

**132** Juillet  
2004  
Périodique trimestriel  
27<sup>ème</sup> 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 132 ☐ Sommaire ☐ Juillet 2004

ADIEU, GEORGES ! .....	3
REPARTITION DU MATERIEL MOTEUR DIESEL PAR REMISE SNCB.....	6
UTILISATIONS PARTICULIERES DES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES.....	14
EXPLOITATION SNCB.....	15
LA SNCB ADAPTE SON OFFRE « VOYAGEURS » ET « MARCHANDISES » SUITE AUX TRAVAUX AUTOROUTIERS SUR LE RING D'ANVERS .....	15
NOUVELLES DIVERSES .....	17
VERS UNE REOUVERTURE DE LA GARE DE HALANZY ?.....	18
SOUVENIRS BRUXELLOIS.....	24
QUAND LA CHARRUE REMPLACE LA FLECHE.....	24
LE « NEUF ROUGE » .....	25
A L'AVENUE DE SCHAERBEEK, ON CIRCULE DANS TOUS LES SENS .....	26
LE GOULOT DE L'EXPO .....	27
UN FUNICULAIRE A SPA !.....	31
LE RAIL REBECQ ROGNON ORPHELIN .....	32
LA LIGNE A GRANDE VITESSE N°3 (8 <sup>IE</sup> ME PARTIE).....	34
LA SNCB IL Y A 25 ANS (1979).....	49
LUXEMBOURG 2004 : ANNIVERSAIRES.....	61
METAMORPHOSE DU NŒUD FERROVIAIRE DE CHENEE .....	71
A LA PERIPHERIE DE LIEGE : ANGLEUR ET CHENEE AU DEBUT DES ANNEES CINQUANTE .....	72

## 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](mailto:trans-fer@teledisnet.be)

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

---

### PHOTOS DE COUVERTURE :

AVANT : les trois locomotives série 15 rescapées terminent leur vie en tête des trains « P » entre Liers et Gouvy (Liège-Guillemins – 11.06.04 – photo R. Marganne)

ARRIERE : le funiculaire de Spa (photo J. Evrard – 07.06.04)

# Adieu, Georges !

Georges Close (1934 – 2004)



Notre Association est en deuil. Notre membre et ami Georges Close nous a quittés, ce samedi 19 juin 2004, à l'aube de ses 70 ans, des suites d'une implacable maladie. Peut-être l'aviez-vous rencontré, en pleine forme, le 25 octobre dernier, à l'occasion de la dédicace du livre de notre ami Marcel Lambou au *Musée des transports en commun du pays de Liège*. Rien, à l'époque, ne laissait présager le mal qui allait le faucher quelques mois plus tard...

Membre fondateur du GTF asbl, Georges n'y comptait que des amis, et pour cause : d'un naturel discret, généreux et affable, d'une ouverture d'esprit et d'une disponibilité sans égal, il était le « bénévole » dans le sens le plus pur du terme.

Excellent dessinateur et cartographe, il était un fin connaisseur des transports en commun belges : le GTF asbl lui doit notamment la « *carte des voies ferrées de Belgique* », une des premières éditions de notre Association, un ouvrage monumental « *50 ans de transports voyageurs à la SNCB* » et toute la cartographie de « *Liège aux fils des trolleybus* ». Mais il a aussi marqué de son empreinte beaucoup d'autres de nos initiatives, qu'il a inspirées, documentées, soutenues...

Il travaillait présentement à une tâche gigantesque : un atlas des voies ferrées de Belgique, un vaste projet qui lui tenait fort à cœur, mais que malheureusement il ne pourra voir aboutir...

Par ailleurs, il faisait aussi partie d'un réseau de passionnés par le rail belge, et à ce titre, gardait sa porte grande ouverte et offrait sans compter accès à sa vaste documentation. Il avait en outre d'autres talents : fin mélomane, il participait notamment chaque année à la mise sur pied du festival de musique classique de Stavelot.

Faut-il écrire que la perte que nous ressentons est immense... A son épouse Claudine, à ses enfants Carine et Dominique, ses beaux-enfants et petits-enfants, nous présentons nos condoléances empreintes de respect et d'émotion.

Georges a été inhumé le mardi 22 juin dernier.

Merci de ton amitié et adieu, Georges... !

tes amis du GTF asbl


*adresse de la famille*


Madame Georges Close, rue des Carmes 132, 4630 AYENEUX







## PHOTOS DES PAGES PRECEDENTES

p. 4  locomotive électrique 2204 à *Jeumont* (F) à l'arrivée du train 330 Liège-Guil. – Paris-Nord, avant son remplacement par une locomotive électrique monotonion SNCF – à droite, rame RIO Nord-Pas-de-Calais (photo J.-P. Joly – 28.07.96)

p. 4  locomotive électrique 2247 en allège à *Liège-Guillemins* d'un train IC pour Bruxelles – Ostende (photo R. Marganne – 11.06.04)

p. 5  locomotive diesel 5105 à *Malines* en tête d'un train EXT Neerpelt – Ostende composé de 8 voitures M2 (photo J.-P. Joly – 30.09.00)

p. 5  cavalerie de « gros nez » série 52/53 en gare de *Virton* ; voie 1 autorail régulier série 41 pour *Libramont* (photo J. Evrard – 20.07.02)

## Répartition du matériel moteur diesel par remise SNCB

Autorails série 41				
Hasselt	Merelbeke	Charleroi-Sud-Quai	Stockem	
4101	4154	4176	4102	4111
4107	4157	4177	4103	4112
4129	4158	4178	4104	4115
4130	4159	7179	4105	4121
4131	4160	4180	4106	4122
4132	4161	4181	4107	4123
4133	4162	4182	4108	4124
4134	4163	4183	4109	4125
4135	4164	4184	4110	4126
4136	4165	4185	4113	4127
4137	4166	4186	4114	4128
4138	4167	4187	4116	
4139	4168	4188	4118	
4140	4169	4189	4119	
4141	4170	4190	4120	
4142	4171	4191		
4143	4172	4192		
4144	4173	4193		
4145	7174	4194		
4146	4175	4195		
4147		4196		
4148				
4149				
4150				
4151				
4152				
4153				
4155				
4156				
29	41	15	11	
96				

La SNCB a groupé les derniers autorails livrés (commande additionnelle 4181 - 4196) à la remise de Merelbeke. C'est en effet dans cet établissement que le constructeur - Alstom-Espagne - organise ses opérations de maintenance sous garantie.

On observera aussi que deux autorails série 41 ont déjà été victimes d'un incendie depuis leur mise en service : le 4117, partiellement incendié le 09.03.02 et le 4163, partiellement incendié le 03.09.03).

Enfin, notons que la SNCB est en train de placer le numéro matricule de l'autorail sur chaque face frontale.

### Lignes entièrement desservies par les autorails série 41 :

*Remise d'Hasselt* : relation IR Anvers - Mol Neerpelt/Hasselt

*Remise de Merelbeke* : relations L Gand - Eeklo, L Gand - Renaix, L Gand - Zottegem - Grammont, et P Alost - Burst.

*Remise de Charleroi-Sud-Quai* : relations IR et L Charleroi-Sud - Couvin.

**Remise de Stockem** : relations L Dinant - Bertrix - Libramont et Virton - Bertrix - Libramont (circulations diesel sous caténaies 25 kV... ce qui – de notre point de vue – reste une belle hérésie et un beau gaspillage !).

Afin d'optimiser les roulements des autorails série 41 – et sans doute parce que le parc est calculé « un peu large... », les autorails série 41 interviennent aussi sur d'autres lignes, dans des services L ou P sous caténaies 3 kV, en remplacement d'automotrices électriques. Ils assurent aussi l'un ou l'autre train T (circulant en période touristique), par exemple entre Neerpelt et Blankenberge, avec stationnement à Bruges, ou un train d'étudiants koteurs du dimanche soir entre Neerpelt, Lier, Aarschot (*sans arrêt commercial*), Leuven et Heverlee (avec composition maximale de 5 autorails accouplés, soit quelque 750 places...).

### Locomotives série 52, 53, 54 et 55

HLD 52	HLD 53	HLD 54	HLD 55			
Stockem	Stockem	Stockem	Schaerbeek	Kinkempois		
			<i>TVM</i>	--	<i>chauffage électrique des trains</i>	« Rhin de fer »
5201	5301		5501	5502	5505	5507
5209	5302		5506	5503	5510	5517
5211	5306		5509	5504	5515	5523
5212	5309		5511	5508	5519	5526
5215	5311		5512	5518	5529	5533
5217	5312		5514	5521	5531	
	5315			5524	5540	
	5316			5528		
	5318			5530		
	5320			5532		
				5535		
				5536		
				5537		
				5538		
				5539		
				5541		
5205 parc	5303 parc	5401 parc				
5216 parc	5305 parc	5403 parc				
	5307 parc	5407 parc				
	5308 parc					
	5313 parc					
				16	7	5
6 (+ 2)	10 (+ 5)	0 (+ 3)	6	28		





**REMARQUES SUR LES QUATRE VARIANTES DES LOCOMOTIVES SERIE 55**

1. les locomotives de Kinkempois sans équipement complémentaire ;
2. les locomotives « TVM » de Schaerbeek équipées d'un sécheur d'air, de la radio de bord et du système de signalisation embarquée TVM430 pour circulation sur la ligne à grande vitesse n°1 Hal - Wannehain (frontière), afin de remorquer des TGV avariés. Elles sont munies d'un attelage « *Scharfenberg* » du côté n°1, et circulent toujours en unités multiples. Elles sont reconnaissables à leur bande rouge munie de l'inscription TVM.
3. les locomotives de Kinkempois équipée du système permettant le chauffage électrique des trains de voyageurs (et peintes en livrée « bleu électrique ») ;
4. les locomotives de Kinkempois équipées des systèmes d'asservissement aux signaux propres aux Pays-Bas (ATB) et à l'Allemagne (PZB90) et d'une radio de bord. Ces locomotives sont destinées à remorquer des trains de fret sur le « Rhin de fer » Anvers - Mol - Hamont - Weert et au-delà le jour où cet itinéraire sera rétabli.

**Locomotives série 62**

HLD 62 de la Direction Trains			<i>Remarques</i>
Charleroi-Sud-Quai	Kinkempois	Merelbeke	
6221 GB	6225 TBL 2	6204	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les locomotives 6221 et 6254 « GB » de Charleroi-Sud-Quai sont munies d'un graisseur de bourrelets REBS.</li> <li>• La locomotive 6306 « K » de Kinkempois est équipée de la chaudière 201.454.</li> <li>• Les quatre locomotives 6225, 6227, 6313 et 6324 de Kinkempois sont munies de l'équipement de signalisation embarqué « TBL 2 », d'une radio de bord et d'attelages de secours Scharfenberg, pour pouvoir circuler sur la ligne à grande vitesse n°2 Louvain - Ans et y tracter des trains en détresse.</li> </ul>
6231	6227 TBL 2	6210	
6246	6269	5212	
6253	6306 K	6216	
6254 GB	6313 TBL 2	6229	
6260	6219	6236	
6262	6324 TBL 2	6244	
6263	6331	6250	
6268		6256	
6277		6264	
6281		6288 GB	
6283		6292	
6294		6295	
		6296	
		6297	
		6299	
		6302 X	
		6315	
<b>13</b>	<b>8</b>	<b>18</b>	<i>Radiations (X) intervenues depuis l'établissement de la liste :</i> 6302, radiée le 01.03.04 6252, radiée le 04.03.04
<b>39</b>			

**PHOTOS DE LA PAGE 8**

- ↖ une rame d'autorails série 41 du service IR Anvers-Central – Neerpelt/Mol enfume la verrière de la gare d'Anvers-Central le 25.04.04 (photo R. Marganne)
- ↙ « *train des kayaks* » 6945 Namur – Dinant – Houyet au passage à Jambes (ligne 154) le 12.06.03 (photo M. Lebeau)

HLD 62 de la Direction Infrastructure				
Charleroi-Sud-Quai	Kinkempois	Anvers-Nord	Merelbeke	Schaerbeek
6213	9215	6207	6201	6223
6214	6241	6248	6202	6224
6217	6243	6291	6203	6235
6218	6251	6307	6219	6237
6242	6255	6312	6222	6249
6261	6257	6317	6228	6278
6275	6267	6326	6247	6282
6285	6274	6330	6252 X	
6311	6305		6304	
6316	6309			
6320	6329			
6323				
6328				
<b>13</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>7</b>
<b>48</b>				



BVS – week-einde van de trein – Baasrode-Noord – à droite locomotive 8463 et voitures « L » - à gauche, locomotive 8516 (photo J.-P. Joly – 06.07.03)

## Locomotives diesel série 77 - 78

(liste actualisée au 30.06.04, tenant compte des livraisons en cours de ce matériel)

Anvers-Nord			Merelbeke	Charleroi- Sud-Quai	Kinkempois	Stockem
7701t,BSI	7772r,RA	7802	7746 r	7729 r	7750 r	7723 rv
7702t,BSI	7773r,RA	7803	7747 r	7730 r	7751 r	7724 rv
7703t,BSI	7774r,RA	7804	7748 r	7731 r	7752 r	7725 rv
7704t,BSI	7775r,RA	7805	7749 r	7732 r	7753 r	7726 rv
7705t,BSI	7776r,RA	7806	7766 r	7733 r	7754 r	7727 rv
7706t,BSI	7777r,RA	7807	7767 r	7734 r	7755 r	7728 rv
7707t,BSI	7778r,RA	7808	7768 r	7735 r	7756 r	
7708t,BSI	7779r,RA	7809	7769 r	7736 r	7757 r	
7709t,BSI	7780r,RA	7810	7770 r	7737 r	7758 r	
7710t,BSI	7781r,RA	7811	7791	7738 r	7759 r	
7711t,BSI	7782r,RA	7812	7792	7739 rv	7760 r	
7712t,BSI	7783r,RA	7813	7793	7740 rv	7761 r	
7713t,BSI	7784r,RA	7814	7794	7741	7762 r	
7714t,BSI	7785r,RA	7815	7795	7742	7763 r	
7715t,BSI	7786r,RA	7816	7796	7743	7764 r	
7716t,BSI	7787r,RA	7817	7797	7744	7765 r	
7717t,BSI	7788r,RA	7818		7745		
7718t,BSI	7789r,RA	7819				
7719 rv	7790r,RA	7820				
7720 rv	7798	7821	<b>Signification des indices</b>			
7721 rv	7799	7822	<i>t = locomotive avec télécommande automatique par radio</i>			
7722 rv	7800	7823	<i>v = locomotive avec télécommande manuelle par radio</i>			
7771 rVA	7801	7824	<i>BSI = locomotive avec attelage BSI</i>			
		7825	<i>r = locomotive munie d'une radio de ligne</i>			
		7826	<i>RA = locomotive équipée du système de sécurité</i>			
		7827	<i>néerlandais ATB, allemand INDUSI et d'une radio</i>			
		7828	<i>de ligne, afin de pouvoir circuler sur le « Rhin de</i>			
		7829	<i>fer » lorsqu'il sera rétabli.</i>			
		7830				
		7831				
		7832				
		7833				
		7834				
		7835				
		7836				
		7837				
		7838				
		7839				
		7840				
<b>85</b>			<b>16</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>6</b>
<b>140</b>						

## Locomotives de manœuvres série 73 et 74

Locomotives série 73					Locomotives série 74
Anvers-Nord	Hasselt	Merelbeke	Charleroi-Sud-Quai	Stockem	Anvers-Nord
7379 x	7336 BSI	7337	7301	7338	7401 xs
7380 x	7357 BSI	7349	7303	7339	7402 xmBSI
7381 x	7365 BSI	7350	7304	7340 n	7403 xs
7382 x	7366	7351	7305	7341	7404xm,BSI
7383 x	7370	7352	7309	7342	7405 xs
7384 x	7371 BSI	7353	7317 co		7406xmBSI
7385 x	7372	7354	7320 co		7407 xs
7386 x	7373 BSI	7355	7322		7408xmBSI
7387 x	7374	7356	7323		7409 x
7388 x	7375 BSI	7358	7324		7410 x
7389 x		7359	7325		
7390 x		7360	7326		
7391 x		7361	7327		
7392 x		7362	7330		
7393 x		7363	7331		
7394 x		7364	7343		
7995 x		7367	7344		
		7368	7345		
		7369	7346		
			7347		
			7348		
			7376 x		
			7377 x		
			7378 x		
<b>17</b>	<b>10</b>	<b>19</b>	<b>24</b>	<b>5</b>	<b>10</b>
<b>75</b>					

Les locomotives série 73 existent en 3 sous-séries : 73/1 = 7301 à 7335, 73/2 = 7336 à 7375, 73/3 = 7376 à 7395.

**abréviations**

n = neige

BSI = attelage BSI

m = locomotive série 74 « maître » - s = locomotive série 74 « esclave »

x = couplable en unités multiples

## Locomotives de manœuvres série 82, 84 et 91

Locomotives série 82		
Kinkempois	Anvers-Nord	Schaerbeek
8205 BSI	5244	8201 s
8215 BSI	8246	8202 s
8220 n	8247	8203 s
8221 n	8249	8204 s
8223 n	8250	8206 s
8224 BSI	8256 x	8207
8226	8257 x	8208
8227	8258 x	8209
8228	8259 x	8210
8229	8260 x	8211
8230	8261 x	8212
8231	8262 x	8213
8234	8263 x	8214
8235	8264 x	8216
8237 BSI	8265 x	8217
8238	8266 x	8218
8239 BSI	8267 x	8219
8240	8268 x	8222
8245 *	8269 x	8232
8248	8270 x	8233
8251	8271 x	8236
8252 n	8272 x	8241
8253	8273xBSI	8242
8254	8274xBSI	8243
8255		
<b>25</b>	<b>24</b>	<b>24</b>
<b>73</b>		

Locomotives série 84 et 91 de la Direction Infrastructure		
Merelbeke	Charleroi-Sud-Quai	Schaerbeek
8426	8443	9105
8429	8450	9119
8431	8465	9142
8432	9116	
8434	9122	
8437	9124	
	9125	
	9140	
	9149	
	9154	
<b>6</b>	<b>10</b>	<b>3</b>
<b>19</b>		

Locomotives série 91 de la Direction Matériel	
Merelbeke	
9136	
9152	
<b>2</b>	

## Abréviations

n = chasse-neige

s = sécheur d'air

BSI = attelage BSI

x = couplable en unités multiples

\* = réchauffeur à l'essai

Compte tenu des besoins des ateliers pour effectuer les manoeuvres dans leurs installations, il a été décidé que les locomotives suivantes seront dorénavant attribuées aux ateliers Matériel :

- o AT Merelbeke, les 9109.9123.9132.9136.9138.9150et 9152
- o AT Charleroi-Sud-Quai, les 9111, 9124, 9128 et 9149
- o AT Kinkempois, les 9146,9156 et 9158
- o AT Schaerbeek, la 8035  
AT Anvers-Nord, la 8441
- o AT Stockem, les 9135, 9153, 9159 (la 9148, ayant des problèmes de démarrage, est temporairement mise hors service)
- o AT Salzannes les 8066, 8067, 8068, 8069 et 9147.

Listes arrêtées au 15.12.03, avec les modifications qui nous ont été signalées depuis lors.

## Utilisations particulières des locomotives électriques

### Les locomotives série 15

Construites en 1963 au titre de la mise en service de la traction électrique entre Bruxelles et Paris, cette série de 5 locomotives tritension (1,5 et 3 kV courant continu – 25 kV alternatif) fit les belles heures des TEE et autres trains de prestige entre les deux capitales. Elles roulèrent aussi sur la relation Liège – Paris dès l'électrification intégrale de celle-ci en 1970. Chassées de ces axes depuis la mise en service des TGV, ces locomotives, longtemps délaissées par la SNCB, ont trouvé une nouvelle utilisation dans la remorque des deux paires de trains P de service intérieur circulant sur la ligne 42 entre Liers et Gouvy. Seules, trois locomotives, dont le remise de Kinkempois est titulaire, font encore partie de l'effectif à ce jour : les 1501, 1503 et 1504.

### Les locomotives série 22

Construites en 1954 (sous le type 122), ces 50 locomotives électriques monotension<sup>1</sup> constituent la première série importante « de vitesse<sup>2</sup> » commandée par la SNCB pour desservir les lignes du vaste programme d'électrifications de l'après-guerre, qui allait aboutir à la mort de la traction vapeur en Belgique.

