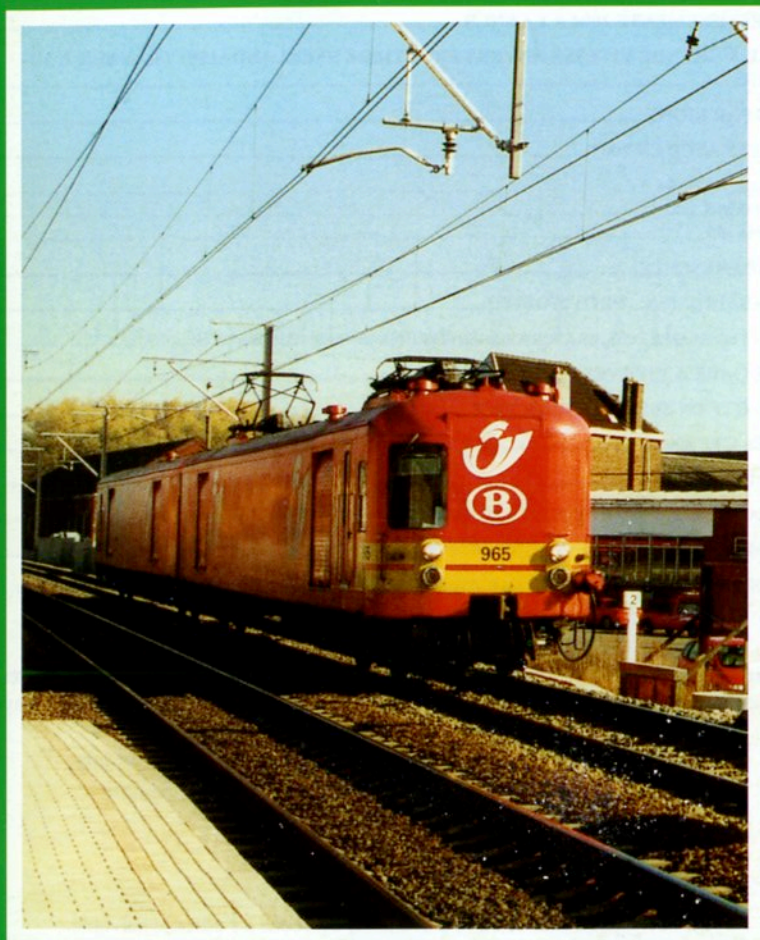


**130** Décembre  
2 0 0 3  
Périodique trimestriel  
26<sup>ème</sup> année

BELGIQUE-BELGIË

**P.P.**

LIÈGE X  
9/406



# transfer

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

# Trans-fer 130 □ Sommaire □ Décembre 2003

QUASI DISPARITION DES TRAINS DE VOYAGEURS INTERNATIONAUX A LA SNCB.....	3
CHANGEMENT D'HORAIRES DU 14 DECEMBRE 2003.....	3
ÉPILOGUE DES SERVICES POSTAUX DE LA SNCB.....	16
LES INVESTISSEMENTS 2004 A LA SNCB.....	19
LA LIGNE A GRANDE VITESSE ANVERS-FRONTIERE NEERLANDAISE: TRAVAUX A MI-PARCOURS.....	22
LA SNCB PAR LIGNE.....	31
MATERIELS SNCB EN 2003.....	43
AUTORAILS SERIE 41.....	43
VOITURES M6.....	43
VOITURES M4.....	43
L'ASVI SE PRESENTE.....	46
LA VENNBAHN... FIN... PROVISOIRE ?.....	51
SAMEDI 8 NOVEMBRE 2003, GRANDE JOURNEE FERROVIAIRE POUR L'EST DE LA BELGIQUE.....	51
CHEF DE GARE A VIERVES.....	53
VOYAGE GTF EN SUISSE DE JUIN 2003.....	55
VOYAGES GTF 2003.....	65
NOUVELLES DES CFL.....	68
UNE NOUVELLE LIAISON TRANSFRONTALIERE VOYAGEURS.....	68
LE CHEMIN DE FER DE MONTAGNE DE « OBERWEISSBACH ».....	68
UNE CURIOSITÉ FERROVIAIRE À L'EST DE L'ALLEMAGNE.....	68

## Colophon

**Rédaction** : H. Arden, J. Braive, W. Brock, J. Evrard, J. Ferrière, E. Gagla, 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](mailto:trans-fer@teledisnet.be)

*Imprimé en Belgique - Dépôt légal à la parution*

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

---

### PHOTOS DE COUVERTURE :

**AVANT** : fin des services postaux à la SNCB - Bierset - 24.09.97 (photo M. Grieten)

**ARRIERE** : tram historique devant l'ancienne gare « *Chemin de fer de Tervuren* » de Wezembeek-Oppem (voyage GTF 02.08.03 - photo R. Marganne)

## Quasi disparition des trains de voyageurs internationaux à la SNCB

### Changement d'horaires du 14 décembre 2003

C'est le trafic international - ou ce qu'il en reste - qui est le plus gravement affecté par le changement d'horaires du 14 décembre 2003.

#### Fin des auto-trains et des trains de nuit

Les derniers auto-trains exploités par la SNCB sont partis le 26 septembre dernier de Bressoux pour Fréjus - Saint-Raphaël et de Denderleeuw pour Fréjus Saint-Raphaël et Bologne. Les derniers retours ont eu lieu le 27 septembre. Le dernier train de nuit 498/499 Bruxelles - Luxembourg - Coire/Brig a circulé le 12 décembre 2003.

Au 14 décembre, plus aucun train de nuit n'est mis en circulation par la SNCB, ni même les trains pour le ski, ni même les trains d'été.

Une grande entreprise européenne vieille de 127 ans, l'ex-Compagnie Internationale des Wagons-Lits créée par le belge Georges Nagelmackers, a ainsi clôturé les comptes de son activité ferroviaire en Belgique. Il est paradoxal de constater que celle qui a rapproché les nations européennes avec ses grands express et autres trains de nuit fin du XIX<sup>ème</sup> siècle et tout au long du XX<sup>ème</sup> siècle succombe à la réglementation de la libéralisation du chemin de fer.

Par ailleurs, les métiers de *conducteur de wagons-lits* et de *couchettiste* ont aussi disparu en Belgique. Plusieurs hommes se sont retrouvés avec des indemnités de licenciement en poche, en ayant perdu le métier qu'ils ont exercé. Environ 200 personnes ont dû s'adapter à un nouveau rythme de vie, à un nouvel emploi, à une nouvelle cadence pour les plus chanceux. Leur singulière expérience professionnelle intéresse si peu d'employeurs... Que dire de ceux qui - pré-pensionnés - n'ont ni le désir ni l'envie de se voir extraire de la vie active si rapidement!

Seul, le train de nuit « *Euronight Donauwalzer* » 325/324 Bruxelles-Midi (D. 19.10) - Vienne Westbahnhof (A. 10.58) et le train 243/242 Paris - Bruxelles (D. 23.38) - Berlin Ostbahnhof (A. 8.15) et Hambourg-Altona (A. 7.34) continuent à circuler après le 14 décembre : ces trains sont exploités... et surtout financés respectivement par les chemins de fer autrichiens et allemands.

#### Légende des photos page 4 (photos M. Grieten)

- ↑ Le 20.06.03, le TAA 1291 *Freccia Del Sole* pour Bologne, très fréquenté, passe à Etterbeek sur la ligne 161 avec ses 8 porte-autos et ses 9 voitures (5 couchettes, 1 restaurant et 3 voitures-lits) remorqués par la 2144.
- ↓ Le 17.08.03, le TAA 1436 *Azur Express* revient de Saint-Raphaël/Avignon et se dirige vers son terminus à Denderleeuw en délaissant la ligne 50A à la bifurcation de Sint-Katherina Lombeek. Il est composé de 4 voitures couchettes, d'1 restaurant, de 2 voitures-lits, de 5 porte-autos et remorqué par la 2134.



**La fin des Trains Autos Couchettes**





La fin de l' « Etoile d'Europe »



photos page 5 (M. Lebeau) - adieu à l'Étoile d'Europe

↑ train EC 104 au départ en gare de Luxembourg le 24.11.03

↓ train EC 105 au passage à Namur-Hastedon (BK 60.7) le 21.11.03

---

## Les raisons invoquées par la SNCB

Jusqu'il y a peu, la coopération entre réseaux de chemins de fer était la règle dans l'organisation du trafic international. Les réseaux se prêtaient du matériel, et coûts et recettes étaient partagés au prorata des distances parcourues sur chacun des réseaux partenaires.

En quelques années, le transport des voyageurs par trains internationaux a été radicalement modifié. Les trains internationaux ne relevant pas des missions de service public assurées par la SNCB ne peuvent être subventionnés. Ils sont soumis à des impératifs de rentabilité.

La SNCB, qui desservait de nombreuses destinations touristiques par trains de nuit et auto-trains se retrouve seule responsable du résultat financier des trains internationaux qu'elle exploite, et notamment de la totalité des coûts de circulation de ces trains : personnel SNCB actif en Belgique, personnel d'accompagnement « Wagons-Lits », frais d'entretien et d'amortissement des voitures, coût du personnel des réseaux étrangers traversés, et redevance de passage sur les lignes étrangères.

De plus, chaque réseau essaie désormais de rentabiliser au mieux la « location » des sillons mis à disposition des trains. Alors que la SNCB tablait sur une augmentation en 2003 de 5 % environ du coût du passage, elle est confrontée à des hausses dépassant les 20 %. Enfin, de gros investissements étaient nécessaires pour moderniser ou renouveler les voitures à voyageurs existantes.

La SNCB a finalement accepté de jeter le gant, puisque le fait de bénéficier de la totalité des recettes ne permettait pas de compenser de telles augmentations de coût. Répercuter celles-ci dans le prix du billet n'a pas été jugé commercialement réaliste.

Rentabilité oblige, conclut la SNCB dans la logique imposée par les autorités européennes, la seule solution restait la suppression du trafic de nuit.

La SNCB conseille à ses clients de se reporter sur son offre de jour, que nous allons détailler ci-après.

## Relations Pays-Bas - Belgique

Le service par trains classiques « *Benelux* » est maintenu toutes les heures entre Bruxelles et Amsterdam (locomotives bitension série 12 et voitures NS « *Benelux* »), ainsi que le service « *Thalys* » qui relie toutes les deux heures Paris - Bruxelles et Amsterdam, par la ligne classique en attendant l'ouverture de la « *LGV Nord* » après 2005, comme indiqué dans un article ci-après.

Le service international de proximité est maintenu entre Liège-Guillemins, Visé et Maastricht : ici, ce sont des automotrices doubles « classiques » de la SNCB qui sont utilisées. Conducteurs belges (dépôt de Liège) et néerlandais se partagent la conduite, l'accompagnement étant en général assuré par une double équipe : un(e) chef-garde belge et son homologue néerlandais(e).

## Relations Allemagne - Belgique

Le service *Thalys* Cologne - Bruxelles - Paris est réduit de sept à six circulations, la DB AG ne voulant plus voir circuler sur son réseau le premier train quittant Cologne-Deutz à 6h01, notamment pour des raisons de rentabilité. Après bien des pressions, ce train *Thalys* est finalement amorcé à Liège-Guillemins (départ à 7h35). L'excellente idée qui avait été émise il y a quelques semaines d'amorcer ce *Thalys* à Maastricht n'a pu, hélas, être concrétisée. Dommage... Pour les autres *Thalys* du service Cologne - Paris, le temps de parcours en Allemagne ne semble pas avoir été raccourci, ce qui démontrerait que les Allemands ne roulent pas encore à grande vitesse sur la ligne complètement rénovée entre Cologne et Düren.

Le service ICE Francfort - Liège - Bruxelles-Midi est maintenu, mais via la ligne 36 classique, et pour quelques mois encore... Il semblerait que le freinage électrique des rames ICE 3 allemandes ou hollandaises utilisées sur cette relation provoquerait des interférences avec la signalisation embarquée... à moins qu'il s'agisse de manoeuvres d'arrière-garde de la SNCB, partenaire de *Thalys*... Saura-t-on jamais... Dès que les mesures de protection seront prises, l'ICE 3 devrait circuler bien circuler par la ligne 2, à 300 km/h permettant un gain de 13 minutes entre Liège et Bruxelles-Midi. Ce sera sans doute pour 2004...

Mais il y a mieux... La *Deutsche Bahn* exige, dès 2005, de pouvoir mettre un train ICE 3 en ligne toutes les deux heures entre Francfort, Liège, Bruxelles et Paris : une offre concurrente, ou complémentaire si l'on veut à l'offre *Thalys*. Dans l'esprit de la *Deutsche Bahn*, *Thalys* et ICE se partageraient ainsi les créneaux horaires, ce qui permettrait la circulation d'un train toutes les heures entre Paris et Cologne via Bruxelles et Liège.

A cet égard, les journalistes du journal « Le Soir »<sup>1</sup> ont pu comparer le confort respectif du *Thalys* et de l'ICE 3 entre Liège et Cologne en automne dernier. Pour le temps de parcours, 1h20 pour l'ICE, 1h26 pour le *Thalys*, soit sensiblement la même chose. Pour la motorisation, il y a une motrice à chaque extrémité pour le *Thalys*, tandis que la motorisation est répartie pour l'ICE 3, sans notable incidence sur le confort. Mais un avantage pour l'ICE : le compartiment panoramique d'about qui « permet, à l'enfant sommeillant en chaque passager, de contempler, à travers une vitre, le poste de pilotage et la voie qui défile à toute allure ».

Pour le confort par contre... Sensiblement plus large, l'ICE 3 offre plus de place aux voyageurs. « Là où le *Thalys* rebute les grands formats qui ne savent où caser leurs jambes, l'ICE les met à l'aise. Il y a même des compartiments séparés à six places, en 1<sup>ère</sup> classe, comme au temps des voitures I 6 sur l'axe Ostende - Cologne. Une fois assis, le constat est plus contrasté et amer : les velours rouges du *Thalys* sont déjà râpés, et les tablettes censées accueillir boissons et lecture battent de l'aile. Le confort ICE, lui, est « nickel ». Pour les bagages enfin, le couloir central du *Thalys*, exigü, pose problème lors des déplacements de voyageurs ; moins de problèmes pour l'ICE, au couloir plus large. Seule fausse note du TGV germanique : le café, servi à bord de la rame française est aromatisé à souhait, tandis que le kawa allemand, servi dans un gobelet-chope, figure au panthéon des jus de chaussette... »

<sup>1</sup> - Le Soir - 26 novembre 2003 : « Thalys et ICE : vers une bataille du Rail (Philippe Bodeux - Bernard Demonty) »



Les internationaux qui restent





**Les internationaux qui restent :**

↑ Le « *Whalys* » le 23 mai 1998 à Namur (rame TGV tritension):

à l'époque, la dalle ne couvrait pas encore les voies 1 et 2 (photo M. Lebeau)

↓ Le train EC 295 « *Jean Monnet* » Bruxelles-Midi - Strasbourg à Genval

le 30.05.03 : il dépasse à contrevoie, voie 2, le train IR Binche - Louvain-la-Neuve-Université (automotrice quadruple 833), qui entre sur la voie 3 (photo J.-P. Joly)

---

**Relations Liège - Aix-la-Chapelle (IR q)**

Comme nous l'avons indiqué dans notre livraison précédente, la relation IR q, Liège-Guillemins - Aix-la-Chapelle, créée le 15 décembre 2002 suite à la suppression de la liaison Ostende - Cologne toutes les deux heures, est un succès, malgré un horaire défavorable : à Liège comme à Aix-la-Chapelle, ce train ne donne ni ne relève correspondance de... rien ; il ne circule que toutes les deux heures, tandis que le matériel utilisé (des automotrices doubles classiques antérieures à 1970) est fatigué. Le district sud-est de la SNCB évalue à 250 les voyageurs qui traversent quotidiennement la frontière dans chaque sens. Ce nombre est en constante augmentation : il s'agit notamment de travailleurs frontaliers belges qui travaillent en Allemagne et d'étudiants allemands se rendant en Belgique.

Conjointement, l'*Aachener Verkehrs Verbund* (AVV) et la SNCB ont donc décidé, dès le 14 décembre 2003, d'augmenter - assez modestement il est vrai - la cadence de ces trains. De 9 trains par jour, on passe à 11 (dans chaque sens) avec l'ajout, en semaine seulement, d'un train matinal au départ de Verviers vers Aix-la-Chapelle (départ à 6 h 38) et d'un train en fin d'après-midi venant de Liers au départ de Liège-Guillemins (départ à 16 h 36).

Dans l'autre sens, deux nouveaux trains sont créés au départ d'Aix-la-Chapelle (départs à 7 h 08 et 17 h 42), l'un jusqu'à Liège... et Liers (!) et l'autre jusqu'à Verviers-Central.

Pour le roulement des rames, la SNCB a vraiment cherché l'économie. En matinée, c'est le train anciennement « P 7498 » (Welkenraedt - Liers), assuré par automotrices « classiques », qui est désormais amorcé à Aix-la-Chapelle (le parcours initial Welkenraedt - Aachen Hbf étant déjà accessible aux voyageurs). En fin de journée, le train P 8498 (Liers - Welkenraedt), assuré avec le même type de matériel, est prolongé jusqu'à Aix-la-Chapelle, avec retour à Verviers-Central, accessible aux voyageurs. Tous les trains de ce type sont exclusivement desservis par du personnel de la SNCB.

Pour l'avenir, une plate-forme eurégionale a été créée en février 2003 pour uniformiser les cadences des trains, les informations aux clients et améliorer le service. A court terme, l'objectif de l'AVV est de disposer au moins d'un train eurégional toutes les heures pour satisfaire les travailleurs transfrontaliers. L'AVV se dit prête à agir, mais attend une réponse belge, qui dépend notamment des dispositions du nouveau contrat de gestion de la SNCB, que nul n'a encore vu venir...

Le but de l'AVV est de créer une véritable ligne eurégionale qui ferait la boucle entre Aachen Hbf, Heerlen, Maastricht, Liège-Guillemins et Verviers-Central : un seul rebroussement, à Liège-Guillemins, serait nécessaire pour faire circuler ces trains. Mais pour y arriver, il faut dépasser les obstacles techniques liés entre autres à la

sécurité. Pour l'instant, il est impossible de faire rouler le même train en Allemagne, en Belgique et aux Pays-Bas : on pense ici aux nouveaux autorails diesel « Talent » doubles type BR 643.2, de construction Bombardier - Talbot, qui entrent actuellement en service sur l'Euregiobahn : ils doivent être agréés en Belgique, et disposer notamment du système belge de sécurité « Memor ». Pas question d'engager des engins électriques, car ni les NS, ni la DB AG, ni la SNCB ne dispose d'un matériel réversible tritension (1,5 kV NS, 3 kV SNCB, 15 kV 16,7 Hz DB).

## Caractéristiques de l'autorail Talent BR 643.2

### Généralités

Autorail Talent à deux caisses avec transmission diesel-mécanique

Système de sécurité allemand INDUSI I 60 R et ATBL néerlandais-belge Système GSM-R

Attelage automatique type 10 Scharfenberg

Couplage possible jusqu'à 4 autorails « Talent »

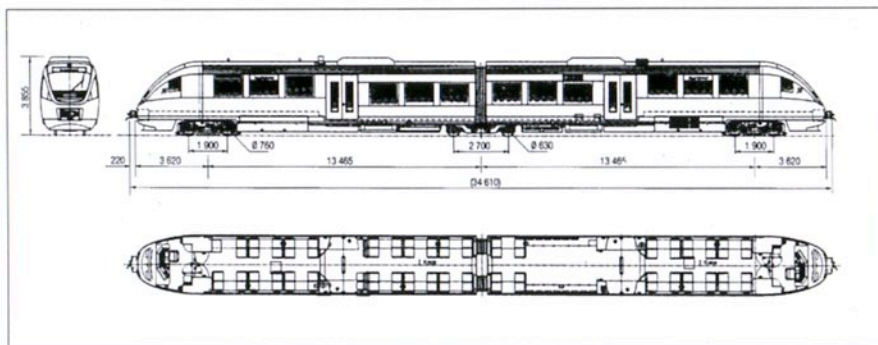
Prix unitaire : 2,3 millions €

### Dimensions

Disposition des essieux B' 2 B' - Rayon de courbure minimal : 100 m - Longueur : 34 610 mm - Largeur : 2 925 mm - Hauteur maximale : 3 855 mm

### Traction

Transmission diesel-mécanique - Puissance moteurs : 2 x 315 kW – moteurs marque Mercedes - Vitesse maximale : 120 km/h - Accélération : 0,92 m/sec<sup>2</sup> - Freinage de service : 1,0 m/sec<sup>2</sup>.



### Confort

Hauteur de plancher (bas) : 800 mm - Portes d'accès par élément : 2 - Largeur des portes : 1 300 mm - Places assises (en 2<sup>ème</sup> classe seulement) : 47 + 51 = 96 - Strapontins : 18 - Capacité en places debout : 112 voyageurs - Pas entre sièges : 1 750 mm.

Climatisation et information visuelle du prochain arrêt et du tracé de la ligne, informations sonores automatiques

**Poids :**

Poids total : 68 t - Poids total à charge : 75 t

Ce type d'autorail « *Euregiobahn* » a été commandé à 26 exemplaires. Il doit obéir par ailleurs à des spécifications particulières. En effet, le projet prévoit de le faire circuler à Aix-la-Chapelle, en voirie, sur la Jülicherstraße précisément, qui borde les actuelles usines Talbot, afin de rejoindre la gare des autobus (*Bushof*) d'Aix-la-Chapelle. Pour ce faire, on a prévu d'aménager un site propre dans l'axe de la rue, avec rails à gorge, accessible également aux autres véhicules de transport en commun (autobus) et aux véhicules prioritaires.

Aussi, ce type d'autorail doit être conçu selon les techniques « tramway ». Il doit être doté de la signalisation imposée par le code de la route, comme des feux « stop » ou des clignoteurs. Il doit aussi avoir des roues au profil adapté pour circuler sur des rails à gorge. Mais le problème le plus important est celui du freinage, qui doit être adapté : selon la réglementation allemande, tout véhicule de type *Straßenbahn* destiné à circuler sur la voie publique doit pouvoir s'arrêter sur une longueur de 17 mètres s'il roule à 30 km/h...

L'enjeu est donc de développer un système européen commun pour les trois réseaux hollandais, belges et allemands. L'AVV estime que le potentiel de voyageurs est là : les Allemands qui cherchent des maisons en Belgique, les touristes, étudiants et consommateurs qui n'hésitent plus à franchir la frontière.



Actuellement, le service Maastricht - Liège-Guillemins est assuré par automotrice classique SNCB - Visé - 09.06.02 - photo R. Marganne

On a appris une autre bonne nouvelle : les chefs-gardes belge sont désormais « outillés » pour délivrer des billets « Euregio »<sup>2</sup> à l'aide de leur ordinateur portable. Si le cœur vous en dit, et si vous n'êtes pas riverain des lignes 34 Liège - Hasselt, 37 Liège - Aix-la-Chapelle, 44 Pepinster - Spa-Géronstère ou 49 Welkenraedt - Eupen, où le billet Euregio est valable et donc délivré dans les gares, l'accompagnateur de train peut vous délivrer ce billet si vous êtes en possession d'un titre de transport valable par exemple jusqu'à Liège : le code à indiquer sur la machine est « CEU ».

Par contre, à la suite d'incompréhensibles blocages administratifs, les machines de guichet des gares SNCB non riveraines des lignes précitées ne peuvent délivrer ce type de billet.

Enfin, relevons que les trains IR q (Liège-Guillemins - Aachen Hbf) sont désormais numérotés dans la série 5000 (au lieu de 4900).

## Relations Bruxelles - Luxembourg

La SNCB a annoncé que, pour mieux rencontrer les besoins de ses clients, elle apportait d'importantes nouveautés et aménagements à la desserte de l'axe Bruxelles-Luxembourg. Ces améliorations, effectuées en collaboration avec la compagnie des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), permettent de réduire considérablement le temps de parcours sur plusieurs trains à partir du 14 décembre 2003.

