le pont roulant charge les bobines à traiter sur le wagon spécialisé,
- La courte rame ainsi constituée se dirige vers le hall de réception 'r' de PRISMA via les voies 'U2' et 'U3',
- Les bobines sont déchargées par le pont roulant de PRISMA,
- Après traitement, l'opération inverse est effectuée.

La fabrication de la palplanche est assurée par un ensemble de machines outils disposées en ligne, ensemble appelé « **train de profilage** » qui comprend les équipements suivants : un **dérouleur de bobine** formé d'un axe qui s'emmanche dans la cavité centrale de celle-ci et la maintient par un système de vérins hydrauliques, une **planeuse** qui assure un aplanissement parfait de la tôle lors de son déroulage, une **soudeuse** qui, comme son nom l'indique, effectue la soudure entre les tôles des bobines successives, le train de profilage effectuant le traitement en continu, la **profileuse**, qui après avoir effectué le refendage des tôles minces, plie progressivement le ruban d'acier pour lui faire prendre la forme désirée. Cette opération est activée au moyen de galets, sortes de cylindres de différentes dimensions, montés en série sur un axe disposé horizontalement. La tôle passe entre deux axes de galets (un supérieur et un inférieur) répartis en 17 paires successives ce qui représente une longueur totale d'une bonne vingtaine de mètres.

Il existe des séries de galets spécifiques pour chaque profil de palplanche. Pour les deux profils principaux (en 'U' ou en 'Z'), les jeux de galets sont déjà fixés sur leurs axes. A chaque changement de fabrication, on dépose les 17 axes montés sur la profileuse et on les remplace par un nombre identique d'axes correspondant à la nouvelle série de palplanche à produire. Pour les profils moins courants on assemble les galets 'à la demande' sur des axes disponibles. Toutes ces opérations sont effectuées à l'aide d'un pont roulant de manutention d'une charge utile de 3t.

Compte tenu que le changement des galets et la préparation du train de profilage demande 24 heures de travail réparties sur trois équipes successives, on comprendra que la planification de la production est une composante essentielle de la bonne gestion de l'entreprise.

Le profil étant ainsi formé, la tôle est alors coupée à la bonne longueur par une **coupeuse** électronique programmée aux dimensions exactes de la pièce à fabriquer.

Expédition et stockage

Au préalable, donnons une rapide description des différents types de palplanches produits par les établissements PALFROID dont les principales utilisations sont les suivantes :

confortement des berges de rivière ou de canal, réalisation de structures portuaires fluviales, soutènement en bord d'autoroute, protection de cuves d'hydrocarbures, création de rideaux antibruit réfléchissants.

Comme indiqué, on distingue deux profils de palplanches : le profil en 'U' (ou omega) répertorié sous les codes DWU (DE WENDEL type U) et PAU (Profilé ARBED type 'U') avec une épaisseur de tôle variant selon les modèles de 3 à 8 mm et une largeur comprise entre 660 et 921 mm et le profil en 'Z', constitué en fait de deux ½ palplanches enclenchées par paires, répertorié sous le code DWZ (DE WENDEL type Z) avec une épaisseur de tôle variant de 6 à 9 mm et une largeur totale comprise entre 1276 et 1678 mm.

En sortie du train de profilage les palplanches dont la longueur n'excède pas 8 mètres sont prises en charge par une **empileuse automatique** qui constitue à l'aide de puissants électro-aimants des empilements qui sont ensuite transférés dans le hall d'expédition, situé dans le prolongement du hall de fabrication, par un pont roulant de 7t. Les pièces de grande longueur étant, quant à elles, transférées une à une vers l'expédition.

Les semi-remorques routières sont ensuite directement chargées dans le hall d'expédition équipé néanmoins d'une voie ferrée en impasse (U11) permettant d'expédier, à la demande de certains clients, la production par voie ferrée. Ainsi, une fabrication destinée aux Etats-Unis a été expédiée vers le port d'Anvers par fer courant 2001.

Toutes les fabrications de palplanches aux dimensions standardisées sont produites en quantité légèrement supérieure par rapport à la commande, ce qui permet à l'entreprise de se constituer un stock de produits finis immédiatement disponible. Cette fabrication excédentaire est conservée dans le hall de stockage 'S' desservi, comme nous l'avons vu, par la voie 'U1bis' servant de garage au locotracteur.

L'approvisionnement du hall 'S' est effectué par la voie ferrée avec utilisation de l'antique wagon plat à bogies datant de 1913 spécialement réservé à cet usage, la rame ainsi constituée parcourant les voies U1bis, U1 et U11.

CONCLUSION

Petite entreprise performante et dynamique, les établissements PALFROID, intégrés dans le premier groupe mondial sidérurgique (ARCELOR / ARBED), restent très attachés au transport par rail pour leurs approvisionnements en matière première. En effet, la réception quotidienne à heure fixe des bobines de tôle, conjuguée avec la possibilité de conserver les wagons pendant vingt-quatre heures, permet d'organiser rationnellement le service 'réceptions/expéditions' qui se consacre le matin au déchargement des wagons et l'après midi au chargement des palplanches sur les camions.

Cette organisation ne serait pas possible dans le cas d'un approvisionnement exclusivement routier qui obligerait la prise en charge des véhicules à toute heure de la journée pour libérer au plus vite les transporteurs.

Cette rapide étude nous permet donc de constater que le rail, de par le caractère ponctuel, régulier et rationnel de sa prestation, possède des atouts importants dans le domaine du transport de fret et contribue à sa manière au bon fonctionnement de petites entreprises industrielles.

L'auteur, n'ayant aucune compétence particulière dans le domaine de la métallurgie, s'excuse par avance des erreurs ou des imprécisions qui auraient pu se glisser dans cet article et remercie Monsieur FLAMION, directeur des Etablissements PALFROID, pour son accueil sympathique et la patience avec laquelle il a bien voulu répondre à toutes les questions.

Toujours au pays d'Yvois

Rapide coup d'œil sur la gare de Margut-Fromy

La gare de Margut - Fromy, que nous n'avons fait qu'apercevoir lors du voyage au pays d'Yvois le 20 juillet dernier, est située à 8 km à l'est de Carignan, exactement au P.K.188,7 de l'artère Valenciennes - Thionville. Après avoir tenu un rôle relativement important jusqu'au milieu des années quatre-vingts, elle ne génère plus aujourd'hui qu'une modeste activité « fret » qui justifie encore la présence de voies de garage dans la cour des marchandises.

Au fil des années, cette petite gare a assuré les trois fonctions suivantes :

Service voyageurs

Ignorée par les trains express et les autorails directs, Margut recevait quotidiennement la visite de trois paires de circulations de type « omnibus » selon les horaires suivants, récupérés dans la bible ferroviaire de l'époque, à savoir le monumental indicateur « Chaix » du 2 juin 1957, qui, avec ses 640 pages, a procuré des heures de lecture passionnante au rédacteur de ces lignes :

Heure	Jours de circulation	Nature du train	Destination
6h21	Semaine	Autorail	SEDAN
8h00	Semaine	Autorail	LONGUYON
9h13	Tous les jours	Autorail	CHARLEVILLE - MEZIERES
15h29	Semaine	Marchandises - voyageurs	LONGUYON
17h03	Tous les jours	Autorail	SEDAN
19h58	Tous les jours	Autorail	LONGUYON

Cette desserte voyageurs par fer a été supprimée le 28 septembre 1970 et remplacée par des d'autocars affrétés. Ce service routier a subsisté jusqu'à nos jours et circule actuellement sous le label « TER » (*Transport Express Régional*) « Champagne - Ardennes » entre Sedan, Carignan, Margut et La Ferté (village situé au pied de l'ermitage St. Walfroy) avec une fréquence fort honorable pour une desserte rurale française, à savoir :

Période	Parcours	Nombre d'AR effectués
Semaine	SEDAN - CARIGNAN - MARGUT - LA FERTE	3
Semaine	SEDAN - CARIGNAN	1
Vendredi	SEDAN - CARIGNAN	1
Dimanche	SEDAN - CARIGNAN - MARGUT - LA FERTE	2
Dimanche	SEDAN - CARIGNAN	2

Notons que les deux autocars affectés à cette ligne sont garés devant le bâtiment voyageurs de la gare de Margut-Fromy.

