

129 Novembre
2003
Périodique trimestriel
26^{ème} année

BELGIQUE-BELGIË

P.P.
LIÈGE X
9/406



transfer

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

Trans-fer 129 ☐ Sommaire ☐ Novembre 2003

LA FAMILLE ICE	3
NOUVELLES DE LA SNCB	13
MODIFICATIONS DE DENOMINATION SUR LE RESEAU.....	13
MATERIEL SNCB.....	17
PETIT VOYAGE A PARIS... PAR L' ANCIENNE LIGNE.....	19
ANNIVERSAIRES FERROVIAIRES DANS LA REGION DE DÜREN (D).....	21
PETIT HISTORIQUE DE LA LIGNE DÜREN – HEIMBACH.	21
LE CHEMIN DE FER A BRIANÇON (HAUTES-ALPES).....	24
EUREGIOBAHN ET LA BELGIQUE.....	61
DES ANCIENNES RAMES TEE A CUBA.....	62
UNE GARE MEURT, UNE AUTRE RENAIT.....	64
BASTOGNE-SUD.....	64
HAL	64
L'EVOLUTION DES PROJETS LUXEMBOURGEOIS	68
LE RENOUELEMENT DU MATERIEL ROULANT DES CFL.....	68
L'ÉVOLUTION DU CONCEPT « MOBILITÉ.LU ».....	72
GTF -ÉDITIONS	77
NOTRE NOUVELLE EDITION EST PARUE.....	77

Colophon

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

Iconographie : W. Brock, J. Evrard, J. Ferrière, M. Grieten, 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 : une automotrice SNCB assurant le service IR q arrive à son terminus d'Aachen Hbf (photo R. Marganne - 04.07.03)

ARRIERE : Après un parcours de plus de 850 km, le train de nuit Paris – Briançon approche de sa destination, au pied du Pic de Montbrison (2818 m) dont la pointe dentelée se découpe sur un ciel d'azur (photo J. Perenon, 29.07.03)

La famille ICE

A la suite de nos divers articles saluant la mise en ligne de rames ICE 3 entre Francfort-sur-le-Main et Bruxelles-Midi depuis le 15 décembre 2002, notre membre de Cologne - mais liégeois de coeur - Dominique Stas, nous offre une contribution très documentée sur la famille des ICE. Qu'il en soit ici chaudement remercié.

L'ICE 3 de la Deutsche Bahn AG n'est pas un véhicule - ou plutôt une automotrice - unique mais bien une famille : ce qui circule en Belgique, c'est la version polycourant, c'est-à-dire le type 406 ! Les 403, eux, ne sont aptes à circuler que sous 15kV 16 2/3Hz.

Aux ICE 1 (type 401, 60 trains avec deux éléments moteurs encadrant jusqu'à 11 remorques), ICE 2 (type 402, 44 trains avec un élément moteur accouplé à 6 remorques, dont l'une avec cabine de conduite) et ICE 3 (que nous décrivons plus loin), s'ajoutent encore les ICE-T (type 411 : 32 rames à 7 caisses ou type 415 : 11 rames à 5 caisses) pendulaires et les 20 rames ICE-TD (type 601, diesels et pendulaires) à 4 caisses.

Remarques

- Il semblerait que le **type 409** ait été attribué par la DB AG aux deux rames Thalys dont la DB est propriétaire, numérotées chez nous 48.4321 et 4322.
- Rappelons en passant qu'une **série d'automotrices 403** a déjà existé à la DB dans le passé. Il s'agissait des 3 automotrices quadruples type 403/404 dites "IC" - à notre avis parmi les plus belles automotrices jamais construites - réalisées dans les années septante (1973). Quoiqu'elles fussent capables d'atteindre la vitesse de 200 km/h, le manque de lignes à grande vitesse à l'époque n'a pas permis de les utiliser à fond de leurs possibilités. Elles ont trouvé une utilisation originale comme « Lufthansa Airport Express » et assuré des centaines de « vols au niveau zéro » entre Francfort sur le Main et Düsseldorf par la ligne de la rive gauche du Rhin...

Les ICE 3 à Cologne : Köln-Hbf ou Köln Deutz ?

À Cologne, ce qui a changé pour les TGV Thalys, c'est que Köln-Deutz (sur la rive droite du Rhin) est devenu pour eux un point d'arrêt pour voyageurs quoiqu'ils y soient toujours passés pour rejoindre les faisceaux de garage de Köln-Deutzerfeld. En fait de nouvelle gare pour les ICE, les DB ont modernisé les quais de Köln-Deutz (tief) - voies 11 et 12 - qui se trouvent + au niveau 0,5 (2 mètres au-dessus de la voirie) et non en sous-sol comme l'a écrit erronément Rail Passion ! Les itinéraires d'accès de Köln Deutz (tief) tant vers Köln-Mülheim au nord que vers Köln-Kalk au sud étant à voie unique, c'est la voie 11 qui est utilisée en principe dans les deux sens car l'accès à ce quai est de loin plus facile pour les voyageurs.

Photos page 4 : ↑ ICE 3 classe 403 de la liaison 40 à l'arrêt voie 11 à Köln-Deutz (tief) - 04.07.03.

↓ Un ICE 3 classe 406 des Nederlandse Spoorwegen, de la liaison Francfort/Main - Bruxelles, à l'arrêt à Liège-Guillemins le 05.08.03 (photos R. Marganne)





photos page 5 : ↑ Un ICE classe 406 de la Deutsche Bahn AG à l'arrêt à Liège-Guillemins (photo M. Lebeau 19.12.02, peu après sa mise en service)
↓ Nossegem, BK 11.4 le 21.02.03. L'ICE Bruxelles – Francfort est vu à hauteur du raccordement provisoire entre la voie B ancienne et la nouvelle voie B lente vers Bruxelles (photo M. Grieten).

Seuls les trains des liaisons 40 ou 41 Francfort/Main - Dortmund ou Münster (alternativement) passent par Köln-Deutz (tief). Cela fait deux trains par heure... (.17 vers Francfort-/Main et 45 vers Munster, 51 vers Dortmund).

A l'étage de Köln-Deutz (voies 1 à 10), comme trains à grande vitesse, ne s'arrêtent que les ICE de ou vers Berlin ou les Thalys, et ce sur les voies 1 ou 7. Les autres ICE (lignes 42, 43, 45, 78 et 79) ne marquent pas l'arrêt à Deutz !

En fait, nombre d'ICE passent par Köln-Hbf y rebroussement et même y sont divisés ou assemblés!

Le ballet des ICE à Köln Hbf liaison par liaison

- **les ICE des lignes 40 et 41** prennent donc le « raccourci de Deutz-Tief »;
- **les liaisons 42 et 43** (Dortmund - Munich ou Bâle) rebroussement à Köln-Hbf et franchissent ainsi deux fois de suite le Hohenzollernbrücke, le célèbre pont à six voies qui franchit le Rhin ! Ces rames circulent en double traction sur Cologne - Francfort. Initialement, elles étaient divisées (vers Dortmund) ou assemblées (vers le sud) à Köln-Hbf. Et le tout se passant à quai... quel spectacle... De nombreux problèmes techniques et de ponctualité ont eu raison de cette forme d'exploitation autant téméraire qu'originale et depuis avril 2003, mis à part les rebroussements, ces manoeuvres sont supprimées.
- **les ICE de la liaison 42** arrivant de Munich étaient divisés. Une moitié rebroussement vers Dortmund assurant la liaison 42, tandis que l'autre restait à quai environ vingt minutes et repartait (c-à-d. rebroussement) vers Stuttgart ce qui correspond à une mission sur la liaison 45. Cette rame effectuait donc une boucle Munich - Stuttgart - Francfort (Flughafen) - Cologne - Wiesbaden (sans passage par Francfort) - Stuttgart et retour !
- **les « demi 43 »** venant de Bâle et terminant à Cologne allaient garer à Köln-Bbf (*Betriebsbahnhof*, faisceau de garage pour matériel voyageur venant de l'est et terminant à Cologne, pendant de Köln-Deutzerfeld, bien visible entre les voies de la ligne vers Düren et Aix-la-Chapelle), les autres continuaient vers Dortmund.
- **la liaison 78** (Francfort - Amsterdam), assurée par ICE 3 quadritension classe 406, suit elle aussi un trajet remarquable. Pour éviter le rebroussement à Köln-Hbf, tout en y passant, les rames de la liaison 78 vers Amsterdam quittent la ligne à grande vitesse (NBS) à la bifurcation "*Abzweig Gremberghoven*" - c'est aussi la fin actuelle de la ligne qui est parallèle à celle de Siegen à partir de Siegburg - et utilisent les voies marchandises longeant le grand triage de Gremberghoven. Chemin faisant, elles franchissent une première fois le Rhin en empruntant le Südbrücke principalement réservé aux trains de marchandises puis repassent sur des voies voyageurs et parcourent la ceinture ouest de Cologne (ligne de Bonn). Elles arrivent donc ainsi à Köln-Hbf par l'ouest

comme le font les trains empruntant la ligne de la rive gauche du Rhin (ligne classique)! Continuant leur trajet vers Amsterdam par Düsseldorf, elles franchissent alors le Hohenzollernbrücke et la gare de Deutz pour bifurquer ensuite vers le nord. On remarque que ces rames franchissent le Hohenzollernbrücke d'ouest en est en venant de Francfort alors que celles des liaisons 42, 43, 45 et 79 le font en sens inverse.

- **la liaison 79** enfin, assurée elle aussi par ICE 3 quadr tension classe 406, n'appelle aucune remarque sinon qu'elle relie Francfort à... Bruxelles. Ce n'est déjà pas si mal diront certains...

En gare de Köln-Hbf, Les liaisons 42, 43 et 45 utilisent en général les voies 4 à 6, les liaisons 78, 79 et Thalys, les voies 1 et 8.

Caractéristiques techniques des ICE 3

Classe 403 (monotension, apte à la circulation en Allemagne, Autriche et Suisse)

N° d'ordre de la voiture dans la rame	classe	aménagements intérieurs	équipements techniques
(1)	403 ⁰	49 sièges 1 ^{ère} classe (salle d'observation : 8, coach : 41), cabine de conduite, 2 portes d'accès	1 onduleur, 4 moteurs de traction
(2)	403 ¹	46 sièges 1 ^{ère} cl (compartiments : 14, coach : 32), 2 WC, 4 portes d'accès	pantographe courant alternatif, transformateur
(3)	403 ²	46 sièges 1 ^{ère} cl (coach : 32, compartiments : 14), 2 WC, 4 portes d'accès	1 onduleur, 4 moteurs de traction
(4)	403 ³	voiture restaurant avec 24 sièges, cuisine avec 2 portes, bar, compartiment personnel d'accompagnement, WC	batteries
(5)	403 ⁸	52 sièges 2 ^{ème} cl (coach : 46, compartiment « famille » : 6), WC large « handicapés », 4 portes d'accès	batteries, équipement pneumatique
(6)	403 ⁷	68 sièges 2 ^{ème} cl (coach), 2 WC, 4 portes d'accès	1 onduleur, 4 moteurs de traction
(7)	403 ⁶	68 sièges 2 ^{ème} cl (coach), 2 WC, 4 portes d'accès	pantographe courant alternatif, transformateur
(8)	403 ⁵	60 sièges 2 ^{ème} cl (salle d'observation : 10, coach : 50), cabine de conduite, 2 portes d'accès	1 onduleur, 4 moteurs de traction

Capacité totale : 141 sièges 1^{ère} classe (37%), 248 sièges 2^{ème} classe (63%), 24 sièges restaurant.



Deux vues de l'ICE 3 classe 406 à son terminus de Bruxelles-Midi (photos M. Lebeau)



Classe 406 (quaditension 4 systèmes, dite "international")

N° d'ordre de la voiture dans la rame	classe	aménagements intérieurs	équipements techniques
(1)	406 ⁰	46 sièges 1 ^{ère} classe (salle d'observation : 8, coach : 38), cabine de conduite, 2 portes d'accès	1 onduleur, 4 moteurs de traction
(2)	406 ¹	44 sièges 1 ^{ère} cl (compartiments : 14, coach : 30), 2 WC, 4 portes d'accès	pantographe courant alternatif, transformateur
(3)	406 ²	46 sièges 1 ^{ère} cl (coach : 32, compartiments: 14), 2 WC, 2 portes d'accès	pantographe courant continu, 1 onduleur, 4 moteurs de traction
(4)	406 ³	voiture restaurant avec 24 sièges, cuisine avec 2 portes, bar, compartiment personnel d'accompagnement, WC	pantographe courant alternatif à gabarit étroit, batteries
(5)	406 ⁸	52 sièges 2 ^{ème} cl (coach : 46, compartiment « famille » : 6), WC large « handicapés », 4 portes d'accès	pantographe courant alternatif à gabarit étroit, batteries, équipement pneumatique
(6)	406 ⁷	68 sièges 2 ^{ème} cl (coach), 2 WC, 2 portes d'accès	pantographe courant continu, 1 onduleur, 4 moteurs de traction
(7)	406 ⁶	66 sièges 2 ^{ème} cl (coach), 2 WC, 4 portes d'accès	pantographe courant alternatif, transformateur
(8)	406 ⁵	56 sièges 2 ^{ème} cl (salle d'observation : 10, coach : 46), cabine de conduite, 2 portes d'accès	1 onduleur, 4 moteurs de traction

Capacité : 136 sièges 1^{ère} classe (36%), 242 sièges 2^{ème} classe (64%), 24 sièges restaurant .

Vu l'équipement additionnel installé dans des armoires techniques de six voitures pour la circulation sous quatre tensions d'alimentation, la version "internationale" a 11 sièges et 4 portes d'accès en moins que la version "domestique" ..

Spécifications techniques (versions 403 et 406)

longueur : voiture d'extrémité : 25,835 m, voiture intermédiaire : 24,775 m, soit total de la rame : 200,32 m - **largeur** : 2,95 m - **hauteur** : 3,89 m - **masse** : 409 t (403) - 435 t (406) - **sièges** (total) : 415 (403) - 404 (406)

puissance : 8000 kW (versions 403 et 406 sous 15 kV 16,7 Hz) - 8000 kW (406 sous 25 kV 50 Hz), 4300 kW (version 406 sous courant continu 1,5 / 3 kV)

effort de traction : 300 kN - **vitesse maximale** : 330 km/h (version 403) - 330 km/h (courant alternatif) 220 km/h (courant continu - version 406)



Photo prise depuis le pont de la Berger Strasse près de Cologne, au p.k. 10,6 de la NBS (NeuBauStrecke, ligne 2324). On voit donc environ les 500 premiers mètres de la ligne qui débute pour l'instant au p.k. 7,9 de la ligne classique (2651) et 69,5 de la ligne marchandises (2666). Cela correspond au p.k. 10,1 de la NBS, car celle-ci doit encore être prolongée vers Cologne-Deutz et Cologne-Mülheim (photo D. Stas)

Pantographes

La version 403 est équipée de deux pantographes.

La version polytension (406) dispose de six pantographes, à savoir : un pantographe à archet large de 1 950 mm pour circulation en Allemagne et Autriche, installé sur la 2^{ème} et la 7^{ème} voiture, et un pantographe à archet étroit de 1 450 mm pour circulation sous courant alternatif en Suisse (mais aussi en France et en Belgique), installé sur la 4^{ème} et la 5^{ème} voiture, un pantographe courant continu (1,5 et 3 kV) installé sur la 3^{ème} et la 6^{ème} voiture.

En courant alternatif, seul un pantographe par rame peut être levé : en principe, le pantographe arrière par rapport au sens de marche. En courant continu, un second pantographe peut être levé par rame lorsqu'un ampérage élevé est sollicité.

Numérotation -compagnie propriétaire	classe	nombre	année de construction	tension(s) d'alimentation
DB Reise&Touristik AG	403 (1 ^{ère} s.)	37	1999	15 kV 16,7 Hz
DB Reise&Touristik AG	403 (2 ^{ème} s.)	13	2001	15 kV 16,7 Hz

Numérotation - compagnie propriétaire	classe	nombre	année de construction	tension(s) d'alimentation
DB Reise&Touristik AG	406	13	1999	15 kV 16,7 Hz, 25 kV 50 Hz, 1,5kV =, 3 kV =
NS Reizigers BV	406	4	1999	15 kV 16,7 Hz, 25 kV 50 Hz, 1,5kV =, 3 kV =
Renfe AVE		16	2002	25 kV 50 Hz

Avec les quatre rames quadr tension fournies aux NS Reizigers, c'est le premier type d'ICE à être exporté. Ces quatre rames NS sont extérieurement et intérieurement identiques à celles de la DB AG, y compris la livrée blanche avec bandeau rouge : seul le logo bleu sombre des NS remplace le logo rouge de la DB sur le nez et les faces latérales des rames. Les rames NS sont intégrées dans la numérotation DB AG sous les n° 406 x51-y à 406 x54-y (*x* représente le n° d'ordre de la voiture dans la rame, *y* le chiffre d'auto-contrôle typique de la DB AG). Les rames NS ne circulent pas seulement sur la liaison Francfort - Amsterdam. Le hasard des roulements (sans doute...) et leur caractère polytension font qu'elles circulent aussi régulièrement entre Francfort et Bruxelles-Midi. Une option pour 50 rames ICE 3 supplémentaires a été transformée en un bon de commande de 14 trains supplémentaires le 16.03.1999 par la DB AG.



Un « trains de machines » SNCB le 12.06.03 sur la ligne 161 à hauteur de la bifurcation Louvain-la-Neuve – Ottignies où la 2611 remorquait les 1330 – 1338 – 1321 – 3010 CFL en direction d'Ottignies (photo M. Grieten)



Nouveaux matériels de la SNCB en 2003

- ↑ train tracté IC de pointe pour Bruxelles au départ de *Luxembourg*
rame de voitures M6 à deux niveaux (photo M. Lebeau - 19.07.03)
- ↓ autorails série 41 n°4134 et 4126 assurant un train P Namur - Bertrix
à *Lustin* (ligne 154) le 05.06.03 (photo M. Lebeau)

Nouvelles de la SNCB

Modifications de dénomination sur le réseau

Point d'arrêt non gardé

Le point d'arrêt non gardé de Géronstère est rebaptisé « Spa-Géronstère » au 15.12.02. Situé au terminus (à voie unique électrifiée) de la ligne 44, ce point d'arrêt dessert en fait le sud de l'agglomération de Spa, la gare proprement dite étant excentrée vers le nord. C'est une tellement bonne idée pour ceux qui ne connaissent pas la ville que l'on se demande pourquoi la SNCB n'a pas pensé plus tôt à rebaptiser ce point d'arrêt... Son code télégraphique (si... il y en a un...) est « FSSG ». Pour rappel, Spa dispose du code « FSS ».

Lignes principales

D'autre part, au 10.12.02, la dénomination de la ligne 132 est modifiée : jadis, elle était dénommée « *Y La Sambre - Mariembourg* ». Il faut dire aujourd'hui « *La Sambre - Mariembourg* ».

Lignes industrielles

- La ligne 231 devient Y Termien (Genk-Goederen) - Genk-Zuid (Paniswijerstraat).
- La ligne 232 devient Y Kaatsbeek (Genk-Goederen) - Genk-Zuid (Eikelaarstraat).

Nouvelles implantations ferroviaires

Sur la ligne à grande vitesse n°2, apparaissent les installations MI de **Pousset** (code télégraphique « **RPS** ») et **Hoegaarden** (code télégraphique « **RHD** »).

Ligne 24 - rénovation du viaduc de Moresnet

Les 5^{ème} et 6^{ème} travées nouvelles ont été posées en juin dernier. Les 7^{ème} et 8^{ème} travées ont été posées lors du week-end des 23-24 août 2003. Les suivantes ont été placées à la Toussaint. Les travaux reprendront au printemps prochain : rappelons que l'ensemble du viaduc doit être terminé pour le 31 décembre 2004 : les travaux avancent donc selon le planning prévu, légèrement modifié toutefois, afin d'éviter de travailler à l'extérieur au cœur de l'hiver, particulièrement rigoureux dans cette région.