Axe transversal complexe mais essentiel du réseau ferré belge, l'axe Bruxelles - Luxembourg relie deux des trois capitales européennes et ouvre la voie vers la côte belge, très prisée par la clientèle du sud de la province du Luxembourg ainsi que du Grand-Duché du Luxembourg.

Entre mi-mars 2004 et août 2006, d'importants travaux seront entrepris sur les autoroutes E 411 et E 25 afin de lutter contre le phénomène de « *punch-out* » dont elles sont victimes et réhabiliter celles-ci. La circulation automobile en sera très probablement fort perturbée. Le train constitue dès lors une alternative afin d'améliorer de manière globale la mobilité entre Bruxelles, Namur et Luxembourg.

Le 14 décembre prochain, la SNCB et les CFL (Chemins de Fer Luxembourgeois), en étroite collaboration, adaptent et améliorent leur offre en matière de services et de mobilité entre Bruxelles et Luxembourg et apportent à leurs clients plus de vitesse, plus de confort et plus de capacité.

Un nouveau concept de trains IC rapides (des IC+ ?) fait ainsi son apparition. Reliant chaque jour la gare de Bruxelles-Luxembourg (anciennement Bruxelles-Quartier-Léopold) et Luxembourg en 2h17 (2h38 au départ de Bruxelles-Midi), six trains IC plus rapides (trois dans chaque sens) permettent de gagner jusqu'à 22 minutes de temps de parcours sur les IC J actuels. Outre les gares bruxelloises et Luxembourg, ces trains IC rapides ne desservent plus que les gares de Namur, Libramont et Arlon<sup>3</sup> et offrent aussi aux habitants du Grand-Duché du Luxembourg plus de facilité et plus de rapidité pour se rendre à la côte belge ou à Londres, via l'Eurostar au départ de Bruxelles-Midi. Ces trains sont assurés par des automotrices triples AM tranche 1996.

<sup>2</sup> - libre-parcours transfrontalier à 12,5 € pour la journée en 2<sup>ème</sup> classe en semaine, pour deux adultes et trois enfants le week-end...

<sup>3</sup> - pour deux circulations sur trois, la troisième marquant en outre l'arrêt à Jemelle.

Les trains IC J voient quant à eux la durée de leur trajet entre Bruxelles et Luxembourg ramenée à 3 heures au lieu de 3 heures 03 : pour ce faire, l'arrêt à Arlon, anciennement de 5 minutes, est ramené à 2 minutes<sup>4</sup>.

Les 3 paires de trains IC rapides remplacent en fait les 2 paires d'EuroCity « Grand-Ducal » 102-103 et « Etoile d'Europe » 104-105 et la paire de trains internationaux classiques de nuit 489-499. Rappelons que les IC J offriront aux clients un matériel moderne tout confort et climatisé, composé d'automotrices AM 96 ou - aux heures de pointe - des nouvelles voitures M6 à double étage, permettant de proposer jusqu'à 20% de places assises supplémentaires.

Ainsi, en semaine, 45 trains, offrant au total plus de 22 000 places assises, circulent chaque jour entre les deux capitales européennes - 23 à destination de Luxembourg et 22 à destination de Bruxelles - et c'est un total de 325 trains de voyageurs qui continuent à circuler, chaque jour, en semaine, sur tout ou partie des lignes 161 et 162.

La SNCB rappelle que, dans l'avenir, d'importants investissements sont programmés afin de moderniser l'axe Bruxelles - Luxembourg. Le plan pluriannuel de la SNCB prévoit ainsi pas moins de 860 millions € d'investissements d'ici 2012 : 83,5 millions € seront consacrés aux travaux d'extension de capacité visant à augmenter la vitesse commerciale sur l'axe, 283 millions € seront consacrés au maintien de la capacité sur les lignes 161 et 162, 30 millions € seront consacrés à la traversée de Namur et 465 millions € seront utilisés pour la mise à quatre voies de la ligne 161 entre Ottignies et Bruxelles, dans le cadre du RER.

Ces investissements pourraient par ailleurs être complétés par le projet Eurocap-Rail, qui a été repris dans les travaux d'infrastructure prioritaires au niveau européen.

## Relations au-delà de Luxembourg

Le train de nuit INT 498/499 Bruxelles - Coire/Chur est donc supprimé.

En ce qui concerne les trains de jour, toutes les relations de l'axe Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg - Chur - Milan sont (provisoirement !) maintenues, mais la voiture bistro est supprimée à bord de ces trains en Belgique. Le train 96/97 « Iris » Bruxelles-Midi - Coire/Chur est désormais assuré par des voitures SNCB de type I 11, tandis que le train 90/91 « Vauban » Bruxelles-Milan est équipé de matériel italien. Le « Jean Monnet » Bruxelles - Strasbourg 295/296 continue lui aussi à circuler.

## Un « beau petit train » va quitter le paysage ferroviaire belge

Dans le cadre de la restructuration drastique (par suppression !) des trains internationaux, la SNCB a donc décidé la suppression de la paire de trains Eurocités (Eurocity) EC 105/104 « Etoile d'Europe », à partir des nouveaux horaires d'hiver du 15 décembre 2003.

<sup>4</sup> - cet arrêt de 5 minutes à Arlon permettait le scindage et le regroupement des automotrices triples tranche 1996 : alors que les trains de l'axe IC J comptent systématiquement 6 voitures entre Bruxelles et Arlon, une seule unité parcourait la plupart du temps la section Arlon - Luxembourg et retour. Cette possibilité est aujourd'hui supprimée ...

Créé en 2000, l' EC 105 reliait Bruxelles à Luxembourg en 2 h 48, tandis que l' EC 104 assurait le train d'équilibre Luxembourg - Bruxelles en 2 h 37 ; ces deux trains assuraient un arrêt à Namur et à Arlon.

A l'origine, ces EC 105/104 se composaient d'une locomotive série 27 et de cinq voitures internationales de type 16/110 ; mais la clientèle ne fut pas au rendez-vous, et, depuis les horaires de décembre 2002, leur composition fut réduite à trois voitures internationales de type 16/110 dont une seconde classe encore en livrée d'origine « Eurofima » orange ; l'autre seconde classe et la voiture de première classe portaient, elles, la nouvelle livrée internationale SNCB « *post-Memling* » : ce qui, avec la robe bleue et jaune de la série 27, faisait de ces deux EC, une toute petite rame haute en couleur et facile à saisir dans sa totalité pour les photographes.

Ce train EC 105/104, ainsi que l' EC 103/102 « *Le Grand Ducal* » (qui, lui, depuis trois ans, avait abandonné les voitures internationales tractées pour une UM d'automotrices triples tranche 96) seront donc supprimés ; mais, en compensation, et à partir du 15 décembre 2003, du lundi au vendredi uniquement, trois nouvelles relations rapides (avec arrêt à Namur, Libramont et Arlon) sont créées entre Bruxelles et Luxembourg, au moyen d'automotrices du type 96 : il s'agira des relations 4606, 4614 et 4618 (de Bruxelles à Luxembourg) et leurs trains d'équilibre 4624, 4636 et 4640 (de Luxembourg à Bruxelles). La meilleure relation se fera en 2 h 37, la moins rapide, en 2 h 48.

Enfin, les relations 4618 (vers Luxembourg) et 4629 (vers Bruxelles) marqueront, elles, un arrêt supplémentaire à Jemelle. Il est à remarquer, aussi, que les relations du matin et du soir emprunteront, pratiquement, des créneaux horaires de trains « P » d'heures de pointe.

M. Lebeau

## Relations vers la France

Après de nombreuses discussions, tous les trains *Thalys* vers Paris-Nord<sup>5</sup> ont été maintenus au-delà du 14 décembre 2003. Mieux : l'un ou l'autre train *Thalys* de la ligne Paris-Nord - Bruxelles-Midi sera prolongé jusqu'à l'aéroport de Bruxelles-National via les lignes 36 et 36 C.

On remarquera que les autorités politiques belges ont imposé à la SNCB de prendre à sa charge le déficit du train *Thalys* Liège- Namur - Charleroi - Mons - Paris-Nord, surnommé « *Whalys* » ; la SNCF voulait le supprimer, par manque de rentabilité : ici, le monde politique wallon s'est ému, tout en promettant de faire prendre à la charge de la Région une campagne publicitaire de promotion de ce train.

*On remarquera que les arguments de rentabilité sont « à géométrie variable » selon qu'il s'agit de supprimer les trains de nuit ou de conserver le « Whalys » ; nous voici rassurés : les « lois » économiques, dont on voudrait faire croire qu'elles s'imposent à tout coup, n'ont donc rien de « surnaturel » ou d'« inéluctable » : ne seraient-elles pas plutôt le fait de ceux qui les brandissent... quand elles les arrangent ?*

---

<sup>5</sup> - pour rappel, le premier *Thalys* de la journée en provenance de Cologne pour Paris via Bruxelles partira désormais de Liège-Guillemins : il se voit amputé de son parcours allemand.



**Le train EC « Grand Ducal », assuré par automotrice triple tranche 96 de la SNCB, quitte Arlon pour Luxembourg - photo R. Marganne - 05.08.03**

### **Relations Eurostar vers le Royaume Uni**

A partir du 14 décembre, un train *Eurostar* supplémentaire circule tous les jours de la semaine. Il y a donc 9 allers-retours entre Bruxelles et Londres du lundi au vendredi. Rappelons que, depuis l'ouverture de la première section de la ligne à grande vitesse britannique entre la sortie du tunnel et la banlieue de Londres, le 28 septembre 2003, les trains Eurostar circulent sur cette nouvelle ligne, en service commercial, à la vitesse de 300 km/h, ce qui a permis ainsi de réduire le temps de parcours de 20 minutes depuis Bruxelles, Paris et Lille à destination de Londres Waterloo (meilleurs temps de parcours en 2h20 depuis Bruxelles, 2h35 depuis Paris, et 1h40 depuis Lille).

### **En conclusion...**

A l'heure de l'Europe, les chemins de fer élargent leur réseau... européen. Des arguments économiques - dont on a bien vu les limites... voire parfois l'hypocrisie - permettent aux responsables ferroviaires de se donner bonne conscience.

Pendant ce temps-là, la concurrence - si vantée pour ses vertus de baisse des prix - ne reste pas inactive. Des lignes internationales d'autocar fleurissent, non seulement vers l'Europe centrale et orientale, mais même là où on ne l'attendait pas : le dernier exemple est la création d'une ligne régulière entre Luxembourg et Bruxelles (*station de métro Delta*). Les compagnies aériennes « low coast », elles, prospèrent via Internet.

Et l'Europe des gens ? Où est-elle dans cette belle cacophonie ?

R. Marganne

## Épilogue des services postaux de la SNCB

La collaboration séculaire entre La Poste et la SNCB pour l'acheminement du courrier s'est achevée le 10 octobre 2003. Les navettes par automotrices électriques postales entre les cinq centres de tris actuels de la Poste, qui représentaient l'ultime transport de courrier par voie ferrée ont cessé.

Au 28.05.2000, ces automotrices assuraient encore, en 9 journées de roulement, des parcours en étoile au départ de FBKIT (Bruxelles X) vers FCVP (Antwerpen X) en 8 trains, vers FC RTP (Charleroi X) en 8 trains, vers FLTP (Liège X) en 8 trains, et vers FGSP (Gent X) en 8 trains. Il y avait aussi des parcours navette entre FGSP (Gent X) et FCVP (Antwerpen X)<sup>6</sup>. Par contre, le courrier pour la province du Luxembourg n'était déjà plus acheminé par automotrice postale entre Bruxelles X et Libramont.

Les trains postaux ont roulé pour la dernière fois entre Bruxelles X et Gand X le vendredi 10/10/2003. Mais ils étaient déjà « à vide », car la Poste avait déjà mis des camions en ligne dès le 6 octobre, le train ne jouant plus que le rôle de dépannage « au cas où... »

Voici comment la Poste justifiait - *en substance* - sa décision de rompre son contrat séculaire avec le chemin de fer dans son magazine d'entreprise « *Texto* »<sup>7</sup>.

« Le 6 octobre dernier, un chapitre long de plus de 160 ans de l'histoire postale s'est refermé. A cette date en effet, le transport du courrier par train a pris fin.

Désormais, tous les transports s'effectueront par la route. Cette décision permettra de réduire les coûts et d'accroître la qualité.

La décision de supprimer le transport ferroviaire n'est pas tombée du ciel. Elle résulte d'une évolution naturelle. Ainsi, depuis 1985, le nombre de kilomètres parcourus sur le rail chaque année avait déjà fortement baissé<sup>8</sup>. Déjà en avril 2003, le transport par chemin de fer a pris fin entre les centres de tri, à l'exception de la liaison entre Gand X et Bruxelles X. Depuis le début du mois d'octobre, ces trajets s'effectuent également par la route.

Malgré une excellente collaboration avec la SNCB, le transport routier est préférable pour plusieurs raisons. Le contrat de la Poste avec la SNCB expire à la fin de cette année et la Poste ne souhaite plus conclure d'engagement à long terme. De plus, des investissements colossaux s'imposaient pour renouveler le matériel et le transport ferroviaire se révélait déjà beaucoup plus coûteux que le transport routier. En utilisant des camions, la Poste compte réaliser des économies considérables.

Il ne s'agit toutefois pas de l'unique motif justifiant la suppression. Le transport du produit par train était fortement dépendant de paramètres temporels, ce qui entraînait l'apparition de pics. Aujourd'hui, avec des camions, les volumes peuvent être

<sup>6</sup> - notez bien les abréviations télégraphiques des centres de tri postal : elles tombent en désuétude.

<sup>7</sup> - *Texto* n° 17 - novembre 2003.

<sup>8</sup> - NDLR : à la suite de l'application, du plan IC-IR en juin 1984, la SNCB avait décidé de ne plus transporter de sacs de courrier dans ses trains de voyageurs, afin d'améliorer leur régularité.





Adieu, automotrices postales !



- ☒ automotrice postale à l'atelier de traction de Merelbeke le 10.06.2000  
(photo J.-P. Joly)
- ☒ automotrice postale au passage à Duffel (ligne 27) le 28.01.2000  
(photo M. Grieten)
- 

répartis plus efficacement et la capacité du centre de tri mieux exploitée. Par ailleurs, le transport par camion offre davantage de flexibilité que les trains postaux dont les horaires ne pouvaient pas être adaptés. Aujourd'hui, la Poste agit de manière proactive, en fonction des volumes à transporter. Un simple coup de fil et le courrier est transporté, et arrive à destination au moment le mieux adapté à son traitement.

Les quinze trains encore en usage ont été remplacés par autant de nouveaux grands camions, avec un impact favorable sur l'emploi : 25 nouveaux chauffeurs. Dans les centres de tri aussi, des changements s'opèrent. Les quais de chemin de fer sont fermés, ce qui libère de l'espace. Une partie du personnel sera désormais également employée sur les quais de déchargement des camions.

L'utilisation de camions cadre-t-il avec le souci croissant de protection de l'environnement ? Et qu'en est-il du problème de l'encombrement des routes ? L'augmentation du nombre de kilomètres supplémentaires sur la route n'est pas trop forte. De plus, il s'agit de nouveaux camions équipés de technologies de pointe, telles que des catalyseurs, pour limiter le plus possible la pollution. Et les embouteillages ? Les trajets entre les centres de tri ont principalement lieu en fin de soirée et pendant la nuit... A l'échelle internationale, la tendance à recourir au transport routier se généralise de plus en plus. »

Voilà comment la Poste se justifie... Que chacun apprécie la qualité de ses arguments...



**Train postal au passage à Bierset, en route pour Bruxelles X**  
(photo M. Grieten - 24.09.97)

## Les investissements 2004 à la SNCB

Le budget d'investissements de la SNCB pour l'année 2004 est fixé. Une somme de 1,5 milliard € sera ainsi investie en 2004, soit 20% en plus qu'en 2003. Elle se répartit comme suit :

### Accueil à la clientèle : 86 millions €

Il s'agit de la rénovation, de l'entretien ou de l'aménagement des gares. En 2004, des travaux conséquents pourront être réalisés dans près de 50 gares (par exemple à Bruxelles-Luxembourg, Mons, Namur, Saint-Ghislain, Tamines, Louvain, Saint-Nicolas, Saint-Trond, Malines...). Les travaux de Liège-Guillemins et d'Anvers Central se poursuivront également. Des investissements plus modestes seront aussi réalisés dans d'autres gares afin de permettre par exemple l'installation d'équipements de sonorisation ou le placement d'abris sur les quais.

### Maintien de capacité et entretien du réseau : 307 millions €

Ce poste comprend les travaux d'entretien à réaliser sur les grands axes (travaux de voies, caténaires, alimentation électrique, signalisation...). Ceci porte à la fois sur les axes du trafic voyageurs et du trafic marchandises. Le budget comprend également le remplacement et l'entretien d'ouvrages d'art (ponts, tunnels...) et la suppression ou le renouvellement de passages à niveau afin d'améliorer la sécurité.

Le budget 2004 prévoit en outre des investissements importants dans les développements des **projets liés à la sécurité du réseau et du trafic**, notamment le GSM-R, le système ETCS (pour le contrôle de la vitesse des trains) et l'informatisation des cabines de signalisation.

### Extension du réseau classique : 106 millions €

Le budget prévoit notamment l'extension des installations marchandises des ports d'Anvers et de Zeebrugge, et la création de la liaison Aubange (B) - Mont-St-Martin (F) sur l'axe *Athus-Meuse*.

Pour le trafic voyageurs, 2004 verra la poursuite des travaux d'aménagement des infrastructures ferroviaires, par exemple dans les gares de Namur et Charleroi-Sud, des travaux d'extension de la capacité entre Gand et Bruges ou les travaux de la courbe de raccordement de Louvain (permettant de passer directement de la ligne 36 venant de Bruxelles vers la ligne 35 vers Aarschot sans passer par la gare de Louvain).

### Projet TGV : 557 millions €

Les travaux TGV se poursuivent dans la perspective d'une mise en service commerciale de la branche nord vers les Pays-Bas (ligne 4) et de la branche est vers l'Allemagne (ligne 3) pour la fin 2006.

### Projet RER : 72 millions €

Les procédures relatives aux extensions de capacité se poursuivent selon le timing prévu dans la perspective de la délivrance de plusieurs permis de bâtir au 2<sup>ème</sup> semestre 2004. Les premiers chantiers importants sur les lignes concernées devraient pouvoir être entamés dès 2005. Pour rappel, ces travaux concernent :

- tunnel Watermael - Josaphat et courbe de Nossegem
- 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> voies Watermael – Louvain-la-Neuve
- 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> voies Braine-l'Alleud – Uccle
- 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> voies Bruxelles – Denderleeuw

### **Matériel roulant : 251 millions €**

Ce poste reprend essentiellement les premières tranches d'investissements relatives à l'acquisition d'une seconde tranche de voitures M6 à deux niveaux, avec cette fois des voitures-pilote, « oubliées » de la première commande, de locomotives électriques polytension (un cahier de charges pour l'acquisition d'une cinquantaine de locomotives quadritension est en voie de finalisation), de locomotives de manoeuvre (suite de la commande de locomotives série 77) et de wagons de marchandises.

Le programme de modernisation des automotrices doubles classiques n°600 et suivants et des voitures M4 est également poursuivi.

**D'autres investissements** seront aussi réalisés dans d'autres domaines tels que les outils de production et l'informatique.

#### **Nomination d'un nouveau directeur de district en Wallonie (région Sud-est)**

Le Conseil d'administration de la SNCB a approuvé la nomination de Monsieur Iwan COUCHARD comme directeur du *District Sud-Est* à partir du 1<sup>er</sup> décembre prochain, en remplacement de Florent Loumaye parti à la retraite. Iwan COUCHARD occupait jusqu'à présent une fonction de direction à TUC Rail, la filiale de la SNCB chargée de d'étudier et de réaliser le projet TGV. Iwan Couchard est notamment en charge des travaux liés à la réalisation du tunnel de Soumagne (ligne à grande vitesse vers l'Allemagne).

### **Autres changements à la SNCB en 2004**

#### **Cessation de l'activité minibar à la SNCB**

Pour des raisons de rentabilité, la SNCB annonce qu'elle se voit contrainte de cesser son offre de service minibars à bord de ses trains intérieurs à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2004 : elle a en effet procédé à la rupture de son contrat avec la firme privée *Sodexo* qui assurait le service.

Jusqu'au 31 décembre 2003, la SNCB a offert, quotidiennement, un service minibar à bord de 44 trains Intercity aller-retour (88 trajets) sur un total des 3500 trains (trajets) mis en ligne chaque jour. Il s'agissait notamment des relations IC Ostende - Eupen, Bruxelles - Luxembourg, ou des relations de week-end entre Genk ou Liège et Blankenberge ou Knokke.

Rappelons quelques souvenirs : les automotrices triples tranche 1996 avaient été pourvues lors de leur construction - à grands frais - de l'intercirculation à la mode « danoise » notamment pour pouvoir assurer facilement le service minibar. En 1998, lors de la mise en route de la nouvelle version du plan IC-IR, d'autres relations avaient été desservies par minibar, comme la dorsale wallonne (IC Herstal - Lille-Flandres). L'expérience fut rapidement abandonnée par manque de rentabilité. Enfin, à la même

époque, de lourds chariots « minibar » avec batteries avaient été conçus et mis en service afin de tenir l'eau bien chaude pour servir café et thé.

Bref, encore un service à la clientèle en moins... La SNCB assure que la cessation de cette activité lui permettra de réaliser des économies de l'ordre de 2 millions € par an... Il n'y a pas de petits profits...

Et tant pis pour les quelque 73 emplois que ce service minibar créait...

## **Trains SNCB non fumeurs au 1<sup>er</sup> janvier 2004**

Le Parlement fédéral belge a décidé d'interdire de fumer dans tous les trains de la SNCB.

### **Courrier des lecteurs - billet d'humeur**

*De notre membre G.C. d'Ayeneux*

« Quoique fumeur, j'ai toujours voyagé jusqu'ici en « non fumeurs », précisément pour des questions de confort. J'ai horreur des atmosphères confinées qui empestent le tabac. Donc je me réjouis de la décision.

Mais, pour faire « passer la pilule », faut-il vraiment raconter n'importe quoi ? Je regrette que les hommes de notre époque aient perdu tout sens critique et soient disposés à jouer les moutons de Panurge, c'est-à-dire à accepter comme argent comptant n'importe quel bobard, pourvu qu'il ait un semblant de légitimité.

La température dans les compartiments fumeurs serait supérieure à celle des non fumeurs ! Là, il faudra m'expliquer ! À cause peut-être de l'extrémité rougeoyante d'une cigarette ? ou de la flamme épisodique d'un briquet ? À moins que les fumeurs soient dotés d'un métabolisme supérieur...? Ce en quoi, je bombe le torse ! Mais ne serait-ce pas plutôt parce qu'ils sont davantage fréquentés ?

Des voyageurs préféreraient la pose debout sur les plates-formes plutôt que voyager dans un compartiment fumeurs ? Ne serait-ce pas plutôt l'inverse ? Quand on sait l'exiguïté des compartiments fumeurs dans nos automotrices et autres voitures III, je comprends mal comment la mesure pourra offrir davantage de places aux heures de pointe. Quand on sait par ailleurs que les compartiments fumeurs, toujours bondés, sont systématiquement squattés par les agents SNCB (en 1<sup>ère</sup> classe évidemment) et par ceux qui desservent les mini-bars (dont on attend vainement le passage dans les autres compartiments), on est en droit de se demander si, une fois de plus, on ne nous prend pas pour des imb... »

Des exemplaires supplémentaires des n° de **trans-fer** parus dans l'année 2003 (127, 128, 129 et 130) sont toujours disponibles. Pour obtenir un n° de ces n° de trans-fer, il suffit de verser la somme de **6 €** pièce au compte **240-0380489-59** de GTF asbl - Editions, B.P. 191, B-4000 Liège 1.

