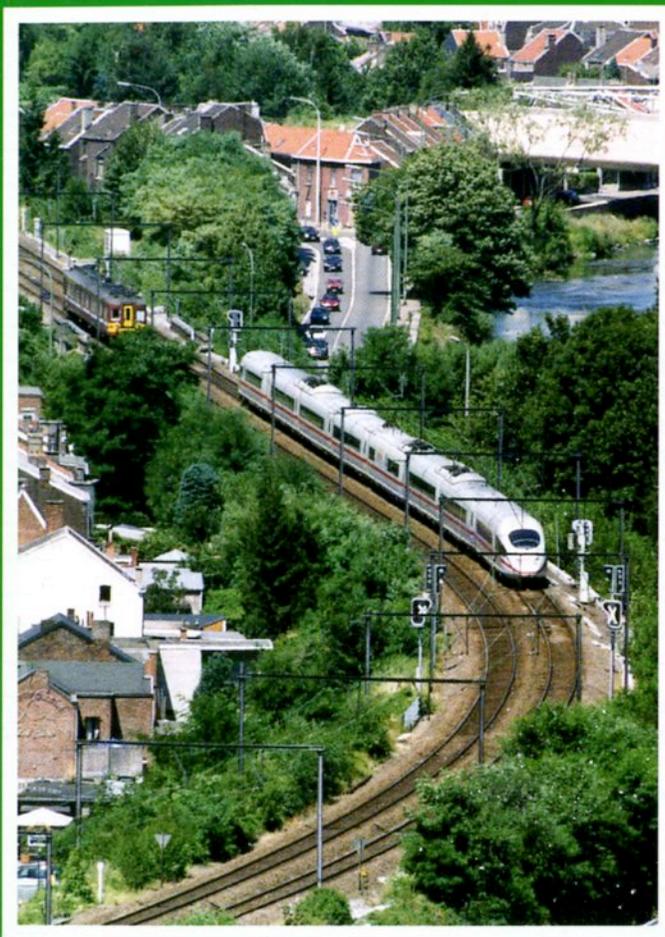


131 Juin
2004
Périodique trimestriel
27^{ème} année

BELGIQUE-BELGIË

P.P.

LIÈGE X
9/406



N° aut. fermeture 9/16

6 €

Bureau de Dépôt: Liège X

transfer

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

Trans-fer 131 Sommaire Juin 2004

EN GUISE DE DEDICACE.....	3
LA SNCB PAR LIGNE.....	6
EXPLOITATION SNCB.....	27
LE THALYS A BRUXELLES-NATIONAL - AEROPORT.....	27
L'ICE 3 ET SES PROBLEMES EN BELGIQUE.....	29
LIGNE 132 - CHARLEROI - COUVIN.....	30
LES RAILS EN FOLIE SUR LA LIGNE ATHUS-MEUSE.....	32
<i>Le basculement traction diesel / électrique.....</i>	32
LES GRANDES ETAPES DE L'ATELIER DE LATOUR.....	38
A GAND, LA FIN DES TROLLEYBUS ?.....	42
UN PEU D'HISTOIRE... LES TROLLEYBUS A GAND.....	43
EXPLOITATION SNCB (SUITE).....	57
LES POINTS D'ARRET LES MOINS FREQUENTES DU RESEAU DE LA SNCB.....	57
UNE NOUVELLE ORGANISATION DES MARCHANDISES A LA SNCB.....	63
<i>Une nouvelle affectation pour Ronet : hub de cortax.....</i>	65
NOUVELLES DIVERSES.....	69
DES TRAMS RAPIDES EN PROVINCE DU LIMBOURG.....	69
ET LE RHIN DE FER ?.....	69
UN NOUVEAU LIEN FERROVIAIRE FRANCO-LUXEMBOURGEOIS.....	71
COMMANDE BELGO-NEERLANDAISE DE RAMES A GRANDE VITESSE.....	78
NOUVELLES SECTIONS DE LIGNE EN BELGIQUE.....	78

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

Tirage : 1250 ex.

Toute correspondance relative à Trans-fer est reçue à l'adresse suivante :

GTF asbl, rédaction de Trans-fer, Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1

e-mail : trans-fer@teledisnet.be

Imprimé en Belgique - Dépôt légal à la parution

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

PHOTOS DE COUVERTURE :

AVANT : L'ICE3 Bruxelles-Midi - Frankfurt Hbf vient de quitter Liège Guillemins à 13h28 et passe à Henne (ligne 37) sous le « regard » du premier viaduc de la LGV3 et après croisement de l'automotrice double du service Verviers - Liège (photo A. Spailier)
 ARRIERE : Locomotive SNCF 36 024 à Flawinne (photo M. Lebeau - 07.03.04)

En guise de dédicace

Comme bien d'autres firmes ou associations, le GTF asbl a été touché par une attaque de virus informatiques en avril dernier. Ordinateur en panne, reformatage... rien ne nous a été épargné. Ceci explique l'important retard pour la parution de *trans-fer* 131... que nous sommes cependant heureux de vous envoyer à présent.

Nous vous prions de nous excuser de vous avoir privés de lecture pendant si longtemps : les messages inquiets que vous nous avez envoyés montrent combien vous tenez à la « petite revue verte ». Soyez-en remerciés : nous allons nous rattraper...

Nous tenons à dédier ce numéro de *trans-fer* à *Léonce Lemercier*, ce pionnier français du XIX^{ème} siècle qui conçut et édita le premier indicateur des chemins de fer européens : il doit se retourner dans sa tombe... puisque la SNCB ne publiera plus de document de ce genre en 2004...

Nous dédions aussi *trans-fer* pêle-mêle :

- aux *utilisateurs des trains internationaux de nuit*, privés de leur moyen de déplacement depuis leur suppression par la SNCB fin 2003 ;
- aux *utilisateurs et amateurs de trains internationaux classiques*, privés de leur moyen de déplacement depuis leur quasi suppression sur le réseau SNCB fin 2003 ;
- aux *vacanciers belges utilisateurs de trains auto-couchettes* privés d'un moyen de transport non polluant pour rejoindre leur lieu de vacances depuis septembre 2003 ;
- aux *postiers belges* privés des trains électriques postaux depuis octobre 2003, au profit de camions « La Poste » polluants et agressifs pour le revêtement des routes ;
- aux *salariés de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits*, privés de leur outil de travail, et aux voyageurs qui bénéficiaient de leurs services en Belgique ;
- aux *amateurs de boissons privés de mini-bar* dans les trains à « long » parcours de la SNCB depuis décembre 2003 ;
- aux *colombophiles*, privés de trains pour le transport de leurs volatiles par la SNCB depuis décembre 2003 ;
- aux *organisateur de voyages en groupe* obligés désormais de s'y prendre... 12 jours ouvrables (!) à l'avance auprès d'un call-center SNCB à Mons ou Gand ;
- aux *voyageurs mutuellistes d'Intersoc* désormais privés de leurs trains-couchettes SNCB à partir de l'hiver prochain ;
- ... et surtout à nos nombreux membres *cheminots* et à leurs collègues, qui, le 1^{er} janvier 2005, vont être « ventilés » dans les trois nouvelles sociétés qui vont être créées – Europe oblige - sur les dépouilles de la SNCB unitaire : la société de tête «**SNCB holding**», une filiale «**gestionnaire d'infrastructure**», qui s'appellera «**Infrabel**», et une filiale «**exploitant ferroviaire**» qui gardera le nom de «**SNCB**».

Y a-t-il une note positive dans toute cela ? La SNCB annonce une croissance de son trafic voyageurs en service intérieur de quelque 4 % pour les premiers mois de 2004. Le train attire donc, malgré l'augmentation des prix effective depuis février dernier. Il est vrai que de plus en plus d'usagers se tournent vers les cartes de voyages multiples (les *Pass*) tout en appréciant le confort des voitures I 11, M 6, des automotrices tranche 96 et autres autorails série 41, tandis que les seniors continuent à plébisciter le billet qui leur est réservé, même s'il a été augmenté pour passer à 3 €.

Bonne lecture...



**Liège-Guillemins (26.05.04) : ↑ IC Eupen – Ostende au départ vers les plans inclinés
↓ IR Liers – Luxembourg au saut-de-mouton « Hemricourt » (photos M. Lebeau)**





Travaux de la LGV 3 à Herve et Battice (photos A. Spailier)



La SNCB par ligne

A propos de la LGV 3

En panne depuis plusieurs mois, la rédaction en charge des chantiers LGV3 a laissé s'accumuler une matière très importante. Elle reprendra ses activités dès les prochaines éditions avec photos prises sous un soleil de printemps beaucoup plus performant que celui d'automne et hiver.

A la sortie du tunnel (Ayeneux), les chantiers sont ouverts sur environ 10 km de la sortie de la tranchée couverte qui prolonge le tunnel (km ± 8 ,) jusque et y compris l'échangeur autoroutier de Battice (km ± 18). Plus en avant, au km 21, à l'échangeur 37 B d'Elsaute, les travaux commencés en même temps que ceux du tronçon Ayeneux-José (km ± 8 à 12,5) sont aujourd'hui terminés : le gros œuvre de la tranchée couverte et les rampes manquantes sur la bande d'autoroute Liège - Aachen.

En roulant sur la E40 en direction de l'Allemagne, entre Melen et au delà de Battice, depuis plusieurs semaines, on peut se rendre compte que les travaux de construction des viaducs de Herve et Battice prennent forme : les supports en V sont pratiquement prêts pour la pose du tablier. Sans attendre le dossier complet et le plan des travaux, voici trois photos qui illustrent l'état d'avancement des constructions début novembre 2003 (photos A. Spailier).

- ↖ (page 5) Le viaduc de Battice qui surplombe tout l'échangeur autoroutier est le plus long : 1226m. Voici une partie de l'enfilade des supports situés entièrement hors de l'échangeur, côté Allemagne.
- ↙ (page 5) Vue longitudinale du même ouvrage qui rectifie l'erreur d'optique laissée par la photo précédente. La construction des supports sera reprise en détail dans le dossier complet. En contre-bas, les poutres préfabriquées qui formeront l'ossature du tablier. Elles ont été amenées sur place par la route.
- ↓ (ci-dessous) La rue d'Elvaux reliant Bruyères à Herve sillonne au fond d'un vallon que la LGV franchit par le viaduc de Herve. Tous les supports en triangle posés sur le sommet (ou en V), apparaissent clairement. Le tablier qui semble les réunir est celui de l'autoroute qui est juste derrière.



Ligne 26, préfiguration du RER

Il y a quelques années déjà, l'offre de trains « L » sur la ligne 26 Hal - Delta - Vilvorde - Malines a été portée en semaine à trois trains par heure.

On peut aujourd'hui écrire que la ligne 26 connaît un accroissement significatif de sa fréquentation : le nombre moyen d'usagers quotidiens augmente constamment: de 1995 à 1997: + 24% ; de 1997 à 2000: + 65%.

De manière générale, la fréquentation des points d'arrêt de la ligne 26 a plus que doublé depuis 1993 : le nombre de voyageurs montés par jour est passé de 1 850 en 1993 à 4 900 en 2002. La densité moyenne journalière du trafic voyageurs observée en 2002 s'élève, dans les deux sens de trafic confondus, à environ 3 000 voyageurs/jour sur le tronçon Hal - Vilvorde et 2 000 voyageurs/jour sur le tronçon Vilvorde-Malines. Le nombre de clients empruntant fréquemment la ligne 26 (en moyenne 10 fois par semaine) était estimé en 2000 à environ 2 700 par jour, soit environ 70% de l'ensemble des voyageurs de la ligne 26.

Le financement de cette offre ferroviaire est assuré dans le cadre du Contrat de gestion par l'accord de coopération État-Région bruxelloise.

La conception du service des trains de la ligne 26 est optimisée : la réutilisation rapide du matériel roulant aux terminus est systématique. De plus, l'amplitude de la desserte est conçue de façon à se limiter à deux prestations de personnel.

Pour la billetterie, le billet intégré « Jump » STIB – SNCB – TEC - De Lijn est désormais valable.

Ligne 36 section Louvain – Bruxelles évolution des chantiers

On sait que, depuis juin 2003, les voies de la ligne 36 N sont opérationnelles entre la sortie de Louvain et Herent, sur quelque 5 km. Avec une vitesse de référence de 160 km/h, ces deux nouvelles voies, déjà empruntées par les Thalys et trains IC du service intérieur Ostende – Eupen permettent notamment d'éviter la courbe serrée à la sortie de Louvain.

Au-delà de Herent, la ligne 36 doit être aménagée pour une quadruple voie : les deux voies médianes pour les trains rapides (200 km/h), les deux voies extérieures pour le reste du trafic. Actuellement, les trains roulent uniquement sur les voies extérieures, nouvellement posées. Les travaux portant sur les voies médianes (en fait, les anciennes voies principales de la ligne 36) sont en cours, mais cette opération comprend bien plus que de simples travaux d'entretien. En effet, ces voies seront empruntées ultérieurement par les trains rapides et doivent être entièrement réaménagées à cet effet. Pour ce faire, il convient tout d'abord de renouveler intégralement l'assiette de la voie afin de renforcer les fondations et freiner les déformations et tassements qui se sont produits sur l'ancienne assiette, puis poser de nouvelles voies, réélectrifier en 3 kV et modifier la signalisation de fond en comble (installer le système TBL 2/3).



Louvain et Liège-Guillemins



PHOTOS PAGE 8

☞ **Louvain le 13.09.03** : train EN *Donauwalzer* Wien-Westbahnhof – Bruxelles-Midi
voie 1 : rame ÖBB remorquée depuis Aachen Hbf en service régulier par la
locomotive quadritension 1603 de la SNCB (photo J.-P. Joly)

☞ **Liège-Guillemins le 24.05.04** : vue du plan incliné d'Ans : le train IC Eupen –
Ostende, poussé par la locomotive électrique 2247 (photo M. Lebeau)

Globalement, le planning est le suivant : travaux de terrassement et de fondation en 2004 ; pose de la voie en 2005 (avec dans un premier temps une signalisation classique pour permettre la circulation à 160 km/h) ; installation de la signalisation TBL 2/3 pour circuler à 200 km/h en 2006. Ces derniers travaux nécessiteront la mise hors service régulière de la voie, de telle sorte qu'elle ne pourra pas encore être entièrement disponible pour le transport de voyageurs en 2006. Dès la fin de l'année 2005, les voies médianes devraient néanmoins être en service aux heures de pointe, ce qui sera en tout cas déjà profitable sur le plan de la régularité du trafic ferroviaire.

En outre, un gros point noir reste actuellement la traversée de Zaventem, où l'aménagement d'une bifurcation avec saut-de-mouton permettant aux trains – venant de Louvain – d'accéder directement à la ligne de l'aéroport est en cours.

Finalement, l'intensification du trafic entre Bruxelles et Louvain ne sera pas possible avant fin 2006, d'autant plus que les travaux réalisés sur le territoire de l'agglomération bruxelloise n'auront pas encore suffisamment progressé : la SNCB espère proposer à l'époque la circulation d'un second train rapide par heure entre Liège et Bruxelles et la mise en ligne de trains directs vers l'aéroport de Bruxelles-National au départ de Louvain, Liège... voire le Limbourg.

L'évolution des travaux à Liège Guillemins

Sur le terrain

Depuis la parution des dernières informations dans le transfert 128, les travaux ferroviaires ont continué à avancer selon le programme prévu. En voici les éléments les plus marquants.

Le 1^{er} juin 2003

- la voie V est mise à double issue et l'accès depuis la ligne 36 est à double voie (ce qui a entraîné la mise en cul de sac de la voie IV durant 2 semaines pour permettre son raccordement sur le tracé de la voie B vers Bruxelles).

- la diagonale permettant l'accès de (vers) la ligne 34 vers les (des) voies IV – V – XI a été mise en service.

- le tracé provisoire qui permettait d'aller des voies XI à XIV vers les voies 3 et 4 du pont du val Benoît est mis hors service et ces parcours doivent transiter par une des voies de l'ancien faisceau de garage S IV (d'abord 31 et 32, ensuite 41 et depuis le 15 février 2004, l'ancienne voie 46 rebaptisée 31) et continuer à voie unique jusqu'à Angleur.

Le 13 juin 2003

L'ancien pont tube construit en 1961 pour séparer les trafics à la sortie « est » de Liège-Guillemins est mis hors service et très rapidement démoli. Il en résulte que la

voie XI est provisoirement en cul de sac uniquement accessible côté Ans jusqu'au 27 juillet, date à laquelle elle est mise en cul de sac uniquement accessible côté val Benoît afin de permettre la pose de la traversée-jonction-double qui donnera accès à la nouvelle voie VI. Cette situation dure jusqu'au 25 août.

Depuis le 13 juin, 2003 les trains quittant la gare vers l'Est doivent emprunter un des 2 tronçons à voie unique : soit la voie 1a (voies III à V) rejointe à Fragnée par l'accès aux voies I et II avec accès aux 4 voies du pont du val Benoît, soit la voie 14a (voies XI à XIV) qui donne accès à la ligne 125 et à la voie 4 du pont du val Benoît.

Entre ces deux voies se construit très visiblement pour les voyageurs le gril « Est » définitif de la future gare.

Pour le changement d'horaire du 14 décembre 2003

- o *la nouvelle voie VI* est mise en service le long de ce qui reste de l'ancien quai IX plus le quai VI de la nouvelle gare. (L'ancien quai IX/X a été raccourci jusqu'au niveau du débouché de l'escalator. – Les accès par le monte-charge et par le couloir sous voie B ont disparu). C'est sur cette voie que sont prévus les Thalys Liège – Bruxelles – Paris et retour (que la DB AG ne veut plus !) ainsi que la plupart des IC Liège – Blankenberge du week-end.
- o à l'exception des 3 *allèges spécialisées* (2249 – 2248 – 2247), plus aucun train n'a de garage nocturne dans les faisceaux de Liège Guillemins. Ces garages ont été transférés à Liers ou Bressoux.
- o *les nouveaux horaires* prévoient aussi la fusion de la plupart des trains L Maastricht - Liège et Liège – Waremmes afin de limiter au minimum les réceptions sur la voie II dont la caténaire doit être démontée entre l'ancien BR et la passerelle provisoire (Ce travail a débuté le 5 janvier 2004) pour permettre la construction de la célèbre charpente CALATRAVA. Cette construction dont le début a été postposé plusieurs fois par l'entreprise adjudicataire aurait dû débuter en avril 2004. Elle a aussi nécessité la démolition du 3^{ème} étage de la gare au-dessus du block 45 tout relais.

Le 8 février 2004

La voie 4 du pont du val Benoît ne donne plus accès à la transversale dite « de Fragnée » et de ce fait aux voies I à V de la gare.

Le 14 mars 2004

Une baïonnette est créée dans la voie XI pour atteindre la nouvelle voie VII qui sera provisoirement en cul de sac. Ce travail amène une situation originale dans laquelle les trains longent sur leur droite le quai 11 désaffecté avant de parvenir au quai 7 situé à leur gauche.

Le 5 avril 2004

Les voies VI et VII sont raccordées à travers le nouveau gril à la voie 3 du pont du val Benoît. La voie V est simultanément mise en cul de sac pour construire son raccordement au nouveau gril.



Bâtiment de gare de Liège-Guillemins le 24.05.04 : on distingue très bien la partie du troisième étage démolie pour permettre les travaux (photo M. Lebeau)

Le 25 avril 2004

La voie V donne accès au nouveau gril et la voie IV est mise en cul de sac.

Le 16 mai 2004

La voie IV donne accès au nouveau gril, qui donne lui-même accès à la voie 2 du pont du val Benoît. La voie III est mise en cul de sac.

Le 6 juin 2004

La voie III est reliée au nouveau gril, qui est raccordé à la voie 1 du pont du Val Benoît. (I et II ne sont plus accessibles jusqu'au 15 août).