Tous les trains de marchandises Montzen - Aachen (West) sont détournés pendant les périodes d'interruption de circulation sur le viaduc. Rappelons que cette ligne constitue la seule liaison marchandises entre la Belgique et l'Allemagne !

Seul le train privé DLC est détourné par Aachen West (Aix-la-Chapelle-Ouest) - Kohlscheid - Herzogenrath - Heerlen - Sittard - Roermond - Weert - Neerpelt - Lommel - Balen - Mol - Geel - Herentals - Lierre (itinéraire du « Rhin de fer ») - Anvers-Ouest - vers sa destination finale de Berendrecht.

Tous les autres (soit une bonne trentaine pour le week-end ...) circulent selon l'itinéraire Aachen-Hbf - Aachen Süd - Hergenrath-frontière - Welkenraedt - Henri-Chapelle- Montzen, via les lignes 37 et 39. Ce trafic est exclusivement assuré par des locomotives diesel série 225 (ex 215) de la DB AG. Chaque train est flanqué de trois machines : deux en tête - en unités multiples - et une en queue à titre d'allège. Cette troisième machine est indispensable non seulement dans le sens Aachen - Montzen pour monter le plan incliné vers Aachen-Süd, mais aussi dans l'autre sens, car la ligne 39 a un profil difficile entre la sortie de Montzen et Henri-Chapelle. Deux conducteurs (un en tête et un en queue) assurent les prestations correspondantes. Détail pittoresque : les machines DB font le plein de gasoil à Montzen, car aucune installation de genre n'est plus fonctionnelle à Aachen, devenu « tout électrique ».

A propos des mensurations du viaduc de Moresnet

Notre membre Dominique Stas nous fait remarquer que le viaduc de Moresnet n'est pas - et loin de là - le plus long viaduc ferroviaire d'Europe. Il nous renvoie à l'intéressant site Internet allemand <http://brueckenweb.de>, qui recense... tous les ponts remarquables, ferroviaires et autres. Voici quelques ponts européens plus « longs » que le viaduc de Moresnet, long, rappelons-le, de 1 153 mètres :

- le pont du **Firth of Forth**, viaduc métallique de type cantilever, est long de 2460 mètres, les portées principales ayant une ouverture de 521 mètres;
- le tragiquement célèbre pont du **Firth of Tay**, métallique lui aussi, est paraît-il, long de 3264 m avec des travées de 69 m;
- le **viaduc de Rendsburg** qui franchit le Nord-Ostsee-Kanal, métallique à travées multiples, est long de 2486 m. La portée principale a une ouverture de 140 m et offre un tirant d'air de 42 m. Le "Hochbrücke" a été construit entre 1911 et 1913 donc avant la première guerre mondiale... etc...

Ligne 36 - Liège-Guillemins - Block 45N

Un bâtiment pour installer une nouvelle cabine nodale PLP a été érigé en bord de Meuse, sur la rive gauche, près du pont du Val-Benoît.

Dénommée « Block 45N », cette nouvelle installation reprend petit à petit toutes les cabines de signalisation de la région, selon le planning suivant :

- Zone de Liège-Palais : mai 2001
- Zone EBP/PLP d'Ans : décembre 2001
- Gril ouest de Liège-Guillemins : juin 2003¹

¹ - le passage du gril ouest de Liège-Guillemins au block 45N a été l'occasion de supprimer le singulier équipement à quai de départ des trains à Liège-Guillemins. Jusqu'en juin 2003, lorsque la cabine mettait le signal au passage pour un train à quai, la signalisation restait au rouge, mais un boîtier à quai signalait au chef-garde que le signal était au passage, par le clignotement d'une lampe blanche. C'était en fait le chef-garde lui-même qui mettait le signal au passage en manoeuvrant la clé « opérations terminées » et en allumant par la même occasion le dispositif lumineux « opérations terminées ». Le même boîtier comportait, sur les voies de départ vers Bruxelles, un témoin blanc indiquant que la locomotive d'allège était en place.



↑ Le raccordement d'Aubange, tel qu'il était lors du passage de l'autorail spécial du GTF le 19.10.02 - à droite, voie coupée vers Mont-Saint-Martin (photo J.-P. Joly)
↓ Dans le cadre de l'extension de la zone portuaire au nord de Gand, la ligne 55 Wondelgem - Zelzate doit être déviée sur près de 5 km. Nouvelle assiette de la voie le 01.03.03 à Ertvelde le long du R4 (photo M. Grieten)

- Zone d'Angleur : octobre 2003
- Zone du quadrilatère (bifurcations du Val-Benoît et de Garde-Dieu - gril de Froidmont : 2004
- Gril est de Liège-Guillemins : 2004
- Nouveaux faisceaux du gril est et achèvement du gril ouest : 2005
- Zones de Waremme/Remicourt et de Herstal - Liers : à déterminer

Ligne 37

D'ici quelques mois, la ligne 37 sera mise provisoirement à voie unique à Chênée, dans le cadre des travaux préparatoires du raccordement de la LGV 3 à la ligne 37 dans cette gare. Une nouvelle sujétion d'exploitation dans la zone de Liège, qui n'en avait pas vraiment besoin.

Ligne 63 : Ostende - Torhout - Ieper

La ligne 63 Kortemark - Westrozebeke, restée ouverte pour le trafic militaire, est hors service à tout trafic depuis le 2 juin dernier.

Rappelons que la ligne 63 reliait jadis Ostende, Torhout à Kortemark, Poelkapelle et Ypres. Ouverte le 01.04.0868 entre Ostende et Torhout (24 km) et le 15 août 1873 entre Torhout et Ypres, son trafic voyageurs a été supprimé entre Ostende et Torhout le 26 mai 1963 et entre Kortemark et Ypres le 22 mai 1955. La section Ostende - Snaaskerke a été démontée en 1959, Snaaskerke - Torhout mis hors service en 1963. Torhout - Kortemark a été défermé en 1968. La section Kortemark - Westrozebeke, hors service pour les besoins de la SNCB depuis 1990, avait été conservée jusqu'ici pour le trafic militaire vers Houthulst. La section Westrozebeke - Ypres est défermée : un sentier de promenade a été aménagé sur la section Westrozebeke - Boezinge. Les bâtiments de gare de Westrozebeke, Poelkapelle, Langemark et Boezinge existent encore aujourd'hui.

Ligne 165 - Raccordement d'Aubange

Le raccordement direct électrifié et à voie unique permettant de passer directement d'Aubange (ligne « *Athus-Meuse* ») à Mont-Saint-Martin (SNCF) serait ouvert à la circulation ferroviaire au printemps 2004 (le 31 mars, annoncent des sources françaises).

A cette époque, il ne serait pas impossible que les locomotives série 13 de la SNCB et leurs homologues 3000 des CFL descendent jusqu'à Dijon. En contre-partie, l'Athus-Meuse verrait circuler des locomotives tritension série 436 000 et 437 500 de la SNCF.

A cet effet, des essais de circulation sur l'Athus-Meuse avec une locomotive SNCF 436 000 ont été effectués en octobre dernier. A suivre...

Matériel SNCB

Voitures M2

Les voitures M2 sont définitivement retirées du service voyageurs au 15 juin 2003, après - pour certaines - plus de 40 ans de services, puisque le modèle a été produit notamment pour l'Expo 58.

Locomotive série 51

Les 6 dernières locomotives série 51 sont radiées à la date du 15 juin 2003².

Locomotives série 77-78

Vu que la locomotive 7800 vient d'être livrée à la SNCB en juillet dernier, cette série porte désormais l'appellation 77-78.

Ces nouvelles locomotives servent aux manoeuvres et au trafic de ligne, exclusivement marchandises (ces locomotives ne sont pas équipées pour le chauffage électrique de voitures à voyageurs). La première tranche de 90 locomotives est livrée. Une deuxième commande de 80 locomotives a été passée par la SNCB le 1^{er} juin 2001. Ces locomotives seront livrées entre 2003 et 2006.

Particularités

- Les motrices 7701 à 7718 sont équipées d'un attelage automatique BSI.
- Les motrices 7701 à 7728 peuvent être radiocommandées via une télécommande.
- Les motrices 7771 à 7790 sont destinées à circuler sur le Rhin d'acier et ont reçu les équipements d'asservissement à la signalisation ATB (NS) et PZB90 (DB AG).

Données techniques

- **Dimensions** : longueur totale : 16148 mm
- **Constructeur** : Siemens
- **Type** : BoBo
- **Année de construction** : 1999-2006
- **Nombre d'unités construites** ou à construire : 170
- **Numérotation** : 7701-7870
- **Transmission** : hydraulique Voith L4r4
- **Type de moteur** : ABC 6DZC-1000
- **Cylindres** : 6
- **Masse** (tonnes) : 87,4
- **Puissance motrice** (kW) : 1150
- **Vitesse maximale** (km/h) : 100

² - même si deux d'entre elles ont été « administrativement » prolongées jusqu'à la mi-septembre, dans le cadre d'un adieu organisé par le PFT.

Locomotives série 15

Les trois rescapées de cette série sont enfin engagées régulièrement - depuis juin dernier - sur les trains « P » Liers - Gouvy du matin et du soir³. Deux journées de roulement ont été prévues. Ces trains sont composés de voitures I6 à compartiments et climatisées ou I10 en version climatisée ou non, en livrée bigarrée : bref, la SNCB y réutilise les voitures internationales de son parc rendues superflues par la suppression d'un grand nombre de trains internationaux, sur une ligne électrifiée en 25 kV, incompatible avec la plupart des voitures à voyageurs de service intérieur, notamment pour le chauffage de la rame, et par ailleurs interdite aux automotrices triples bicourant 441-490 tranche 1996.

Pour la petite histoire, relevons que c'est aussi une « 15 » qui assure le matin le train « P » 7486, alias « *train des écoliers* » entre Gouvy (7h48) et Trois-Ponts (8h09), afin de desservir les établissements scolaires de Vielsalm et Trois-Ponts : celui-ci est constitué non plus d'une seule voiture M2 (elles sont définitivement retirées du service), mais d'une seule voiture I 10... Pour les écoliers, c'est Byzance... L'histoire ne dit pas s'il s'agit ou non d'une voiture climatisée...



**Locomotive série 15 en tête d'un train « P » pour Gouvy.
Liège-Guillemins, 04.09.03 (photo R. Marganne)**

³ - les projets d'assurer ces trains par des locomotives série 16... voire des autorails série 41 semblent abandonnés.

Petit voyage à Paris... par l'ancienne ligne dite « de la Belgique »

Le 21 octobre 1942, alors âgé de 10 ans, j'ai fait le voyage Liège - Erquelines - Paris, dans un train venant de Cologne et sans autorisation de l'occupant allemand ; j'ai pu faire ce déplacement sans encombre.

Ce lundi 23 juin 2003, je tente le voyage Bruxelles-Midi, Charleroi, Erquelines, Paris. J'ai fait ce voyage pour voir ce qui se passe pour le moment du point de vue de l'Europe des chemins de fer :

- Bruxelles-Midi - départ à 6h10 - train IC 2026 - OK.
- Charleroi-Sud - départ à 7h14 - train L 4757- OK (automotrice SNCB prolongée en gare bicourant de Jeumont).
- Jeumont - départ à 8h15- train OK.
- Maubeuge - départ à 10h50 train Corail OK - Aulnoye 11h02, Saint-Quentin 11h32, Compiègne 12h08, Paris-Nord 12h50. En fait, 6 trains « Corail » journaliers couvrent la liaison Maubeuge - Paris-Nord en 2 heures pile. A Paris-Nord, l'arrivée eut lieu à 12h50 - OK.

Mon retour vers Bruxelles, le 24 juin, a été plus rapide ; Paris Nord 14h37, Maubeuge 16h37 Bruxelles Midi 19h50 : OK, mais au prix de 30 minutes à pied entre Jeumont et Erquelines ; à ce moment de la journée, il n'y a pas de desserte transfrontalière par automotrice SNCB entre les deux gares....

J'ai payé pour ce voyage : Bruxelles - Jeumont, réduction famille nombreuse trajet belge : 7,60 € ; Jeumont - Paris : 19,10 € ; Paris - Jeumont : 19,10 € ; Erquelines - Bruxelles, réduction plus de 65 ans : 2,50 € .

Entre Maubeuge et Paris le nombre de voyageurs augmente au fur et à mesure qu'on approche de Paris, mais il faut avouer que le train presque vide entre Maubeuge et Aulnoye.

En 1991, j'ai fait le voyage Bruxelles - Mons - Aulnoye - Paris : des voyageurs français embarquaient en cours de route et le train restait bien occupé tous le parcours. En fait, pour les habitants desservis par les gares intermédiaires le TGV n'a pas apporté d'amélioration ; même parfois une diminution de fréquence.

Pierre Gaillard

Des exemplaires supplémentaires de ce numéro 129 de Trans-fer peuvent être commandés par versement d'une somme de 6 € envoi compris à notre compte **240-0380489-59** de GTF asbl-Éditions, BP 191, B-4000 Liège 1. Il suffit d'indiquer en communication : « 129 ».



Autorails Regio-Sprinter DKB à Düren

- ↑ anciens quais de la gare de Düren, vers Jülich (novembre 1999)
- ↓ nouveaux quais, vers Heimbach (04.07.03 - photo R. Marganne)

Anniversaires ferroviaires dans la région de Düren (D)

Récemment, la DKB, *Dürener Kreisbahn*, a fêté les dix ans d'exploitation de la *Rurtalbahn*, cette petite ligne relie Düren à Heimbach au sud et Linnich au nord. Dix années de succès pour cet opérateur privé et sa ligne ferroviaire qui a connu un véritable boum du trafic voyageurs au cours de cette décennie. En outre, de nombreux projets sont en cours de réalisation ou à l'étude : nous y reviendrons. 2003 marque aussi le centième anniversaire de la ligne de Heimbach, un double jubilé donc pour la région. Retour sur l'histoire de cette ligne qui faillit disparaître du paysage ferroviaire et sur ses perspectives d'avenir.

Petit historique de la ligne Düren – Heimbach

C'est le 1er septembre 1903 que fut inaugurée la ligne de chemin de fer Düren – Heimbach. En fait, la toute première section reliant Düren à Kreuzau fut déjà ouverte au trafic le premier août de la même année ainsi que nous l'apprend le « *Dürener Volkszeitung* » du 29 juillet 1903.

La ligne aurait dû être ouverte entièrement pour le 1^{er} juillet mais des embûches diverses, comme c'était souvent le cas à l'époque, empêchèrent la mise en service à la date prévue. Entre Kreuzau et Üdigen, la roche dut être taillée sur une longue distance pour laisser place à la voie et à une route qui longe de près la Rur, la rivière locale. Il fallu même utiliser de la dynamite pour dégager l'espace nécessaire.

À l'issue de la seconde guerre mondiale, les ponts de Zerkall et ceux entre Abenden et Lüppenau étaient détruits. En novembre 1945, le trafic pu reprendre jusqu'à Friedenau (peu avant Kreuzau), ensuite gare après gare, le trafic fut rétabli jusqu'à Zerkall, nous sommes alors déjà en 1947 ; en mai 1950, le pont de Zerkall est enfin reconstruit et les trains prolongés jusqu'à Abenden. Enfin, en novembre 1950, la ligne pu être rouverte jusqu'à Heimbach une fois le pont d'Abenden rétabli.

Déjà en 1956, la ligne fait l'objet de mesures de rationalisation. Son exploitation fut simplifiée, ce qui généralement est la première phase vers l'abandon de la ligne. Jusque fin des années 1960, des trains touristiques circulaient le dimanche de Mönchengladbach à Heimbach via Jülich et Düren. Au départ, ils étaient assurés en rame tractée mais au cours de leur existence, ils ont été remplacés par des autorails.

Au début des années 1970, afin de rationaliser encore l'exploitation, tous les trains furent assurés par autorails, dont les célèbres « *Schienenbussen* » (VT 795) et même les autorails à accumulateurs de la série 515 (ETA 150).

La ligne fut aussi le théâtre d'essais du « *Zugbahnfunk B* » (liaison sol-train) à partir du 5 août 1974.

Malgré tout, les rumeurs de suppressions sur la Rurtalbahn ne vont pas en s'estompant que du contraire. Dans cette optique, les communes organisent le trafic scolaire sur route mais dès le service d'été 1977, la tendance s'inverse et l'on revoit des

trains pour les écoliers à l'horaire. La demande est telle que des rames tractées composées de machines BR 211/212 tirant des voitures « transformées » (Umbauwagen) font leur réapparition sur la ligne. L'année suivante, la plupart des tarins sont assurés par des rames tractées. Le matériel moteur est le même mais les voitures anciennes laissent la place aux « Silberlinge » qui roulent aussi en rames réversibles ! Une première pour la ligne.

Cette desserte se maintient jusqu'à la reprise par la DKB en mai 1993. Cette ligne ainsi que celle de Düren à Jülich échappe aux vagues de suppressions dans la région durant les années 1980. En 1989, l'idée de régionaliser le trafic local fait son chemin et donne l'occasion d'établir un projet audacieux pour les deux lignes du Rurtalbahn. Sous l'impulsion d'une étude menée par « *Hambourg Consult GmbH* », il est alors décidé que ces deux lignes vont servir de banc d'essai à la régionalisation du transport ferroviaire local.

Malgré quelques protestations, un contrat fut conclu pour la reprise des deux lignes par la DKB à partir du 07.07.1992. La DKB, qui à l'époque est un exploitant d'autobus, renoue avec une ancienne tradition puisque, par le passé, cette même DKB exploitait des lignes ferroviaires interlocales, sorte de vicinal, au départ de Düren.

Ainsi dès le service d'été 1993, la DKB reprend l'exploitation des lignes Jülich – Düren et Düren - Heimbach. L'exploitation se fait sous le label « *Rurtalbahn* ». Au début, la desserte est confiée à d'antiques « *Schienenbussen* » de la série VT 798 repeints dans une livrée à dominante blanche et bandes bleues.

Deux ans plus tard, en 1995, la firme DÜWAG AG fournit 16 autorails légers du type « *Regio-Sprinter* », qui vont moderniser d'un coup la desserte et l'image de la ligne. Des travaux d'amélioration de l'infrastructure permirent de réduire les temps de parcours et d'élever le confort des voyageurs.

Au fil des années, d'autres améliorations voient le jour, ce qui permet de rendre l'offre très attractive. Signalons, par exemple, la mise en place d'une desserte cadencée horaire sur les deux lignes exploitées, avec même une fréquence doublée sur les tronçons les plus chargés, amélioration des correspondances entre les trains et les bus, réouverture du tronçon Jülich - Linnich.

Le DKB a même reçu deux prix pour son concept : le « *ÖPNV-management award 1996* » et le « *Sonderpreis des Europäischen Preises für Verkehr 1996* ».

Les projets et perspectives d'avenir

Loin de reposer sur ses lauriers, la DKB regorge de projets et d'idées. Elle pense à son expansion et sa consolidation dans l'optique de la libéralisation européenne en matière de transport. Ainsi, en date du 1^{er} janvier 2003 fut créée la société « *Rurtalbahn* » détenue à 25.1 % par la DKB et à 74.9 % par la R.A.T.H. GmbH, société avec laquelle la DKB a un partenariat.

Les projets actuels sont: exploitation marchandises entre Düren et Zülpich; expansion de la desserte « marchandises » grâce à des coopération avec le HGK (*Häfen- und Güterverkehr Köln AG*), et des reprises de dessertes abandonnées par DB-Cargo dans le cadre du plan MORA-C; étude pur la réactivation du trafic voyageurs

entre Linnich et Baal/Lindern, et par là même accès à la ligne Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf et entre Düren et Euskirchen ; coopération avec l'Euregiobahn afin d'établir des dessertes directes de/vers Aachen et achat d'autorails « Talent » pour ces dessertes.