Indiquez simplement en communication le (ou les) n° de **trans-fer** souhaité(s).

# La ligne à grande vitesse Anvers-frontière néerlandaise: travaux à mi-parcours

## Introduction

Depuis octobre 2000, la SNCB procède à l'aménagement de la nouvelle ligne à grande vitesse longeant l'autoroute E19 entre Antwerpen-Luchtbal et la frontière néerlandaise (LGV nord). Les travaux sont à présent en cours depuis plus de trois ans et sont plus ou moins à mi-parcours.

Au printemps 2004, la plupart des travaux de génie civil seront terminés (ponts, murs de soutènement, etc.). C'est alors que débutera l'aménagement de la voie proprement dit. C'est aussi à ce moment que la voie de chantier entre Anvers-Nord et la nouvelle LGV sera prête, ce qui permettra d'acheminer avec des trains de travaux tous les matériaux nécessaires à la pose de la voie (ballast, rails, poteaux de caténaire, etc.).

L'équipement de voie et la signalisation seront installés à partir de 2005. La nouvelle ligne de chemin de fer sera entièrement terminée début 2006. Suivra alors une année complète de tests, d'essais d'homologation et de formation des conducteurs de train. La nouvelle ligne à grande vitesse sera prête à la fin 2006 et des trains pourront circuler à 300 km/h sur la nouvelle LGV.

## Caractéristiques de la LGV nord

La ligne à grande vitesse entre Anvers et la frontière belgo-néerlandaise fait partie de la branche nord de la LGV entre Bruxelles et la frontière néerlandaise. L'exploitation de cette branche nord permettra de réduire de moitié le temps de parcours entre Anvers et Amsterdam, qui n'atteindra plus qu'une heure et sept minutes (sous réserve de l'horaire définitif).

La branche nord a une longueur de 87 km et comprend trois parties : la ligne 25 Bruxelles - Anvers qui a déjà été modernisée, la jonction nord-sud d'Anvers, longue de 3,8 km et pour laquelle un tunnel vient d'être foré, et enfin, la LGV entre Anvers et la frontière belgo-néerlandaise.

Un tunnel creusé sous la Havanastraat (Anvers-Luchtbal) constitue le point de départ de cette ligne à grande vitesse, numérotée « 4 » par la SNCB.

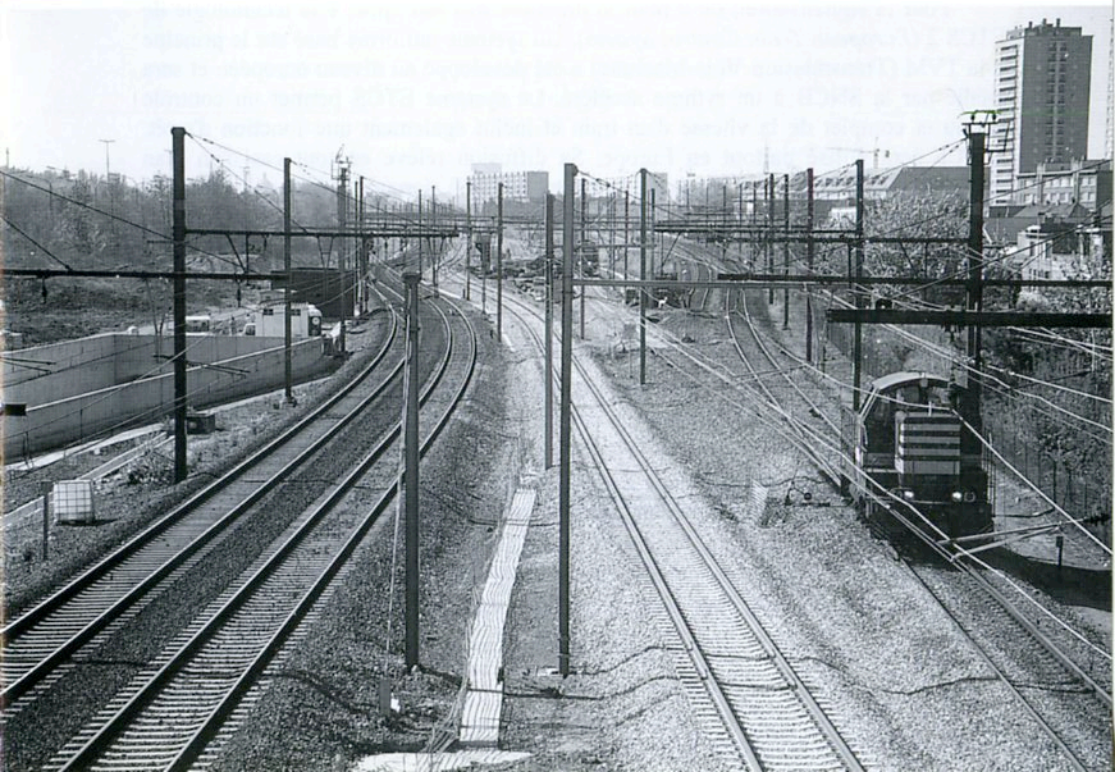
La LGV croise ensuite les bretelles de l'échangeur E19/A12 pour ensuite rejoindre la E19 à hauteur de la Laaglandlaan. La nouvelle ligne continue ensuite à l'ouest de l' E19 et le train poursuit sa course vers les Pays-Bas via les entités de Merksem/Ekeren (Anvers), Schoten, Brasschaat, Brecht, Wuustwezel et Hoogstraten.

## Une symbiose étroite

Afin d'économiser le plus d'espace possible, la SNCB a opté pour une symbiose étroite entre route et rail; en clair, la LGV est venue se greffer le plus près possible de l'autoroute. Cette solution a permis de réduire au maximum le nombre d'expropriations pour l'aménagement de la LGV. 761 parcelles ont été expropriées dont 32 habitations.



Anvers-Dam et Anvers-Luchtbal



⚡ La construction du tunnel de jonction sous la ville d'Anvers avance et à son extrémité à hauteur d'Anvers Dam, la place du Dam est en plein travaux ; la nouvelle ligne sortira après la place pour franchir le canal Albert. Juste derrière le bâtiment de la gare d'Anvers-Dam, sur la ligne 12, une automotrice quadruple « 800 » fait arrêt le 17.04.03.

⚡ Les travaux d'aménagement des voies se poursuivent également à hauteur d'Anvers Luchtbal pour permettre l'insertion de la LGV 4 vers la Hollande. Après le déplacement complet des 2 voies de la ligne 27A, c'est au tour de la ligne 12 de « bouger » ; sur cette vue prise le 17.04.03 en direction d'Anvers, on distingue : à gauche, le passage inférieur de la LGV 4 sous les 2 nouvelles voies de la ligne 27A ; au centre, la toute nouvelle voie B de la ligne 12, mise en service deux jours plus tôt ; à droite, où circule la 8266, la voie A de la ligne 12 ; au centre des 2 voies de la ligne 12, la future voie A et l'ancienne voie B. Cette nouvelle disposition des voies a nécessité la fermeture du point d'arrêt d'Anvers Luchtbal le 15.04.03, sans remplacement, si ce n'est Anvers Noderdokken, et cela en attendant l'ouverture du nouveau point d'arrêt situé à la Groenendaallaan le 01.09.03, offrant de bien meilleures connections avec le réseau de De Lijn - photos M. Grieten

---

## Le système ETCS 2 en primeur

La nouvelle LGV nord sera équipée en 25 kV 50 Hz, comme les autres lignes à grande vitesse belge. Il en sera de même aux Pays-Bas.

Pour la signalisation, on a pour la première fois fait appel à la technologie de l'ETCS 2 (*European Train Control System*). Un système uniforme basé sur le principe de la TVM (Transmission Voie-Machine) a été développé au niveau européen et sera installé par la SNCB à un rythme accéléré. Le système ETCS permet un contrôle continu et complet de la vitesse d'un train et inclut également une fonction d'arrêt. L'ETCS sera utilisé partout en Europe. Sa diffusion relève en tout cas d'un plan ambitieux. En Belgique, ce ne sont pas moins de 8000 signaux et 700 véhicules qui devront être adaptés.

## Les chantiers de la LGV nord : état d'avancement

Pour l'instant, toute la zone située à côté de l'autoroute E19 entre Antwerpen-Luchtbal et la frontière néerlandaise se résume à un vaste chantier. Vingt ponts devront subir des travaux pour le passage de la LGV: douze d'entre eux ont déjà été adaptés.

Aucun pont ne sera toutefois démoli (à l'exception du pont De Mosten). Les ponts sont uniquement adaptés et prolongés pour enjambrer la LGV.

Cinq entrées et sorties vers l'autoroute doivent être adaptées. Les travaux de transformation des entrées et sorties ont été étalés sur deux ans afin d'entraîner le minimum de désagréments pour le trafic routier. La moitié des adaptations ont déjà été effectuées.



## Le long du trajet de la nouvelle ligne à grande vitesse



Le 17.04.03, à hauteur d'Anvers-Luchtbal, mais en en direction de la Hollande, vue du futur site de la LGV 4 ; à gauche, le point d'arrêt d'Anvers Noorderdokken, avec, sur la ligne 27A, un train remorqué par une locomotive série 23 vers le port et la locomotive électrique 2025 y revenant haut-le-pied (photo M. Grieten).

### Tunnel de la Havanastraat (Merksem)

Un tunnel percé sous la Havanastraat (Anvers-Luchtbal) constitue le point de départ de cette ligne à grande vitesse. La LGV croise ensuite les bretelles de l'échangeur E19/A12 et la vallée de la Larse Beek pour ensuite retrouver l'autoroute E19 à hauteur de la Laaglandlaan. Le tunnel sous la Havanastraat est déjà prêt depuis fin juillet 2003.

### Aménagement d'un viaduc à la Kleine Barel (Merksem)

Un viaduc ultramoderne doté d'écrans antibruit transparents est en construction au noeu de communication de la Kleine Barel. Les deux élégants ponts en arc de 60 mètres de longueur qui enjambent la Kapelsesteenweg et la Bredabaan seront les deux fleurons de la ligne. Le pont de la Kapelsesteenweg a déjà été amené entièrement monté sur place. Dans la nuit du 10 au 11 octobre 2003, ce colosse d'acier a été déplacé vers son emplacement définitif. Les ponts en arc feront de la Kleine Barel une énorme porte d'accès à la Métropole.

Les différentes parties du viaduc sont acheminées vers le chantier de la Kleine Barel au moyen de camions spéciaux. Une zone de chantier a été aménagée sur place pour le montage des nouveaux ponts. Les ponts en arc ont été déplacés pendant toute

une nuit et installés sur des échafaudages temporaires. Cette manière de travailler permet de perturber le moins possible le trafic.

En plus des bretelles d'entrée et de sortie de la E19, une route de raccordement supplémentaire est aménagée de la Bredabaan vers Anvers. Elle représentera un énorme progrès pour les usagers de la route. Le trafic venant de Brasschaat en direction du Ring d'Anvers gagnera ainsi en fluidité. La SNCB apporte ainsi sa pierre à l'édifice pour traiter la problématique de la mobilité autour d'Anvers. Les travaux effectués au niveau de la Kleine Bareel ont été entamés en septembre 2002 et se poursuivront encore jusqu'en août 2004.

## **Pertuis du Peerdsbos**



### **Vue des 3,2 km du pertuis du Peerdsbos (photo Coolens - SNCB)**

Le Peerdsbos, situé au nord d'Anvers, est l'une des plus riches réserves naturelles de la région. Des mesures spécifiques s'imposaient dès lors afin de limiter l'impact environnemental de l'aménagement de la LGV. La SNCB a décidé de faire passer la ligne à grande vitesse dans un pertuis.

Le tube en béton couvert vise à empêcher d'éventuelles chutes d'arbres sur la ligne à grande vitesse. Il joue en outre le rôle de barrière acoustique tant pour les trains que pour le trafic routier. Le niveau sonore dans le Peerdsbos diminuera d'environ 10 dB car le bruit causé par l'E19 sera aussi mieux amorti. La zone de loisirs du Peerdsbos gagnera ainsi en qualité.

Le pertuis du Peerdsbos est pratiquement terminé. Ce sont surtout les grandes ouvertures pratiquées côté E19 qui accrochent le regard. Celles-ci sont nécessaires pour évacuer le déplacement d'air que les trains provoqueront dans le pertuis. Sans ces

ouvertures, les passagers des trains seraient confrontés à une différence de pression désagréable. Au printemps 2004, de la végétation sera plantée de part et d'autre du pertuis afin que la verdure puisse masquer le béton de l'ouvrage. Pour des raisons de sécurité, des grillages ont été placés sur les ouvertures afin d'éviter toute intrusion dans le pertuis.

Ce pertuis est une construction gigantesque: 3,2 km de long, 17 mètres de large et 9 mètres de haut. Une extrémité se trouve à environ 650 mètres de la Kleine Bareel à Merksem tandis que l'autre se trouve à la Elshoutbaan à Schoten. Du côté de la Kleine Bareel (en direction des Pays-Bas), la ligne à grande vitesse passe dans une construction en béton en forme de U. Suivent alors 3,2 km de pertuis. Des murs de soutènement en béton d'une hauteur de plus ou moins 8 mètres sont érigés entre la Elshoutbaan et les plans d'eau du Bloso; ces murs feront également office d'écrans antibruit.

### **Les plans d'eau du Bloso**

Les travaux battent également leur plein aux plans d'eau du Bloso. Une digue de terre occupe déjà une petite partie des nappes d'eau. A l'issue des travaux, les trains circuleront à la même hauteur que les voitures empruntant l'E19. Un écran antibruit en polycarbonate sera placé du côté extérieur.

L'objectif initial était de croiser les plans d'eau du Bloso au moyen d'un pont. Il fallait en effet tenir compte du tirant d'air du canal de poussage qui était prévu entre Oelegem et Zandvliet. Comme ces projets ont été abandonnés par le gouvernement flamand, il a fallu trouver une alternative.

Dans le cas présent, il était inutile de construire un pont fort onéreux. En guise d'alternative, on a opté pour une digue de terre surélevée traversant les plans d'eau du Bloso.

### **Nouveau point d'arrêt à Brecht**

A Brecht, à hauteur de la Beethovenstraat, le nouvel arrêt « *Noorderkempen* » sera desservi par des trains régionaux à partir de 2006. Grâce à ce point d'arrêt, la région disposera d'une liaison ferroviaire rapide avec Anvers et Breda et d'un trafic plus fluide vers Bruxelles. Le nouveau point d'arrêt pourra aussi contribuer à résoudre les problèmes d'embouteillages sur la E19. L'aménagement de la branche nord de la LGV constitue donc une véritable bénédiction non seulement pour les relations internationales, mais aussi et surtout pour le trafic intérieur; de plus, la mobilité en général profitera de la nouvelle ligne de chemin de fer. Les voyageurs pourront ainsi se rendre de Brecht à Anvers-Central en 15 minutes.

Le point d'arrêt de « *Noorderkempen* » rejoindra la E19 via une route de contournement qui doit encore être aménagée autour de Brecht. L'objectif est d'offrir une bonne accessibilité depuis la E19 et les routes régionales. Les quais du point d'arrêt seront reliés entre eux au moyen d'un passage souterrain. Chaque quai sera surmonté d'une grande marquise qui, en plus de protéger les voyageurs des intempéries, constituera en quelque sorte l'identité visuelle de l'arrêt. Les quais seront dotés d'abris, de bancs, d'un système de sonorisation, etc.

## Un point nodal pour les transports publics

Le nouveau point d'arrêt de *Noorderkempen* deviendra un point nodal pour les transports publics. Il est ainsi prévu d'implanter les quais des bus *De Lijn* à proximité de l'accès principal au point d'arrêt. Cette facilité offrira un confort maximal aux voyageurs qui se déplacent avec les transports publics. Les bus disposeront par ailleurs de leur propre chemin d'accès au point d'arrêt, ce qui leur permettra de respecter au maximum leur horaire.

Dans un premier temps, 250 emplacements de parking seront prévus à l'attention des voyageurs qui souhaitent se rendre en voiture au nouveau point d'arrêt. Si le parking suscite un grand intérêt, une zone supplémentaire de 250 places de parking sera prévue. Une zone « *kiss & ride* » sera par ailleurs aménagée pour venir déposer ou chercher les voyageurs au nouveau point d'arrêt. Cette bande sera située près de l'entrée principale.

Les cyclistes pourront bénéficier d'abris couverts et sécurisés pour environ 500 vélos. Ils pourront rejoindre rapidement le point d'arrêt en étant séparés autant que possible du trafic routier.

## Wuustwezel et Hoogstraten

Ici, la nouvelle LGV traverse principalement une zone agricole (Wuustwezel) et industrielle (Hoogstraten). Le dernier obstacle que la ligne à grande vitesse doit franchir sur le territoire belge est la *zone de transport à Meer*. Cette zone est dominée par des bâtiments industriels implantés tout près de l'E19. Pour permettre l'aménagement de la LGV, l'autoroute a dû être déplacée d'une quarantaine de mètres vers l'est. On n'a bien entendu pas opté pour l'autre possibilité, à savoir l'expropriation d'une partie des terrains industriels. Naturellement, le déplacement d'une autoroute a certaines conséquences:

### *Nouveaux raccordements*

Sur le territoire belge, un raccordement avec la E19 sera implanté à hauteur du terrain industriel De Mosten. Du côté est de l'autoroute, une bretelle de sortie vient d'Anvers tandis que du côté ouest, on trouve une entrée en direction de la Métropole. Sur le territoire néerlandais, on trouve une sortie venant de Breda à hauteur du terrain industriel Rietvelden et une entrée vers cette ville du côté est.

Il n'est bien sûr pas possible de fermer l'autoroute pendant ces travaux. La SNCB s'efforce dès lors de toujours garder ouvertes deux bandes de circulation de la E19. La E19 sera fermée pendant un week-end afin de permettre la démolition du pont De Mosten et la pose des éléments de pont. Le trafic sera alors dévié via la zone de transport.

### *Routes parallèles*

Le long de la E19 seront construites de nouvelles routes parallèles qui relieront les terrains industriels situés sur les territoires belge et néerlandais. Grâce à ces routes, les deux zones de transport seront facilement accessibles pour tous les types de trafic et les entrées et sorties situées en Belgique et aux Pays-Bas deviendront un noeud de communication.

Pour l'instant, les travaux de terrassement en vue de l'adaptation des voiries avancent à grands pas. Le nouveau sens de circulation de la E19 vers les Pays-Bas sera prêt fin 2003. C'est à ce moment que débiteront les travaux de déplacement de la E19 en direction d'Anvers. L'achèvement de ces travaux est prévu pour fin 2004. Les habitations et les entreprises jouxtant la zone de transport de Meer resteront accessibles pendant toute la durée d'exécution du projet.

### **La zone de service de Minderhout**

La LGV a été aménagée en déblai afin de préserver la visibilité de la zone de service. La zone de service proprement dite a été partiellement rehaussée et agrandie en remplacement du parking à Brecht, qui a dû être supprimé suite à l'aménagement de la LGV. La station-service et le restaurant seront reconstruits. Les travaux d'adaptation du parking et des accès à la zone de service de Minderhout seront prêts à la fin septembre 2003. La station-service et le restaurant seront construits par le futur exploitant.

Des trains achemineront les matériaux nécessaires à l'aménagement de la ligne

A partir du printemps 2004, des trains de travaux achemineront les matériaux destinés à l'aménagement de la LGV nord. On épargnera ainsi à la E19 et aux environs de la nouvelle LGV de longues colonnes de camions qui engorgeraient des axes routiers déjà fort vulnérables sur le plan des embouteillages. Pour que les trains de travaux puissent circuler jusqu'à la ligne à grande vitesse, une nouvelle ligne de chemin de fer partant du port d'Anvers devait toutefois être aménagée.

Depuis août 2002, la SNCB procède à l'aménagement de cette voie de chantier à Ekeren entre la gare de triage d'Anvers-Nord et la LGV. Un an après le coup d'envoi des travaux, cette ligne a déjà bien avancé. Les premiers trains de travaux pourront emprunter la nouvelle voie de chantier au printemps 2004.

Les quatre kilomètres de voie de chantier viendront se greffer le plus près possible de l'actuelle ligne marchandises Anvers-Nord - Berchem (ligne 27A) et se situeront à la même hauteur. L'actuelle berme surélevée a dû être élargie à cet effet et une dizaine de nouveaux ponts ont dû être construits à côté des ponts existants.

Les tracés de la voie de chantier et du deuxième accès ferroviaire au port d'Anvers prévu coïncident jusqu'à la Veltwicklaan (Ekeren). Aux endroits qui le permettaient, l'assiette a été posée définitivement en vue de l'aménagement ultérieur d'une ligne marchandises à double voie. Une voie unique temporaire qui sera démantelée après l'achèvement des travaux en 2006, sera construite entre la Veltwicklaan et le raccordement avec la ligne à grande vitesse.

Pour l'aménagement de la voie de chantier, seuls des écrans antibruit étaient nécessaires du côté nord-est de l'assiette entre la Driehoekstraat et la Veltwicklaan. Des murs antibruit seront installés des deux côtés préalablement à la réalisation du deuxième accès ferroviaire. Le permis d'urbanisme autorisant la pose de ces parois antibruit a été accordé début décembre 2002 et les premiers coups de pioche ont été donnés en février 2003.

Malgré l'augmentation attendue du trafic marchandises, les zones d'habitat concernées subiront moins de nuisances sonores qu'actuellement grâce à l'installation de ces parois antibruit.

## Mesures environnementales

Lors de l'aménagement de la LGV Nord, on a soigneusement tenu compte de l'impact écologique d'un tel ouvrage. Sur un budget de 622 millions €, 60 millions ont été consacrés à des mesures environnementales spécifiques. Ces mesures ont été étudiées de manière approfondie dans un rapport d'incidence sur l'environnement.

### *Ecrans antibruit*

Dans les grandes zones, l'infrastructure LGV permettra de réduire les nuisances sonores grâce à des murs et des bermes de sécurité et à la construction d'un pertuis dans le Peerdsbos. Des écrans antibruit supplémentaires seront en outre placés à des endroits spécifiques.

### *« Ecoducs », « éco-dalots » et « écotunnels »*

Afin d'éviter un morcellement des zones vertes, un « écoduc » a été construit au-dessus la nouvelle ligne et de la E 19. Il s'agit en fait d'un viaduc spécialement destiné aux animaux. Pour les plus petits animaux, on a opté pour des « éco-dalots » (passages sous voies pour petits animaux) et des « écotunnels » construits sous la LGV et la E 19. A hauteur du Peerdsbos, on a érigé un « pont sur talus » qui permet aux animaux d'éviter le trafic.

Le tracé de la LGV nord comptera au total vingt-sept écotunnels, un écoduc, un « pont sur talus » et cinq « éco-dalots ». L'« écoduc » sera installé à Wuustwezel tandis que le « pont sur talus » est en fait le résultat de la transformation de l'actuel pont de la Peerdsboslaan (Brasschaat).

### *Végétation et plantations compensatoires*

L'aménagement de la nouvelle LGV n'aurait bien sûr pas pu se faire sans l'abattage d'un certain nombre d'arbres et d'arbustes. Au total, la construction de la LGV nord aura nécessité la suppression de 24 ha de forêts. Après les travaux, la SNCB replantera cependant 15 ha de bois à proximité du tracé. Les murs de sécurité et le pertuis du Peerdsbos seront ainsi intégrés dans la végétation. En accord avec la Région flamande et les administrations communales, les 9 ha de forêt restants seront replantés ailleurs à titre compensatoire.

## Coût de la LGV nord

Les coûts d'aménagement de la LGV nord ont été estimés à environ 622 millions € (travaux de génie civil et travaux de voie). La ligne à grande vitesse entre Anvers et les Pays-Bas est co-financée par les Pays-Bas. Suite au choix du tracé (à la demande des Pays-Bas), qui comprend une plus longue portion sur le territoire belge, les Pays-Bas ont donné leur accord pour intervenir dans ces travaux à raison d'un montant total de 367 €.