Le 18 juillet 2004

Raccordement de la voie 4 du pont du Val Benoît sur le nouveau gril.

Le 25 juillet 2004

La voie 223 (= prolongement de la voie III) qui jusqu'alors était raccordée sur la voie 3 du pont du Val Benoît gagne son tracé définitif vers l'aiguillage implanté à la sortie de la voie 2 du pont du val Benoît.

Le 29 juillet 2004

La voie 3 du pont du Val Benoît reçoit son raccordement définitif vers la voie « 224 » du gril.



Future entrée de la gare de Liège-Guillemins côté « place » au 24.05.04 (photo M. Lebeau)

Le soir du vendredi 30 juillet 2004

Après le passage du dernier train L, la ligne 125 est coupée pour 9 semaines, les voies XIII et XIV sont mises hors service (seule la voie XII ancienne est encore utilisée pour la réception des trains IR de/vers Anvers) et l'ancien block 45 est définitivement mis hors service.

Durant cette interruption de la ligne 125, le service des trains devra être très sérieusement adapté :

- *Les trains IC D* (Herstal – Lille – *automotrices triples bicourant*) seront

avancés d'une dizaine de minutes entre Herstal et Liège-Guillemins, seront détournés par la ligne 125A (rive droite de la Meuse) et desserviront Flémalle-Haute, Statte et Andenne pour arriver à Namur sous leur horaire non modifié. (En sens inverse, les IC D seront retardés d'autant entre Liège-Guillemins et Herstal).

- *Les trains IC M* (Liers – Namur - Bruxelles Midi – *automotrices Break*), avancés d'une minute au départ de Liège-Guillemins où ils assurent la correspondance avec l'IC A en provenance de Verviers seront détournés par la ligne 125A, ne s'arrêteront plus à Flémalle-Haute, Statte et Andenne ; grâce à la suppression des temps régulateurs, ils parviendront à Namur sous leur horaire non modifié.
- *Les trains L* Tamines – Flémalle-Haute (*automotrices doubles « classiques »*) seront prolongés en navette jusqu'au quai de la voie A à Sclessin, où ils feront terminus. Les autobus du TEC prendront la relève jusqu'à Liège-Guillemins. (*Les services locaux de l'infrastructure profiteront de cette coupure pour rénover le passage inférieur de la rue Général de Gaule qui est situé entre les deux quais de Sclessin.*) Entre Flémalle-Haute et Huy, l'horaire des trains L sera adapté aux heures de circulation des IC, ce qui permettra leur stationnement prolongé à Huy.

- **Le train IR c** (Anvers – Hasselt – Flémalle-Haute – *automotrices Break*) sera limité à Liège-Guillemins et verra son long stationnement actuel supprimé à Liège Palais.

Le 4 octobre 2004

Le raccordement de la ligne 125 sur le nouveau gril sera effectif avec mise hors service de la voie XII, dernière voie de l'ancienne gare.

Il restera à terminer le nouveau quai VIII/IX et à revenir travailler dans le gril Hemricourt (côté Ouest) pour y construire progressivement le gril définitif.

Transfert de la signalisation...

... de l'ancien block 45 (*tout relais*) situé dans l'ancien bâtiment de gare de Liège-Guillemins dans le nouveau block 45N (*technologie EBP/PLP*) situé dans un nouveau bâtiment en bord de Meuse, au droit du pont du Val-Benoît :

- la nuit du 3 au 4 octobre 2003 pour les voies 4 à 6 d'Angleur.
- du 10 au 12 octobre 2003 pour les voies 2 et 3 d'Angleur.
- la voie 1 a été reprise la nuit 12/13 octobre. (dans l'intervalle, tout passage de la ligne 37 vers la ligne 43 ou inversement était impossible à Angleur.)
- la nuit du 16 au 17 janvier 2004, transfert des bifurcations Garde-Dieu et Froidmont de la ligne 40.
- la nuit du 14 au 15 février 2004, transfert des voies 3 et 4 du pont du Val Benoît et de la bifurcation val Benoît vers Kinkempois.
- en juin 2004, reprise des voies 2 et 1 du pont du val Benoît et la bifurcation Val Benoît vers Bressoux.
- le 4 octobre 2004, mise en service du raccordement de la ligne 125.

Préparation du raccordement de la LGV 3 à Chênée (ligne 37)

A partir du 17 mars 2004, la voie 3 d'Angleur ne donne plus accès à la ligne 37. L'exploitation du tronçon à voie unique à Chênée, avec démolition du quai et suppression provisoire de l'arrêt débutera le 13 juin 2004.

P. Lemja - 22.02.04

La gare de Namur et ses chantiers

D'une manière générale, les travaux sont actuellement au point mort. Toutefois, sur la dalle de couverture de la gare, la firme Wust est occupée à préparer le chantier de construction du futur cinéma à huit salles. Celui-ci prendra donc place au deuxième étage de la dalle, le premier étant constitué des accès aux quais, des locaux de la SNCB et d'une galerie commerciale.

Au niveau ferroviaire

Côté ouest (lignes 130 vers Charleroi et 161 vers Bruxelles) : rien ne se passe ; ce côté devrait être modernisé et simplifié en dernier lieu, lorsque le côté est sera terminé et en service.



Namur



PHOTOS PAGE 14 : NAMUR - photos prises par M. Lebeau de la passerelle-piétons d'Herbatte le 02.03.04.

⊞ la zone dégagée pour le saut-de-mouton de Liège, avec, au loin, l'arrivée de Liège, par la courbe provisoire de la ligne 125, d'un train de marchandises (pardon... fret !) remorqué par une locomotive électrique série 23.

⊞ la zone dégagée pour le saut de mouton à droite ; à gauche, une automotrice Break de la liaison Bruxelles – Dinant s'engage sur les voies des lignes 154 et 162.

Sous la dalle, les voies 1 et 2 (futurs voies marchandises « Athus-Meuse »), 3-4, 5-6 et 7 sont à double sens et permettent le transit complet, tandis que les voies 8 à 11, elles, sont provisoirement en cul de sac côté Liège. Elles ne seront rétablies à double sens que lorsque le chantier « est » sera terminé.

La voie 1 longeant le bâtiment de gare est équipée d'un quai bas provisoire, d'accès provisoires à la dalle et d'un pancartage, lui aussi provisoire : il sert donc aux voyageurs pour quelques années, avant de devenir, avec la voie 2, des voies « marchandises » en caisson isolé sur le plan phonique.

Côté est (lignes 125 vers Liège, 162 vers Luxembourg et 154 vers Dinant « Athus-Meuse »), les trains circulent, depuis début 2002, sur les voies « provisoires » de l'ancien raccordement « Namur-Meuse » à Herbatte. La ligne 125 (vers Liège) se détache de la ligne 162 par l'Y 76, ce qui ralentit considérablement l'entrée en gare par l'est, tant pour les trains de la ligne 125 (les temps des trains IC Herstal - Lille-Flandres ont dû être allongés de 5 minutes entre Liège et Namur) que ceux de la ligne 162.

A hauteur de « Namur-Meuse » et de la passerelle piétonne dite « de Herbatte », tout le terrain est dégagé et prêt au creusement du saut-de-mouton qui permettra aux trains de la ligne 125 de passer sous les lignes 154 et 162. De même, la vieille passerelle d'avant 1940 doit être remplacée par un ouvrage d'art ultramoderne et vitré.

Aux dernières nouvelles, ce chantier « est » va commencer avec l'année 2004. Il devait en fait commencer en 2003, mais a été postposé d'office à cause du plan Vinck. Mais le monde politique namurois, gouverneur tête, s'en est ému et aurait finalement obtenu le déblocage pour début 2004 ; la durée de ce chantier est estimée à deux ans.

Accueil des voyageurs

Inaugurée en octobre 2002, la gare voyageurs est belle, fonctionnelle et semble bien remplir sa fonction d'accueil : seuls les ascenseurs du hall d'entrée et les escalators de ce même hall semblent souvent en dérangement... d'où un bon exercice « à pied » pour les voyageurs. Par contre, les ascenseurs vers les quais semblent performants et fiables, ainsi que les escalators des quais vers le hall des voyageurs.

Quant aux quais, ils sont propres et la signalétique impeccable : le retard éventuel des trains est même annoncé visuellement et en grands caractères rouges par les indicateurs de destination des trains. Un seul problème : le nouveau pavage des quais qui se laisse aller en certains endroits. Malfaçon ?

M. Lebeau



Namur : vue prise entre le pont dit « de Louvain » et la passerelle dite « d'Herbatte », depuis le boulevard Cauchy, avec l'église de Bomel. Circulation des locomotives électriques 1314 et 1309 vers la ligne 154 et l'Athus-Meuse (photo M. Lebeau – 02.03.04)

Travaux programmés sur le district sud-ouest

Travaux à Charleroi-Sud

Après la gare de Namur, celle de Charleroi Sud – dont le bâtiment est contemporain - va bénéficier d'un important programme de modernisation.

Plusieurs millions d'euros vont être investis dans le réaménagement complet de la station ferroviaire, l'une parmi les plus fréquentées de Wallonie. Le début du chantier devrait se situer dans le premier semestre 2004.

Concrètement, il s'agit de rénover l'intérieur de la gare. Le projet concerne les boutiques de commerce et les enseignes HORECA, les bureaux du personnel ainsi que la façade, qu'un traitement remettra dans son état initial. La construction d'une cabine de signalisation est également prévue avec une extension de bureaux. Enfin, la SNCB compte aménager des ascenseurs sur chaque quai afin de rendre ces derniers accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Ce chantier imposera quelques réorganisations. Il va en effet falloir déplacer des activités qu'il deviendra impossible de maintenir dans la gare étant donné le bruit et l'ampleur des transformations occasionnés. Ce sera notamment le cas des guichets.

La SNCB a étudié différentes formules : la première piste consiste à transférer les guichets dans les locaux dont elle dispose à la Villette. Mais on peut aussi privilégier une solution de conteneurs temporaires, en localisant ces services sur l'esplanade de Charleroi Sud. Un autre scénario est d'agencer une salle dans le couloir

souterrain qui va du quai de Sambre à la Villette, et passe sous le faisceau de voies. L'espace est suffisant sous l'esplanade. Durée de l'opération : un an à un an et demi. Le chantier débutera par l'aménagement d'un grand couloir technique. Il s'agit d'un passage d'entretien pour le personnel des chemins de fer.

Nouvelles capacités ferroviaires à Charleroi Sud

Il s'agit de travaux d'allongement de certaines voies (IX à XII) côté Namur, avec un remodelage complet du gril afin de permettre une entrée et une traversée de la gare à 80 km/h (*ces travaux viennent de débuter*). Ces travaux seront suivis par une seconde phase qui verra la refonte du gril côté Marchienne (continuation logique du premier chantier).



Charleroi-Sud : à gauche, locomotive bicourant 1206 garée, pour le trafic fret vers Aulnoye, à droite automotrice triple bicourant 460 entrant voie 7 et assurant, trois phares allumés (!) le train IC Lille-Flandres – Herstal (photo J.-P. Joly – 13.08.02)

Renouvellement des ponts de la ligne 130A Charleroi – Erquelinnes – frontière française

Il s'agit d'une tâche de longue haleine, entreprise depuis quelques années déjà : il faut renouveler tous les ponts qui permettent à la ligne ferrée de traverser la Sambre dans cette très sinueuse vallée. Cette ligne fait partie d'un des itinéraires de fret belges majeurs : elle assure une des liaisons avec la France.

Depuis décembre 2003, les travaux se déroulent sur la voie A entre Lobbes et La Buissière et devraient se terminer à la mi-décembre 2004. De ce fait, le renouvellement des ponts sur le tronçon Lobbes - Erquelinnes sera terminé.



L'automotrice 251 assurant le service L Charleroi-Sud – Erquelines franchit le pont sur le Sambre entre Thuin et Lobbes (BK 113) – remarquons la condamnation du pont parallèle pour la ligne de tram de l'ASVi, à renouveler dans le cadre d'un projet RAVeL (photo J.-P. Joly – 15.08.03)

Avant de pouvoir entamer la suite du travail sur le tronçon Lobbes - Marchienne Zone, cette section doit être scindée en deux tronçons plus courts : Lobbes - Hourpes et Hourpes - Marchienne Zone.

La pose des aiguillages provisoires d'Hourpes et le démontage de ceux de La Buisnière sont programmés entre janvier et juin 2005.

Ensuite, les travaux seront entamés sur la section Hourpes - Marchienne Zone de juin 2005 à juin 2008, en commençant par la voie B (vers Charleroi) pour terminer par la voie A (voie vers Erquelines). Pour ce faire, le service des trains sera adapté à partir du 15 juin 2005.

Le tronçon Hourpes - Lobbes sera traité en dernier lieu de juin 2008 à décembre 2011 (fin des travaux). Le service des trains sera donc de nouveau adapté au 15.06.2008. Il n'a pas encore été précisé la voie qui sera traitée en premier lieu pour ce tronçon.

Pour 2012 donc, la totalité des ouvrages d'art sera renouvelée entre Charleroi et Erquelines.

Axe 132/134 Charleroi – Couvin

Cela bouge sur cet axe, qui semble ressusciter... Il était temps.

Rénovation des ouvrages d'art entre Jamioux et Walcourt

La ligne 132 est l'objet d'un sérieux lifting afin d'augmenter la vitesse de référence des trains entre Charleroi et Couvin, et concurrencer ainsi la très encombrée Route n°5 pour le trafic des voyageurs.

Ce chantier, de longue durée, débutera en mars 2004 : les horaires des trains de voyageurs ont été adaptés au 14.12.2003 pour la circonstance.

Des aiguillages provisoires sont installés à Cour-sur-Heure pour scinder le tronçon Jamioux - Walcourt en deux tronçons plus courts : Jamioux - Cour-sur-Heure et Cour-sur-Heure - Walcourt.

Du 12.04.2004 au 12.02.2005, la voie A entre Jamioux et Cour-sur-Heure est hors service. Un service à voie unique permanent est instauré par la voie B.

Du 12.02.2005 au 15.12.2005, la voie B entre Cour-sur-Heure et Jamioux sera hors service. Un service à voie unique permanent sera instauré par la voie A.

A partir du 15.12.2005, la même opération sera effectuée sur le tronçon Cour-sur-Heure - Walcourt.



Point d'arrêt de *Jamioux* : c'était encore du temps des rames réversibles M2 tractées/poussées par locomotive diesel série 62 : remarquons à droite le bâtiment de gare abandonné (photo R. Marganne – 02.07.02)

Nouveau raccordement « Solvay » à Yves-Gomezée

Le nouveau raccordement « Solvay » à Yves-Gomezée (à hauteur de la carrière des « Petons ») sera opérationnel pour juin 2004. Il engendrera un trafic de la carrière précitée vers Rheinberg, une dépendance de Solvay en Allemagne. Le trafic ferroviaire au départ d'Yves-Gomezée devrait démarrer le 1^{er} juillet 2004 : six trains par semaine devraient quitter la carrière, en trains de 2 700 tonnes. Ce trafic s'effectuera via Monceau ou Châtelet avec deux locomotives diesel série 77 en unités multiples pour le trajet entre Monceau ou Châtelet et le raccordement. Sur ce dernier, les manœuvres seront effectuées par un locotracteur d'origine allemande, appartenant au raccordé.

Modernisation de la signalisation

Fin 2004, la télécommande, en TCO-Vidéo de Philippeville, Mariembourg et Couvin par le block 20 de Charleroi sera réalisée. Toute la ligne sera ainsi commandée par le block 20 situé à Charleroi-Sud, améliorant ainsi son débit, par centralisation des décisions la concernant.



Le poste de signalisation situé dans le bureau des recettes en gare de *Mariembourg* sera désaffecté fin 2004, dans le cadre de sa reprise par le block 20 de Charleroi-Sud dans le cadre de la commande centralisée de l'axe 132/134
(photo R. Marganne- 18.11.02)

Ligne 144 Gembloux – Jemeppe-sur-Sambre *un essai de surveillance des trains par satellite*

Un nouveau système a été testé le 24 mars dernier sur la ligne Gembloux – Jemeppe-sur-Sambre. Il repose sur l'utilisation du GPS, ou son équivalent russe, ou plus tard du système européen Galileo, quand il sera opérationnel. Une antenne

satellite a été montée sur l'automotrice 108, transformée en laboratoire d'essais. Celle-ci était constamment localisée par le système satellite ; les renseignements de localisation étaient alors transmis à la fois au conducteur du train et à un centre de contrôle centralisé. Cette réalisation est complémentaire au système de contrôle ERTMS que nombre de réseaux européens devraient adopter. Il peut assurer la sécurité du trafic ferroviaire sur des lignes à faible trafic ou à long kilométrage dans des pays qui ne peuvent développer des systèmes de signalisation classiques vu les coûts d'investissement et de maintenance.

Concrètement, le conducteur disposait d'un écran, où était présentée une carte reprenant le tracé de la ligne 144. Le convoi était représenté par un point lumineux. Deux graphiques indiquaient par ailleurs, l'un la position du train, l'autre sa vitesse.

Un écran reprenant le tracé de la ligne était également installé dans un hôtel de Gembloux où avait lieu la présentation de l'expérience. Les invités pouvaient y suivre l'évolution du train.

Ce « système satellitaire de contrôle - commande de suivi des trains » est le résultat de trois ans de recherches effectuées par un consortium sous la direction d'Alstom. On y retrouve notamment Honeywell, l'ESA, Réseau Ferré de France, la SNCF et la SNCB. L'Union Européenne a financé cette étude. La commercialisation du système pourrait avoir lieu début 2005.

D'une longueur de 15 km, à double voie et électrifiée, la ligne 144 a perdu la plupart de ses relations voyageurs (il n'y reste que des trains P) et a été amputée du trafic marchandises Anvers - Athus dans le sens Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre depuis la réouverture de la ligne 147 Fleurus - Auvelais. Ses quatre postes de signalisation intermédiaires ont aussi disparu. C'est surtout le caractère encaissé de la ligne, qui suit l'Orneau, et la présence du tunnel d'Onoz qui a conduit les responsables à choisir cette ligne comme terrain d'expérience afin de démontrer la fiabilité du système. Celui-ci teint compte, en cas de défaillance de satellite due au relief, d'« intervalles de confiance » variables, la sécurité étant toujours assurée.

C. Biset

Ligne 147 (Auvelais - Fleurus)

Cette ligne a été remise en service à voie unique et électrifiée le 10 juin 2001 dans le cadre du projet « Athus-Meuse » : elle permet aux trains de fret venant de Louvain, Ottignies et Fleurus, de rejoindre la gare de triage de Ronet, et de là l'Athus-Meuse.

En décembre 2003, la Direction « Réseau » a demandé à la Direction « Infrastructure » d'entamer les études de mise à double voie de la ligne 147 entre Auvelais et Fleurus¹ et d'implantation d'une bifurcation anglaise à Auvelais pour raccorder cette deuxième voie à la voie A de la ligne 130. La faisabilité technique d'un accès à double voie en gare de Fleurus devra aussi être étudiée.

En cas de décalage entre la réalisation de la bifurcation anglaise et de la deuxième voie ligne 147, la priorité devra être donnée à la mise à double voie avec tronçon à voie unique à la sortie de la gare d'Auvelais.

¹ - rappelons que la ligne 147 originelle était à double voie.

L'axe Nord-Sud engendrera un trafic de plus en plus important dans les années à venir puisqu'il s'agit d'un « corridor fret » européen aboutissant à Anvers, port très prisé tant par les français, les luxembourgeois que les italiens.

Avec ce projet de mise à double voie, il semble que la SNCB souhaite réduire au maximum le nombre de trains de marchandises circulant sur le tronçon Ottignies - Gembloux de la ligne 161.