Quelques réflexions et comparaisons avec la Belgique

Notons pour terminer cet article, que ce concept répondant visiblement à une demande de la population du Kreis Düren, a permis de sauver une ligne moribonde de la fermeture et lui a même ouvert un avenir radieux. Les chiffres de fréquentation des deux lignes le prouvent : + 500% de voyageurs transportés par rapport à l'époque « DB » ! Voilà un exemple à méditer en Belgique où, en 2003, on songe encore à transférer sur la route un quart des trains omnibus...

Tout en n'étant pas adepte des privatisations à tout crin, il est un fait qu'une hiérarchie simple et une exploitation locale des lignes locales ont souvent un impact positif sur le développement de celles-ci. En effet, qui, mieux que les décideurs locaux, connaît les besoins des habitants de la région ? Les autorités politiques du Kreis de Düren l'ont compris à l'époque et ont sauté dans la brèche ouverte par la régionalisation avec un succès évident. Puissent nos hommes et femmes politiques locaux le comprendre eux aussi lorsque viendra le train des suppressions des lignes locales !

La Belgique regorge de petites lignes qui comme la *Rurtalbahn*, possèdent un potentiel touristique évident et pourraient mieux répondre aux besoins des populations locales si l'offre est bien adaptée et modernisée. Un des ingrédients de la réussite est évidemment la structure tarifaire complètement intégrée qui permet avec un seul billet d'utiliser le train et le bus dans toute la région et la mise en place de circuits touristiques au départ de Heimbach vers les lacs de Rur (*Rurstausee*), haut lieu du tourisme local.

La *Rurtalbahn* est accessible facilement et pour un mini-prix grâce au billet Euregio. Le GTF asbl y a par ailleurs conduit ses membres en 2000. Ce billet est valable pour une journée dans l'ensemble de l'Euregio « Meuse-Rhin » mais est malheureusement uniquement en vente à Liège et sa région.

Pour plus d'informations, consultez le site (en allemand) de la DKB ou celui de l'AVV (Aachener Verkehrsverbund): <http://www.dkb-dn.de> ou <http://www.avv.de>

MLZ

Sources: site internet du DKB;

75 Jahre Düren – Heimbach, geschichte einer Eisenbahnstrecke, Eisenbahn-Amateur-Klub Jülich e.V., 1978;

Brochure du voyage GTF « *Balade Euregionale* ».

ASPECTS DU RAIL FRANÇAIS

Le chemin de fer à Briançon (Hautes-Alpes)

Illuminé par la clarté limpide de ce beau matin du mois de juillet, le vaste bâtiment des voyageurs, qui enserre de ses deux ailes la place de la gare, annonce fièrement en lettres blanches perchées sur le fronton vitré sa raison sociale : « SNCF - Gare de Briançon ».

Côté voies, une petite plaque métallique insérée dans la pierre du soubassement nous renseigne avec précision sur l'altitude du lieu : 1204,064 m.

Tout autour de nous, les vastes installations ferroviaires s'étendent dans un paysage de carte postale coiffé par un ciel couleur azur d'où se détache le fin ciselé des crêtes déchiquetées des sommets qui cernent 'la plus haute ville d'Europe'. Il sera bientôt 8h30.

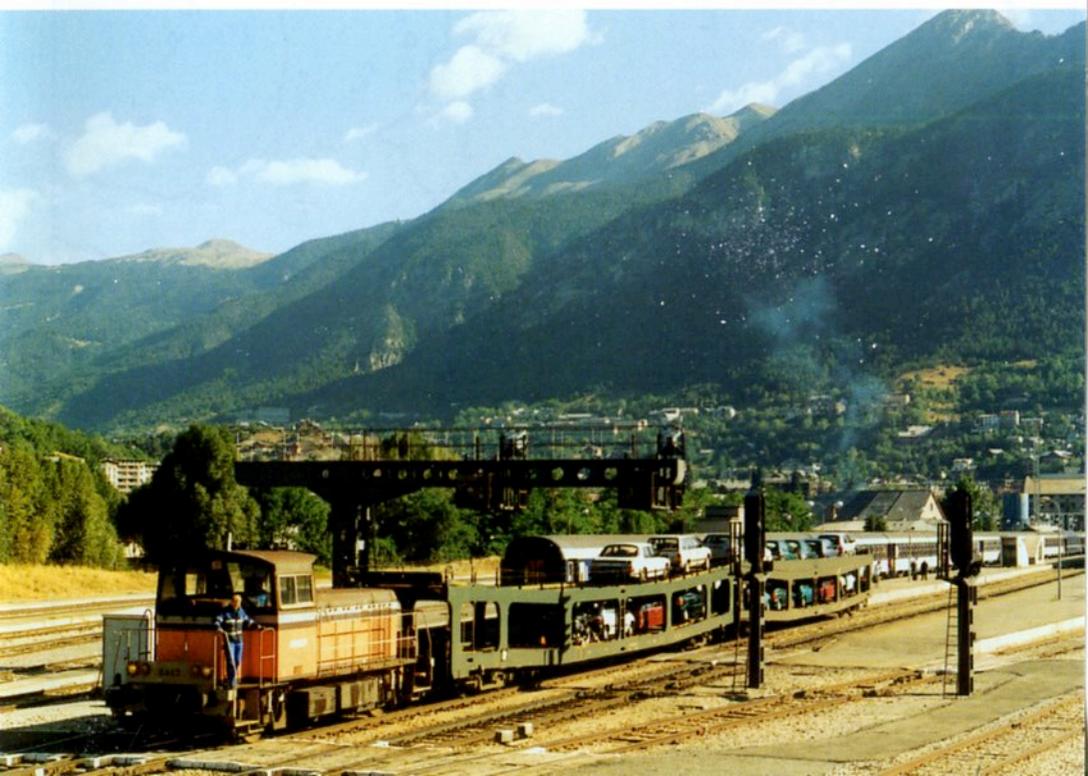
Sur la voie 'A', une rame formée de quatre voitures *Corail* rénovées aux couleurs de la région « *Rhône-Alpes* » attend patiemment la mise en tête de la locomotive diesel qui l'emmènera dans une petite heure vers Valence, tandis que sur les voies de remisage, le personnel de maintenance s'affaire autour de trois automoteurs XTER, en livrée à l'unisson du ciel, qui ronronnent doucement en dégageant des panaches de fumée blanche dignes du temps de la vapeur....

Mais l'évènement du matin est attendu sur la voie 'C' qui va recevoir dans quelques minutes le train de Paris, parti de la gare d'Austerlitz la veille au soir. Ce « paquebot du rail » aura parcouru plus de 850 km, après avoir traversé au cœur de la nuit le Morvan, la Bourgogne, le Beaujolais, puis descendu la vallée du Rhône depuis Lyon jusqu'à Valence avant d'attaquer aux premières lueurs de l'aube les rampes de la vallée de la Drôme et des montagnes du Diois pour enfin terminer sa course dans cette gare terminus située aux confins de la haute vallée de la Durance.

8h37 : Le museau bleu des locomotives 67400 se profile à la limite de l'horizon barré par le trait horizontal de la potence des signaux, puis le convoi se contorsionne au passage des aiguillages qui le dirigent vers la voie 'C' dont il remonte le quai à petite vitesse avant de s'immobiliser dans un crissement de freins mettant un point final à plus de dix heures de croisière ferroviaire (*photo du haut page 25*).

Les portières s'ouvrent, et les voyageurs, tout ensommeillés après une nuit sur rails, font leurs premiers pas sur le sol des Hautes-Alpes en respirant une bouffée de cette atmosphère vivifiante bien éloignée des pics de pollution des grandes villes.

En quelques minutes, l'équipe de manœuvres a coupé la rame derrière les wagons porte-autos qui s'en vont, tirés par le couplage de locomotives, au bout de la ligne, non loin du heurtoir finalisant la fin du double ruban d'acier. Puis le tracteur de manœuvre, posté en embuscade sur la voie 'B', s'attelle par l'arrière à nos deux « fourgons porte-automobiles », selon la dénomination officielle, pour les tracter jusqu'au chantier de déchargement, pendant que leurs propriétaires s'attellent.... à un solide petit déjeuner au buffet de la gare (*photo du bas page 25*). Déjà, les locomotives se sont garées à l'ombre de la remise de l'annexe traction, où elles vont sommeiller



jusqu'au soir tandis que les voyageurs se dispersent dans la cour de la gare. Certains partent à pied vers la ville toute proche, d'autres, ayant retrouvé famille ou amis, se dirigent vers le parking, tandis que de petits groupes montent dans les trois autocars vers la station de Serre-Chevalier et les destinations italiennes d'Oulx et de Bardonecchia. Progressivement la gare retrouve son calme, seulement rompu par le départ du train vers Valence puis par les incessants va-et-vient du locotracteur, qui tel un insecte bourdonnant, ira refouler, à grand renfort de grondements rageurs et de stridents coups de sifflets, la rame de Paris sur le faisceau de remisage.

C'était un matin ordinaire en gare de Briançon, un moment de découverte ferroviaire plein d'intérêt que le rail sait généreusement offrir à ses amis...



Vue générale de Briançon avec la gare au premier plan (photo de l'auteur)

Quelques mots sur la plus haute ville d'Europe

Située au carrefour de la haute vallée de la Durance ouvrant une voie naturelle depuis les Alpes vers le midi de la France, et de la vallée de la Guisane donnant accès à la région grenobloise par le col du Lautaret, la sous-préfecture du département des Hautes-Alpes occupe un emplacement stratégique qui en fit une importante place fortifiée. Installé sur un immense rocher surplombant l'étroite vallée de la Durance, ce site qui verrouille l'accès du territoire à d'éventuels envahisseurs traversant les Alpes

Légende photos page 28 ↑ La gare de Gap, avec sur voie 'B', un couplage d'autorails 'A TER' (73709 + 73592) en provenance de Grenoble. 05/08/2003.

↓ Les deux automoteurs 'XTER' n° 72691/692 ('Vallouise') et 72687/688 ('Aurélien') manoeuvrent sous la batterie des signaux implantée en sortie de la gare avec, de gauche à droite, les 'carrés' C10, C4 et C6, C8 installés sur potence. En arrière-plan on distingue le 'carré violet' Cv12 et le pylône supportant les projecteurs. 24/07/2003.





photos page 29 ↑ Le poste annexe 'D', avec toute sa panoplie d'accessoires : leviers, interrupteurs, sonnerie, téléphone et voyants de fermeture des signaux. 25/07/2003
 ↓ Symbole de la prestation 'haut de gamme' de la desserte de Briançon, la voiture-lits stationne sur le faisceau de remisage avant de repartir vers Paris à 20h30.

par le col du Montgenèvre, fut fortifiée depuis l'époque romaine, mais c'est surtout depuis le XVII^{ème} siècle, sous le règne de Louis XIV, que les travaux prirent une ampleur considérable avec la construction d'une véritable ceinture de fortifications érigées sous la direction du célèbre Vauban. Les travaux se poursuivirent sous Louis XV avec en particulier la construction du remarquable pont d'Asfeld, du nom de l'ingénieur successeur de Vauban, qui bâtit entre 1729 et 1731 cet impressionnant ouvrage d'art composé d'une seule arche de 40 m. de portée qui surplombe la vallée de la Durance à une hauteur vertigineuse de 56 m. Complétée jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle, cette ligne de défense, dont plusieurs ouvrages, tels l'Infernet, le Gondran ou le Janus, sont situés à plus de 2000 m. d'altitude, fut modernisée selon le concept *Maginot* à partir de 1930 alors que l'Italie mussolinienne devenait une voisine peu sûre pour la France. En juin 1940, quelques jours après que l'Italie eut déclaré la guerre à la France, un bref et spectaculaire duel d'artillerie en haute montagne tourna à l'avantage des Français (voir encadré).

De nos jours, la ville se présente en deux secteurs bien distincts :

- La **ville haute**, située à 1321 mètres d'altitude, est le centre d'une intense activité touristique, aussi bien en hiver du fait de la proximité des champs de neige des stations de Serre-Chevalier et Montgenèvre, qu'en été avec la présence de nombreux vacanciers attirés par la randonnée et l'alpinisme et de visiteurs de passage se rendant en Italie.
- La **ville basse**, dénommée quartier Ste. Catherine, située à 120 m. en contrebas, s'est créée puis développée à la fin du XIX^{ème} siècle avec l'implantation de l'industrie textile, des casernes des chasseurs alpins et l'arrivée du chemin de fer en 1884. 120 années plus tard, alors que l'industrie textile a disparu depuis l'entre deux guerres et que l'activité militaire s'est considérablement réduite, le quartier Ste. Catherine s'est progressivement reconverti et regroupe la majorité des activités commerciales, scolaires et administratives, à l'exception de l'Hôtel de Ville, installé dans un bâtiment de la ville haute.

DUEL D'ARTILLERIE EN HAUTE MONTAGNE

Dès 1898, le Royaume d'Italie, dans le cadre d'un plan général de défense des frontières du Piémont, entreprend la création d'un vaste fort au sommet du mont Chaberton situé à 3130 m d'altitude, ouvrage destiné à prendre sous le feu de ses canons à longue portée la ville et les forts ceinturant Briançon. Equipé de 8 batteries de 149 m/m d'une portée de 17 km installées sur des tours cylindriques de 7 m de haut, ce monstre de béton, baptisé « fort des nuages », terminé au début de 1914, était servi par une garnison de 320 hommes.

Complété par un immense réseau de galeries souterraines au cours des années trente, l'ouvrage du Chaberton commence à pilonner les positions françaises le 17 juin 1940, sept jours après la déclaration de guerre de l'Italie à une France écrasée par l'avancée des troupes allemandes, réussissant à mettre hors de combat le fort de l'Olive.

Pour préparer sa riposte, l'artillerie française avait dissimulé non loin du fort de l'Infernet, distant de 9 km et situé à 1500 mètres en contrebas, quatre mortiers de 280 mm qui entrèrent en action le 21 juin à 15h30, alors que les canons du Chaberton pilonnent depuis la veille le fort du Janus qui a déjà encaissé 300 obus. Guidés avec précision par les observateurs installés au Janus, les artilleurs français, qui n'ont pas de vision directe sur leur

objectif, font mouche dès le second coup, et en 57 tirs détruisent six des huit canons du Chaberton provoquant de plus une énorme explosion suite à un coup au but sur la réserve de munitions.

L'armistice du 25 juin 1940 mettra un terme au conflit franco-italien, mais c'en est fini de l'orgueilleux « fort des nuages » qui passera en territoire français en 1947 lors de la rectification de frontières décidée dans le cadre du traité de Paris. Les pièces d'artillerie subsistantes seront démantelées et descendues dans la vallée par une entreprise italienne en 1957, et aujourd'hui les ruines du fort de Chaberton sont le but d'une longue randonnée en haute montagne qui nécessite quatre heures de montée au départ de Montgenèvre....

L'étoile ferroviaire de Veynes

La voie ferrée desservant Briançon est intégrée dans un ensemble ferroviaire baptisé « l'étoile de Veynes », du nom d'une petite commune rurale perdue à 814 m. d'altitude au cœur du pays du Buech qui a bénéficié d'une expansion considérable à la fin du XIX^{ème} siècle grâce à l'arrivée du chemin de fer.

De cette modeste localité transformée en nœud ferroviaire important, comprenant une vaste gare voyageurs, de nombreuses voies de triage et un dépôt avec rotonde et plaque tournante, quatre voies ferrées rayonnent dans des directions correspondant globalement aux points cardinaux :

- Vers le nord, une ligne de 110 km de longueur se dirige vers Grenoble par un tracé particulièrement tourmenté culminant au col de la Croix-Haute (1165 m.),
- Une seconde voie ferrée prend la direction du Sud et rejoint Marseille après un parcours de 206 km suivant la vallée de la Durance, desservant au passage Sisteron, Manosque et Aix-en-Provence,
- Veynes est également relié à la vallée du Rhône par une troisième ligne orientée plein ouest qui descend la vallée de la Drôme après avoir franchi la montagne de l'Archier par un long tunnel de 3 764 mètres de longueur passant sous le col de Cabre. Cette ligne, d'une longueur de 117 km, se raccorde à l'artère *Impériale* Paris - Lyon - Marseille en gare de Livron, située à 18 km au sud de Valence.
- Enfin, prolongement naturel vers l'est de la précédente, la ligne de Briançon remonte la vallée du Buech, dessert Gap, puis longe l'immense réservoir du barrage de Serre-Ponçon, avant de s'infléchir vers le Nord à partir d'Embrun pour finalement venir buter sur les massifs montagneux au pied de la citadelle de Briançon distante de 109 km de Veynes.
- Citons également la ligne inachevée devant relier Gap à Barcelonnette par la vallée de l'Ubaye. Les travaux de construction de cette ligne, de 42 km de longueur, qui aurait ajouté une cinquième branche à l'étoile de Veynes, furent interrompus par décision ministérielle du 9 décembre 1936 alors que les 2/3 de l'infrastructure, composée d'une continuelle succession de ponts et de tunnels, étaient achevés. Aujourd'hui, ces ouvrages d'arts inutilisés, mis à part le tunnel de Lauzet - Ubaye reconverti comme cave d'affinage par une fromagerie, témoignent de ces travaux inutiles et coûteux entrepris quelques années trop tard.

Mais revenons à la ligne Veynes - Briançon, qui nous intéresse particulièrement dans le cadre de cette étude, et dont la mise en service s'est effectuée progressivement aux dates suivantes : Veynes - Gap : 1^{er} février 1875, Gap - Mont Dauphin : 10 juillet 1883, Mont Dauphin - Briançon : 15 septembre 1884.



↑ 26/07/2003, 9h35 : Départ du 'TER' à destination de Valence et Lyon – Part Dieu. En tête, la locomotive 67554 tracte 4 voitures 'Corail' rénovées.

↓ Arrivée en gare de Gap du TER en provenance de Grenoble. Locomotive 67361 en nouvelle livrée et voitures type 'USI'. Le 13/08/2003 à 12h30

Partant de la côte 814 à Veynes, le rail rejoint Briançon à 1 204 m d'altitude avec un profil en 'dents de scie' composé d'une succession de rampes variant de 17 à 25 mm /m et avec seulement 16% du parcours en palier dont la plus longue section ne dépasse pas 1 400 m de longueur. Sur cette ligne au tracé sinueux, on dénombre 213 courbes dont 36 ont un rayon inférieur à 300 m, avec une valeur minimum de 272 m dans le tunnel de Coul.

Ces caractéristiques expliquent la valeur relativement modeste des vitesses pratiquées, vitesses oscillant, selon les sections, entre 80 et 110 km/h pour les automoteurs et autorails et entre 70 et 110 km/h pour les rames tractées.

Néanmoins, le parcours Veynes - Briançon n'a pas nécessité un nombre considérable d'ouvrages d'art, on ne compte pour les 109 km du parcours que 13 tunnels totalisant 4 742 m et 14 ponts et viaducs dont 5 métalliques, chiffres somme toute raisonnables pour une ligne établie en région montagneuse.

Alors que la voie unique règne sur l'ensemble des voies ferrées de l'étoile de Veynes⁴, notre antenne de Briançon a été mise à double voie entre 1883 et 1900 sur les sections suivantes : Veynes – Gap – Chorges (43 km), qui devait constituer le tron commun des lignes de Briançon et Barcelonnette, la gare de Chorges (située à 16 km de Gap) constituant le point de bifurcation avec la nouvelle ligne alors projetée, Embrun – l'Argentière (32 km), section au profil facile dont le doublement ne présentait aucune difficulté particulière, Prelles – Briançon (5 km), section terminale de la ligne, permettant par son doublement de désengorger la gare terminus. La double voie fut tout d'abord démontée en 1917 puis reposée en 1920 sauf sur la section Prelles-Briançon qui restera à voie unique. La seconde voie des autres sections, qui représentaient un total de 75 km, soit près des ¾ du parcours, disparut définitivement en 1943, récupérée par les autorités d'occupation pour parer à la pénurie d'acier.