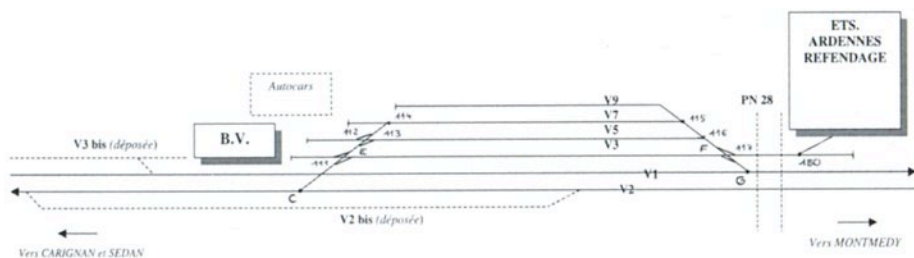
Service marchandises

Comme des centaines d'établissements de la SNCF, la gare de Margut-Fromy a connu jusqu'à la fin des années septante une intense activité marchandises dans sa cour de débord avec des trafics fort variés du fait du caractère mi-industriel, mi-agricole de la commune desservie. Ce trafic marchandises était renforcé par la présence de la



- ↑ Passage à *Linay*, au PK 185,4 de l'artère Valenciennes – Thionville, de la très courte rame 'fret' se dirigeant vers Margut. En tête, les locomotives 63 741 et 63 731.
- ↓ Le couplage de locomotives 63 000 va refouler sur la voie 5 à Margut. On distingue en arrière plan les wagons tombereaux en cours de déchargement sur la voie 7 - 12 avril 2002, 10h45 (photos de l'auteur)

LA GARE S.N.C.F. DE MARGUT-FROMY



Nota :

BV : Bâtiment voyageurs

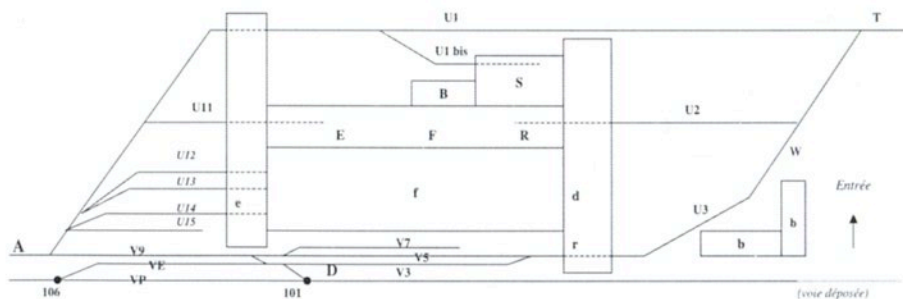
Les aiguillages désignés par une lettre (C, E, F, G) sont implantés sur une voie principale ou donnent accès à une voie principale.

Les aiguillages numérotés sont implantés sur les voies de garage.

Autocars : Zone de garage des autocars TER (ligne Sedan - Carignan - Margut - La Ferté)

JP 0908/2002

PLAN SCHEMATIQUE DU SITE DE MESSEMPRE
ETABLISSEMENTS PRISMA ET PALFROID



LEGENDE

Vers CARIGNAN

VOIES FERREES

- VP : Voie principale
- VE : Voie d'évitement
- V3 V5 V7 V9 : Voies du faisceau
- U1 U1bis U2 U3 U11 : Voies du réseau intérieur en service
- U12 U13 U14 U15 : Voies du réseau intérieur hors service
- A : Zone d'arrivée des wagons livrés par la S.N.C.F.
- D : Zone de départ des wagons remis à la S.N.C.F.
- T : Tirout (réseau intérieur)
- W : Lieu de garage du wagon porte bobines
- 101 106 : Aiguillages S.N.C.F.

ETABLISSEMENTS PALFROID

- B : Bureaux
- E : Expéditions
- F : Fabrication
- R : Réception des bobines
- S : Stockage des palplanches

ETABLISSEMENTS PRISMA

- b : Bureaux
- e : Expéditions
- f : Fabrication
- r : Réception des bobines
- d : Hall de refendage

JP 0908/2002

SAYEL, usine métallurgique embranchée directement en gare, qui recevait quotidiennement une rame entière de wagons chargés de bobines de tôles, rame tractée généralement par un couplage de locomotives diesel remplacées certains jours par un « fer à repasser », en l'occurrence une BB 13 000 qui pouvait se mouvoir sans problème sur les voies de débord et l'amorce de l'embranchement, voies équipées à l'époque d'une caténaire.

Toute cette belle activité a depuis décliné progressivement, sans toutefois disparaître complètement, deux clients du rail restant encore présents sur le site : l'entreprise « *Ardenne-Refendage* », d'abord, héritière depuis septembre 1981 de la SAYEL et filiale des établissements OVAKO de Carignan (également clients du rail sur la ligne de Messempré). Cette usine, avec un effectif réduit à une vingtaine de salariés, effectue la découpe à façon des bobines de tôle et reçoit en moyenne un à deux wagons par quinzaine. Il y a aussi un artisan de nationalité belge installé dans la cour de débord réceptionne des traverses réformées de la SNCF et les débite à la demande pour les particuliers, générant un arrivage mensuel de quatre à cinq wagons tombereaux.

La desserte est effectuée par le train qui, depuis Lumes et après avoir parcouru l'embranchement de Messempré, continue son trajet au delà de Carignan s'il y a des wagons à livrer ou à récupérer à Margut.

Après garage de la rame « Messempré » sur les voies de faisceau de Carignan, le couplage de locomotives type 63 000 ne tracte, au delà, bien souvent qu'un unique wagon pour Margut.

L'entrée sur les voies de débord est effectuée depuis la voie principale 1, par refoulement sur voie 3 via l'aiguillage 'G' et la jonction double 'F' dont les clés ont été préalablement remises par l'agent circulation de Carignan. Les wagons de traverses sont toujours remisés sur la voie 7 (la 9 étant hors service), tandis ceux destinés aux établissements « *Ardenne Refendage* » sont poussés sur l'embranchement particulier après passage des machines en queue de rame via la voie 3 et la jonction 'E'.

Après les manœuvres, le train retourne vers Carignan sur voie 2 via l'aiguillage 'C' après cisaillement de la voie 1.

Sécurité des circulations

Comme indiqué dans l'article consacré au pays d'Yvois dans le n°123, la circulation de nombreux trains lourds de minerai limités à 60 km/h imposait la présence de voies de garage réparties régulièrement tout le long de la ligne.

La gare toute proche de Carignan en étant dépourvue, c'est donc Margut-Fromy qui assurait cette fonction avec l'équipement suivant : dans le sens pair (direction Sedan), une voie de garage n°2bis à entrée directe, dans le sens impair (direction Montmédy), une voie de garage en impasse (n°3bis) accessible par refoulement et exceptionnellement utilisée.

La manœuvre des aiguillages et des signaux en gare nécessitait la présence permanente en 3x8 d'un agent 'circulation' lequel devait aller manœuvrer 'à pied d'œuvre' l'aiguillage d'entrée de la voie 2bis, non muni de commande à distance, lors du garage des convois.

Dans le cadre d'une politique de rationalisation, cette pratique a pris fin le 28 mai 1984, date à laquelle les installations de Margut ont été prises en charge par un nouveau PRS (poste à relais souple) installé à Carignan.

Quelques années plus tard, compte tenu de l'homogénéisation de la vitesse des trains de marchandises, la présence de nombreuses voies de garage est devenue superflue avec pour conséquence à Margut le démontage des voies 2bis et 3 bis suivie quelques mois plus tard par la dépose des caténaires équipant les voies de débord 3 et 5.

Notons enfin, que le dernier agent, affecté à certaines heures à la vente des billets et aux travaux d'écritures pour le trafic marchandises, a quitté la gare à compter du 2 janvier 1989.

Dans le cas de la desserte de Margut, nous nous trouvons quasiment en dessous du seuil d'activité minimum acceptable pour un établissement 'fret'. Plusieurs raisons peuvent être avancées pour expliquer le maintien de ce service : l'utilisation du train Lumes – Carignan – Messempré, pour lequel la livraison de wagons à Margut ne présente qu'une augmentation de parcours de 8 km aller et retour ; l'établissement industriel desservi à Margut est une filiale d'un client (OVAKO) raccordé au rail sur la ligne de Messempré ce qui représente au total un trafic non négligeable ; l'opportunité de revente de traverses réformées à un artisan installé le long des voies de débord, ce qui n'entraîne aucun surcoût de transport, Les traverses devant être chargées sur wagons pour être évacuées.