### **Quelques données techniques**

Quantité de déblais : environ 3 millions de tonnes - quantité de pierraille pour l'assiette : environ 1,3 millions de tonnes - quantité de ballast : environ 1,7 millions de tonnes - nombre de traverses : 120 000.

*Pertuis du Peerdsbos* : Longueur : 3,2 km ; Largeur : 17 m ; Hauteur : 9 m ; Béton utilisé : 110 000 m<sup>3</sup> ; 12 sorties de secours.

## La SNCB par ligne

### Ligne 2 Louvain - Ans : alimentation électrique à Avernas

Grosse consommatrice de courant, la ligne à grande vitesse n°2 Louvain - Ans bénéficie d'une alimentation électrique de puissance considérable à Avernas, et d'une sous-station qui abaisse le courant à la tension de 25 kV 50 Hz.

Depuis l'ouverture de la ligne 2 en décembre 2002, la sous-station d'Avernas (Hannut) n'était raccordée qu'à une ligne électrique haute tension venant de Landen-Brustem : c'était un peu juste...

Le 6 novembre dernier, la sous-station a été connectée à une seconde alimentation : la nouvelle ligne électrique haute tension Tihange (centrale nucléaire) - Avernas. Celle-ci offre la particularité d'être aérienne de Tihange jusqu'au Bois l'Image (Amay) en passant au dessus de la Meuse, puis, au nord, souterraine : elle passe ainsi dans le sous-sol des communes de Villers-le-Bouillet, Wanze, Braives et Hannut... la plupart du temps sur le site de l'ancienne ligne de chemin de fer 127 Statte - Landen, elle-même transformée en chemin « RAVeL ». On sait que cette mise en souterrain avait fait l'objet de polémiques et études diverses sur la nocivité des champs magnétiques qu'aurait pu provoquer cette ligne en souterrain sur la santé des riverains.

En juillet 2005 devrait arriver à Avernas une troisième ligne à haute tension en provenance de Tirlemont.

Outre l'alimentation de la station hannutoise du TGV, le complexe électrique d'Avernas doit permettre de compléter l'approvisionnement en électricité de la Hesbaye, du sud de Bruxelles et d'une partie du Limbourg. Le site hannutois, véritable aiguillage électrique, est l'un des 800 postes à haute tension du pays.

Au passage de la sous-station d'Avernas, les trains de la ligne 2 trouvent des signaux « U » indiquant la nécessité de couper la traction...

### Ligne 25 - Une première phase des travaux d'Anvers-Central se termine

Depuis le dimanche 14 décembre, le niveau supérieur (+ 1 ) de la gare d'Anvers-Central est entièrement achevé. Ce niveau correspond à l'ancien plateau de dix voies en cul de sac sous la majestueuse verrière de la gare. Mais, des 10 voies anciennes, on passe aujourd'hui à 6 voies en cul de sac : car les quais ont été élargis, tandis qu'un atrium a été creusé longitudinalement, au milieu de la verrière, sorte de puits de lumière éclairant les niveaux souterrains (- 1) et (- 2) toujours en cours de construction.

Depuis le début des gigantesques travaux, entrepris en 1998, la gare d'Anvers-Central ne pouvait plus accueillir l'ensemble des trains à destination d'Anvers : ainsi, par exemple, les trains Benelux n'y marquaient plus l'arrêt, tandis que les autorails en provenance de Neerpelt étaient détournés sur Anvers-Est.



Les travaux de construction des nouvelles voies au niveau supérieur de la gare d'Anvers Central se sont poursuivis activement : le 20 juin 2003 les nouvelles voies 1 – 2 et 3 étaient posées, électrifiées et raccordées côté gare, mais pas côté Berchem. Sur cette vue prise depuis l'extrémité du quai central des voies 4 et 5, on remarque bien l'accès aux nouvelles voies ; la 8267 attend de remorquer un train de travaux alors que les automotrices 470 et 485 arrivent haut-le-pied voie 4 pour assurer le renforcement de l'IC I 2036 Anvers-Central – Charleroi Sud (photo M. Grieten).

Le niveau + 1 d'Anvers-Central compte aujourd'hui 6 voies en cul de sac, permettant de recevoir la plupart des trains qui y accédaient jadis<sup>9</sup>. Cela signifie, pour la clientèle, la possibilité de se rendre à nouveau directement au centre de la métropole sans devoir changer de train à Anvers-Berchem. Les horaires de trains sont donc fortement adaptés.

La nouvelle gare sera donc construite sur trois niveaux : un niveau supérieur (+ 1) et deux niveaux souterrains (- 1) et (- 2). Le niveau (- 1) comptera quatre voies en cul de sac : la gare retrouvera ainsi sa capacité de réception des trains antérieure. Le niveau (- 2), lui, constituera « la grande nouveauté ». Doté de quatre voies de passage, il sera relié aux deux pertuis dans lesquels passeront les trains en direction et en provenance du Nord d'Anvers : trains de l'axe classique vers Essen, mais aussi trains TGV vers Amsterdam et trains classiques qui emprunteront la nouvelle ligne à grande vitesse n°4 pour faire terminus soit à la nouvelle gare SNCB « *Noorderkempen* » en construction à Brecht, voire à la gare *Nederlandse Spoorwegen* de Breda ; car la SNCB

<sup>9</sup> - les trains « Benelux » de semaine n'ont pas encore accès à Anvers-Central aux heures de pointe, de même que les trains touristiques.





Anvers-Central en décembre 2003



⌘ Nouvelles voies 4, 5 et 6 - au centre, l'atrium qui laisse voir les niveaux (- 1) et (- 2)  
⌘ Un train d'automotrices tranche 1996 en provenance de Charleroi-Sud et Bruxelles, entre en gare d'Anvers-Central (photos SNCB)

caresse l'idée de reporter le terminus des trains IC de l'axe ABC Anvers-Central - Bruxelles - Charleroi-Sud à Breda, ce qui ne posera aucun problème technique, car les locomotives série 13 et automotrices bicourant tranche 96 utilisées (ou à utiliser) sur cet axe disposent de l'équipement électrique pour circuler sur la ligne 4 à électrifier en 25 kV 50 Hz..



Dès qu'ils auront marqué l'arrêt à Anvers-Central, les trains circulant au niveau (- 2) parcourront donc le tunnel de jonction de 3,8 kilomètres, entre Anvers-Berchem et Luchtbal.

### Un accès aisé

Revenons aux nouveaux quais du niveau (+ 1), facilement accessibles via les ascenseurs, les escaliers roulants et les escaliers fixes.

**Vue en hauteur de l'atrium et des niveaux (-1) et (-2) en construction sous la verrière de la gare d'Anvers-Central (photo SNCB)**

La plate-forme faisant face aux butoirs, vient, elle, d'être rénovée et permet d'accéder aisément aux quais, longs de 425 mètres, et d'y prendre le train. Les personnes à mobilité réduite et les voyageurs avec des poussettes d'enfant ont la possibilité d'utiliser les ascenseurs mis à leur disposition : une facilité que n'offrait pas la gare d'Anvers-Berchem, dont les escaliers et souterrains d'accès aux quais sont par ailleurs sous-dimensionnés.

## Aménagement du rez-de-chaussée

Au printemps 2004, on procèdera à l'achèvement de la salle des pas perdus, au rez-de-chaussée. Ce couloir pour le shopping et la promenade, d'une longueur de 400 m, reliera le hall principal et le nouveau bâtiment de gare, côté Kievitstraat. Cette zone se prêtera tant à l'accueil de la clientèle qu'à des activités commerciales.

## Suite des opérations

La construction du tunnel Nord-Sud est déjà bien avancée : il reste moins de la moitié du chantier à terminer. Le tunnel sera mis en service à la fin de l'année 2006. Lorsque les travaux à Anvers-Central, seront achevés (la fin des travaux est prévue pour 2007), la gare sera en mesure de recevoir le double de trains par rapport à ce qu'elle pouvait accueillir avant rénovation. Les sujétions de la gare en cul-de-sac seront supprimées... et le patrimoine monumental que représente la verrière de la gare aura pu être préservé...

## Ligne 24 - viaduc de Moresnet (suite)

### *Féerie sur le chantier du viaduc ferroviaire*

Le remplacement des tabliers métalliques constituant le long viaduc ferroviaire de Moresnet (1 120 mètres) se poursuit à un rythme soutenu, qui autorise les responsables de ce chantier à espérer la fin du travail plus tôt que prévu, dans l'année 2004. La procédure mise au point au printemps dernier a donc été répétée le week-end des 6 et 7 décembre, au départ de la gare de Montzen, où sont construits, dans un hangar spécial, les nouveaux tabliers en acier et béton.

L'acheminement du premier tablier à mettre en place au cours du week-end et de son portique de soutènement a pu se concrétiser - à près de 50 m au-dessus du sol ! - grâce à deux grues ferroviaires synchronisées, qui ont poussé l'ensemble jusqu'à son emplacement final à 5 millimètres près au-dessus tronçon à remplacer, côté Moresnet village. Après escamotage des « bogies » permettant à cet extraordinaire « Mécano » de se déplacer sur les rails, on a procédé à la découpe du vieux viaduc. Ensuite, sa descente sur le sol et son remplacement par la nouvelle travée métallique de couleur bleue (300 tonnes) s'est déroulée sans problème.

L'opération s'est répétée le samedi soir pour le second tablier, en prenant une dimension féérique puisque le travail avait lieu au-dessus et à proximité des maisons des riverains décorées de guirlandes lumineuses à l'approche des fêtes de fin d'année. Le concert des chalumeaux sur les vieilles travées métalliques faisait naître de spectaculaires projections incandescentes, finalement bien dans l'air du temps.

*Photos page 36*

↑ Le meccano de renouvellement du viaduc de Moresnet (photo A. Spailier)

↓ En gare de Louvain, les voies 3 et 4 renouvelées étaient déjà rendues à la circulation le 20.06.03 ; la nouvelle verrière surplombait les voies 1 à 4. Voie 1, l'arrière de l'IC « F » 1738 Liège-Guillemins – Quiévrain au départ ; voie 4, arrivée de l'IC « F » 1715 Quiévrain – Visé remorqué par la 2709 ; voie 6, automotrices « 96 » de l'IC « E » 1515 Knokke/Blankenberge – Hasselt-Tongres (photo M. Grieten).



**Grands travaux au viaduc de Moresnet et en gare de Louvain**





Grands travaux sur la ligne 36



Photos page 37 (photos M. Grieten)

☞ **Haren** le 23.03.03 : la pose des voies lentes peut débuter, tous les travaux de terrassement et de génie civil étant terminés. Vue en direction de Louvain depuis le pont de la ligne 26 : la 1359 remorque ses 12 voitures I11 au train IC A 538 Eupen – Ostende sur la voie B ; la nouvelle voie « B lente » est en cours de pose et, sur le raccordement 36/3 vers la ligne 26, la 5407 est garée avec son train de travaux.

☜ **Kortenberg** BK 14.8 le 15.08.03 : les travaux sont pratiquement terminés, sauf ceux liées aux infrastructures ferroviaires : emprise des 4 voies, aménagement des voiries latérales avec parking supplémentaire, passages souterrains, nouveaux quais allongés, cages d'ascenseur. Le 2 voies lentes doivent encore être mises en service ; la voie B est électrifiée ; sur la voie « A lente » stationne la 5305 en tête du train de bétonnage des fondations des poteaux caténaire. L'AM 657 rénovée assure le train L 3689 Louvain – Bruxelles-Midi. Au fond, à gauche, les bureaux provisoires de la gare

---

### Ligne 36 - travaux entre Schaerbeek et Louvain

Les travaux de mise à quatre voies progressent sur tous les chantiers entre Schaerbeek et Herent, de même que le chantier permettant l'accès à la ligne de l'aéroport (36 C) en venant de Louvain.

Rappelons que le quadruplement de voies est déjà en service entre la bifurcation de Herent et la gare de Louvain. Les nouvelles voies rapides de la ligne 36 comprenant le viaduc à la sortie de Louvain sont déjà livrées depuis la mi-juin 2003, tout en maintenant les voies lentes en service.

En gare de Louvain, par contre, où la nouvelle verrière (sans les vitres) est mise en place au-dessus des voies 1 à 4, les travaux sont actuellement à l'arrêt. Il y a semble-t-il un litige entre les entrepreneurs et la SNCB suite à une malfaçon. L'affaire serait entre les mains des avocats et de la justice (*information sous réserves*)...

### Ligne 37 Liège - frontière allemande - Olne et Dolhain-Gileppe

La SNCB est en train de construire un nouveau raccordement à la carrière d'Olne à hauteur de la gare de secours d'Olne.

De plus, à Dolhain-Gileppe, des travaux de confortement de la plate-forme de la voie le long de la Vesdre ont obligé la SNCB à diminuer la fréquence des trains circulant le week-end. Ainsi, en automne, les trains IC Ostende - Eupen ont été systématiquement limités à Verviers-Central, les voyageurs étant priés de prendre la correspondance du train omnibus Spa - Welkenraedt, qui le suit d'ordinaire à distance de block, et qui était prolongé à Eupen.

### Ligne 42 - Rivage - Gouvy : tranchée couverte

La construction d'une tranchée couverte s'est avérée nécessaire à hauteur de « La Venne », entre Stoumont et Trois-Ponts, vu les risques importants d'érosion de la paroi rocheuse ; un glissement de terrain s'y était récemment produit occasionnant le déraillement d'une locomotive diesel, alors que les travaux étaient déjà engagés. Peu avant ces travaux, à la BK 48.1, les rochers ont aussi été récemment « peignés »

## Ligne 96 Bruxelles-Midi - Quévy (frontière) - travaux à Forest

Les travaux se poursuivent pour quadrupler les voies de la ligne 96 entre la bifurcation de Ruisbroeck et Bruxelles-Midi pour permettre la rentrée directe des TGV, Thalys et autres Eurostar en gare de Bruxelles-Midi et gagner encore 5 minutes.

## Ligne 165 - Athus, le haut fourneau devenu port terrestre

Athus, 2002 : le visiteur qui pénètre dans la zone du Pôle européen de développement imagine avec peine que ce site, entièrement réhabilité, où des entreprises ultramodernes se sont implantées, était le siège, il y a vingt-cinq ans, d'un complexe sidérurgique avec hauts-fourneaux, tôleries et crassiers.



Athus 1976 : effondrement de la sidérurgie locale ; la décision est prise de démanteler la *Minière et Métallurgique de Rodange-Athus* (MMRA) : cette société était issue de la fusion, en 1974, de deux usines sidérurgiques, l'une - groupe Cockerill - située à Athus en Belgique, l'autre à Rodange au Grand-Duché. Chacune avait son aciérie et ses laminoirs. En 1974, la MMRA occupait 5500 personnes (2000 à Athus et 3500 à Rodange). L'aciérie d'Athus est fermée, tandis que, côté grand-ducal, seule l'activité laminage est maintenue : 3500 emplois perdus.

Signal de changement d'administration ferroviaire le long du raccordement Aubange - Rodange (ligne 165) et chantier conteneurs du pôle européen de développement  
(photo J.-P. Joly - 19.10.02)

*Photos page 40 (photos M. Grieten)*

- ↑ la future tranchée couverte de la Venne - ligne 42 - 27.05.03 vers Trois-Ponts.  
↓ le 29.06.03 à Ruisbroeck en direction de Bruxelles, circule sur la voie A l'ICT 6731 Hasselt - Blankenberge (2121 et 10 M6) ; dans le fond, sur la voie B, l'IC A 509 passe en-dessous du viaduc de la 28/3 ; à droite, les 2 voies de la ligne 96 ; entre celles-ci et la ligne 50A, il faudra aménager la plate-forme des 2 nouvelles voies de la ligne 96.



Particularités du réseau SNCB







Particularités sur les lignes 42/43



**Photos page 41 (photos Marc Grieten) particularités sur les lignes 42/43**

⚡ A hauteur du changement d'alimentation électrique 3 kV/25 kV à Martinrive (BK 21.6), le passage d'un train de relevage a surpris le photographe : 2 grues automotrices « Gottwald » encadrent la voiture du tain de relevage, en route vers Trois Ponts le 27.05.03.

⚡ Particularité et nouveauté depuis le 16.12.02, un train « P » assure un aller-retour direct Gouvy – Bruxelles-Midi par la ligne 2. Le train du soir (P 8444) est vu ici à Tilff le 27.05.03 à 19h02 avec ses 8 voitures I 11 tirées par la 1343 ; la voiture-pilote n'est d'aucune utilité, les conducteurs de Gouvy n'étant pas encore initiés à ce matériel (retour par train P 7444 , départ 4.55 de Gouvy).

---

Pour amortir le choc social, le gouvernement belge de l'époque met sur pied deux cellules, l'une pour l'emploi, l'autre pour la reconversion. La première ne parvient pas à recaser les travailleurs licenciés, au point de déclencher, en octobre 1979, une colère ouvrière mémorable, avec notamment l'occupation de la gare d'Arlon.

La cellule de reconversion, érigée en coopérative sous le nom de « *Société de diversification du bassin luxembourgeois* » (SDBL) avait, elle, pour mission de procéder à l'assainissement du site et d'attirer des investisseurs.

Echec sur toute la ligne en 1983. Sur le plan des investissements industriels, ce fut pire encore. Sur la dizaine de projets concrétisés, la grande majorité ne vécut que quelques mois, d'*Ocribel* (mini-frigos portables) à *Athus Recycling Cy* (acier et aluminium) en passant par *Lord Marine* (bateaux de plaisance dont le premier et seul exemplaire coula lors de sa mise à l'eau...)... De toutes ces initiatives, parfois farfelues, une seule vit toujours et prospère à Athus : *Athus Terminal Containers* (ATC), celle à qui pourtant, au départ, beaucoup ne donnaient que peu de chances de succès.

L'atout majeur d'ATC, ce fut son équipe de fondateurs, et en particulier Paul Viot. Ancien chef du service traction à la MMRA, il se retrouve, en septembre 1977, sans emploi, comme ses collègues. A 55 ans, il refuse la condition d'assisté. Il imagine d'implanter à Athus un terminal terrestre, un *dry port* (port sec), c'est à dire non lié à un port maritime ou fluvial à Athus, qui est déjà un centre ferroviaire en liaison directe avec les ports du Benelux, le Grand-Duché et la France) et qui serait bientôt un carrefour autoroutier.

C'est en juillet 1978 que Paul Viot propose son projet à la *Société de Diversification du bassin luxembourgeois* (SDBL), à la condition que le site du terminal soit prêt pour le 1<sup>er</sup> janvier 1979, vu la concurrence grand-ducale qui avait la même idée du côté de Bettembourg.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1979, un site d'un hectare (qui en deviendra huit) est asphalté, tandis qu'un faisceau de deux fois trois cents mètres de voies est installé. La firme Beloti de Gênes fournit, elle, dans les délais, une grue de manutention pour conteneurs.

Au début de janvier 1979, *l'Athus Terminal Containers* est opérationnel et accueille son premier train. Il faut lors convaincre transporteurs et responsables des sociétés de manutention portuaire des avantages du terminal d'Athus, c'est à dire sa productivité et sa situation géographique. Dans un rayon de 300 km – ce qui permet un

aller-retour en une journée, chargement et déchargement compris – on trouve en effet côté allemand Coblenze, Francfort, Luidwigshafen et Stuttgart, et du côté français Strasbourg, Mulhouse, Metz, Nancy et Dijon, Bâle du côté suisse.

En 1994, 30 000 conteneurs ont été manutentionnés alors que trois trains par jour arrivaient à Athus.

Aujourd'hui, le terminal conteneurs, qui reçoit toujours plusieurs trains par jour, n'est plus la seule activité industrielle installée sur les friches industrielles de la région. Il accueille aujourd'hui les implantations de *Glaverbel* (virage de haute sécurité) et de *USG Interiors Donn* (faux plafonds).

## Matériels SNCB en 2003

### *Autorails série 41*

Ces 96 autorails sont aujourd'hui tous livrés.

Le plus long train qu'ils assurent est constitué de non moins de 5 autorails en unités multiples. Il circule le dimanche soir au départ de Neerpelt (train P 8220) et via Lier, les lignes 16 (Lier - Aarschot), 35 (Aarschot - Louvain) et 139, reconduit les étudiants koteurs de la KUL à Louvain, pour faire terminus à Heverlee (et à vide jusqu'à St-Joris Weert). On sait aujourd'hui que le nombre d'autorails commandé est trop élevé pour les lignes où ils doivent circuler. Aussi, on les utilise aussi sur certains services antérieurement assurés par automotrices électriques au départ de Charleroi-Sud ou d'Audenarde notamment.

### *Voitures M6*

Ces voitures - qui semblent être guéries de leurs « maladies de jeunesse » qui avaient empoisonné les premiers mois de leur utilisation - sont aujourd'hui engagées un peu partout sur le réseau : entre Charleroi, Bruxelles et Anvers, entre Bruxelles et Luxembourg, ou entre Gand et Genk. Vu l'absence de voitures-pilote (la SNCB y pense pour la commande de la seconde tranche de voitures, à passer en 2004), ces voitures circulent le plus souvent en rame encadrée.

### *Voitures M2*

Ces voitures ont définitivement déserté le réseau de la SNCB, grâce à l'engagement des autorails série 41 et des voitures à deux niveaux type M 6. Ceci vaut au plus court train de la SNCB, le « train des écoliers » P 7486 Gouvy (D. 7h48) - Trois-Ponts (A. 8h09) d'être assuré avec une unique voiture de 2<sup>ème</sup> classe de type I 10 ou I 6, disponible à Gouvy...

*Photos page 44 (photos M. Grieten)*

↑ Comme aucune voiture-pilote M6 n'a été prévue, il faut à chaque terminus, remettre la locomotive en tête ou parfois en mettre une en queue ; à Genk à l'arrivée de l'IC K 2211, la 2724 attendra que la rame soit repartie pour « dégager ».

↓ A Wondelgem sur la ligne 58, l'autorail 4148 assure le train  
L 762 Gand St-Pierre – Eeklo le 01.03.03



**Nouveaux matériels à la SNCB**





L'ASVi



## LES TOURISTIQUES

### L'ASVi se présente...

#### L'OBJECTIF: FAIRE REVIVRE LE VICINAL

L'Association sans but lucratif « *Association pour la Sauvegarde du Vicinal – tramway historique Lobbes – Thuin* » a été constituée en 1972 avec l'ambition de faire revivre le tram vicinal d'autrefois, dans le strict respect de la réalité historique. L'ASVi a rassemblé au fil des ans une cinquantaine de véhicules en vue d'offrir un panorama représentatif du matériel roulant de cette institution unique au monde.

Certains trams furent achetés en catastrophe, sous la menace du chalumeau, d'autres récupérés dans des jardins ou des cours de ferme, d'autres enfin lui furent confiés par la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux (SNCV) et ensuite par la Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT) Ces deux sociétés ont vite pris conscience des compétences et du dévouement de l'ASVi.

Les membres actifs de l'association ont construit des châssis de remorque, converti des pigeonniers en salons de bois verni, rendu leur splendeur originelle à des motrices défigurées par des années de labeur sous le sigle des "voies et travaux"...

#### LE LIEU : THUIN

L'ASVi a toujours pensé que la mise en valeur de tramways passe par leur mise en service. Au terme de longues négociations et après avoir présenté toutes les garanties requises, elle a convaincu la SNCV de l'autoriser à exploiter la ligne Thuin - Lobbes à des fins touristiques.

Cette ligne présente une grande variété de paysages et un splendide éventail de toutes les implantations du vicinal: voies en site propre, en accotement et en chaussée s'y succèdent. L'ASVi réalisa le 13 août 1978 une première mondiale, avec la seule ligne de tram où des convois historiques, conduits par des amateurs lauréats d'exams officiels, partageaient les voies des services réguliers !