La construction du barrage de Serre-Ponçon, destiné à la production d'énergie électrique et à l'irrigation de la basse vallée de la Durance, nécessita à la fin des années cinquante la reconstruction de la voie ferrée par un nouveau tracé d'une longueur de 14,5 km se substituant à l'ancien itinéraire destiné à être noyé par la mise en eau de cette retenue de 1 200 millions de m³ qui s'étend sur plus de 20 km en amont de l'ouvrage jusqu'à Embrun, noyant les villages de Prunières et Savines.

Ce nouveau tracé, mis en service le 1^{er} mars 1960, a nécessité la construction de cinq courts tunnels, trois viaducs et d'une nouvelle gare desservant Savines (Prunières se contentera d'une simple halte) alors que trois tunnels et cinq viaducs de l'ancien itinéraire seront submergés par les eaux de la retenue.

Exploitée, après sa mise en voie unique, sous le régime du block de voie unique ex-P.L.M. de Veynes à Gap, puis en cantonnement téléphonique au-delà, la ligne de Briançon bénéficia, grâce à l'augmentation considérable du trafic lié aux sports

⁴ - Mis à part le tron commun aux lignes de Valence et Grenoble sur 7 Km entre Veynes et Aspres sur Buech

d'hiver, trafic qui doublera entre 1966 et 1972, d'une modernisation progressive de ses installations de sécurité pour arriver en 2003 à la situation suivante : de Veynes à Gap (27 km), block manuel de voie unique type Sud-Est (B.M.V.U. – S.E.) avec un établissement intermédiaire (La Freissinouse à 17 km de Veynes) ouvert uniquement pour la sécurité et le croisement des convois qui n'effectuent aucun arrêt 'commercial' dans cette gare, de Gap à Briançon (82 km), block automatique à permissivité restreinte de voie banalisée (B.A.P.R.), équipement moderne et performant permettant l'envoi de plusieurs trains 'en rafale' entre deux gares grâce à la présence de cantons intermédiaires implantés tous les 8 à 10 km. Cette section de ligne est pilotée depuis Gap qui, de plus, télécommande les signaux et aiguillages des gares intermédiaires d'Embrun, Mont-Dauphin et l'Argentière les Ecrins alors que seule la gare de Chorges a conservé son indépendance.

Notons pour terminer une particularité technique de cette ligne sujette à de fortes pointes de trafic : La présence, tout au long du parcours de « gares endormies » pendant la majeure partie de l'année et qui reprennent une éphémère activité pendant quelques semaines en hiver pour assurer des points de cantonnement et de croisement supplémentaires : Il s'agit des établissements de Montmaur (PK 7 depuis Veynes), La Bâtie-Neuve (PK 36), Savines (PK 55), et Châteauroux (PK 68).

Une majestueuse gare terminus pour la sous-préfecture des Hautes-Alpes

Lors de l'arrivée du chemin de fer à Briançon, l'implantation de la gare terminus dans le hameau de Ste. Catherine, situé à 120 mètres en contrebas et à 2 km de la ville haute où résidait à l'époque la majorité de la population, provoque un sentiment de déception et de colère chez les habitants de Briançon.

Ce choix, qui restera définitif, était lié aux raisons suivantes : difficulté technique considérable pour faire escalader ces 120 mètres de dénivellation à la voie ferrée, ce qui aurait nécessité, avec une rampe moyenne de 20 mm/m, l'implantation d'un tracé en forme de fer à cheval d'une longueur d'environ 6 km, présence dans la ville basse des activités industrielles, en particulier l'importante usine de la « Schappe », usine spécialisée dans le peignage des déchets de soie qui employait à l'époque plus de 1 000 ouvriers, et qui fournira un important trafic au rail, présence non loin de la gare des nouveaux casernements du régiment d'infanterie alpine, qui fit construire en gare des quais militaires pour le chargement des hommes, des animaux (principalement des mulets) et du matériel d'artillerie.

On en restera donc là, en signalant la création en 1905 de la « Société Anonyme du Chemin de Fer de Briançon », d'un capital de 10 000 F (or) entièrement souscrit, qui avait pour objet la construction d'un tramway à vapeur reliant la gare PLM à la porte Pignerol située à l'entrée de la ville haute. Le tracé était prévu avec une section en adhérence suivie d'une section à crémaillère. Présenté le 16 septembre 1909, ce projet reçut successivement l'approbation de la commune, du Conseil général des Hautes-Alpes, des Ponts et Chaussées, et de l'autorité militaire. Des difficultés financières et administratives entraînèrent finalement la dissolution de la société et il faudra attendre 1948 pour voir la création d'un service autobus reliant les deux 'villes'.

Un bâtiment voyageurs typiquement « PLM »

Briançon fut dotée par la compagnie PLM d'un bâtiment voyageurs monumental comprenant un corps principal à cinq travées sur trois niveaux, encadré par deux ailes à trois travées sur deux niveaux, le tout complété par deux corps de bâtiments disposés transversalement formant ainsi une sorte de 'U' encadrant la cour de la gare.

La première modification des lieux intervient en 1928, avec le rehaussement sur quatre niveaux de l'aile transversale 'Nord' qui abrita alors l'hôtel terminus PLM, vaste établissement de 80 chambres équipées de tout le confort moderne. Malheureusement, cet hôtel ferma en 1950 et les locaux restèrent désespérément vides pendant une vingtaine d'années malgré plusieurs tentatives de reprises de l'activité qui se soldèrent toutes par un échec commercial. Finalement ce vaste ensemble a été reconverti en 1970, après rénovation complète, en centre de vacances géré par le Comité Central d'Entreprise de la SNCF.

Quand à la gare, dont les bâtiments d'origine ont bénéficiés de plusieurs chantiers de rénovation dont le dernier s'est terminé en 2002, elle se présente aujourd'hui avec un vaste hall clair et accueillant, largement dimensionné pour les fortes affluences hivernales, dans lequel sont installés les quatre guichets de vente, dont trois seulement sont ouverts en été, le buffet offrant un service de restauration, et un espace d'attente équipé de sièges individuels. Au même niveau sont regroupés tous les locaux de service nécessaires au fonctionnement de l'établissement, dont l'effectif de 30 agents est complété par du personnel de renfort pendant les périodes de pointe. Les étages supérieurs sont occupés par les 34 chambres du foyer du personnel roulant (mécaniciens et agents de trains) offrant une capacité de 40 places, tout juste suffisante pendant les vacances d'hiver.

La gare de Briançon est ouverte au public en semaine de 5h45 à minuit, heure avancée à 22h30 les samedis et dimanches, avec une ouverture des guichets de vente tous les jours sans interruption de 5h50 à 20h30.

Un plan de voies adapté aux pointes hivernales

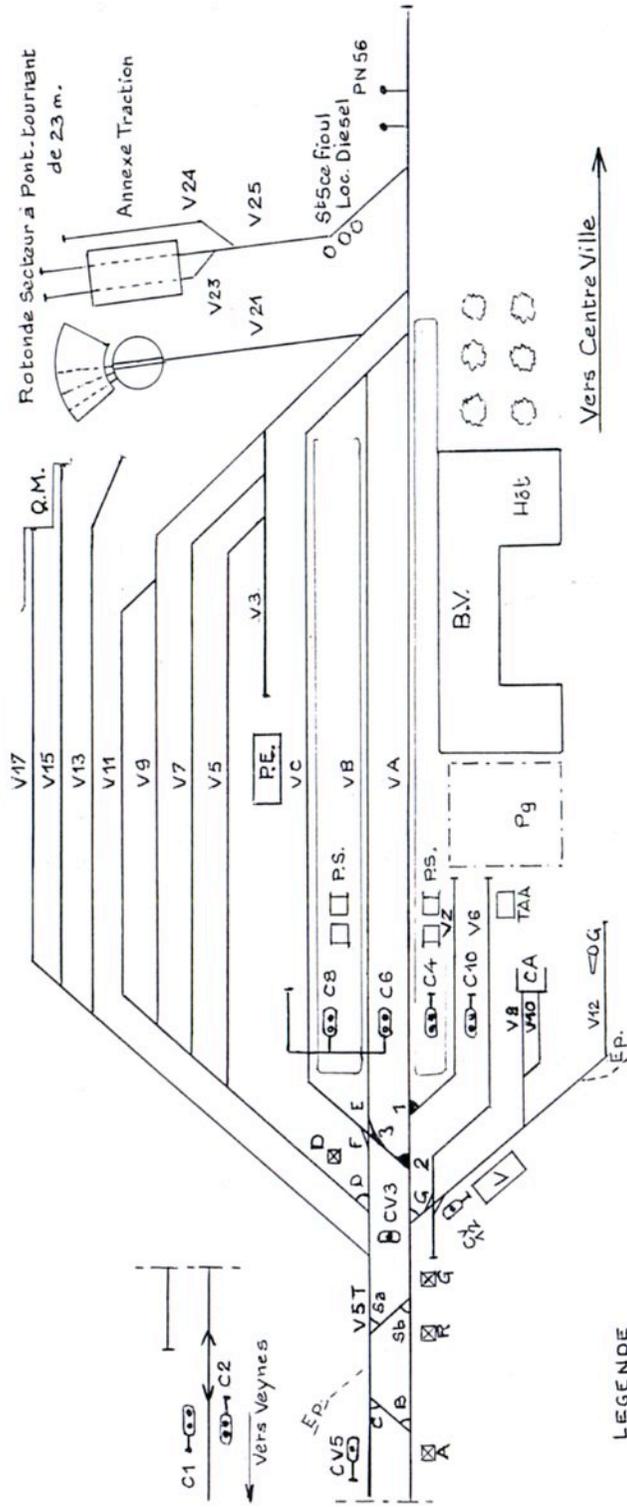
Cette gare terminus est dotée depuis la fin des années soixante-dix de quatre voies permettant la réception et l'expédition des trains de voyageurs : trois voies 'longues', identifiées 'A', 'B' et 'C', qui, avec 475 m disponibles, sont affectées aux rames tractées et se raccordent au-delà de la gare pour la remise en tête des locomotives, et une voie 'courte' en impasse, identifiée 'Z', affectée aux automoteurs et aux autorails.

En arrière gare, un vaste faisceau de 7 voies d'une longueur utile moyenne de 400 m environ est utilisé comme suit : voies n°5 et 7 : entretien des locomotives et des automoteurs 'X TER', cette activité occupant une dizaine d'agents du service 'traction' ; voies n° 9, 11, 13, 15 et 17 : garage des rames voyageurs qui sont nettoyées et visitées sur ce faisceau entre deux voyages.

Notons que les garages n° 5 à 11 sont raccordés aux deux extrémités des installations, tandis que les 13, 15 et 17 sont en impasse. Signalons enfin la présence du 'tiroir' 5T, d'une longueur de 500 m., qui permet d'effectuer les manœuvres de garage et de 'dégazage' des rames sans encombrer la voie principale.

SCHEMA DES INSTALLATIONS DE LA GARE SNCF DE BRIANÇON

Août 2003



- B.V. Bâtiment Voyageurs
- Hôt. Ex. Hôtel Terminus
- PE. Bâtiment "Petit Entretien" Matériel Roulant.
- TAA Chalet "Accueil Auto Train"
- CA. Chantier "Réception-Départ" des Automobiles.
- P.g. Parking
- V. Bâtiment des Services de l'Équipement.
- G. Grue
- Ep. Embranchement Particulier déposé.

- ⊞ C. n° Carré
- ⊞ C.v. Signal de Manœuvre
- ⊞ Aiguillage commandé depuis le poste principal
- ⊞ Aiguillage commandé depuis un poste annexe
- ⊞ Poste annexe
- ⊞ Aiguillage commandé à pied d'œuvre
- V3 N° de voie
- Q.M. Quai Militaire
- PS. Passage Souterrain

Côté bâtiment voyageurs, on trouve également les garages en impasse n° 6, 8 et 10 dont les deux derniers sont accolés à un quai de chargement et de déchargement des automobiles ainsi que la '12' utilisée par le service 'équipement', qui avec 15 agents, effectue l'entretien de la voie ferrée de la partie terminale de la ligne.

La **rotonde** de l'ancien dépôt des locomotives à vapeur, composée de six voies couvertes (dont trois subsistent actuellement) desservies par un pont tournant de 23 m, est encore présente mais n'est plus utilisée que pour le garage du locotracteur de manœuvres, de la draine et des wagons 'socs' de déblaiement de la neige. Les locomotives de ligne sont, quant à elles, abritées dans une remise à deux voies attenante complétée par une station-service pour le plein de gas-oil, effectué systématiquement, compte tenu du kilométrage parcouru, à chaque 'escale' en gare de Briançon.

Description de la signalisation

Dans un premier temps, il convient de rappeler, ou de faire découvrir à nos fidèles lecteurs du Royaume, les différentes indications des signaux du réseau SNCF dont la réglementation présente de notables différences avec la SNCB, ne serait-ce que par les deux types de signaux d'arrêt 'carré' et 'sémaphore' :

Libellé indication	Code indication	Aspect du signal
Carré (arrêt absolu)	C	Deux feux rouges
Sémaphore (arrêt permissif)	S	Un feu rouge
Voie Libre	VL	Un feu vert
Avertissement	A	Un feu jaune
Ralentissement (*)	R	Deux feux jaunes horizontaux
Rappel de ralentissement ⁵	RR	Deux feux jaunes verticaux
Arrêt sur signal de manœuvre	Cv	Un feu violet
Départ pour manœuvre	M	Un feu blanc
Entrée sur voie courte	Bandeau	Bandeau jaune horizontal allumé
Entrée sur voie de garage	G	Lette 'G' allumée

En ce qui concerne la signalisation propre à la gare de Briançon, indiquons tout d'abord que le terme 'voie banalisée' correspond à l'amorce de la voie principale en direction de Veynes.

Plusieurs particularités sont à signaler par ailleurs : les signaux sont implantés uniquement côté 'pleine ligne', c'est à dire qu'ils assurent la protection de la gare par rapport aux circulations venant de Veynes et, inversement, permettent de gérer le départ en ligne des trains depuis les quatre voies principales. A l'opposé de la gare, c'est-à-dire du côté de la fin de la ligne, toutes les manœuvres de remise en tête et d'accès au dépôt sont effectuées en 'marche à vue' sans signalisation fixe. De plus, la commande des signaux et aiguillages est décentralisée géographiquement en non moins de cinq sites différents, à savoir un poste principal implanté dans le local du chef de service du bâtiment voyageurs, ce poste commande le signal d'entrée en gare, les quatre signaux de départ depuis les voies principales, un signal de manœuvre pour les refoulements, le signal de 'block' (B.A.P.R.) qui envoie les trains en ligne et enfin les trois aiguillages d'accès aux voies principales. De plus, quatre postes annexes

⁵ - Vitesse limitée à 30 km/h pour le passage des aiguillages en position déviée, 60 km/h avec feux jaunes clignotants.

(nommés A, D, G et R) répartis sur le grill d'entrée de la gare qui assurent la commande, par leviers ou interrupteurs, des aiguillages d'accès aux voies de garage, des signaux de manœuvres, et qui permettent de mettre en position 'départ sur manœuvre' (feu blanc) les 'carrés' de sortie des voies principales.

La liste complète des différents interrupteurs et leviers de chaque poste est présentée ci-après (liste présentée dans l'ordre des interrupteurs de gauche à droite) :

POSTE DU BATIMENT VOYAGEURS

Depuis ce poste central on peut réceptionner sur les voies 'A-B-C-Z' les convois venant de Veynes et les envoyer en ligne, ou sur la voie banalisée jusqu'au carré C2, depuis les mêmes voies.

Code signal ou aiguillage	Fonction	Position de l'interrupteur ⁶	Aspect du signal ou position aiguillage
C8	Départ sur voie 'C' vers voie banalisée	F O	C VL (si C2 ouvert) A (si C2 fermé)
C6	Départ sur voie 'B' vers voie banalisée	F O	C VL (si C2 ouvert) A (si C2 fermé)
C4	Départ sur voie 'A' vers voie banalisée	F O	C VL (si C2 ouvert) A (si C2 fermé)
C10	Départ sur voie 'Z' vers voie banalisée	F O	C VL (si C2 ouvert) A (si C2 fermé)
C2	Départ en ligne vers Veynes	F O	C VL (section de block libre) S (section de block occupée)
Aig. 3	Jonction vers voie 'B' ou 'C'	G D	Vers voie 'C' Vers voie 'B'
Aig. 2	Voie 'A' vers jonction	G D	Vers jonction Vers voie 'A'
Aig. 1	Voie 'A' vers voie 'Z'	G D	Vers voie 'A' Vers voie 'Z'
Cv 3	Manœuvre depuis voie banalisée	F O	Cv M vers voies 'A - B - C - Z'
C1	Entrée gare	F O	C Entrée voie 'A' : A Entrée voie 'B' : A+RR Entrée voie 'C' : A+RR Entrée voie 'Z' : A+RR+ Bandeau

Exemples d'utilisation (la lettre entre parenthèses indique la position de l'interrupteur) :

⁶ - Position ouverte : O - Position fermée : F - Position à droite : D - Position à gauche : G.

- a) Réception sur voie 'C' du train Paris – Briançon :
Aig1 (G) - Aig2 (G) – Aig3 (G) – C1 (O)
- b) Envoi d'un automoteur Briançon – Marseille depuis voie 'Z' :
Aig1 (D) – C10 (O) – C2 (O)

POSTE ANNEXE 'A'

Entrée des convois arrivant en gare directement sur le faisceau de garage 5-17 via la voie '5T'.