Nos quinquagénaires disparaissent progressivement du réseau : sur les 50 unités d'origine, 18 sont encore en service. 15 d'entre elles sont attribuées à la remise de Charleroi-Sud (2204, 06, 13, 14, 16, 21, 23, 24, 26, 29, 30, 33, 36, 40 et 43) : elles y assurent la traction des trains de voyageurs d'heure de pointe et des trains de marchandises légers. Trois autres – 2247, 2248 et 2249 – sont attribuées à Kinkempois. Munies de tampons élargis, ces dernières sont exclusivement affectées à la pousse des trains de voyageurs lourds dans les plans inclinés d'Ans.

Un service original est attribué aux locomotives série 22 de Charleroi-Sud aux horaires du 13 juin 2004 : les automotrices doubles assurant la relation « IR k » (Charleroi-Sud – Mons - Tournai) seront remplacées par des rames de 5 ou 6 voitures M4 remorquées par des locomotives série 21. A défaut de la présence d'une voiture-pilote dans la rame, ce choix impose une évolution de la locomotive à Charleroi Sud et Tournai (Mouscron pour certains trains), sauf pour le train E 3826 (Tournai 05h10 - Charleroi Sud 06h38) et le train d'équilibre E 3807 (Charleroi Sud 07h22 - Tournai 08h43). Ces deux trains circuleront en effet avec une locomotive à chaque extrémité (une série 21 côté Charleroi et... une série 22 côté Tournai) afin d'éviter une évolution de locomotive en gare de Charleroi-Sud au plus fort de la pointe matinale.

<sup>1</sup> - les locomotives 122 201 à 122 212 (aujourd'hui 2238 – 2250) ont été techniquement adaptées en 1957 afin d'assurer la remorque des trains sous caténaire NS 1,5 kV entre l'écluse de séparation des tensions d'alimentation entre Essen et Roosendaal. Outre des adaptations à la partie motorisation pour pouvoir circuler à puissance réduite sous caténaire 1,5 kV, elles ont été équipées d'un troisième phare rouge/blanc frontal afin de satisfaire à la réglementation néerlandaise de l'époque.

<sup>2</sup> - leurs ancêtres, les locomotives électriques type 101 (future série 29), ne pouvaient dépasser 100 km/h, tandis que les type 122 avaient été construites pour rouler à la vitesse maximale de 125 km/h.

# Exploitation SNCB

## La SNCB adapte son offre « voyageurs » et « marchandises » suite aux travaux autoroutiers sur le ring d'Anvers

*Des travaux d'entretien seront exécutés sur le ring autoroutier d'Anvers entre juin et octobre 2004 (et durant la même période l'année suivante). Une solution a dû être recherchée pour remédier aux problèmes de circulation routière à venir.*

### Trafic des voyageurs

Si l'offre du week-end est inchangée, celle de semaine a été revue.

**Places assises augmentées dans les trains** : le nombre de places assises offertes pour les relations vers Anvers sera nettement revu à la hausse.

**Des capacités de parking accrues** : les parkings de voitures de nombreuses gares de la périphérie anversoise ont été améliorés ou étendus à Bouwel, Duffel, Ekeren, Essen, Heist-op-de-Berg, Herentals, Kalmthout, Kapellen, Kontich, Sint-Katelijne-Waver, Tielen et Wolfstee. Les parkings de vélos de certaines gares vont également être étendus ou rénovés.

**Un nouveau point d'arrêt à Wolfstee (ligne 15)** : situé entre Bouwel et Herentals, un nouveau point d'arrêt de Wolfstee est mis en service : il est facilement accessible via la sortie 21 de l'autoroute E313 et offre des possibilités de parking. Il est destiné à dissuader les automobilistes de prendre le ring.

**Une nouvelle relation entre Lier et Anvers** : la création du point d'arrêt de Wolfstee implique que le train local L actuel « Herentals/Louvain - Lierre - Anvers » actuellement scindé ou regroupé à Lierre sera organisé en deux trains différents jusqu'à ou au départ d'Anvers-Central. Le temps de parcours est ainsi sensiblement réduit au-delà de Lierre. Une relation supplémentaire est en outre ainsi créée entre Lier et Anvers.

### Meilleure desserte du port

Aux heures de pointe (matin et soir), 10 trains viennent renforcer l'offre entre le point d'arrêt d'Anvers-Noorderdokken et Anvers-Berchem. Ces trains continuent au delà d'Anvers-Berchem vers des gares comme Aarschot, Mol ou Turnhout, et vice-versa.

Par ailleurs, 12 trains rouleront entre *Anvers-Berchem* et *Anvers-Haven* (un nouveau point d'arrêt situé dans la gare de triage d'Anvers-Nord). Il s'agit en fait de trains de service - précédemment réservés au personnel de la SNCB - mais qui seront désormais accessibles à tous les voyageurs. Pour accueillir ceux-ci, le nombre de places assises de ces trains a été augmenté.

### Trafic « fret » - un train nouveau mis en ligne = 60 camions de moins

Dans la perspective des travaux effectués sur le Ring d'Anvers, des mesures visant à canaliser le transport de fret s'imposent de toute urgence. Dès le 15 juin, 15

trains navettes supplémentaires relient chaque jour le port d'Anvers aux différents terminaux à conteneurs. Une initiative qui émane de la SNCB, d'IFB et... du Ministre des Entreprises publiques Johan Vande Lanotte.

Le chemin de fer peut également offrir une solution pour le transport de marchandises. Le transport intermodal est en effet en mesure de reprendre à la route une partie du transport de marchandises de et vers le port, en mobilisant les terminaux de transbordement nationaux.

Comme il s'agit de distances relativement courtes, un certain nombre de mesures ont été spécialement élaborées par B-Cargo, IFB et l'entreprise portuaire. L'une de ces mesures implique qu'au lieu de regagner les quais via le triage de la gare d'Anvers-Nord, des navettes directes soient mises en service entre un certain nombre de terminaux intérieurs à travers le pays (Courtrai, Athus, Mouscron et Charleroi) et le terminal « *Main Hub* » situé le long de l'A 12 à hauteur de Hoevenen, d'une part, et les grands terminaux maritimes (quais 913, 869, 730 et 736), d'autre part. Le transport par route peut également être utilisé pour la livraison et la réception des marchandises entre les autres terminaux, dépôts, magasins et le *Main Hub*.

Pour mettre en place cette solution, il a fallu rechercher une capacité supplémentaire d'entreposage et de manutention. Elle a été trouvée à proximité du terminal ferroviaire du Zomerweg où PSA/HesseNoordnatie relouera temporairement une partie de sa concession à la SNCB. De cette manière, IFB pourra transférer une partie des trains actuels vers le terminal de Zomerweg.

## 15 trains navettes par jour

Chaque jour, IFB met jusqu'à 15 trains navettes en service au départ du Main Hub d'Anvers à destination des terminaux de Courtrai, Athus, Mouscron et Charleroi. Ce choix en faveur de terminaux de l'arrière-pays n'est pas définitif. Il tient compte des résultats d'une étude menée par IFB et l'entreprise portuaire anversoise, ainsi que du potentiel ferroviaire accru sur ces terminaux.

Remarquons que la mise en place de trains navettes à destination de Liège et Anvers n'est pas à l'ordre du jour parce que ces villes sont déjà très bien desservies via la navigation fluviale sur le Canal Albert. L'objectif n'est pas de créer un double emploi entre les différents modes de transport.

Des relations ferroviaires de et vers Zeebrugge sont également proposées via le Main Hub.

Chaque jour, le ring se voit ainsi déchargé de 900 camions, soit l'équivalent à 200 000 camions par an. Le système peut être adapté et étendu sans trop de difficultés.

Le *Main Hub* peut également servir de tampon pour compenser les fluctuations sur les quais. L'objectif au 15 juin de cette année est donc de lancer un plan de transport parfaitement au point.

Dans une seconde phase, l'extension du terminal Zomerweg permettra d'offrir des services complémentaires. Le but poursuivi est de développer le Zomerweg en un terminal trimodal à part entière qui, par le biais d'une liaison fluviale entre le Deurganckdok et le Graandok / Zomerweg, pourra constituer une alternative provisoire au tunnel ferroviaire de Liefkenshoek. Celui-ci ne sera opérationnel qu'à l'horizon 2009/2010.



Le transport par chemin de fer, la navigation fluviale et le transport par camion doivent chacun pouvoir jouer pleinement leur rôle sans avoir de répercussions sociales négatives. Il convient d'utiliser les voies de chemin de fer, les voies navigables et les routes disponibles de manière optimale. Ces modes de transport doivent limiter les désagréments pour le secteur logistique et le transport intermodal de marchandises et compenser la période de rodage du Deurganckdok avant la mise en service du tunnel ferroviaire de Liefkenshoek.

*A la bonne heure... Voici que le pouvoir politique (Johan Vande Lanotte) se rend enfin compte de la place que le chemin de fer peut occuper dans le domaine du transport et de la logistique du fret. A une époque où le transport routier a grignoté petit à petit une bonne partie des parts de marché du rail, on perçoit enfin les limites du processus et de la nécessité de redistribuer les cartes.*

*En Wallonie aussi, on en viendra un jour au constat que le réseau routier et autoroutier n'est pas extensible à l'infini : la création d'une troisième bande sur l'autoroute de Wallonie n'est qu'une emplâtre sur une jambe de bois... Ici aussi, il faudra redistribuer les cartes... et le rail aura un rôle accru à jouer. Puisse le futur gouvernement wallon s'en préoccuper autrement que l'a fait un certain Michel Daerden...*

## Nouvelles diverses

### **Le nouveau raccordement ferroviaire de la carrière « Les Petons » à Yves-Gomezée**

Nous avons abordé cette nouvelle perspective de trafic de produits de carrière de l'Entre-Sambre-et-Meuse dans notre dernière livraison de trans-fer.

Le trafic carrier, qui devrait débiter à la mi-juillet (on avance la date du 17 sans garantie), consistera en la mise en marche d'un aller-retour du lundi au samedi entre le raccordement « Les Petons » à Yves-Gomezée et Millingen (Allemagne) via Monceau, Namur, Kinkempois, Visé et Montzen.

Le train 48555 Yves-Gomezée - Millingen acheminera une rame homogène de wagons DB avec une charge brute de 2700 tonnes : il s'agit d'un transport de pierres calcaires destinées à la sidérurgie. La remorque de ce train sera assurée par deux locomotives diesel série 77 d'Yves-Gomezée à Monceau ; ensuite ce train circulera de Monceau à Montzen avec trois locomotives série 77, dont deux seulement assureront la traction entre Monceau et Kinkempois ; un arrêt de 8 minutes est prévu à Kinkempois pour la mise en service de la troisième locomotive (nécessaire sur le tronçon Kinkempois - Montzen compte tenu de la charge et du profil de la ligne). A partir de Montzen vers Aachen-West, la remorque sera assurée par des locomotives diesel de la DB.

Le 48556 Millingen - Yves-Gomezée sera composé du matériel vide allant prendre charge à Yves-Gomezée (rame vide d'un poids de 800 tonnes environ). C'est une locomotive série 77 qui tractera le train de Monceau à Yves-Gomezée.

Au démarrage de l'exploitation du nouveau raccordement, la desserte, assurée par du personnel de la gare de Walcourt, s'effectuera à Yves-Gomezée sans signalisation et avec une liaison d'entrée manoeuvrable à pied-d'oeuvre avec

contreponds et serrures de sécurité. Dans l'avenir, il est néanmoins envisagé d'installer la commande électrique de la liaison d'accès et la mise en place d'une signalisation adéquate. Cette dernière serait profitable tant pour la facilité de la desserte que pour les autres circulations du tronçon de voie unique Walcourt – Philippeville : la signalisation de protection en voie principale couperait le tronçon en deux sections de block permettant une meilleure fluidité du trafic de la ligne.

## Vers une réouverture de la gare de Halanzy ?

Soulager le trafic de la RN 88 en autorisant une nouvelle halte du chemin de fer à Halanzy pour les navetteurs est une des questions qu'il faut se poser actuellement et que les responsables du chemin de fer ne verraient pas d'un mauvais œil. D'ailleurs même si la commune d'Aubange a déposé une option d'achat de l'immeuble, la SNCB n'est-elle pas disposée à se séparer comme pour les autres gares du trajet Athus-Virton (Aubange, Signeulx, Musson et Baranzy) des terrains l'entourant. Il paraît que l'on pourrait y aménager des parkings !



**Train promotionnel de réouverture de l'Athus-Meuse (sud) à Halanzy le 29.05.04  
(photo J.-M. Ottelé)**

Il faut savoir par ailleurs que, chaque jour, le train L 5959 voyage, mais à vide, de Virton (10:32) via Athus vers Arlon, pour... nettoyer les toilettes. Ensuite il repart en direct, toujours à vide, pour le retour à Virton. Devant un tel gaspillage, on peut se demander pourquoi il ne charge pas de voyageurs...

## **Bastogne-Sud : des ânes dans l'ancienne gare – on croit rêver...**

L'ancienne gare du Sud à Bastogne ne voit plus passer de train depuis longtemps. Les rails ont fait place au RAVeL. Il y a un an, le bâtiment est devenu propriété communale et l'ensemble a été rénové. Il est, depuis le mois d'août dernier, partiellement occupé par une soixantaine... d'ânes. L'ancien hall de la gare, transformé en cafétéria, accueille les visiteurs. Pendant que les parents dégustent un verre de lait d'ânesse ou toute autre boisson, les enfants peuvent faire connaissance avec les ânes. Le RAVeL est également utilisé pour les promenades à dos d'âne et pour les adeptes du vélo.

A quelques pas de la ville, mais dans un cadre campagnard, l'ânerie sert également de centre de revalidation pour les équidés blessés. Par ailleurs, le lait d'ânesse trait chaque matin dans l'ancienne gare vicinale toute proche est proposé dans le magasin de la gare avec toutes sortes de produits à base de ce lait, comme des masques de beauté, des savons. Ces derniers sont réalisés par un savonnier du Puy-de-Dôme, avec le lait récolté à Bastogne. Des livres, gadgets et tout le matériel de sellerie sont également disponibles en permanence à l'ânerie.

Un lieu de rencontres qui devrait prendre, en septembre, des allures internationales. Une délégation italienne d'artisans en provenance de la région de Chieti viendra en effet présenter ses produits de bouche. Cours de cuisine avec un chef italien, conférences et dégustations figurent d'ores et déjà au programme.

## **Renouvellement d'un passage à niveau, renouvellement de traverses et travaux à un ouvrage d'art : la voie doit être interceptée entre Stoumont et Vielsalm...**

Le samedi 12 et dimanche 13 juin 2004, les trains IR de la relation Luxembourg-Liège prenant leur départ à Luxembourg à 07h15, 09h15, 11h15, 13h15, 15h15, 17h15 respectivement à 19h15 sont limités à Troisvierges. A Troisvierges des autobus assurent le transport jusqu'à Rivage, où des trains en correspondance circulent vers Liers : il s'agit d'une automotrice Break, qui part de Rivage avec un retard de quelque 60 minutes. Les trains IR 111 113 - 115 117 -119 121 et 123 de la relation Liers - Liège - Gouvy - Luxembourg, exceptionnellement assurés par automotrices Break, sont limités à Rivage, où des autobus assurent le transport jusqu'à Troisvierges. Comme ces autobus allongent le temps de parcours d'une heure, les voyageurs embarquent à Troisvierges dans le premier train au départ pour Luxembourg : il s'agit du train de service intérieur CFL qui assure la relation Troisvierges - Luxembourg cadencée à l'heure, aux heures où le train Liers - Luxembourg n'est pas mis en marche. Le train 125 Liers-Luxembourg est limité à Rivage, où un bus en correspondance assure le transport jusqu'à Vielsalm. Au départ de Vielsalm le train 125 circule à destination de Luxembourg avec un retard de 35 à 40 minutes.

Pourquoi un si long parcours en autobus alors que la voie n'est interceptée qu'entre Stoumont et Vielsalm ? Sur la ligne 42, seul du matériel électrique bicourant peut fonctionner, puisque la section de séparation 3 kV / 25 kV se trouve à Martinrive, en pleine voie, entre Rivage et Aywaille. Il n'y a plus aucune possibilité de remise en

tête de la locomotive de remorque à Aywaille. Quant à Stoumont, c'est un évitement de pleine voie, sans quai. Et les automotrices triples bicourant tranche 1996 de la SNCB alors ? Eh bien... elles sont interdites de circulation sur la ligne 42. Et les locomotives diesel « 55 » bleues alors... Il faudrait modifier leur roulement... Pourquoi ne pas amorcer les trains vers Luxembourg à Vielsalm, alors... (comme le 125) : il faut du personnel le week-end... et puis c'est si simple de profiter du service cadencé horaire organisé par les CFL à Troisvierges.



**Il n'y a plus de possibilité de manoeuvres à Aywaille : train IR 111 Liers – Gouvy, voie 1, remorqué par locomotive tritension SNCB 1501 (photo J.-P. Joly – 31.07.03)**

Bref, on le voit une fois de plus, la SNCB a géré l'interception de ligne en pensant uniquement à l'intérêt de son exploitation. Quant à l'intérêt du voyageur... à qui un retard de 60 minutes est imposé, il passe à l'arrière-plan.

Quand donc fera-t-on profiter les voyageurs de l'axe Liège – Luxembourg des bienfaits de l'électrification de la ligne, intervenue en 2000. La SNCB ne parvient même pas à optimiser la vitesse de référence de l'axe, limité à 90 km/h comme au temps de la vapeur, une ligne où sont mobilisées sept locomotives série 3000 des CFL, qui assurent la remorque des trains « IR » et que l'on peut comparer à des éléphants tirant quatre boîtes d'allumettes.

## **Les nouveaux engagements des voitures M6**

Au courant du printemps 2004, tous les trains « IC I » de l'axe Anvers – Bruxelles – Charleroi sont désormais assurés par des rames de voitures à deux niveaux M6, encadrées par locomotives électriques série 21/27, pour éviter toute manœuvre en

gare d'Anvers-Central ou Charleroi-Sud<sup>3</sup>. Les automotrices triples tranche 1996 n'y circulent donc plus que le samedi et le dimanche.

Sur l'axe Bruxelles – Luxembourg, depuis le 13 juin 2004, plusieurs trains d'heure de pointe, jusqu'alors assurés par automotrices triples tranche 1996, sont assurés par rame tractée de voitures M6 et remorqués par une locomotive électrique série 20. Le week-end également, les voitures M6 permettent de renforcer l'offre de places assises... à d'autres heures, chargées, évidemment.



**Ottignies le 08.07.03 : train IC J 2116 Bruxelles-Midi – Luxembourg, remorqué par la locomotive électrique 2021 – rame de 10 voitures M 6 (photo J.-P. Joly)**

Voici la liste des trains ainsi renforcés, où l'augmentation du nombre de places assises était urgente :

- 2104 le week-end et les jours fériés en période touristique (5 voitures M6),
- 2108 du lundi au vendredi (5 voitures M6),
- 2110 le week-end et les jours fériés (5 voitures M6),
- 2112 le week-end et les jours fériés en période touristique (5 voitures M6),
- 2115 du lundi au vendredi (10 voitures M6),
- 2116 du lundi au vendredi (10 voitures M6),
- 2117 du lundi au vendredi (10 voitures M6),
- 2118 le week-end et les jours fériés (5 voitures M6),
- 2120 le week-end et les jours fériés en période touristique (5 voitures M6), les dimanches et jours fériés seulement le reste de l'année (5 voitures M6),

<sup>3</sup> - on peut espérer que la seconde tranche de voitures M6 à commander comportera des voitures-pilote !

- 2121 les dimanches et jours fériés sauf en période touristique (10 voitures M6),
- 2127 du lundi au vendredi (10 voitures M6),
- 2128 du lundi au vendredi (10 voitures M6),
- 2129 du lundi au vendredi (10 voitures M6), le week-end et les jours fériés (5 voitures M6),
- 2131 le week-end et les jours fériés en période touristique (5 voitures M6),
- 2135 du lundi au vendredi (5 voitures M6),
- 2137 le week-end et les jours fériés (5 voitures M6),
- 2139 le week-end et les jours fériés en période touristique (5 voitures M6), les dimanches et jours fériés sauf en période touristique (5 voitures M6),
- 2140 les dimanches et jours fériés sauf en période touristique (10 voitures M6)
- 5904 le samedi (5 voitures M6).