L'ami du rail que nous sommes, ne peut que souhaiter de tout cœur la poursuite, et pourquoi pas l'accroissement en volume, de ce trafic marchandises sur rail pour le plus grand bien de l'industrie et l'environnement du pays d'Yvois.

Jacques Perenon



Desserte de l'embranchement des Etablissements « Ardenne – Refendage », l'unique wagon est poussé sur la voie privée... (photo de l'auteur)

La SNCB par ligne

L4 : prolongement néerlandais de la ligne TGV Anvers – frontière

On sait que la SNCB compte bien disposer de la L 4 en 2005. Côté néerlandais, la Ministre néerlandaise des Transports a annoncé dernièrement au Parlement européen que l'infrastructure de la ligne nouvelle aux Pays-Bas ne serait pas prête pour 2005 mais plutôt en avril 2007. Ce retard est dû au fait que la liaison ferroviaire à hauteur de Rotterdam doit être aménagée dans une tranchée au lieu d'un viaduc. De plus, le planning initial ne tenait pas compte de la période des essais.

Ligne 52/2

La courbe de raccord 52/2 Y Sauvegarde – Willebroek est mise hors tension et service au 05.08.2002.

Ligne 21 A – tronçon Genk-Marchandises (BK 18.300) – As

La limite entre le tronçon de cette ligne exploité par la SNCB et le tronçon réservé à l'exploitation touristique a été déplacé. Aujourd'hui, c'est le tronçon Genk-Marchandises (BK 19.100) – As qui est réservé à l'exploitation touristique.

Ligne 40 Liège – Visé – Maastricht

intensification de l'utilisation des conducteurs des deux pays



Sittard (NL) – Locomotive SNCB bitension 2557 en manœuvre côté sud de la gare : elle va reprendre un train de conteneurs venant du port mosan de Born (photo J.-P. Joly – 18.07.02)

Afin d'utiliser plus rationnellement le personnel, conducteurs belges et néerlandais se partagent de plus en plus la desserte de cette ligne.

Pour le trafic des voyageurs, les dépôts de Liège et de Maastricht fournissent chacun une partie de l'effectif nécessaire à la conduite des automotrices SNCB classiques qui effectuent, toutes les heures, la desserte cadencée entre Liège-Guillemins et Maastricht. Les conducteurs de *NS-Reizigers* sont faciles à reconnaître, car ils disposent d'un uniforme, avec veston de couleur bordeaux, col et cravate, contrairement à leurs homologues belges. Quant au personnel d'accompagnement, il est systématiquement composé d'une équipe mixte belgo-néerlandaise.

En trafic marchandises, les conducteurs néerlandais de *Railion* du dépôt de Sittard amènent quotidiennement deux trains en provenance de Born (plate-forme multimodale voie d'eau – fer – route) jusqu'à Kinkempois² et en reprennent un par jour : au départ de Sittard, ils sont aux commandes de locomotives électriques belges bitension série 25.5.

A cet effet, les conducteurs *Railion* désignés pour ce genre de service suivent deux mois de cours, pour apprendre la langue française, la réglementation et la signalisation belge et la conduite des locomotives série 25.5.

Une formation analogue est dispensée aux conducteurs SNCB du dépôt de Kinkempois, désignés pour assurer des services analogues et en sens inverse.

P. Lemja

Ligne 53 Schellebelle – Louvain

La vitesse de référence de cette ligne électrifiée à double voie était jusqu'à présent fixée à 120 km/h. Depuis le 31.05.02, la vitesse de référence du tronçon Haacht – Louvain a été portée à 140 km/h.

Perspectives d'avenir de la ligne 58 Gand – Eeklo

La modernisation de la ligne 58 Gand – Eeklo est considérée dans la région de Gand comme une des priorités dans le cadre de l'optimisation du transport en commun dans le « *Meetjesland* », où elle forme un ensemble avec la ligne 50 Bruges – Aalter – Gand – Bruxelles via Denderleeuw et Alost.

La ligne peut être divisée en quatre sections :

- *Gent-Dampoort - Driehoek Ledeborg - Wondelgem* : ligne principale à double voie, vitesse de référence : 90 km/h.
- *Wondelgem - Eeklo* : ligne principale à simple voie, vitesse de référence : 90 km/h.
- *Eeklo - Maldegem* : ligne à simple voie, hors service pour la SNCB, exploitation touristique par le *Stoomcentrum Maldegem*.
- *Maldegem - Donk* : ligne reposée pour la voie étroite (60 cm) exploitation touristique par le *Stoomcentrum Maldegem*.
- *Donk - Brugge* : ligne supprimée et transformée en sentier touristique.

La ligne 58 est en fait aujourd'hui une ligne en antenne, qui a son terminus à Eeklo : la section nord de la ligne entre Eeklo, Maldegem et Bruges, est fermée au trafic des voyageurs depuis 16 février 1959 !

² - Au triage de Kinkempois, ces trains sont repris par un autre type de locomotive belge vers leur destination finale, en Belgique ou en France...

Longtemps délaissée par la SNCB, elle jouit aujourd'hui d'une *desserte voyageurs* « L » cadencée à l'heure, renforcée aux heures de pointe par des trains « P » qui s'arrêtent dans toutes les gares aujourd'hui ouvertes sur le parcours : Gand-Saint-Pierre, Gentbrugge, Gand-Dampoort, Wondelgem, Sleidinge, Waarschoot, Eeklo.

En trafic *marchandises*, la ligne est utilisée intensivement entre Gent-Dampoort et Wondelgem, vu son tronçon commun avec les lignes industrielles 204 et 55. Au-delà de Wondelgem, tout trafic marchandises a cessé depuis la fermeture de la cour à marchandises d'Eeklo en 1991.

km	Point singulier	Remarques
0.0	Gent Dampoort	Y ligne 59 Gand – Anvers
1.0	Y Boma	Y ligne 204 Y Boma Gent-Rodenhuize – Rostijne (BK 13.800)
2.1	Gent Muide	ancien point d'arrêt
4.4	Wondelgem	Y ligne 55 Wondelgem – Zelzate – frontière (vers Terneuzen)
5.9	Molenheide	ancien point d'arrêt
6.9	Evergem	ancien point d'arrêt
10.0	Sleidinge	
12.0	Eekskén	ancien point d'arrêt
13.8	Arisdonk	ancien point d'arrêt
14.8	Waarschoot	
18.7	Eeklo	

La ligne 58 a été désignée par le Ministère Fédéral des Transports et de la Mobilité comme ligne pilote pour le projet de qualité totale.

Le projet comprend trois axes : la modernisation de la ligne de chemin de fer elle-même et de ses gares ; la modernisation du matériel roulant et la réouverture à étudier des anciens points d'arrêt de Evergem et Gent-Muide. Trois entreprises embranchées sont raccordées à Wondelgem : UCB, Disteel et Mannesmann

La priorité pour la modernisation de la ligne 58 est le rehaussement de la section entre Wondelgem et le Dampoort. La vitesse des trains sera alors relevée sur cette section de 40 à 90 km/h, et le gain sur le temps de trajet entre Eeklo et Gand-Saint-Pierre de 5 minutes. Les travaux sur cette section devraient démarrer en 2006 et durer 4 ans.

Entre Wondelgem et Eeklo, moyennant le renouvellement de la voie, la vitesse de référence devrait être portée de 90 à 120 km/h. Cinq autres minutes pourraient encore ainsi être gagnées : la SNCB profitera de ces travaux pour supprimer trois passages à niveau à Waarschoot et pour surélever les quais dans toutes les stations de cette section (Sleidinge, Waarschoot, Eeklo), en rénovant les installations pour les voyageurs.

Ainsi, à terme, le temps de parcours total entre Gand-Saint-Pierre et Eeklo, actuellement de 35 minutes, pourrait être abaissé à quelque 25 minutes.

De plus, entre le 10 décembre 2001 et juin 2002, la SNCB a généralisé les autorails série 41 sur la ligne 58, faisant ainsi disparaître les rames réversibles vieillottes composées d'une locomotive série 62 et de voitures M2.

Enfin, la réouverture éventuelle de points d'arrêt à Gent-Muide et à Evergem est liée à la finalisation d'une étude sur les transports en commun à Gand.