Il est également évident que la mise à double voie de la ligne 147 pourrait signifier l'abandon de la ligne électrifiée 144 Jemeppe-sur-Sambre - Gembloux, actuellement bien utile pour y détourner les trains de fret du sens « sud-nord » et leur épargner de gravir la sévère rampe de Rhisnes, sur la ligne 161 Namur - Bruxelles, bien que cela ne soit pas encore évoqué.

Ligne 136 Y Saint-Lambert – Florennes (Central)

Cette ligne est hors service depuis 1984, et son démontage, autorisé en 1986, est effectif depuis bien longtemps.

Il existe un projet à long terme de remise en service d'une partie de cette ligne pour les besoins des carrières riveraines de la ligne. Une importante intervention financière de la Région Wallonne serait néanmoins nécessaire pour faire aboutir le projet. D'autre part, les carrières demanderesses ne souhaitent pas que leurs intentions soient divulguées avant qu'une décision définitive soit prise en ce qui concerne la réouverture ou non du tronçon Bif. St Lambert - Florennes.

Dans ce contexte, il ne faut pas espérer une réalisation éventuelle avant l'horizon 2010.



Ligne 136 – Y Saint-Lambert : c'était du temps où cette ligne était toujours en service marchandises (voyage spécial GTF asbl – 19.08.72 – photo J. Bazin)

Ligne 130 Namur – Charleroi-Sud aménagement en gare de Tamines

Divers aménagements du grill et des voies accessoires, côté Namur, ainsi que le renouvellement de la passerelle surplombant les voies seront réalisés entre le 2^{ème} semestre 2004 et le 1^{er} semestre 2005.

La nouvelle configuration des voies côté Namur ne permettra plus de gagner la ligne 150 (*vers les carrières d'Aisemont où un trafic de produits carriers par chemin de fer a été rétabli il y a quelques années*) au départ de Tamines, sauf en circulant à contre-voie (voie I en gare) entre l'entrée côté Charleroi et l'aiguillage d'accès à la ligne 150. Ce qui revient à dire qu'il faudra bien choisir le moment propice pour engager un train de desserte d'Aisemont puisqu'il n'y aura plus de possibilité de garage de ce train entre Châtelet et la ligne 150.

Les bâtiments de Jemeppe-sur-Sambre et Moustier font peau neuve

Si les travaux importants des gares de Bruxelles-Midi, Anvers, Liège-Guillemins ou Louvain sont bien connus, ceux des petites et moyennes gares le sont moins.

Ces dernières années, pour le seul district Sud-Est, les gares de Bertrix, Dinant, Esneux, Florenville, Genval, Poulseur, Rixensart, Rivage, Verviers et Wavre ont fait l'objet d'un sérieux lifting.

La gare de Jemeppe sur-Sambre est remise à neuf

Située sur la ligne 130 Charleroi-Sud -Namur, la gare de Jemeppe-sur-Sambre est aussi tête de la ligne 144 qui dessert Gembloux.

La première ligne fut inaugurée le 23 octobre 1843, la seconde fut mise en service en 1877.

C'est le 1^{er} décembre 1872, que la gare fut inaugurée et ouverte au service des voyageurs et des bagages.

Elle est l'oeuvre de l'architecte Robert. Son style, riche en éléments décoratifs, conférerait aux gares un caractère opulent et jouait principalement sur le contraste entre les matériaux: pierre naturelle, grise pour les plinthes, opposition entre brique rouge ou brune et jaune, et insertion des motifs en pierre bleue.

Le service marchandises a reçu le feu vert en 1873.

Aujourd'hui, cette gare, située en région industrielle, accueille 430 clients quotidiennement en semaine, 160 le samedi, et 90 le dimanche. Chaque jour, du lundi au vendredi, 80 trains de voyageurs desservent la gare. Pour la ligne 130, il s'agit des trains L (omnibus) reliant Tamines et Flémalle et des IR reliant Jambes et Essen. Pour la ligne 144, ce sont 8 trains P (de pointe) qui assurent la liaison Jemeppe-sur-sambre - Gembloux. Le week-end, la gare n'est desservie que via la ligne 130. Cinquante trains quotidiens: les trains IC, circulant toutes les heures entre Herstal et Lille-Flandres ; et les trains L, toutes les deux heures, entre Namur et Charleroi.

Un parking gratuit de 40 places et un abri pour 60 vélos sont à la disposition des clients. La gare, située sur la dorsale wallonne, fait partie d'une ligne « marchandises » importante. En semaine, elle voit passer une centaine de trains, les 2 sens confondus.



Les gares de Jemeppe-sur-Sambre et Moustier rénovées (photos SNCB)



Trois raccordements ferroviaires, permettent d'acheminer un important trafic de et vers les installations Solvay. L'usine de Solvay-Jemeppe est, depuis des décennies, un important client de la SNCB. Elle fait appel au groupe fret B-Cargo / IFB, tant pour l'acheminement des matières premières nécessaires à sa production que pour le transport des produits finis. Chaque année, des dizaines de milliers de tonnes de produits chimiques sont acheminés par rail dans des wagons-citernes spéciaux. La SNCB et Solvay ont pour impératifs, la sécurité, la qualité et la régularité.

Cette excellente collaboration est prépondérante pour le maintien et le développement du trafic ferroviaire et constitue une alternative appréciable au transport par route.

Les travaux de rénovation suivants ont été réalisés à la gare de Jemeppe-sur-Sambre.

A l'extérieur, déjointoyage, gommage et rejointoyage des façades, pose d'un hydrofuge, entretien toitures et corniches, nettoyage au Kärcher, remplacement des ardoises artificielles, pose d'un hydrofuge, mise en peinture des corniches, peinture des menuiseries en façades, A l'intérieur, rafraîchissement du bureau des recettes, pose d'un nouveau carrelage de sol; pose d'un nouveau faux-plafond, montage d'un nouveau guichet, pose de fibre de verre et mise en peinture des murs, pose de nouveaux radiateurs, pose de nouveaux stores, nouvel éclairage.

Rafraîchissement de la salle d'attente : pose d'un nouveau faux-plafond, mise en peinture des murs, entretien du carrelage de sol, pose de nouveaux radiateurs, pose de nouvelles poubelles, pose de nouveaux carrelages sur la cheminée, nouvel éclairage, construction d'un WC accessible de la salle d'attente aux personnes à mobilité réduite et rénovation des autres WC.

Rénovation de la marquise : sablage et mise en peinture des fermés métalliques, pose de profilés en aluminium, pose de vitrages feuilletés matés à l'acide, pose de nouvelles descentes d'eau.

Quais : remise en état du couloir sous-voies, nouveau carrelage de sol, nettoyage des murs au Kärcher, mise en peinture des parois en béton, réfection des marches d'escalier, pose d'un nouvel éclairage, pose de nouvelles rampes d'escalier en inox, réfection et mise en peinture des garde-corps en acier. Remise en état des abris de quais, démontage et pose d'une nouvelle toiture en tôle, pose de nouveaux vitrages feuilletés, remise en peinture de la structure métallique, placement de nouveaux soubassements en "Trespa".

Sous-station : sablage des façades de la sous-station et rafraîchissement des abords, pose d'une nouvelle clôture entre l'abri vélos et les voies.

Remise en état de *l'abri vélos* : pose d'une nouvelle toiture, remplacement de lattes de bois, mise en peinture des boiseries.

Le personnel de la gare compte six sous-chefs de gare, trois signaleurs et un chargeur qui assurent le fonctionnement de la gare. Le poste de signalisation, intégré, gère le trafic entre la zone de Moustier et de Tamines et celui de la ligne 144 Jemeppe - Gembloux. Par ailleurs, 27 agents du service Maintenance Infrastructure occupent le bâtiment. Ils assurent l'entretien des voies dans la zone de Moustier/Jemeppe.

La gare de Moustier fait peau neuve

Egalement située sur la ligne 130 Charleroi Sud -Namur, à 3 km de la gare de Jemeppe-sur-Sambre, elle fut inaugurée en 1850. Tout comme sa consœur, elle est l'oeuvre de l'architecte Robert.

Ses heures de gloire sont liées aux industries locales avoisinantes, comme les charbonnages, glaceries et ateliers de la Basse-Sambre.

Aujourd'hui, elle accueille quelque deux cent quarante clients chaque jour, du lundi au vendredi, une soixante le samedi et une quarantaine le dimanche.

En semaine, 44 trains la desservent quotidiennement: les trains L (omnibus) circulant entre Tamines et Flémalle-Haute et les trains P, dits d'heure de pointe reliant Namur à Charleroi. Le week-end, le trafic est réduit à 16 trains L reliant Namur et Charleroi, le samedi comme le dimanche.

La clientèle dispose du parking de la ville aménagé le long de la gare et d'un abri couvert pour vélos et motos.

Les travaux de rénovation suivants ont été réalisés.

Extérieur : gommage des façades, entretien des toitures et mise en peinture des corniches, peinture des menuiseries en façades,

Intérieur : rafraîchissement du bureau des recettes, pose d'un nouveau carrelage de sol, montage d'un nouveau guichet; pose de fibre de verre et mise en peinture des murs, pose de nouveaux stores, nouvelle installation électrique. Rafraîchissement de la salle d'attente, pose de fibre de verre et mise en peinture des murs, pose d'un nouveau carrelage de sol, pose d'un nouveau lambris en carrelage, pose de nouveaux luminaires. Rafraîchissement du bureau du Chef de zone : pose de fibre de verre et mise en peinture des murs. Construction de nouveaux WC accessibles depuis la salle d'attente.

Réfection du trottoir côté rue.

Rénovation de la marquise : sablage et mise en peinture des fermés métalliques, pose de profilés en aluminium, pose de vitrages feuilletés matés à l'acide, pose de nouvelles descentes d'eau.

Remise en état de l'abri vélos : pose d'une nouvelle toiture, remplacement de lattes en bois, mise en peinture des boiseries.

Pose d'une clôture entre le bâtiment de la gare et le hangar à marchandises

Quais : remise en état de l'abri de quai -nettoyage et mise en peinture des parois, nettoyage et mise en peinture des barrières, pose d'une barrière en béton reliant l'accès de la gare au couloir sous-voies, remplacement et remise à niveau de dalles 30 x 30 en béton.

Le personnel de la gare compte le chef de zone, *ex-chef de gare*, 6 sous-chefs et 2 agents de triage, qui assurent le fonctionnement de la gare y compris la desserte du poste de signalisation qui gère les entrées et sorties des raccordements Solvay, ainsi que les opérations du magasin marchandises. En effet, la desserte des usines Solvay est du ressort de la gare de Moustier.

Exploitation SNCB

Le THALYS à Bruxelles-National - aéroport



Bruxelles-National-Aéroport le 23.01.04 à 8h32 : le Thalys 9307, assuré par la rame 4533, vient d'arriver de Paris-Nord (photo M. Lebeau)

Depuis les horaires d'hiver du 14 décembre 2004, l'aéroport de Bruxelles-National est relié au réseau TGV Thalys par une liaison directe Paris-Nord - Bruxelles-Midi-Eurostation TGV - Bruxelles National-aéroport et retour : en semaine, c'est le Thalys 9307 qui y entre de Paris Nord, à la voie 3, à 08h32 ; il en repart à 9h29 pour Paris Nord, sous le n° Thalys 9318 ; les week-ends et jours fériés, le Thalys entre à 9h29 et en repart à 10h00, toujours de la voie 3.

Il est à noter que les Thalys de semaine sont bien repris aux horaires Thalys valables jusqu'au 26 juin 2004 ; par contre, les Thalys du week-end y ont été oubliés, mais sont bien repris, à ces heures de week-end, au tableau récapitulatif affiché sur les quais de la gare de l'aéroport !

Il s'agit, en fait, d'un accord conclu entre Thalys International et SN Brussels Airlines² : aux termes de cet accord, SN Brussels Airlines (= SNBA) dispose d'un certain nombre de sièges à bord du Thalys, Thalys International mettant à disposition de SNBA, près de 100 000 sièges par an. Le but de SNBA est de récupérer des passagers de et vers les lignes africaines au départ de Bruxelles-National Aéroport. A

² - la nouvelle compagnie qui vole sous les couleurs de la défunte SABENA

cet effet, un comptoir d'enregistrement SNBA mobile se trouve au quai n° 3 de la gare aéroport, ainsi qu'en gare de Paris-Nord, les bagages étant enregistrés dès l'arrivée en gare ferroviaire et acheminés, automatiquement, vers les avions de destination.

Pour mémoire, la compagnie *Air France* a aussi un tel accord sur la liaison directe Bruxelles-Midi-Eurostation TGV vers et de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. En quelque sorte, ce modeste essai Thalys-SNBA préfigure l'avenir où l'aéroport de Bruxelles, qui serait, enfin, relié au réseau du TGV Thalys et ICE, comme le sont ses concurrents directs de Schiphol (Pays-Bas), Francfort - sur - le Main (Allemagne) et Roissy - Charles de Gaulle (France) ; mais cela, c'est une toute autre histoire, et de grands travaux ferroviaires doivent encore être réalisés pour faire de Bruxelles-National-Aéroport gare, une gare « passante »(et non plus en cul-de-sac), où les TGV Thalys et ICE 3 de et vers l'Allemagne et les Pays-Bas,pourraient marquer un arrêt commercial, reliant ainsi entre eux, tous ces grands aéroports européens. Il convient donc que les autorités concernées y pensent sérieusement, car il convient de monter en puissance au plus vite car, en 2006, avec l'ouverture de la L 3 vers les Pays-Bas, Anvers, grande métropole, sera plus proche, en temps de parcours, de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol que de Bruxelles-National-Aéroport !

Affaire sérieuse à suivre, donc...

M. Lebeau



Bruxelles-National Aéroport le 23.01.04 – voie 3 : le Thalys 9318 (rame 4533) de 9h29 pour Paris-Nord – sur le quai, comptoir d'enregistrement SNBA (photo M. Lebeau)

L'ICE 3 et ses problèmes en Belgique



On sait qu'à la date de ce jour (mai 2004), les rames ICE 3 assurant le service Bruxelles – Francfort ne parcourent toujours pas la ligne à grande vitesse 2 Louvain – Ans. Voici une des raisons : elle est plutôt ahurissante pour un profane...

Des incidents importants dus à des projections de ballast ont émaillé la campagne d'essais des ICE 3 sur la ligne à grande vitesse (LGV) Louvain-Ans en novembre 2003. Ces incidents ont conduit au remplacement de plusieurs essieux et à un remeulage de la voie (de nombreuses empreintes avaient

été constatées dans le rail). Ces projections ont été observées à partir de 275 km/h en unité simple et à partir de 230 km/h en unité double. Des mesures de la voie ont été par ailleurs réalisées par la DB au cours de ces essais lors des passages des ICE 3 et des rames PBKA *Thalys* (mesures de pression dans le ballast, observation du déplacement du ballast par l'intermédiaire de marqueurs, mesures d'efforts longitudinaux). L'entreprise n'a pas communiqué les résultats.

Lors de la réunion du comité de pilotage du 16 décembre 2003 pour l'admission des ICE 3 en France sur la LGV Est européenne, la DB a assuré que les ICE 3 circulent sans problème à grande vitesse sur voie ballastée en Allemagne (circulation sur la ligne nouvelle Mannheim-Stuttgart à 250 km/h). Outre les vitesses commerciales plus faibles et la fragilité inhérente à la conception d'une rame à motorisation répartie, les variations de niveau de ballast entre l'Allemagne, la Belgique et la France pourraient expliquer le comportement différencié des ICE 3. Le ballast utilisé en Allemagne est de type 50/80. En Belgique et en France, il est de type 25/50. En Allemagne, le ballast se situe 4 cm environ en dessous des traverses, soit un niveau très inférieur à celui rencontré en Belgique et en France.

Au cours de cette réunion, il a été demandé à la DB de remédier rapidement à ce problème afin de permettre des circulations sans incident sur la LGV Est européenne. La SNCF a entre-temps limité la vitesse des ICE 3 à 250 km/h en unité simple et à 230 km/h en unité double.

Les plus grandes incertitudes se font jour sur l'aptitude des ICE 3 à circuler à 350 km/h sur la voie ballastée de la LGV Madrid-Barcelone : les RENFE ont en effet en commande des rames ICE 3 pour cette future relation...

recension : A. Spailier

Ligne 132 - Charleroi - Couvin

Cette ligne a fait l'objet de modifications d'horaires très importantes depuis le 15 décembre 2002.

Alors que cette ligne était desservie jusque là uniquement par des trains L, non cadencés et assurés par des rames réversibles de type M2, la desserte a été bouleversée.

En semaine, un service IR a été organisé toutes les heures entre Charleroi et Couvin, avec l'objectif de parcourir les quelque soixante kilomètres du parcours en moins d'une heure. Quelques trains L ont été maintenus aux heures de pointe. A cet effet, la vitesse de référence de la ligne a été optimisée dans un premier temps entre Walcourt et Couvin, afin de permettre les 120 km/h partout où c'était possible. De gros travaux d'infrastructure sont par ailleurs prévus dans les prochaines années entre Charleroi et Walcourt pour atteindre le même objectif, comme nous l'écrivons par ailleurs. D'autre part, les usagers profitent depuis 2002 de l'engagement systématique des nouveaux autorails série 41 sur cette relation.

Depuis l'instauration du service IR cadencé, la SNCB a constaté une augmentation globale du nombre de voyageurs en semaine de 13 % sur le tronçon Charleroi-Sud - Walcourt, et de 9 % sur le tronçon Walcourt - Couvin.

Pour ce qui concerne le service du week-end, l'objectif visé en 2002 par la SNCB était basé sur la même volonté que pour le service de semaine : offrir le meilleur service possible avec les mêmes moyens qu'antérieurement. Etant donné les contraintes techniques et économiques, seuls deux scénarios avaient été envisagés : soit, comme avant décembre 2002, un train toutes les deux heures desservant toutes les gares en 56 minutes ; soit, un train IR circulant toutes les heures en 50 minutes, mais ne s'arrêtant plus dans quatre gares jusqu'alors desservies le week-end, à savoir Jamioulx, Ham-sur-Heure, Cour-sur-Heure et Yves-Gomezée.

Ce deuxième scénario proposé par la SNCB en 2002 n'a pu faire l'objet d'un consensus avec le *Comité Consultatif des Usagers* et le représentant du Cabinet de la Ministre de la Mobilité et des Transports de l'époque, bien qu'il ait reçu un accueil favorable auprès des administrations communales concernées. Dès lors, le service de week-end prévoyant un autorail omnibus toutes les deux heures a été (provisoirement ?) maintenu au 15 décembre 2002. Ici, la SNCB constate que la baisse régulière de fréquentation pour le service de week-end se poursuit avec les diminutions d'occupation suivantes : le samedi, 13 % de moins entre Charleroi-Sud et Walcourt, et 10 % entre Walcourt et Couvin. Le dimanche, la baisse est plus spectaculaire encore, avec une baisse de fréquentation de 28 % entre Charleroi et Walcourt et 31 % entre Walcourt et Couvin.

La SNCB n'envisage donc pas de remettre en cause le nouvel horaire de semaine. Cependant, vu l'intérêt que la clientèle porte au service IR instauré en semaine, le projet d'une desserte de week-end basée sur le même principe - commercialement plus attractif pour la majorité de la clientèle - reste dans ses intentions.

L'avenir de la ligne est donc garanti, dans la mesure où l'évolution de la clientèle est positive et que le service de semaine actuel (trains IR et L) a pu être

réalisé en optimisant la rotation du matériel et du personnel et sans mise en œuvre de moyens supplémentaires.

Certains voyageurs de la ligne 132 restent néanmoins mécontents.