La fin des services ferrés de la SNCV le 31 décembre 1983 éleva l'ASVi au rang de concessionnaire de ligne vicinale et lui imputa l'entretien de toute une infrastructure. L'ASVi est le seul tram touristique belge en charge d'une ligne aérienne et de toutes les servitudes qui y sont attachées.

---

#### *Photos de la page 45*

↑ Panorama de Thuin et du site de l'ASVi (photo ASVi)

↓ En 2003, l'ASVi a repris des circulations entre Thuin et le pont sur la Sambre depuis la mise en service de sa sous-station de Thuin. Le pont sur la Sambre, jouxtant le pont SNCB (ligne 130A Charleroi - Erquelinnes), est cependant hors service pour de très nombreux mois en attendant sa reconstruction dans le cadre de l'aménagement d'un chemin RAVeL (photo J. Renard - 07.09.03).

## POINTS D'ORGUE

Les festivités du Centenaire de la SNCV connurent leur apothéose lors du festival organisé par l'ASVi à la mi-août 1985. Loin des discours officiels et des cortèges solennels, la locomotive à vapeur HL 979 se joua du profil tourmenté de la ligne de Thuin, grâce à une équipe dévouée de vaperistes. Les convois « diesel » ou électriques de l'ASVi sillonnèrent tout le réseau vicinal hennuyer alors encore fort étendu.

Le rapatriement de la PCC 10 409 depuis Belgrade, en Yougoslavie, au terme de négociations épiques et d'une campagne de souscription qui mobilisa les amateurs du monde entier, clôtura ces commémorations par un nouveau coup d'éclat. L'ASVi a jugé indispensable de rechercher à 1 800 km un témoin unique de l'histoire de la SNCV et de l'industrie ferroviaire belge.

Le réaménagement de la rue 't Serstevens à Thuin fut une autre grande victoire. Alors que la suppression de la voie ferrée semblait inéluctable pour faire place à du macadam et des parkings, l'ASVi a joué le rôle de catalyseur pour convaincre les autorités communales de réaliser une opération exemplaire de rénovation urbaine conviviale comprenant une nouvelle voie. La ligne touristique a pu conserver l'attrait d'un terminus sur les quais de la Sambre, dans la capitale de la batellerie.

Le même succès a été remporté lors de la construction du pont de Mont Sainte-Geneviève : la continuité du raccordement avec le réseau ferré TEC a pu être maintenue.

La RTBF se tourna vers l'ASVi pour l'émission "*Double 7*" consacrée au vicinal; Pierre Granier-Deferre n'entendit embarquer Philippe Noiret et Simone Signoret qu'à bord de ses convois pour son « *Etoile du Nord* » et l'ASVi est en train de jouer un rôle moteur dans une autre grande émission télévisée en cours de préparation...

## LE MATERIEL ROULANT

Le développement des activités de l'ASVi se poursuit: avec l'attribution qui lui a été faite par la SRWT de la quasi-totalité du patrimoine dévolu à cette dernière en vertu de la répartition régionale du matériel historique de l'ex-SNCV, l'ASVi s'est vue confirmée dans son rôle de gardienne du patrimoine vicinal historique de Wallonie.

La restauration de la motrice A.9515 en 1992-93 a montré que c'était le bon choix. La Ville de Thuin, la Fondation Roi Baudouin et la Région Wallonne ont reconnu le travail accompli en soutenant les initiatives ASVi.

Même si la mise au point d'un écrin pour toutes ces merveilles a absorbé bien des énergies, l'ASVi a toujours poursuivi une politique énergique de restauration du matériel roulant. L'ART 86, acquis en bien triste état, est en cours de conversion en AR au cours d'une ambitieuse opération comprenant, notamment, le remplacement de son moteur et de son toit et enfin un délestage effectué par CFD-Loorem. Mais le reste, le re-tôlage et les travaux de boiserie, sont effectués par les membres actifs. La motrice SE 9974 a été profondément remise en état au cours de 2002 (tôles latérales, nouvelle peinture, remise en état de l'intérieur, etc...) et est en cours de finition.



L'ASVi





**Photos page 48 (photos ASVi)**

↑ **tram historique à Thuin, rue de la Couture ;**

↓ **déroulement de la ligne aérienne à Thuin, au centre de découverte du Vicinal.**

---

En l'an 2000, l'ASVi a récupéré deux caisses vicinales dont le sauvetage est détaillé plus loin : la caisse de la motrice « *Manage* » A.9385 et la caisse de la remorque B.660 (initialement à l'écartement de 1067 mm). La collection s'est enrichie en 2001 d'un camion-échelle *Bovy-Pipe* (1947) entièrement restauré en état 1953. Et ce n'est pas fini...

## ACTIVITES BENEVOLES

Les personnes désireuses d'aider l'ASVi par leur travail bénévole peuvent le faire de diverses manières, il y en a pour tous les goûts et compétences :

Nettoyage des véhicules, entretien de la ligne, travaux de peinture et de restauration ont lieu à Thuin tous les samedis de l'année de 10h30 à 17h30, été comme hiver. Renseignements au 0475 / 84 90 65 (*journee*).

Pendant les périodes d'exploitation, des guides pour les touristes, des caissiers sont les bienvenus. Renseignements au 02 / 673 48 63 (*soir*).

## LE COMPLEXE DE THUIN (Ouest) : LIGNE, MUSEE, SOUS-STATION ET RAVeL

Afin d'assumer sa vocation et de mettre fin à la dispersion de son matériel dans des sites précaires, non raccordés au réseau et inaccessibles au public, l'ASVi a décidé, en pleine collaboration avec la ville de Thuin et la Région, d'établir un musée vicinal sur le site de l'ancienne gare SNCB de Thuin (Ouest), jouxtant la ligne-musée.

Les travaux ont commencé en février 1993 avec la pose du raccordement de la ligne touristique vers le site de Thuin (Ouest) : 450 m de nouvelles voies métriques (en partie neuves, en partie par ripage d'un rail de la voie ex-SNCB), un passage à niveau et trois aiguillages !

Les premières phases de la construction du premier bâtiment abritant trois voies de 35 m ont commencé en 1995. Le bâtiment a été ouvert au public le 4 juillet 1999. Cet édifice, doté d'une voie sur fosse de 15 m, deviendra l'atelier d'entretien et de restauration de l'ASVi lorsque le second bâtiment d'exposition sera terminé.

La pose du peigne des voies du premier bâtiment a été achevée en février 2000 ; il a été complété d'une quatrième voie de garage.

L'ASVi a achevé sa propre sous-station de traction électrique<sup>10</sup> dont la mise en service entraîne l'indépendance énergétique de la ligne (saison 2003). Dans la foulée, une ligne aérienne neuve a été posée en juillet 2002 par les actifs de l'ASVi entre la ligne vicinale et le Centre de découverte du chemin de fer vicinal.

Grâce à des subsides FEDER, le gros œuvre d'un second bâtiment a été construit en 2002. Composé de quatre voies, d'une superficie de 1400 m<sup>2</sup>, ce bâtiment

---

<sup>10</sup> - pour la petite histoire, le bâtiment de la sous-station, situé dans un périmètre historique, a dû être érigé en pierres du pays...

permettra d'accueillir dans les meilleures conditions les visiteurs et abritera environ 25 tramways. Les voies intérieures du bâtiment ont été posées en septembre 2002, le raccordement de deux des quatre voies est terminé depuis fin janvier 2003. L'aménagement intérieur est commandé et devrait être terminé pour juillet 2003. Il s'agit de l'aménagement « clé sur porte » des sols, accueil, toilettes, électricité, chauffage, etc. Une ouverture au public est prévue dès l'été 2003. La scénographie et le raccordement des deux dernières voies, l'aménagement paysager du site sont prévus pour l'hiver 2003-2004. L'inauguration du site complet est espérée pour le printemps 2004.

Divers travaux de remise en état des voies de la ligne Thuin – Lobbes et du pont vicinal sur la Sambre ont également été faits en 2003.

A plus long terme, une rénovation en profondeur de la ligne Thuin – Lobbes, une troisième remise et une extension de la ligne vicinale le long de la ligne 109 vers Biesme-sous-Thuin en parallèle avec le RAVEL, font l'objet d'une deuxième demande de subsides FEDER, à approuver par la Région Wallonne.

Depuis 1993, près de 1.000.000 € ont été investis à ce jour sur la ligne et le site de Thuin et 650.000 € sont planifiés pour 2003 et 2004. Soit un total de 1,65 millions € (64 millions d'anciens francs belges) investis dans ce projet, sur base de 1,35 millions de subsides (52 millions F) et de 300.000 € financés directement par l'ASVi (12 millions F)

## ACCES A THUIN ET AU MUSEE VICINAL

### *Par train*

- 1) Prendre la direction de Charleroi.
- 2) A Charleroi prendre le train local vers Erquelines (ligne 130A) Descendre à Thuin. Traverser le pont sur la Sambre et se diriger vers la place principale (Ville Basse) Suivre les rails du tram sur 300 mètres et tourner à gauche après le passage à niveau.

### *Par tram/bus*

Tram 88 ou 89 vers Anderlues Dépôt. Puis bus 91 vers Thuin. Arrêt Moustier

### *Accès routier*

Accès 1 : Prendre l'autoroute E19 Bruxelles Mons Paris. Sortie 20 (Feluy) Suivre la N59 jusque Thuin.

Accès 2 : Depuis la France ou l'Allemagne, prendre l'autoroute E42 Mons, Namur, Liège. Sortie 18 (Chapelle) Suivre la N59 jusque Thuin.

A Thuin, vous arrivez sur le viaduc "en S" qui enjambe la Sambre, monter vers Thuin Ville Haute. Après une centaine de mètres de côte, le macadam est remplacé par des pavés, tourner immédiatement à droite dans la rue du Moustier et descendre vers l'ancienne gare. Tourner à gauche après le passage à niveau, dans la rue du Fosteau. Entrée du musée 50 mètres à gauche.

### COORDONNEES

ASVi, Venelle au Palio 49, 1150 Bruxelles. Téléphone : 0475 / 84 90 65

Email : [roland.dussart.desart@skynet.be](mailto:roland.dussart.desart@skynet.be) Internet : <http://www.asvi.org>

## La Vennbahn... fin... provisoire ?

*Samedi 8 novembre 2003, grande journée ferroviaire pour l'est de la Belgique.*

☉ De 11h30 à 13h30, en gare de Montzen, c'était la «*fête de la renaissance*» : la locomotive à vapeur 29 013 de la SNCB revenait après une révision totale et en profondeur (nouvelle chaudière...) à Meiningen (RFA) pour son, pays d'attache.



La 29 013 et une rame de voitures GCI (photo SNCB)

☉ De 15h à 17h30, en gare de Raeren, à quelques kilomètres de là, c'était une «*ambiance d'enterrement*».

Un premier convoi PFT partit : il comprenait la locomotive diesel 5183 au départ avec 3 wagons hgs et l'autorail ex-CFL série Z 200 n°206-216, qui partait au grand-Duché (*Fond de Gras*) via Montzen et Gouvy.

Un deuxième convoi PFT partit ensuite : il comprenait à nouveau la locomotive 5183 <sup>11</sup> et 11 voitures à voyageurs, à destination de Schaerbeek via Montzen, Visé (où une voiture était retirée), Kinkempois, Voroux, Louvain.

Une quinzaine d'amateurs ferroviaires ont vécu et photographié les manœuvres.

<sup>11</sup> - la 5183 avait amené le 1<sup>er</sup> convoi jusqu'à Welkenraedt, d'où elle était revenue à vide à Raeren.

A ce jour, les éléments suivants sont encore à Raeren.

**Dans le hangar**, il y a une locomotive à vapeur, un wagon citerne (pour le fuel de la locomotive), deux voitures « *Mitropa* », propriété de la Communauté Germanophone ; la locomotive diesel 1603 ex-CFL, vendue à un amateur suisse ; deux locomotives diesel belges, vendues ; un fourgon, vendu.

**A l'extérieur**, il y a un chasse-neige, propriété d'un particulier, dont l'avenir est incertain et une voiture Railtour, dont l'avenir est aussi incertain.

En gare de Raeren, la nature reprend lentement mais sûrement ses droits.

La Communauté Germanophone a décidé de ne plus subsidier la Vennbahn.

L'avenir de la Vennbahn - et de l'association qui prendrait la succession de l'exploitation - dépend de la remise en état des voies (sécurité...) entre Eupen, Raeren, Montjoie et éventuellement au-delà vers Sourbrodt. Nos membres internautes peuvent suivre l'évolution du dossier sur [www.vennbahn.de](http://www.vennbahn.de)

Reverra-t-on un jour des trains sur la Vennbahn au nord de Sourbrodt ? Bien malin qui pourrait le prédire... La volonté politique et le facteur économique seront à tous égards des facteurs déterminants.

H. Groteclaes - novembre 2003



Premier train au départ à Raeren (photo H. Groteclaes - 08.11.03)

## SOUVENIRS

### Chef de gare à Vierves

*Vous rappelez-vous de Vierves ? C'était une gare de la ligne 132, sur sa section Mariembourg - Treignes, aujourd'hui désaffectée et exploitée touristiquement par le Chemin de fer à vapeur des trois vallées (CFV3V). C'était une de ces gares rurales de l'Entre-Sambre-et-Meuse, au bord du Viroin, avec son chef de gare, dont un Ancien va nous faire partager les souvenirs. Qu'il en soit vivement remercié.*

Ma génération - et plus particulièrement ma jeunesse - fut sacrifiée pendant la seconde guerre mondiale.

Il semble que Monsieur Piron, chef de gare SNCB de Vierves, l'ait fort bien compris et qu'il a mis ses compétences à la disposition des gamins que nous étions, surtout pendant les vacances. Il est vrai qu'il avait connu mon grand-père en tant que collègue en son temps... et que mon arrière-grand-mère, que j'avais bien connue, était dans sa jeunesse garde-barrière à Matagne-la-Petite, sur la ligne « *des Princes de Chimay* » Anor - Chimay - Mariembourg - Doische - Hastière<sup>12</sup>. A propos, celle-ci m'avait raconté un jour que son fils aîné, étant jeune - et qui allait devenir mon grand-père Joseph Roquiny - étudiait dans sa petite chambre de Vierves au moyen d'une chandelle dont la taille était surveillée et mesurée chaque jour. En fait, il passait ses examens au « *Grand Central* », cette compagnie ferroviaire privée du XIX<sup>ème</sup> siècle qui fit les belles heures de l'Entre-Sambre-et-Meuse<sup>13</sup>.

Mais revenons à Monsieur Piron, chef de gare de Vierves : j'ai donc été surpris de voir cet homme porter tant d'intérêt à notre instruction générale : chaque journée passée en sa compagnie était une nouvelle leçon axée sur le chemin de fer, le télégraphe, les signaux, les locomotives... et ses rapports avec son collègue français du « *Nord* », à Vireux-Molhain<sup>14</sup>.

Il faut savoir que la ligne 132 avait été très chargée avant la guerre, puisqu'elle livrait passage aux convois de minerai de fer venant du bassin de Briey et destinés aux usines métallurgiques du bassin de Charleroi. Arrivés de Mézières-Charleville par la ligne de la Meuse, encore exploitée par la *Compagnie française du chemin de fer du Nord*, ils bifurquaient en gare de Vireux-Molhain vers la Belgique et Treignes. Ces

<sup>12</sup> - C'était la ligne de la « *Compagnie de Chimay* », une des dernières à avoir été reprises par la SNCB, le 1<sup>er</sup> février 1948 précisément.

<sup>13</sup> - le *Grand Central Belge*, créé le 1<sup>er</sup> janvier 1864, exploitait 767 km de voies dans quatre pays. Il reliait notamment la France, Vierves, Mariembourg et le bassin industriel de Charleroi au port d'Anvers par Fleurus, Louvain, Aarschot et Lierre, avec antennes vers les Pays-Bas et l'Allemagne.

<sup>14</sup> - il faut savoir que la gare de Vierves a joué le rôle de station frontalière belge pendant le XIX<sup>ème</sup> siècle et notamment du temps du *Grand Central*. Ceci explique le caractère imposant du bâtiment de gare de ce petit village. C'est l'Etat Belge, après la reprise du *Grand Central* en 1897, qui décida de déplacer les opérations douanières dans un nouveau complexe ferroviaire, qui fut édifié à Treignes au début du XX<sup>ème</sup> siècle.

convois circulaient surtout de nuit : à Vierves, leur circulation était si intense que le passage à niveau était fermé en permanence de nuit...

Revenons à Monsieur Piron. Il faut dire que j'avalais ses paroles comme du chocolat. Cet homme sortant de l'ordinaire, très actif, s'occupait de donner les tickets, de la lampisterie, du passage à niveau - avec notre aide... mais ne le répétez pas -, de la réception des colis, du téléphone et même du télégraphe à l'occasion, parfois de nuit... Il se fait que rares étaient les maisons raccordées au téléphone à l'époque, et tout message urgent donnait encore lieu à un télégramme... Il a même fait fonction de facteur des postes à une certaine époque.

Il faisait aussi des relevés météo : il mesurait journallement le pluviomètre dont il télégraphiait journallement les données à Bruxelles... et même le débit et le niveau du Viroin tout proche. Avant les émissions de la radio, c'est lui qui donnait l'heure exacte au village. Il avait aussi des chèvres, et était même parvenu, disait-il, à faire changer les heures de passage d'un train pour se donner le temps de les traire... C'était l'époque où les mines de fer de la région étaient encore exploitées, de même que les forêts, générant une intense activité dans la gare.

Bref, cet homme courageux rendait service à tous, avec un large sourire. Ainsi obtiendrait-il aux ordres de la baronne du Mesnil, qui exigeait, à chacun de ses déplacements, de pouvoir disposer d'un compartiment de première classe dans le train. Les trains circulant entre Charleroi et Vireux-Molhain ne comportant que des voitures de 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> classe, il devait s'arranger pour faire atteler la voiture appropriée en gare de Charleroi... ou de Walcourt.

Quant à moi, j'ai eu l'insigne privilège de faire un bref trajet, en sa compagnie, sur une locomotive à vapeur, haut-le-pied. Il m'avait préposé au sifflet de l'engin, et, comme j'en abusais, il me fit remarquer que nous n'aurions jamais assez de vapeur pour arriver à destination. Je me souviens aussi d'avoir placé sur son ordre, et par brouillard intense, un pétard dans une boîte en fer blanc juste avant le signal d'entrée de la station de Vierves. « *Reviens vite - m'avait-il dit - ne reste pas auprès...* ».

Il prit un jour toutes les mesures pour éviter un accident qui aurait pu avoir des conséquences tragiques. Un jour, un wagon solitaire s'échappa de Mariembourg et dévala sur la ligne par Nismes et Olloy pour finalement arriver à Vierves où Monsieur Piron, averti par téléphone, tourna l'aiguillage vers une voie de garage de la gare sur laquelle il avait disposé force fagots pour ralentir le wagon fou. Le wagon ne déraila pas sur l'aiguillage, sauta les fagots, pulvérisa le tampon de la voie de garage, traversa la route, emboutit et détruisit la façade d'une maison particulière, pourtant solidement construite en pierres du pays.

Là aussi, Monsieur Piron avait pu avertir le propriétaire, qui avait pu se mettre à l'abri. Grâce à lui, il n'y eut donc que des dégâts matériels...

Pierre-Marie Duyver

*Entièrement restauré, le bâtiment de la gare de Vierves accueille aujourd'hui  
le gîte des jeunes pour l'environnement.*

## Voyage GTF en Suisse de juin 2003

C'était le lundi 2 juin : les 29 participants au voyage franco-suisse du GTF se demandaient ce qui se passait en gare de Bruxelles-Midi : « Votre attention s'il vous plaît ! Voie 5 : le train à destination de Paris-Nord de 8h10 partira avec un retard probable de 10 minutes ».

Etait-ce déjà le début du mouvement social en France ? Il ne devait cependant débiter qu'à 20h ; mais des rumeurs de perturbations circulaient déjà dans la gare ! Et puis, les communications de changement de voies se succédaient sans arrêt : un tel train attendu voie 17 arrivera voie 16, un autre annoncé voie 12 se présentera voie 15, etc, etc... Une belle pagaille !

### De Bruxelles-Midi à Chamonix/Mont-Blanc (F)

Ce fut donc avec plus de 40 minutes de retard que le TGV 9310 pour Paris-Nord s'ébranla. En fait, il était bien arrivé vers à quai vers 8h25, mais à la voie 4, tandis que toute l'équipe de bord ainsi que les usagers-clients patientaient à la voie 5 !

Voilà qui augurait mal de la suite, sans compter qu'un gremlin, profitant de la cohue en salle d'attente Thalys, avait dérobé le sac de voyage d'un participant.

L'accompagnateur du GTF, l'infatigable Jean Laterre, à peine installé dans ce train s'interrogeait déjà au sujet de la correspondance avec le TGV 6569 à prendre à 10h30 à Paris-Gare de Lyon vers Bellegarde. A l'évidence, c'était raté. Le personnel de bord, avisé fermement, contacta son PC parisien, suite à quoi un agent SNCF nous annonça que nous serions « basculés » sur un autre TGV-Duplex, le n° 6941 prévu au départ à 13h14 vers Lyon. Affaire réglée, croyait-on ...

Arrivé à Paris-Nord à 10h18, le groupe du GTF rejoignit la Gare de Lyon par le RER. Là, quelques uns profitèrent du large temps de correspondance présumé pour s'en aller visiter le « *Train-Capitale* » aux Champs Elysées sous un chaud soleil printanier, tandis que un trio s'en allait faire valider le billet collectif, comme instruction avait été donnée. Là, patatras ! De guichetiers étonnés en responsables interrogatifs, ils furent invités par le Chef d'escale dans son bureau : « *Il n'est hélas pas possible de vous mettre dans le 13h14. Avec ce mouvement social annoncé, ce train est complet depuis hier soir ! On vous a raconté des sornettes !* », nous annonçant-il les yeux rivés sur l'écran de son PC, une oreille collée au téléphone et l'autre à un talkie-walkie. « *Mais, ne vous inquiétez pas, je vais trouver une solution* ». Effectivement, grâce à la serviabilité, la persévérance et la patience de cet agent consciencieux, mais après une bonne heure de coups de fil et autres appels, nos places dans le TGV-Duplex 6617 vers Lyon de 14h00 furent bloquées et réservées. Et en dédommagement : tout le monde en première classe ! La rame, partie à l'heure exacte, fit aussi l'heure à Lyon Part-Dieu à 15h55.

Dans l'ancienne capitale des Gaules, nous eûmes le temps d'apercevoir sur la place devant la gare quelques autobus ainsi que quelques rames de tramways Citadis.

Ensuite, tandis que nous attendions à quai pour poursuivre notre périple avec le TER 17558 de la Région Rhône-Alpes de 17h13 pour Saint-Gervais-les-Bains/Le

Fayet, quelques participants nous rejoignirent : ils avaient raté le départ à Paris et le zélé Chef d'escale parisien –encore lui– avait heureusement pu les faire suivre sur le TGV- Duplex 6619 suivant. Ouf !

Vers la Haute-Savoie, plus question du confort des nouveaux TGV Duplex : notre rame, plus spartiate, était tractée par une BB 25 000 et composée de 10 voitures USI construites par la « *Franco-Belge* » en 1958. Petit à petit, la beauté du paysage compensa aisément cet inconvénient. Nous traversâmes le Bugey et après un court arrêt à Ambérieu, le train pénétra dans la superbe Cluse des Hôpitaux pour atteindre Culoz, longer le Lac du Bourget, rebrousser en gare d'Aix-les-Bains/Le Revard où nous avons pu nous intéresser pendant quelques minutes au matériel à quai.

Ce furent ensuite les gares d'Annecy, de La Roche-sur-Foron, où la rame rebroussa une troisième fois pour remonter la vallée de l'Arve, faire halte à Cluses, et Sallanches notamment, et arriver à 20h45 en gare de Saint-Gervais-les-Bains, terminus du jour. L'heure fatidique est passée, mais pas de mouvement social visible, comme « promis-juré » par le Chef d'escale parisien.