### Les nouveaux Vauban et Iris

Revenons sur les derniers internationaux « classiques » du réseau de la SNCB. Voici la composition de base des EC 96/97 Iris :

*EC 97 au départ de Bruxelles Midi :*

- Brux. Midi - Chur Btm61 144 SNCB (I 10)
- Brux. Midi - Chur Bdm61 145 SNCB (I 6)
- Brux. Midi - Chur Btm61 146 SNCB (I 11)
- Brux. Midi - Chur Btm61 147 SNCB (I 11)
- Brux. Midi - Chur Atm61 148 SNCB (I 11)
- Brux. Midi - Chur Atm61 149 SNCB (I 11)



**Namur le 14.12.03 : train EC 97 Iris vers Chur dans sa nouvelle composition en voitures SNCB (photo M. Lebeau)**

Pour l'EC 90/91 *Vauban* :

EC 91 au départ de Bruxelles Midi :

- Brux. Midi - Milano Cle Bm61 150 Trenitalia
- Brux. Midi - Milano Cle Bm61 149 Trenitalia
- Brux. Midi - Milano Cle Bm61 148 Trenitalia
- Brux. Midi - Milano Cle Bh61 147 Trenitalia
- Brux. Midi - Milano Cle Am61 146 Trenitalia
- Brux. Midi - Milano Cle Am61 145 Trenitalia
- Brux. Midi - Basel Btm61 150 SNCB(I 10).



Ancienne composition de l'EC 97 Iris au passage à *Genval* (passage à contre-voie suite travaux à la signalisation) le 06.12.03 : locomotive électrique 2013, voiture Resto 16 002, une voiture SNCB I6 en livrée "Memling" et 4 voitures Bpm SBB/CFF (photo J.-P. Joly)

L'association **Via Gulia** annonce un week-end d'animations exceptionnelles les 2 et 3 octobre prochains à l'occasion de l'*inauguration du viaduc de Moresnet* rénové. Parmi les activités prévues, circulation exceptionnelle de l'*Orient Express*, navettes d'autorails Eupen – Welkenraedt – Montzen – Moresnet – site des Trois Frontières et feu d'artifice.

Pour tous renseignements et inscriptions : **Via Gulia** 087-78 32 41 les lundi, mardi et vendredi (10-12h et 13h30-16h).

Site internet : [www.viagulia.be](http://www.viagulia.be) – e-mail : [info@viagulia.be](mailto:info@viagulia.be)

## Souvenirs bruxellois

*Quelques souvenirs sur le fonctionnement des Tramways Bruxellois (T. B.) et des Chemins de fer Vicinaux (SNCV) : ces sociétés appliquaient des systèmes d'exploitation souvent pittoresques, parfois insolites et difficilement imaginables à l'heure actuelle...*

### Quand la charrue remplace la flèche

#### évocation du captage du courant par rail souterrain, imposé par la ville de Bruxelles pour raisons ... esthétiques

Savez-vous que la ville de Bruxelles a imposé aux Tramways Bruxellois (T.B.) des servitudes empêchant une exploitation sûre et fiable et cela, pour des raisons purement... esthétiques ?

Ainsi, pour la captation de courant, on a éliminé l'archet (« lyre ») et le pantographe au profit de la perche avec trolley plus discrète, mis sujette à des déraillements fréquents, d'où la célèbre expression que tout bon Bruxellois connaissait : « *Jef, de flèch' èz af* »<sup>4</sup>.

Les trams de la SNCV en région bruxelloise ont appliqué cette même règle (terminus de la Place Rogier, de la place Rouppe et de la porte de Ninove). Deux lignes seulement faisaient exception et appliquaient le pantographe : la ligne vers Haecht (rue Traversière) et la ligne vers Louvain (place Saint-Josse).

Mais, il y avait une interdiction bien plus grave !

Déjà en 1897, le cahier des charges stipulait que la beauté de certains sites urbains ne pouvait être défigurée par un « affreux réseau de fils aériens ».

Les T.B. étaient donc forcés – bien que contre leur gré – d'équiper les sections concernées d'un captage de courant souterrain.

La liste des itinéraires frappés par cette servitude est plutôt impressionnante :

- Place de la Constitution (Midi) – place de Brouckère – boulevard Émile Jacqmain – place Rogier (Nord)
- Bois de la Cambre – avenue Louise – place Poelaert – rue de la Régence – rue Royale – porte de Schaerbeek – église Sainte-Marie – église Saint-Servais
- Rue des Colonies – rue de la Loi – parc du Cinquantenaire
- Place Royale – place des Palais – rue Ducale – place du trône – Quartier Léopold / avenue de la Toison d'Or
- Bourse – église du Sablon
- Cathédrale Sainte-Gudule – colonne du Congrès – place Madou.

La captation souterraine ne se faisait pas par un rail central (comme en Grande-Bretagne ou aux USA) mais via le rail gauche (vu dans le sens de marche). Ce rail était creux et posé sur un caniveau équipé d'un rail de contact. Aux arrêts de transition, le receveur abaissait la perche tandis que le conducteur (« Défense de parler au

<sup>4</sup> - « Jef, la perche a sauté »



wattman !) descendait au moyen d'une manivelle le patin, appelé « charrue » dans la fente du rail creux, établissant ainsi le contact avec le rail de traction – et vice-versa bien entendu...

Ce système d'alimentation était peu fiable, c'est le moins qu'on puisse en dire ! Les pannes étaient fréquentes : pluies abondantes ou chutes de neige suffisaient pour paralyser complètement l'exploitation de sections concernées.

La manœuvre de commutation « flèche – charrue » retardait le service et les frais d'entretien étaient élevés.

Après de longues discussions entre les T.B. et le conseil communal bruxellois, la société pouvait enfin installer des lignes aériennes sur les sections suivantes :

- 21.11.1921 : place du Trône – avenue de la Toison d'or
- 04.05.1927 : Bois de la Cambre – place Poelaert
- 31.08.0927 : porte de Schaerbeek – église Saint-Servais ; place du Trône – Quartier Léopold ; Bourse – église du Sablon ; cathédrale Sainte-Gudule – place Madou.

Les problèmes n'étaient pas résolus pour autant car la « charrue » continuait à labourer les artères les plus chargées : les boulevards centraux, l'axe Place Poelaert – porte de Schaerbeek et la rue de la Loi dans toute sa longueur.

Les édiles communaux étaient intraitables et la situation resta bloquée jusqu'à... la seconde guerre mondiale.

Soudain, en 1942, les T.B. obtinrent une « autorisation provisoire » de suppression totale de la captation souterraine. La conversion se fit au pas de course comme en témoigne la chronologie :

- 07.06.1942 : place Poelaert – église du Sablon
- 17.11.1942 : gare du Midi – gare du Nord
- 05.12.1942 : rue de la Loi
- 24.12.1942 : église du Sablon – porte de Schaerbeek ; place Royale – place du Trône<sup>5</sup>.

Les T.B. étaient certes soulagés mais les réactions des voyageurs bruxellois étaient plutôt cyniques : la société aurait saisi l'opportunité d'extirper cette autorisation à un conseil communal contrôlé par les autorités allemandes...

Serait-ce une page moins glorieuse dans l'histoire des T. B. ?

#### **Sources**

*Histoire des transports publics à Bruxelles*, tome 2, STIB, 1980

Pierre DECOCK, *Exploitation du réseau de la SA Les tramways bruxellois pendant la seconde guerre mondiale*, STIB, 1982.

## **Le « neuf rouge »**

Les T.B. attribuaient aux lignes urbaines à tarif unique<sup>6</sup> un numéro à chiffres noirs.

Les chiffres rouges étaient réservés aux lignes suburbaines à tarif progressif. Il s'agissait des lignes suivantes :

<sup>5</sup> - abîmant ainsi le site prestigieux du Palais Royal

<sup>6</sup> - 1,10 BEF en deuxième classe pendant la guerre !

- 40 Treurenberg – Tervueren
- 45 gare du Midi – Tervueren
- 53 Forest – Vilvorde
- 54 Forest – Machelen (*trolleybus*)
- 58 Uccle – Vilvorde

Le tram 9, reliant l'hôpital Brugmann à Uccle Calvoet était une ligne urbaine et affichait donc un chiffre noir. Le terminus à Uccle Calvoet était situé près e la gare, juste avant le passage à niveau de la chaussée d'Alseberg<sup>7</sup>. Un triangle de rebroussement<sup>8</sup> permettait le demi-tour.

Mais, savez-vous qu'il existait aussi un « 9 – rouge » ?

En effet, l'itinéraire continuait en voie unique ; il traversait le passage à niveau, longeait la chaussée d'Alseberg et s'engageait ensuite dans une artère appelée opportunément « avenue du Silence », puisqu'elle aboutissait à l'entrée du cimetière de Saint-Gilles et du crématoire d'Uccle.

En début de service, une motrice archaïque, à deux postes de conduite, quittait le dépôt, traversait le passage à niveau et assurait ensuite la navette. Une procédure inverse s'opérait en fin de service et notre motrice arborait fièrement le chiffre « 9 rouge ».

Pendant le trajet urbain, le voyageur averti prononçait le mot magique « Silence ». Le receveur lui délivrait un billet urbain et un billet de correspondance gratuite. Arrivé à la gare de Calevoet, il traversait à pied le passage à niveau et empruntait ensuite la navette.

En 1948, la ligne 124 fut électrifiée et le passage à niveau supprimé, entraînant la disparition d'un système d'exploitation folklorique des T. B.

L'itinéraire fut dévié par la chaussée de Saint-Job, passa sous le viaduc ferroviaire et aboutit ainsi directement à l'avenue du Silence (actuelle ligne « 55 »). Malheureusement, le terminus a été reporté à l'entrée de cette avenue (avenue d'Alseberg) et les visiteurs du cimetière doivent faire un bon bout de chemin à pied.

## **A l'avenue de Schaerbeek, on circule dans tous les sens**

Pendant la seconde guerre mondiale, j'étudiais à l'athénée royal de Vilvorde : j'étais donc un client fidèle des lignes 53 et 58 (avec chiffres rouges !).

L'avenue de Schaerbeek – entre le pont Teichmann et l'église de Vilvorde – est une section de la route nationale n°1 Bruxelles – Anvers. Elle supportait déjà un trafic fort dense car les autoroutes A 12 et E 19 ne seront construites que bien plus tard.

Cette avenue comporte deux chaussées séparées par une large berme centrale jadis réservée aux trams. Il faut noter que les T. B. avaient adopté le principe des convois unidirectionnels (comme les trams à la Côte) : motrices équipées d'un seul poste de conduite, accès uniquement du côté droit (dans le sens de la marche) et boucles terminales. Les T. B. ont trouvé un moyen très astucieux pour assurer la

<sup>7</sup> - ligne 124 – Bruxelles-Midi – Charleroi-Sud

<sup>8</sup> - un « chapeau de curé » dans le langage des tramwaymen.

sécurité des voyageurs : sur cette berme centrale, les trams roulaient à gauche ! Aux arrêts, les montées et les descentes s'effectuaient sur la berme centrale, mettant les voyageurs à l'abri de la circulation routière.

Cette entorse aux règles de la circulation ne se limitait pas aux trams ; jugez plutôt : la chaussée, côté gare de formation, était revêtue de macadam et réservée au trafic léger, dans les deux sens ; la chaussée côté Senne était, elle, pavée et réservée aux poids lourds, également dans les deux sens.

Signalons encore que cette RN la connu une primeur européenne : l'éclairage nocturne intensif et continu depuis Bruxelles jusqu'à Anvers, inauguré à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1935. Je me souviens nettement que, sur l'avenue de Schaerbeek, les armatures d'éclairage étaient montées directement sur les consoles qui supportaient les fils aériens.

Le déclin de cette liaison suburbaine mérite d'être raconté : une histoire belge.

- Début 1992, à l'occasion de la rénovation urbaine du centre de Vilvorde, la Région Bruxelloise investira 5 millions de francs belges pour le renouvellement intégral de la boucle terminale. Une aubette fort jolie et confortable fut même érigée sur la place du Marché.

- Le 23 novembre de cette même année, sur décision du Conseil Communal, cette boucle est supprimée. Raison invoquée : les trépidations du tram menacent la stabilité de l'église Notre-Dame. Un terminus en tiroir « provisoire » fut aménagé à l'amorce de l'avenue de Schaerbeek.

- Au fil des années, l'infrastructure ferroviaire sur cette artère était complètement dégradée, imposant des limitations de vitesse à 30 km/h. La rénovation fut chiffrée à 350 millions de Francs. La STIB demanda une participation financière à la Région Flamande, puisque la section concernée est située en Brabant Flamand. Le refus fut catégorique : la ligne fut supprimée définitivement<sup>9</sup>.

- Depuis le 26 septembre 1993, un bus 58 relie dorénavant la place Rogier à la gare SNCB de Vilvorde : le centre-ville n'est plus desservi tandis que les poids lourds continuent à frôler joyeusement les murs de la vénérable église...

Source : Rail-Revue n°38 – octobre 1994

## **Le goulot de l'Expo**

Durant les années 1956-1960, j'empruntais quotidiennement le tram vicinal « H » entre Humbeek et Bruxelles. J'étais donc témoin du bouleversement causé par les travaux de l'Expo '58 et la construction de l'autoroute A 12.

Cette évolution s'est faite en tranches successives.

### **Avant le 20.02.1957**

Après l'arrêt de la place Saint-Lambert (Heysel), les lignes « L » (Londerzeel), « G » (Grimbergen), « H » (Humbeek) et « S » (Strombeek) traversaient, en site propre, le parc de Laeken et l'avenue de Meysse, puis aboutissaient à la halte-buvette « Gros-Tilleul ». La ligne « L » bifurquait vers Wolvertem par l'avenue de Meysse ;

---

<sup>9</sup> - la ligne vers Tervuren, qui traverse en site propre la splendide forêt de Soignes a failli subir le même sort.



↑ Le « L », motrice 12215 avenue de Meyse (12.07.58)  
↓ Le « L » avenue de Meyse (Expo-Esplanade) le 12.07.58 (photos J. Bazin)



les lignes « G », « H » et « S » s'engageaient dans la rue De Wand vers Strombeek : cette section était condamnée car elle traversait le terrain de la future Expo et le tracé de la future autoroute. Il fut donc décidé d'enterrer les trams dans un tunnel.

Pour bien comprendre la situation, il faut savoir que la majestueuse avenue de Meysse, construite sous Léopold II, comportait trois chaussées parallèles : au sud, une allée devenue « avenue de Madrid » ; une allée centrale, bordée de superbes marronniers, sacrifiée pour laisser place à l'autoroute ; au nord, l'actuelle « avenue de Meysse ».

Le tunnel fut établi en tronc commun entre la place Saint-Lambert et l'avenue de Madrid (arrêt souterrain « Parc »). Ensuite, la ligne « L » regagnait cette avenue de Madrid par une trémie « ouest » tandis que les trams « G », « H » et « S » passaient sous l'autoroute avant d'aboutir à la rue De Wand par une trémie « est ».

### Le 20.02.1957

Le tronc commun et la trémie ouest du tunnel étaient achevés. A partir de cette date, le tram « L » suivait son nouvel itinéraire souterrain tandis que les convois vers Stroombeek se faufilaient entre les pavillons en construction.

### Le 29.03.1957

Le terrain de l'Expo fut clôturé et interdit à toute circulation. Les trams « G », « H » et « S » devaient donc également emprunter le tunnel mais un problème majeur surgit : la trémie vers Stroombeek était toujours en chantier.

Résultat : on a dû construire en toute hâte un itinéraire détourné à partir de la trémie « ouest ». La ligne vers Strombeek quittait la ligne « L » à hauteur de la Chaussée Romaine, faisait demi-tour, longeait l'avenue de Meysse et l'avenue des Pagodes avant de retrouver l'ancien tracé à la rue De Wand.

Et voici que l'histoire se corse !

L'avenue de Meysse devait donc livrer passage aux trams « G », « H » et « S » de la SNCV mais aussi aux trams 1 et 52 de la STIB qui, venant du pont van Praet, desservait le terminus « Astrid » (prolongé ensuite vers le terminus « Esplanade »).

Les chantiers de la trémie « est » et du nouveau site propre de la STIB avaient tellement empiété sur l'assiette de l'avenue de Meysse que, entre « Astrid » et « Pagodes », il n'y avait place que pour une voie unique devant absorber le trafic des deux réseaux dans les deux sens ! C'était le fameux « *goulot de l'Expo '58* » !

Ecouler ce trafic aux heures de pointe n'était pas une sinécure : aussi, les sociétés avaient pris les mesures suivantes :

- La pose d'une voie unique à quatre (!) files de rails et d'aiguillages spécialement adaptés ;
- Une signalisation lumineuse de type SNCV, autorisant le passage alterné des trams ;
- Le dispositif était commandé depuis deux abris situés aux entrées de la section commune et reliés par téléphone ;
- Dans chaque abri, deux contrôleurs (respectivement STIB et SNCV) surveillaient les circulations. En cas d'affluence, ils autorisaient le passage « en rafale » de plusieurs convois à la fois ; le contrôleur à l'entrée communiquait à son collègue le numéro du dernier tram admis afin d'éviter toute inversion prématurée du sens de la circulation.

## Le 03.07.1957

Enfin, tous les travaux étaient terminés. Les trams avaient trouvé leur site définitif. Ils se côtoyaient sagement sans se gêner.

Le cauchemar du « *goulot de l'Expo* » n'était plus qu'un mauvais souvenir.

## Démantèlement du réseau SNCV

Signalons, pour être complet, que le réseau ferré de la SNCV fut progressivement démantelé après l'Expo '58. Les suppressions eurent lieu aux dates suivantes : le 31.10.1961 pour la ligne « H », le 04.10.1968 pour la ligne « L » et le 26.06.1970 pour la ligne « L barré » (service vers Wolvertem). Le 31.07.1978, le dernier tram « G » quitta Grimbergen. Ce voyage d'adieu fut tumultueux : des manifestants en colère brandirent des drapeaux noirs et le premier bus de substitution dut même être protégé par une escorte de gendarmerie !

Le tunnel du Heysel fut ainsi abandonné après 21 ans de bons et loyaux services. Heureusement, la STIB a récupéré cet ouvrage d'art et, depuis le 01.09.1994, il accueille à nouveau des trams (ligne 19, puis ligne 23).

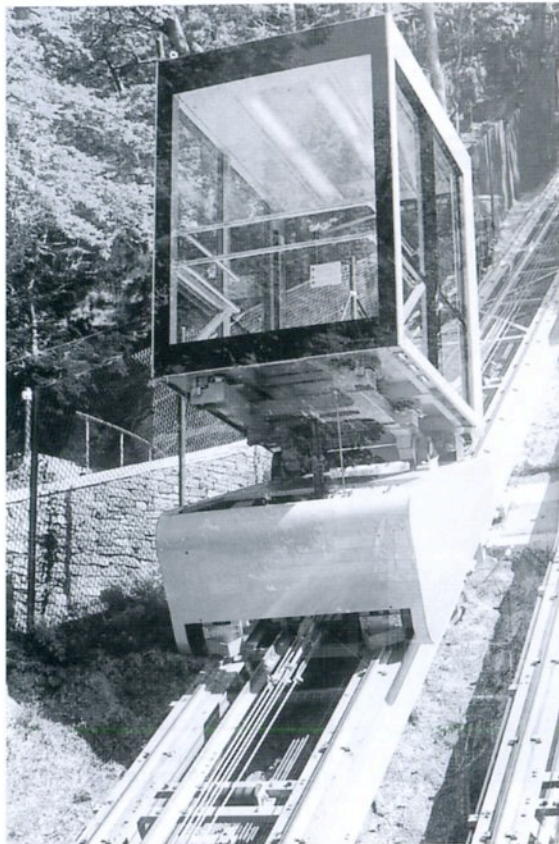
Mais ceci est une autre histoire...

Karel Ceoen



Le « L » - motrice 10145 et remorque à Londerzeel le 23.12.1952 (photo J. Bazin)

## Un funiculaire à Spa !



Depuis le mois d'avril 2004, un ascenseur-funiculaire de verre est en fonctionnement à Spa ; il relie directement le bas de la colline, le centre ville et le *Radisson SAS Palace Hôtel* au complexe *Aqualis*, les nouveaux Thermes de Spa.