Ligne 96 – simplification des installations de la gare bicourant de Quévy

Les installations marchandises de la gare de Quévy ne se justifieront bientôt plus : l'arrêt des trains de fret pour les contrôles douaniers est supprimé depuis l'ouverture des frontières, tandis que l'engagement imminent des locomotives tritension SNCF de la série 36 000 permettront à terme de supprimer tout relais de traction en gare de Quévy. La SNCB, elle, possède désormais un parc étoffé de locomotives bicourant avec les 12 locomotives série 12 et les 60 locomotives série 13.



Quévy le 23.05.00 : voie 1, sous 3 kV, train IR Quévy – Aéroport national (automotrice SNCB 439) – en arrière-plan, BB 66 201 et 66 223 SNCF en tête d'un train de fret pour la France (photo M. Grieten)

Aussi, vu par ailleurs la disparition du trafic voyageurs international à Quévy depuis l'ouverture de la ligne à grande vitesse n°1, la SNCB a le projet de simplifier radicalement les installations de la gare, et notamment les voies commutables 3 kV / 25 kV. En gare, on maintiendrait les voies 1 et 2 à quai actuelles en 3 kV seulement, pour la réception des trains de voyageurs SNCB y faisant terminus. Le sas avec zone neutre de séparation des deux types de courant serait maintenu, tandis que les autres voies de relais seraient démontées à terme. A plus long terme, la SNCF et la SNCB s'entendraient pour déplacer le sas électrique en pleine voie, à la frontière, entre Quévy et Feignies (SNCF).

Exit donc la gare bicourant commutable de Quévy. Quant à la gare SNCF de Feignies, où les installations de relais sont désaffectées depuis la fin des années quatre-

vingts, elle est réduite actuellement aux deux voies principales de l'ancienne ligne Bruxelles – Paris.

Ligne 108 La Louvière – Binche : mise à voie unique.

Cette mise à voie unique, annoncée depuis belle lurette, est justifiée par le fait que cette ligne n'est parcourue – en navette – que par un mouvement voyageurs à l'heure (train IR Binche- Louvain-la-Neuve-Université) et que tout trafic marchandises y est supprimé depuis la suppression des trains de charbon qui alimentaient la centrale électrique de Péronnes. L'unique gare intermédiaire de la ligne, Leval, dotée en sus des voies principales, d'une voie d'évitement et d'installations de manœuvre pour entrer sur le raccordement de la centrale électrique, se verra réduite à une voie de passage directe...



Un train IR Binche – Louvain-la-Neuve, assuré par automotrices 824 & 842 passe à Leval au temps de la double voie (photo M. Grieten – 02.10.98)

Ligne 130bis – simplification des installations de la gare bicourant de Jeumont

A Jeumont, un mouvement parallèle à celui de Quévy se prépare. Ici aussi, le trafic voyageurs international n'existe plus, si ce n'est le passage épisodique de trains auto-couchettes qui s'y arrêtent encore pour relais de locomotive. Par ailleurs, trois trains L Charleroi – Erquelinnes, assurés par automotrice classique monotension de la SNCB sont prolongés en semaine jusqu'à Jeumont : la fréquentation des voyageurs est

loin d'être massive, vu le prix du billet pour franchir la frontière, addition en fait d'un billet SNCB et d'un billet SNCF avec taxe terminale de chaque côté... C'est moins cher à pied... il y a à peine 2 km.

Pour le trafic des marchandises, les trains sont systématiquement remorqués aujourd'hui par des locomotives SNCB série 12, qui, au départ de Monceau, continuent jusqu'à Aulnoye ou Somain, en attendant d'aller plus loin... Elles pourraient être prochainement épaulées par les locomotives SNCF série 36 000.

La SNCF a donc le projet de ne garder en gare que cinq voies (dont trois à quai), et provisoirement les installations commutables. Vu le coût d'entretien de celles-ci, un projet à plus long terme viserait à supprimer toute installation commutable, en aménageant un sas électrique en voies principales entre Erquelines et Jeumont.



Erquelines, le « vis-à-vis » belge de Jeumont - train L pour Charleroi en attente de départ voie 1 (automotrice SNCB 197) – photo M. Grieten – 04.04.98

Ligne 165 – une nouvelle courbe de raccord internationale entre Aubange (B) et Mont-Saint-Martin (F)

Aubange, lieu d'une bifurcation entre la ligne 165 originelle vers Athus, et de la ligne 165/1 Y Aubange – frontière luxembourgeoise vers Rodange. Cette ligne de raccord 165/1, à voie unique, qui aura été la dernière section de l'Athus-Meuse à connaître les travaux d'électrification, permet aux trains de fret de l'Athus-Meuse de rejoindre directement le triage grand-ducal de Bettembourg, et de là Thionville, Metz et la Suisse.

Mais, côté français, l'itinéraire Thionville – Metz est actuellement saturé. Aussi, le 11 décembre 2000, les ministres des transports belge, français et luxembourgeois avaient-ils signé un texte relatif au développement du fret ferroviaire. Il évoquait la nécessité d'un itinéraire alternatif à la liaison Nancy-Metz-Luxembourg, vu la croissance attendue du trafic fret et voyageurs lié à l'arrivée du TGV est-européen et à l'accroissement des dessertes régionales. La seule solution... un tracé alternatif raccordé à l'axe Athus-Meuse via Mont-Saint-Martin, Longuyon et Conflans-Jarny. Cet itinéraire nécessite toutefois un raccordement ferroviaire approprié entre Aubange (B) et Mont-Saint-Martin (F).

C'est précisément le permis d'exécution des travaux pour la bifurcation de la ligne ferroviaire d'Aubange à la frontière française que Michel Foret, ministre wallon de l'Aménagement du Territoire, vient d'octroyer en juin 2002, suite à la demande de la SNCB.

Le feu vert est donc octroyé pour la réalisation d'une courbe de raccord à simple voie en site nef afin de rattraper l'ancienne ligne 171 Athus – Mont-Saint-Martin démontée et désélectrifiée depuis le début des années nonante, la remise en service avec électrification, le remblayage d'une tranchée et la démolition d'un pont. Le Ministère de Transports annonce la mise en service de cette courbe pour 2003.

Un atout de plus pour la ligne Athus-Meuse, dont la mise en service de l'électrification est prévue pour le 15 décembre prochain.



La bifurcation d'Aubange vu depuis la cabine de conduite de la locomotive 5302.

On distingue, de gauche à droite : la courbe de raccordement vers Athus, la voie vers Rodange ripée en bordure du chantier des containers et la plate-forme de la future ligne en cours de construction vers la France. Photo J. Perenon – 29.07.02

Matériel moteur

Locomotives diesel série 59

Cette série est mise hors service définitive au 11.03.02.

Matériel SNCF autorisé à circuler en Belgique

Suite à la mise hors service des locomotives SNCF séries 62 000, 40 100 et des autorails X 3 800, les engins moteurs SNCF autorisés à circuler sur le réseau de la SNCB sont les suivants : les locomotives diesel série 63 000, 63 500, 66 000, 66 400, 67 200, 67 400 et 72 000 et les autorails X 2 464 et X 4 300.

Notons que les TGV SNCF « Réseau » tritension, et la dotation SNCF des TGV Eurostar et Thalys sont évidemment aussi autorisés à circuler en Belgique...

Notons enfin que certaines locomotives diesel 67 200 et l'autorail X 2 464 sont équipés de la TVM 430, signalisation embarquée de la L 1 Lembeek – Wannehainfrontière.

Quant aux locomotives tritension série 36 000, elles sont en cours d'homologation sur le réseau de la SNCB.

Que deviennent les locomotives série 15 ?

Survivante du trafic international Paris – Bruxelles – Amsterdam, cette petite série de locomotives tritension 1,5 kV = - 3 kV = et 25 kV ~, construite en 1963, est toujours à l'inventaire de la SNCB.



La 1502 en tête d'un train IC « A » Ostende – Welkenraedt, au temps où ce type de locomotives circulait encore sur cette relation – Bruges – 12.01.99 (photo M. Grieten)



↑ Rame réversible M2 à son terminus de *Couvin* : un service assuré notamment par le dépôt de conducteurs de Walcourt (photo R. Marganne – 04.07.02)

↓ automotrice 599 (ex-Sabena) assurant la relation L Maastricht – Liège à l'arrêt à *Bressoux* le 28.06.02. Ce service est assuré par les dépôt de conducteurs NS de Maastricht et SNCB de Liège. En arrière-plan, locomotive 2707 et rame « auto-accompagnées » pour St-Raphaël et Ventimiglia (photo J.-P. Joly – 28.06.02)

Voici l'état actuel de la série, attachée au dépôt de Kinkempois.