Si la ligne 132, reliant Charleroi à Couvin, voit désormais passer soixante trains au lieu de trente-huit, en fait, ce nombre a réduit de manière drastique les omnibus, affirme Claude Roland, président de l'*Association des clients des transports publics* (ACTP). Désormais, il n'y a plus que vingt-deux trains qui font tous les arrêts, alors qu'auparavant, il y en avait trente-huit.

Certaines haltes de la ligne Charleroi - Couvin restent ainsi sans desserte ferroviaire pendant quatre ou cinq heures, selon l'endroit. Ainsi, de 17 à 22 heures, aucun train ne dessert le village de Pry (Walcourt). La SNCB rétorque que c'est normal. À Pry, seules neuf personnes montent dans le train chaque jour. La SNCB est un service public et essaye de satisfaire le maximum de voyageurs mais ne peut pas répondre à la demande de chacun, argumente-t-on.

Un problème de correspondances se pose également. À Ham-sur-Heure, après le train de 7 h 53, partant vers Charleroi, il n'y en a plus avant 10 h 20.

Bref, on tourne en rond...



... c'était le temps, pas si ancien, des inconfortables rames réversibles M2 sur la ligne Charleroi - Couvin : une rame de ce genre vue à *Mariembourg* en direction de Couvin, le 18.11.02, lors des derniers jours de ce type de circulation (photo R. Marganne)

DOSSIER

Les rails en folie sur la ligne Athus-Meuse

En ces temps de changement de mode de traction et d'engins ferroviaires, sur la ligne « Athus-Meuse » et suite au report progressif du trafic marchandises de la « grande ligne » (la 162) sur celle-ci (les 165 et 166), nombreux sont les nostalgiques et amoureux de photos ferroviaires qui se sont déplacés de très loin parfois, afin d'immortaliser les premiers ou derniers mouvements d'engins de traction.

Le basculement traction diesel / électrique

Le **30 septembre 2002**, le premier train d'essai a circulé entre Bertrix et Dinant, aller-retour, en rame tractée et freinée, en traction électrique sur l'Athus-Meuse (nouvellement électrifiée et mise sous tension le 26 septembre dernier en 25 000 volts alternatif entre Anseremme et Athus. Le train d'essai était composé d'une locomotive électrique série 13 (la 1360, conduite par Jean-Pol Protin) et d'une locomotive diesel série 53 (le 5318, conduit par Egide Demande et de Jean Gribomont), encadrées de deux wagons plats pour une charge de 70 tonnes. Le train était assisté par Messieurs Bon, machiniste instructeur de Virton et Piette, ingénieur caténaire de Namur. Les essais consistaient à vérifier le comportement du pantographe sous la caténaire, le fonctionnement des postes autotransformateurs situés le long de la ligne ainsi que du réglage des disjoncteurs d'alimentation en 25 000 volts. Ceux-ci s'avèrent concluants !

Le **19 octobre 2002**, au départ de la gare de Virton, un second parcours d'essai circula entre Athus et Bertrix à raison de trois allers-retours. Effectué dans les mêmes conditions, ce second essai s'avéra tout aussi concluant que le premier. Le second train d'essai était composé d'une locomotive électrique série 13 (la 1357, conduite par Alain Bon) et d'une diesel série 53 (la 5305, conduite par René Beguin), encadrées également de deux wagons plats pour une charge de 70 tonnes, avec l'assistance de Monsieur Camille Adam, contremaître caténaire. C'est une des dernières fois que l'on a vu circuler sur « l'Athus-Meuse » un engin diesel appartenant aux séries 52-53-54. Hélas et à regret, vous diront les nostalgiques. Mais « temps nouveaux, nouvelles technologies, Europe oblige », il faudra donc s'y faire...

Officiellement, le **15 décembre 2002**, les locomotives belges série 13 accouplées à aux « série 3000 » du Grand-Duché du Luxembourg (et vice versa), circulent en service régulier assurant la remorque de trains de marchandises d'une charge maximale de 2 000 tonnes, depuis le nord du pays et à destination de la France (Metz et Nancy) via le Grand-Duché de Luxembourg, menés par les conducteurs de traction des dépôts de Louvain, Ronet, Bertrix, Bettembourg et Thionville mais non pas, à grand regret, par ceux du dépôt de Virton, cantonnés quasi exclusivement à la desserte des autorails.

LEGENDES PHOTOS PAGE 33

➤ Premier train d'essai (30.09.02), à la sortie du tunnel de Houyet

➤ Second train d'essai (19.10.02), à la sortie du faisceau de la gare de Virton



Trains d'essais sur l'Athus-Meuse



Mais avant de retirer définitivement du service commercial et d'envoyer à la casse les dernières locomotives diesel (communément appelées « les gros nez » et arrivées progressivement aux ateliers de Latour dès mars 1955, ayant fait leurs preuves et pourtant toujours prêtes à assurer des trains), il serait de bon ton d'en garder quelques-unes. En effet, lors de défaillance technique ou suite à un incident qui surviendrait à une locomotive électrique ou sur le réseau (comme ce fut le cas de nombreuses fois en cas de problèmes sur la grande ligne), la remorque des trains serait assurée, comme par le passé, par les bons vieux diesels...

Le premier train commercial en traction électrique

Les essais étant concluants, le feu vert fut donné pour la circulation du premier train commercial en traction électrique sur « l'Athus-Meuse », **le 21 novembre 2002**.

Partant de Gent-Noord, à destination de Dudelange au Grand-Duché de Luxembourg, ce premier convoi devait transporter des produits métallurgiques. Il s'arrêta en gare de Bertrix à 21h10.

Le train était composé en tête d'une locomotive électrique série 13 (la 1308, conduite par Francis Vandewinckel conducteur du dépôt de Ronet, accompagné de Claude Arnould, instructeur) accouplée à une série 3000 (la 3009) des CFL.

Le relais fut assuré, pour la continuité du convoi, par Gérard Mathias et Pol Bezonhé conducteurs du dépôt de Bertrix, accompagnés de Guy Mathias, instructeur d'Arlon. Un arrêt improvisé eut lieu en gare de Virton-Saint-Mard sous les yeux ébahis d'Henri Capon, ancien machiniste instructeur diesel de la remise de Latour.

Il va sans dire que le contact entre conducteurs fut très convivial et que la bonne marche du convoi fut assurée sans encombre à bonne destination.

Malheureusement, ce premier « train » fut presque accueilli dans l'indifférence générale, hormis quelques personnes devisant sur les quais des gares et à la grande surprise générale de ceux-ci... voyant arriver ce premier train, sans wagons ! Les deux locomotives circulèrent donc à vide, sans aucune charge à remorquer...

Ce premier train commercial sera d'abord suivi journallement de quatre trains par jour, un train circulant de jour et les autres de nuit.

Enfin, à partir du 15 décembre 2002, des trains à traction électrique circulent régulièrement sur « l'Athus-Meuse » à raison de 10 par jour. Puis ce seront 70 trains par jour, puis 110 par jour, pour autant que les projections commerciales du trafic soient respectées...³

³ - L'axe Athus-Meuse est théoriquement capable d'absorber 240 trains par jour, soit un toutes les six minutes, annonçait la SNCB à l'heure de couper le ruban inaugural. Une capacité toute théorique cependant. On sait en effet qu'en pratique, la capacité fixée par la SNCB est de 110 à 120 trains par jour. Qu'en est-il précisément aujourd'hui en 2004 ? En moyenne, l'Athus-Meuse absorbe 50 trains de marchandises par jour contre 35 lors de l'ouverture. Le nombre de convois est réduit à 24 le samedi et à 10 le dimanche. Cela représente 45 % de la capacité de la ligne. La clientèle semble satisfaite, particulièrement celle qui est concernée par la desserte des ports. La suite ? La progression se fera par paliers, en fonction de la mise en service de motrices supplémentaires, de l'arrivée de trains privés (il y a déjà ceux de DLC...). Bien qu'effective sur papier depuis mars 2003, la libéralisation du rail, elle, ne produira réellement ses effets sur le terrain qu'à partir de 2005.

Les autorails

Les autorails de la série 44-45, mis hors service depuis le mois de février 2002 (laissant place aux nouveaux autorails de la série 41), ont parcouru pour la dernière fois, le samedi 19 novembre, la ligne « *Athus-Meuse* » au départ de la gare de Libramont afin de relier la gare d'Arlon, sous forme d'un train spécial d'adieu, affrété pour la circonstance par le GTF asbl. Le convoi se composait des autorails 4505 et 4501 (les deux seuls autorails encore en état de marche : le 4505, étant réservé à UCC Patrimoine et le 4501, prêt à assurer un parcours en cas de défaillance d'un AR 41.

Partis de bon matin, quelque 150 férus du rail ont sillonné la ligne avec de nombreux arrêts photos leur permettant d'immortaliser une dernière fois les autorails dans les paysages les plus typiques de la ligne.

Ils eurent ainsi l'agréable surprise, en gare de Florenville (alors que le convoi d'autorails était à l'arrêt pour une heure), de voir s'arrêter le second train d'essai parcourant la ligne ! La seconde surprise se produisit en gare d'Halanzy où, le convoi étant aussi à l'arrêt, un train en traction diesel composé de deux locomotives luxembourgeoises fit arrêt, lui aussi ! Il va sans dire que les flashes crépitérent à gogo.

Un petit regret cependant : le train spécial n'a pu circuler dans le raccordement ferroviaire de l'usine *Burgo Ardennes* à Harmoncourt...

Après une journée ensoleillée mais fatigante, nos photographes prirent le train du retour en gare d'Arlon, très satisfaits de leur périple en Gaume.

Les rails de « *l'Athus-Meuse* » sont donc tout reluisants, voués à « supporter » les nombreux convois qui circuleront sous un nouveau mode de traction : la traction électrique.

Mais, toute modernisation a son revers. L'automatisation de la circulation des trains avec un seul poste de signalisation à Bertrix, commandant les signaux de Dinant à Athus, a vu la suppression des postes intermédiaires tels que Virton, Meix, Saint-Vincent-Bellefontaine, Florenville, Straimont, etc... Le transfert des charges marchandises de la ligne 162 vers *l'Athus-Meuse* voit les activités de la gare de triage de Stockem réduites à une peau de chagrin. Il en va de même pour l'atelier de Stockem avec la quasi disparition de la traction diesel. Tout cela, se traduit douloureusement sur le plan social par une perte non négligeable de plus ou moins 130 emplois...

C'est donc à partir du 15 décembre 2002, que les cheminots du Sud-Luxembourg voient une nouvelle fois leur avenir drapé de morosité face à ce nouveau mode de traction. Quel sera son potentiel de souplesse face aux aléas de la modernité ? Nul ne le sait, nul ne peut le prévoir à moyen ou à long terme.

Michel Demoulin

Remerciements à P. Baar, B. Peignoï et A. Streel pour le prêt des documents photographiques – sources : InfoferGaume, archives SNCB.

LÉGENDE PHOTOS PAGE 36

↗ Mardi 30/01/1990, à 14h37, en gare de *St-Vincent-Bellefontaine*. Le train 48917, tracté par les diesels 5202 et 5407. On démonte (déjà) les palettes des signaux...

↘ Train d'adieu aux autorails en gare de *Signeulx* le 19.11.02.



L'Athus-Meuse





L'Athus-Meuse



LEGENDES PHOTOS PAGE 37

⌘ train de desserte de l'usine Burgo-Ardenne prêt au départ à Virton pour Stockem (photo R. Marganne – 10.04.03)

⌘ train d'essais traction électrique et train d'adieu GTF aux autorails série 44/45 à Florenville le 19.11.02 (photo J.-P. Joly)

Les grandes étapes de l'atelier de Latour

Dans le cadre de la réorganisation du trafic entre les mines de fer de Lorraine, les industries sidérurgiques de Lorraine, de la vallée de l'Alzette et du sud de la Gaume belge (Athus – Halanzy – Musson), les chemins de fer belges de l'Etat, relayés par la SNCB à partir de sa création en 1926, décidèrent la construction - à 2 km en prolongement de la gare de formation de Latour - sur le territoire de la commune de Chenois, près de Virton, d'une grande remise pour l'entretien et la réparation des locomotives à vapeur : elle était destinée à remplacer celle de Virton-Saint-Mard devenue trop exigüe.

Un atelier de réparation et d'entretien pour les wagons fut également construit à proximité.

L'atelier devint opérationnel le **11 novembre 1929**, par le déménagement de tous les services, personnel et charroi de Virton-Saint-Mard à Chenois. Le gigantesque ensemble ferroviaire de Chenois-Latour était alors enfin achevé !

C'est ainsi que furent réparées et entretenues les locomotives à vapeur des types 31, 36, 38, 51, 53, 66, (situation en 1945) ainsi que par après, les types 25, 26, 29 et 40.

En 1957, l'effectif fort de 564 agents se répartissait comme suit : 228 au personnel roulant (machinistes et chauffeurs), 144 à l'entretien des locomotives, 154 à l'entretien des wagons et les postes d'entretien, 38 pour les employés.

A partir du **28 mars 1955**, la traction vapeur fut progressivement remplacée par l'arrivée des nouvelles locomotives diesel électriques types 202 et 203 (futurs 52/53).

Ce changement radical de mode de traction, de méthodes de travail et de conduite de ces nouveaux engins, nécessita de la part du personnel roulant un recyclage astreignant mais indispensable.

Suite à la fermeture de la gare de formation de Latour, le second mouvement s'effectua le **4 juin 1962**, quand 61 agents des wagons furent déplacés à l'atelier de Stockem. Cette mesure se justifiait par la restructuration du trafic sur l'*Athus-Meuse*. Tous les wagons eurent ainsi dans la région un seul et unique atelier d'entretien et de réparation.

La troisième migration eut lieu le **31 août 1985**, quand le charroi et les 38 cheminots de Bertrix affectés à l'entretien et à la réparation des autorails des séries 43, 44 et 45, vinrent à l'atelier de Latour.

Le quatrième mouvement du **24 janvier 1988**, constitua le transfert des 45 conducteurs de traction de Latour en gare de Virton-Saint-Mard.

Le cinquième mouvement devint psychologiquement catastrophique pour les 122 cheminots subsistants le **1^{er} avril 1988**, avec l'annonce de la fermeture partielle de l'atelier de Latour.

L'intercommunale « *Idélux* » racheta le site et le revendit à une entreprise flamande « *Ravago Plastics* », une usine spécialisée dans le recyclage des matières plastiques... qui ne fournit pas de trafic au rail !

Le sixième mouvement s'avéra fatal quand le couperet tomba officiellement le **30 mai 1992** par la fermeture définitive de l'atelier de Latour avec le transfert des 84 cheminots restants et le charroi des locomotives 52-53 et des autorails 44-45 vers l'atelier de Stockem.

Actuellement, il ne reste plus que 43 cheminots considérés comme « ceux de Latour » mêlés à l'effectif des 201 cheminots de Stockem...

En guise de conclusion, de 1929 à 1992, six générations de cheminots ont travaillé à l'atelier de Latour dont, pour certains, 30 ans de leur carrière.

Une page est tournée. Une autre s'est ouverte avec la mise en exploitation, le 15 décembre 2002, de la ligne *Athus-Meuse* nouvellement électrifiée, par la remorque des trains à marchandises à l'aide de locomotives électriques série 13. Europe oblige...

C'est ainsi qu'ont disparu à la fois du paysage ardennais, gaumais, et également de l'*Athus-Meuse*, les locomotives diesel-électriques de la série 52-53 que l'on appelait communément « les gros nez ».

Ce changement de mode de traction va avoir indéniablement des répercussions non négligeables sur l'emploi ; par la diminution progressive des activités de la gare de formation et de triage de Stockem, voire à brève échéance sa suppression (où 70 emplois sont concernés), la suppression de certains services dans les gares, et immanquablement, à l'atelier de Stockem. A suivre donc...

Michel Demoulin

LEGENDES PHOTOS PAGE 40

➤ **Dimanche 23.05.91, à 9h15, en gare de Virton. Croisement exceptionnel de deux trains de minerai : un convoi chargé, tracté par les diesels 5202 et 5306 de la SNCB et un autre convoi à vide, tracté par les diesels 1807 et 1811 des CFL, première pénétration de ce matériel CFL sur l'axe Athus-Meuse !**

➤ **Vendredi 20.01.88, à 14h50, dernier relais de conducteurs au quai de service de la remise de Latour. Il s'agit du fameux train de minerai 48911 tracté par les locomotives diesel 5501 et 5312 (photos de l'auteur)**



Souvenirs des diesels de Latour





trolleybus de Gand



A Gand, la fin des trolleybus ?

Une page de l'histoire des trolleybus en Belgique vient de se tourner, peut-être de manière définitive, avec la suppression des véhicules électriques circulant sur la ligne n°3.

En effet, à la suite d'importants travaux de voirie à effectuer sur le tracé de la ligne – et cela pendant une longue période (on parle d'un an) – il a été décidé de remplacer purement et simplement les trolleybus en service par des autobus depuis le 13 avril 2004.

De Lijn souhaite par ailleurs faire des travaux dans le dépôt « trams » et les autobus qui y partagent le site seront transférés dans le garage réservé aux trolleybus.

Tous les trolleybus – à l'exception d'un exemplaire qui participerait aux fêtes commémorant le centenaire des trams électriques à Gand le 12 septembre prochain – seront garés en attente de leur éventuelle remise en service. Après un an – ou plus – d'immobilisation, qu'en sera-t-il de ces véhicules, qui donnent l'impression d'être toujours performants en traction électrique, mais néanmoins accusent quand même le poids des ans : ils furent livrés entre novembre 1987 et mai 1988.

Rappelons ici que la ligne bifilaire gantoise a vu la circulation de trolleybus étrangers venus de Arnhem, Helsinki, Essen, Nancy, ainsi que le trolleybus historique de la STIB, lors de la tenue d'une journée d'étude internationale sur le système de trolleybus le 7 novembre 1985. C'est également sous cette ligne bifilaire que notre constructeur national Van Hool, associé aux ACEC, a pu présenter son prototype AG 280 T sur base d'un autobus articulé de série.

Le premier véhicule d'une série destinée à remplacer les typiques trolleybus avec remorques de la ligne Vevey – Montreux – Chillon – Villeneuve – série construite par Van Hool – a fait ses essais à Gand en décembre 1994. Il en fut de même avec le nouveau trolleybus construit par Van Hool pour le réseau d'Athènes, qui circula en février 1999.

Gardons espoir de revoir un jour des véhicules historiques arpenter la ligne 3 de Gand – et pourquoi pas – avec de nouveaux trolleybus.

En effet, le 10 septembre 2003, des bruits de couloir entendus à Lucerne lors d'une réunion internationale sur les trolleybus « *Trolleybustagung* » laissaient deviner l'intention de De Lijn de lancer un appel d'offres pour la fourniture de nouveaux trolleybus. Mais, dans sa parution de février 2004, nos amis de *Tram 2000* signalaient que « *en date du 10.02.2004, le Conseil d'entreprise signale que De Lijn n'a pas décidé de l'avenir de ses trolleybus mais annonce en même temps que des discussions sont en cours pour revendre la flotte.* » Pourtant, en janvier, l'exploitant annonçait notamment l'achat de nouveaux véhicules...

On peut encore rêver.

J. Evrard – A. Spailier

PHOTOS PAGE 41 (PHOTOS J. EVRARD)

☛ prototype Van Hool – ACEC AG 280 T à la parade des trolleybus de Gand le 07.11.85

☚ sortie du dépôt d'un trolleybus De Lijn à Gand (28.07.01)

Un peu d'histoire... les trolleybus à Gand

La problématique des transports en commun à Gand après la seconde guerre mondiale

C'est en 1953 que l'histoire contemporaine des transports en commun gantois commence avec l'octroi d'une nouvelle concession, d'une durée de 50 ans : le réseau est désormais géré par une nouvelle société, la MIVG (*Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Gent*) où sont représentés l'Etat, la ville, ses faubourgs ainsi que les précédents concessionnaires. Le réseau de tramways gantois comprend à l'époque 11 lignes sur voie métrique, d'une longueur totale de 57 km.