La société *Aqualis* a en effet inauguré fin avril 2004 à Spa un nouveau centre de tourisme, de loisirs et de thermalisme au sommet de la colline Annette et Lubin, tandis qu'un ancien établissement hôtelier était complètement réhabilité au centre de la ville en qualité d'hôtel thermal : c'est le « *Radisson SAS Palace Hôtel* ».

Le centre de thermalisme est aujourd'hui accessible par une « *remontée mécanique de type ascenseur incliné* »... bref, un *funiculaire*. L'installation met en œuvre deux cabines parallèles : l'une (*cabine n°1 à droite en regardant du centre ville vers*

*le sommet de la colline*) est à usage exclusif des clients de l'hôtel thermal, à titre de liaison entre celui-ci et le centre de thermalisme ; l'autre (*cabine n°2, à gauche*) est à usage public (liaison entre le centre ville, le centre thermal et autres infrastructures du sommet de la colline).

Une des originalités de ce funiculaire est le partenariat constitué entre *Aqualis* et la société *Régionale Wallonne du Transport* (SRWT), holding faitier des TEC pour le construire et l'exploiter. La SRWT a accepté de financer une partie des travaux de construction du funiculaire, et a obtenu à ce titre de la *Région Wallonne* une subvention pour travaux d'infrastructure au titre de *projet de démonstration nécessaire à l'expérimentation de nouveaux modes de transport*. L'intervention de la SRWT est aussi motivée par le caractère public de la cabine n°2, qui constitue un mode – alternatif – de transport public permettant la liaison entre l'actuel centre commercial et touristique de Spa et le sommet de la colline, où ont par ailleurs été aménagés des parkings qui pourraient jouer le rôle de parkings de dissuasion.

C'est *Aqualis* qui est chargé de la surveillance, de l'entretien, du contrôle technique réglementaire, des réparations et assurances du funiculaire. Il perçoit aussi les produits d'exploitation de la cabine publique (n°2), réservée au grand public et dont les conditions et horaires de fonctionnement sont fixés en concertation avec la SRWT. Pour la petite histoire, la convention signée entre la SRWT et *Aqualis* prévoit l'apposition du logo « TEC » à l'intérieur de la cabine publique...

Texte et photo : Jean Evrard (07.06.04)

## Le Rail Rebecq Rognon orphelin



aujourd'hui déferrée.

Le « *Petit Train du Bonheur* », comme l'avaient surnommé les passionnés qui l'animent, compte plusieurs locomotives à vapeur : « *Pistache* », une Oerenstein & Koppel (n°4852) de 1911, « *Arthur* », une Maffei (n°2061) de 1905, « *Birland* », une Oerenstein & Koppel (n°11908) de 1929 et « *Aquila* », une Henschel (n°15862) de 1917, auxquelles il faut ajouter une bonne dizaine de locomotives diesel.

Le GTF asbl s'associe au deuil des siens et partage la peine des bénévoles qui exploitent ce petit réseau à voie de 60 cm, inauguré en juin 1977.

Texte et photo : J. Evrard

Des exemplaires supplémentaires de ce n° de trans-fer sont disponibles. Pour commander, il suffit de verser une somme de 6 € envoi compris à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-éditions, B.P. 191, 4000 Liège 1. Indiquez simplement en communication « 132 ».





## DOSSIER

# La ligne à grande vitesse n°3

## (8<sup>ième</sup> partie)

### *A propos du tunnel*

Bien qu'un grand nombre de nos membres aient eu l'occasion de visiter le chantier du tunnel, il est bon de rappeler que le forage se répartissait à l'origine en quatre fronts d'attaque que nous avons numérotés dans nos précédentes éditions :

- front 1 : de Vaux s/Chèvremont en montant vers le puits du Bay-Bonnet
- front 2 : du puits du Bay-Bonnet en descendant vers Vaux s/Chèvremont
- front 3 : du puits du Bay-Bonnet en montant vers Ayeneux
- front 4 : d' Ayeneux en descendant vers le puits du Bay-Bonnet

Au départ, les fronts 1, 2 et 4 ont été forés à la haveuse et le 3 (roche dure) à l'explosif. Pour des raisons techniques expliquées précédemment, après quelques mois, le dynamitage fut généralisé sur tous les fronts.

Les fronts 3 et 4 s'étant joints le 25 juin 2003, actuellement (début juin) les fronts de forage 1 et 2 ne sont plus distants que d'environ 600 mètres. Sur une journée, un front peut progresser d'environ 15 m maximum. Au rythme de 5 jours de travail sur 7, il se pourrait que la jonction ait lieu avant les congés ! Cela reste à vérifier.

Entre Ayeneux et le puits du Bay-Bonnet, l'équipe de forage a laissé derrière elle une excavation garnie :

- sur les parois et voûte, d'un ensemble de cintres métalliques noyés dans une couche de béton (poreux) dite "de sécurité" le tout accroché à la roche par épinglage.
- au sol d'un béton de propreté sur lequel ont été coulés le radier, (dalle de béton armé d'environ 1m d'épaisseur) puis les banquettes (dénommées bordures sur le plan 4 p14 trans-fer 122) garnies du système de drain et de ferrailage.

Dès lors, la place est libre pour la mise en activité du "train" de machines mobiles spéciales qui se suivent à intervalles pour la finition de l'opération génie civil. Elles roulent sur 2 files de rails longitudinales posées, une de chaque côté, à quelques cm des banquettes. Ce train de près de 400 m comprend :

- un gabarit qui contrôle et rectifie le cas échéant les dimensions internes de la section à garnir,
- un portique qui permet aux ouvriers de procéder à l'obturation de tous les trous de fuites d'eau,
- un portique de pose des tissus de drainage, d'étanchéité et de ferrailage; Ce dernier ne couvre qu'environ la moitié de la hauteur de la section. (photo p 35↑)
- le moule mobile de « coulée » du béton définitif par coupons de 12m (photo p 35 ↓).

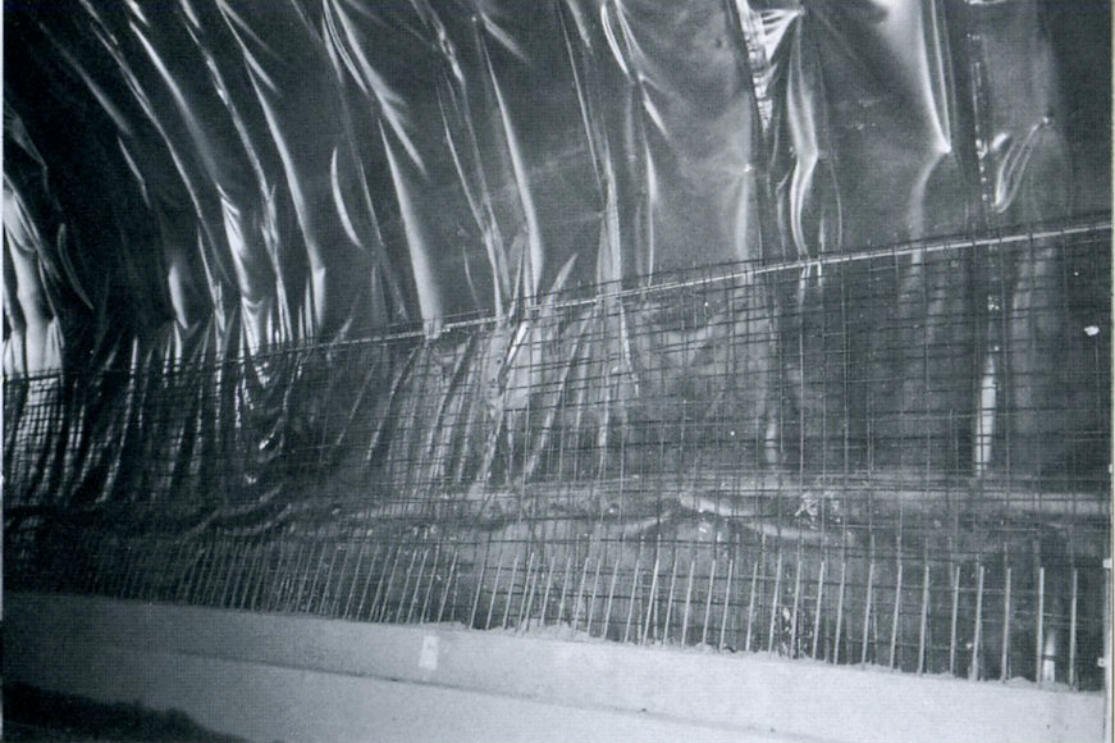
Ce « train de finition » est pratiquement arrivé au puits du Bay-Bonnet.

---

#### PHOTOS DE LA PAGE 33

↑ l'ouvrage de génie civil terminé en direction de Ayeneux

↓ la tête de front 2, le dimanche 07.06.04 alors que les équipes spéciales procèdent aux carottages de contrôle qui doivent couvrir la semaine de travail suivante.







### *Le tronçon tête du tunnel - viaduc de José*

Pour rappel, ce lot de travaux comprend 6 tranchées couvertes et un passage inférieur. Le plan de situation de cet ensemble a été édité dans le trans-fer 123 sur les deux pages centrales. Voici l'état des lieux des ouvrages d'art consécutifs en photos et commentaires, partant de la tête de tunnel d'Ayeneux en direction de Aachen.

- Photo p36 ↑, la première tranchée couverte (TU 6300) faisant maintenant partie du tunnel auquel elle est juxtaposée, le prolongeant de 388m. La sortie est surmontée d'une maçonnerie. C'est la première de trois cheminées dites de décompression. Au-dessus de la cheminée, on distingue une zone de prairie clairsemée en retrait de  $\pm 350$ m. A l'aplomb de cette zone est maintenant enterrée la jonction entre le tunnel et la tranchée couverte. Le radier se prolonge par un ruban de béton armé ( $\pm 1$ m d'épaisseur) qui est et continuera à être coulé jusqu'à la fin de la LGV. De part et d'autre du radier, l'aménagement des zones de service pour l'accès au tunnel.
- Photo p. 36 →(► Aachen), la TC6412 qui supporte la rue des Carmes rectifiée. Dans le prolongement on voit déjà la suivante (TC6421).
- Photo p. 36 ↓(► Aachen) la TC6421 passant sous la rue Célestin Damblon
- Photo p. 37↑(► Aachen) Toiture de la TC6421 puis (difficilement repérable) le PI6425 de la rue de la Résistance et dans le fond, la TC 6428 sous la rue du Peuple.
- Photo p37 →(► Aachen), de la TC 6434 sous la voie des Maçons, dans le fond, la TC 6443 passant sous rue d'Ensival.
- Photo p 37↓(► Aachen) ,le prolongement en tranchée "ouverte" de la TC 6443 avec à l'extrémité un pont repris au plan mais non numéroté.
- Ci-dessous, l'entrée de la TC 6443 non encore excavée.



### Tronçon Viaduc de José – Viaduc de Battice

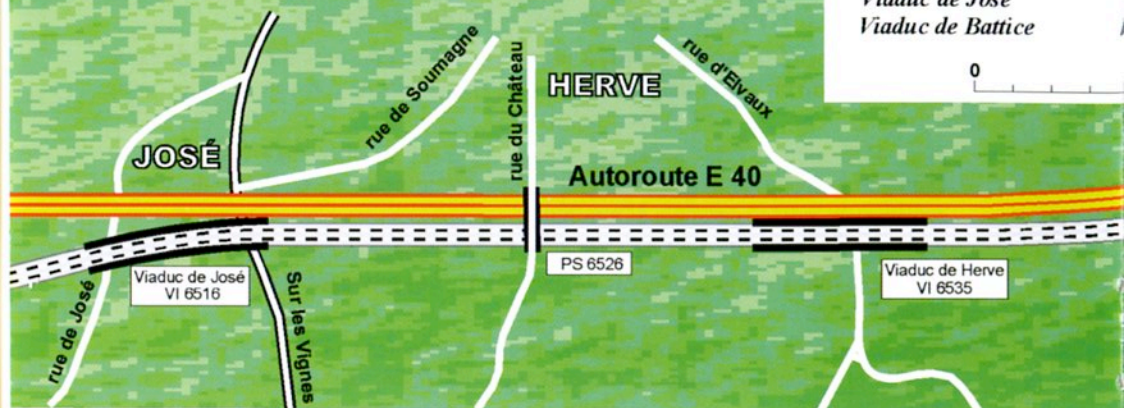
Le lot précité se caractérise par 3 viaducs de même conception dont le choix de l'architecture a été présentée dans Trans-fer 124. Les détails de construction sont repris page 42.

- Page 44 ↑ montre l'état actuel du viaduc de José, la culée côté Aachen qu'on distingue à droite de la seconde grue jaune, est le point de tangence du viaduc courbe avec le tracé parallèle à l'autoroute.
- Dès après le viaduc de José, le tracé de la LGV3 s'aligne sur celui de l'autoroute E 40 tel que repris sur le plan général pages 40-41. Les ouvrages d'art croisant celle-ci ont donc du être adaptés.
- Page 44 ↓ : le passage supérieur de la rue du Château venant de Herve a été démoli et reconstruit sous la dénomination PS 6526. Sur la photo, le nouvel ouvrage et un lot de poutres préfabriquées en attente de pose sur un des viaducs.
- Après vient le viaduc de Herve qui a déjà été montré de le Trans-fer 131
- Page 45 ↑ : Le nouveau pont du Hautregard. On a profité des travaux du TGV pour reconstruire un nouveau, l'ancien donnant des signes inquiétants de vétusté. Comme dit auparavant, vu la hauteur de ce pont (17m) TUC Rail a préféré que la ligne soit couverte à cet endroit pour éviter toute chute éventuelle sur les voies. On la voit en partie sur le document.
- Page 45 ↓ : L'état actuel du viaduc de Battice avec tout en avant-plan l'endroit où sera érigée la culée. On distingue (empruntée par le camion) la sortie de la E40 vers Verviers. Plus loin, les deux passages supérieurs de l'axe Battice-Verviers puis la suite la plus avancée du viaduc. Rappelons sa longueur : 1226m.
- *Ci-dessous*, juste avant le viaduc de Battice, la photo du passage inférieur PI 6557 qui s'accroche à celui qui passe sous l'autoroute.



Tronçon compris entre  
Viaduc de José  
Viaduc de Battice

0



## Plan et vues générales du tronçon

De la partie PS 6526 → pont de Hautregard







côté Liège du viaduc de José → côté Aachen du viaduc de Battice

De la TC 6551 sous le pont de Hautregard → au delà du viaduc de Battice

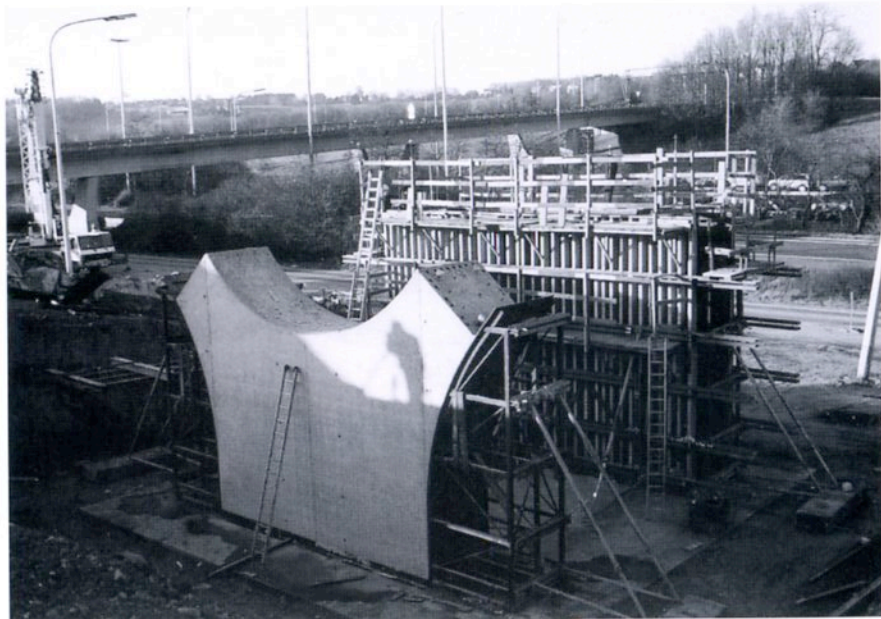


### *Phases de construction du viaduc*

Dans Trans-fer 124, il est dit que la structure de support du tablier est fait de caissons en béton formant des portiques constitués de deux triangles « posés sur leur pointe » (structure en V) et d'un tablier qui les solidarise.

- Les travaux ont débuté par la réalisation d'une fondation de forme carrée telle qu'on la voit sur la photo ci-dessous. Sur cette fondation, et accrochées à celle-ci, deux pointes de triangle parallèles sont moulées et coulées sur place.
- Photo p. 43 ↑ , les deux pointes sont solidarisées entre elles au sol par un profil transversal supplémentaire. A l'avant, un moule spécial pour ...
- Photo p. 43 ↓ couler sur chacun des 4 plats supérieurs, un élément octogonal qui fera jonction avec les côtés des triangles.
- Photo p. 46 ↑ , des structures métalliques sont disposées parallèlement aux axes des côtés formant un berceau de soutien aux ...
- Photo p. 46 ↓ poutrelles de béton qui terminent le V avec des faces supérieures horizontales.
- Photo p. 47 ↑ , aperçu rapproché des poutrelles qui seront posées sur les V. Elles ont été préfabriquées en usine et amenées sur le chantier par la route.
- Photo p. 47 ↓ , étape suivante, l'assemblage des triangles renversés avec les poutres préfabriquées.