- Victime d'un incendie, la **1505** n'est plus en état de marche.
- La **1502**, dont l'équipement alternatif est avarié, ne peut plus circuler que sous 1500 et 3000 V =.
- Les **1501**, **1503** et **1504** sont toujours parfaitement fonctionnelles. Elles remorquent régulièrement des trains auto-couchettes jusqu'à Tourcoing (SNCF), mais pas au-delà vers Lille, suite à l'interdiction faite par la SNCF de voir circuler sur ses lignes du matériel non équipé du KVB (*asservissement français des engins moteurs à la signalisation*). Depuis quelques mois, il était question de les affecter à Gouvy, pour leur faire tracter les trains « P » Gouvy - Liège - Liers et retour, actuellement assurés par locomotives série 55 « bleues » aptes au chauffage électrique des trains de voyageurs, et des voitures M2 en fin de vie. Différents problèmes techniques ont actuellement mis ce projet en veilleuse : suite à la pénurie de personnel, l'initiation des conducteurs de Gouvy aux locomotives série 15 n'a pas encore eu lieu : soit dit en passant, ils vont tomber de haut, les pauvres, lorsque, habitués au confort climatisé des locomotives ultramodernes série 13 et leurs homologues luxembourgeoises série 3000 lorsqu'ils desservent la relation Liège - Luxembourg, ils passeront aux cabines inconfortables des série 15, conçues il y a quelque 40 ans... D'autre part, le matériel remorqué fait problème. Les voitures M2 ne pourront recevoir, pour leur installation de chauffage, le courant alternatif débité sous 25 kV par les locomotives série 15. Il faut trouver un autre matériel : il semble illusoire d'affecter à ces trains P des voitures de type I 10, dont on a besoin ailleurs sur le réseau. On a évoqué un moment des voitures K 4 de retour de location aux NS-Reizigers (chemins de fer néerlandais)...

Bref... rien ne bouge...

Les dépôts de conducteurs et conductrices de la SNCB

Chaque conducteur ou conductrice (il y en a depuis peu...) de la SNCB est affecté à un dépôt. Ceux-ci sont parsemés sur le réseau.

Voici la liste des dépôts et leur effectif statutaire actuel

Dépôt	Conducteurs et conductrices (CDT)					Trains assurés		
	Nombre CDT	CDT TGV	CDT princip.	CDT manoeu.	Maîtrise	TGV	Voyageurs	Fret
Bruxelles-Midi	115	34	24		18	31	110	-
Schaerbeek	72			82			66	10
Anvers-Central	134	26	34		37	20	248	-
Anvers-Nord	179			257			4	89
Muizen	-			5			-	-
Hasselt	190		29	20	17		129	79
Louvain	153			19			175	37
Mol	66						57	11
Aarschot	53						54	12
Landen	21						32	-
Merelbeke	223		34	64	24		178	73
Dendermonde	75						137	-
Alost	48						107	-

Dépôt	Conducteurs et conductrices (CDT)					Trains assurés		
	Nombre CDT	CDT TGV	CDT princip.	CDT manoeu.	Maîtrise	TGV	Voyageurs	Fret
St-Nicolas	52			1			112	1
Grammont	66						135	1
Audenaerde	56						100	-
Courtrai	134		15	16	6		170	29
Poperinge	27						26	-
La Panne	22						27	-
Bruges	120		16	4	8		141	24
Ostende	70			20			63	3
Zeebruges	-			26			-	-
Kinkempois	246	24	26	75	21	15	214	113
Welkenraedt	63						80	-
Montzen	48			7			-	44
Gouvy	30						22	9
Stockem	126		18	15	9		64	40
Jemelle	67						73	12
Bertrix	58						44	12
Virton	23						12	10
Ronet	216		21	8	23		201	35
Ottignies	63						106	-
Charleroi	207		25	11	14		188	57
Monceau	50			42			2	29
La Louvière-Sud	45			7			70	6
Châtelet	34			3			38	-
Walcourt	27						35	-
Mons	174		22	24	17		114	51
Tournai	71						89	-
Ath	35						81	3
Braine-le-Comte	30						65	-
CA Trains-Bruxelles					69			-
TOTAUX	3489	84	264	706	263			

Ces statistiques sont parlantes.

Ainsi, un seul dépôt ne dessert que de trains de marchandises : c'est Montzen, qui dessert le grand axe marchandises Anvers – Aachen-West. Faut-il ajouter Zeebruges ou Muizen, qui ne comptent que des conducteurs de manoeuvres ?

D'autres, de petite taille, se trouvent « en bout de ligne » et sont voués essentiellement à la desservir : c'est le cas de Poperinge (ligne 69 Poperinge – Courtrai), La Panne (ligne 73 De Pinte – De Panne), Walcourt (lignes 132/134 Charleroi – Couvin), Gouvy (ligne 42 et partie luxembourgeoise jusque Luxembourg ou Bettembourg) ou Virton (ligne 165 Libramont – Virton en voyageurs, portion sud de l'Athus-Meuse, accès à Stockem et partie luxembourgeoise jusque Bettembourg pour les marchandises).

Enfin, seuls trois dépôts se partagent les services TGV vers Paris, Londres, Amsterdam ou Cologne : Bruxelles-Midi, Anvers-Central et Liège-Guillemins...

GTF – Distribution

Les ouvrages suivants (nouveautés) peuvent être obtenus par virement à notre compte **001-0643004-67** de GTF-Distribution, BP 191, 4000 Liège 1.

De l'étranger, vous pouvez utiliser votre carte de crédit (formulaire dans chaque n° de Trans-fer) ou notre CCP 000-0896641-70 GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

En communication, indiquez simplement le code-article de l'ouvrage commandé.

Date limite de commande : 30 novembre 2002. Livraison en décembre .

La croix de Hesbaye

Histoire des lignes de chemin de fer 142 et 147 Tirlemont – Ramillies - Namur et Gembloux – Ramillies – Landen,

par Alain BAUWIN et Didier FUNKEN

code-article : 663

Découvrez l'histoire d'une partie de la Hesbaye à travers la construction et l'exploitation de deux voies ferrées actuellement réaffectées dans le cadre du projet RAVEl. A travers 192 pages agrémentées de 148 illustrations en noir et blanc, une trentaine de plans et documents d'époque, assistez à la naissance, l'apogée et l'abandon d'un mode de transport rural, ainsi qu'à toute l'effervescence qu'il suscitait aux confins de nos villages hesbignons.

Ossature de l'ouvrage : une première partie décrit les péripéties de l'établissement et de l'exploitation de ces deux lignes jusqu'à leur démantèlement complet, la seconde analyse les caractéristiques locales de chaque gare : plan des voies, raccordements, particularités...

Table des matières : introduction ; évolution historique : de l'origine à l'aube du premier conflit mondial, l'entre-deux-Guerres, le second conflit mondial, le déclin, la fin de l'exploitation et le démantèlement. La Croix de Hesbaye gare par gare, description architecturale : Tirlemont-St Jean Geest, Jodoigne, Huppaye-Hédenge, Noville-Taviers, Eghezée, Leuze-Longchamps, Vedrin, St-Servais, Gembloux, Sauvenière, Grand-Leez-Torembais, Perwez, Petit-Rosière, Ramillies, Autre-Eglise, Jauche, Orp-Le-Grand, Lincent, Racour, Landen. Conclusions, bibliographie, légendes.

Prix : 24 € (+ frais d'envoi : 3,70 €) = **27,70 €**. *De l'étranger, les frais de port sont portés à 8 €*

Trains et trams en Belgique, 1930-1947-1964,

archives de Ton Pruisen - Casette video noir et blanc de 48 minutes.

Avalanche d'images inédites, signées des mêmes opérateurs et du même réalisateur que la collection française « L'Âge du Fer ». Commentaires en néerlandais ou français par les spécialistes du groupe de travail belge « histoire des chemins de fer ».

Pour la SNCB, on découvrira notamment une séquence relative à Anvers en 1930, des parcours Anvers – Bruxelles, puis Bruxelles – Liège, ainsi que la gare de Liège-Guillemins et le dépôt de Liège-Fragnée.