Code signal ou aiguillage	Fonction	Type commande	Aspect du signal ou positionnement aiguillage après activation commande
C1	Entrée sur voie banalisée vers faisceau '5-17'	Interrupteur	A+RR+G
Verrou A	Verrouillage à droite Aiguillage 'B'	Levier extérieur	Aiguillage 'B' déverrouillé
Aig. B	Voie banalisée vers voie '5T'	Levier extérieur	Vers voie '5T'
Aig. C	Voie '5T' vers voie banalisée	Levier extérieur	Vers voie banalisée

Exemple d'utilisation (la lettre entre parenthèses indique la position de l'interrupteur ou du levier) :

- Réception sur voie '5T' (pour garage sur le faisceau) d'un train en provenance de Veynes :

Verrou 'A' (déverrouillé) – Aig 'B' (basculé) – Aig 'C' (basculé) - C1 (O)

POSTE ANNEXE 'D'

Envoi vers la voie '5T' depuis les voies 'B' ou 'C' des rames à garer

Refoulement depuis la voie '5T' vers le faisceau de garage '5-17'

Manœuvre inverse : envoi vers les voies 'B' ou 'C' depuis la '5T' après sortie du faisceau '5-17'

Code signal ou aiguillage	Fonction	Type commande	Aspect du signal ou positionnement aiguillage après activation commande
C6	Départ sur voie 'C' vers voie '5T'	Interrupteur	M
C8	Départ sur voie 'B' vers voie '5T'	Interrupteur	M
Cv5 1° commande	Refoulement sur voie '5T' vers faisceau '5-11'	Interrupteur	M
Cv 5 2° commande	Refoulement sur voie '5T' vers faisceau '13-17'	Interrupteur	M
Aig. D	Voie '5T' vers faisceau '5-11'	Levier extérieur	Vers voie '5T'
Aig. E	Voie 'B' vers voie '5T'	Levier extérieur	Vers voie '5T'

Code signal ou aiguillage	Fonction	Type commande	Aspect du signal ou positionnement aiguillage après activation commande
Jonction Fa-Fb	Voie 'C' vers voie '5T'	Levier extérieur	Vers voie '5T'

Exemple d'utilisation (la lettre entre parenthèses indique la position de l'interrupteur ou du levier) :

Garage de la rame du Paris – Briançon, stationnée sur voie 'C', vers la voie n°11 du faisceau de garage pour nettoyage et visite :

a) Dégagement de la rame (tirée par le tracteur de manœuvre) vers le tiroir '5T' :

Jonction Fa-Fb (basculée) – Aig 'D' (basculé car non talonnable) – C6 (O)

b) Refoulement de la rame depuis tiroir '5T' vers voie n°11 desservie par l'aiguillage 'D' :

Jonction Fa-Fb (remise en position normale) – Aig 'D' (remise en position normale) – Cv5 (O) par 2° commande

POSTE ANNEXE 'R'

Envoi vers la voie '5T' depuis les voies 'A' ou 'Z' les rames à garer

Manœuvre inverse : envoi vers les voies 'A' ou 'Z' depuis la '5T'

Code signal ou aiguillage	Fonction	Type commande	Aspect du signal ou positionnement aiguillage après activation commande
Cv5	Refoulement sur voie '5T' vers voies 'A-Z'	Interrupteur	M
Cv3	Refoulement sur voie '5T' vers voies 'A-Z'	Interrupteur	M
C4 + C10	Départ sur voie 'A' ou 'Z' vers voie '5T'	interrupteur	M
Verrou R	Verrouillage à gauche Jonction 'Sa - Sb'	Levier extérieur	Aiguillage 'B' déverrouillé
Jonction Sa-Sb	Voie banalisée vers voie '5T'	Levier extérieur	Vers voie '5T'

Exemple d'utilisation (la lettre entre parenthèses indique la position de l'interrupteur ou du levier) :

- Garage pour visite depuis la voie 'Z' vers la voie n°5 (petit entretien) d'un automoteur 'X TER' :

a) Dégagement de l'automoteur depuis la voie 'Z' vers le tiroir '5T' :

Aig1 (G, fait par le poste principal) – Verrou 'R' (déverrouillé) – Jonction 'Sa-S'

(basculée) -C10 (0)

Après passage du convoi remise des aiguillages et signaux à l'état initial

b) Refoulement de l'automoteur depuis le garage '5T' vers voie n°5 :

Assuré par le poste annexe 'D' voir exemple b)

POSTE ANNEXE 'G'

Refoulement ou départ des rames de et vers le faisceau '6-12'

Code signal ou aiguillage	Fonction	Type commande	Aspect du signal ou positionnement aiguillage après activation commande
Cv12 1° commande	Départ sur faisceau '6-12' vers voie '6T'	Interrupteur	M (clignotant)
Jonction Ga-Gb	Faisceau '6-12' vers voie banalisée	Interrupteur	Vers voie banalisée
Cv3	Refolement sur voie banalisée vers faisceau '6-12'	Interrupteur	M
Cv12 2° commande	Départ sur faisceau '6-12' vers voie banalisée	Interrupteur	M

Exemple d'utilisation (la lettre entre parenthèses indique la position de l'interrupteur) :

- Transfert des wagons porte-automobiles, pris en charge par la locomotive de manœuvres après l'arrivée du Paris – Briançon, depuis la voie 'B' vers le voie n°10 desservant le chantier 'TAA' (Train Autos Accompagnées) :

- Envoi de la rame depuis voie 'B' vers voie banalisée :
Action effectuées par le poste principal : Aig3 (D) – Aig2 (G) – C6 (O)
- Refolement de la rame depuis la voie banalisée vers la voie n°10 :
Jonction Ga-Gb (basculée) – Cv3 (O)

La desserte ferroviaire de Briançon : Du 'GL' au 'TER' :

Un train mythique : le Paris – Briançon

Véritable trait d'union entre la capitale et cette lointaine sous préfecture de montagne située aux confins du territoire, le train de nuit Paris-Briançon circule quotidiennement depuis le service d'été 1946. Il s'agit là de l'unique relation de type 'GL' (Grande Ligne), c'est-à-dire entièrement financée par la SNCF, circulant sur la ligne Valence – Briançon.

En 2003, le convoi quitte Briançon à 20h30 précise et arrive en gare de Paris-Austerlitz le lendemain matin à 6h46 après un parcours de 861 km effectué en 10h16 à la vitesse moyenne de 84 km/h.

En sens inverse, le départ est fixé à 22h05 de Paris-Austerlitz et l'arrivée à Briançon le lendemain à 8h37, durée sensiblement allongée (10h32 à la vitesse moyenne de 82 Km/h) du fait du profil de la ligne en rampe continue depuis Valence.

Bénéficiant de la prestation 'service nuit' (voir encadré), la rame, entièrement climatisée, offre des places assises équipées de sièges inclinables en 2^{ème} classe, des couchettes de 1^{ère} et 2^{ème} classe et une prestation 'haut de gamme' en voiture-lits.

La composition de base est de quatre voitures couchettes 2^{ème} classe (Bc), une voiture couchette 1^{ère} classe (Ac), deux voitures en places assises à sièges inclinables 2^{ème} cl (Bsi) et une voiture-lits (WL) soit huit pièces, composition renforcée par trois voitures supplémentaires (2 Bc et 1Ac) pendant les week-end, et pouvant atteindre 15 véhicules les jours de super pointe.

La traction est assurée systématiquement entre Valence-Ville et Briançon par un couplage de locomotives diesel de la série 67 400.

De plus, le Paris – Briançon assure l'acheminement de deux wagons porte-automobiles les mardis, jeudis et samedis entre juin et septembre, avec une moyenne hebdomadaire d'environ 75 automobiles ou motos prises en charge deux sens confondus, chiffre tout à fait honorable. Ces wagons, acheminés par une rame spécialisée desservant, au départ de Paris- Bercy, Valence-Ville, Avignon, St. Raphaël et Nice, sont décrochés en gare de Valence-Ville pour être incorporés au train de Briançon.

Notons à ce sujet, la remarquable polyvalence du personnel de cette gare dont les agents de toutes fonctions et de tous grade, y compris le responsable de l'établissement et son adjoint, effectuent le déchargement des automobiles pendant que les clients prennent leur petit-déjeuner au buffet de la gare.

Quelques informations sur les tarifs pratiqués sur ce trajet ferroviaire à longue distance : le billet aller simple Briançon - Paris plein tarif en place assise 2^{ème} classe 'siège inclinable' revient à 67,40 € tandis que le parcours en couchette est facturé 84,40 € en 2^{ème} classe et 118,20 € en 1^{ère} classe. En voiture-lits l'option T2 est tarifée à 129,40 €, montant comparable au tarif de couchette 1^{ère} mais offrant une prestation d'une qualité supérieure, puis on atteint le sommet du barème avec l'option 'Spécial' en compartiment individuel fixé à 203,20 € ! Grande nouveauté commerciale à compter de juin 2003, la S.N.C.F. propose pour de nombreuses relations, dont Paris-Briançon, des offres à tarif forfaitaire promotionnel baptisées Prem's : ainsi le voyage en couchette 2^{ème} classe revient à la modique somme de 40 € seulement ! Seule condition : effectuer sa réservation suffisamment à l'avance, entre 2 mois et 14 jours avant la date de départ. Facilité supplémentaire : Les clients possédant un PC connecté à 'internet' peuvent effectuer toutes les opérations Prem's depuis leur domicile, à savoir : réservation, paiement par carte bancaire et impression du billet sur l'imprimante familiale approvisionnée en papier ordinaire format A 4 !

LE « SERVICE NUIT » : UN SECOND SOUFFLE POUR LES RELATIONS FERROVIAIRES NOCTURNES

Conséquence d'une désaffection progressive de la clientèle au cours de ces dernières années, désaffection due principalement à l'extension des relations assurées par TGV, les trains de nuit avaient bien besoin d'un nouveau souffle commercial pour relancer cette formule qui garde tout son intérêt.

L'offre 'Service Nuit' concernant les quinze relations du service intérieur les plus fréquentées du réseau (*) proposent des prestations améliorées que l'on pourrait résumer ainsi :

- *Accueil*, orientation et aide à l'installation des voyageurs dans les principales gares,
- *Sécurité accrue* : personnel d'accompagnement présent et vigilant pendant tout le voyage, compartiments séparés pour dames seules ou accompagnées d'enfants, concept « saut de nuit » avec suppression des arrêts intermédiaires en pleine nuit Ex : le Paris – Briançon est direct jusqu'à Valence-Ville (arrivée 4h15),
- *Confort amélioré* : voitures climatisées, couettes confortables installées au départ, bouteille d'eau et kit de bienvenue offerts,

- *Service amélioré* : Point accueil information installé dans une voiture au centre de la rame avec espace de distribution de boissons et friandises.

La couchette de 1° ou 2° classe est facturée à un tarif légèrement supérieur dans les trains 'Service Nuit' : 17,50 € contre 15 € dans les trains 'ordinaires'.

A moyen terme il est fort probable que les trains de nuits subsistants seront soit intégrés dans le service nuit' soit progressivement supprimés. Deux exemples illustrent cette politique : depuis le 15 juin 2003, les trains Lyon – Quimper et Lyon – Bordeaux sont intégrés dans le 'Service Nuit' et fusionnés en un seul convoi entre Lyon et Vierzon (avec pour conséquence l'abandon de la desserte du Massif Central par la rame de Bordeaux), à partir du 31 août 2003, les relations nocturnes Paris – Aurillac et Paris – Millau sont purement et simplement supprimées.

(*) *Liste des relations « Service Nuit »* :

Paris – Toulouse	Paris – Nice - Vintimille
Paris – Irun et Tarbes	Paris - Briançon
Paris – Port-Bou et Latour-de-Carol	Paris – Bourg St. Maurice
Strasbourg – Vintimille	Paris – St. Gervais
Luxembourg – Metz / Reims – Nice	Metz – Port Bou
Bordeaux – Nice	Strasbourg – Port-Bou
Lille – Vintimille	Hendaye – Genève
	Hendaye – Nice

Des 'TER' pour les dessertes régionales

Par ailleurs, Briançon est desservie par neuf relations régionales et interrégionales, dont sept ferroviaires, de type 'TER', c'est à dire financées intégralement par les collectivités territoriales et intéressant les destinations suivantes :

Collectivité concernée	Destination	Nombre de relations quotidiennes (aller –retour)
Région PACA	MARSEILLE	3
Région PACA	GAP	2 (a)
Région PACA +Région RA (b)	VALENCE – VILLE	1 (c)
	VALENCE - TGV	1 (d)
Région RA	GRENOBLE	2

Région PACA : Provence – Alpes – Côte d'Azur - Région RA : Rhône – Alpes

(a) Autocars effectuant la desserte 'fine' de la ligne et en particulier des communes dont les gares ont été fermées lors du transfert sur route du service omnibus intervenu le 6 mars 1972.

(b) Financement interrégional

(c) Relation prolongée les week-ends à LYON – PART DIEU

(d) L'établissement de Valence TGV est en fait composé de deux gares distinctes : au niveau +1 la gare du TGV Méditerranée avec deux voies centrales permettant le passage à grande vitesse des rames sans arrêt à Valence, et de deux voies latérales

réservées aux TGV marquant l'arrêt dans cette gare. Au niveau 0, la ligne Valence – Grenoble, établie à double voie sur 20 km de valence à Romans, croise obliquement la ligne du TGV. Cette gare est de type 'station de métro' c'est-à-dire qu'elle ne dispose d'aucun appareil de voie permettant de garer une rame et d'effectuer la remise en tête d'un engin moteur. En conséquence, la relation Briançon – Valence TGV est prolongée jusqu'à Romans et amorcée dans cette même gare en sens inverse.

Au service du 15 juin au 13 décembre 2003, le tableau des départs et des arrivées de la gare de Briançon se présente comme suit :

Jours de circulation :

TLJ : circule tous les jours

A : du lundi au vendredi

C : samedis, dimanches et jours fériés

DF : dimanches et jours fériés

6 : samedis

Heures de départ des trains

Heure	Jours de circulation	Destination	Type de train	Type de matériel
6h15	TLJ	GRENOBLE	TER	Rame tractée voitures 'USI'
7h35	TLJ	MARSEILLE	TER	Rame tractée voitures 'CORAIL'
9h22	C	VALENCE -LYON PART DIEU	TER	Rame tractée voitures 'CORAIL'
9h35	A	VALENCE VILLE	TER	Rame tractée voitures 'CORAIL'
10h30	TLJ	GAP	AUTOCA R	
12h40	TLJ	MARSEILLE	TER	Automoteur XTER (X72500)
14h45	TLJ	VALENCE TGV – ROMANS	TER	Automoteur XTER (X72500)
16h25	A	MARSEILLE	TER	Automoteur XTER (X72500)
17h24	C	MARSEILLE	TER	Rame tractée voitures 'CORAIL'
17h35	A	GRENOBLE	TER	Autorail ATER (X73500)
18h35	sauf DF	GAP	AUTOCA R	
20h30	TLJ	PARIS AUSTERLITZ	GL	Rame tractée voitures 'CORAIL'

Heures d'arrivée des trains

Heure	Jours de circulation	Origine	Type de train	Type de matériel
7h34	A	GAP	TER	Automoteur XTER (X72500)
8h37	TLJ	PARIS AUSTERLITZ	GL	Rame tractée voitures 'CORAIL'

Heure	Jours de circulation	Origine	Type de train	Type de matériel
8h37	sauf DF	GAP	AUTOCA R	
12h07	A	MARSEILLE	TER	Automoteur XTER (X72500)
12h40	C	MARSEILLE	TER	Rame tractée voitures 'CORAIL'
13h12	6	VALENCE VILLE	TER	Rame tractée voitures 'CORAIL'
14h15	TLJ	GAP	AUTOCA AR	
16h09	TLJ	GRENOBLE	TER	Autorail ATER (X72500)
16h57	A	VALENCE VILLE	TER	Rame tractée voitures 'CORAIL'
18h00	C	LYON PART DIEU - VALENCE	TER	Rame tractée voitures 'CORAIL'
18h20	C	MARSEILLE	TER	Rame tractée voitures 'CORAIL'
18h39	A	MARSEILLE	TER	Automoteur XTER (X72500)
18h55	sauf DF	GAP	AUTOCA R	
19h55	A	GAP	AUTOCA R	
21h27	TLJ	MARSEILLE	TER	Automoteur XTER (X72500)
22h05	TLJ	GRENOBLE	TER	Rame tractée voitures 'USI'
22h25	Sauf 6	GAP	AUTOCA R	
23h57	A	ROMANS - VALENCE TGV	TER	Automoteur XTER (X72500)

Quelques précisions concernant le matériel utilisé

Les rames tractées de type 'Corail', label très populaire en France désignant à la fois la couleur des portes d'accès et la contraction du slogan « *Confort sur Rail* », ont été le symbole de la rénovation du transport ferroviaire au milieu des années 'septante' avant l'arrivée du TGV. Deux nouveautés fondamentales à l'origine du succès de ce matériel construit à plus de 3 000 exemplaires : La climatisation et la disposition des places, réparties, selon le mode 'coach', dans une salle unique desservie par un couloir central, disposition qui rompait avec les traditionnels compartiments⁷. Plusieurs centaines de ces voitures à voyageurs, rendues disponibles ces dernières années par l'expansion continue des TGV, ont été versées aux parcs des régions après avoir bénéficié de divers travaux de reconditionnement et d'une livrée spécifique à chaque collectivité.

⁷ - En réalité, environ 15% du parc 'Corail' est composé de voitures à compartiments, tandis que le type 'BD' (2° cl. / fourgon) n'est pas équipé de climatisation.

Au départ de Briançon, ces rames, composées en principe de 4 voitures (2B, 1BD, 1A) assurent les dessertes les plus chargées vers Valence et Marseille.

Les voitures voyageurs type 'USI' (Unifiées Service Intérieur), sont les classiques voitures vertes de la fin des années soixante. Dépourvu de climatisation et bien souvent présenté dans un état d'entretien médiocre, ce matériel qui, avouons-le, ne valorise pas l'image du chemin de fer, est utilisé pour le train matinal vers Grenoble et en renfort des rames 'Corail' rénovées.

Ces rames 'Corail' et 'USI' sont en général tractées par des locomotives diesel du type 67400, d'une puissance de 2 070 cv. et mises en service à partir de 1970. Sur la ligne Valence - Veynes - Briançon, ces locomotives tractent des convois de 375 t. en unité simple et 750 t. en unités multiples.

Les véhicules suivants ont été pointées à Briançon en juillet / août 2003 :

67441 (en livrée rouge et grise) - 67447 - 67482 - 67487 - 67488 - 67496 - 67497 - 67541 - 67554

67558 - 67560 - 67565 - 67568

On trouve également quelques locomotives de la série 67300 légèrement moins puissantes et dotées de bogies d'un modèle plus ancien.

L'automoteur 'X TER' composé de deux éléments moteurs indissociables, a, par son confort et son aspect futuriste rompant avec l'esthétique ferroviaire traditionnelle des autorails classiques, contribué largement au renouvellement de l'image de marque des dessertes régionales à partir de 1997. Malheureusement, une succession de déboires techniques et de nombreuses difficultés de mises au point au cours des premières années d'exploitation ont considérablement terni cette image qui commence seulement à redevenir positive depuis quelques mois alors que la fiabilité de ce beau matériel semble se stabiliser à un niveau acceptable. Ces automoteurs, pouvant être jumelés en deux ou trois éléments, sont engagés par la région PACA sur plusieurs relations vers Marseille et Valence-TGV.

Les automoteurs 'X TER' sont pour la plupart baptisés et portent le nom de massifs montagneux ou de sites touristiques figurant sur un blason spécifique :

72533/534 : ECRINS, 72577/578 : PELVOUX, 72609/610 : QUEYRAS, 72621/622 : SERRE-PONCON,

72625/626 : STE. VICTOIRE, 72687/688 : AURELIEN, 72691/692 : VALLOUISE,

72697/698 : UBAYE, 72703/704 : BUECH,

Dernier né du parc régional, **l'autorail 'A TER'**, engin mono caisse d'aspect proche au XTER, bénéficie d'un confort et d'une motorisation inégalés jusqu'à ce jour sur les dessertes régionales. Circulant en 300 exemplaires sur les rails français, on le rencontre également, dans des versions légèrement différentes, sur les réseaux allemands (DB-AG) et luxembourgeois (CFL). Ayant échappé à tous les défauts de jeunesse du XTER, l'autorail ATER a bénéficié d'un niveau de fiabilité tout à fait satisfaisant lors de ses premiers tours de roues. Un service en direction de Grenoble, assuré par un autorail, circulant seul ou en couplage, appartenant au parc de la région 'Rhône-Alpes', effectue une rapide visite à la gare de Briançon en fin d'après midi.

COUP D'ŒIL SUR L'INDICATEUR 'CHAIX' DE L'ÉTÉ 1961

Retournons quarante ans en arrière pour découvrir dans le 'Chaix', bible des cheminots et des amateurs ferroviaires, publication malheureusement disparue en 1975, le service offert au départ de Briançon à compter du 28 mai 1961 :

- 6h05 : autorail omnibus 2° cl. pour Grenoble (arrivée 10h27),
- 11h29 : train M.V. (marchandises voyageurs) pour Veynes, atteignant sa destination en début de soirée à 19h02, soit une durée de parcours de 7h33 pour 109 Km donnant une très modeste vitesse moyenne de 14 Km/h, en réalité non significative du fait des temps d'arrêts pour manœuvres dans les gares pouvant atteindre 30 à 45 minutes,
- 12h45 : train direct 1° et 2° cl. pour Marseille (arrivée 18h54),
- 15h05 : autorail omnibus 2° cl. pour Marseille (arrivée 21h16) avec remorque remise à Veynes à un autorail en direction de Valence (arrivée 20h12),
- 17h27 : autorail direct 1° et 2° cl. pour Marseille (arrivée 22h29),
- 18h37 : train express 1° et 2° cl. (avec couchettes 1° et 2° cl.) pour Paris - Gare de Lyon, arrivée le lendemain à 6h47.

Notons que ce service de l'été 1961, de consistance beaucoup plus 'maigre' que la desserte actuelle, sera le dernier effectué en traction vapeur. En effet c'est le 30 septembre 1961 que les 'Mikado' de type 141F n°278 et 312 tracteront pour la dernière fois le rapide de Paris. La vapeur avait eu son heure de gloire quelques mois auparavant, le 21 octobre 1960, avec la 141 F n°298, en tête du train spécial du Général de Gaulle en visite officielle à Briançon.