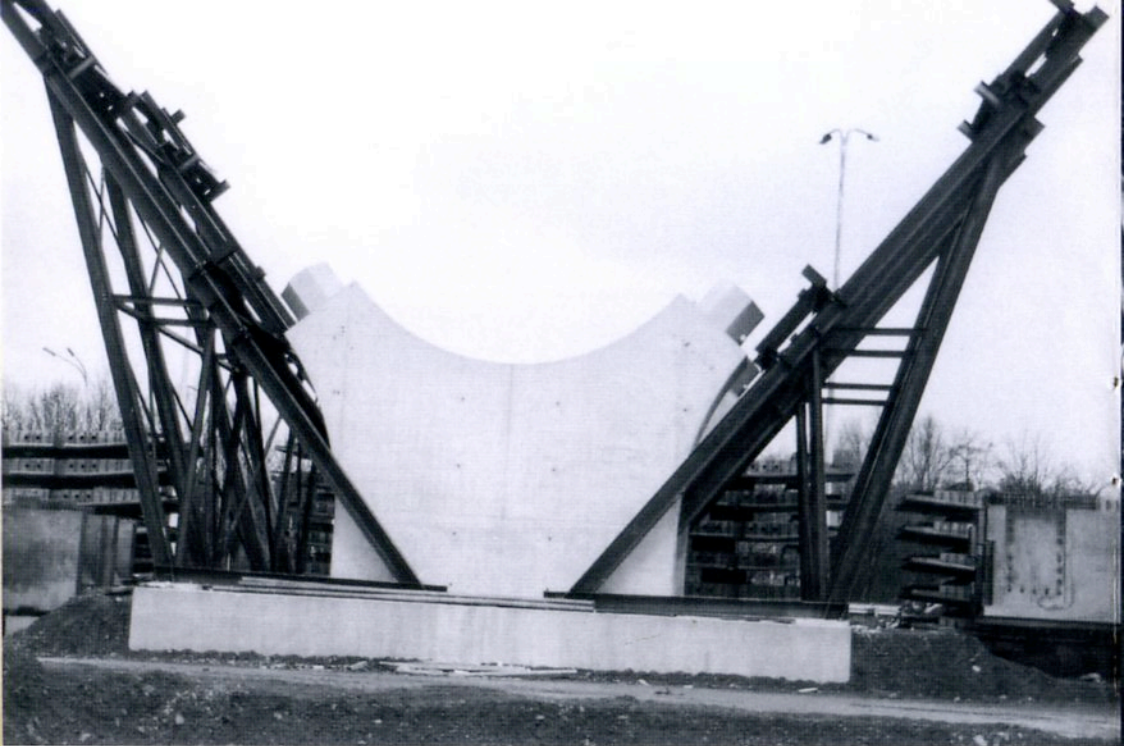
*Les photos relatives à ce chapitre ont été dispersées sur les pages noir et blanc pour laisser les couleurs aux paysages, d'où ce désordre relatif dans la suite logique du dossier.*

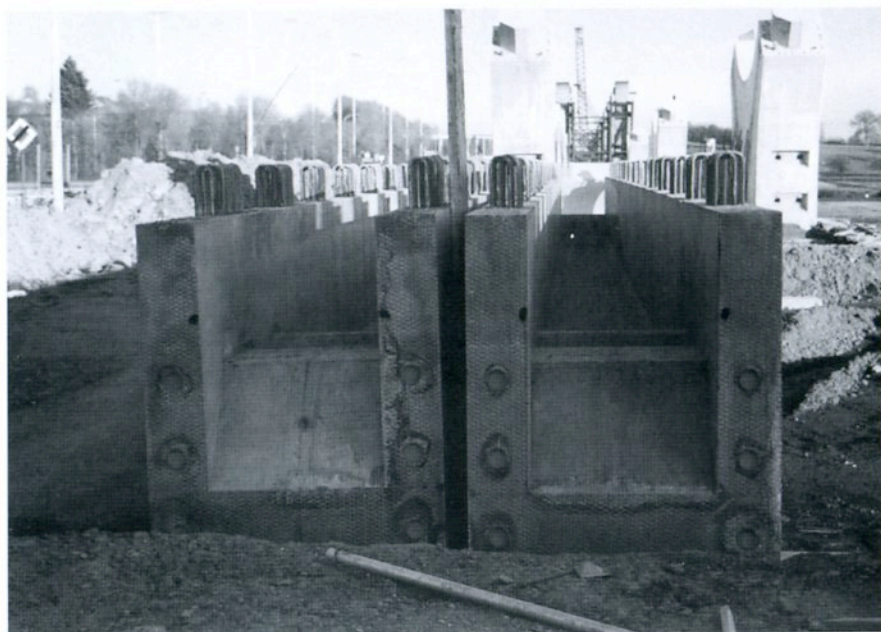












**Les travaux de l'échangeur d'Elsaute l'année dernière et aujourd'hui terminés**

Page 48↑ : Le nouveau pont routier sur l'autoroute

Page 48→ : la tranchée couverte 7155

Page 48↓ : le rond-point au dessus de la tranchée couverte





# La SNCB il y a 25 ans (1979)

## Préambule

*Faisant suite à l'article publié il y a un an, à l'occasion des 25 ans de Trans-fer, cet article va nous replonger dans le passé et nous vous proposons par ce biais de (re)découvrir l'histoire des chemins de fer belges en 1979 par le biais non seulement de Trans-fer mais aussi de l'indicateur.*

*Pour les amateurs de statistiques, Trans-fer parut cette année-là cinq fois ce y compris un spécial consacré au plan de restructuration, nous en reparlerons plus loin. Cet article couvre aussi la fin de l'année 1978.*

## Un hiver rigoureux

La nuit du 30 au 31 décembre 1978, de violentes chutes de neiges vont être responsables de nombreuses perturbations non seulement sur le réseau de la SNCB mais aussi pour le pays tout entier. 1979 débute avec une offensive hivernale.

La SNCB, connaîtra de nombreux problèmes. La couche de neige était épaisse et les températures basses ; il n'en fallut pas plus pour paralyser nombre d'aiguillages. En fait la neige qui fondait regelait immédiatement et bloquait les aiguilles, ce qui nécessitait un dégagement manuel. Or chacun le sait, si on n'a pas le contrôle des aiguillages, il devient difficile de faire circuler les trains. Les retards furent nombreux le 31/12 et déjà à cette époque, une certaine presse écrite en avait fait ses choux gras, obligeant le ministre de tutelle à intervenir sur les ondes de la RTBF pour calmer quelque peu le jeu et demander à chacun de la retenue...

Outre les problèmes d'aiguillages, le matériel fut aussi victime de défaillances diverses suite à ces conditions climatiques extrêmes... sans compter les problèmes rencontrés par le personnel pour arriver à son lieu de travail.

Néanmoins, après une courte période de désorganisation, le trafic reprendra sur toutes les lignes et la situation se normalisera peu à peu. Des mesures de fortune furent aussi prises pour assurer un service le plus valable possible vu la situation critique, ce qui ne manqua pas nuire à l'image de la SNCB. Parmi celles-ci, relevons le fait de transformer des trains semi-directs en omnibus sur une partie de leur trajet, ceci afin de suppléer à la suppression des omnibus sur certains parcours ; en gare de Namur, des automotrices assurent la fonction de salle d'attente chauffée ; des trains internationaux sont détournés et évitent la jonction Nord-Midi à Bruxelles.

## Infrastructure

Chaque année la SNCB procède à de nombreux travaux pour entretenir et moderniser son réseau, ce fut aussi le cas en 1979.

De nombreux travaux avaient pour objet de *supprimer des passages à niveau*, source considérable d'accidents et d'autres préparaient *la venue de l'électricité*. Ainsi par exemple, il est décidé lors du Conseil d'Administration du 27.10.1978 de relever l'assiette de la ligne 57 entre Grembergen et Lokeren afin de supprimer 7 passages à niveau ! Cela c'est pour le plus spectaculaire, mais les suppressions de PN ont lieu sur tout le réseau : le même CA approuve les travaux permettant de supprimer les PN

n°111 à Yvoir (ligne 154), n°90 à Marche-les-Dames, n°65 et 66 à Wanze (ligne 125), n°23 à Remicourt (ligne 36), n°3 et 5 à Tournai (ligne 78), n°5 à Bressoux (ligne 40) et n° 17 à Deurle (ligne 75).

Il est aussi question de repeindre toute une série de bâtiments ferroviaires dont par exemple le bâtiment de la gare de Tournai. Il est aussi décidé de construire de nouveaux halls aux ateliers de Cuesmes et de Bascoup.

Lors d'un autre CA (24/11/78), d'autres travaux sont approuvés et notamment l'entretien des gares de la ligne 38 entre Chênée et Battice, l'établissement de raccordements à haute tension à la gare de Bertrix, la réfection des toitures des ateliers Haine-Saint-Pierre, de Ronet et de Latour, la construction d'un bâtiment de service avec sous-station de signalisation à la gare de Bleton, l'entretien des bâtiments des ateliers ES à Etterbeek, une nouvelle cabine de signalisation à Groenendaal en relation avec l'établissement d'une troisième voie sur la ligne 161 entre Ottignies et Bruxelles, l'aménagement de la place de la gare et construction d'un parking et d'une gare d'autobus à Boom, le remplacement de tabliers métalliques sur le Demer à Aarschot.

Le CA du 22/12/1978 approuve aussi son lot de travaux. Il est notamment décidé la construction d'un nouveau bâtiment de gare pour les voyageurs à Justin (ligne 154), l'aménagement de la gare de Bertrix, l'aménagement de l'agence commerciale au Boulevard Adolphe Max à Bruxelles, le renouvellement des parties métalliques et de vitres de la faîtière du hall couvert de la gare centrale à Anvers, la construction de deux installations de lavage de matériel à installer aux centres routiers de Bruxelles-Tour-et-Taxis et Antwerpen-Schijnpoort.

La liste n'est pas exhaustive mais veut donner un aperçu des nombreux travaux entrepris à une époque où les moyens financiers étaient peu nombreux...

En 1979, une nouvelle ligne va être inaugurée: la *ligne 21 entre la Y Boksbergheide et Genk*. Nouvelle ligne à double voie électrifiée, elle sera desservie par des trains semi-directs vers Hasselt et Bruxelles avec accouplement à Landen avec une tranche venant de Liège. Suite à l'ouverture de cette nouvelle ligne, la ligne 21A vers Eidsen voit son avenir assombri par des menaces persistantes de suppression, qui deviendra effective en 1984...

Cette année-là, une autre ligne fait aussi parler d'elle : la *ligne 62 Torhout - Oostende*. Certains membres du conseil d'administration de la SNCB auraient voulu voir cette ligne ouverte au trafic des voyageurs afin de permettre une relation rapide entre Lille, Kortrijk et Oostende. Malheureusement, il n'en sera rien car les plans de la SNCB étaient autres : la modernisation et l'électrification de la ligne Kortrijk - Brugge. A l'origine, il était prévu de maintenir l'assiette dans le patrimoine de l'état pour une réaffectation rapide en cas de concrétisation de ce projet. Nous savons aujourd'hui que cette ligne est devenue une merveilleuse piste cyclable.

Lors de sa séance du 30 mars 1979, le Conseil d'administration décide entre autres l'installation d'un télépancartage à Charleroi-Sud et à Liège-Palais, l'électrification de la ligne Bruxelles - Dendermonde, la construction d'un nouveau bâtiment des voyageurs à Waregem, l'électrification de la ligne La Louvière - Mons - Tournai, la participation de la SNCB à un réseau international de transmissions de données pour la réservation des places en trafic voyageurs et pour les échanges de matériel de transport de marchandises.

Un Arrêté Royal du 15 mai 1979 intègre la ligne 36C dite « de l'aéroport » au réseau SNCB avec effet au 27 mai 1979.

Lors de sa séance du 27 avril 1979, le Conseil d'administration approuve divers chantiers dont la construction d'une nouvelle gare à Tilly (ligne 140), le renouvellement des abris parapluies de la gare de Verviers-Central ainsi que ceux de la gare de Courtrai.

## Électrification du réseau

De nombreuses lignes sont en cours d'électrification ou en projet. Nous vous proposons de passer en revues ces lignes et comparons avec la situation actuelle:

- *Les lignes 16 et 35* (axe Antwerpen – Hasselt) sont en bonne voie en cette année 1979 ; *sur la ligne 52* (Antwerpen-Zuid – Boom) des travaux préparatoires sont en cours (renouvellement des traverses). Notons pour cette dernière ligne qu'il était prévu d'électrifier la ligne jusqu'à Dendermonde. Nous savons qu'il n'en sera rien et qu'il faudra près de deux décennies pour mener à bien ces travaux entre Boom et Puurs.
- Du côté wallon, ce sont les lignes formant *l'axe Charleroi – Mons via Manage* qui sont en cours d'électrification (lignes 117 et 118). La mise en service de la traction électrique sur la ligne 117 est prévue pour mai 1979. Afin de profiter directement de la traction électrique et de supprimer un relais de traction à Charleroi, il a été prévu de faire passer les trains Liège - Charleroi – Mons par Manage, Ecaussinnes et la bifurcation d'Ecaussinnes pour rejoindre la ligne 96 vers Mons. Cette situation fut transitoire avant de bénéficier de l'itinéraire « direct » via La Louvière dont la mise en service est prévue pour septembre 1980.
- A l'époque, on envisageait aussi l'électrification de la *ligne 113* entre *Piéton et Manage* de même que celle de la *ligne 108* *Haine-Saint-Pierre – Binche* dont les plans sont soumis aux instances régionales et locales concernées par la direction générale de la SNCB. Si l'électrification de la ligne 113 ne semble pas poser de problème, par contre les autorités binchoises sont quelque peu réticentes à l'électrification de la ligne 108 ! L'histoire nous montrera que ce plan ne sera pas appliqué tel quel puisque la ligne 113 sera supprimée en 1984 et que celle de Binche sera bel et bien électrifiée.
- Signalons encore des travaux préparatoires à l'électrification de la *ligne 40* entre *Bressoux et Visé*. Les *Nederlandse Spoorwegen*, à l'époque, n'ont encore pris aucune décision quant à l'électrification du tronçon Frontière – Maastricht.
- Enfin, mentionnons la volonté d'électrifier la *ligne 24* *Visé – Montzen* et de créer à Montzen une immense gare bicourant, une idée aujourd'hui abandonnée;
- la *ligne 42* *Rivage – Gouvy* apparaît aussi dans les lignes à électrifier alors que cette ligne est pressentie pour être abandonnée... En fait, les Chemins de Fer Luxembourgeois ont de nombreux problèmes avec les nombreux tunnels qui jalonnent leur tronçon et notamment au niveau du gabarit. Les Grands-Ducaux souhaiteraient que le trafic Liège – Luxembourg soit détourné par la ligne de l'Ourthe, Jemelle et Arlon ! Les rumeurs de suppression des trains directs Luxembourg – Liège par la « *ligne du Nord* » provoqueront une levée de bouclier de la part des usagers et riverains de cette ligne qui demandent sa modernisation plutôt que son abandon.
- Les lignes *94* *Hal – Tournai – frontière* et *75* *Gand – Courtrai – frontière* apparaissent aussi dans les plans d'électrification mais là, c'est un problème entre

SNCF et SNCB qui retarde le début des travaux. A l'époque, on s'oriente vers l'implantation de gares bicourant simplifiées à Blandain et à Tourcoing.

- L'électrification de la *ligne 154* entre *Namur* et *Dinant* est également acquise.

Une nouveauté fait son apparition dans les plans d'électrification: le 25 kV alternatif ! En fait, la direction ES qui a fait les premières études préparatoires pour l'électrification des lignes de l'axe Athus – Meuse est arrivée à la constatation suivante: le nombre de sous-stations de tractions, pour une électrification en 3 kV, devrait s'élever à 6, ce qui est jugé prohibitif eu égard la rentabilité de la ligne. D'où l'idée d'une électrification en 25 kV qui réduirait le nombre de sous-stations à 3 ou 4. Des zones neutres pour le passage entre les deux types de courants seraient prévues entre Libramont et Bertrix, Dinant et Anseremme et entre Arlon et Athus. On sait maintenant que cette option sera retenue dans le cadre du projet STAR 21 dans les années 1990 !

Dans *Trans-fer* n°7, on évoque la possibilité d'électrifier la ligne 154 entre Namur et Dinant ainsi que la ligne 42 en courant alternatif. Si ce ne sera pas le cas sur la première ligne, ce sera bien cette solution qui sera retenue pour la ligne 42! Comme quoi, l'histoire est parfois un éternel recommencement !

## Matériel roulant

Lors de la séance du 22/12/1978 du Conseil d'Administration de la SNCB, il est décidé de commander des bogies destinés à 35 automotrices doubles.

1979 verra l'apparition des premières machines série 53 avec cabines flottantes. En effet, le 19 février, la 5306 sort de grande révision de l'AC de Salzinnes transformée. Finies les rondeurs, maintenant le gros nez est « cassé ». Cette modification de l'esthétique de ces machines était avant tout destinée à améliorer le confort acoustique et ergonomique du machiniste. Comme à l'accoutumée, le parcours d'essai de la machine se fera en tête d'un train Namur - Dinant – Givet et retour.

1979 voit aussi la réduction des services des locomotives électriques série 29. De nombreuses machines sont garées en réserve à Ronet. La 2911 est quant à elle déjà désignée pour le musée.

Les automotrices « SABENA »<sup>10</sup> sont modifiées suite à l'intégration de la ligne 36C dans le réseau SNCB. Les inscriptions « SABENA » disparaissent et une bande jaune apparaît au-dessus du compartiment entre le fourgon et la première plate-forme afin de signaler la 1<sup>ère</sup> classe. Le tarif entre l'aéroport et Bruxelles sera adapté.

Lors du CA du 27 avril 1979, il est décidé d'acquérir 30 locomotives électriques à thyristors de grande puissance et aptes à 160 km/h (future série 27). Lors d'un autre CA (le 25 mai 1979), on décide de passer une nouvelle commande de voitures de première classe destinées au service intérieur (probablement du type M4).

Un petit jeu de passe-passe avec des locomotives série 25: la 2557 (bitension) est accidentée à Kapellen. Pour la remplacer, on utilisera une technique d'échange avec la 2504 qui deviendra bicourant et recevra le numéro 2557. Quant à la 2557 (ex-140.005, 125.105 et 2521) deviendra après réparation la 2504 ! Vous suivez toujours?

---

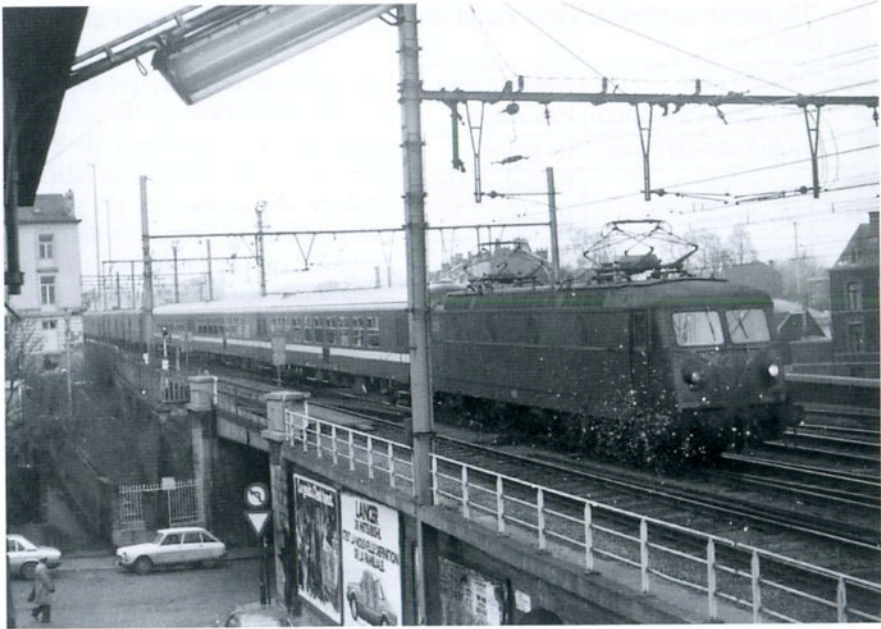
<sup>10</sup> - 6 automotrices doubles, tranche 1970, numérotées 595-600, avec aménagements particuliers (dont un grand compartiment fourgon et un aménagement particulier de compartiments à voyageurs)

En vue de l'exploitation par rames réversibles électriques, les locomotives de la série 25 (monotension) qui sont, à l'époque en grande révision, sont également transformées pour être aptes à la réversibilité. Dans la foulée, il est prévu de transformer un certain nombre de voitures M2 du type BD en voitures équipées de cabines de conduite compatibles avec des locomotives électriques. La première relation sur laquelle elles devaient entrer en service était Antwerpen – Aarschot.

Après les locomotives diesel 5540 et 5542, c'est au tour des 5510 et 5523 d'être équipées de générateurs permettant le chauffage électrique des rames.

Certaines machines électriques série 29 sont encore signalées en septembre 1979 en tête d'omnibus Charleroi – Namur. Il s'agit là d'une petite renaissance pour ces vétérans du rail belge !

La nouveauté de 1979 côté matériel, c'est l'arrivée des M 4. Même s'il ne s'agit encore que de parcours d'essais, le fait est important à signaler. Les voitures M 4, commandées à 455 exemplaires, sont la deuxième plus grande série de voitures achetées par la SNCB après les M2. Il n'était pas prévu à l'époque, et à l'instar de ce qui s'est produit pour les M6, d'acquérir des voitures équipées de cabines de conduite pour la marche en réversibilité.



**Une des premières rames de voitures M4 en service sur l'axe Verviers – Ostende : pousse d'un train sur les plans inclinés « à la poulie » à Liège-Guillemins par la locomotive d'allège de l'époque, la 2208 (photo R.Marganne – 22.11.80)**

Autre projet resté dans les cartons de 1979 : déjà à cette époque la SNCB avait pensé à s'équiper de machines tricourant pour assurer la traction entre Paris – Bruxelles et Köln ainsi que Bruxelles – Köln. Elles auraient dû ressembler aux machines de la série 20, les plus récentes à l'époque, mais sans frein rhéostatique. On évoquait la libération des 15 et des 16 vers des services plus exotiques tels des

marchandises et voyageurs sur l'axe Roosendaal – Antwerpen – Gent – Kortrijk – Lille ou bien encore des trains de voyageurs Antwerpen – Hasselt – Montzen – Aachen Hbf!