Du côté des réseaux vicinaux, on retrouvera notamment l'ancienne ligne électrique Bruxelles-Quartier Léopold – Tervuren, la ligne des grottes de Han avant sa reconversion au tourisme et les trains de pierre Poulseur – Sprimont, remorqués par une archaïque locomotive – tramway. Enfin, les dernières vapeurs SNCB des années soixante viennent conclure le film, notamment entre Montzen et le tunnel de Botzelaer.

Prix : 30 € + frais d'envoi 2,20 € = 32,20 €. Etranger = frais d'envoi portés à 3,25 €

Code-article : texte français : 664 – texte néerlandais : 665

Informations-service - membres GTF

A propos des excursions GTF de l'été-automne 2002

Nous avons été ravis de rencontrer de très nombreux membres aux excursions dont nous avons pris l'initiative en été et en automne 2002.

Ainsi, pour notre déplacement de juillet en Gaume et pays d'Yvois, relaté par ailleurs dans ce numéro, nous attendions 50 personnes... et nous en avons reçu... 110 !

Notre excursion sur l'Athus-Meuse du 19 octobre dernier a réuni une centaine de participants heureux de circuler sur une de nos lignes « fétiches ». Vous en trouvez un bref compte-rendu dans ce numéro.

Pour celle du 11 novembre, avec la visite de l'usine *Bombardier-Talbot* d'Aix-la-Chapelle, nous sommes malheureusement contingentés par notre hôte, qui a limité le nombre de participants à 45. Nous regrettons d'avoir dû refuser... cinquante demandes (!) de membres. Aussi, nous étudions une possibilité de les satisfaire à une autre date...

Le samedi 16 novembre prochain, nous célébrons les adieux aux rames réversibles M 2 sur les lignes 147 (Fleurus - Auvelais), 130 (Jemeppe-sur-Sambre), 138 (Acoz) et 132 (Couvin) et le samedi 14 décembre, l'adieu à la circulation des trains IC composés d'une locomotive série 16 et de voitures SNCB I 11 à Cologne. Pour ces deux excursions, il reste de la place. Bienvenue aux amateurs !

Trans-fer et les cartes de membre 2002

Quant à *trans-fer*, le numéro 126 vous parviendra fin décembre prochain. Pour des raisons de changement de logiciel « membres », nous n'avons pu éditer cette année de *carte de membre GTF 2002*. Nos membres qui souhaiteraient néanmoins en recevoir une - dûment estampillée - peuvent envoyer à notre secrétaire une enveloppe rédigée à leur nom et adresse et timbrée au nouveau tarif « prior » de 0,49 €, avec dans le coin supérieur gauche la mention « carte de membre ». *Adresse de notre secrétariat* : GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre, rue de Marchienne, 68, B-6110 Montigny-le-Tilleul.

Le secrétariat du GTF asbl

DIVERS - Chemin de fer vicinal des grottes de Han

La réfection de la voie a été réalisée également sur tout le site de « *La Charmille* ». Le changement est surprenant dans la mesure où tous les arbres de cette belle allée ont disparu. La cause ne doit sans doute pas être recherchée dans le renouvellement des voies, mais plutôt dans le « devoir de précaution » vis-à-vis de ces arbres d'un âge certain.

Il est également piquant de constater cet épilogue si l'on sait qu'une des objections émises en son temps contre une électrification de la ligne - au moment du lobbying « télésièges » - consistait dans le risque à cet endroit de chute d'arbre sur la ligne électrique !

Enfin, une partie des rails installés lors de ce renouvellement ont été laminés à *Cocke-rill* en... 1940 ! Quelles sont donc leurs vies antérieures ?

L.P.

Au Luxembourg

Le Musée National des Mines s'enrichit d'un chemin de fer à voie étroite

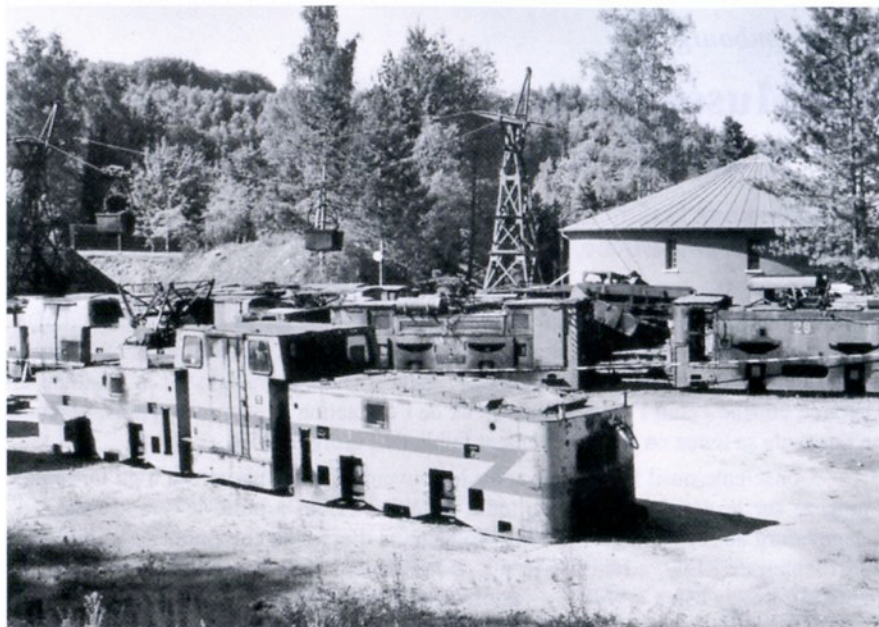
**Un musée pour le témoignage du passé minier
du sud du Grand-Duché.**

La création d'un musée des mines à Rumelange remonte à 1973, bien après la fermeture des dernières exploitations souterraines de minerai de fer des alentours. Durant des décennies la vallée de la rivière « Kayl » - avec les localités de Kayl, Tétange et Rumelange au sud du Grand-Duché, et celle d'Ottange au-delà de la frontière en Lorraine voisine - était l'un des hauts-lieux de l'extraction de la minette, ainsi nommée en raison de sa tenue en fer relativement faible de l'ordre de 35%.

Consciente qu'il fallait conserver le souvenir d'une activité qui a eu un impact immense sur le développement de toute la région et qui a porté le Grand-Duché de Luxembourg au rang des grands pays producteurs d'acier, la commune de Rumelange, avec l'appui de l'Etat, a réutilisé le site de la dernière mine à proximité immédiate de la petite ville - la Mine « Walert » - pour y implanter ce musée particulier.

Réalisé avec le concours d'anciens mineurs, ce musée allait exposer le mode de vie et de travail des mineurs entre 1870 et 1960. Sur l'ancien carreau de la mine désaffectée, la remise à locomotives a été réaménagée pour l'accueil des visiteurs. La visite proprement dite se fait en galerie, où au long du parcours sous terre ont été aménagés divers chantiers représentant le mode de travail aux différentes époques et l'évolution de l'outillage utilisé, du maillet et de la foreuse manuelle aux engins les plus perfectionnés. Il va de soi que le transport du minerai représente une part importante de l'exposition. Sont documentés aussi bien la construction des voies et installations fixes, que le matériel roulant utilisé, locomotives, berlines et wagons-trémies, wagons de service de tout genre. Si plusieurs engins sont exposés à l'extérieur, la majeure partie du matériel est installée aux divers chantiers, dans les conditions réelles de l'époque concernée.

Au début, les visiteurs, munis de casques et guidés par un ancien mineur, devaient parcourir toute la galerie à pied. Plus tard, pour faciliter l'accès, une voie ferrée a été installée vers le fond de la galerie. Le petit train, à traction diesel, appelé à faire la navette sur une ligne droite de quelques 600 mètres séparant le centre d'accueil des lieux de visite, fut réalisé sur le modèle des voitures utilisées jadis pour le transport au fond du personnel. Il s'agissait d'une rame réversible d'aspect et de confort rustique, composée de deux compartiments à voyageurs encadrant la partie motrice, comprenant aussi l'unique poste de conduite. De ce fait le conducteur ne pouvait voir son parcours qu'à travers les compartiments voyageurs aménagés en conséquence. On comprendra aisément que ce train ne roulait qu'à faible vitesse. A remarquer que la galerie empruntée - galerie de roulage utilisée pour l'accès aux chantiers et pour l'évacuation du minerai extrait - est suffisamment large pour le passage de la voie ferrée et d'une piste pour d'éventuels piétons.