Les sports d'hiver par le rail

La ligne Valence – Briançon dessert de nombreuses stations de ski des Alpes du Sud, accessibles par correspondances autocars depuis les gares suivantes :

Point kilométrique (*)	Gare SNCF	Principales stations desservies	Distance km depuis la gare SNCF
135	VEYNES - DEVOLUY	SUPER-DEVOLUY	36
162	GAP	ANCELLE ST. MICHEL DE CHAILLOL ST. LEGER LES MELEZES ORCIERES- MERLETTES	18 23 22 33
199	EMBRUN	LES ORRES	12
216	MONTDAUPHIN – GUILLESTRE	CEILLAC VARS RISOUL ST. VERAN MOLINES EN QUEYRAS ARBRIES AIGUILLES	18 14 14 36 31 35 30
231	L'ARGENTIERE – LES ECRINS	PUY ST.VINCENT PELVOUX	13 13
244	BRIANCON	SERRE-CHEVALIER MONTGENEVRE	15 14

(*) Depuis Valence-Ville

Contrairement aux autres lignes desservant les vallées alpines (St. Gervais-Le Fayet, Bourg-St. Maurice et Modane) bénéficiant toutes de la traction électrique et en conséquence d'une desserte directe par TGV, la ligne de Briançon, la plus longue (244 Km) et la plus excentrée au Sud du massif des Alpes, se trouve encore aujourd'hui exclusivement tributaire de la traction diesel.

Cet état de fait explique la prépondérance de la desserte hivernale par trains de nuit alors que le nombre de relations de ce type a considérablement diminué sur les lignes citées plus haut. Par ailleurs, l'arrivée du TGV Méditerranée a eu un impact relativement modeste sur la desserte ferroviaire de la Haute Durance principalement du fait de la rupture de charge obligatoire en gare de Valence.

La saison s'étale de la veille de Noël à la fin mars avec des week-ends de super pointes lors des 'chassés croisés' des adeptes de la 'glisse' pendant les vacances d'hiver qui sont traditionnellement réparties en France sur trois périodes affectées à la zone (A, B ou C) dont dépend chaque académie.

Pour donner au lecteur d'outre Quiévrain une idée de l'ampleur de ces pointes de trafic, on trouvera ci-après la liste des trains *supplémentaires* réceptionnés en gare de Briançon le 15 février 2003. En ce samedi classé 'rouge', les vacanciers de la zone 'B' (Dijon, Lille, Orléans, Tours, Rouen, Strasbourg...) débutent leur première semaine de neige tandis que l'heure du retour sonne déjà pour les citadins de la zone 'C' (Région parisienne) partis en première semaine, remplacés par une seconde vague issue de la même zone ayant choisit la semaine suivante.

On recense donc à l'arrivée ce jour là:

- **Huit trains** réceptionnés entre 6h00 et 9h30, trains composés exclusivement de couchettes 1^{ère} et 2^{ème} classe, dont six en provenance de Paris (gare d'Austerlitz et gare de l'Est), un en provenance du Havre et un de Brest. Chaque convoi étant composé de 14 voitures, ce sont donc 900 voyageurs par train soit un total de 7 200 clients qui auront été transportés vers le Briançonnais pendant la nuit du 14 au 15 février. Notons que du fait de la répartition du trafic entre les six gares terminales du parcours, on peut considérer que les rames arrivent chargées à 50% environ de leur capacité à Briançon, ce qui représente tout de même 3 600 voyageurs à accueillir en moins de quatre heures !
- Quatre trains 'de jour' réceptionnés entre 13h00 et 16h00, représentant 1 500 arrivées supplémentaires à Briançon, et répartis comme suit :

Photos page 49 ↑ Passage de deux autorails 'A TER' dans le défilé de Prelles, situé 5 Km avant Briançon.

↓ Pour illustrer ce chapitre sur les sports d'hiver, ce cliché de la gare de Veynes sous la neige alors que les rames type 'RGP' assuraient la desserte de Briançon.
Le 07/02/1996.



- Un en provenance de Lyon Part-Dieu composé de 14 voitures,
- Deux ayant pour origine Valence-Ville composés de 12 voitures,
- Un automoteur XTER, couplés en trois éléments, soit six caisses, en provenance de Valence-TGV.

A partir du milieu de l'après-midi et jusqu'en début de soirée ces convois repartiront vers leur destination d'origine chargés de vacanciers savourant le plaisir d'échapper aux aléas, au stress et aux dangers d'un interminable parcours en automobile....

Rappelons qu'il s'agit là de trains supplémentaires auxquels il convient de rajouter les 8 convois réguliers listés au paragraphe précédent. On obtient donc un total, pour les deux sens confondus, de 40 circulations sur cette ligne à voie unique, ce qui représente une véritable performance renouvelée chaque année.

Pour gérer au mieux cette affluence, les moyens en personnel et en matériel sont considérablement renforcés pendant ces semaines cruciales pour le trafic ferroviaire.

Ainsi, une équipe de mécaniciens est spécialement détachée du dépôt de Portes-les-Valence pour assurer les manœuvres en gare dans les conditions suivantes : à l'arrivée de chaque convoi au petit matin, alors que le mécanicien de route se dirige vers le foyer pour prendre un repos bien mérité après quatre heures de conduite nocturne, le conducteur de manœuvre effectue la remise en tête du couplage de locomotives puis refoule la rame sur l'une des sept voies de remisage ou chaque voiture voyageurs sera nettoyée et visitée. Ces agents sont également chargés du plein en gasoil des locomotives, de leur préparation et de leur remisage dans l'ordre des départs prévus en fin de journée.

Des mesures similaires sont également prévues pour le personnel d'exploitation chargé de la vente des billets, de l'accueil, et des renseignements.

Compte tenu de la période et de l'altitude, la neige est la principale ennemie de la régularité du service aussi bien en ligne que dans les installations de la gare.

Le problème est relativement simple en pleine ligne où l'étrave des locomotives balaye facilement la couche neigeuse jusqu'à une hauteur de 30 cm environ. Au-delà, deux wagons socs encadrant une locomotive effectuent jour et nuit d'incessantes navettes sur les secteurs les plus exposés, l'intervention du chasse-neige rotatif de Chambéry restant un événement exceptionnel.

Par contre, le dégagement des installations de la gare s'avère plus complexe et s'organise comme suit : dès les premières chutes, les agents S.N.C.F. du service 'Equipement' prennent en charge le dégagement des aiguillages, qui par ailleurs bénéficient d'un dispositif de réchauffage au gaz butane télécommandé depuis le poste principal de la gare, tandis qu'une entreprise privée munie d'engins spécialisés effectue le déneigement des quais et des voies de remisages. Néanmoins, le stockage de ces centaines de m3 de neige ainsi dégagée reste, par manque de place, le problème le plus épineux. Un ingénieux 'système D' consiste à entasser cet encombrant 'or blanc' dans une rame de wagons tombereaux qui est ensuite vidée sur les voies de débord de la gare de Mont Dauphin avant de revenir vers Briançon pour recevoir un nouveau chargement....

Pour clore le sujet, signalons une autre possibilité d'accès aux stations de skis de la région de Briançon, possibilité utilisée par un nombre limité mais non négligeable de vacanciers : celle-ci consiste à emprunter les TGV Paris – Milan jusqu'à la gare italienne d'Oulx-Sestrière située à seulement 20 km de Montgenèvre, et 40 km de Serre-Chevalier, stations facilement accessibles grâce à d'efficaces correspondances routières.

Modeste renaissance du trafic « fret »

Implantée à L'Argentière-La Bessée, l'usine d'aluminium « *Péchiney* » était le principal client de la ligne Veynes – Briançon, si bien qu'en 1955, l'importance du tonnage fourni au rail par cette entreprise fit 'pencher la balance' en faveur de la reconstruction de la section de voie qui devait être noyée par la retenue de Serre-Ponçon, alors que certains préconisaient l'abandon de la voie ferrée au-delà de Gap.

En 1980, l'usine réceptionnait 32 277 t. de coke et expédiait 18 237 t. de lingots d'aluminium. Malheureusement, suite à une restructuration du groupe industriel, l'usine de la Haute-Durance ferma ses portes en 1984, avec toutes les conséquences que l'on imagine sur l'emploi, et sur la desserte marchandises qui disparut aussitôt.

A la même époque, une politique générale d'abandon des wagons isolés chargés dans les petites gares au profit des trains complets entraîna progressivement la disparition totale des trains de fret sur la ligne.

Ainsi, la gare de Briançon, après avoir vu la suppression au début des années quatre-vingt de ses deux embranchements particuliers desservant un entrepôt de carburant et un négociant en charbon, enregistra quelques années plus tard la perte de son ultime trafic 'fret' constitué d'automobiles neuves de la marque *Renault*, trafic qui représentait encore 2 000 t. en 1980.

Un retournement partiel de la situation intervint en 1995 avec la remise au chemin de fer en gare de Chorges des expéditions d'une nouvelle source d'eau minérale exploitée depuis peu et dénommée « *La Roche des Ecrins* ». Cette activité, qui rappellera à nos amis belges l'embranchement « *Valvert* » de Marbehan, a représenté en 2002 l'envoi de 1800 wagons vers des plates-formes de distribution situées au quatre coins de l'hexagone avec une forte augmentation de trafic attendue en 2003, du fait des conditions climatiques actuelles qui génèrent une croissance de l'ordre de 20% de la consommation d'eau minérale.

Signalons aussi que la gare de Chorges reçoit occasionnellement des trains de bois sous forme de planches destinées à des constructeurs de chalets et de meubles ainsi que deux à trois trains affrétés par l'armée chaque année. A ce sujet, mentionnons l'arrivée en 2001 en gare de Briançon d'un train militaire affrété par une unité de l'arméebelge (!) venant effectuer des manœuvres dans le massif du Queyras en collaboration avec les Chasseurs Alpains français. Ce convoi était composé d'une voiture à voyageurs et d'une dizaine de wagons plats avec véhicules légers et camions.

Photos page 52 - Chorges, 13/08/29003

↑ 13h25. Arrivée du train de fret en provenance de Veynes tracté par les locomotives 67216 et 67217 équipées de l'attelage modifié pour le dépannage en ligne des rames TGV.

↓ 14h00 : Les trois 'vides' vont être refoulés sur la voie 6....





Photos page 53 (05.08.03) : ↑ Le poste de signalisation de Chorges avec les quatre grands leviers commandant, par transmission funiculaire, les aiguillages et verrous de la voie de croisement. Au centre, quatre interrupteurs horizontaux pour la fermeture des 'disques' de protection et le basculement en commande manuelle des passages à niveaux. Les 'carrés' sont commandés par des boutons poussoirs installés sur le tableau de contrôle optique (TCO).

↓ « ...tous les trains marquent l'arrêt à Chorges y compris le Paris - Briançon offrant ainsi à cette commune de 2000 habitants un accès direct avec la capitale ».

CHORGES : UNE PETITE GARE BIEN ACTIVE

Située entre Gap et Embrun, la gare de Chorges dessert le village du même nom situé à proximité, ainsi que les 'stations balnéaires' qui se sont développées le long du lac formé par la retenue de Serre-Ponçon, dont Savines-le-Lac, la plus connue. Cette importante zone touristique apporte à la gare un trafic voyageurs relativement important qui atteint son maximum pendant la saison d'hiver grâce à la proximité des stations de sport d'hiver du Dévoluy.

De ce fait, le guichet du petit bâtiment voyageurs, récemment rénové, est ouvert au public 7 jours sur 7 de 6h30 à 21h30, tous les trains marquant l'arrêt à Chorges⁸ y compris le Paris-Briançon offrant ainsi à cette commune de 2000 habitants un accès direct avec la capitale.

La gare de Chorges, incluse dans la section Gap – Briançon équipée du B.A.P.R (voir chapitre 2) est néanmoins restée 'autonome' en ce qui concerne ses installations de sécurité, c'est-à-dire non sujette à la télécommande depuis Gap. Dotée d'une voie d'évitement, utilisée trois fois par jour pour les croisements de trains de voyageurs, elle est équipée également de deux voies de garage (V3 et V6) à double entrée située de part et d'autre de la voie principale.

Comme indiqué plus haut, la gare de Chorges est le siège d'une activité 'fret' générée par la source de 'La Roche des Ecrins' située à proximité de la gare. Du lundi au vendredi, le train de desserte arrive à Chorges 13h25 avec, selon les jours, une rame de 3 à 13 wagons vides et repart en direction de Veynes une heure plus tard avec le même nombre de wagons chargés de palettes d'eau minérale. Sur la voie n° 6, stationnent en permanence 13 wagons formant un 'volant de stockage' se renouvelant en permanence, les 'vides' à l'arrivée remplaçant les 'pleins' au départ.

Seul établissement de la ligne Veynes – Briançon assurant un trafic 'marchandises', la gare de Chorges méritait bien une visite, agrémentée de plus par l'accueil chaleureux et amical de l'équipe locale des agents SNCF qui ont à cœur de valoriser au mieux l'image du rail !

L'autocar, complément indispensable du rail

Malgré la présence d'une télécabine permettant l'accès aux pistes et d'un téléski pour débutants sur les glaciers de la ville haute, Briançon n'est pas à proprement parler une station de sports d'hiver, rôle tenu par l'immense site de Serre-Chevalier qui se décline en trois niveaux situés à 1200, 1400 et 1500 m. d'altitude.

Pour accéder à cette station, un service d'autocars, exploité par la Sté. Rignon, effectue la relation Briançon – St. Chaffrey – Chantemerle - Villeneuve – Le Monétier les Bains (dénominations officielles des localités constituant la station de Serre-Chevalier qui n'est en fait qu'une appellation 'commerciale') dans les conditions suivantes : l'hiver, et plus particulièrement pendant les vacances scolaires, un service cadencé aux 20' circule sans interruption de 7h00 à 19h00 avec ouverture d'un guichet

⁸ - Sauf le dernier train de la journée en provenance de Romans et Valence TGV, qui 'brûle' Chorges aux environs de 23h00...

spécial pour la vente des billets d'autocars dans le hall de la gare de Briançon. Cette organisation efficace, qui nécessite cinq autocars, permet d'écluser sans problème l'afflux des skieurs débarquant en matinée des trains de nuit. L'été, la ligne Briançon – Monêtier les Bains a un trafic moindre mais offre néanmoins sept circulations dans chaque sens assurés par un seul autocar circulant en navette.

Une seconde ligne routière, à caractère international et exploitée par la même société, relie toute l'année, à raison de quatre allers-retours quotidiens, Briançon à la station de Montgenèvre et à la gare d'Oulx en Italie, point d'arrêt du TGV Paris-Milan. Comme nous l'avons indiqué plus haut, cette liaison avec la capitale, bien que la plus rapide, est utilisée par un nombre réduit d'usagers du fait, entre autre, des tarifs ferroviaires internationaux plus élevés que sur l'axe intérieur 'Paris-Briançon'.

Mention particulière au service d'autocars saisonnier, fonctionnant en 2003 du 5 juillet au 24 août, qui relie Briançon à la petite ville italienne de Bardonecchia située au débouché immédiat du tunnel du Mont-Cenis.

L'itinéraire dessert tout d'abord la commune de Névache, point d'entrée de la magnifique vallée de la Clarée, restée à l'écart de tout envahissement immobilier par la volonté d'actives associations de défense, puis escalade, par une route étroite et sinueuse d'où l'on découvre d'extraordinaires points de vue, le col de l'Echelle, situé à 1766 m. d'altitude, avant de redescendre, par un tracé acrobatique, vers la frontière italienne pour aboutir finalement à Bardonecchia, ville active et commerçante, dotée de plus d'un attrait ferroviaire indéniable. Les quatre allers-retours sont assurés en minibus pour moitié par une entreprise française (Société Resalp) et par le transporteur italien Di Bellando.

Pour clore ce chapitre 'routier', un mot sur le 'TUB', sigle désignant les Transports Urbains de Briançon, qui exploitent avec quatre autobus⁹ un petit réseau de trois lignes fort bien adapté pour une ville de 11 000 habitants. L'essentiel de trafic est assuré par la ligne n°1 qui relie avec une fréquence de 30' deux terminus excentrés en desservant au passage les principales zones d'activité de la ville basse et de la ville haute.

Un improbable prolongement international

Dès l'arrivée du chemin de fer à Briançon, la question du prolongement de la voie ferrée vers l'Italie toute proche se pose. Avant même le début des études de tracés, l'ingénieur anglais Fell propose dès la fin 1883 l'installation d'un chemin de fer identique à celui qu'il avait conçu et exploité de 1868 à 1871 entre St. Michel de Maurienne (F) et Susa (I) lors de la construction du tunnel du Mont-Cenis.

L'originalité du système Fell résidait dans la présence d'un rail central permettant à la locomotive, munie de deux galets horizontaux enserrant ce rail, d'accroître considérablement son adhérence dans les rampes et de sécuriser le freinage dans les descentes, avec comme conséquence la possibilité de construire une voie ferrée avec un profil permettant de s'affranchir de la quasi totalité des ouvrages d'art.

⁹ - Deux Mercedes type 0405-N et deux Sétra type S215-SL



Donnons les caractéristiques principales de ce chemin de fer qui aurait relié Briançon à Oulx par le col du Montgenèvre : longueur de la ligne : 38 km dont 23 en Italie, voie à écartement normal pour faciliter le transbordement des wagons de marchandises, passage par le col du Montgenèvre à 1860 m. d'altitude, aucun tunnel à construire, implantation de la ligne le long de la route avec des rampes atteignant 100 mm/m.

Malgré l'accord donné par le P.L.M., aucune suite ne sera donnée à ce projet du fait de l'hostilité des populations des régions concernées qui voyaient là 'un chemin de fer au rabais' qui les aurait privé à terme d'une véritable liaison internationale.

En 1906, deux projets détaillés concernant l'établissement d'une 'véritable' ligne à voie normale sont présentés. Le premier, conçu par la compagnie P.L.M. prévoit le passage sous le col de l'Echelle avec arrivée à Bardonecchia, gare située immédiatement à la sortie italienne du tunnel du Mont-Cenis. D'une longueur de 28 km, dont 9 en Italie, la voie ferrée culmine à 1512 m d'altitude avec des rampes de 30 mm/m et passe sous le col de l'Echelle par un tunnel de 4 600 m. de longueur, complété par des souterrains complémentaires d'une longueur cumulée de 2 400m. Son coût est estimé à 24 Millions de francs or. Le second projet, soutenu par l'Etat italien, relie Briançon à Oulx (gare située à 20 Km environ en aval de Bardonecchia) par le col de Montgenèvre. D'une longueur de 27 Km dont 15 en Italie, la voie ferrée ne dépasse pas l'altitude de 1 408 m. mais au prix d'un tunnel de faite de 8 250 m. de longueur complété par 1 500 m. de souterrains complémentaires. Ce projet nécessite un budget plus élevé de l'ordre de 36 Millions de francs or.

En février 1907, se tient à Oulx une réunion internationale destinée à trancher entre ces deux tracés, mais les différents participants de cette rencontre se sépareront sans rien avoir décidé...

La guerre de 1914-1918, puis l'arrivée au pouvoir de Mussolini enverront aux oubliettes pour plusieurs décennies ce serpent de mer ferroviaire...qui ressurgira lors de la signature, le 10 février 1947, du traité de paix avec l'Italie normalisant les relations franco-italiennes après la fin de la seconde guerre mondiale. Ce traité prévoit dans son article 8, qui restera lettre morte, la construction d'un raccordement ferroviaire international entre Briançon et Bardonecchia.