Cette gare est régulièrement fréquentée – en voie normale – par des TGV Sud-Est rénovés, des automotrices Z23500, des locos BB25100 et 26000 ainsi que par un matériel remorqué fort varié en genre et livrée tels des Corail, UIC et USI.

Pour atteindre Chamonix, notre étape du jour, nous empruntâmes ensuite jusqu'à la gare frontière franco-suisse du Châtelard la ligne à voie métrique internationale Saint-Gervais-les-Bains (F) – Martigny (CH), exploitée de conserve par la SNCF et les TRM suisses<sup>15</sup>.

À bord des dernières automotrices panoramiques Z 800 livrées à l'exploitant en 1996, circulant généralement en UM, nous quittâmes Saint-Gervais à 20h58. Le (seul) agent de conduite dispose d'une console CADB (autorisation de départ par balises) lui assurant la certitude d'entrer dans un canton libre, évitant de la sorte tout rattrapage ou collision.

La ligne, ouverte à l'exploitation en juillet 1908, à alimentation électrique par troisième rail latéral en 800V continu, présente une déclivité maximale de 90‰ en simple adhérence, est exploitée à voie unique en exploitation simplifiée, à la vitesse maximale de 70 km/h.

Tracée en lacets sévères dès la sortie de la gare, elle est parsemée de nombreux viaducs, ponts et tunnels. Certains arrêts sont facultatifs ; ils sont alors demandés par les voyageurs au moyen de boutons poussoirs, une technique semblable à celle de nos (anciens) tramways.

Après 19 km et 34 minutes de parcours, durant lesquelles la nuit était tombée dans la vallée de l'Arve, nous empêchant malheureusement d'admirer les cimes aux neiges éternelles du Mont Blanc et des Aiguilles du Midi, nous atteignîmes la gare de Chamonix/Mont Blanc à 21h32, mais avec plus de trois heures de retard sur l'horaire prévu, au terme d'une première journée riche en émotions !

---

<sup>15</sup> - Transports publics de Martigny et région.



Comme l'hôtel retenu par le GTF était de premier ordre, après un dîner <sup>16</sup> tardif mais excellent, notre première nuit dans de confortables chambres nous requinquait pour le lendemain.

## De Chamonix/Mont-Blanc à Vevey (CH)

La deuxième journée de notre périple nous amena en Suisse et fut consacrée à la visite de quelques lignes des cantons du Valais et de Vaud.

Les mouvements sociaux en France paralysant cette fois effectivement la SNCF, le GTF dut affréter un autocar privé chamoniard pour nous conduire, dans de grandioses paysages, à la gare frontière « Schengen » franco-suisse du Châtelard pour embarquer à 8h32 sur le Mont Blanc Express de la compagnie « MC » <sup>17</sup> en direction de Martigny.

Le premier coup de pioche de cette ligne fut donné le 24 novembre 1902 et elle fut inaugurée en été 1906. À voie métrique, longue de 18 km, elle est électrifiée en 780V continu. La particularité de son électrification réside dans le fait qu'outre la caténaire, qui équipe aujourd'hui certains tronçons, elle fut dotée dès son ouverture d'un troisième rail, système qui présente l'avantage d'être moins sensible aux incidents naturelles tels qu'avalanches ou chutes de pierres.

Au total, le réseau du MC s'étend sur 23 kilomètres. Il est protégé par 21 tunnels qui totalisent une longueur de 2960 mètres ; 28 ponts franchissent torrents et couloirs dangereux.

Le tracé, traversant des paysages à la fois vertigineux et somptueux, s'inscrit d'abord à grande hauteur, aux flancs d'un torrent né dans le massif de la Forclaz, et, après les arrêts de Finhau et Salvan <sup>18</sup>, s'accroche en corniche à une muraille rocheuse à pic dans les magnifiques gorges du Triège.

La ligne rejoint enfin la vallée du Rhône par une descente de 200‰ équipée d'une crémaillère Strub. Après Vernayaz, elle longe en plaine la ligne du Simplon et le train fait terminus à Martigny, où nous arrivâmes à 9h19, avec une précision toute helvétique... Cette gare reçoit essentiellement le trafic venant du nord du Lac Léman (Genève, Lausanne, Montreux) se dirigeant vers Sion, le Lötschberg, Brig et le Simplon et inversement. Nous eûmes donc l'occasion d'y voir passer l'un ou l'autre rame durant quelques minutes et de voir, à l'extérieur de la gare CFF des rames des MO<sup>19</sup> reliant Martigny à Orcières, via Sambranher. Cette ligne de 14,320 km, fut ouverte en 1910, est exploitée en traction électrique 15 kV ~ 16 <sup>2/3</sup> Hz ; elle était censée relier l'Aoste en Italie par le Grand-Saint-Bernard, ce qui justifia son équipement en voie normale de 1,435 m. À Sambranher, une radiale de 6,180 km rejoint Le Chable. Elle fut ouverte en 1953 et construite initialement pour les travaux du grand barrage de Mauvoisin.

À 9h29, par le train 2110 des CFF, nous nous rendîmes en 20 minutes de Martigny à Aigle, où nous fûmes soulagés de nos bagages, confiés à la consigne de la

<sup>16</sup> - Nous sommes en France, n'est-ce pas !

<sup>17</sup> - Martigny-Le Châtelard du TRM (Transports publics de Martigny et région).

<sup>18</sup> - Village où G. Marconi entreprit ses essais de TSF.

<sup>19</sup> - Martigny-Orcières, réseau TRM.

gare locale, avant de poursuivre une journée s'annonçant encore très chargée, avec une triple boucle au départ d'Aigle (alt. 404 m) au programme.

Joutant la gare d'Aigle, un faisceau de voies métrique sert de terminus à plusieurs lignes secondaires : l'*Aigle-Leysin* (AL) des TPC<sup>20</sup>, ligne de 6,220 km à voie métrique à crémaillère, sous 1500V que notre timing ne nous permit toutefois pas de visiter ; l'*Aigle-Monthey-Champéry* (AMC) des TPC, que nous visitâmes dans l'après-midi ; l'*Aigle-Sépey-Les Diablerets* (ASD) des TPC, par laquelle nous continuâmes notre excursion du jour.

Notre train 434 des ASD quitta donc Aigle à 10h34, gravit d'emblée l'étroite vallée des Ormonts par une ligne métrique d'une longueur totale de 22 km 330, ouverte en 1913, desservant 12 gares et haltes, électrifiée en 1500 V, dont les rampes ne sont toutefois pas supérieures à 60%, et nous amena gaiement au village de Sépey.

Il y rebroussa aussitôt et atteignit, après un joli parcours forestier, la station des Diablerets à l'altitude de 1155 m. Le service assure 28 courses régulières par jour.

Dans cette station bondée de monde en saison de ski, le printemps arrivé lui rend à la fois un calme naturel et une authenticité montagnarde. Ce jour-là, le village avait l'air de sommeiller. Dans un des rares établissements ouverts, nous en profitâmes pour prendre un frugal repas, avant de redescendre à Aigle par le 449 (13h34 → 14h23) pour une seconde boucle.

La ligne métrique de l'AOMC<sup>21</sup> relie Aigle, que nous avons quittée à 14h36 par le train 59, à Ollon, Monthey et Champéry, où nous arrivâmes à 15h34. Cette ligne a reçu l'appellation de « *train des émotions* », c'est tout dire ! Longue de ses 23 km 138, elle suit tout d'abord la ligne CFF du Simplon, s'en écartant pour desservir le viticole village d'Ollon<sup>22</sup>.

Elle gagne ensuite la ville de Monthey avant de s'engager dans le Val d'Illiez et ses villages typiques, tout en couleurs, puis rejoindre les stations des Alpes valaisannes, voisines de la Haute-Savoie française, faisant son terminus à Champéry, à 1049 m d'altitude.

Electrifiée en 850V continu, la ligne comporte deux sections à crémaillère Strub, totalisant 3659 m, en rampe maximale de 65%.

Elle dessert 19 gares et haltes par 54 courses journalières régulières d'Aigle à Monthey et 41 de Monthey à Champéry.

Nous quittâmes Champéry à 15h41 par le train 59 qui nous déposa à Aigle à 16h41, ne nous laissant que quelques minutes pour embarquer sur la rame 2130 des CFF vers Montreux, station la plus animée des bords du lac Léman<sup>23</sup> et ensuite vers notre fin de deuxième étape, Vevey, atteinte à 18h06. Ces deux dernières villes se situent sur la dorsale ferroviaire Sion - Martigny - Lausanne, tout particulièrement fréquentée.

<sup>20</sup> - Transport publics du Chablais

<sup>21</sup> - Aigle - Ollon - Monthey - Champéry de la Société des *Transports Publics du Chablais*.

<sup>22</sup> - Ah, ce fendant, mes amis...!

<sup>23</sup> - Le 3 juin 2003, jour de notre passage, toute navigation était interdite sur le lac Léman, placé sous haute surveillance à la suite de la réunion des chefs d'Etat ou de Gouvernement du « G8 » se tenant sur sa rive française, à Evian.

Notre hôtel était situé à quelques enjambées de la gare CFF de Vevey, et d'aucuns ne purent s'empêcher d'y flâner en soirée, voire le lendemain dès potron-minet pour bien évidemment y saisir l'un ou l'autre cliché les intéressant.

La gare de Vevey (alt. 386 m) est aussi le terminus du **VCh** (Vevey-Puidoux-Chexbres), baptisé « *Train des Vignes* », qui traverse les vertigineux vignobles du Lavaux surplombant le Lac Léman. Il appartient à une compagnie privée, le VCh, mais est exploité par les CFF, sur une voie normale de 7,830 Km électrifiée en 15 kV ~ 16<sup>23</sup> Hz ; du **BC** (Vevey - Blonay)<sup>24</sup> le *Blonay - Chamby*, une ligne touristique sur voie métrique électrifiée en 900V d'une longueur de 2,950 Km associant traction vapeur, électrique et diesel. Ce chemin de fer est doté d'un musée, situé à Chaulin (près de Chamby). Il offre correspondance à ses deux extrémités au CEV (Chemins de fer Veveysans) à Blonay, et au MOB (Montreux - Oberland Bernois) à Chamby ; du MVR (Montreux - Vevey - Riviera) du réseau des CEV<sup>25</sup> qui dessert Vevey - Blonay - Les Pléiades en voie métrique en partie à crémallière, électrifiée en 900V pour une longueur de ligne de 10 km 520.

### La GoldenPassLine et l'Oberland bernois

Au troisième jour de notre périple, nous quittâmes la « Riviera suisse » par le train régional des CFF 2129 parti de Vevey à 9h58 arrivant à Montreux à 10h03.

La gare de Montreux, est la seule gare suisse à accueillir trois écartements différents : la voie normale des CFF de l'axe Martigny-Lausane, la voie métrique du **MOB**, et la voie à voie de 80 cm de la ligne **MTGN** (Montreux - Territet - Glion - Rochers-de-Naye) du MVR<sup>26 27</sup>.

Mais revenons à notre voyage... Exit donc la Suisse romande pour aborder les cantons de Fribourg et de Bern, en région alémanique, en parcourant une première partie de la fameuse « *GoldenPassLine* » (Montreux-Zweisimmen-Interlaken-Lucerne) à bord du train panoramique 2369 du MOB<sup>28</sup>.

La plus longue ligne à voie métrique partiellement située en Suisse romande, la seule à relier celle-ci à la Suisse alémanique, le MOB est un prestigieux réseau, le plus connu de Suisse occidentale. Maillon occidental de l'itinéraire « *GoldenPassLine* » (Montreux - Interlaken - Lucerne), ce réseau s'est rendu célèbre avec son concept de train panoramique, expérimenté pour la première fois sur voie étroite, et imité depuis par le Zermatt-Bahn et les Chemins de fer Rhétiques sur le Glacier Express ; il permet aux voyageurs-touristes, confortablement installés dans des voitures climatisées, de mieux admirer les superbes paysages traversés : des coteaux impressionnants surplombant le Léman aux étendues pastorales des alpages de Haute-Gruyère, du Saanenland et du Haut-Simmental.

<sup>24</sup> - Chemins de fer-musée Blonay - Chamby.

<sup>25</sup> - Chemins de fer Veveysans.

<sup>26</sup> - Montreux - Vevey - Riviera. Cette ligne est un des rares chemins de fer à voie étroite à ne pas être à écartement métrique. Le MTGN atteint le point culminant de Suisse romande aux Rochers-de-Naye (1973 m) par le plus fort dénivelé (1578 m sur 10 Km 360, soit une déclivité moyenne de 152 %.

<sup>27</sup> - Des trains spéciaux à vocation touristique circulent aussi au départ de Montreux (Train du chocolat : Montreux - Broc)

<sup>28</sup> - Montreux-Oberland Bernois.

Pour l'anecdote, on notera que sur le *GoldenPass Panoramic*, il est possible d'accéder aux sièges de front de rame à l'avant, ce que firent d'ailleurs quelques participants du GTF, en lieu et place du conducteur exilé au-dessus, dans la bulle frontale ! À noter que les trains panoramiques, à côté de leur utilité touristique, coexistent sur la ligne avec les trains régionaux classiques, et assurent donc également une mission de service public : les billets normaux, y compris pour les itinéraires locaux et régionaux, y sont valables, et la réservation n'est obligatoire que pour les groupes et les places frontales.

A Montreux donc, notre rame *GoldenPass Panoramic* pour Zweisimmen, prévue à 10h26, partit pile à l'heure comme de règle en ce pays ! La ligne, électrifiée en 850V continu depuis 1906, longue de 62 Km, s'élève par quatre lacets successifs sur les hauteurs de Montreux en rampes sans crémaillères de 60 à 73%, dominant ainsi le lac Léman et offrant aux voyageurs des vues imprenables à la fois sur le lac et sur les sommets alpins alentour.

S'agrippant aux gorges boisées du Chauderon, elle évite le col du Jaman par un tunnel de 2 424 m, pénètre en Haute-Gruyère, descend la belle vallée de l'Hongrin jusqu'à Montbovon<sup>29</sup>. Elle remonte ensuite la Haute-Sarine, dessert Château-d'Oex, entre dans le canton de Berne passant par le pays d'Enhaut et la célèbre station de Gstaad. Y reprenant souffle, les rames du MOB partent alors à l'assaut du point haut de la ligne, situé à Saanenmöser (1 274 m), pour descendre enfin la vallée de la Petite-Simme avant d'arriver à Zweisimmen à 12h15, notre première halte du jour.

Après une courte halte, nous poursuivîmes à 12h21 avec le train 2369 *CFF-Brünig*<sup>30</sup> vers Interlaken Ost que nous atteignons à 13h24 via Spiez, après avoir longé le magnifique lac de Thun 13h24).

Le temps de déposer nos bagages à notre hôtel, et nous nous retrouvâmes dans cette gare pour l'excursion de l'après-midi.

En gare d'Interlaken-Ost, les trains CCF et du *Simmenthalbahn* des BLS<sup>31</sup> donnent correspondance avec le réseau du Groupement des lignes de l'Oberland Bernois<sup>32</sup>, trois entreprises exploitant des lignes à voie métrique correspondant entre elles.

<sup>29</sup> - Correspondance avec la ligne de « *La Gruyère* » Palézieux - Bulle - Montbovon du GFM (Chemins de fer fribourgeois) du nom de la région traversée ; cette ligne de 43,5 Km vit dans l'ombre de son prestigieux voisin, le MOB à qui elle donne correspondance à Montbovon. Le GFM-Gruyère et le MOB partagent le même écartement métrique et la même tension électrique (900 V).

<sup>30</sup> - Le « *Chemin de fer du Brünig* » est resté le seul aux CFF à rouler sur une voie métrique. Les tronçons à crémaillère, qui permettent aux rames de grimper des pentes allant jusqu'à 120%, en font une singularité du réseau CFF.

<sup>31</sup> - BLS (Bern - Lötschberg - Simplon), réseau privé mais assurant un trafic de dimension nationale (comme les CFF), entre le Berner Mittelland, le Berner et le Simplon (jonction à Brigue du BLS et de la ligne CFF de Genève, en direction de l'Italie), exploité en 15 kV ~ 16<sup>2/3</sup> Hz. Le *Simmenthalbahn* est une des branches régionales du BLS. Ligne à voie normale, elle constitue le maillon central de l'itinéraire *GoldenPass* : à Zweisimmen, elle relève la correspondance MOB ; à Spiez, elle donne correspondance vers Interlaken (certains trains circulent directement de Zweisimmen à Interlaken).

<sup>32</sup> - À savoir : BOB (Bern-Oberrlandbahnen), WAB (Wengeralpbahn) et JB (Jungfraubahn)

Les trains du BOB<sup>33</sup> desservant la ligne du *Wengernalpbahn* pénètrent dans le haut pays bernois par la vallée de la Lütchine au moyen d'une ligne en Y, électrifiée en 1,5kV continu<sup>34</sup>.

Au départ de la gare d'Interlaken Ost, la rame se compose de deux parties accouplées comprenant chacune une motrice-fourgon en tête dans le sens de marche, de 3 ou 4 voitures, et d'une voiture-pilote<sup>35</sup>. La motrice centrale de la rame tracte, selon le sens de marche, mais le conducteur est « en veille » dès que les deux demi-ramas sont accouplées.

À Zweilütschinen, après 8 km, la ligne se sépare en deux tronçons distincts : le premier, à l'Est vers Grindelwald (alt.1034 m), parcouru par la première partie de la rame<sup>36</sup>, le second gravit sur 4 km vers le sud la vallée de la Lütchine-Blanche, fait arrêt en gare de Lauterbrunnen puis grimpe jusqu'au terminus de Kleine Scheidegg à 2061 m avec l'aide d'un crémaillère en rampe de 90 %.

Au retour, la rame venant de Grindelwald arrive première en gare de Zweilütschinen, attend une minute l'arrivée de celle descendant de Kleine Scheidegg ; le personnel de la gare procède à l'accouplement des deux convois qui poursuivent vers Interlaken Ost. Le même matériel fait donc ainsi navette toute la journée, deux rames se succédant à la cadence horaire et une troisième venant en renfort le matin et le soir.

Revenons à notre train 167, parti à 14h35 d'Interlaken Ost, nous débarqua à Lauterbrunnen à 14h55. Nous eûmes juste le temps de nous rendre à la station basse du BLM<sup>37</sup> voisine pour y emprunter l'impressionnant téléphérique de Grütschalp, seul moyen terrestre de monter à la station haute, d'où nous nous rendîmes à Mürren, par le train 767 de 15h02.

Ce charmant village, station familiale sans trafic automobile, situé à 1650 m d'altitude, est rejoint en 28 minutes par une voie tracée en corniche au dessus de la Lutchine.

Perché sur un replat d'alpage, formant balcon au-dessus de la formidable coupure de la vallée de Lauterbrunnen, il est placé face à plusieurs géants de roche et de glace : l'Eiger (3970 m), le Mönch (4099 m), la Jungfrau (4158 m), le Breithorn (3782 m) et le Gspaltenhorn<sup>38</sup>. Les paysages découverts par les voyageurs sur le parcours depuis la motrice sont réellement exceptionnels !

Repartis à 16h30 après une courte mais indispensable visite du site, fort calme en cette période de l'année, nous rejoignîmes la station de Lauterbrunnen – où nous savions revenir le lendemain – par le train 762 du BLM à 16h58, et rentrions à

<sup>33</sup> - Berner-Oberlandbahnen

<sup>34</sup> - Le 07.08.2003, à 9h50, une collision frontale faisant une soixantaine de blessés s'est produite sur une section de voie unique de cette ligne, à Gsteigwiler, entre Interlaken et Zweilütschinen, entre un train du BOB se rendant d'Interlaken Ost vers Lauterbrunnen, et un convoi spécial de la même compagnie roulant en sens inverses et dont le conducteur, selon toute vraisemblance, aurait « grillé » un signal au rouge.

<sup>35</sup> - La motrice centrale de la rame tracte, mais le conducteur est « en veille » dès que les deux demi-ramas sont accouplées.

<sup>36</sup> - Nous visiterons cette partie de la ligne le lendemain. Voyez *Infra*.

<sup>37</sup> - Bergenbahn-Lauterbrunnen-Mürren.

<sup>38</sup> - « *Le Guide Vert Suisse* », p. 254, Paris, Michelin-Éditions des Voyages, éd.. 2001.

Interlaken-Ost (17h05 → 17h25). Au passage, nous aperçûmes à Wilderswil les installations de la ligne Wilderswil - Schynigge-Platte, affluent du BOB de 7 km 260, à voie de 80 cm à crémaillère, sous 1500V continu.

Ainsi s'achevait notre troisième journée, au demeurant baignée de soleil, tout comme ce fut d'ailleurs le cas depuis notre départ de Bruxelles !

## L'Oberland bernois et la Jungfrauoch, "the Top of Europe"

Le lendemain matin donc, nous refîmes d'abord le même trajet matinal, de Interlaken Ost (09h35) à Lauterbrunnen, à bord du train 147 (09h55) du BOB. Puis, avec le train 347 du WAB (10h10), nous atteignîmes la station de Kleine Scheidegg (alt. 2061 m) à 11h02.

Ce deuxième tronçon de 19,10 km est à voie de 80 cm à crémaillère, électrifié sous 1500 V continu. À ses deux extrémités, Lauterbrunnen et Grindelwald, il relève la correspondance du BOB depuis Interlaken. En son milieu, à Kleine Scheidegg, il donne correspondance avec le JB<sup>39</sup> que nous partions visiter ce matin-là<sup>40</sup>.

Il y avait déjà une belle foule pour emprunter la rame des JF 547 de 11h02 qui conduisit nos participants vers le Jungfrauoch, le toit ferroviaire de l'Europe, par le chemin de fer le plus haut d'Europe. La ligne, dont on soulignera qu'elle est entièrement dépendante pour son apport en voyageurs des réseaux du MOB et du WAB, est longue de 9,3 km. Elle fut ouverte en 1912 après 16 années de chantier.

Équipée d'une crémaillère Strube, elle est électrifiée en 1125V triphasé – 50 Hz, ce qui nécessite des pantographes doubles pour la prise de courant sur des caténaires à double fil d'une installation toute particulière.

Partant donc de Kleine Scheidegg à 2061 m, elle attaque la montée sur 2 km à l'air libre, protégée quelques fois par des galeries jusqu'à la station d'Eigergletscher (2320 m), au pied du glacier de l'Eiger. Le reste du parcours se fait entièrement à l'intérieur de la montagne. Le train pénètre donc dans un long tunnel (7 122 m) construit entre 1897 et 1912 et grimpe à l'intérieur de la face nord de l'Eiger, opère un virage en « U » et poursuit sous le Münch II s'arrête dans deux stations souterraines de croisement : Eigerwand (2866 m) où la vue sur le précipice et Grindelwald (1900 m plus bas) est possible par des fenêtres taillées dans le roc, et Eismeer (3159 m) sous le Münch, où les fenêtres donnent directement sur les crevasses du glacier d'Aletsch.

Le terminus, souterrain lui aussi, creusé en galeries, est atteint à la Jungfrauoch, gare la plus élevée d'Europe, située à 3544 m d'altitude, dans une sorte de plat entre Münch (4099 m) et Jungfrau (4158 m).

Une galerie permet de gagner une terrasse, creusée elle aussi dans le rocher et les visiteurs peuvent gagner la crête dans la neige où s'offre un somptueux panorama sur les sommets de l'Oberland bernois toujours enneigés.

Nous redescendîmes à 14h00 avec la rame 558 jusqu'à Kleine Scheidegg, pour y emprunter le train 458 du WAB à 15h00 en direction de Grindelwald, atteint à 15h45.

<sup>39</sup> - Jungfraubahn

<sup>40</sup> - Certains participants, vu l'aspect menaçant du ciel, avaient préféré rentrer à Interlaken via Grindelwald. Ils avaient alors rejoint Interlaken West en train régional puis embarqué sur un bateau pour naviguer sur le lac de Thoune, jusqu'à Spiez et Thun et retour par la BLS ou par autobus. Un superbe moment également, avouèrent-ils !