Rumelange : stock des locomotives de mine désaffectées (photo de l'auteur – 19.06.00)

Avec le temps le musée avait fini par perdre quelque peu son attractivité. Aussi dès les années nonante la modernisation et l'extension du musée furent préparées. Les travaux commencèrent en 1996 et furent réalisés en plusieurs phases, pour être achevés au début de la saison 2002. Le projet, d'un coût total de 6,5 millions €, a été financé à raison de 50% par le Ministère du Tourisme Luxembourgeois, de 30% par la Commune de Rumelange et de 20% par la Commission Européenne dans le cadre du « Fonds Européen de Développement Régional » (FEDER).

L'inauguration officielle en présence du Grand-Duc Henri eut lieu le 6 mai 2002.

Un nouveau chemin de fer minier pour la visite du musée.

Mise à part l'extension significative, qui en fait l'un des musées les plus grands du genre, la nouveauté essentielle réside en la mise en place d'une ligne ferrée à l'écartement de 700 mm, caractéristique pour bon nombre de réseaux miniers luxembourgeois. Longue de 4,2 km la nouvelle ligne, partiellement créée de toutes pièces sur le parcours à l'air libre, sert désormais d'accès au musée souterrain, pour rejoindre par une galerie voisine réactivée, le site existant et constituer ainsi un véritable circuit de visite, ayant intégré l'ancien tronçon pour la sortie. Un véritable petit chemin de fer à voie étroite a ainsi été mis en place, avec son dépôt-atelier et son matériel roulant adapté à sa mission. Pour des raisons de sécurité la ligne n'a pas été électrifiée.



↑ Rumelange – musée des mines – vue sur l'entrée du Musée
(photo de l'auteur – 22.04.92)

↓ Rumelange – le train des visiteurs (photo de l'auteur – 14.04.02)

Il ne s'est donc pas agi de reconstituer un chemin de fer historique du genre de celui reconstruit sur le site du Fond-de-Gras près Rodange, avec sa récente extension vers la localité française de Saulnes (Chemin de fer à voie étroite « MBD » – voir Trans-Fer no 124 de juin 2002). Toutefois, tout comme ce dernier, le petit train du musée de Rumelange va perpétuer le souvenir des nombreux réseaux du genre ayant fonctionné du temps de l'exploitation des mines, pour transporter le minerai, soit directement vers les hauts-fourneaux, soit vers l'un des nombreux quais de transbordement au grand chemin de fer.

Plusieurs de ces réseaux miniers étaient particulièrement importants et comportaient plusieurs dizaines de km de voies et des installations très développées. Les plus importants étaient électrifiés (courant continu à 500V) et sillonnées par un nombre impressionnants de locomotives de conception et de construction les plus diverses. Bon nombre de ces locomotives ont survécu, soit au musée des mines et au chemin de fer minier MBD précité, soit exposées comme monument en diverses localités du bassin minier. A rappeler que le dernier réseau du genre, très moderne, servait à acheminer à Esch-sur-Alzette le minerai provenant de la mine française des « Terres-Rouges » (ARBED – Mines), dernière à avoir été exploitée dans tout le bassin ferrifère franco-luxembourgeois. Ce dernier témoin d'une époque définitivement révolue a été abandonné en 1997 lors de l'arrêt de la mine et des derniers hauts-fourneaux luxembourgeois (Usine ARBED d'Esch-Belval, reconvertie depuis lors en aciérie électrique, comme celles de Schifflange et de Differdange). Le site de cet ancien réseau a été entièrement démantelé entre-temps. Deux locomotives articulées construites en 1971 par Alstom ont été érigées de part et d'autre d'une route d'accès au musée des mines pour servir de repaire.

La nouvelle ligne ferrée a son origine au quai d'embarquement des visiteurs près du pavillon d'accueil du musée. Après quelques dizaines de mètres elle rejoint le dépôt, aménagé dans l'ancienne remise d'une autre mine voisine – la mine « Rembur ». Outre les emplacements nécessaires au garage et à l'entretien du matériel roulant, le dépôt comprend un atelier de démonstration de travaux de forge. Le bâtiment, inutilisé depuis longtemps avait été fort heureusement conservé, toutefois dans un état désolant. Remis à neuf d'une façon exemplaire il constitue maintenant un joyau du musée. Devant la remise est installée une belle rame composée d'une locomotive électrique à cabine centrale et des berlines typiquement luxembourgeoises d'une charge de 2 tonnes, dites « buggy » et construites à l'époque en centaines d'exemplaires par un atelier local.

La nouvelle ligne reprend ensuite sur une centaine de mètres le tracé d'une ancienne ligne minière, jusqu'à la hauteur des portails toujours visibles d'accès aux souterrains désaffectés et fermés de la mine « Rembur » précitée. La ligne continue ensuite sur un tracé neuf réalisé dans un terrain mouvementé, qui a imposé pas mal de travaux de terrassement. En cours de route elle longe une rame exposée, composée des wagons du tout dernier train de minerai ayant rejoint le carreau d'Esch-sur-Alzette le 28 juillet 1997.

Après 1,2 km la ligne rejoint au lieu dit « Langengrund » (près de l'actuelle usine à clincker « Intermoselle », construite sur le site d'anciennes mines abandonnées) un souterrain réactivé, qui sert de nouvel accès au musée proprement dit et qui sera parcouru sur environ 2,5 km avant de rejoindre l'ancien tracé d'origine servant

maintenant pour la sortie. Le long du parcours les visiteurs ont la possibilité de voir quelque 50 chantiers aménagés dans des galeries latérales, représentant les activités et la vie au fond d'une mine à différentes époques.

Deux nouveaux trains pour les visiteurs

Le matériel roulant comprend deux rames d'allure très moderne, chacune composée d'une locomotive à 2 essieux et de deux voitures à bogies. L'ensemble mesure 24.3 m et pèse à vide 43 t. Ces rames ont été construites à partir d'anciens équipements réutilisés par les ateliers de l'usine ARBED de Dudelange.

Ainsi les engins de traction ont été réalisés à partir de châssis d'anciennes locomotives électriques, construites en France en 1938/40 par « SW » (Le Matériel Electrique Schneider-Westinghouse) pour la mine « Montrouge » à Audun-le-Tiche et utilisées en dernier lieu sur la ligne vers Esch. Surnommées « moutons », elles circulèrent en traction multiple pour remonter, avec leurs sœurs articulées plus modernes de construction « *Alstom* », les lourds convois de minerai sur les longues rampes menant du fond de mine vers le site de triage et de stockage du minerai.

Les nouvelles locomotives sont munies chacune d'un moteur diesel de 119 kW à 2200 tours/minute.

Les voitures ont été construites sur châssis de wagons à bogies récupérés de même que ceux des locomotives. Les wagons, qui avaient une charge utile de 25 t furent construits en France en 1970 par la SNAV (Société Nouvelle des Ateliers de Vé-nissieux). Les bogies ont la particularité d'avoir des roues libres, non reliées par essieu. Chaque voiture présente 16 places assises. L'accès se fait par une plate-forme centrale.

Les deux rames ont été baptisées le 13 juin 2002 aux noms de la princesse Alexandra et du prince Sébastien, enfants du Grand-Duc Henri et de la Grande-Duchesse Maria-Thérèse.

Une visite à recommander

Le nouveau musée des mines et son train constituent certainement une attraction de choix de l'ancienne région industrielle du sud du Grand-Duché. Les dimanches, de début mai à fin septembre, le musée est relié par une ligne d'autobus directe au « Parc Industriel et Ferroviaire du Fond-du-Gras ». Tous deux rappellent le souvenir d'une époque certes révolue, mais non oubliée, car elle a été, par la richesse tirée du fond de la terre, à l'origine du développement d'une région jadis défavorisée. L'amateur de trains trouvera certes beaucoup de points d'intérêt qui vaudront le voyage.

Informations utiles

Le « **Musée National des Mines de Fer Luxembourgeoises** » de Rumelange est ouvert toute l'année. Les visites guidées ont lieu de 14.00 à 17.00 heures (dernière entrée dans la mine). Le musée est situé sur l'ancien Carreau de la Mine « Walert », près du centre de la ville de Rumelange et à peu de distance de la gare CFL. L'accès au musée est bien marqué. Tél. 00352 565688 (les heures d'ouverture du musée) ou 00352 563121-206 (administration communale de Rumelange). Fax : 00352 565704.