Depuis, la question de ce prolongement est ressortie périodiquement des tiroirs comme en témoigne un article paru le 22 juillet 2003 dans le quotidien « *Le Dauphiné Libéré* » :

Légende des photos de la page 56

- ↑ entrée en gare de Chelle-Mens du Briançon - Grenoble du matin
- ↓ arrêt à La Croix Haute du X 73 508 Grenoble - Gap (photos F. Perenon)

Le tunnel n'est pas enterré

« ...C'est pourquoi, hier, le député Joël Giraud a rencontré le secrétaire d'Etat aux transports, Dominique Bussereau. Les deux hommes se sont entretenus du dossier du tunnel (ferroviaire) du Montgenèvre. Le parlementaire a rappelé au ministre l'aspect négatif de l'enclavement ferroviaire des Hautes-Alpes sur son économie, notamment touristique.

Durant cet entretien, a été mis en avant également, la nécessité de définir une desserte ferroviaire cohérente sur les Hautes-Alpes (..) et sur tout un secteur de l'Italie en prévision des jeux olympiques de 2006.

Finalement, Dominique Bussereau s'est déclaré favorable à une démarche qui permettrait de donner aux services de l'Etat la mission d'intégrer dans les réflexions en cours, l'impact de l'économie touristique (...) sur la solvabilisation d'une telle infrastructure.

La mission réfléchira également sur les flux marchandises qui pourraient être engendrés par le Port autonome de Marseille, afin de faire du tunnel sous le Montgenèvre un exemple de l'expérimentation de modes de financements originaux associant un partenariat privé.

Selon le député, une telle démarche pourrait booster le dossier du Montgenèvre ».

Chimère ferroviaire plus que centenaire, ce projet aboutira-t-il un jour ? L'avenir nous le dira... Qui aurait pu imaginer, il y a quarante ans, la construction de centaines de kilomètres de voies ferrées nouvelles à travers l'Europe ?

En conclusion : Le rail sauvé par la régionalisation

Comme dans la plupart des régions de France, le transfert de la responsabilité et du financement du transport ferroviaire vers les collectivités territoriales a permis de sauver, puis de conforter, les dessertes ferroviaires sur les lignes dites 'secondaires' que la société nationale souhaitait progressivement abandonner dans le cadre d'une politique globale de redéploiement de ses activités sur les axes forts, en d'autres termes sur le seul réseau T.G.V.

Ainsi, l'action volontariste des régions PACA et Rhône-Alpes en faveur du rail permettent aujourd'hui d'offrir aux usagers du Briançonnais des liaisons de qualité avec les principaux pôles d'attraction environnants, ne laissant à la SNCF que la relation de nuit avec la capitale complétée par les trains saisonniers pour les sports d'hiver.

Situation évolutive dans la mesure où l'opérateur ferroviaire revient périodiquement 'à la charge' pour obtenir une participation financière des régions concernées pour l'exploitation du Paris - Briançon, brandissant la menace habituelle de l'abandon de la desserte en cas de refus des collectivités locales... qui ont déjà 'beaucoup donné' tout particulièrement dans le domaine du matériel roulant, qui a été quasiment renouvelé ces dernières années.

Quelques actions restent cependant à entreprendre pour valoriser encore l'image du rail : à notre avis la toute première consisterait à se débarrasser des dernières rames voyageurs de type USI au profit d'une politique 'tout corail' qui, associée aux 'X TER' et 'A TER', garantirait pour l'ensemble des relations un niveau de 'modernité' équivalent à celui des autocars de grand tourisme.

Le renouvellement de la voie et le confortement de la plateforme sur plusieurs sections serait lui aussi le bienvenu pour s'affranchir définitivement des derniers ralentissements à 40 km/h, voir 20 km/h, en pleine ligne qui, d'une part font chuter la

vitesse commerciale et d'autre part donnent au rail une image un rien dévalorisante et désuète.



Le tracteur de manœuvre n°8443 photographié à l'extrémité de la voie ferrée, le heurtoir étant situé à la place du photographe. Verrons-nous un jour le prolongement de la ligne vers nos voisins transalpins ?...

Le 13/08/2003 - photo de l'auteur.

Enfin, en ce qui concerne l'information au public, un ultime effort de collaboration interrégionale reste à faire. En effet, on trouve dans toutes les gares de la ligne les très belles fiches horaires n°14 (Briançon - Valence) et n°15 (Briançon - Marseille) éditée par la région PACA, alors que la desserte Briançon - Grenoble (de la responsabilité de Rhône-Alpes à partir de Gap) est totalement oubliée. Cette lacune pourrait être très facilement comblée par l'impression et la distribution d'une fiche spécifique qui viendrait heureusement compléter l'information de la clientèle.

Néanmoins, le bilan ferroviaire s'avère positif ce qui nous permet de conclure qu'à Briançon, le rail est sur la bonne voie....

Texte et photos : Jacques PERENON

Plans : F. PERENON

Bibliographie :

- *L' Etoile de Veynes* / ouvrage collectif / Presses et Editions Ferroviaires/ 1999
- *Briançon à travers l'histoire* / Jacqueline ROUTIER/ Sté. d'études des Hautes-Alpes / 1997 (2° édition)
- *Le Chaberton et les fortifications de la faille de Clavières* / Sylvie BIGONI (2001)
- *Les plus belles randonnées du Briançonnais* / Jean-Luc CHARTON / Editions GLENAT / 1998

- *La Vie du Rail* n°1678 du 28/01/1979 : 'Veynes – Briançon : Du nouveau à brève échéance' / Bernard COLLARDEY
- *La Vie du Rail* n°1786 26/03/1981 : 'De Veynes à Briançon : Aménagements aujourd'hui et projets pour demain' / Bernard COLLARDEY
- Le 'Guide Vert' Michelin 'Alpes du Sud' (2° édition)
- *Le Guide du Voyageur* (juin – décembre 2003), document commercial S.N.C.F.

L'auteur tient à exprimer ses sincères remerciements à tous les membres du personnel de la SNCF qui lui ont réservé un accueil chaleureux et ont répondu inlassablement à toutes ses questions. Citons tout particulièrement Messieurs Pascal MULET, chef de gare à Briançon, VERDIER, chef de gare adjoint à Briançon, Daniel WUST, chef de service, Gilles BERTRAND, chargé de communication de l'établissement 'Val de Durance', Thierry DURMEYER, mécanicien au dépôt de Portes-les-Valence, ainsi que toute l'équipe de la gare de Chorges.

Merci également au personnel de la bibliothèque municipale qui a tout mis en œuvre pour me prêter l'ouvrage 'Briançon à travers l'histoire', et n'a pas hésité à me le confier 'in extremis' alors que j'avais déjà quitté le local de la bibliothèque !

Voyage GTF 2004 dans la région de l'étoile de Veynes

A vos agendas... Le GTF projette un voyage ferroviaire en France du jeudi 17 au lundi 21 juin 2004. Tous renseignements dans notre prochain numéro.

Itinéraire prévu : Bruxelles - Nice (TGV) - Digne - Grenoble ; Grenoble - Briançon aller- retour ; Chemin de fer de la Mure et autre touristique...



Symbole du renouveau des dessertes ferroviaires locales, cet automoteur 'X TER' affiche son appartenance régionale..... sous la protection de l'église de Puy - St. Pierre perchée au dessus de la falaise. Le 07/08/2003 - photo de l'auteur.

Euregiobahn et la Belgique

La direction régionale de la Deutsche Bahn d'Aix-la-Chapelle est très intéressée par le développement d'une ligne eurégionale qui ferait la boucle Aix - Liège - Maastricht. Dans un premier temps, elle insiste fortement auprès de la SNCB pour faire venir son *Talent*, un autorail diesel en service sur l'Euregiobahn, jusque Welkenraedt. Et ce, afin de proposer aux citoyens allemands habitant dans la région germanophone et travaillant dans la région d'Aix, une alternative aux transports routiers. Il faut savoir, en effet, que la ville de Charlemagne éprouve beaucoup de difficultés à contenir le trafic qui vient s'engloutir chaque jour dans le centre-ville.

La demande initiale de la DB est donc que la SNCB rouvre l'un ou l'autre point d'arrêt entre Welkenraedt et la frontière (jadis, il existait des gares à Astenet et Hergenrath) et accueille le *Talent* sur ses voies jusque Welkenraedt. Pourrait-il y rebrousser pour rejoindre Eupen via la ligne 49 ? C'est une autre question, à laquelle la ville d'Eupen et la Communauté germanophone semblent très favorables a priori... Après un premier contact exploratoire avec la SNCB, il s'avère que le *Talent* pourrait continuer jusqu'à Liège, voire Maastricht via Visé. Ce qui constituerait une boucle eurégionale le long de laquelle seraient disséminés de nombreux points d'arrêts. Avec pour conséquence la réouverture de gares ou la création de nouveaux lieux d'embarquements en région liégeoise. La cadence de train, quant à elle, devrait être très soutenue : les Allemands n'hésitent pas à faire circuler le *Talent* toutes les 20 minutes...



Nouvelles rames doubles « *Talent* » diesel de l'Euregiobahn en gare de Düren
(photo R. Marganne - 04.07.03)



En attendant l'Euregiobahn, une antique automotrice double de la SNCB, assurant la liaison IR q Liège-Guillemins - Aix-la-Chapelle, arrive à Aachen Hbf (photo R. Marganne - 04.07.03)

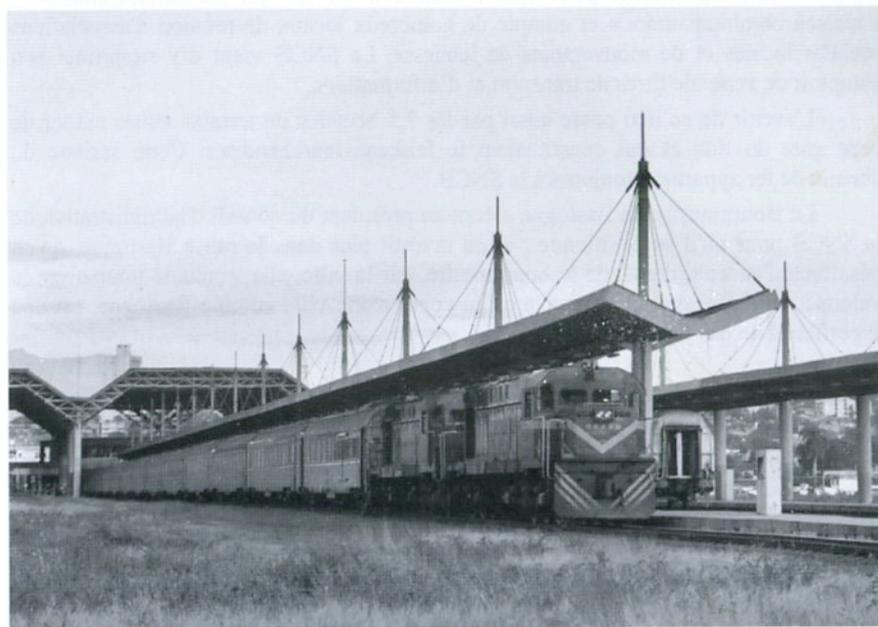
Des anciennes rames TEE à Cuba

Il n'est pas de tradition que Trans-fer publie des photos de réseaux ferroviaires d'Outre Atlantique. Nous ferons exception avec ces clichés exceptionnels pris sur l'île de Cuba.

Il sont les témoins d'une nouvelle vie des voitures « TEE » qui ont notamment fait les belles heures des trains d'affaires TEE entre Paris-Nord et Bruxelles.

Ces voitures aujourd'hui cubaines constituent deux rames (avec leur groupe électrogène) qui assurent une liaison confortable tous les deux jours entre La Havane et Santiago de Cuba.

Contrairement à l'Europe, l'accès aux gares est verrouillé... dans le pays de Fidel Castro : c'est dire si les prises de vue ne sont pas idéales.



↑ Deux voitures TEE « différées » en attente à La Havane le 25.01.03
↓ Une rame complète au départ à Santiago le 17.01.03 (photos J. Renard)

Une gare meurt, une autre renaît...

Bastogne-Sud

Le glas définitif de la ligne 163, Bastogne-Librumont ?

Nous avons souvent parlé du sort et de l'avenir de la ligne Bastogne - Libramont, mise hors service provisoire depuis l'horaire d'été 1993. Il y eut certes des annonces (ou des rêves) de possible réouverture, mais les années passèrent, et la ligne à peu à peu disparu sous la végétation qui a très vite repris ses droits.

Élément nouveau annoncé par la presse, en cette fin octobre 2003 : le TEC Namur-Luxembourg a pour projet de créer, en 2004, une ligne directe Bastogne - Namur : les Bastognards ne devront dès lors plus aller prendre le train à Libramont ; il s'agira bien d'une ligne express qui ne prendra qu'un quart d'heure de plus qu'en voiture ! Rendus à Namur, les Bastognards y disposeront du choix généreux de communications qu'offre ce noeud ferroviaire important ; enfin, ceux qui gagneront simplement la Capitale wallonne y disposeront du réseau TEC local et très dense.

D'autre part, la gare de Bastogne-Sud vient d'être l'objet d'un lifting complet ; il n'y a plus la moindre trace de la SNCB, mais tout le complexe est devenu une réelle « maison communautaire » et compte de nombreux locaux de réunion d'associations sociales locales et de mouvements de jeunesse. La SNCB vient d'y supprimer son comptoir de vente de titres de transport et d'informations.

L'avenir de ce lieu passe aussi par les 7,5 hectares de terrains situés autour de cette gare du Sud et qui constituaient le faisceau marchandises. Cette assiette du chemin de fer appartient toujours à la SNCB.

Le Bourgmestre de Bastogne a écrit au président du conseil d'administration de la SNCB pour qu'il se positionne : si on investit plus dans le rail à Bastogne, qu'on désaffecte l'endroit, demande le bourgmestre, car la ville, elle, souhaite poursuivre la valorisation de ce site, et 7,5 hectares au coeur d'une ville comme Bastogne, est une superficie à ne pas perdre de vue !

M. Lebeau

Hal (Halle)

La nouvelle gare de Hal

Les amateurs ferroviaires connaissent le site de Hal, ce site qui a été modifié de fond en comble durant ces dix dernières années, et qui a drainé vers lui tant d'amateurs passionnés des grands chantiers "TGV ligne 1.

En 1993 encore, s'y élevait une gare qui fut prestigieuse et qui datait du XIXème siècle.

Depuis 1993, notre revue vous a tenus régulièrement informés de l'avancement de ce vaste chantier ; mais en synthèse, en voici l'évolution : la grande gare fut démolie,

le site, après avoir déplacé les lignes 94 et 96 du côté du canal de Charleroi à Bruxelles, fut creusé en trois phases, car les lignes 94 (de et vers Tournai), 96 (de et vers Mons) et 96N (prolongation de la LGV-L1), ainsi que le terminus de la ligne 26, devaient y passer en souterrain ; tout le site fut donc abaissé de plusieurs mètres, des pertuis pour les lignes 94, 96 et 96N y furent construits et recouverts d'une immense dalle en béton, transformée aujourd'hui, en une vaste esplanade et place de la gare.

La nouvelle gare de Hal est toute petite, moderne, faite de verre et d'acier, très fonctionnelle, et répond aux exigences actuelles en matière de confort et de services. Les guichets, la salle d'attente et le buffet occupent une place centrale, et, jolis détails nostalgiques, les nouveaux guichets ont préservé certains éléments historiques récupérés de l'ancienne gare, restaurés, incorporés dans la structure même des nouveaux guichets.

Quant à « la place de la gare », son originalité est une immense toiture d'acier et de verre en forme d'aile delta et qui surplombe le bâtiment de la nouvelle gare, un entrepôt à vélos, et l'accès aux quais. L'ensemble gare et verrière, précédé d'une fort jolie fontaine modulée, respecte lui, l'harmonie entre le bâtiment et les alentours de la place, et constitue une agréable liaison urbaine. Certes, il n'y a plus de trains visibles au niveau de la gare : ils sont « en dessous », mais le bruit de leur passage maintient bien l'ambiance d'une gare moderne de chemins de fer.

A notre avis, il s'agit là d'une belle réussite d'architecture ferroviaire, moderne et fonctionnelle.

Michel Lebeau



Le 19 novembre 1993 : il y a dix ans, la gare de Hal, sa cabine et son passage à niveau ; les voies étaient au niveau de la ville (photo M. Lebeau)



Hal, le 5 novembre 2003 : dix ans se sont écoulés, le trou du chantier a disparu, une jolie gare moderne occupe le centre d'une immense place de la gare, mais les trains sont sous terre... (photos M. Lebeau)

GTF asbl-ÉDITIONS - nos tarifs au 30 novembre 2003

Code article	Désignation de l'article (pour commander, il vous suffit de faire figurer le n° de code-article sur votre versement)	prix € ↓	nombre guide par envoi
Librairie			
201	Les tramways au Pays de Liège t.2 (trams vicinaux)	67	1850
203	Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB	68,2	2750
204	Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV	28,3	900
205	Histoire du chemin de fer de Landen à Statte	18,6	420
206	Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise	8,7	190
207	Le trolleybus à Liège	9,5	180
208	Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen	24,3	500
209	Thématique philatélique ferroviaire (tome 1 : vapeur)	12,1	650
210	Tramways et trolleybus dans la guerre (1939-45)	11	240
211	J'étais machiniste, par Henri Scaillet	12,3	400
212	Thématique philatélique ferroviaire (tome 2 : diesel)	6,2	250
213	Adieu TEE	4,4	80
214	Le chauffeur de locomotive, par Henri Scaillet	9,3	220
215	Thématique philatélique ferroviaire (tome 3:électrique)	8	300
216	Inventaire des lignes ferrées de la SNCB	5	100
217	J'ai conduit les autorails, par Henri Scaillet	12,3	310
218	Trams, trains et vie de famille, par Marcel Lambou	22	450
222	Liège aux fils des trolleybus	74	2500
Trans-fer (numéros spéciaux et hors série)			
302	Spécial n°2 (Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain)	7,4	250
303	Spécial n°3 (St-Vith, Clabecq, trams littoral...)	10,5	450
304	Spécial n°4 (de La Panne à Losheimergraben)	11,16	220
305	Spécial n°5 (St-Ghislain-Quévrain; voitures K4 & III)	8,7	170
311	Musée des transports en commun du pays de Liège	6,2	190
312	Aspects ferroviaires du pays de Charleroi (trains+trams)	9,7	250
316	Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières	9,2	170
318	Les frontières électriques de la SNCB (tome 1)	11,4	140
320	Les lignes nouvelles de la SNCB	11,9	250
321	Les frontières électriques de la SNCB (tome 2)	6,9	130
322	Le chemin de fer de la vallée de l'Amblève	8,7	180
323	Le métro léger de Charleroi	10	180
324	Trams et trolleybus en province de Liège	12	180

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

L'évolution des projets luxembourgeois

Le renouvellement du matériel roulant des CFL

Le long chemin du renouvellement et de la modernisation du matériel de traction et à voyageurs des CFL a fait l'objet d'une note exhaustive dans Trans-fer 123 de mars 2002, au moment où de nouveaux projets de développement du réseau ferroviaire luxembourgeois venaient d'être connus. Le nouveau concept de mobilité « mobilité.lu » et ses incidences sur le matériel roulant ont été décrits dans Trans-fer 127 de mai 2003. Depuis lors, surtout sous la pression d'un matériel périssant, les choses ont enfin bougé et une mise au point s'avère utile.

Le futur matériel à voyageurs

L'idée de n'acquérir que des rames automotrices pour les services voyageurs a été finalement abandonnée au profit de rames tractées réversibles, jugées mieux modulables et adaptables à la demande. D'une part les engins de traction pourront être réutilisés en dehors des périodes d'activité des rames voyageurs. D'autre part les coûts d'investissement s'avèrent plus favorables par rapport aux rames automotrices, dès lors que le choix peut être porté sur un matériel fabriqué en grand nombre, à acquérir pour ainsi dire « de stock » et livrable à assez bref délai.