Cette année-là, les trams couvrent environ 6 millions de kilomètres et transportent pas moins de 39 millions de passagers. Six lignes d'autobus, d'une longueur cumulée de 64,6 km d'axe complètent le réseau. Le parc sur pneus comporte une curiosité - et non des moindres : la présence de remorques, qui pouvaient être attelées aux autobus en cas d'affluence.

Cependant, de sombres nuages menacent les transports publics gantois. Le parc démodé de trams, se composant de 105 trams à trois essieux et 16 à deux essieux d'avant-guerre nécessite un remplacement intégral. La compagnie gestionnaire du réseau est dans l'obligation d'étendre les lignes existantes dans des nouveaux quartiers résidentiels qui fleurissent en banlieue. Mais les actionnaires ne disposent pas du capital nécessaire à un investissement massif en matériel nouveau.

Dans les années qui suivirent, on craignit, non sans raison, une explosion des coûts et une efficacité négative des investissements, d'autant plus que les trams se trouvaient progressivement bloqués dans un trafic automobile en pleine expansion, ce qui rendait problématique une exploitation raisonnable par rail.

Le centre de Gand, avec son entrelacs de rues charmantes, mais étroites et sinueuses, se prêtait mal à un trafic à double sens. Aussi, dès 1965, on constata une diminution progressive du nombre d'usagers des transports en commun à Gand : le minimum absolu de 27,3 millions de personnes transportées fut atteint en 1969.

Projets de réforme radicale du réseau

Lors d'une séance historique, le 4 mars 1969, le Conseil d'Administration de la MIVG décida d'exploiter son réseau de transports en commun par autobus diesel, à l'exception de 4 lignes, numérotées de 1 à 4, où les tramways seraient maintenus. Ces quatre lignes traverseraient le centre ville et correspondraient aux flux de trafic les plus importants. Ces quatre lignes seraient mises en souterrain dans le centre, là où ce serait nécessaire. Pour le tracé de ces lignes, on comptait faire un usage maximal du lit de nombreux cours d'eau qui traversaient la ville à l'époque, tels que la Lys, la Lieve et le Ketelvaart. Ceux-ci devaient être asséchés dans le cadre du creusement d'un ring fluvial, le « *Ringvaart* » actuel, commencé en 1962 et achevé en 1970, où le trafic des bateaux allait être concentré. Parallèlement à ces décisions, les lignes de tram 5, 6, 7, 8 et 9 seraient remplacées par des autobus : le réseau ferré serait ainsi réduit à 56 km.

PHOTOS PAGE 44 – EXPLOITATION TROLLEYBUS À GAND (PHOTOS J. EVRARD)

↗ dans le centre historique de Gand (19.02.04)

↘ à Dampoort (23.01.04)



exploitation trolleybus à Gand





PHOTOS PAGE 45 : TROLLEYBUS ÉTRANGERS À GAND (PHOTOS J. EVRARD)

↯ trolleybus d'Essen (parade de trolleybus du 07.11.85)

← essai d'un trolleybus Vevey – Montreux – Chillon – Villeneuve (15.12.94)

↙ un trolleybus testé pour Athènes rentre au garage perches abaissées, grâce à son groupe électrogène de secours (04.02.99)

Il fallait aussi moderniser radicalement le parc de tramways, qui datait de l'entre-deux-guerres : 54 motrices de tram de type « PCC » - toujours en service aujourd'hui - ont alors été commandées. Elles remplaceraient les 121 voitures de tram démodées et pourraient circuler en surface jusqu'à la mise en souterrain projetée.

La ligne 3 - la ligne à mettre à part

La ligne 3 faisait néanmoins bande à part dans le scénario de mise en souterrain des lignes de tram.

Contrairement aux lignes 1, 2 et 4, elle était, par son tracé, beaucoup plus difficile à incorporer dans un lit de rivière à assécher. Une ligne souterraine 3 ne pourrait donc être réalisée dans sa partie centrale, et le planning la désignait comme la dernière dont on s'occuperait.

Entre-temps l'exploitation de la ligne de tram 3 existante était gravement affectée par les embarras de circulation et était l'objet d'une demande d'extension vers les nouveaux quartiers périphériques en pleine expansion de Gentbrugge et St-Amandsberg.

Le même Conseil d'Administration de la MIVG décida alors la conversion provisoire de la ligne de tram n°3 en ligne d'autobus. L'exploitation future comme ligne de tram souterraine - constata curieusement le Conseil - ne serait pas compliquée par cette décision plutôt étonnante, car « *les autobus seront dépréciés avant la mise en service de la nouvelle infrastructure souterraine.* »

Des tunnels pour les trams gantois : une impasse

Les projets de tunnels - tels que présentés par le « *Service Spécial d'Etudes* » de la MIVG, créé en 1974 - rencontrèrent bientôt l'opposition des commerçants concernés et d'une opinion publique de plus en plus sensible aux problèmes d'environnement. Le Conseil Communal issu des fusions de communes de 1976 relayait ces positions et décida d'abandonner la construction d'un réseau souterrain de tramways au profit d'un réseau de surface, qui obtiendrait, en ville, toutes les facilités de circulation.

Profitant de cette promesse, la MIVG maintint son projet de création, au centre ville, d'un réseau cohérent de 4 lignes de tram.

Problème : la ligne 3 traverse la ville d'est en ouest, passe au centre, mais dessert aussi des quartiers ouvriers. L'utilisation des transports publics dans ces zones était si intense que c'était la ligne 3 qui serait la plus chargée, après la ligne 4 projetée entre Korenmarkt et la gare SNCB de Gand-Saint-Pierre.

Il paraissait par ailleurs irréaliste de réintroduire le tram sur l'itinéraire de la ligne 3 et en surface. La MIVG dut alors se mettre en quête d'un moyen de transport public circulant en rue, de bonne qualité, plus flexible qu'un tram prisonnier de ses

rails, plus propre écologiquement qu'un autobus à traction diesel et d'une plus grande capacité - à l'époque s'entend. Le Conseil Communal, lui, s'engageait à améliorer le revêtement des rues qui seraient parcourues par les véhicules de la ligne 3.

A la recherche de l'impossible

Pour mettre tous ces desiderata en pratique, la MIVG eut l'impression de devoir chercher l'impossible.

Elle devait en effet trouver un véhicule combinant les spécifications suivantes :

- traction électrique, dans le climat de l'époque d'incertitude sur l'approvisionnement en énergie fossile (choc pétrolier de 1973, avec ses dimanches sans voitures...);
- absence de bruit et de gaz d'échappement ;
- flexibilité suffisante au milieu du trafic automobile avec rayon de braquage serré ;
- coûts d'exploitation suffisamment faibles pour concurrencer le tramway ;
- confort meilleur que celui d'un autobus diesel ;
- véhicule acceptable dans le centre historique de la ville ;
- look suffisamment moderne pour attirer la clientèle ;
- simplicité de fonctionnement et d'entretien ;
- intégration aisée dans les méthodes modernes de management de lignes et de maintenance des véhicules ;
- éveil d'intérêt pour les constructeurs belges de matériel de transport en commun, afin de susciter des idées et des produits nouveaux ;
- bonnes références dans le pays et à l'étranger.

« Duobus » ou « trolleybus » ?

L'exigence de trouver un véhicule flexible, électrique, poussa inéluctablement la MIVG vers l'autobus électrique, car seul un véhicule sur pneumatiques pouvait être doté du rayon de braquage court exigé par la topographie de la ville.

Cependant, le choix entre le « duobus » et le « trolleybus » avec moteur thermique auxiliaire n'était pas si évident, car le premier cité dispose d'un moteur pleinement électrique et d'un moteur thermique de puissance équivalente afin de passer en mode « diesel » dans des quartiers extérieurs où la demande est moins forte et où une ligne aérienne ne se justifie pas, économiquement parlant. Cette possibilité permet aux usagers d'éviter toute rupture de charge. Mais, en 1980, le concept de *duobus* était assez nouveau : son prix coûtant et les frais d'entretien de ce type de véhicule particulier paraissaient élevés.

La MIVG examina les points forts et faibles de chaque système - *duobus* et *trolleybus* - et opta finalement pour le *trolleybus articulé avec moteur thermique auxiliaire*, dont l'utilisation serait limitée aux manoeuvres au dépôt ou lorsque le trolleybus doit inopinément quitter le trajet de la ligne aérienne, en cas d'obstruction de la chaussée qu'il doit parcourir par exemple.

PHOTOS PAGE 48 (PHOTOS J. EVRARD)

⊞ emperchement... manuel à la sortie du garage (28.07.01)

⊞ Gentbruggestraat, un trolleybus MIVG descend la rampe du pont enjambant l'Escaut et se dirige vers Dampoort et le centre ville



exploitation journalière trolleybus à Gand



En fait, la Belgique renouait avec une technologie dont la ville de Liège s'était faite le champion⁴, avant de l'abandonner en 1971⁵. Liège « n'avait fait que » suivre l'évolution mondiale en ce domaine : le système trolleybus avait connu un certain essor dans l'entre-deux-guerres. Avec l'apparition des pneumatiques, le trolleybus était apparu moins cher à l'installation qu'un tram, vu sa faculté de circuler sur voirie ordinaire plutôt que sur des rails. L'année 1950 fut cependant le point de départ d'un désintérêt pour ce mode de transport en commun, qui dura jusqu'au premier choc pétrolier, en 1973. Ce désintérêt ne se marqua cependant pas partout, car des lignes de trolleybus se maintinrent notamment en Suisse, et les réseaux de trolleybus continuèrent à se développer en Europe Orientale, dans l'ex-URSS et même en Chine.

Dans d'autres pays d'Europe Occidentale - en Belgique notamment - et aux USA, plusieurs facteurs provoquèrent le déclin du trolleybus. Le gasoil était bon marché et paraissait disponible en quantités jugées illimitées à l'époque. Les moteurs diesel étaient de plus en plus performants, tandis que les autobus diesel étaient affranchis de toute autre infrastructure que les voies publiques. De plus, pendant les années cinquante et soixante, les mentalités n'étaient pas encore attentives aux effets nuisibles des gaz d'échappement, au réchauffement de la planète... et aux bruits générés par les moteurs thermiques.

La réintroduction d'une ligne de trolleybus « nouvelle génération » à Gand fut précédée de visites d'étude à des réseaux de trolleybus néerlandais, français, suisses et surtout allemands. Ce dernier pays - à l'époque la République Fédérale Allemande ou Allemagne de l'Ouest⁶ - était à la pointe du progrès dans la technologie « trolleybus ». Il faut dire que l'apparition de l'électronique embarquée avait fait faire des progrès considérables aux véhicules électriques⁷.

La ligne n°3 en mode « trolleybus »

En mode « tramway », la ligne n°3 avait été établie entre Brugsepoort, Korenmarkt, Sint-Jacobs et Dampoort depuis 1904, époque à laquelle la concession pour l'exploitation du réseau gantois avait échu à l'E.T.G., et lorsque le tramway à captation d'énergie par fil aérien avait été introduit. Ensuite, la ligne fut étendue à ses deux extrémités pour desservir les faubourgs ceinturant la ville.

Avec 13,96 % du trafic passager de la MIVG en 1986, la ligne de bus n°30/31, héritière de la ligne de tram n°3, était la seconde en importance du réseau après la ligne de tram n°1.

⁴ - pour mémoire, des réseaux de trolleybus plus modestes qu'à Liège ont aussi existé à Anvers, Bruxelles (ligne 54) et Seraing (RELSE).

⁵ - le dernier trolleybus liégeois, la voiture « T 54 » n°543, circula sur la ligne 10 Liège - Fléron le 9 novembre 1971, clôturant ainsi une longue histoire de traction électrique par trolleybus commencée dans la Cité Ardente en 1930, comme nous le relatons dans notre ouvrage « Liège aux fils des trolleybus », paru récemment à l'initiative du GTF asbl.

⁶ - pour mémoire, la réunification allemande (République Fédérale allemande à l'ouest + République Démocratique allemande à l'est) date du 3 octobre 1990.

⁷ - pourtant, les réseaux trolleybus ne se maintenaient que dans certaines villes allemandes au fil du temps : RFA et RDA confondues, 18 réseaux subsistaient en 1975, 10 en 1980, 7 en 1985 et 4 seulement en 2000.

La ligne n°3 de trolleybus, en service depuis le 25 mars 1989, suit un itinéraire semblable à la ligne de bus diesel 30/31 qu'elle remplace, à deux différences près, entre la Claeysbouüaertlaan à Mariakerke et le Meersemdries à Gentbrugge.

Inévitablement, la mise en service de la ligne de trolleybus n°3 nécessite un changement de véhicule aux deux terminus actuels, pour les usagers qui doivent poursuivre leur route. Les correspondances sont cependant garanties des deux côtés tandis que les lignes d'autobus adjacentes ont été réorganisées.

Caractéristiques de la ligne de trolleybus n°3 (à son inauguration en 1989)

- longueur des fils de contact : 17 000 m
- longueur d'axe de ligne : 8 500 m
- nombre d'arrêts (pour les 2 sens !) : 52
- distance moyenne entre arrêts : 327 m
- durée du trajet en heures de pointe : 70 min
- durée du trajet hors heures de pointe : 63 min
- vitesse moyenne : 15,45 km/h
- fréquence de passage : semaine pointe : 6 min ; semaine hors pointe : 7,5 min ; soir : 15 min ; samedi matin : 10 min ; samedi après-midi : 7,5 min ; dimanche : 10 min.

Les étapes du projet « trolleybus »

Le 25 février 1982, quatre concepteurs belges furent pressentis afin de faire offre pour la construction de trolleybus. Seule, l'association momentanée Van Hool (assembleur d'autobus de Koningshooikt) - ACEC (équipementier électrique de Charleroi) fut à même de présenter une offre correspondant aux spécifications du cahier des charges.

Dans le cadre du programme de construction d'un prototype, les deux firmes retenues avaient cependant été chargées par le Ministère belge des Affaires Économiques d'un projet de véritable « duobus ». Finalement, on considéra qu'un trolleybus avec moteur thermique auxiliaire pouvait être considéré comme une variante légère et acceptable du *duobus*.

Van Hool et ACEC sortirent un prototype de trolleybus articulé AG 280 T (découplé de l'autobus thermique similaire) en mai 1984. Après un mois d'essais de mise au point en Belgique, il fut envoyé, en octobre 1984, dans la ville allemande de Solingen - qui dispose d'un réseau de trolleybus - où il a été mis en service régulier pendant tout l'hiver. En 1985, il a été mis en service expérimental sur le premier tronçon de la future ligne 3 déjà équipée d'une ligne aérienne.

L'infrastructure et le matériel roulant « trolleybus »

C'est le 14 octobre 1986 que le bon de commande fut signé pour la fabrication de 20 trolleybus articulés. Le 27 novembre 1987, le premier trolleybus AG 280 T entra au dépôt MIVG. Le 5 mai 1988, le vingtième de la série était réceptionné.

Les installations fixes - sous-stations de traction et fils aériens - furent mises à disposition en trois phases.

On commença par la section orientale, entre le dépôt MIVG de Gentbrugge et St-Jacobs. L'installation aérienne, longue de 4 980 mètres, fut confiée à la Cie Fabricom/Kümmeler-Matter. Les travaux débutèrent le 4 avril 1985 et furent terminés le 28 octobre de la même année.

Les sous-stations de traction de Meersemdries et Dampoort furent commencées respectivement le 7 août et le 3 septembre 1984. L'équipement électrique proprement dit fut fourni par Siemens.

La section « ouest », sur une distance de 3 850 m, entre Mariakerke (poste) et Sint-Michiels fut alors entreprise, en tenant compte de l'expérience acquise lors de la première phase.

Entre-temps, les sous-stations de Malpertuus et Guislain étaient réalisées.

Le montage de la ligne aérienne entre St-Jacobs et St-Michiels, sur les 900 mètres de la partie centrale de la ligne, fut de loin l'entreprise la plus difficile. Des précautions durent être prises pour respecter le caractère du quartier historique traversé et le montage en lui-même souleva de nombreuses polémiques. Finalement, les fils aériens furent installés entre le 2 novembre 1987 et le 8 janvier 1988.

Quant à la sous-station de traction de Korenmarkt, elle fut construite séparément dans la Nodenaysteeg, durant la 1ère phase.

Les sous-stations de traction

Les bâtiments des quatre sous-stations, Dampoort, Korenmarkt, Malpertuus et Guislain, ont été totalement intégrés dans leur environnement. Les spécifications techniques impliquent des points d'alimentation haute tension (jusqu'à 12 000 volts).

Les salles contenant l'équipement électrique sont construites en matériaux durables, pouvant résister au feu pendant au moins 1 heure. De plus, le niveau des sols de ces salles est situé 5 centimètres plus haut que le niveau des salles avoisinantes.

L'équipement électrotechnique de base de chaque sous-station est similaire. En principe, il consiste en un transformateur et un redresseur, qui forment ensemble le groupe de traction. Le transformateur, d'une puissance de 1 000 kVA, abaisse le courant alternatif haute tension de 12 000 volts en 600 volts. Le redresseur transforme le courant alternatif en continu. Le transformateur est de type « sec » à refroidissement naturel, impliquant une inflammabilité et un danger réduits au minimum.

Les sous-stations sont alimentées en haute tension 12 000 volts par câbles souterrains. Le courant continu, lui aussi, quitte la sous-station par câbles souterrains jusqu'aux divers points d'alimentation de la caténaire. Là, le courant continu est conduit jusqu'à une boîte, fixée sur une façade ou sur un poteau. Le tout est télécommandé à distance par un système de télétransmission.

Le dépôt des trolleybus

La Société avait besoin d'un nouveau dépôt pour garer et entretenir les trolleybus, car tout le complexe situé Brusselsesteenweg à Gentbrugge était occupé par le garage des trams et autobus.

Des terrains furent achetés à cet effet à Ledeborg, en 1981 et 1982, diagonalement en face du bâtiment de la Brusselsesteenweg.

Ce dépôt pour trolleybus, construit par le groupe Verbeeck, est constitué de trois parties : le hall de garage pour trolleybus articulés, le bâtiment en façade, avec bureaux, dispatching et atelier, un car-wash et une fosse.

Entrées et sorties ont été étudiées pour avoir un accès aisé à la Brusselsesteenweg.

Le garage a 107 mètres de long, 43 m de large pour une superficie de 4 600 m². Cet espace permet le garage de 22 trolleybus articulés et trois véhicules de service en arête de poisson. Cette disposition fut choisie pour des raisons de sécurité et d'accessibilité : chaque trolleybus peut ainsi facilement rejoindre son lieu de stationnement. Deux entrées munies de portes articulées mènent au garage ; les trolleybus le quittent via une porte à vantaux verticaux située côté est. Le garage est doté d'un dispositif contre l'incendie et d'un circuit d'air comprimé fourni par un compresseur. L'air peut être prélevé pour chaque trolleybus à hauteur de sa roue avant droite.

Le bâtiment de façade à deux étages est situé devant le garage et muni de deux entrées. Au rez-de-chaussée se trouvent un atelier, un magasin et des locaux de service. Le dispatching, lui est situé au 1^{er} étage : il est conçu comme un centre polyvalent de contrôle, vérification....

Le car-wash et la fosse pour les petits entretiens sont situés sur le côté droit du garage.

Les travaux routiers concomitants du projet « trolleybus »

Suite aux discussions avec le Conseil Communal de Gand en août 1981, il fut convenu que la priorité serait donnée au trolleybus tout au long de son trajet.