Charles-Léon MAYER, *Esch-sur-Alzette (Luxembourg)*.

Le dernier chemin de fer minier luxembourgeois

Au courant du mois d'août 1997, le groupe sidérurgique luxembourgeois ARBED a éteint sur son site d'Esch-Belval, le dernier haut-fourneau encore en activité au Grand-Duché pour la production de fonte et d'acier à base de minerai extrait sur place.

Une page de l'histoire industrielle du Grand-Duché du Luxembourg a ainsi été tournée, mettant un terme à une technologie plus que centenaire et qui a fait la richesse d'un pays autrefois des plus pauvres. Dorénavant, l'acier luxembourgeois serait produit exclusivement par trois aciéries électriques sur base de ferrailles. Dans ce contexte, l'ARBED a fermé fin juillet 1997 sa dernière mine de fer dite des « Terres-Rouges », exploitée en France, à Audun-le-Tiche. En fait, il s'agissait de la dernière mine encore en activité dans tout le bassin minier franco-luxembourgeois.

En même temps fut arrêté le dernier chemin de fer minier du bassin, construit à l'écartement de 700 mm et électrifié en 500 volts, courant continu. Ce chemin de fer spécialisé à double voie, long d'une dizaine de kilomètres, en majeure partie souterrain, présentait la particularité de traverser la frontière franco-luxembourgeoise pour déboucher à ciel ouvert dans un centre de tri et de stockage de minerai à proximité d'Esch-sur-Alzette, deuxième ville du pays et principal centre de l'industrie sidérurgique luxembourgeoise.

Le dernier train de minerai a circulé officiellement le 28 juillet 1997. Le convoi était composé de 12 wagons à bogies et remorqué par 2 couplages de 2 locomotives électriques articulées, décorées pour la circonstance de drapeaux français et luxembourgeois.

Avant d'être chargé au haut-fourneau, la « minette » était mélangée à du minerai plus riche en fer, du Brésil, parvenu par trains entiers depuis le port d'Anvers. Les installations de tri et de stockage avaient été construites en 1971, à l'emplacement d'anciens carreaux de mines, en vue de centraliser les arrivages du minerai extrait dans la région avoisinante. A l'époque, plusieurs mines souterraines françaises et les exploitations à ciel ouvert de la région de Rumelange y étaient raccordées.

Le parc du matériel remorqué de ce dernier réseau minier du bassin lorrain se composait de quelque 200 wagons à bogies avec roues libres, ayant une charge utile de 25 tonnes. La traction était assurée par une dizaine de locomotives électriques articulées à quatre essieux, normalement utilisées en unités multiples de deux engins accouplés en permanence, construites par Alsthom en 1971. Ce parc était renforcé d'unités triples réalisées sur la base d'engins à deux essieux plus anciens d'origine « SW », accouplés en permanence et dénommés « moutons ». Tous ces engins puissants étaient nécessaires pour remonter les lourds convois de 10 à 13 wagons du fond de mine situé quelque 200 mètres sous terre.

Les très importantes installations pour le déchargement et le garage des wagons, ainsi que pour le concassage, le stockage et le transport du minerai au site de transformation par bande-transporteuse ont aujourd'hui disparu.

D'après Charles-Léon MAYER, *ARBED, la fin d'une époque*, dans *Chemins de fer régionaux et urbains*, 1997/5, pp. 36 sq



ARBED-Mines à Esch-sur-Alzette

- ↑ locomotives SW 68 + 62 et rame vide (09.04.90)
↓ locomotives articulées Alsthom 71 et 75 (photos de l'auteur)

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

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

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

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

La cotisation de nos membres est très modique : pour une 1^{ère} affiliation en 2002, 14 € pour les membres belges, 18 € pour les membres de l'Union Européenne, 20 € 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

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

PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ÉTRANGER

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 : 25€).

→ ou à défaut : paiement à notre compte courant postal : **BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège**, (ajoutez dans ce cas à votre paiement 2,5 € de frais bancaires).

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

Le GTF asbl sur Internet : www.chez.com/gtf – e-mail : trans-fer@teledisnet.be



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

B.P. 191 B-4000 LIÈGE 1

Adieu aux rames remorquées entre Ostende et Köln le samedi 14.12.02

Le dimanche 15 décembre prochain, la ligne nouvelle à grande vitesse n°2 est mise en service entre Ans et Leuven. D'importants changements d'horaires ont lieu à cette occasion, tant en service intérieur qu'international. La SNCB devrait publier à cette occasion un nouvel indicateur.

Comme *Trans-fer* l'a annoncé, les rames I 11 remorquées par locomotive polycourant série 16 de la relation IC A Oostende-Köln seront retirées de cette relation au profit des rames TGV « Thalys ». Les locomotives série 16 en service sur cette liaison depuis leur mise en service en 1966 disparaîtront définitivement des installations de Cologne.

Il nous a paru intéressant d'organiser samedi 14/12 un voyage par trains réguliers entre (Ostende) – Bruxelles - Liège Guillemins, Verviers et Köln pour donner l'occasion à chacun de voyager « une dernière fois » (en tout confort) suivant les principes anciens de « l'inter-réseaux par rames remorquées ».

Notre programme

Samedi 14 décembre prochain, nous emprunterons le train IC 411 : Ostende 5.43, Bruxelles-Midi 6.52, Liège-Guillemins 8.14, Verviers 8.34 et Köln-Hbf 09.47.

Dans le train, nous fournirons un « libre parcours » valable pour 5 personnes pour parcourir le réseau des tramways de Köln.

En outre dans cette ville, en cette période de l'année, il y a une intense activité commerciale au centre ville et un marché de Noël.

Chacun, amateur de chemin de fer ou non, pourra ainsi trouver un emploi du temps à « sa mesure » (temps libre).

Chacun organisera son repas de midi à sa mesure et à son rythme (libre).

Nous avons choisi un retour pas trop tardif en renonçant à emprunter le dernier train de l'espèce au profit du précédent, soit : **Köln Hbf départ 17.14**, Verviers 18.28, Liège-Guillemins 18.46, Bruxelles-Midi 20.07, Ostende 21.16 (IC 432). Chacun pourra ainsi trouver sans problème des correspondances pour rentrer chez lui.

Notre prix

Le prix forfaitaire comprend le parcours Aachen-Süd frontière à Köln et retour, un libre parcours valable pour 5 personnes voyageant ensemble sur le réseau KVB, la TVA, les frais d'organisation, les assurances, les frais postaux :

- Forfait adulte: 26,00 €
- Forfait enfant (application de la règle SNCB) : 18,00 €
- Réservation place assise dans les deux trains réguliers SNCB (*supplément facultatif*) : 5,50 €
- Parcours d'approche de toute gare belge à Aachen-Süd frontière et retour : 8,00 €

*Dès lors il est bien entendu que afin de calculer le prix au plus juste, le paiement par personne de la taxe de « réservation place assise » **n'est pas obligatoire** ; si cette option n'est pas choisie, le choix d'une place assise dans les trains est libre à concurrence des places disponibles (aller et retour).*

*→ Pour ceux qui bénéficient de titre d'un transport du service intérieur gratuit ou à prix réduit, il leur appartient de vérifier s'ils peuvent ou non les utiliser sur ces trains **jusqu'au point frontière d'Aachen Süd Grenze** ; à défaut, ils doivent utiliser un billet international.*

Ainsi, les billets « Senior », les Go-Pass ou Rail-Pass... ne sont pas valables jusqu'au point frontière d'Aachen Süd Grenze : si vous êtes dans le cas, nous vous conseillons d'acquérir notre billet « parcours d'approche ».

Inscriptions

Il vous suffit de renvoyer le bulletin d'inscription ci-après à l'adresse indiquée, dès que possible, et de faire simultanément le paiement selon la procédure indiquée. Date limite des inscriptions : 30.11.02.

Comme d'habitude, une circulaire vous parviendra par la poste dans la semaine précédant le voyage, avec votre billet et toute autre instruction utile.

Au plaisir de vous rencontrer le 14 décembre prochain.

GTF asbl

NOS CONDITIONS GENERALES **voyages GTF asbl**

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

Calendrier des prochains numéros de trans-fer

N°125 (novembre 2002) : distribution postale vers le 12 novembre.

N°126 (décembre 2002) : distribution postale dans les derniers jours de décembre.