## Exploitation

Depuis le 1er janvier 2004, les trains et gares de la SNCB sont des espaces entièrement non-fumeurs, nul ne l'ignore plus actuellement. Et en 1979 me direz-vous? Et bien, voici ce que l'on peut relever dans un numéro de Trans-fer: dans le cadre d'une campagne anti-tabac, le RIC (qui sera intégré à l'UIC dès le 1/1/1980) impose une nouvelle répartition des compartiments fumeurs/non-fumeurs à dater du 27.5.1979. La répartition est assez inégale selon le nombre de compartiments: ainsi pour une voiture à 10 compartiments, la proportion est de 6 NF pour 4 F (soit 60% de places non-fumeurs), par contre pour une voiture à 2 compartiments, la proportion est de 1/1 (soit 50% de places non-fumeurs).

1979, c'est aussi le premier examen de garde ouvert à l'autre sexe! Une révolution en soi, puisque pour la première fois, des agents féminins auront un poste en rapport avec la circulation des trains. Et déjà, Trans-fer pose la question: à quand des femmes conductrices de locomotives? Chose devenue réalité il y a quelques années déjà!

Un certain nombre de gares voient leur appellation modifiée à partir du service d'été 1979 :

Ligne	Ancien nom	Nouveau nom
28	Bruxelles-Pannenhuis	Pannenhuis
73	Adinkerke-De Panne	De Panne
106	Ecaussines	Ecaussines-Nord
124	Nivelles-Est	Nivelles
125	Huy-Nord	Huy
125	Rue Général Leman	Leman <sup>11</sup>
130	Couillet-Centre	Couillet
139	Bierges-lez-Wavre	Bierges <sup>12</sup>
140	La Roche (Brabant)	La Roche
140	Strichon-Mellery	Mellery
162	Longlier-Neufchâteau	Neufchâteau

Une décision originale prise lors du CA du 29/06/1979: « Vu le niveau insuffisant des fournitures de gasoil pour la traction diesel et la nécessité de faire des économies de produits énergétiques, le Conseil a décidé de procéder à la réduction de la composition des trains de voyageurs à partir du 1er juillet ».

### Le service 1979 – 1980 de la SNCB

Les arrêts voyageurs suivants sont supprimés: (42) Quarreux – (44)

La Reid – (69) Zillebeke – (78) Boussu-Haine – (163) Morhet, Bernimont – (165) Rossart – (166) Martouzin, Walzin.

Quelques mots à propos de l'indicateur 1979-1980: pour la première fois, l'indicateur officiel paraît au format 14,5 cm sur 21 cm, soit le format A5 et est réalisé en photocomposition, ce qui entraîne quelques modifications dans les symboles utilisés pour désigner les périodes de circulation des convois. Sont néanmoins maintenues les appellations « TA », « TT » et « M ». Il coûtait 120 BEF soit ± 3 €.

<sup>11</sup>- Malgré cela, la plaque mentionnant le nom de l'arrêt comporte toujours l'ancienne appellation en 2004.

<sup>12</sup>- ... qui deviendra Bierges-Walibi et puis Bierges-Six-Flags. Ne s'agirait-il pas de la gare ayant le plus de fois changé de nom ?

Les nouveautés de ce service sont:

- La mise en service de la ligne 21 vers Genk. Le trafic sur la ligne 21bis vers Eisdien est fortement réduit.
- L' « *Ardennais* », train touristique Anvers – Gouvy et au-delà à pour destination finale Ettelbrück au lieu de Bastogne.
- Le « *Hageland Express* » a pour destination Genk au lieu de As suite à la mise en service de la nouvelle ligne vers Genk.
- Un nouveau train touristique est mis en route entre Bruxelles et Bokrijk tous les jours en saison estivale.
- Suite à la mise en service de la traction électrique entre Braine-le-Comte et Charleroi, un train cadencé est proposé chaque heure entre les deux villes.
- Suite aux travaux sur la dorsale wallonne entre Mons et Manage, les trains sont détournés et ne desservent plus La Louvière.



**La nouvelle gare de Manage en construction – photo R. Marganne – 16.07.79**

- La ligne 57 Termonde – Lokeren est partiellement rouverte. Desserte uniquement les jours ouvrables (du lundi au vendredi)
- Les trains assurant la liaison Antwerpen – Oostende marquent un arrêt à Lokeren mais non plus à Gent-Dampoort.
- Sur l'axe Antwerpen – Herentals – Turnhout un service cadencé horaire est instauré le samedi jusqu'à 18 heures, l'indicateur annonce aussi la suppression de quelques trains l'avant-midi en semaine suite aux travaux d'électrification.
- Sur la ligne 69 entre Ieper et Poperinge, un service cadencé horaire est instauré en semaine entre 8 et 16 heures.
- Enfin, sur la ligne 58 Gand – Eeklo, deux nouveaux trains sont mis en route les jours ouvrables.

## Le plan de restructuration des chemins de fer belges

S'il est un sujet qui a fait coulé pas mal d'encre en cette année 1979, c'est bien le projet de plan de restructuration envisagé par la SNCB. Le séisme fut tellement grand que Trans-fer consacra à ce sujet un numéro spécial.

Nous aurons l'occasion de revenir plus en détail sur le plan de restructuration lors d'un prochain article. En effet, le 3 juin 2004, cela fera exactement 20 ans que la SNCB roule au rythme des circulations cadencées sur tout son réseau et que les trains « IC » et « IR » ont fait leur apparition.

L'on constate néanmoins, qu'il aura fallu cinq années pour arriver à ce plan IC-IR de 1984.

Comment en est-on arrivé là? Plusieurs constatations doivent être posées : l'évolution de plus en plus divergente des recettes et charges, évolution liée à une situation défavorable au rail suite à la situation économique du pays, des charges trop importantes causées par une main d'œuvre nombreuse et la différence entre les recettes et les dépenses pour prestations à la collectivité. Le trafic voyageur a aussi baissé de 23.33% entre 1961 et 1977 : le trafic est concentré sur un nombre d'heures minimum et sur certains axes et gares.

La situation est également analysée pour le trafic marchandises et n'est guère plus brillante.

Voilà donc posées les balises d'une réorganisation indispensable mais que personne ne veut accepter comme cela.

Disons le tout de suite, le plan de restructuration élaboré en 1979 était encore plus ravageur que ses successeurs malgré quelques points positifs.

L'objectif du plan de restructuration est de reprendre des parts de marché à la route en organisant le trafic ferroviaire de manière claire, organisée en alliant fréquences et vitesse.

Nous étudierons ici la partie « voyageurs » de ce plan. La première constatation faite par les auteurs du rapport est que le chemin de fer continue de se comporter comme au début du siècle et qu'il est plus que nécessaire de s'adapter et de renouveler entièrement l'offre de transport.

Les auteurs du projet constatent que tant la voiture (surtout la voiture devrions nous dire) et l'autobus sont des acteurs importants dans les déplacements de nos concitoyens. Ils encouragent donc les chemins de fer à se spécialiser dans les secteurs où il peut être compétitif : exploitation du transport rapide à moyenne et à longue distance entre grands centres, service navette de pointe, pour lequel le rail est compétitif suite à sa grande capacité, exploitation d'une desserte omnibus locale concentrée essentiellement sur la desserte des grandes agglomérations ; le chemin de fer renonce aux dessertes extensives trop coûteuses, du ressort de l'autobus, amélioration du service à la clientèle par un renforcement du réseau de vente et de l'information (accueil, système tarifaire approprié, amélioration de fréquence, vitesse, confort et sécurité).

La SNCB ne semble plus guère placer d'espoir dans le trafic touristique et encore moins dans les dessertes « semi- et rurales ». L'idée généralement véhiculée à cette époque est que les trains omnibus gênent le trafic rapide et le retardent ! Vingt-



cinq ans plus tard, malgré des exemples nombreux des pays voisins montrant qu'il est possible de revaloriser des lignes d'intérêt local, le raisonnement est toujours le même dans le cadre des projets élaborés par la SNCB. Nous n'épiloguerons pas là-dessus, ce n'est pas le but de cet article.

Comment arriver à ce réseau « optimisé » ? Par l'introduction d'un réseau *InterCity* (IC) et une desserte omnibus de « banlieue » concentrée autour de 14 centres et s'étendant en étoile autour ceux-ci sur une distance de  $\pm 30$  km.

Le réseau *InterCity* développé dans ce plan comprend 2 200 kilomètres de ligne et devient l'épine dorsale du réseau. Ainsi 83 gares importantes de Belgique sont reliées entre elles par un système de trains cadencés horaire. La vitesse commerciale s'établit entre 90 et 120 km/h.

Ce plan préconise des trajets les plus longs possibles générateurs d'économies de manœuvre, permettant une occupation des voies réduites, et un nombre de rames nécessaires réduit au maximum. Pour le voyageur, le système présente aussi des avantages : cadence horaire, origines, destinations et arrêts intermédiaires toujours identiques tout au long de la journée.

Pour un aperçu des relations envisagées à l'époque. Nous voudrions seulement relever quelques éléments qui n'ont pas été concrétisés lors de l'application du plan de 1984.

- Ainsi, la relation Lille – Antwerpen – Hasselt – Maastricht – Aachen-Hbf, bien que reprise en 1984 mais scindée en deux relations distinctes et dont la branche Antwerpen – Aachen n'a jamais été concrétisée, si ce n'est l'éphémère service IC-D organisé toutes les deux heures entre Antwerpen-Centraal et Hasselt entre 1984 et 1988.
- L'IC-D Bruxelles – Tournai – Lille a disparu du fait de l'intégration de la Belgique dans le réseau TGV-trans européen. A l'époque on n'y songeait même pas!
- L'IC-H mérite qu'on s'y attarde car il propose pas moins qu'une relation Valenciennes – Mons – Bruxelles – Namur – Arlon – Luxembourg ! Quand on connaît les difficultés d'exploitation de la ligne 162 on peut s'étonner de voir apparaître une telle relation ! Rappelons aussi que si Valenciennes a encore été évoquée comme terminus d'une relation IC au départ de la Belgique, cela fait donc plus de 20 ans que cette idée sera restée à ce stade de projet...
- L'IC-I Anvers – Aarschot – Hasselt – Liège – Eupen envisagé peut également apparaître comme une curieuse combinaison ; notons cependant que Welkenraedt est délaissée de ce réseau *InterCity*.
- L'IC-J, Ath / Courtrai – Tournai / Mons – Charleroi – Liège-Palais qui sera en partie concrétisé en 1984, avait dans ce premier projet une particularité puisqu'une partie du train devait prendre la direction d'Ath au départ de Mons et devait être amorcé de Kortrijk.
- L'IC-K Ostende – Courtrai – Bruxelles – Louvain – Aarschot – Turnhout mérite que l'on s'attarde sur son cas également : il prévoit ni plus ni moins d'emprunter la ligne 29 entre Aarschot et Herentals, qui n'existe plus aujourd'hui.
- Pour l'IC-L Anvers – Herentals – Turnhout / Neerpelt, l'on retiendra la volonté déjà à l'époque d'atteindre Weert, au-delà de Neerpelt. Un projet dans la boîte à idées en 2004 !
- Relevons aussi une relation directe Bruxelles-Midi – Charleroi-Sud sans arrêt intermédiaire (IC-T) et la relation IC-Q qui prévoit une relation Antwerpen – Gent via Mérode et la ligne 26, Hal, Enghien et Zottegem ! Pour finir cette analyse sommaire, notons la création d'une relation Liège -Luxembourg par Marloie.

Notons encore l'abandon des dessertes de Poperinge, de la ligne 42 entre Rivage et Troisvierges, l'abandon de toute desserte au sud de Bertrix, Virton devant être desservi au départ d'Arlon via Athus !

Outre les trains IC et les trains omnibus, il était prévu aux heures de pointe de renforcer ou de dédoubler les trains IC et omnibus, de créer des dessertes spéciales. Enfin, certains points d'arrêt non repris dans l'offre de base auraient été desservis par des trains de navetteurs. On estimait à l'époque que les 343 points d'arrêt non repris dans l'offre IC et omnibus représentaient à peine 4% du total moyen quotidien. On estimait aussi qu'avec ce système de desserte spéciale aux heures de pointe, quelque 25 000 des 34 000 personnes concernées auraient pu continuer à prendre le train. Les 9 000 autres auraient dû se rabattre vers une autre gare.

Pour terminer l'évocation de ce projet de plan de restructuration, un mot à propos des trains internationaux où il était question de mettre l'accent sur les liaisons intervilles rapides assurées en partie par les InterCity et en partie par les TEE. Il était déjà question de renforcer l'offre vers Paris.

Il était aussi question d'améliorer l'offre de trains de nuit... notamment vers la Côte d'Azur, Bâle et Milan. On était loin des TGV qui évinceraient tous les trains classiques !

Un dernier mot à propos des espoirs placés dans ce plan : un accroissement de 9% du nombre de voyageurs...

## Quelques statistiques

### **Lignes rayées de l'inventaire:**

Ligne 108 section Peissant – Erquelines, classée hors service, rayée de l'inventaire au 28/3/1979

### **Ligne remise en service:**

Ligne 57 le 27/5/1979 entre Lokeren et Zele avec desserte de Bokseelaar.

### **Lignes dont le démontage est décidé :**

Ligne 62 Oostende – Torhout ;

Ligne 65 Menen – Beitem ;

Ligne 88 Antoing – Bléharies ;

Ligne 98C Saint-Ghislain-Hornu – Hornu (Route) ;

Ligne 137 Acoz – Gougnies.

Ligne 150 Hour-Havenne – Houyet-Ardenne ;

### **Electrification**

Lignes 117 et 96/1 : le 26/04/1979 à 0h00: mise sous tension entre Luttre – Manage et Braine-le-Comte.

### **Modification des vitesses de référence**

Ligne 15 Y Drabstraat à Y Zonhoven : 90 km/h

Ligne 19 Mol – Neerpelt : 120 km/h

Ligne 21A Hasselt – Y Boksebergheide : 120 km/h

Ligne 21A Y Boksebergheide – As : 90 km/h

Ligne 21D Y Boksebergheide – Genk : 120 km/h

**Nouvelles gares mises en service en 1979 :**

*Roeselare (15-05-1979) – Huy (16-05-1979) – Manage (22-05-1979) – Genk (27-05-1979).*



**Une locomotive SNCB série 29 et une rame de voitures M2 en gare bicourant de Jeumont en 1979 (photo R. Marganne)**

## Postface

Voilà qui clôture cet article évoquant les événements de l'année ferroviaire 1979. Comme on aura pu le lire, la SNCB se trouvait vraiment à la croisée des chemins entre plan de restructuration et modernisation de son offre et de son réseau dans la continuité de son histoire. Cette année aura surtout été marquée par un grand nombre de commandes de matériel neuf, la mise en service de nouvelles lignes, de nouvelles électrifications et de nouveaux bâtiments de recettes. Pourtant, la situation économique du pays n'était pas brillante et ce n'était encore rien à côté de ce qui attendait les chemins de fer dans les années 1980 lorsque la crise fera rage et que les coupes budgétaires seront la norme ! Mais cela, c'est une autre histoire que l'on vous contera dans un prochain numéro en 2005 !

Eric Gagla

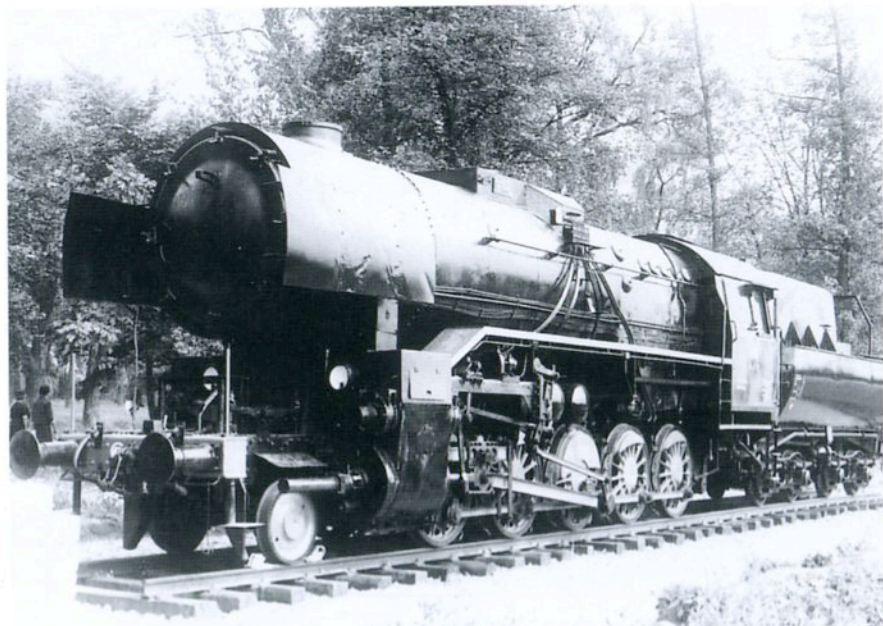


*Echternach* le 22.09.63 (↑) : autorail De Dietrich et remorque pour Ettelbruck  
et le 19.05.64 (↓) : train spécial à l'occasion de la procession dansante : locomotives  
série 900, voitures à 3 essieux ex-PH et fourgon ex-DR (photos Ch.-L. Mayer)



## Luxembourg 2004 : anniversaires

En 2004 divers anniversaires font remémorer des événements qui ont marqué le rail luxembourgeois. 1904 fut l'année de l'inauguration de la dernière véritable ligne de chemin de fer ; 1964 fut une année particulièrement noire avec la suppression de la ligne de la Sûre, la fin de la traction à vapeur et la disparition du dernier tramway ; 1974 fut l'année de la jonction électrique avec le réseau allemand.



Bettendorf – parc municipal : la 5519 (renumérotée 5513) des CFL, remise en peinture et devenue monument (16.08.65 - photo de l'auteur)

### 1904 : Inauguration de la dernière ligne de chemin de fer

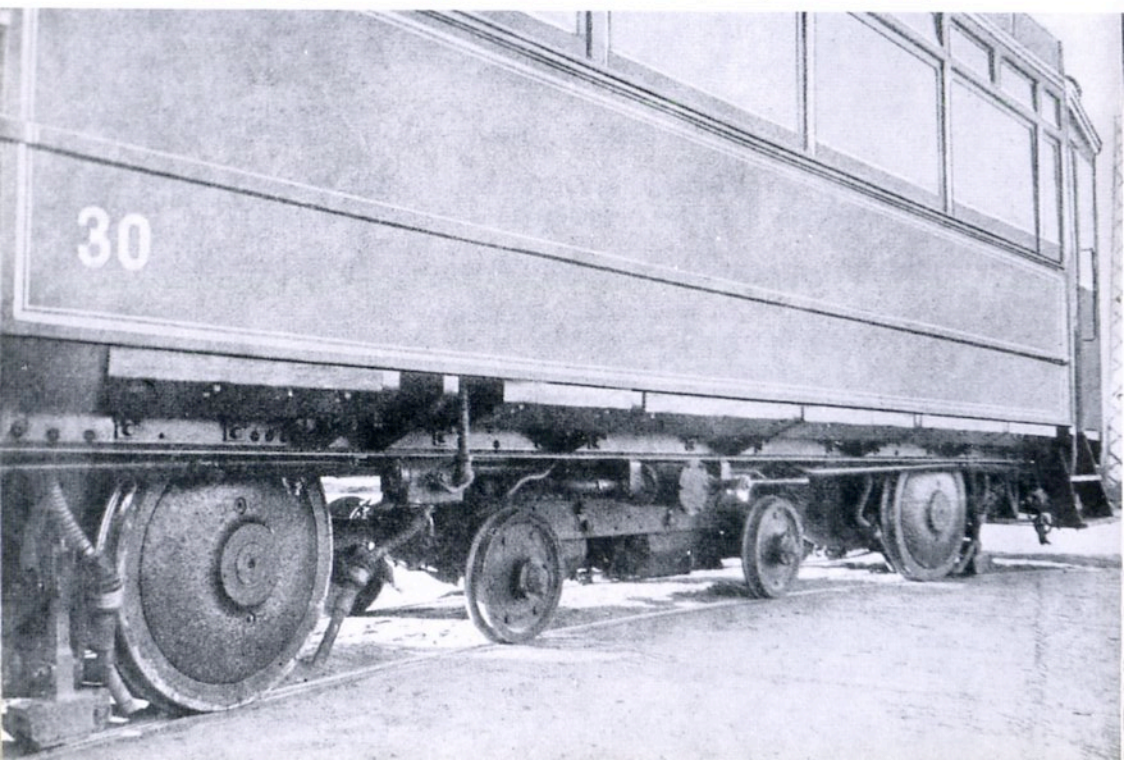
Le 20 avril 1904 fut inauguré très solennellement le chemin de fer à voie étroite de Luxembourg à Echternach, mieux connu sous son sobriquet de « Charly », d'après le nom de son promoteur Charles Rischard, le *Directeur des Travaux Publics*. Construite par l'Etat sous le régime des « *Chemins de Fer Vicinaux* », cette ligne de 46 km constituait une liaison plus directe entre la Capitale et la petite ville d'Echternach, centre touristique bien connu pour sa procession dansante du mardi de la Pentecôte. Auparavant Echternach ne pouvait être atteinte que par la ligne de la Sûre, au prix d'un important détour par Ettelbruck (ligne du Nord) ou Wasserbillig (ligne d'Allemagne).