Ainsi, dans le centre de Gand, les rues que les trolleybus allaient emprunter furent repavées avec un matériau qui rendrait la circulation plus silencieuse. Les chaussées de la section occidentale de la ligne fut également rénovées : les rails restants de la ligne de tram n°3 furent enlevés. A l'est de la Dampoort par contre, on se contenta de regoudronner les rues du tracé, l'état général étant jugé satisfaisant. Tous les trottoirs des arrêts furent refaits, des abribus furent installés tandis qu'un espace protégé sur chaussée était aménagé pour l'arrêt des trolleybus.

L'ensemble de ce programme débuta en septembre 1983 pour se terminer 6 ans plus tard, en mars 1989.

Les trolleybus et l'environnement

Les responsables des transports en commun de Gand ont immédiatement fait percevoir tous les avantages du trolleybus sur l'autobus diesel en matière d'environnement.

Le premier atout du trolleybus est de ne pas produire de gaz d'échappement. Un autre atout est le bruit intérieur et extérieur très minime, spécialement dans le trafic urbain. Le trolleybus est facilement manoeuvrable, car son angle de braquage est le même que celui du bus diesel. Par ailleurs, il peut dévier jusqu'à 4 m de l'axe du fil aérien, ce qui rend le trolleybus plus souple que le tram, captif des rails. Grâce à la traction électrique et aux pneumatiques, l'accélération est très satisfaisante, ce qui constitue un avantage sur les courtes distances entre arrêts dans le centre ville.

Quant à la ligne aérienne bifilaire du trolleybus, elle est visuellement acceptable en ligne droite et certainement lorsqu'elle est fixée par haubans à des maisons. Cependant, une légère nuisance visuelle se produit dans les virages et surtout lors des croisements trams/trolleybus où des appareils disgracieux de croisement doivent être fixés en hauteur. Cette nuisance visuelle est moindre avec des équipements de tram à un seul fil. C'est à peu près le seul effet négatif du système « trolleybus ». Dans la plupart des cas cependant, cette nuisance ne fera pas le poids par rapport aux effets positifs.

Des précautions devaient néanmoins être prises dans le voisinage des sites et monuments historiques, pour que les fils aériens soient installés le plus simplement possible. La Société était consciente du problème et posa une série de questions au Conseil Communal et au département de préservation des monuments et des sites.

A cet effet, une série de mesures furent décidées pour l'installation de la ligne bifilaire dans le quartier historique. La voie de tram posée autour de l'église Saint-Nicolas, quoique très utile à l'exploitation, fut supprimée afin de libérer le monument - qui venait d'être restauré - de la ligne aérienne ; le dispositif des fils aériens et poteaux d'éclairage de la Gouden Leeuwplein et de E. Braunplein fut allégé : tout le système d'éclairage des rues et monuments est en effet rassemblé sur les poteaux de soutien de la ligne aérienne du trolleybus ; des poteaux très allégés furent installés sur le pont Sint-Michiels, afin de préserver le mieux le site du pont et son architecture particulière; enfin, tous les poteaux caténaires furent peints de la même couleur brune, recommandée par le département de la préservation des monuments et bâtiments historiques, afin de les rendre visuellement les plus acceptables.

La MIVG avait cependant proposé de réduire encore l'impact visuel de la ligne aérienne en installant un système de sens unique dans le quartier historique, intégré dans un nouveau plan de circulation. Elle ne fut pas entendue à l'époque...

Conclusion

Le prix unitaire d'un trolleybus AG 280 T était de 22 millions de francs de époque. Le surcoût d'achat d'un trolleybus AG 280 T par rapport à un autobus de capacité équivalente était d'environ 30 %.

Van Hool et ACEC tenaient beaucoup à la commande de trolleybus par la MIVG. Ces deux firmes comptaient se faire une place au soleil dans le marché mondial des trolleybus : à époque, des possibilités de croissance existaient sur les marchés du Proche Orient, d'Asie et d'Amérique latine. Pour prospecter ces marchés, il convenait, pour ces firmes, d'avoir une référence nationale. La ligne n°3 de Gand la leur a donnée.

Car « Van Hool » continue à produire des trolleybus dans une division spécialisée de l'entreprise : Athènes (Grèce), Montreux (Suisse), Arnhem (Pays-Bas) ou Solingen (Allemagne fédérale) disposent de trolleybus neufs fournis par l'assembleur belge d'autobus et autocars.

J. Evard – R. Marganne

Caractéristiques du trolleybus AG 280 T de Gand

- longueur totale du véhicule : 17,900 m
 - empattement avant : 5,150 m
 - empattement arrière : 7,075 m
 - porte-à-faux avant : 2,805 m
 - porte-à-faux arrière : 2,870 m
 - largeur totale : 2,490 m
 - hauteur totale hors perches de prise de courant : 3,345 m
 - hauteur totale perches rabattues comprises : 3,400 m
 - hauteur du plancher en charge : 0,680 m
 - hauteur intérieure libre : 2,130 m
 - poids à vide : 16,8 tonnes
 - poids total admis en charge : 27 tonnes
 - angle de braquage minimum : 10,900 m
 - capacité : 46 voyageurs assis - 131 voyageurs en tout
 - accès : quatre portes à double vantail
 - accélération au démarrage à charge : 1,2 m/sec²
 - vitesse maximale : 60 km/h
 - moteur de traction : tension nominale : 560 v ; puissance : 177 kW
 - groupe de marche autonome : alternateur directement flasqué sur le moteur diesel
 - suspension pneumatique intégrale
 - chauffage électrique
 - freinage électrique et pneumatique de quatre sortes : frein de service, freins de point d'arrêt, freins de stationnement ; freins de secours.
- tableau de bord type « autobus » comprenant en plus :**
- un sélecteur de marche à 5 positions : (I) marche trolley ; (II) marche sur groupe diesel ; (III) position de test en mode trolley ; (IV) position de test en mode diesel ; (V) position neutre.
 - Un dispositif de contrôle de niveau d'isolation électrique du trolleybus.
 - Les dispositifs de signalisation relatifs à l'équipement électrique

A propos de trolleybus...

Le « 54 » enchaîné

*... ou quand les T.B. ont réussi à faire circuler
leurs trolleybus avec une seule perche*

A Bruxelles, les T.B. (Tramways bruxellois) n'ont mis en service qu'une seule ligne exploitée par trolleybus. Numérotée « 54 », cette ligne suburbaine reliait Machelen à Forest.

Les trolleybus trouvaient refuge au dépôt des T.B. situé chaussée de Louvain. Au delà de la place Meiser, la ligne traversait cette chaussée à la place Dailly. C'est donc à cet endroit que les trolleybus quittaient leur itinéraire pour rejoindre le dépôt. Cette section était par ailleurs parcourue par les T.B. (ligne de tram 76 vers le

cimetière de Bruxelles) et la SNCV (lignes S, V et L vers Sterrebeek, Vossem et Louvain). Elle était donc équipée de rails et de lignes aériennes 600 volts. Aussi aberrant que cela puisse paraître, les T.B. n'ont pas jugé opportun d'adjoindre sur cette section une ligne bifilaire pourtant indispensable au bon fonctionnement d'un trolleybus.

Voici donc la procédure – plutôt insolite – appliquée place Dailly à un véhicule désirant regagner le dépôt :

- le receveur abaissait les deux perches
- il sortait d'une loge située à l'arrière et en bas du châssis une grosse chaîne d'une longueur de trois mètres environ : le profil des maillons était conçu pour épouser la gorge d'un rail de tramway
- il ajustait la chaîne dans la rainure du rail et assurait ainsi le retour du courant
- il relevait, pour terminer, la perche 600 volts.

Ainsi, pendant le trajet sur cette section, des gerbes d'étincelles impressionnantes s'offraient aux yeux des passants étonnés, car la chaîne dansait dans tous les sens surtout lors du passage sur les croisements et les aiguillages ! Contre tout logique cartésienne, cette chaîne parvenait toujours à rétablir le contact.

K. Ceoen

Le trolleybus et le Nouveau Continent

Pour rappel...

L'invention du trolleybus (*Electromote*) en tant que système revient à Siemens et Halske en 1882. Les premiers trolleys furent construits selon le système de l'ingénieur Schliemann qui avait remplacé le chariot prise de courant en vigueur jusqu'alors sur les trams par deux perches.

Le premier trolleybus et les Etats-Unis

Quant au premier trolleybus des Etats-Unis, il a circulé à... **Los Angeles**, eh oui ! Et qui plus est, il a relié le Sunset Boulevard à « Bungalow Town » à Hollywood ! Et ce, du 11 septembre 1910 à 1915. Il y a eu un autre réseau de trolleybus à Los Angeles, dans le centre ville cette fois, qui fonctionna de 1940 à 1963. Dans les années 80, il fut même sérieusement question de remettre cela une troisième fois...

Le matériel roulant du « réseau initial » de Los Angeles était constitué de deux autobus *Oldsmobile* transformés et la ligne aérienne (bifilaire bien sûr, d'une longueur de 1,5 miles) était simple, le véhicule descendant « déperchant » pour permettre le croisement.

Par la suite, le développement de ce mode de transport fut bien plus lent qu'en Europe, en particulier en Grande-Bretagne et en Italie.

Le second réseau des USA apparut en 1913 à **Merrill** (Wisconsin) et ne vécut que quelques mois.

L'explosion du trolleybus made in USA

Le trolleybus a réellement « explosé » aux USA dans les années 20.

Le premier trolleybus moderne est apparu à **Staten Island** (faubourg de New York) en octobre 1921. A partir de 1922, on a pu voir des réseaux s'ouvrir à **Baltimore**, **Mineapolis** et même **Toronto** (Canada). Le plus ancien réseau encore en service aujourd'hui est celui de **Philadelphie** (création en octobre 1923). Les réseaux de **Dayton** et **San Francisco** - qui s'épanouissent toujours - remontent à 1933 et 1935, celui de **Boston** - qui fut bien plus étendu qu'aujourd'hui - débuta en 1936. Le réseau de **Seattle**, lui, a connu une longue pause pour permettre sa reconstruction complète avec extension du réseau : les premières lignes sont apparues en 1940. Aujourd'hui, Seattle dispose en fait de deux réseaux. L'un d'eux présente la particularité d'être en majeure partie souterrain et d'être exploité exclusivement avec des « Duobus » qui n'utilisent la traction électrique que dans les tunnels, les lignes aériennes se terminant dans d'énormes « gares d'autobus » aux deux extrémités du tunnel. A la différence d'Essen, les trolleybus n'y sont pas guidés. Les tunnels sont de section cylindriques et richement éclairés. Ils sont même équipés de voies pour la métro léger qui y circulera un jour...

C'est en 1950 que le parc trolleybus fut le plus important en Amérique du Nord : le parc de trolleybus comptait à l'époque 6504 véhicules. Il y avait à l'époque 58 réseaux aux USA auxquels il faut ajouter les 14 réseaux canadiens.

Dominique Stas



Gand, Brusselsesteenweg le 40.02.99 : trolleybus d'Athènes en essais et tram De Lijn
(photo J. Evrard)

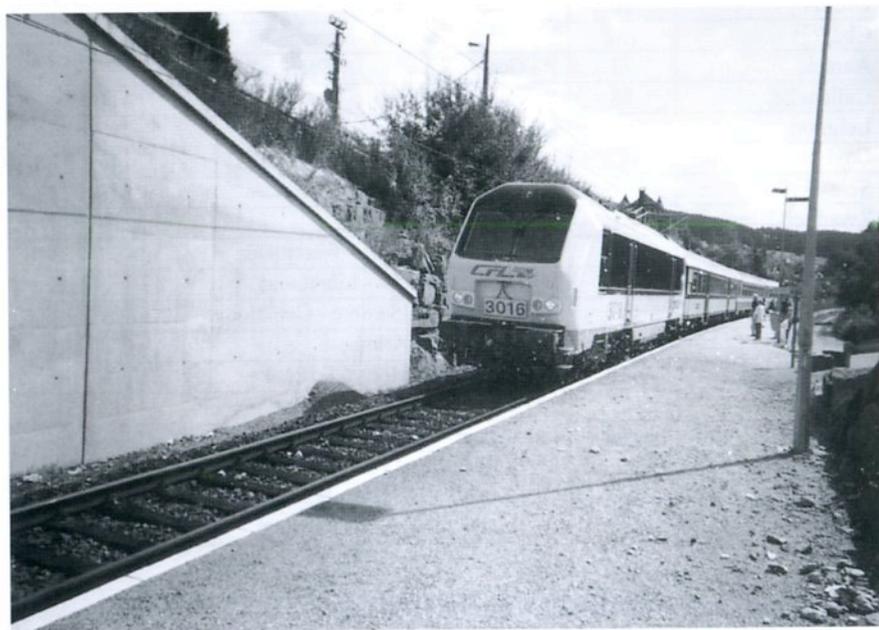
Exploitation SNCB (suite)

Les points d'arrêt les moins fréquentés du réseau de la SNCB

Le plan d'entreprise « *Movie 2007* » de la SNCB prévoit un relifiting complet de l'offre de la SNCB concernant le trafic des voyageurs et des marchandises : l'idée est d'agir à la fois sur les charges, la production et le service.

Certains pensent que la SNCB serait tentée de se concentrer sur le trafic « IC-IR » au détriment des trains « L ».

On sait aujourd'hui que les trains « L » de la SNCB ont parcouru en 2002 quelque 27 % du nombre total de trains-kilomètres parcourus par les trains de voyageurs de la SNCB en service intérieur (soit 19 341 000 km) : en moyenne 2 553 204 voyageurs-kilomètres par jour ouvrable, contre 746 228 le samedi et 783 075 le dimanche. La recette générée par les trains L est estimée à 145 000 € en semaine sur la base d'une recette moyenne par voyageur-kilomètre (contre une recette entre 42 000 et 45 000 € pour un jour de week-end).



Un train IR Luxembourg – Liège – Liers marque l'arrêt à *Coo* : 21 voyageurs par jour, selon les statistiques, mais une fréquentation plus marquée en été, suite à la présence d'un parc d'attractions pour lequel la SNCB vend d'ailleurs des billets « B-excursions » - photo R. Marganne – 11.08.02

Il est donc intéressant de connaître la liste des 100 points d'arrêt les moins fréquentés du réseau en 2002. Le tableau ci-dessous reprend les points d'arrêt embarquant au maximum 100 voyageurs un jour ouvrable d'octobre 2002 : nous y avons ajouté le type de trains desservant le point d'arrêt, car il va de soi qu'un point d'arrêt desservi uniquement par des trains d'heure de pointe (catégorie « P »), ou par des trains cadencés toutes les deux heures (catégorie « L² ») est fatalement moins fréquenté qu'un point d'arrêt desservi systématiquement pendant la journée...⁸.

Point d'arrêt	N° ligne	Catégorie et itinéraire du train de desserte (jours ouvrables)	Nombre voyageurs par jour
Pry	132	L ³ - Charleroi - Walcourt - Couvin	12
Florée	162	L - Namur - Gemelle - Libramont	12
Gendron-Celles	166	L ² - Dinant - Bertrix - Libramont	18
Coo	42	IR - Liers - Liège-Guillemins - Luxembourg	21
Beignée	132	L ³ - Charleroi - Walcourt - Couvin	22
Maubray	78	P - Tournai - Mons	23
Hourpes	130 A	L - Charleroi - Erquelines	25
Ham-sur-Sambre	130	L - Flémalle-Haute - Namur - Tamines	25
Landskouter	122	P - Gent-St-Pieters - Geraardsberggen	26
Ghlin	96	L - Mons - Soignies	27
Chapois	162	L - Namur - Gemelle - Libramont	27
Aarsele	73	P - Gent-St-Pieters - De Panne	27
Callenelle	78	P - Tournai - Mons	29
Leignon	162	L - Namur - Gemelle - Libramont	30
Dave-Saint-Martin ⁹	162	L - Namur - Gemelle - Libramont	32
Sclessin	125	L - Liège-Palais - Flémalle-Haute ¹⁰	32
Zwankendamme	51	L - Brugge - Zeebrugge	33
Bleret	36	L - Liège-Guillemins - Waremmes	33
Carlsbourg	166	L - Dinant - Bertrix - Libramont	33
Chapelle-Dieu	144	P - Jemeppe-sur-Sambre - Gembloux	34
Stockem	162	L - Libramont - Arlon	34
Obourg	118	IR - Charleroi - Mons - Tournai	34
Méry	43	L ² - Liers - Liège-Guillemins - Gemelle	35
Anseremme	166	L ² - Dinant - Bertrix - Libramont	39
Marchienne-Zone	130 A	L - Charleroi-Sud - Erquelines	39
Forrières	162	L - Namur - Gemelle - Libramont	41
Poix-Saint-Hubert	162	L - Namur - Gemelle - Libramont	43
Hony	43	L ² - Liers - Liège-Guillemins - Gemelle	43

⁸ - nous avons ajouté une catégorie « L³ » pour la desserte « L » de la ligne Charleroi-Sud - Couvin, qui n'est pas cadencée en semaine, et qui est cadencée toutes les deux heures le week-end...

⁹ - ancien nom : « Dave-État »

¹⁰ - le train L Liège-Palais - Flémalle-Haute est en fait constitué par la rame du train IR Anvers-Central - Hasselt - Liège-Guillemins en « réutilisation provisoire » vers Flémalle-Haute suite à la capacité de réception limitée des trains en gare de Liège-Guillemins suite aux travaux de reconstruction.

Point d'arrêt	N° ligne	Catégorie et itinéraire du train de desserte (jours ouvrables)	Nombre voyageurs par jour
Ville-Pommeroeul	78	P - Tournai - Mons	44
Bressoux	40	L - Liège-Guillemins - Visé - Maastricht	45
Vijfhuizen	82	P - Aalst - Burst	46
Couillet	130	L - Charleroi-Sud - Tamines	47
Masnuy-St-Pierre	96	L - Mons - Soignies	47
Bambrugge	82	P - Aalst - Burst	47
Luchtbal	12	L - Antwerpen-Centraal - Essen	48
Aiseau	130	L - Charleroi-Sud - Tamines	49
Lodelinsart	140	L - Charleroi-Sud - Fleurus - Ottignies	50
Marche-les-Dames	125	L - Tamines - Namur - Flémalle-Haute	50
Bas-Oha	125	L - Tamines - Namur - Flémalle-Haute	51
Rebaix	90	IR - ¹¹ Bruxelles-Nord - Ath - Geraardsbergen	51
Harchies	78	P - Tournai - Mons	52
Aye	162	L - Namur - Jemelle - Libramont	53
Sy	43	L ² - Herstal - Liège-Guillemins - Jemelle	54
Jamioulx	132	L ³ - Charleroi - Walcourt - Couvin	54
Familleureux	117	L - Manage - Br.le-Comte - Bruxelles-Midi ¹²	55
Yves-Gomezée	132	L ² - Charleroi - Walcourt - Couvin	55
Bokrijk	21A	IC - Gent-Sint-Pieters - Bruxelles - Genk	57
Aalst-Kerrebroek	82	P - Alost - Burst	58
Paliseul	166	L - Dinant - Bertrix - Libramont	59
Flawinne	130	L - Flémalle-Haute - Tamines	60
Mazy	144	P - Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre	60
Scلاغneaux	125	L - Flémalle-Haute - Tamines	61
Florival	139	L - Charleroi-Sud - Ottignies - Louvain	61
Gastuche	139	L - Charleroi-Sud - Ottignies - Louvain	62
Erquelines-Village	130A	L - Charleroi-Sud - Erquelines	62
Mevergnies-Attre	90	L - Mons - Ath	63
Balegem-Zuid	122	L - Gent-Sint-Pieters - Geraardsbergen	64
Momalle	36	L - Liège-Guillemins - Waremme	66
Archennes	139	L - Charleroi-Sud - Ottignies - Leuven	67
Habay	162	L ² - Libramont - Arlon	67
Pepinster-Cité	44	L - Welkenraedt - Verviers - Spa-Géronstère	67
Ernage	161	L - Namur - Ottignies - Wavre	67
Cour-sur-Heure	132	L ³ - Charleroi-Couvin	69
Brugge-Sint-Pieters	50A	L - Brugge - Zeebrugge Dorp/Strand	69
Hambos	53A	L - Leuven - Mechelen	69

¹¹ - ce train IR est en fait amorcé à Leuven, et roule en régime de train « L » jusqu'à Bruxelles-Nord, puis en régime « IR » au-delà.