L'acquisition exclusivement de matériel à deux niveaux permet d'accroître la capacité des rames, sans en augmenter la longueur, et donc sans devoir allonger de nombreux quais. Pour une même longueur, la capacité d'une rame pourra ainsi être accrue d'un tiers au moins. Par contre, en quelques rares endroits du réseau CFL, des adaptations du gabarit seront nécessaires en vue du passage du futur matériel.

En vue de remplacer le matériel suranné, pour répondre à une demande en forte croissance et pour tenir compte des objectifs du concept « mobilité.lu » les CFL vont donc acquérir les engins suivants.

12 rames automotrices triples à deux niveaux

Rappelons que ce matériel, de la nouvelle génération pour les régions de France, bitension AC 25kV 50Hz et DC 1,5kV (tension cependant non utilisée par les CFL), a déjà été commandé le 7 septembre 2001 au Groupement Alstom-Bombardier, dans le cadre d'une acquisition par la SNCF pour plusieurs régions françaises, dont la Lorraine. Cette région a un besoin urgent de matériel pour moderniser et étoffer ses services TER sur l'axe mosellan reliant Nancy, Metz, Thionville et Luxembourg. Une partie des rames destinées aux CFL seront affectées également à cet axe transfrontalier, conjointement avec le futur matériel lorrain. A l'instar des automotrices doubles Z2 (les 2000 CFL et 11500 SNCF du dépôt voisin de Thionville), elles devraient circuler en unités multiples sans distinction de propriétaire.

Ces rames assureront par ailleurs les services les plus chargés sur le réseau national, pour relayer les Z 2000 circulant souvent en unités doubles même en dehors des heures de pointe. Leur gabarit français les prédestine également à circuler vers Longwy, voire peut être plus loin jusqu'à Longuyon. Elles seront livrées entre 2004 et 2006.

85 voitures à deux niveaux

Le coût très élevé des rames automotrices précitées a incité les CFL à rechercher une solution plus favorable : la rame tractée réversible composée de voitures à deux niveaux. Le choix s'est finalement porté sur un type réalisé en grand nombre pour les services régionaux de la DB et d'autres exploitants. Leur gabarit ne leur permettant pas de circuler en France, les futures rames serviront surtout en trafic national et également en direction de l'Allemagne vers Trèves et, sans doute plus loin jusqu'à Coblenze au moins. La commande a été passée le 19 février 2003 à Bombardier, qui les fera fabriquer par son usine de Görlitz.

Ce parc - la part du lion du futur parc voyageurs - se composera de 18 voitures-pilote 1^{ère}/2^{ème} classe et 67 voitures intermédiaires, dont 15 de 1^{ère}/2^{ème} classe. Les compartiments de 1^{ère} classe seront pour les deux types de voitures aménagées à l'étage. La disposition des sièges sera tant en 2^{ème} qu'en 1^{ère} classe en rangées de 2+2, mais avec un écartement plus grand entre les sièges en 1^{ère}.

La voiture-pilote comportera au niveau inférieur un grand compartiment multifonction et des emplacements pour handicapés. Chaque voiture sera équipée d'une toilette, celle des voitures-pilote étant accessible aux handicapés en fauteuil roulant.

Les accès à grandes portes doubles, deux par côté, seront pour les voitures-pilote à niveau abaissé à 600 mm par rapport au rail, afin de faciliter le passage des fauteuils roulants (moyennant rampe mobile), des vélos et landaus d'enfants. Pour les voitures intermédiaires la hauteur des accès sera de 1150 mm, ce qui impose la présence de marches. Les blocage et déblocage des portes d'entrée se feront à partir du poste de conduite en tête de la rame. L'ouverture des portes sera commandée sur place par les voyageurs.

Chaque voiture comportera individuellement un convertisseur polytension (1000 V 16.7 Hz, 1500 V 50 Hz et probablement 3000 V continu), branché sur la ligne-train électrique, pour alimenter ses circuits d'éclairage, de climatisation et auxiliaires.

Ces voitures seront livrées de 2004 à 2006.

Pour la traction de ces rames les CFL ont porté leur choix sur la locomotive type BR 185 de Bombardier. Les postes de conduite des voitures-pilote seront donc équipés pour assurer la télécommande de ces engins. Reste à savoir si la télécommande des locomotives CFL série 3000 peut également être envisagée sans frais supplémentaires exorbitants. Sinon il sera toujours possible d'assurer la traction des futures rames sans réversibilité sur la ligne de Kleinbettingen (jusqu'à Arlon ?), pour autant qu'elles disposent de convertisseurs acceptant également le 3 kV. On conçoit bien les problèmes liés à la présence de plusieurs systèmes de traction sur le réseau luxembourgeois.

Le futur matériel - automotrices et rames réversibles - est appelé à remplacer les automotrices désuètes 250/260 (dont personne ne regrettera la disparition en raison



- ↑ Les 3600 vivent leurs derniers jours... La 3612 est ici en tête d'un train
Luxembourg - Troisvierges à *Troisvierges* le 06.05.03
- ↓ Les CFL garderont bien sûr leurs deux autorails 628/928 (ici le n° 506) de type
DB AG pour la desserte de la ligne de Trèves (Trier)
Luxembourg-ville, le 05.05.03 (photos de l'auteur)

de leur inconfort notoire) et les voitures Wegmann (certes surannées, mais d'un confort bien plus acceptable, malgré l'absence d'une remise à niveau jadis envisagée). Il reste à savoir ce que vont devenir les voitures transformées pour des fins particulières : la voiture « *Rendez-Vous* » et les deux voitures « *Vélos* », normalement utilisées pour des courses spéciales, parfois assurées par l'un des engins préservés, la vapeur 5519 ou la diesel 1604. Il faudra ajouter prochainement des 3600 et 1800, sachant que les engins à traction indépendante étant de toutes façons exclus par manque de ligne-train électrique. Il faut donc admettre que les CFL seront amenés à conserver quelques voitures Wegmann, contemporaines (sauf de peu pour la 5519) des engins moteurs précitées. Leur système de chauffage – électrique et à vapeur – et leur alimentation électrique autonome par génératrice les prédestinent à une telle mission future. Il devrait être possible de prélever - du parc actuel des 57 voitures - un petit lot en état satisfaisant.

Les trams-trains

Le projet d'acquisition de 15 rames tram-train (et 25 en option) reste toujours à l'étude, en attendant que la réalisation de la future ligne soit effectivement décidée. En raison du coût élevé pour un si petit nombre de matériel encore peu usuel, les CFL se sont rapprochés de la « *Saarbahn* », qui elle aussi prépare l'acquisition de rames supplémentaires pour les extensions à son réseau de Sarrebruck.

Les futures locomotives électriques

Après examen des types de locomotives offerts par les trois grands groupes en lice (la **Prima** d'*Alstom*, la **Taurus** ou la toute nouvelle BR 189 de *Siemens*, la **BR 185** de *Bombardier*), le choix s'est donc porté finalement sur la 185, déjà livrée en grand nombre par *Bombardier* à la DB et à divers autres réseaux et tiers privés. Par ailleurs les CFL ont pu se rendre compte des qualités de ces engins lors de plusieurs essais en ligne effectués sur leur réseau.

Les CFL ont décidé d'acquérir 20 locomotives, qui serviront en premier lieu à la traction des rames réversibles, mais également à la remorque de trains de marchandises. Ce type d'engin résulte de l'expérience acquise par les prédécesseurs d'ADtranz - repris par *Bombardier* - que furent les départements ferroviaires de ABB et BBC¹⁰.

Du type bifréquence, ces locomotives peuvent circuler indifféremment sous 15 kV 16,7 Hz et 25 kV 50 Hz. Leur gabarit UIC leur permet d'accéder à tous les réseaux ainsi équipés, et notamment en France, où la procédure d'agrément est en voie d'achèvement. Mise à part la DB, qui a commandé 400 unités pour sa filiale DB-Cargo, les suisses CFF-Cargo et BLS-Cargo assurent avec ce type d'engin, désigné Re 482 (quelque 40 unités en service ou à recevoir), des trains de fret vers le réseau allemand.

Partant du type 185, *Bombardier* a développé sa plate-forme de locomotives standardisées modulables, aptes à répondre à tous les besoins futurs, sous tous les systèmes de traction électriques existants. Il s'agit notamment des versions :

¹⁰ - voir aussi Trans-fer 123 de mars 2002 – dossier : SNCB et nouvelles locomotives

- 185 AC – bifréquence 25kV 50Hz et 15kV 16,7Hz
- 185 DC – bitension 1,5kV et 3kV
- 185 MS – multitension incorporant l'alternatif et le continu (jusqu'à 4 tensions)
- 185 D – à moteur diesel.

En ce qui concerne les équipements de sécurité, fort différents d'un pays à l'autre, des paquets spécifiques seront disponibles en fonction des réseaux à desservir, afin de limiter au strict nécessaire le nombre de systèmes installés pour des raisons de poids et d'encombrement (en attendant l'harmonisation indispensable de ces systèmes en Europe).

Une version tritension (comprenant également le 3kV continu), désignée Re 484, livrée entre-temps à CFF-Cargo pour le trafic sur le réseau italien (18 unités fermes et 30 en option), devrait intéresser les CFL, qui pourraient ainsi se libérer à terme des contraintes de la présence de trois systèmes de traction électrique sur leur réseau (la ligne d'Arlon étant électrifiée à 3 kV et le changement de système 25 kV / 15 kV se trouvant en pleine voie à Wasserbillig sur la frontière germano-luxembourgeoise).

En attendant la livraison des nouvelles locomotives, les CFL ont loué 6 unités 185 à la société « *Angel Trains* », pour parer au plus pressé, face aux défaillances des anciennes 3600 maintenues en activité avec seulement beaucoup de peine. Une première unité, 185 519-6 a été livrée le 19 juillet 2003 (par un curieux hasard on peut y déchiffrer le numéro 5519 de l'unique locomotive à vapeur rescapée des CFL). Sortie de fabrication en début de l'année, la locomotive a dû recevoir les équipements de sécurité requis pour pouvoir circuler sur le réseau luxembourgeois, tels le Memor II+ à crocodiles spécifique aux réseaux luxembourgeois (en attendant l'introduction prochaine du système européen ETCS). La locomotive porte les couleurs de l'entreprise de location – gris argent et bleu, avec adjonction du logo CFL sur les faces avant. Au moment de publier ce numéro, la 185 520-4 et la 185 521-2 déjà avaient rejoint les CFL, tandis que la livraison des trois autres était imminente.

Un premier train de voyageurs a été assuré le 23 juillet 2003, avec à son bord le Directeur Général des CFL. Après une courte période nécessaire à l'initiation des conducteurs, cet engin assure désormais des trains de voyageurs et de marchandises. Les 6 unités seront disponibles en début d'automne 2003, ce qui annonce sans doute la fin des locomotives électriques 3600.

L'évolution du concept « mobilité.lu »

Depuis la présentation du nouveau concept de mobilité, la mise en œuvre de plusieurs modules est entamée : mise à double voie de la ligne de Luxembourg à Pétange (*module P*) et aménagement du triangle de Berchem-Alzingen (*module A1*).

Le *module A2* (prolongement vers Volmerange-les-Mines - en France - de l'antenne actuelle CFL Bettembourg - Dudelange-Usines) est en voie de réalisation. La nouvelle voie jusqu'à Volmerange-les-Mines est actuellement mise en place et le quai du nouvel arrêt-terminus (une voie unique en impasse comme à Audun-le-Tiche) sera



Locomotive CFL 185 510-6 de location à Belval-Usines et au dépôt de Luxembourg



achevé sous peu, alors que le parking P&R adjacent est déjà terminé. La mise en service « voyageurs » du prolongement Dudelange - Volmerange-les-Mines (France) devrait intervenir au plus tard au changement d'horaire de décembre prochain.

La création d'une nouvelle antenne pour desservir la zone de développement de Belval-Usines (*module A3*) vient de faire l'objet d'un projet de loi déposé au Parlement.

Par ailleurs la création d'une ligne nouvelle directe de Luxembourg à Esch-sur-Alzette (*module E*) et la réalisation de la ligne de tram-train à Luxembourg-Ville au quartier européen de Kirchberg (*première section du module K*) sont en voie de finalisation et devraient être prêts pour la fin de l'année en cours. Une nouvelle variante de ce projet par tunnel, y compris sous le centre ville, a par ailleurs été mise en discussion de la part de tiers. Ce débat sur la desserte ou non du centre ville est donc ranimé et risque de retarder la mise en service du module K. Le projet en variante prévoit également sur le plateau du Kirchberg une ligne en tunnel, à exploiter avec du matériel ferroviaire conventionnel. Bien que le Ministre actuel des Transports s'oppose à une remise en question de son projet dans le cadre de « mobilité.lu », l'approche des élections de juin 2004 pourrait bien relancer le débat sur la desserte du centre-ville et le mode d'exploitation à envisager (train-tram ou rail conventionnel en souterrain). On risque donc de se retrouver à la case départ avec pour conséquence un report de la mise en œuvre d'un projet qui avait pourtant déjà pu être réalisé, si on avait poursuivi le projet « BTB » trop vite abandonné en 1999, après les élections précédentes. Il n'est pas non plus exclu que la desserte du centre-ville par tram, comme prévu par « BTB », soit remise en discussion. On verra... et *trans-fer* tiendra ses lecteurs au courant.

En ce qui concerne le trafic voyageurs international, la disparition, désormais prévisible des dessertes à grande distance par les trains de qualité conventionnels, risque de pénaliser l'accès par rail du Grand-Duché, à un moment où de nouvelles autoroutes sont ouvertes ou préparées et où l'avion sait renforcer ses positions, même sur des distances où jadis le rail était prédominant. Si les relations avec Paris par le TGV-Est semblent garanties, la disparition des trains EC sur l'axe Bruxelles-Bâle et des trains IC vers Coblenze et le Nord de l'Allemagne, limiterait l'accès par rail sur ces relations aux seuls trains express régionaux arrivant à Luxembourg-Ville. Le voyageur utilisant ces trains, dont le niveau de confort est peu adapté à des voyages de longue durée, se verra imposer une multiplication des changements en cours de route. Comme par ailleurs les régions organisent de plus en plus leur trafic selon leurs besoins, sans se soucier nécessairement des liaisons interrégionales ou internationales (n'étant pas de leur compétence), il n'est nullement certain que les correspondances aux points de rupture soient rapides et garanties.

Il faut donc craindre que de plus en plus la route et l'avion vont accaparer les transports de voyageurs à grande distance et reléguer le rail, excepté les liaisons par TGV, aux seuls services publics régionaux. On est donc tenté d'espérer que, selon les souhaits de l'Union Européenne, des entreprises tierces prennent le relais sur les relations à grande distance traditionnelles, placées en dehors des grands axes à grande vitesse et délaissées par les compagnies nationales, à moins que celles-ci arrivent à créer in extremis de nouvelles structures et méthodes pour en garantir la survie.

On est déjà bien loin du temps des « *Trans-Europ-Express* » qui avaient pour objet de réunir les grandes villes d'Europe, bien avant la constitution de l'Union actuelle !

Varia

Un train historique pour le Président d'Estonie

A l'occasion de leur visite officielle au Grand-Duché, le Président d'Estonie et son épouse ont eu l'occasion – il s'agit d'une première – d'emprunter avec le Grand-Duc et la Grande-Duchesse un train à vapeur historique pour se rendre le 6 mai 2003 de Luxembourg à Clervaux. Remorquée par l'unique locomotive à vapeur des CFL, la 5519 (appartenant bien aux CFL, mais entretenue et mise en service par l'Asbl 5519), une rame de trois voitures à 3 essieux et à plates-formes ouvertes de l'ancien réseau *Prince-Henri*, appartenant maintenant au « *Train 1900* » du *Fond-de-Gras*, a accueilli les visiteurs et leurs hôtes pour un voyage dans le passé, qu'ils ont visiblement apprécié. Le raccordement du train touristique en gare de Pétange, après plus de 20 ans d'isolement, facilite désormais le transfert occasionnel de matériel historique du « *Train 1900* » vers le réseau CFL. Les voitures en question ont été remarquablement restaurées en Slovaquie, avec l'aide du *Service des Sites et Monuments Nationaux*.

Festival vapeur 2003

Les 26 et 27 avril 2003, la Gare de Pétange a été le lieu d'un « festival vapeur » mis sur pied, d'entente avec les CFL, par les associations gérant le train touristique du *Fond-de-Gras* et la locomotive « 5519 ». Cinq locomotives à vapeur s'étaient donné rendez-vous pour assurer, entre autres, des dessertes vers Rodange et Differdange (où l'ancienne gare - avec son quai unique - avait été rouverte pour la circonstance), ainsi que sur un embranchement desservant des magasins militaires près de Bascharage. Ces trains étaient constitués de rames du « *Train 1900* » ou de l'« *Eifelbahn* » allemande de Gerolstein, invitée à participer aux festivités. Ces rames étaient prises d'assaut par les visiteurs venus très nombreux admirer les locomotives à vapeur, notamment le second jour, où les conditions atmosphériques étaient plus favorables, après la pluie ininterrompue de la veille.

Les ateliers CFL de Pétange (entretien des wagons et de voitures) travaillaient ces deux jours-là et étaient ouverts au public. L'accès était assuré par une curieuse rame composée d'une locomotive à chaudière verticale *Cockerill* et une voiture type L ex-SNCB. Entre-temps la 5519 remorquait de lourdes rames de wagons à marchandises sur la voie en pente reliant Rodange à Pétange, pour rappeler l'époque où les locomotives série 55 furent attachées au dépôt de Pétange, jusqu'à leur retrait définitif du service en été 1964).

Le train du *Fond-de-Gras*, partant pour la première fois de son nouveau terminus à proximité immédiate de la gare CFL de Pétange, arrivait lui aussi à maîtriser à peine - en mettant en marche tout son matériel - la foule des voyageurs.

Charles-Léon MAYER



Train historique à Luxembourg ↑ et festival à Pétange ↓ (photos de l'auteur)



GTF -Éditions

*Notre nouvelle
édition est
parue...*

Marcel LAMBOU

Trams, trains et vie de famille

[Septante ans
d'une vie bien remplie]



sommaire : Mon enfance, l'ambiance à Kinkempois, les visites dans la famille, les premières vacances, les prémices de la guerre 1940-45, la période de guerre, la paix s'installe, j'entame ma vie professionnelle : mes débuts de garde SNCB à Kinkempois, un an à l'armée (bataillon des chemins de fer), un séjour au Congo, employé au chemin de fer du Bas-Congo au Katanga, mon retour à Kinkempois, puis Liège-Guillemins comme garde, puis chef-garde à la SNCB, mes fantaisies, ma passion des trams et trolleybus et mes voyages ferroviaires, la fin de ma carrière au Bureau du Mouvement de la SNCB à Liège, la pension : la vie continue...

Un ouvrage format A4 de 176 pages, impression recto-verso sur papier couché 115 gr ; 80 photos noir et blanc, couverture sépia cartonnée, reliure cousue au fil de lin. Prix : 22 €. En vente au Musée du chemin de fer à Bruxelles-Nord et aux guichets de la gare de Liège-Guillemins. Envoi postal possible en versant 25,90 € port compris (étranger : 27 €) au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, boîte postale 191, 4000 Liège 1 (code-article à indiquer en communication : 218).

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 2003, 19,50 € pour les membres belges, 26 € pour les membres de l'Union Européenne, 28 € hors Union Européenne. Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez trimestriellement Trans-fer et bénéficierez de tous les avantages réservés exclusivement à nos membres.

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

Service financier de notre Association

Veuillez utiliser le n° de compte et/ou l'adresse toujours indiqués à côté des services que nous vous proposons. Vous pouvez aussi régler à l'aide de votre carte de crédit Visa ou Eurocard (un formulaire est disponible dans chaque numéro de Trans-fer en page 78)

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 : IBAN BE60 0000 8966 4170 - code BIC BPOTBEB1 de GTF asbl, Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1, (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 LIEGE 1.

Le GTF asbl sur Internet : www.gtf.be.tf – 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