La nouvelle ligne devait constituer un maillon d'un véritable réseau ferroviaire à voie métrique, à réaliser par la jonction de lignes jusque-là isolées. Une loi de 1911 concrétisa ce projet, dont la mise en oeuvre fut malheureusement contrariée par la guerre 14-18. Bien que des travaux furent entrepris en divers endroits après la guerre, au titre de travaux de chômage, aucune des lignes prévues ne fut finalement achevée,



*Le premier train du chemin de fer Luxembourg - Echternach traversant la ville*

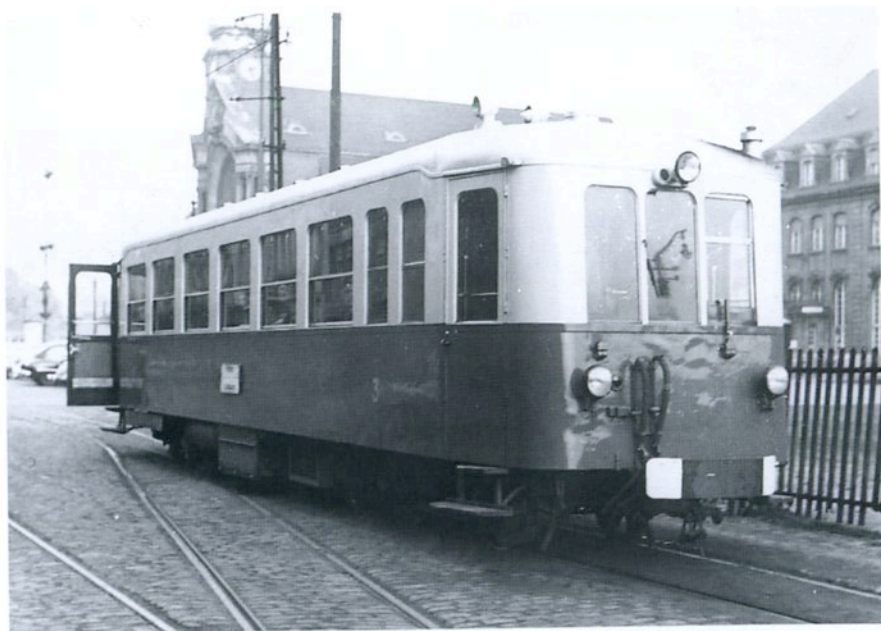
- ↑ *Luxembourg – ville haute : train inaugural vers Echternach*  
↓ *Détail du châssis à 4 essieux radiants système SLM : 2 essieux moteurs et chariot guideur supportant les moteurs de traction - voir p. 65 (coll. de l'auteur)*



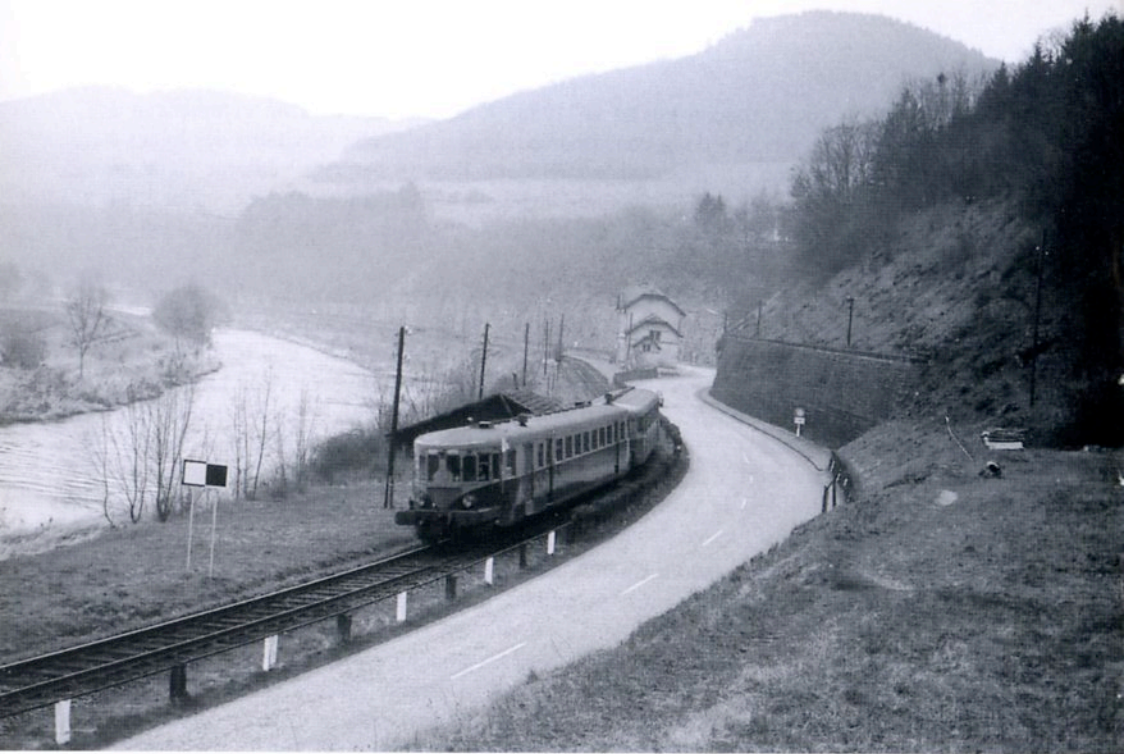
mis à part un court tronçon ouvert en 1930. A ce moment déjà on commençait à entrevoir, sous la pression de la concurrence routière, le déclin inévitable des lignes à voie étroite. La ligne d'Echternach restait donc bien la dernière véritable ligne de chemin de fer mise en service au Grand-Duché, du moins jusqu'à présent... (en 2004 devrait être prise la décision de construire une nouvelle ligne directe de Luxembourg à Esch-sur-Alzette).

La ligne était caractérisée par deux tronçons distincts. Partant de la Place de la Gare Centrale de Luxembourg, où les voies étaient communes avec celles des « Chemins de Fer Secondaires » (ligne Luxembourg – Remich), elle rejoignait à la manière d'un tramway le centre de la ville, en empruntant l'avenue de la Liberté et le fameux Pont Adolphe, œuvre du grand ingénieur français Paul Séjourné, fraîchement ouverts. Par un détour sinueux en accotement d'une route elle descendait dans la vallée de l'Alzette pour aboutir à la gare vicinale de Dommeldange, distincte de la gare de la ligne du Nord. Au delà la voie prenait, par son tracé indépendant à travers forêts et champs, le caractère d'une véritable chemin de fer.

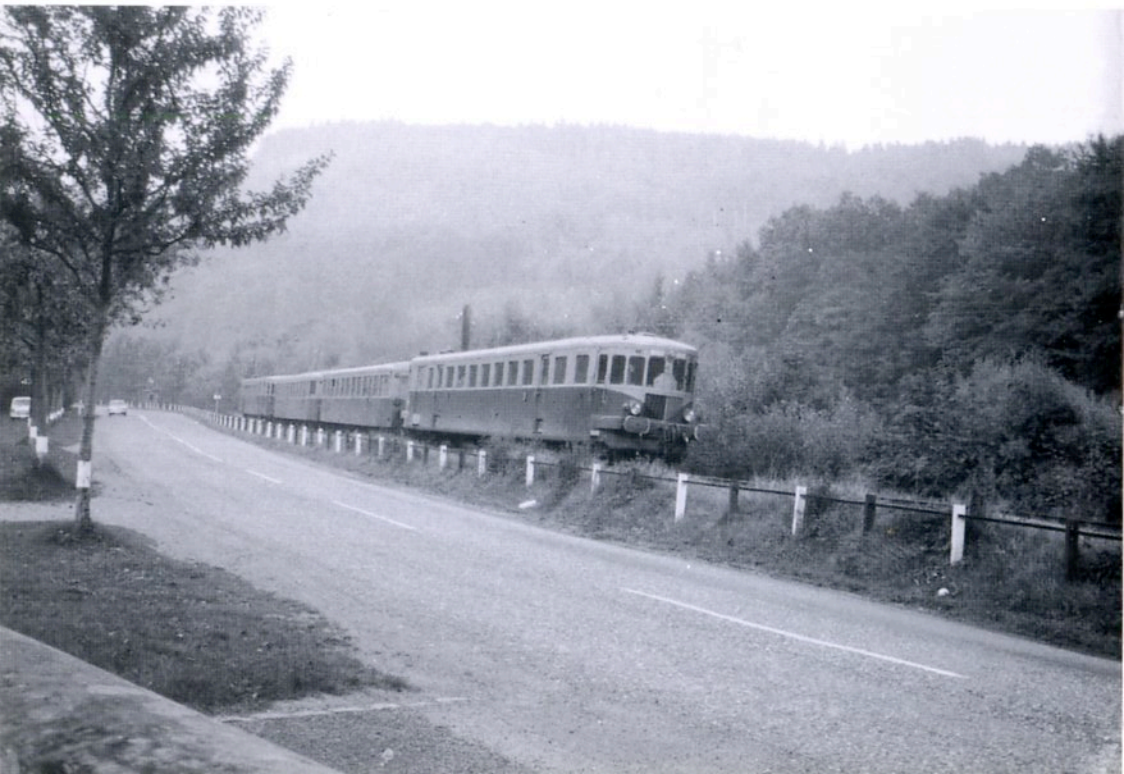
La traction était assurée essentiellement par de majestueuses locomotives du type Mallet à 4 essieux moteurs, secondées ultérieurement par trois engins 130t rachetés en 1919 aux Chemins de Fer Rhétiques (RhB) en Suisse, libérées par l'électrification de ce réseau. De grandes voitures à bogies à plate-formes composaient les rames à voyageurs. Ce matériel allait rester en activité jusqu'à la fermeture de la ligne le 6 juin 1954, soit presque jour pour jour 50 ans après sa mise en service. Un effort de modernisation avait bien été entrepris vers le milieu des années trente par la mise en route de magnifiques autorails à bogies construits par les Ateliers de Familleureux, remarquables par leur livrée bleue saphir et ivoire.



**Luxembourg, place de la gare : autorail Z 6 CFL de la ligne d'Echternach, réutilisé vers Remich, dernière ligne à voie étroite en service (1955)**



La ligne de la Sûre à Grundhof le 5.04.64 ↑ : autorail De Dietrich pour Ettelbruck  
près de Dillingen ↓ 22.9.63 : 2 autorails De Dietrich et 2 remorques pour Echternach





Sur le tronçon urbain, un premier essai de service de banlieue par automotrices benzo-électriques, livrés par les Ateliers de la Dyle de Louvain en 1912, resta sans succès. Avec le développement du quartier de l'avenue de la Liberté, le passage des trains à vapeur devenait intolérable. En 1928 le tronçon urbain fut électrifié et intégré aux réseaux des tramways municipaux, qui allaient assurer le trafic ferroviaire à l'aide d'un matériel propre. Il s'agissait de deux automotrices spéciales à 4 essieux radiant système SLM Winterthur et trois remorques, cédées durant la guerre par l'occupant au réseau d'Aix-la-Chapelle. Limité à Dommeldange, le service électrique y imposait un transbordement au train à vapeur. Ce ne fut que durant la guerre que les voitures vicinales furent tractées jusqu'à la gare centrale à l'aide des motrices, qui assuraient également la traction des trains de marchandises à travers la ville. Malheureusement les motrices furent victimes de bombardement en 1944, de sorte que durant dix ans, les locomotives à vapeur eurent à nouveau accès en ville. Pour faire fonctionner les aiguillages et la signalisation, actionnés par le pantographe à l'aide de contacts aériens, les convois devaient être précédés par une voiture-pilote des tramways municipaux.

Le service de tramways (*ligne 12*), institué en 1929 sur le tronçon électrifié, fut remplacé à son tour par autobus en 1955. L'avenue de la Liberté perdit sa dernière ligne de tram en 1961. La réapparition du rail sur cet axe dans le cadre du projet de tram-train BTB a malheureusement été empêchée, du moins provisoirement, par l'opposition farouche des commerçants et d'habitants de la ville.

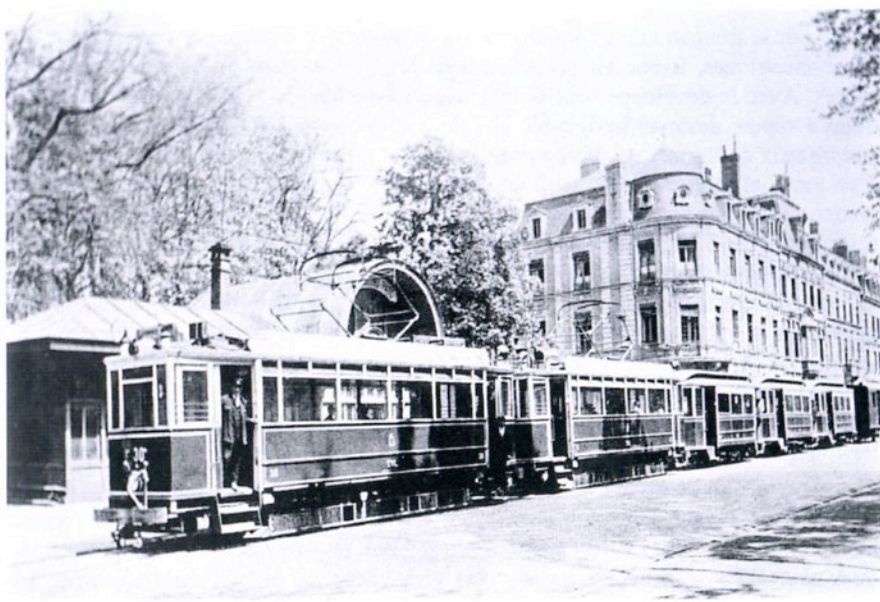
## 1964 : Suppression de la ligne de la Sûre

Au changement d'horaire d'été du 31 mai 1964 fut supprimé le trafic voyageurs sur la ligne de la Sûre de Diekirch à Echternach, suivi déjà le 12 juin par la fin du trafic marchandises. Cette ligne (dont le prolongement vers Wasserbillig avait déjà été abandonné en 1954) avait été mise en service le 20 mai 1874 par la « *Société des Chemins de Fer et Minières Prince-Henri* » (PH), en prolongement du court tronçon reliant Ettelbruck, sur la ligne du Nord, à Diekirch, qui fut ouvert en 1862 par la société « *Guillaume-Luxembourg* » (GL), tronçon toujours en service aujourd'hui, après avoir été électrifié en 1989.

Sur une grande partie de son parcours la ligne d'Echternach côtoyait, certes sur plate-forme propre, la route longeant la Sûre, formant la frontière germano-luxembourgeoise. Devant l'expansion du trafic routier l'élargissement de la route devenant inévitable : la récupération des emprises ferroviaires offrait la solution la plus aisée pour le réaliser. Ce choix priva la ville d'Echternach de tout accès par rail, les deux autres lignes qui y aboutissaient ayant été abandonnées déjà dix ans plus tôt. Mais cette solution allait éviter aux CFL un coûteux renouvellement des infrastructures centenaires, eu égard à un trafic en déclin. Jusqu'à la fin la ligne fut desservie par autorails, sauf le mardi de la Pentecôte où le trafic exceptionnel généré par la procession dansante exigeait la mise en service des longues rames de voitures.

## 1964 : Fin de la traction à vapeur

Ce fut également au changement d'horaire de l'été 1964 que les CFL retirèrent du service leurs dernières locomotives à vapeur, en toute discrétion et sans qu'aucune manifestation ait marqué l'événement.



↑ *Luxembourg* – station vicinale centre – rame TVL vicinale au grand complet (motrices 30 + 31 – remorques 112, 113, 114 + fourgon). Le gabarit du fourgon CVE est plus large que celui du matériel TVL aux normes du réseau urbain tramway

↓ 05.09.64 : cortège du dernier tram à Luxembourg : tram hippomobile (*reconstitution*) – fanfare des tramways – motrice 34 fleurie – nouveaux autobus Brossel en route vers le dépôt des TVL, à Limpertsberg, dans l'avenue de la Porte Neuve

Au lendemain de la guerre, la « *Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois* », créée pour exploiter le réseau luxembourgeois unifié de force et intégré à la DR par l'occupant durant la deuxième guerre mondiale, héritait d'un parc hétéroclite de locomotives provenant d'un côté des anciens précurseurs « *Alsace Lorraine* » (l'AL ayant exploité le réseau GL) et PH, et d'autre part de la DR allemande (locomotives récupérées au titre de remplacement des unités perdues durant la guerre). Ce parc était composé en majeure partie de locomotives de type prussien, mais comprenait aussi des engins bien spécifiques de l'ancien PH. Pour remplacer les unités les plus anciennes, les CFL acquirent jusqu'en 1949 une cinquantaine de locomotives, libérées assez vite par l'arrivée des engins modernes, les 20 électriques 3600 à partir de 1960 et les 20 diesel-électriques 1800 de 1964.

Heureux d'avoir pu se débarrasser au plus vite de la traction à vapeur coûteuse et désuète, les CFL n'ont de leur part fait aucun effort pour conserver quelque témoin du passé. Ce ne fut que grâce à l'initiative du maire de Bettembourg, lui-même ancien mécanicien de locomotive à vapeur, que la 5519 (renumérotée pour la circonstance 5513, qui avait été la machine titulaire du maire) avait été érigée en monument au parc de la cité ferroviaire. Après avoir subi les effets du temps, elle fut sauvée in extremis de la démolition par des amateurs qui se sont regroupés en association (5519 A.s.b.l.), en vue d'une restauration à des fins d'exposition.

L'état général s'étant avéré assez bon et grâce à la disparition du *rideau de fer*, la 5519 a pu être remise en état de marche en 1991 par les ateliers bien connus de Meiningen en ex-RDA. La 5519 est non seulement l'unique locomotive à vapeur rescapée des CFL, mais également l'une des très rares représentantes d'un type de guerre – la BR 42 de la DR – pourtant construit à quelque 2 000 exemplaires. Equipée d'une nouvelle chaudière en 2002, la 5519 a désormais un bel avenir, au grand plaisir des amateurs des panaches à vapeur.

## 1964 : Le dernier tram à Luxembourg

Le 5 septembre 1964 a été supprimée la dernière ligne des « *Tramways de la Ville de Luxembourg* » (TVL), achevant ainsi la présence durant presque 90 ans du rail dans les rues de la Capitale. Les TVL avaient survécu de 8 ans aux « *Tramways Intercommunaux du Canton d'Esch-sur-Alzette* » (TICE), qui de 1927 à 1956 avaient relié les principales villes du bassin minier au sud du Grand-Duché.

Deux réseaux ont successivement fonctionné à Luxembourg. Un premier réseau de tramways à écartement normal et à traction chevaline à partir de 1875, fut créé principalement pour relier la ville, ancienne forteresse démantelée à partir de 1867, à sa gare construite en 1859, à distance suffisante pour raisons militaires. Les trams hippomobiles furent remplacés en 1908 par trams électriques, cette fois à écartement métrique. Ce réseau se développa bien au-delà vers une banlieue en pleine expansion, et intégra même, comme précité, le tronçon urbain de la ligne vicinale à voie étroite d'Echternach. A leur apogée au début des années trente le réseau des TVL était parcouru par une trentaine de motrices et une vingtaine de remorques, dont une partie provenaient des « *Ateliers Métallurgiques de Nivelles* ». Ce fut à cette époque que les ateliers des TVL construisirent une série de belles voitures motrices et remorques, équipées de châssis à 3 essieux radiant de conception SLM de Winterthur en Suisse.