¹² - ce train L continue au-delà de Bruxelles-Midi comme train IR vers Mechelen, Lier, Herentals et Turnhout !



*Houyet (↑) et Gendron-Celles (↓) le 04.08.03 (photos R. Marganne)
deux points d'arrêt plutôt fréquentés en été...*



Point d'arrêt	N° ligne	Catégorie et itinéraire du train de desserte (jours ouvrables)	Nombre voyageurs par jour
Voroux	36	L - Liège-Guillemins - Waremme	71
Graide	166	L ² - Dinant - Bertrix - Libramont	71
Bastogne-Nord	163	<i>autobus</i>	72
Beringen	15	IR - Antwerpen-C. - Mol - Hasselt	72
Viville	162	L ² - Libramont - Arlon	73
Neufvilles	96	L - Mons - Ath	73
Hofstade	27	L - Mechelen - Halle	74
Cambron-Casteau	90	L - Mons - Ath	77
Ham-sur-Heure	132	L ² - Charleroi-Couvin	77
Tilff	43	L ² - Liers - Liège-Guillemins - Jemelle	77
Erbisoeul	90	P - Mons - Ath	78
Welle	89	CR - Bruxelles-Nord - Zottegem	79
Sart-Bernard	162	L - Namur - Ciney	80
Papignies	90	IR - Bruxelles - Geraardbergen	82
Le Campinaire	130	L - Charleroi-Sud - Tamines	84
Grupont	162	L ² - Namur - Jemelle - Libramont	85
Eichem	90	L - Aalst - Geraardsbergen	85
Charleroi-Ouest	140	L - Charleroi-Sud - Ottignies - Louvain	88
Niel	52	L - Antwerpen-Centraal - Puurs	88
Nimy	118	IR - Charleroi-Sud - Mons - Tournai	89
Landelies	130A	L - Charleroi-Sud - Erquelines	90
Oud-Heverlee	139	L - Charleroi-Sud - Ottignies - Louvain	91
Houyet	166	L ² - Dinant - Bertrix - Libramont	93
Kwatrecht	50	IR - Bruxelles-Aéroport - Gent-Sint-Pieters	93
Obaix-Buzet	124	P - Charleroi-Sud - Nivelles	94
Labuissière	130A	L - Charleroi-Sud - Erquelines	95
Leman	125	L - Liège-Guillemins - Flémalle-Haute	97
Haversin	162	L ² - Namur - Jemelle - Libramont	98
Erpe-Mere	82	P - Alost - Burst	99
Comblain-la-Tour	43	L ² - Liers - Liège-Guillemins - Jemelle	100
Fontaine-Valmont	130A	L - Charleroi-Sud - Erquelines	100
Hillegem	89	CR - Bruxelles-Nord - Zottegem	100
Pecrot	139	L - Charleroi-Sud - Ottignies - Louvain	101
Ruisbroek-Sauvegarde	52	L - Antwerpen-Centraal - Puurs	102

Sur cette liste de 100 points d'arrêt, 98 sont non gardés. Les gares de Bressoux et Houyet disposent, elles, d'un service de vente de titres de transport, respectivement en journée et l'après-midi.

R. Marganne



Activité marchandises à Muizen et Zeebrugge



Une nouvelle organisation des marchandises à la SNCB

Au sein de la SNCB, le développement de l'activité « fret » s'articule désormais autour de quatre pôles : B-Cargo, le plus important, IFB, Rheinkraft et Haeger & Schmidt.

Ces quatre pôles ont leurs propres activités, complémentaires entre elles, ce qui permet au groupe « fret » de la SNCB d'offrir des solutions globales.

Les quatre membres du groupe disposent en effet du savoir-faire et du réseau de contacts et de partenaires internationaux assurant la maîtrise globale des flux de leurs clients et peuvent leur offrir des solutions sur mesure, intégrant un large éventail de prestations logistiques.

B-Cargo : transporteur ferroviaire classique

B-Cargo sera le transporteur ferroviaire classique, spécialisé dans les flux massifs de raccordement à raccordement, dans les dessertes terminales reliant les clients et les points nodaux, dans les liaisons intertrianages et dans la production de services internationaux à longues distances de type EurailCargo. B-Cargo entend se spécialiser dans trois domaines: opérateur régional, manager de corridors et spécialiste de segment.

Comme opérateur régional, B-Cargo se concentrera sur la Belgique et les environs immédiats, comme les ports de Dunkerque, de Flessingue et de Rotterdam. Elle sera active sur l'ensemble de la chaîne de production de transport.

B-Cargo entend également travailler sur trois corridors (Anvers -Athus-Meuse - Italie-Suisse, Anvers -Montzen -Allemagne (Duisbourg) et Anvers -France), en association avec d'autres partenaires.

Enfin, B-Cargo est spécialisé dans les segments de l'acier et l'intermodal qui représentent une grande part de ses activités.

IFB : gestion de terminaux intermodaux, commissionnaire de transport à dominante ferroviaire

IFB est le gestionnaire de terminaux intermodaux, l'organisateur continental de flux de conteneurs maritimes, le commissionnaire de transport à dominante ferroviaire et le coordinateur des facettes routières et maritimes que les clients requièrent (mission d'intégrateur).

IFB n'est pas un transporteur au sens strict du terme, mais plutôt un fournisseur de services logistiques parmi lesquels le transport ferroviaire est un chaînon important.

LÉGENDE PHOTOS PAGE 62 (PHOTOS J.-P. JOLY)

☒ Terminal conteneurs de *Muizen* : au départ, convoi tiré par locomotive bicourant SNCB série 12 ((21.06.03)

☒ Locomotive 7739 manoeuvrant une rame à *Zeebrugge-Strandwijk* (12.08.03)



Du côté de Ronet...



IFB exploite un certain nombre de terminaux : Dry Port Muizen, Anvers-Schijnpoort, Zomerweg (*port d'Anvers*), Cirkeldyck (*à l'arrière de la darse Delwaide à Anvers*), le *Mainhub* d'Anvers, ainsi que les terminaux de Zeebrugge et Bressoux (Liège). IFB assure également la circulation de plusieurs trains-shuttle entre les ports du Benelux d'une part et de ces ports vers des points de répartition économique à l'étranger d'autre part. Par son orientation internationale, IFB réalise, aussi dans d'autres pays, des transports ferroviaires substantiels et constitue ainsi un apport substantiel pour l'activité ferroviaire du Groupe SNCB.

Rheinkraft : logistique sur site dans le secteur sidérurgique

Rheinkraft, en tant que transporteur, est très axé sur la sidérurgie, un pôle important des activités marchandises de la SNCB. La société Rheinkraft est l'un des plus importants groupes logistiques actifs dans la sidérurgie en Allemagne. L'une de ses spécialités est la logistique sur site, c'est-à-dire la combinaison du transport et du stockage de l'acier. Des espaces de stockage et des wagons spécialement équipés sont nécessaires : Rheinkraft dispose de 6 surfaces de stockage (72.000 m² au total) et d'une flotte de 140 camions et de 220 semi-remorques. L'intégration de Rheinkraft au sein du groupe « fret » de la SNCB permettra de développer une plate-forme logistique adaptée aux besoins du client dans le secteur sidérurgique.

Haeger & Schmidt: navigation intérieure et côtière

Cette compagnie de navigation intérieure et côtière est spécialisée dans les transports conventionnels et de conteneurs. A l'instar du transport ferroviaire, la navigation intérieure bénéficie d'un regain d'intérêt. Ce secteur recèle d'ailleurs un fort potentiel de croissance qui repose notamment sur l'encombrement des routes.

Son siège principal est installé à Duisburg. La compagnie y dispose d'un quai de chargement de 700 mètres de long et 120 bateaux viennent s'y amarrer tous les mois.

Haeger & Schmidt transporte environ dix millions de tonnes de marchandises par an et possède près de 200 bateaux. Ces bateaux, ainsi que les dizaines de bateaux affrétés, naviguent en Allemagne, en Grande-Bretagne, en Irlande, en Espagne, au Portugal et en Italie. Certains d'entre eux accostent plusieurs fois par semaine à Anvers et à Rotterdam. L'organisation dessert presque tous les terminaux du Rhin inférieur, jusqu'à Cologne. Ludwigshafen, Strasbourg, Ottmarsheim, Weil et Bâle/Birsfelden font également partie des destinations.

Une nouvelle affectation pour Ronet : hub de cortax

Derrière l'abréviation de CORTAX (*Concentration et Redistribution des Trafics par Axe*) se cache une organisation de transport combiné entre une série de terminaux belges et le sud de la France, l'Italie, l'Espagne et retour.

LÉGENDES PHOTOS PAGE 64 (PHOTOS M. LEBEAU)

Flawinne le 11.03.04 : locomotive tritension SNCF 36 018 en tête du train de conteneurs « Cortax » 43 110 Aulnoye – Ronet-formation.

Flawinne le 06.03.04 : double traction locomotives diesel série 77 (7758 + 7760) en tête d'un train de produits sidérurgiques Kinkempois – Monceau-sur-Sambre.

En fait, il s'agit de garantir un transport rapide et fiable aux marchandises qui n'atteignent pas la masse nécessaire pour remplir un train complet circulant de point à point. Le système CORTAX permet à ce que l'on appelait jadis le trafic diffus – et qui est maintenant conditionné dans des conteneurs - de bénéficier des avantages de rapidité d'un train complet, et de concurrencer la route dans un secteur où le transport routier de bout en bout est actuellement la référence.

Jusqu'au 14 décembre dernier, le point de concentration des acheminements vers ces destinations se trouvait à Schaerbeek. Depuis le 15 décembre 2003, le « hub » (point de concentration) a été déplacé à la gare de formation de Ronet.

Le trafic



Flawinne : la locomotive 3019 des CFL quitte Ronet à destination d'Anvers pour rapatrier un train de citernes revenant de Suisse (photo M. Lebeau – 06.03.04).

Les marchandises sont conditionnées en conteneurs et destinées au sud de la France, à l'Italie ou l'Espagne. Elles proviennent par train des terminaux d'Ostende, Zeebruges, Ramskapelle, Anvers, Muizen, Malines, Genk ou Charleroi et sont concentrées à Ronet. C'est à cet endroit qu'elles sont réparties entre les trains desservant Turin, Novara, Milan et Bologne en Italie, Port-Bou, Granollers et Tarragone en Espagne, Perpignan et Mouguerre dans le sud de la France.

Les trains pour l'Italie partent depuis le 15 décembre dernier via l'Athus-Meuse ou via Charleroi et Erquelinnes, à destination d'Ambérieu, au sud-est de Lyon, où des trains sont reconstitués afin de repartir vers l'Italie. En additionnant ces trains et d'autres trains complets « point à point », on arrive à une trentaine de trains par semaine reliant directement les terminaux belges de transport combiné avec le nord de

l'Italie (Novara et Milan). Des projets similaires sont en cours d'élaboration au départ de la région liégeoise.

Des trains plus longs et lourds

La localisation du hub de départ des trains Cortax pour l'Italie et l'Espagne à Ronet n'est pas le seul changement apporté au système. L'autre modification importante réside dans la taille plus grande des trains partant de Ronet, à l'entrée de l'Athus-Meuse. Alors que les trains quittant Schaerbeek ne dépassaient pas une charge de 1 150 tonnes, les trains qui quittent Ronet sont plus lourds : 1 800 tonnes pour les trains passant par l'Athus-Meuse vers Ambérieu et l'Italie, 1 650 tonnes pour les trains pour la même destination via Erquelinnes, 1 200 à 1 300 tonnes pour les trains vers l'Espagne via Erquelinnes. A Ambérieu, les acheminements sont répartis en trains d'1 150 tonnes pour circuler sur la ligne de la Maurienne vers Modane, Orbassano et le nord de l'Italie.

D'autres avantages

Si le nouveau système CORTAX permet la constitution de trains plus longs et plus lourds, c'est grâce à la configuration de la gare de triage de Ronet, qui dispose de voies plus nombreuses et plus longues que Schaerbeek : on achemine dès lors le même tonnage avec deux trains Ronet – Ambérieu, au lieu de trois trains Schaerbeek – Ambérieu : on économise ainsi des sillons, des engins de traction et du personnel. On gagne du temps aussi : B-Cargo peut garantir un acheminement en trois jours (départ jour A – arrivée jour C) entre la Belgique et l'Italie.

Les volumes de trafic transportés par le système CORTAX ne sont pas négligeables : les trafics vers l'Italie et l'Espagne représentent environ 18 % des volumes annuellement transportés par B-Cargo, et sont exploités à 90 % en transport intermodal, dont CORTAX prend près d'un tiers en charge.

Le service des trains CORTAX au 15 décembre 2003

De la Belgique vers l'Italie et l'Espagne

- Ronet – Italie : 3 trains par jour – 17 trains par semaine
- Ronet – Espagne : 2 trains par jour – 9 trains par semaine
- *antennes nationales* – Ronet : 39 trains par semaine

Les trains internationaux ne circulent pas la nuit du dimanche au lundi. Les trains nationaux circulent 1 seule fois le samedi au départ de chaque terminal, et ne circulent pas le dimanche.

De l'Italie et de l'Espagne vers Ronet

- Italie – Ronet : 3 trains par jour – 17 trains par semaine
- Espagne – Ronet : 2 trains par jour – 8 trains par semaine
- Ronet – *antennes nationales* : 47 trains par semaine
- trains internationaux – Ronet : pas d'arrivée la nuit du lundi au mardi
- Ronet – *antennes nationales* : pas de départs le week-end ; départs le mardi programmés pour acheminement des envois en retard et/ou repositionnement des wagons vides.

Moyens de traction

Sur l'Athus-Meuse, les trains au départ de Ronet sont tractés en double traction par des locomotives SNCB série 13 et leurs homologues série 3000 des CFL jusqu'à Metz au moins.

Sur le trajet Ronet – Erquelinnes – Aulnoye, trois services seulement sont assurés par les locomotives tritension (4)36 000 de la SNCF, qui ont ainsi, pour la première fois, fait leur apparition à Ronet depuis le 15 décembre dernier. Les locomotives bicourant série 12 de la SNCB enlèvent le reste du trafic.



Trafic fret de cabotage : Namur, le 8 mars 2004 : la locomotive diesel 7754 en tête d'un train de quatre wagons de chaux, en provenance de Namèche et Marche-les-Dames, et à destination de Ronet (photo M. Lebeau)

L'atelier central de Salzinnes, un parcours centenaire - 1904-2004

par Bernard Anciaux, 1^{er} chef du bureau de dessin de l'AC Salzinnes

Au sommaire : 25 ans de palabres, construction de l'atelier, impact sur le quartier, l'ère de la vapeur, les extensions de 1927, la 2^{ème} guerre mondiale, les mutations diverses, les technologies de pointe actuelles. Un ouvrage de 130 pages au format 24 x 15,5 cm, couverture couleurs, remarquable mise en pages, très belles illustrations.

Prix : 18 € + frais d'envoi : 2,85 € = **20,85 €** - *Étranger* : frais d'envoi portés à 4,10 €.

Code-article (à indiquer en communication) : 677.

Il nous reste quelques exemplaires de cet ouvrage, épuisé au moment des festivités du centenaire en avril dernier : il peut être obtenu jusqu'au 31.07.04 par virement à notre compte 001-0643004-67 de GTF-Distribution, BP 191, 4000 Liège 1. De l'étranger, compte IBAN BE 60 0000 8966 4170 - code BIC BPOTBEB1 de GTF asbl.

Nouvelles diverses

Des trams rapides en province du Limbourg

Bien sûr, la période préélectorale que nous avons traversée est féconde en beaux projets, parfois remisés dans les cartons après le scrutin... Toujours est-il qu'il existe un projet en province du Limbourg d'équipement de certains axes en tramways rapides.

Le projet, qui a été étudié par « De Lijn », et dont la matérialisation puis l'exploitation, lui serait confié, s'appelle « *Spartacus* ». Trois lignes de tram rapides seraient réalisées autour de la gare SNCB de Hasselt :

- **ligne Nord : Hasselt – Neerpelt / Lommel** via l'assiette de l'ancienne ligne SNCB 18, aujourd'hui défermée et transformée en piste de promenade. Les autobus qui desservent cette ligne mettent aujourd'hui 70 minutes, alors qu'un tram rapide pourrait couvrir la liaison en 30 minutes. On aménagerait le point d'arrêt de Wijchmaal / Peer en point de correspondance régional.
- **ligne Est : Hasselt – Genk – Maasmechelen** : la ligne longerait le grand ring et desservirait les Grenslanthalen, la Maison Provinciale, Kinopolis, le campus universitaire de Diepenbeek, Genk, As, Maasmechelen et l'oulet mall de Maasmechelen. Un parking serait aménagé au croisement de la N 75 et de l'autoroute A2/E314. Cette ligne serait intégrée dans les voiries routières qu'elle longerait.
- **ligne LIMBOURG d'Hasselt à Maastricht** via les deux campus universitaires de Diepenbeek et Maastricht. Cette ligne emprunterait l'ancienne ligne SNCB 20 Y Beverst – Maastricht.

La région Flamande financerait les travaux et l'exploitation : la SNCB est ainsi mise hors jeu. On estime que l'exploitation par tramways coûterait moins cher que l'exploitation « classique » par trains.

Les forces vives de la région espèrent inscrire le projet dans la déclaration gouvernementale du Gouvernement Flamand qui sortira des urnes le 13 juin prochain. Un budget de 150 à 175 millions € serait à prévoir pour une réalisation étalée sur cinq à six ans.

Et le Rhin de fer ?

Le point de la situation

Le Rhin de fer fait l'objet d'un véritable bras de fer entre les Pays-Bas et la Belgique. Le rétablissement de cette ligne qui relie le port d'Anvers à l'Allemagne, en passant sur le territoire de la Hollande, via Mol, Neerpelt, Hamont, Weert et Mönchen Gladbach permettrait de capter un nouveau trafic à destination de Duisbourg, trafic aujourd'hui exclusivement assuré par camions. Faute de parvenir à une entente, le différend qui oppose les deux pays depuis quelques années est soumis depuis le début de cette année 2004 à la Cour d'arbitrage européenne de La Haye.

La décision de détourner le trafic fret existant du Rhin de fer par l'itinéraire de Montzen (en Belgique) - Aix-la-Chapelle (Allemagne) remonte à juin 1991. A cette époque, la SNCB a jugé en effet que le trafic ne justifiait pas le maintien et l'entretien de deux itinéraires différents. En 1997, une étude commandée par la Région Flamande démontre l'existence d'un marché potentiel justifiant la remise en service du Rhin d'acier.

Sa réactivation est officiellement demandée l'année suivante par le gouvernement belge à l'Allemagne et aux Pays-Bas. Mais ces derniers s'y opposent pour deux raisons. D'une part, un des secteurs traversés par le tracé historique est déclaré zone protégée sur le plan environnemental depuis 1994. D'autre part, le tronçon germano-néerlandais entre Roermond et Dalheim a été démantelé en juin 1997 sans que la Belgique ou la SNCB n'ait été consultée !