La descente vers cette petite ville se déroule dans un environnement tout aussi inoubliable.

La localité, la seule grande station d'altitude de la Jungfrau accessible aux véhicules automobiles, associe des premiers plans faits de prairies plantées d'arbres fruitiers ou d'érables, parsemées de coquettes habitations souvent régionalement typiques, à la grande barrière rocheuse allongée entre le Wetterhorn et la majestueuse pyramide de l'Eiger qui en ferme le paysage.

A Grindewald, la station en cul de sac assure la correspondance à quai avec les trains du WAB. La ligne descend la verte vallée de la Lüttschine Noire, le long de l'Itramenberg aux falaises souvent abruptes, vers la gare de Zweilütshinen ; notre train, la 262 de 16h50, après l'accouplement avec la rame venant de Kleine Scheidegg/Lauterbrunnen, arriva en gare d'Interlaken Ost à 17h25.

### D'Interlaken à Bruxelles

Toutes les bonnes choses ayant un fin, ce dernier jour fut consacré au retour vers la Belgique, agrémenté toutefois de la visite de la seconde partie de la *GoldenpassLine*, entre Interlaken Ost et Lucerne, par la ligne du Brünig, d'une longueur de 74 km. Comme noté supra<sup>41</sup>, c'est la seule ligne à écartement métrique exploitée encore par les CFF, ce qui ne l'empêche pas d'être dotée de matériels et d'équipements modernes et de qualité.

Nous prîmes place à bord du train des CFF-Brünig 2457 au départ d'Interlaken Ost à 08h30. Dès la sortie de cette gare, la ligne franchit l'Aar puis longe la rive nord, escarpée, du lac de Brienz, arrive dans cette ville<sup>42</sup> après avoir traversé pas moins de dix tunnels. Elle remonte la vallée de l'Aar et rebrousse en gare de Meringen<sup>43</sup>. Ensuite, le tracé en rampe de 121 ‰ avec crémaillère, traverse une épaisse forêt de sapins et de hêtres et culmine à 1002m en gare de Brünig-Halisberg. Le train poursuit par la vallée de Sarnen, longe les lacs de Lunger et, de Sarnen, fait arrêt à Alpnachstad<sup>44</sup>. Il franchit l'arête du Loppenberg par le tunnel du Lopper, débouche à Hergiswil, longe le golfe de Wincke sur le lac des Quatres-Cantons et arrive à Lucerne-Hbf, grande gare terminale en cul-de-sac. Il était très exactement 10h24. Nous eûmes le temps de faire quelques pas dans la ville, d'y découvrir ses trolleybus articulés ou à remorque, et de jeter un coup d'œil sur le célèbre Kappelbrücke<sup>45</sup>.

Avec le train régional 2666, nous quittâmes Lucerne 11h54 en direction d'Oltén (12h34).

Là, nous prîmes à 12h46 le train international EC90 « *Vauban* », arrivé à l'heure pile de Milan via Domodossola, le Simplon, le Lötschberg, Brig, Thun et

<sup>41</sup> - voyez *supra*, note <sup>17</sup>.

<sup>42</sup> - À Brienz, le BRB (Brienz - Rothorn-Bahn) de 7 km 500, associe vapeur et crémaillère, sur une déclivité continue de 250 ‰, et voie de 80 cm à crémaillère ! L'une des très rares lignes non électrifiées de Suisse.

<sup>43</sup> - À Meringen, le réseau MIB (Meiringen-Innertkirchen-Bahn) exploite la ligne Meiringen-Innertkirchen d'une longueur de 4 km 830, sous 1200V continu sur voie métrique.

<sup>44</sup> - À Alpnachstad, notons le réseau PB (Pilatus-Bahn) et sa ligne Alpnachstad - Pilate, à crémaillère sur voie de 80 cm, de 4 Km 800, électrifiée en 1550 Vc : une ligne vertigineuse qui culmine à 2073 m, dont la déclivité oscille entre 388 et 480 ‰.

<sup>45</sup> - Pour rappel, Luzerne abrite le célèbre Musée suisse des Transports

Berne. La rame, tractée par la 11201 des CFF comprenait en tête du matériel SNCB : des I11, les seules de ce type engagées sur cette relation internationale. Faut-il vous avouer que la différence avec le matériel suisse est surprenante ?

Arrêt à Bâle-CFF (sans embarquement) à 12h12, le temps de décrocher les voitures des FFS en queue de rame et nous arrivons à Bâle-SNCF, dont nous partîmes avec 10 minutes de retard à 13h40.

De voiture-restaurant, bistro, bar, ou mini-bar ? Point ! « Qu'est-ce donc cela pour un train international ? » se demandèrent de nombreux voyageurs... Pire, dans la plupart des voitures belges, les toilettes sont fermées : « *Hors service pour raisons techniques* », nous apprennent les accompagnateurs... En fait, il se dit que les chemins de fer italiens ne disposent pas à Milan des installations permettant de traiter les WC de ces voitures belges et les renvoie donc en Belgique en l'état...

Nous arrivâmes à Mulhouse. Sur le quai, un déluge de candidats-voyageurs : c'était la grève à la SNCF, comme dans de nombreux services publics en France. Jeunes en majeure partie, ils tentaient de monter dans un des rares trains qui se présentait à quai dans la direction attendue. En gare, beaucoup des rames étaient à l'arrêt, quelques rares seulement roulaient.

Départ de Mulhouse à 14h00. Le train, compte tenu des circonstances, fit arrêt exceptionnellement à Colmar et Sélestat. Complet, bondé, voyageurs debout, agglutinés sur les plates-formes et dans les couloirs, mais soulagés d'avoir pu monter dans ce train qui s'arrêta comme prévu à Strasbourg puis Thionville en ayant rattrapé quasiment son retard.

À Metz-Ville, le train était à l'heure mais...il fut bloqué en gare : les conduites de frein avaient été vidées par des manifestants et plus loin, vers Thionville, la sécurité n'était plus assurée. Il nous fallut donc attendre 1h30, informés de l'essentiel de ce qui se passait par les personnels de service, avant de repartir enfin vers Luxembourg.

À Luxembourg, une locomotive série 20 de la SNCB et une voiture «Resto» vinrent s'accoupler à notre rame tandis que la loco française « logea » dans la capitale grand-ducale. On nous dit que ce « Vauban » était le premier train de voyageurs depuis 3 jours à revenir en Belgique par la France !

Nous rentrâmes en Belgique avec une bonne heure de retard, et cette fois, pas à cause de notre Société Nationale ...

Ce fut un extraordinaire et merveilleux voyage organisé par le GTF, que tous se félicitèrent avoir fait, malgré les petits couacs du départ et du retour, qui font aujourd'hui partie des souvenirs cocasses, parmi d'autres tellement plus agréables !

Nous serons nombreux, à n'en pas douter, à nous revoir l'année prochaine... Où?... Patience<sup>46</sup> !

Willy Brock

<sup>46</sup> - Vous le savez déjà, cher lecteur, si vous avez lu trans-fer 129... Sinon, refeuilletez-le... en page 60.



## Voyages GTF 2003

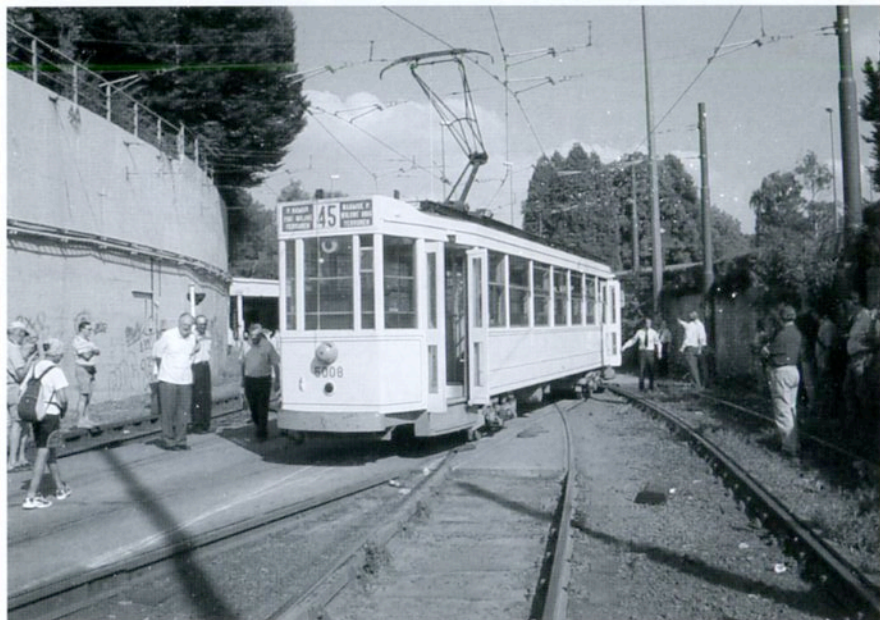
*Double voyage au tunnel de Soumagne, voyage en Suisse, voyage sur les trams de Bruxelles, voyage en autorail au port d'Anvers, voyage en autocar à l'ancienne mine d'Als Dorf et à la Selfkantbahn, les membres du GTF ne se sont pas ennuyés cette année. Voici quelques photos qui rappelleront bien des souvenirs aux participants...*

### Voyage sur les tramways de Bruxelles - 2 août 2003

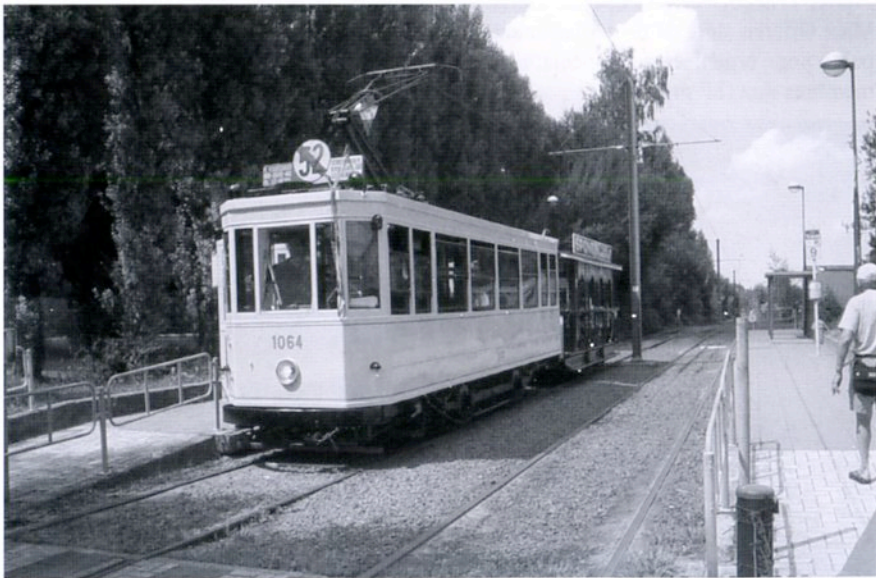
Le MTUB avait concocté pour le GTF une jolie excursion sur le réseau de surface à Bruxelles, à l'aide de motrices historiques série 5000. Cette excursion, fort appréciée, fut un régal pour les photographes.

Lors du voyage, vers 17 h, à l'arrêt *De Wand*, la motrice historique 5008 du MTUB a déraillé d'un bogie lors d'une manoeuvre, suite à l'usure d'une pointe de coeur de l'aiguillage du raccordement entre la ligne 52 et le terminus de la ligne 19, utilisé par la ligne 23, il est vrai, dans l'autre sens. Grâce à l'habileté de l'équipe MTUB sur place, la motrice fut prestement remise sur ses rails à l'aide notamment d'une barre d'attelage prélevée sur un tram régulier et d'une autre motrice historique. Heureusement, la 5008 n'a aucunement souffert de cet incident : il est vrai que c'est un modèle construit pour défier l'éternité... et qu'on ne fait plus...

Nous voudrions remercier l'équipe MTUB qui nous a accompagnés : Jean-Pierre, François et son épouse Christiane, René et William, sans oublier notre ami Marc Grieten, âme de ce déplacement exceptionnel, qui n'a ménagé ni son temps ni sa peine pour organiser ce « spécial » pour la plus grande satisfaction de la centaine de membres du GTF présents.



Déraillement de la 5008 à De Wand à Bruxelles (photo W. Brock)



↑ Noria de trams historiques MTUB au terminus « CERIA » de la STIB, aujourd'hui supprimé dans le cadre de l'extension métro jusqu'à Erasme  
↓ Motrice historique sur l'assiette de l'ancienne ligne Bruxelles - Tervuren, réutilisée pour la ligne de tram STIB 39  
(photos W. Brock - 02.08.03)

**Voyage au port d'Anvers - 6 septembre 2003**



**Photos J. Renard et W. Brock**

## Nouvelles des CFL

### *Une nouvelle liaison transfrontalière voyageurs*

Le 12 décembre dernier, a été inaugurée une nouvelle liaison transfrontalière franco-luxembourgeoise, qui consiste dans le prolongement de la ligne de Bettembourg à Dudelange au delà de la frontière jusqu'à l'entrée de l'ancienne cité minière lorraine de Volmerange-les-Mines. Ce court tronçon se termine près d'un parking « P&R » mis à disposition des frontaliers lorrains, en vue de réduire la circulation très importante à travers les villes de Dudelange et de Luxembourg.

Après la réouverture du bout de ligne d'Audun-le-Tiche (F) à Esch-sur-Alzette et de la gare de Hettange-Grande sur la grande artère de Thionville à Luxembourg, il s'agit du 3e exemple de réalisation de ce genre pour faciliter aux frontaliers lorrains l'accès à leurs lieux de travail, notamment à Luxembourg-Ville. Nous reviendrons sur cette nouvelle liaison réalisée dans le cadre du nouveau concept de mobilité luxembourgeois, qui comprend d'autres lignes de chemin de fer nouvelles.

Dans ce même ordre d'idées, le Parlement luxembourgeois a voté le 11 novembre dernier la loi autorisant la construction du tram-train devant relier au réseau des CFL les nouveaux quartiers de « Kirchberg », centre européen et zone de développement de la Ville de Luxembourg, sans toutefois passer par son centre historique. Cette option reste cependant ouverte, sans doute au choix du ou d'un prochain gouvernement.

## Le chemin de fer de montagne de « Oberweissbach »

### *Une curiosité ferroviaire à l'est de l'Allemagne*

#### **La conception originale d'un chemin de fer régional**

À l'aube du 20<sup>e</sup> siècle, le haut-plateau de « Oberweissbach » en forêt de Thuringe, très mal accessible par une route de montagne peu praticable, restait éloigné des grands centres, malgré un certain niveau d'activité industrielle. Alors qu'un chemin de fer local à voie normale avait été ouvert le 18 août 1900 en contrebas dans la vallée de la rivière « Schwarza », cette situation, en perdurant, risquait de compromettre l'avenir économique des communes du plateau. Les industriels de la région insistèrent donc pour que le haut-plateau soit à son tour relié au rail.

Pour vaincre une dénivellation de plus de 300 mètres, divers projets de tracé - à crémaillère ou à adhérence avec un développement en longueur correspondant - furent étudiés, mais durent être abandonnés pour leur coût hors de proportion avec l'envergure du trafic à escompter. La première guerre mondiale fit arrêter ces études. La paix revenue, les industriels, qui craignaient de perdre définitivement toute chance pour l'avenir de leurs activités, réclamaient à nouveau, pour le transport de leurs marchandises, un accès direct et sans transbordement au grand réseau ferré national.

Compte tenu de la topographie, la solution finalement retenue consistait en la création d'un funiculaire, adapté pour le transfert de wagons à voie normale, pour rejoindre le plateau à partir de la ligne de chemin de fer fonctionnant dans la vallée en contrebas. Cette ligne longue de 29 km relie « Rottenbach », petite ville située sur la transversale de Erfurt à Saalfeld, à la localité de « Katzhütte » en fin de vallée. Pour desservir les principales localités du haut-plateau, le funiculaire devait être prolongé par une petite ligne isolée à simple adhérence.

### **Un funiculaire inhabituel**

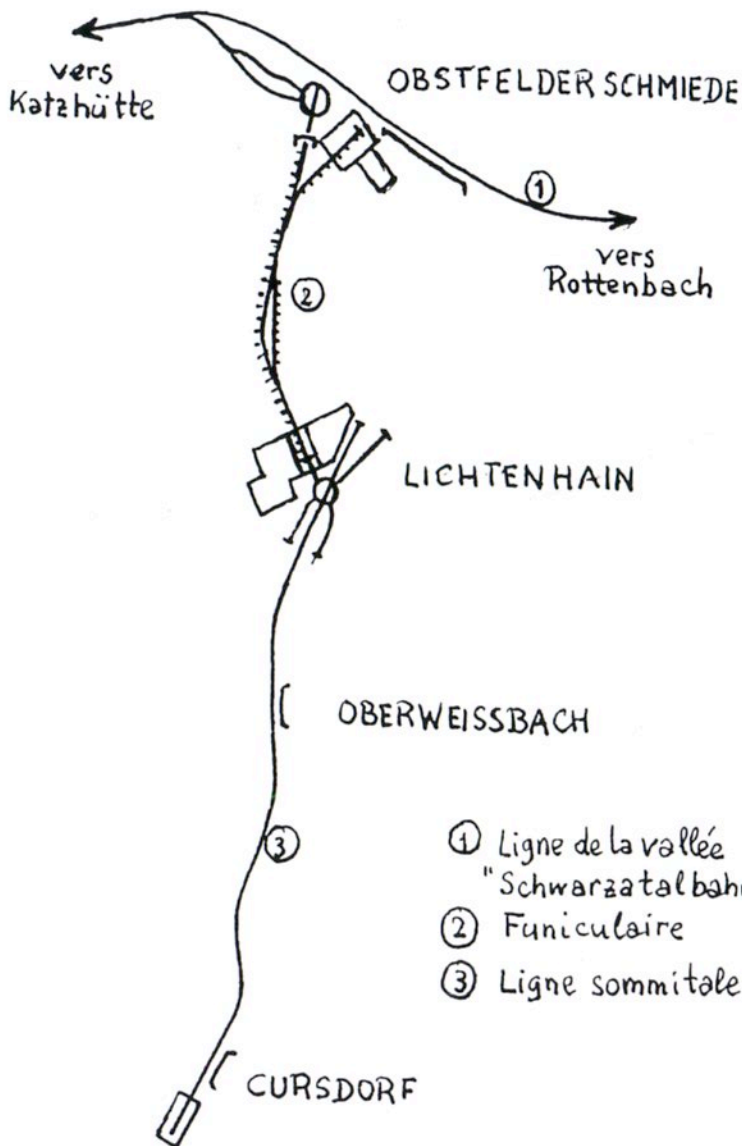
Le funiculaire fonctionne de façon classique avec deux véhicules reliés par câble entraîné par un ensemble moteur-réducteur se trouvant dans la station supérieure. Partant simultanément des deux stations, les deux véhicules se croisent au milieu de la ligne à voie unique grâce à un évitement approprié. Comme d'habitude le câble, supporté par des poulies, est placé entre les rails dans l'axe de la voie, ce qui a exclu l'emploi d'appareils de voie habituels pour l'évitement. Les appareils du type « Abt » comportent ainsi une discontinuité des rails du côté intérieur de l'évitement. Cette disposition impose pour les véhicules des essieux particuliers, comportant pour le rail extérieur continu des roues à deux boudins et pour le rail intérieur discontinu des simples rouleaux sans boudins.

Afin de pouvoir assurer le transfert des wagons à voie normale, le funiculaire a été muni de deux véhicules distincts : une voiture classique à voyageurs, à deux essieux et à compartiment en escalier adapté à la pente de la ligne, et un chariot à quatre essieux muni d'un plateau horizontal supportant sur toute sa longueur un bout de voie normale de 8,50 m, donc suffisamment long pour recevoir les wagons à deux essieux habituels de l'époque.

Par sa conception originale, la hauteur du chariot transporteur est de 0,65 m du côté amont et de 2,65 m du côté aval. Les wagons à transporter sont solidement amarrés au plateau du chariot. Pour assurer la position horizontale des wagons durant le trajet, la voie du funiculaire devait être à pente quasiment constante, ce qui s'est avéré réalisable à l'endroit choisi, sans trop de terrassements, ni aucun ouvrage d'art. Vu les particularités, l'écartement de 1800 mm fut adopté pour la voie du funiculaire.

Le problème principal consistait à garantir l'amarrage correct des voies mobiles du chariot transporteur aux voies fixes des stations inférieure et supérieure, compte tenu des variations de longueur du câble de traction pouvant atteindre plus d'un mètre. Cette différence étant à compenser par la voiture à voyageurs pour laquelle cette obligation n'existe pas, les quais des stations, en escalier en fonction de la pente de la voie, devaient être suffisamment longs pour garantir une mise à quai correcte, quelque soit l'allongement possible du câble. Pour ce faire, il a fallu réaliser à la station inférieure deux terminaux distincts, celui destiné à la voiture étant conçu en déviation à la voie du funiculaire, qui s'arrête au droit du point de chargement relié à la voie normale. Il s'agit-là de la différence marquante par rapport aux funiculaires classiques.

Pour le matériel à voie normale l'accès au chariot de transport se fait par l'intermédiaire de ponts tournants et de treuils. Partant du lieu dit « Obstfelderschmiede », où une station de correspondance et de raccordement fut créée sur la ligne de la vallée existante, la voie du funiculaire a une longueur de 1388 m et passe, en pente continue moyenne de 24 %, de l'altitude de 341 m à celle de 664 m à



OBERWEISSBACHER BERG-  
UND SCHWARZATALBAHN

O.B.S.

la station supérieure de « Lichtenhain ». La vitesse moyenne étant de 1,5 m/sec., le temps de parcours requis est d'approximativement 18 minutes.

Lorsqu'il n'y avait pas de wagon à transporter, le chariot circulait à vide lors des parcours voyageurs. Très vite la ligne a connu une forte affluence les dimanches et jours fériés en bonne saison, de sorte qu'il fallait plusieurs courses pour transférer les nombreux voyageurs, ce qui prenait beaucoup de temps en raison de la présence d'une seule voiture. Afin de pouvoir transporter en cas d'affluence les voyageurs à chaque remontée il fallait donc pouvoir disposer d'une deuxième voiture. A cet effet fut acquise au réseau national une voiture désaffectée à plates-formes ouvertes, qui pouvait être placée en cas de besoin sur le chariot et dans laquelle les voyageurs pouvaient embarquer à la station inférieure à l'aide d'un petit quai aménagé au point de chargement des wagons.

### **Une ligne sommitale isolée**

Pour relier les localités du haut-plateau et les diverses voies de débord pour wagons, une courte ligne à écartement normal fait suite au funiculaire. La construction de ce tronçon, long de 2,5 km, n'a pas posé de problème et ne nécessitait aucun ouvrage important. Isolée du reste du réseau national cette ligne a dès le départ été électrifiée à courant continu à 500 V. La ligne aérienne d'alimentation est de conception habituelle des tramways à un seul fil de contact.

Partant de « Lichtenhain » la petite ligne ne comporte que la station intermédiaire de « Oberweissbach » et le terminus de « Cursdorf », avec voie en impasse, sans évitement, se terminant par un hangar. Le dépôt et les installations d'alimentation électrique se trouvent à Lichtenhain. Au départ du quai situé en biais le long du bâtiment de la station supérieure du funiculaire, la voie passe sur la plaque tournante, qui dessert aussi bien le point de chargement des wagons sur le chariot transporteur que les voies de garage.