En février 2000, les ministres des Transports belge et néerlandais conviennent pourtant que le tracé historique pourrait être rouvert à court terme, mais qu'une étude devrait être menée au préalable pour utiliser à moyen terme un tracé alternatif. Suite à cet accord, la réouverture temporaire aurait dû intervenir fin 2001 avec, deux sens confondus, quinze trains par jour.

Les conclusions de groupes de travail révèlent que le meilleur tracé reste l'historique. Ne serait-ce que pour le temps de parcours.

Actuellement, entre Anvers et Duisbourg, via Montzen, il faut environ quatre heures. L'itinéraire étant plus court de 49 km, la remise en service du Rhin de fer (avec circulation limitée à 40 km/h) réduirait déjà ce délai d'une heure. L'amélioration de la ligne permettrait de ramener le temps à environ deux heures. Mais, pour limiter les nuisances vis-à-vis des riverains, et sur la faune et la flore, les Pays-Bas exigent d'importants investissements supplémentaires, sans pour autant apporter de solution à leur financement. La Belgique, pour sa part, s'avoue prête à prendre en charge l'intégralité des coûts techniques de remise en état de la ligne, voire de consentir une petite participation aux aménagements liés à la protection de l'environnement. En juillet 2002, les groupes de travail belgo-néerlandais étant arrivés à la conclusion qu'un accord définitif ne pouvait être trouvé : ils ont donc décidé de s'en remettre à leurs ministres respectifs. Et, ensemble, les deux pays ont décidé début 2003 de démarrer une procédure d'arbitrage. Le résultat du jugement est, en principe, attendu pour septembre 2004.

Trafic et investissements

Les prévisions de trafic sur le Rhin de fer tablent en 2005 sur 4,4 millions de tonnes (soit 32 trains par jour, deux sens confondus) ; sur 5,2 millions de tonnes (36 trains) en 2010 ; sur 6,4 millions de tonnes (43 trains) en 2020.

Pour assurer la rénovation de la ligne, la Belgique devrait verser 7 millions €, et 28 millions € supplémentaires pour mettre le tronçon Mol - frontière néerlandaise à deux voies. Pour sa part, l'Allemagne devra investir 6,5 millions € pour la rénovation, auxquels s'ajoutent 103,5 millions € s'il faut augmenter la capacité entre Dalheim et Rheydt. Les Pays-Bas doivent investir 36,3 millions € pour permettre la circulation de 15 trains à la vitesse de 40 km/h. Les investissements environnementaux souhaités par ailleurs par les Néerlandais nécessiteraient entre 380 et 480 millions € !

Un nouveau lien ferroviaire franco-luxembourgeois

Le 10 décembre 2003 a été inauguré en France, à Volmerange-les-Mines, en présence des autorités lorraines et du Ministre des Transport luxembourgeois, un court tronçon de ligne transfrontalier neuf, réalisé en prolongement de l'antenne ferroviaire des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) reliant Bettembourg à Dudelange. La création d'un arrêt ferroviaire en cette ancienne cité minière - le deuxième terminus de ligne des CFL en France - fait partie de la stratégie du gouvernement luxembourgeois visant à implanter près des frontières des parcs-relais « P&R », en vue d'endiguer un trafic routier débordant de navetteurs transfrontaliers, qui encombrant chaque jour davantage les routes menant vers les centres d'activité luxembourgeois, en premier lieu l'agglomération de la capitale.

Jusqu'à présent plusieurs exemples du genre ont déjà été réalisés du côté français : à Audun-le-Tiche, par la réouverture le 29 septembre 1992 du tronçon de ligne vers Esch-sur-Alzette au trafic voyageurs, à Hettange-Grande, par la réactivation le 30 janvier 2000 de l'ancienne gare, fermée depuis la fin de la seconde guerre mondiale, située sur la grande artère de Luxembourg à Metz et desservie par une partie des trains TER de l'axe mosellan et à Longwy, par la création à côté de la gare d'un grand parking et l'accroissement du nombre de trains aux heures de pointe de et vers Luxembourg. Entre-temps des parkings-relais ont été réalisés également aux frontières belge et allemande, reliés à Luxembourg-Ville toutefois par autobus. D'autres projets du genre sont à l'étude dans le cadre du nouveau concept de mobilité dit « mobilité.lu », qui donne une priorité au transport public, surtout au rail.

Des projets ferroviaires

L'idée de faire bénéficier l'ancienne cité minière de Vohnerange-les-Mines d'une liaison par rail ne date pas d'aujourd'hui. L'occasion nous est donnée d'examiner les divers projets restés malheureusement sans suite.

Il y a presque 150 ans, la petite localité, alors village paisible, faillit être touchée par la première ligne de chemin de fer reliant le Grand-Duché à la France, de Luxembourg-Ville à Thionville et Metz, inaugurée en grande pompe les 4 et 5 octobre 1859, conjointement avec celle reliant Luxembourg à la Belgique (Arlon et Bruxelles). Normalement le tracé aurait dû passer par Dudelange. Il n'en fut rien à cause de l'opposition des habitants du village que fut Dudelange avant l'extraction du minerai de fer et l'implantation d'une usine sidérurgique. La ligne internationale resta donc à l'écart, et passe, de Bettembourg (devenu grand centre ferroviaire du réseau luxembourgeois, avec aujourd'hui l'unique triage des CFL) du côté français par le village de Zoufftgen, qui jadis possédait même sa propre halte.

Ce ne fut qu'à partir de 1882 que commença l'extraction du minerai de fer des deux côtés de la frontière et qu'une usine sidérurgique fut implantée à Dudelange. Les deux villages d'autrefois connurent dès lors un développement rapide. Pour desservir la vallée en pleine expansion, une antenne ferroviaire fut créée par le réseau « Guillaume-Luxembourg » (GL). Celui-ci était exploité depuis 1872 par les Chemins de

Fer d'Alsace-Lorraine, alors sous gestion allemande (EL). La nouvelle ligne à voie unique quittait de la gare de Bettembourg pour desservir Dudelange avec les deux gares de « *Dudelange-Ville* » et de « *Dudelange-Usines* », cette dernière étant réservée au début au seul trafic de l'usine. Cette antenne de 6,2 km fut mise en service le 20 décembre 1884. Au fil du temps l'usine de Dudelange prit de l'importance et finit par déborder au-delà de la frontière, ses voies parvenant jusqu'à la hauteur de Volmerange. Il en fut de même d'un embranchement desservant de l'autre côté de la frontière la mine de « *Langenberg* ». A noter que la partie de voie de cet embranchement située sur territoire français devint plus tard propriété de la SNCF, bien qu'elle n'ait jamais été reliée à son propre réseau, et qu'elle fut utilisée exclusivement par le réseau luxembourgeois, en dernier lieu comme voie de tiroir, même partiellement électrifiée, du faisceau marchandises de la gare de Dudelange.

Il n'est pas étonnant qu'un prolongement de l'antenne ferroviaire de Dudelange vers le bassin de Hayange soit aussitôt revendiqué par les industriels des deux côtés de la frontière. Il convient de rappeler que la partie orientale du bassin minier lorrain était à cette époque allemande, depuis 1872 et jusqu'à la fin de la première guerre mondiale, et que le Luxembourg était membre de l'Union Douanière Allemande dite « *Zollverein* ». Pour cette raison la frontière entre ces deux régions, caractérisées par l'industrie sidérurgique, était ouverte et ne constituait pas d'obstacle au développement commun des industries de part et d'autre. Le fait que la compagnie d'Alsace-Lorraine (EL) exploitait les réseaux ferrés des deux côtés devait faciliter la mise en oeuvre d'un tel projet. Partant de Dudelange et passant par Volmerange et Escherange, la ligne projetée devait rejoindre à Algrange l'antenne vers Hayange, ouverte au trafic le 1^{er} juin 1882. Cependant une suite tarda à être donnée à ce projet, dont la réalisation fut finalement empêchée par la guerre. En 1931 le projet fut encore une fois remis à l'ordre du jour, sans pourtant qu'une suite y soit réservée, les intérêts des industries de part et d'autre de la frontière n'étant désormais plus les mêmes.

Une liaison prévue par tramways

En 1901 fut présenté le projet de création d'un réseau de tramways appelé à relier les principaux centres industriels dans le sud du Grand-Duché, et comprenant aussi une liaison entre Dudelange et Volmerange-les-Mines. Après bien des avatars les « Tramways Intercommunaux du Canton d'Esch-sur-Alzette » (TICE) ne virent le jour que beaucoup plus tard, et furent inaugurés seulement le 14 août 1927. La ligne de Dudelange ne rejoignit la frontière française qu'en 1934, sans toutefois la dépasser. En 1954, les tramways durent céder la place aux autobus des TICE, qui de 1961 à 1982 desservirent également Volmerange. Depuis lors la liaison est restée assurée par les autobus « Trans-Fensch », actuellement à raison de 5 allers-retours de la ligne 14 reliant Dudelange à Thionville.

PHOTOS PAGE 73 (PHOTOS CH.-L. MAYER)

➤ *Dudelange-Usines* : construction de la passerelle vers la deuxième voie, où le quai reste à aménager (24.11.03)

➤ *Dudelange-Usines* : l'automotrice 256 en direction de Volmerange passe devant l'usine Arcelor, sur le faisceau de remise de la gare CFL de Dudelange-Usines. Au fond, garé devant l'entrée de l'usine, l'engin rail-route en livrée bleu/jaune de l'usine, hors voie ferrée (21.01.04)



Dudelange-Usines



Genèse du lien actuel

En vue de délester la traversée de Dudelange d'une partie du flot grandissant de navetteurs lorrains, il fut préconisé depuis quelques années de prolonger au-delà de la frontière l'antenne ferroviaire existante. La présence jusqu'en France des voies de l'usine de Dudelange, partiellement désaffectées depuis l'arrêt de la production d'acier, permettait d'envisager une réhabilitation pour le service voyageurs. Actuellement l'activité de cette usine du groupe « *Arcelor* » se limite au laminage à froid de tôles fines, et le trafic fret ferroviaire a fortement diminué.

Par un protocole de coopération du 10 avril 2001, le gouvernement luxembourgeois et le *Conseil Régional de Lorraine* ont souhaité donner un nouvel élan au développement des transports en commun au profit des travailleurs transfrontaliers. La réalisation du court bout de ligne constitue un premier exemple concret de cette volonté. Les installations ferroviaires ont été financées par l'État Luxembourgeois, par le biais du « fonds du rail », pour un montant de 6.050.000 €. Le mobilier équipant le quai a été subventionné avec un montant de 120.000 € par le Conseil Régional de Lorraine. Les frais de construction du parking ont été supportés conjointement par le Conseil Régional de Lorraine, le Département de la Moselle, la Communauté de Communes de Cattenom et environs et le programme FEDER de l'Union Européenne pour un montant total de 347.840 €. Il s'agit donc d'une oeuvre commune exemplaire qui mérite être imitée.

La nouvelle ligne, longue de 1,8 km, emprunte d'abord une voie du faisceau marchandises, adaptée à sa nouvelle fonction. Y fait suite un tronçon neuf de voie unique de 850 mètres, construit sur le terrain de l'usine libéré des installations devenues inutiles. Le nouveau tronçon longe - jusqu'à hauteur du nouvel arrêt - une voie de l'usine qui continue à servir pour la desserte de celle-ci. En bout de la ligne, la nouvelle voie électrifiée (25kV 50Hz) se termine en impasse le long d'un quai de 150 mètres, situé à l'entrée de la localité de Volmerange. En fait la voie ne pénètre en France que sur quelques centaines de mètres.

Le nouvel arrêt est complété par un vaste parking de 170 places, dont l'extension ultérieure ne présentera aucun problème, ainsi que par un emplacement couvert pour vélos. La création d'un futur interface train-autobus a été préparée. A proximité immédiate se trouve aussi une zone d'activité en pleine expansion.

Une desserte bien étoffée

A partir du changement d'horaire du 15 décembre 2003, le nouvel arrêt est desservi les jours ouvrables à raison d'un train toutes les demi-heures, par extension de la desserte antérieure de l'antenne de Dudelange. A Bettembourg il y a correspondance immédiate avec les trains de la ligne de Luxembourg à Esch-sur-Alzette, qui se croisent normalement en cette gare. Les dimanches et fêtes le service voyageurs reste limité à Dudelange-Usines, à raison d'un train par heure. Le temps de parcours jusqu'à Bettembourg est de 14 minutes, y compris les quatre arrêts intermédiaires de la Ville de Dudelange (Dudelange-Burange, -Ville, -Centre et -Usines, l'ancien terminus). De ce fait, par rapport à la situation antérieure, une deuxième rame a dû être mise en ligne pour garantir l'horaire. Les deux trains se croisent à Dudelange-Usines, où se trouve l'unique

évitement de la ligne. Un deuxième quai a dû y être aménagé, accessible par une inesthétique passerelle couverte provisoire (en attendant la construction d'un passage souterrain). Aux heures de pointe plusieurs trains assurent des relations directes de et vers Luxembourg-Ville, le temps de parcours de ces trains directs étant de 23 minutes, imbattable par la route, même en dehors des pointes de trafic. Les navetteurs de la région bénéficient donc désormais d'une desserte exceptionnelle, qui devrait vite confirmer le succès du nouvel arrêt et soulager la difficile traversée routière de Dudelange. A l'instar du tronçon d'Audun-le-Tiche, la tarification zonale luxembourgeoise est valable également pour le nouveau point d'arrêt de Volmerange.

En attendant le renforcement annoncé du parc de matériel à voyageurs, la ligne est parcourue par les anciennes automotrices des CFL, doubles série 250 (dérivées des Z 6150 SNCF) et triples série 260 (2 rames ex-SNCF Paris-St.-Lazare), qui ont remplacé les autorails diesel de la série 2100 (correspondant aux ATER 73500 de la SNCF) utilisés précédemment.

Grâce à cette nouvelle extension, l'antenne ferroviaire de Dudelange, passant au milieu d'une agglomération allongée, voit s'accroître son trafic. Après la mise en service, le 30 mai 1999, des deux arrêts nouveaux de Dudelange-Burange et Dudelange-Centre, la ligne avait déjà connu un regain de trafic, grâce à son intégration à une desserte locale complétée par de nouvelles lignes urbaines d'autobus. Aussi cette ligne se prêtera bien aux futurs trans-trains appelés à assurer, d'ici quelques années, les relations directes vers une ligne de tramways à Luxembourg-Ville, dont la construction a été décidée le 11 novembre 2003 et qui desservira en 2007, depuis la gare centrale et le réseau ferroviaire existant, le plateau de « Kirchberg », centre européen et nouvelle ville en pleine expansion¹³.

A l'occasion de l'inauguration du nouveau tronçon, furent évoqués les grands projets d'aménagement du réseau ferroviaire luxembourgeois pour une desserte voyageurs intensifiée (mises à double voie et création de lignes nouvelles), ainsi que la livraison prochaine aux CFL de 12 rames automotrices triples à deux niveaux de la nouvelle génération, du type ZTER2ng. Ces rames sont acquises en commun avec les régions françaises. Trois unités sont destinées, en complément à neuf rames de la Région Lorraine, à renforcer la desserte de l'axe mosellan Nancy - Metz - Thionville - Luxembourg.

Charles-Léon Mayer

PHOTOS PAGE 76 (PHOTOS CH.-L. MAYER)

↑ *Dudelange* – usine Arcelor : l'engin rail-route de l'usine manœuvre les wagons pour le hall (21.01.04)

↓ *Rumelange* – embranchement Intermoselle : une locomotive CFL louée Vossloh (n° CFL 1502) manœuvre une rame pour chargement de clinker (24.11.03).

PHOTOS PAGE 77 - WOLMERANGE-LES-MINES (QUAI VOYAGEURS) –

PHOTOS CH.-L. MAYER

↑ automotrice triple 262 le premier jour du service régulier (15.12.03)

↓ automotrice double 256 le 21.01.04

¹³ pour l'évolution de ce projet voir Chemins de fer régionaux et urbains 264-1997/6 ;284-2001/2 et 297-2003/3.



Dudelange & Rumelange





Volmerange-les-Mines



DERNIÈRE MINUTE

Commande belgo-néerlandaise de rames à grande vitesse

High Speed Alliance (HSA)¹⁴ et la SNCB ont passé contrat le 24 mai 2004 à Utrecht pour la commande de 12 rames électriques à grande vitesse auprès de la firme italienne *AnsaldoBreda*, avec option pour 14 rames supplémentaires. Ces trains à grande vitesse desserviront à partir de 2007 l'axe Amsterdam – Bruxelles, via les lignes à grande vitesse néerlandaise et belge, alors achevées, et assureront aussi des prestations de service intérieur néerlandais via la ligne à grande vitesse afin de desservir Schipol, Rotterdam et Breda. Il s'agit donc en fait en quelque sorte de la quatrième génération des rames « *Benelux* ».

Ce matériel, tritension 1,5 et 3 kV continu (tensions « classiques NS et SNCB) et 25 kV 50 Hz (tension des lignes à grande vitesse) sera dessiné par le designer italien *Pininfarina* de renommée internationale. D'une vitesse de pointe de 250 km/h, il comportera huit voitures, et offrira 139 places en 1^{ère} classe pour 409 en 2^{ème} classe.

Les premières nouvelles rames devraient être mises en service en avril 2006, pour parcours d'essais. En avril 2007, un an plus tard, le nouveau service des trains sur la « HSL-Zuid » devrait démarrer à la fois en service intérieur néerlandais et en service « *Benelux* » vers Anvers-Central – ou le niveau « gare de passage » sera opérationnel – et Bruxelles-Midi.

Ces trains ne remplaceront pas les actuels services « *Thalys* » Amsterdam – Bruxelles – Paris, qui, eux, seront maintenus, puisqu'ils répondent à un tout autre type de trafic.

Nouvelles sections de ligne en Belgique

- La *ligne 55 Gand – Zelzate* est en cours de déviation sur quelques 10 kilomètres, sur le territoire de l'agglomération gantoise, en vue de la création d'une nouvelle darse portuaire. Nous y reviendrons.
- La nouvelle *ligne internationale belgo-française Aubange – Mont-Saint-Martin* est toujours en cours d'aménagement, surtout côté belge : côté français par contre, seuls des parachèvements resteraient à faire. Il semble que la mise en service de cette courte ligne devrait intervenir fin 2004 (pour le changement d'horaires ?).

¹⁴ - HSA est issu d'une alliance entre les Nederlandse Spoorwegen et la compagnie aérienne néerlandaise KLM : cette nouvelle société a obtenu la concession pour le trafic voyageurs sur la « HSL-Zuid », ainsi que les Néerlandais nomment leur ligne à grande vitesse entre Amsterdam, Rotterdam, Breda et la frontière belge.

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

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

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

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

La cotisation de nos membres est très modique : pour une 1^{ère} affiliation en 2004, 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.

PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ÉTRANGER

Par dérogation à ce qui précède, tout paiement en provenance de l'étranger doit nous parvenir selon un des modes suivants :

→ le plus simple et le moins onéreux : règlement par carte de crédit Visa ou Eurocard au moyen du formulaire que vous trouvez dans chaque numéro de Trans-fer (montant minimal de la transaction : 25 €).

→ ou à défaut : paiement à notre compte courant postal : IBAN BE60 0000 8966 4170 - code BIC BPOTBEB1 de GTF asbl, Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1, (ajoutez dans ce cas à votre paiement 2,5 € de frais bancaires).

→ ou envoi d'un mandat postal international à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Nous ne pouvons plus accepter d'autre mode de paiement.

Changements d'adresse

Envoyez-nous un avis de changement d'adresse normalisé disponible dans tous les bureaux de poste. Indiquez-y votre n° de membre (*figurant sur l'étiquette-adresse de Trans-fer*).

Notre adresse : GTF asbl-Secrétariat, B. P. 191, B-4000 LIEGE 1.

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



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

B.P. 191 B-4000 LIÈGE 1