Une seule automotrice, à deux essieux et de longueur compatible avec le chariot transporteur, fut acquise pour assurer le service voyageurs à horaire peu étoffé. Au début les wagons isolés amenés par le funiculaire étaient tractés par une petite locomotive à vapeur 020T. L'unique automotrice put rapidement assurer l'ensemble du service, et la locomotive resta peu utilisée. En cas d'arrêt éventuel de l'automotrice, le service voyageurs pouvait être maintenu avec la voiture de réserve du funiculaire. Après la deuxième guerre mondiale ces deux engins allaient passer au parc de la DR est-allemande. Avec l'arrivée de matériel électrique de renfort, la locomotive à vapeur, renumérotée 98 6009, fut transférée vers un autre point d'utilisation.

### **Mise en œuvre du projet**

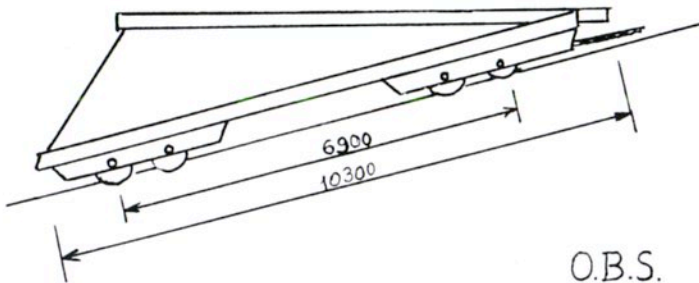
Pour réaliser cet ambitieux projet fut constituée le 14 août 1919 la Société Anonyme « *Oberweissbacher Bergbahn* » (OBB), dont les principaux actionnaires furent les communes intéressées. La mise en service du funiculaire s'était avérée très difficile en raison des contraintes particulières imposées. L'ensemble comprenant funiculaire et ligne à adhérence fut finalement ouvert, d'abord au seul trafic marchandises le 15 janvier 1922, et seulement un an plus tard, le 1<sup>er</sup> mars 1923, au trafic voyageurs. L'inauguration officielle eut lieu le 15 mars 1923.

Compte tenu des besoins restreints, le service voyageurs ne comportait au début que 4 courses par jour, l'utilisation principale représentant le transfert de wagons à marchandises. Au fil du temps l'offre voyageurs fut peu à peu accrue. Pour les marchandises le nouveau système fonctionnait comme raccordement particulier au chemin de fer. En fin de compte l'ensemble répondait bien aux attentes. La compagnie le considérait comme une seule ligne, ce qui se remarque encore aujourd'hui au kilométrage continu, depuis la voie de raccordement de la station inférieure du funiculaire jusqu'au terminus de la ligne sommitale. Pour garantir la continuité du service marchandises, la société OBB avait acquis deux wagons, qui furent intégrés au parc de la compagnie nationale de chemin de fer.

Au 31 mars 1949, l'ensemble fut racheté par la DR (*Deutsche Reichsbahn*) est-allemande, avec l'accord des communes actionnaires. Contrairement à d'autres compagnies encore privées à l'époque, on n'avait pas osé exproprier tout simplement une entreprise appartenant à des communes.

### Évolution ultérieure du système

Pour faire face à l'accroissement du trafic des voyageurs, une deuxième automotrice - une motrice des tramways de Leipzig adaptée pour remorquer le matériel type chemin de fer - fut affectée à la ligne sommitale. Une remorque y fut aussi transférée pour renforcer les rames au besoin. A défaut de voie d'évitement au terminus la remorque devait être poussée dans une direction. Par la suite elle fut adaptée en voiture-pilote.



O.B.S.

CROQUIS DU CHARIOT TRANSPORTEUR

↗ L'autorail DB 641 020-3, l'un de ceux détachés à OBS, venant de Rottenbach, quitte le point d'arrêt de Obstfelderschmiede, après avoir desservi la station inférieure du funiculaire.

↘ À Obstfelderschmiede, la station inférieure du funiculaire, vue de la remorque placée sur le chariot de transport ; on voit en bas le point d'amarrage du chariot et les installations pour le chargement du matériel à voie normale, et à droite la station réservée à la voiture à voyageurs du funiculaire ; on peut parfaitement distinguer la différence de longueur des deux bouts de voie, requise pour compenser côté voiture l'allongement variable du câble.





Le chemin de fer de montagne de Oberweissbach



Après aménagement du réseau routier, le trafic marchandises s'amenuisa et fut finalement arrêté en 1966. Les wagons modernes étaient devenus incompatibles au système en raison de leur plus grande longueur, dépassant celle de la voie du chariot. Celui-ci ne fut donc conservé que pour transférer de temps en temps le matériel assurant le service de la ligne à adhérence. Entre-temps le développement du tourisme avait permis d'étoffer le trafic voyageurs, devenu l'unique vocation de la ligne. Sur le plateau les voies de débord inutilisées furent enlevées. Une modernisation de la ligne sommitale fut entreprise au cours des années septante. A cette occasion les supports en bois d'origine ont été remplacés par des poteaux en béton, mis en place, déjà à cette époque, par hélicoptère.

Le matériel de la ligne sommitale, ayant accusé son âge, fut reconstruit au cours des années 1982/84 de façon à présenter un aspect identique. A cette occasion la voiture-pilote fut transformée en motrice. Après l'essai infructueux d'un autorail léger à deux essieux, l'idée de supprimer la traction électrique avait vite été abandonnée.

On peut pourtant s'étonner que, dès lors qu'une utilisation pour le fret n'existait plus, un tel système, lourd pour une région assez peu peuplée, ait survécu à une époque où bien des lignes locales à trafic équivalent ont disparu au profit de services routiers, même en RDA. En vue de pérenniser la survie de cet ensemble ferroviaire unique en son genre, le dernier gouvernement est-allemand le déclara « *monument technique national* ». Après la réunification allemande, cette décision a été respectée en raison du grand intérêt historique et touristique reconnu entre-temps.

### Situation actuelle

Au cours des années passées, la ligne de la vallée et le funiculaire ont été complètement rénovés et modernisés, alors que la ligne sommitale voyait son matériel remis en état. L'avenir de cet ensemble ferroviaire, rouvert solennellement le 14 décembre 2002, est désormais assuré. Il est maintenant exploité comme unité autonome de la DB - *Regio* sous la désignation de « *Oberweissbacher Berg- und Schwarzbahn* » (OBS). Le matériel roulant porte, outre le logo de la DB, la désignation de l'exploitant actuel. Pour une région assez peu peuplée le service actuel est bien étoffé, cadencé à l'heure sur la ligne de la vallée et à la demi-heure sur la ligne de montagne.

La ligne de la vallée, sinueuse et accidentée, est très bien desservie par les nouveaux autorails bimoteurs rouges de la série 641, le pendant allemand des A TER 73500 français, tous deux issus de la grande famille réalisée en coopération par la SNCF et la DB (qui en possède 40 unités) : 6 exemplaires ont également été fournis aux Chemins de Fer Luxembourgeois (série 2100). La ligne sommitale a conservé sa traction électrique et ses trois motrices, qui portent toujours leur robe rouge et crème du temps de la DR (numérotées 479 201-8, 479 203-4 et 479 205-9). Le funiculaire a gardé son matériel d'origine rénové. Les installations techniques ont été reconstruites par une entreprise suisse conformément aux normes de sécurité actuelles. Pour tenir compte de sa vocation voyageurs exclusive, le chariot de transport, maintenu pour des raisons historiques et stratégiques, est chargé normalement d'une ancienne remorque d'automotrice (qui a remplacé la voiture à plates-formes du début), pouvant au besoin céder sa place pour transporter un des véhicules de la ligne sommitale vers son atelier d'entretien lointain.

Présenté dans un aspect impeccable et desservi par un personnel fort accueillant, cet ensemble mérite être visité pour son caractère technique unique et la beauté de la région parcourue. Le passage du chariot surmonté de sa remorque maintenue en position horizontale est des plus impressionnants et le voyage sur la ligne sommitale rappelle bien des souvenirs d'antan, alors que ce type de moyen de transport local était jadis assez répandu.

L'accès au chemin de fer OBS est assez long et prend approximativement 2 heures au départ de Erfurt, la capitale de la Thuringe. On peut rejoindre Rottenbach au seuil de la vallée de la « *Schwarza* », chaque heure, après un parcours de 45 minutes, alternativement par trains express régionaux directs ou par trains omnibus avec changement à Arnstadt. Après une dizaine de minutes l'autorail OBS amène les voyageurs en 24 minutes au pied du funiculaire. Après 35 autres minutes, changements compris, le terminus de Cursdorf peut être atteint. Pour les voyageurs ne pouvant se passer de leur auto, un grand parking a été aménagé à la station inférieure du funiculaire.

Texte et photos : Charles-Léon Mayer - 07.09.03

*Légende des photos pages suivantes*

**Page 76 ↑ L'imposant chariot de transport, supportant en position horizontale la remorque à voyageurs, quitte la station supérieure du funiculaire à Lichtenhain**

**↓ La station supérieure de Lichtenhain vue du côté ligne sommitale ; on peut bien voir le quai de départ et la plaque tournante avec le bout de voie vers la halle en pente du terminus du funiculaire.**

**Page 77 ↑ La rame composée des motrices 479 205-7 et 479 203-2 se dirigeant vers Cursdorf vue à un passage à niveau près de Lichtenhain.**

**↓ Le chariot transporteur du funiculaire vu au croisement en ligne depuis la voiture à voyageurs.**



Le chemin de fer de montagne de Oberweißbach





Le chemin de fer de montagne de Oberweissbach



**GROUPEMENT BELGE POUR  
LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION  
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE, asbl.**  
BP 191 - B-4000 LIEGE 1.

**BON DE COMMANDE PAR CARTE DE CREDIT**

→ Utilisez ce bon de commande pour commander nos articles « éditions » ou « distribution » à l'aide de votre carte de crédit « Visa » ou « Eurocard ».  
Montant minimal de la transaction : 25 €

**Renvoyez-nous le présent document** (ou une copie) :

- ✎ soit par la poste à notre adresse :  
GTF asbl - Secrétariat, B.P. 191, B-4000 Liège 1.
- ✎ soit par fax au n° 071/51 66 03 (avant 21 h)

Je soussigné.....N° membre.....

Rue ..... N° ..... Bte .....

Code postal..... Localité.....

commande :

Code-article	Désignation	prix envoi compris €
000	Réaffiliation GTF 2004 - code .....	
<b>TOTAL (*) →</b> (montant minimal : 25 €)		

**J'autorise le débit de cette somme (\*) de ma carte VISA / EUROCARD**

n° 

--	--	--	--

--	--	--	--

--	--	--	--

--	--	--	--

 E  
X  
P 

--	--	--	--

Date : .....

Signature : .....

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<sup>ère</sup> 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**

Veillez utiliser le n° de compte et/ou l'adresse toujours indiqués à côté des services que nous vous proposons. Vous pouvez aussi régler à l'aide de votre carte de crédit Visa ou Eurocard (un formulaire est disponible dans chaque numéro de Trans-fer 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](http://www.gtf.be.tf) – e-mail : [trans-fer@teledisnet.be](mailto:trans-fer@teledisnet.be)**



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

B.P. 191 B-4000 LIÈGE 1



## 2003, ce fut pour la SNCB...

- ⌚ la fin des trains auto-couchettes...
- ⌚ la fin des trains de nuit...
- ⌚ la fin de la plupart des trains internationaux classiques...
- ⌚ la fin des trains postaux et de la collaboration séculaire avec La Poste.
- ⌚ la fin de la collaboration avec la Compagnie internationale  
des wagons-lits...
- ⌚ la fin du service minibar dans les trains de service intérieur...
- ⌚ la fin de l'indicateur SNCB, dont la dernière édition est parue ...  
ce 14 décembre 2003...
- ⌚ la fin de plusieurs séries de locomotives familières, comme les 51...
- ⌚ la fin des compartiments fumeurs dans les trains

**... et 2004, ce sera...**

... ce que vous en ferez, cher(e) membre...

*A tous ses lecteurs et à ses amis,*

**la rédaction de *trans-fer*  
présente ses meilleurs voeux  
pour 2004**

## **Renouvellement des cotisations au GTF asbl pour 2004**

Avec la fin de l'année, nous vous prions de renouveler votre cotisation à notre Association. Nous espérons continuer à mériter votre confiance, au vu des activités que nous organisons pour nos membres et de la qualité de notre revue que vous recevrez – comme d'habitude – quatre fois en 2004.

**Voici notre bilan de 2003** : nous avons organisé un grand voyage en Suisse, dont vous pouvez lire la relation dans ce numéro de *trans-fer*. Par ailleurs, nous avons emmené une centaine de membres à l'intérieur du tunnel de Soumagne, un très grand chantier de génie civil sur la future ligne à grande vitesse n°4 Chênée - Walhorn. Une autre centaine de membres ont sillonné Bruxelles à bord des trams historiques du MTUB, tandis que nous réalisions un vieux rêve : visiter les installations industrielles du port d'Anvers à bord d'un autorail série 41. Les vaporistes se sont régalingés le mois dernier avec l'accueil à Montzen de la locomotive 29 013 entièrement révisée à Meiningen : le GTF asbl avait réservé pour ses membres une voiture entière du train spécial mis en ligne par la SNCB à cette occasion. Nous avons aussi visité l'ancienne cokerie d'Alsdorf et la Selfkantbahn en Allemagne.

Du côté des éditions, notre membre Marcel Lambou réalisait un autre vieux rêve : la publication de ses mémoires ferroviaires, une tranche de septante ans de vie consacrée au rail... mais aussi à sa famille : nous savons que vous avez apprécié son texte, dont la saveur toute liégeoise, bourrée d'anecdotes inédites, est remarquable... et la qualité du livre publié : nous avons pu à cet égard organiser une séance de dédicaces à l'occasion de la sortie de presse du livre au *Musée des transports en commun du pays de Liège*. Ce fut une autre occasion pour nos membres de se revoir et d'échanger sur la passion qui leur est chère : le chemin de fer. Proficiat, Marcel !

Quant à *trans-fer*, nous ne cessons d'en améliorer la présentation. La qualité des photos ne cesse de s'améliorer, tandis que les textes sont de plus en plus variés, grâce à tous ceux de nos membres qui n'hésitent pas à prendre la plume... ou le clavier de leur ordinateur, comme vous pouvez le constater au vu de ce numéro. Par ailleurs, nous passons petit à petit au numérique... notamment pour les photos.

L'année 2004 commencera sur des « chapeaux de roue ». Henri Scaillet a repris la plume, et nous aurons le plaisir de vous annoncer tout prochainement la parution du quatrième volume de ses œuvres. Une autre grande édition verra aussi le jour... mais... c'est une surprise....

*Trans-fer* continuera son petit bonhomme de chemin en 2004 : la « *petite revue verte* » continuera à faire entendre sa petite musique différente au sein du monde de l'édition ferroviaire. Rappelons que nous publions très volontiers toute contribution ferroviaire de nos membres : textes et photos sont les bienvenus à notre adresse : **GTF asbl - service de trans-fer, boîte postale 191, B-4000 Liège 1**. Vous pouvez aussi nous envoyer votre contribution par e-mail (avec pièce jointe sous format « Word » à [trans-fer@teledisnet.be](mailto:trans-fer@teledisnet.be) . Les photos numériques y sont

aussi bienvenues, en pièce jointe, et au format « *jpec* ». Si vous désirez une publication en couleurs, la photo doit contenir au moins 117 pixels au cm<sup>2</sup>.

Quant à notre programme « voyages » 2004, il se profile petit à petit... mais nous vous en réserverons la surprise au fil de l'année.

Notre service « *Distribution* » continuera de son côté à vous offrir les meilleures nouveautés ferroviaires.

Pouvons-nous saluer encore une fois le dynamisme de notre petite équipe d'animateurs bénévoles... et de tous les rédacteurs de *trans-fer*. Que chacun soi remercié de sa contribution essentielle au fonctionnement de notre Association.

Mais le GTF asbl ne serait rien sans le soutien qu'il reçoit de son millier de membres. Voici donc le moment de nous soutenir en 2004 en renouvelant votre cotisation.

Vous avez le choix : la qualité de « **membre adhérent** » donne accès à l'abonnement à *trans-fer*, à l'information directe sur nos diverses activités et le plus souvent à un tarif préférentiel de participation.

Si vous choisissez de nous soutenir de manière plus intense, choisissez de vous réaffilier en tant que « **membre protecteur** ». Pour vous remercier de ce geste et si vous disposez d'une adresse électronique, nous vous offrirons en 2004 notre service « *e-gtf* » : vous recevrez quinze jours avant la parution de *trans-fer* le sommaire de ses articles, des nouvelles urgentes sur le monde du rail en Belgique et en priorité l'annonce de toutes nos activités.

Pour recevoir le **courrier « e-gtf »** en 2004, réaffiliez-vous donc comme **membre protecteur** pour 2004, puis envoyez un e-mail à [trans-fer@teledisnet.be](mailto:trans-fer@teledisnet.be) avec la simple mention « *e-gtf - membre protecteur et votre n° qui figure sur l'étiquette-adresse de ce n° de trans-fer* ». Votre adresse électronique sera ainsi enregistrée par nos soins.

Si vous étiez déjà affilié à ce service « *e-gtf* » en 2003, vous n'avez aucune formalité à faire : votre abonnement *e-gtf* continue... à condition de payer la cotisation « **membre protecteur** » en 2004.

Quant à l'agenda « *Febelrail* », nous continuons à l'envoyer sur votre demande, dès sa parution, quatre fois par an. Rappelons que cet agenda vous tient au courant de toute l'actualité des associations belges d'amateurs ferroviaires. Pour recevoir cet agenda, il vous suffit de payer la cotisation complémentaire « **E** ».

## Cotisations GTF 2004

Catégorie de membre	Prestations offertes	Belgique	Union Européenne	Reste du monde
<b>A</b>	<b>Membre adhérent</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lettres d'information</li> <li>▪ Abonnement à Trans-fer (4 n°/an)</li> <li>▪ Réduction à nos activités</li> </ul>	<b>18 €</b> <i>minimum</i>	24,50 €	26,50 €
<b>P</b>	<b>Membre protecteur</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lettres d'information</li> <li>▪ Abonnement à Trans-fer (4 n°/an)</li> <li>▪ Réduction à nos activités</li> <li>▪ Service « e-gtf » (sur demande)</li> </ul>	<b>25 €</b> <i>minimum</i>	31,50 €	33,50 €
<b>E</b>	<b>cotisation complémentaire</b> pour réception de l'agenda Febelrail	<b>+ 7,75 €</b>	+ 10,25 €	+11,25 €
	<b>NOUVEAU MEMBRE : frais d'inscription</b> <b>OU REINSCRIPTION après le 15.02.04</b> <b>SUPPLEMENT →</b>	<b>+ 1,50 €</b>	+ 1,50 €	+ 1,50 €

### Comment être ou devenir membre en 2004 ?

Avant le 15 février 2004, il vous suffit de verser votre cotisation selon une des modalités suivantes - soyez remercié(e) de faciliter le travail de notre secrétaire bénévole en suivant scrupuleusement les indications ci-après.

#### SI VOUS HABITEZ EN Belgique :

faites un versement à notre compte **068-0883360-08** de GTF asbl, boîte postale 191, 4000 Liège 1. Indiquez en communication nom, prénom, catégorie de membre (A, B, P, + E) et n° de membre (voyez l'étiquette-adresse de ce numéro). Le nom et l'adresse du membre doit correspondre au libellé du compte bancaire.

#### SI VOUS HABITEZ L'ETRANGER :

\* ou bien vous payez par carte de crédit en nous envoyant le formulaire « paiement par carte de crédit » que vous trouvez page 78 de trans-fer.

\* ou bien vous versez la somme correspondante à notre compte **IBAN BE 60 0000 8966 4170 - code BIC BPOTBEB1** de GTF asbl. Majorez dans ce cas votre paiement de 2,50 € (frais bancaires).

## GTF – Distribution

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

De l'étranger, vous pouvez utiliser votre carte de crédit (formulaire de commande page 78 de *trans-fer*) ou notre compte **IBAN BE 60 0000 8966 4170 - code BIC BPOTBEB1** de GTF asbl. Majorez dans ce cas votre paiement de 2,50 € (frais bancaires).

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

**Date limite de commande : 20 janvier 2004.**

### **Architecture des gares en Belgique par Hugo De Bot** tome 2 : 1914-2003

Voici le tome 2 de l'inventaire complet et totalement inédit du patrimoine ferroviaire belge en ce qui concerne les bâtiments des voyageurs des gares belges, qui couvre cette fois la période 1914-2003. Il fait suite à un premier tome, paru en 2002, et que nous avons annoncé et proposé à nos membres dans *trans-fer* 126.

C'est l'inventaire complet de tous les bâtiments de gare construits après 1914 - et des bâtiments repris dans les Cantons de l'Est, incorporés à la Belgique après la première guerre mondiale.

Toutes les gares traitées sont illustrées par des cartes-vues pour les gares construites jusqu'en 1930, et par des photos SNCB ou privées, le plus souvent en couleurs, pour les gares plus récentes.

*L'ouvrage existe en version française ou néerlandaise (à préciser à la commande). Format à l'italienne 297 x 210 mm. 208 pages. Papier glacé. (Editions Brepols à Turnhout).*

**Prix** : 45 € + 3,30 € de frais d'envoi = **48,30 €** (étranger : frais portés à 5 €)

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

version française : 673 – version néerlandaise : 674

### **Calendrier Ediblanchart 2004**

Comme il est de tradition, l'éditeur *Ediblanchart* vous propose son *calendrier* 2004 grand format quadrilingue avec 12 photos dont 11 couleurs. Format calendrier 42 x 30 cm et des photos 20 x 30 cm. Voici les sujets représentés : Autorail 4301 dans la neige à Orgéo - Locomotive Diesel 5528 à Neerpelt - Locomotive à vapeur type 7 à Lille (en noir et blanc) - Locomotive Diesel 6018 à Mellery - Locomotive

électrique CFL 3620 à Erpeldange - Locomotive Diesel 6327 à Bellecourt - Locomotive à vapeur 26.101 à Dorinne-Durnal - Rame postale AM 973 à Dilbeek - Autorail 554.18 à Frameries - Autorail 4903 à Beringen-Mijnen - locomotive Diesel 5174 à Balen-Werkplaats - Viaduc de Moresnet au lever du jour

**Prix** : 9 € + 3 € de frais d'envoi = **12 €** (étranger : frais d'envoi portés à 5 €).

**Code-article** à indiquer en communication : 675

### **La ligne 38, en train à travers les plateaux de Herve, par Georges Henrard**

Un très original ouvrage d'un auteur bien connu pour ses publications précédentes : la rêverie d'un cheminot solitaire qui imagine une excursion organisée en chemin de fer le 1<sup>er</sup> mai 1938 entre Liège-Guillemins, Fléron, Herve, Aubel et Plombières, et entre Battice et Verviers (Ouest). Tout le long du parcours, à chaque gare ou halte, le petit train remonte le temps, au fil des années 1872-1938, avec force descriptions d'époque et anecdotes.

L'ouvrage, mis en pages avec grande originalité, est illustré d'une abondante iconographie en noir et blanc, parfois originale, qui représente toutes les gares de la ligne.

160 pages, papier glacé, format à l'italienne, couverture cartonnée en quadrichromie.

**Prix** : 35 € + 3,30 € de frais d'envoi = **38,30 €** (étranger : frais portés à 5 €).

**Code-article** à indiquer en communication : 676.

### **Dernière minute**

Vous avez bien lu notre circulaire « *Renouvellement des cotisations 2004* » : la SNCB a décidé que l'indicateur publié ce 14 décembre 2003... serait le dernier. Arguant du déficit qu'elle doit supporter à chaque publication, la SNCB compte désormais avant tout sur l'informatique pour informer ses voyageurs à partir de 2005... Et tant pis pour ceux qui ne disposent pas chez eux d'une connexion internet... Pour les autres, la SNCB reste actuellement assez vague sur les versions « papier » des horaires qu'elle pourrait publier...

Voici un document séculaire qui disparaît donc, sans aucune consultation des usagers, sur l'autel de la rentabilité...

Le client de la SNCB y trouvera-t-il son compte ?