↑ *Luxembourg Grand-Rue* – motrice 5 en service  
sur les lignes desservant le centre ville (juillet 1958)

↓ *Bérelange* – rame TVL 26 + 121 vers Walferdange, venant du centre ville : le  
plus beau matériel des TVL, représentant l'ultime développement

A partir des années cinquante, le réseau fut amputé progressivement au profit de l'autobus. L'arrêt de la ligne 10, dernière à avoir survécu, fit l'objet de grandes festivités, au cours desquelles circula aussi un véhicule hippomobile reconstruite à partir d'éléments d'une remorque mise au rebut. Cette voiture et la motrice 34, à été revenue l'honneur de la toute dernière course, font aujourd'hui la fierté du très beau « Musée des Tramways » aménagé dans l'enceinte du garage des autobus à Luxembourg - Hollerich. Entre-temps elles y ont été rejointes par une belle rame composée de la motrice 26 et de la remorque 121, toutes deux à 3 essieux, construites par les ateliers des TVL et sauvées en son temps grâce à l'AMUTRA.

Avec la disparition de la dernière ligne, le tramway semblait définitivement éliminé de la ville. Après bien des tergiversations le retour du rail dans l'agglomération de Luxembourg-Ville va désormais devenir réalité. En 2007 des trams-trains sillonneront la nouvelle ligne qui reliera, via le réseau CFL, le plateau de Kirchberg à la Gare Centrale, et peut-être plus tard au centre historique de la ville. Il va de soi que ce nouveau réseau sera à écartement normal et le matériel sera compatible au réseau ferroviaire.

## 1974 : Jonction électrique avec le réseau allemand



**Locomotive bifrédence 181 212-2 « Luxembourg », de la DB à Luxembourg-ville, en tête d'un train express vers Coblenze (photo de l'auteur)**

L'électrification de la ligne de la Moselle jusqu'à Coblenze avait été l'un des premiers objectifs de la *Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier* (CECA), pour doter le grand bassin charbonnier et sidérurgique de la Lorraine, du Luxembourg et de la Sarre (alors rattachée économiquement à la France) d'un système de transport moderne et efficace. Pour cette électrification fut proposé le nouveau système monophasé à fréquence industrielle à 25 kV 50Hz, développé par les chemins de fer français, adopté pour la

première fois pour l'axe Valenciennes – Thionville, mis en service en 1954 (autre cinquantenaire important, qui a eu aussi ses retombées au Luxembourg). Les chemins de fer sarrois et luxembourgeois ayant opté pour ce même système, il s'avérait possible de développer un noyau unifié dans cette région d'industrie lourde. Alors que le nouveau système essaimait sur l'ensemble du réseau nord-est de la France et au Luxembourg, le retour de la Sarre à l'Allemagne en 1956 et la canalisation de la Moselle firent abandonner cet intéressant projet du côté allemand. Pour les CFL, qui avaient orienté leurs réalisations sur ce projet, la traction électrique s'arrêta donc dès 1959 à la frontière à Wasserbillig.

Il fallut attendre jusqu'en 1974 pour voir arriver la caténaire venant de Coblenche jusqu'à la frontière, alimentée cette fois à 15kV 16 2/3 Hz. La jonction des deux systèmes se faisait en pleine ligne à la frontière, au milieu du pont franchissant la Sûre. Ce choix imposait l'emploi de locomotives bi-fréquence 181.2 de la DB, nouvellement acquises au nombre de 20 unités. La traction électrique fut inaugurée le 8 avril 1974. Depuis lors les CFL sont confrontés à trois systèmes différents : le 3kV continu de la SNCB de Luxembourg vers Bruxelles, le 25 kV 50 Hz alternatif de la SNCF, pour les jonctions avec le réseau français et choisi pour le restant du réseau luxembourgeois, ainsi que le 15kV 16 2/3 Hz de la DB. Cette situation a lourdement pesé sur les décisions à prendre pour le renouvellement du matériel moteur.

Durant des années les locomotives bi-fréquence allemandes 181.2 ont assuré la plupart des trains sur l'axe Luxembourg – Trèves – Coblenche et, dans le cadre de la coopération en matière d'interpénétration multilatérale CFL-DB-SNCB bien des trains du service intérieur des CFL, ce qui leur avait permis de renoncer jusqu'à présent à acquérir ce genre d'engins. Maintenant, dans un nouvel environnement de concurrence plutôt que de coopération, les nouvelles locomotives bi-fréquence du type 185 de la nouvelle famille de *Bombardier*, cette fois aux couleurs des CFL, vont bientôt prendre la relève.

*Texte et photos : Charles-Léon Mayer*



Près de Differdange, la locomotive bifréquence 185 521-2 louée par les CFL en tête d'un train de voyageurs vers Rodange (photo de l'auteur)

Dans le cadre du projet TGV Liège – frontière allemande

## Métamorphose du nœud ferroviaire de Chênée

Depuis le 13 juin dernier et jusqu'au changement d'horaires de décembre prochain, les usagers de la gare SNCB de Chênée, dans la périphérie de Liège, ne disposeront plus de leurs trains omnibus vers Liège ou Verviers.

En cause, le chantier TGV : c'est à hauteur de cette gare, que fréquentent quotidiennement 185 navetteurs, qu'est prévue la bifurcation entre la ligne 37 (Liège – Verviers – Welkenraedt - Aix-la-Chapelle) et la nouvelle ligne à grande vitesse n°3 Chênée - Walhorn. De cette bifurcation, la ligne nouvelle traverse en viaduc l'agglomération de Vaux-sous-Chèvremont avant de passer dans le tunnel de Soumagne.

L'aménagement de cette bifurcation à niveau sera l'occasion pour la SNCB de procéder à d'autres agencements : élargissement des viaducs dits « *des 18 et des 12 arcades* », renouvellement de voûtes rue de la Station et élargissement du passage inférieur de la rue des Grands Prés. Au niveau caténaires, c'est peu après la bifurcation de Chênée que sera aménagée une installation de changement de tension d'alimentation entre le 3 kV continu de la ligne 37 et le 25 kV 50 Hz de la ligne à grande vitesse n°3 (une jonction de pleine voie avec section neutre, comme sur la LGV n°2 à Bierbeek et à Ans).

Les travaux à Chênée, qui auront lieu du 13 juin au 11 décembre, impliqueront la mise à voie unique de la ligne 37 sur environ trois kilomètres entre la sortie d'Angleur et l'ancien point d'arrêt de Vaux-sous-Chèvremont. Ils nécessiteront aussi la démolition du quai central du point d'arrêt de Chênée, afin de rectifier le profil des voies à cet endroit, d'où la suppression temporaire du point d'arrêt.

Pour les utilisateurs de la gare de Chênée, ces travaux vont provoquer un sérieux changement d'habitudes. Les trains ne desservant plus Chênée, les voyageurs à destination de Liège seront invités à emprunter la ligne 30 des TEC jusqu'à la gare de Liège-Guillemins. Quant aux voyageurs en partance pour Verviers, ils auront intérêt à monter dans un bus de la ligne 31 jusqu'au point d'arrêt SNCB suivant, à Trooz.

Dès le mois de septembre, les jours ouvrables, des bus affrétés par la SNCB circuleront entre Chênée et Trooz au rythme de quatre le matin et trois le soir. Le mercredi midi, des navettes supplémentaires seront mises à la disposition des étudiants.

Quant au service IR q, cette navette Liège-Guillemins – Aachen Hbf assurée par automotrice double, et qui ne donne ni ne reçoit aucune correspondance à Liège-Guillemins, ses horaires ont été retouchés pour tenir compte de l'existence de la voie unique temporaire entre Angleur et Henne-Chèvremont. Aussi, une seconde automotrice a-t-elle dû être mise en ligne depuis la mi-juin, un seul engin ne parvenant plus à couvrir tous les services (un toutes les deux heures...).

R. Marganne

## A la périphérie de Liège : Angleur et Chênée au début des années cinquante

Quittons la gare des Guillemains des années cinquante dans la direction de Verviers. Franchissons d'abord la Meuse, grâce aux deux ponts à double voie du Val Benoît, à poutres principales à âme pleine, reconstruits après la guerre 1940-45<sup>13</sup>, l'idée d'en construire un troisième ne s'étant matérialisée sur le terrain que par l'établissement des culées correspondantes dans le fleuve. Nous abordons le complexe du fameux « quadrilatère », au pied du poste de block 47. C'est à cet endroit que se séparent les voies pour Visé et les Pays-Bas à gauche, et pour Kinkempois à droite, tandis que les voies pour Verviers, comme celles des lignes de l'Ourthe et de l'Amblève, continuent tout droit. La vitesse de référence de la ligne de Verviers était fixée à 90 km/h.

Dans les années cinquante, les installations d'Angleur étaient beaucoup plus développées que de nos jours. La raison en était que l'actuelle gare de triage liégeoise, située à Kinkempois, n'avait pas encore pris l'ampleur et l'importance actuelle. A l'époque, la gare de Kinkempois était toujours dotée d'installations héritées du Nord-Belge, trop étriquées pour absorber le trafic des marchandises de l'agglomération liégeoise : elles étaient si peu rationnelles qu'un des faisceaux avait été surnommé en wallon « *les macrales* »<sup>14</sup>, du fait qu'il disposait de voies tantôt à double issue et tantôt en cul de sac ; il fallait donc bien connaître les lieux pour exploiter la gare... Aussi, Angleur était-elle dotée elle aussi d'une gare de triage, en fait composée de deux parties géographiquement distinctes : la gare des « *Aguesses* », avec ses 27 voies, au pied du poste de block 48, près du canal de l'Ourthe et « *Angleur-Ourthe* »<sup>15</sup>, avec ses deux faisceaux situés de part et d'autre des voies principales des lignes de l'Ourthe et de l'Amblève, dès leur séparation avec la ligne 37 vers Verviers.

A Angleur-Ourthe, le faisceau dit « *terre* », à gauche en direction de Rivage, était composé de six voies : on y formait notamment les trains de messageries ou d'animaux vivants. Le « *faisceau supérieur* », à droite, comptait aussi 6 voies : des nombreux trains originaires de la gare frontalière germano-belge de Montzen et à destination de Latour, dans le sud Luxembourg, y étaient garés par rebroussement pour une question d'opportunité<sup>16 17</sup>. C'est au « *faisceau supérieur* » qu'étaient raccordés la firme de mitrilles *Noirfalise*, les « *Presses Raskin* » ou les « *Laminoirs de l'Ourthe* ». C'est de ce faisceau que s'effectuait aussi la desserte de l'atelier de réparation des wagons et celle de la cour à marchandises d'Angleur.

---

**PHOTOS PAGE 73 : service Köln –Liège ancien et nouveau au passage à Chênée**

**↗ Locomotive 1601 « Märklin » et rame de voitures I 11 le 21.01.99**

**↘ Rame Thalys le 08.06.04 (photos J. Evrard)**

<sup>13</sup> - les deux ponts qui avaient sauté accidentellement le 31 août 1939 étaient du type « Vierendeel » à membrure supérieure parabolique.

<sup>14</sup> - les « macrales » sont des sorcières, personnages traditionnels des contes et légendes wallons.

<sup>15</sup> - c'est à cet endroit que la SNCB va ériger la nouvelle remise à locomotives desservant l'agglomération liégeoise.

<sup>16</sup> - abréviation télégraphique : MUG.

<sup>17</sup> - Néanmoins, on les mettait parfois en attente aux Aguesses, en cas de saturation d'Angleur-Ourthe.





Les trains de marchandises pour les charbonnages du plateau de Herve (Beyne, Fléron, Micheroux ou Battice) et les caboteurs pour la ligne de la Vesdre partaient quant à eux d'Angleur-Aguesses, qui desservait de surcroît deux importants raccordements industriels : les « *Conduites d'Eau* » et l'usine métallurgique « *Angleur-Athus* », dont le raccordement traversait le quai des Ardennes à niveau, sous la protection de gros feux lumineux et de gardes de l'usine, munis d'une panoplie de drapeaux. Aujourd'hui, le site des Conduites d'Eau a été assaini pour faire place au complexe commercial Bellelle et à l'autoroute des Ardennes : « *Angleur-Athus* » est devenu « *Cuivre-et-Zinc* », puis – après un suicidaire conflit social – l'entreprise « *Boliden* »<sup>18</sup>.

Une fois Angleur-Aguesses dépassé, les trains pour Verviers et l'Allemagne abordaient la gare « voyageurs » d'Angleur, surnommée « *le temple chinois* » par les habitants de l'endroit, à cause de son architecture insolite pour une gare : c'était un curieux édifice coïncé à l'intérieur de la bifurcation de la ligne de la Vesdre d'une part et des lignes de l'Ourthe et de l'Ambève d'autre part, desservies par des quais divergents. Conçue en 1905 par un chef de section des chemins de fer de l'Etat, c'était une construction rectangulaire à deux niveaux : le niveau de la rue où se trouvait le bureau des recettes et le dépôt pour vélos, et le premier étage, au niveau des quais, où se trouvait la salle d'attente, un kiosque à journaux, le buffet et les bureaux du chef de gare et de son adjoint. La toiture, elle, était en pavillon surmonté d'une coupole. Des marquises en style « *Art Déco* » protégeaient les zones de quais contiguës de la gare. Cette curieuse bâtisse disparut en 1971, victime des travaux d'électrification et de mise à niveau de la ligne 37 Liège - Hergenrath-frontière. En fait, les quais d'Angleur seront avancés de quelques centaines de mètres en direction de Liège, aux Aguesses précisément<sup>19</sup>, où un nouveau bâtiment de gare de style moderne, oeuvre de l'architecte Luc Schillings, sera érigé en 1972, et flanqué d'un parking destiné à persuader les navetteurs d'y laisser leur voiture pour prendre le train.

A deux kilomètres de là, en direction de Verviers, voici déjà la gare de Chênée, précédée d'un ouvrage d'art dénommé « *viaduc des dix-huit arcades* », aujourd'hui partiellement transformé suite à la construction de l'autoroute des Ardennes. Un transporteur aérien lui succédait à l'époque, reliant les deux sites de l'usine de la *Vieille Montagne*. Ces deux implantations étaient reliées au rail, celle de gauche étant raccordée au talon, le raccordement de droite étant relié directement en gare de Chênée, aujourd'hui simple point d'arrêt, autrefois établissement de toute première importance avec ses postes de block 50 et 51.

Tout comme Verviers-Ouest, Chênée était en effet dotée d'un quai de transbordement à trois voies. Cette installation sous abri participait au trafic de messageries organisé par la SNCB, très important à une époque où la circulation routière par camions n'avait pas encore pris l'essor actuel. En fait, jadis, tout client du chemin de fer, industriel ou privé, qui voulait expédier un colis se bornait à le remettre

<sup>18</sup> - la « rue du Fourneau » rappelle l'activité industrielle de cet endroit.

<sup>19</sup> - pendant les travaux de remaniement des voies du site d'Angleur – préparatoires à l'électrification - dans les années soixante, les quais de la ligne 37 seront déplacés vers le site des Aguesses dès l'électrification de 1966, tandis que les quais de la ligne 43 vers Rivage resteront à leur emplacement originel, à l'ancienne gare, quelques années encore, occasionnant un pittoresque déplacement pédestre aux voyageurs des lignes de l'Ourthe et de l'Ambève désireux de changer de train à Angleur pour la ligne de la Vesdre et vice-versa.

au guichet de la gare la plus proche. A une certaine époque, Il avait même le choix entre trois tarifs, selon la rapidité avec laquelle il souhaitait la remise de son envoi au destinataire : le régime « *express* », « *grande vitesse* » ou « *petite vitesse* »<sup>20</sup>. Les colis non urgents étaient collectés chaque jour, dans les différentes gares de chaque ligne, par des wagons « collecteurs », accrochés à un train de marchandises : il s'agissait de wagons fermés, surveillés par le chef-garde du train, ancêtres des célèbres wagons « *SNCB-Colis* » qui sillonnèrent le réseau jusqu'au début des années quatre-vingt. A Chênée, ces wagons de messageries étaient rangés le long de deux quais de transbordement, où les différents colis qu'ils contenaient étaient transbordés à la main dans les trains spécialisés, dits « trains de jonction », qui reliaient Chênée à d'autres quais de transbordement du pays<sup>21</sup> : les ancêtres des « *hubs* » actuels (n'y aurait-il en fait rien de nouveau sous le soleil...) Il y avait notamment le train 41151 pour Bruxelles Tour et Taxis, le 49152 pour Merelbeke et le 47153 pour Charleroi Sud-Quai. Là, le trafic de détail était à nouveau transbordés dans les wagons de messageries du train distributeur qui les amenait à destination...

La philosophie des quais de transbordement sera progressivement remplacée par celle des *Centres Routiers*, où le chemin de fer se chargeait de l'acheminement par wagons complets, le camion prenant une place prépondérante, car il avait l'avantage de permettre la prise et remise à domicile. Le Centre Routier de Liège-Guillemins, créé en 1957 sur le site de l'ancienne cour à marchandises, finit par provoquer la désaffectation les installations de Chênée, un moment reconverties elles-mêmes en Centre Routier.

La gare de Chênée recevait en outre les typiques wagons d'eaux minérales reçus directement de Spa (ligne 44), via Pepinster, des installations de production de Spa-Monopole, et les ajoutait aux trains directs.

En fait, pour le trafic de messageries, seuls les trains « *GV* », affectés aux envois express et postaux, ne s'arrêtaient pas à Chênée, comme par exemple le train 14101 Bruxelles-Nord - Verviers-Central.

---

#### PHOTOS PAGE 76

↗ L'automotrice 157, assurant la relation L 5281 Verviers-Central > Liège-Palais, fait arrêt au quai central de la halte de Chênée. A l'avant plan, le raccordement de la voie de travaux du *Tunnel de Soumagne* à la voie principale de la ligne 37 venant d'Angleur et la voie de service en cul-se-sac - 07/06/04 (photo W. Brock).

↘ L'« international » Liège-Guillemins – Aachen Hbf (IR q assuré par automotrice double !) franchit sans arrêt le point d'arrêt de Chênée (photo J. Evrard – 08.06.04)

<sup>20</sup> - le régime « *petite vitesse* » ne survivra pas à la seconde guerre mondiale.

<sup>21</sup> - le réseau de la SNCB en comptait treize à l'époque : Bruxelles Tour et Taxis (et accessoirement Bruxelles-Petite-Ile), Mons, Charleroi-Sud-Quai, Namur, Chênée, Verviers-Ouest, Arlon, Hasselt, Louvain, Anvers, Alost, Merelbeke et Courtrai.





## PHOTOS PAGE 77

☞ Vue du quai central de la halte de *Chênée* en direction de Liège : les voies de la ligne 37 se dirigent vers le pont sur l'Ourthe, le viaduc "*des dix-huit arcades*" et la gare d'Angleur où se situe la bifurcation de la ligne 43 (Liège-Rivage) – 07.06.04.  
 ☜ *Chênée* : de droite à gauche : la voie principale de la ligne 37 venant de Verviers vers Angleur, la voie de travaux vers l'entrée du *Tunnel de Soumagne* établie sur le site de l'ancienne ligne 38 (joignant en son temps le plateau de Herve), une jonction de service avec une voie en cul-de-sac et butoir ; au fond, l'ancien hall à marchandises – 07.06.04 (photos W. Brock).

---

Outre le quai de transbordement, la gare de Chênée disposait aussi d'un faisceau de 23 voies, dont on eut un usage intensif entre 1945 et 1949, lorsque la ligne « marchandises » belgo-allemande Montzen - Aix-la-Chapelle (Ouest) n'acheminait plus aucun trafic à la suite de la destruction du viaduc de Moresnet<sup>22</sup>. Tout le trafic marchandises germano-belge dut alors être dévié par Angleur, Verviers et Herbesthal, et la SNCB dut utiliser toutes les possibilités de garage que la ligne offrait pour permettre le dépassement des trains de marchandises, plus lents, par les trains de voyageurs, plus rapides. A Chênée, les trains attendaient un sillon libre jusqu'à Pepinster, où s'effectuait par ailleurs l'adjonction d'une locomotive d'allège.

Chênée desservait aussi, par un raccordement privé, l'usine de Chênée de la firme « *Cuivre et Zinc* ».

Gare de bifurcation, elle se situait en outre à l'origine de la ligne 38, dite « du plateau de Herve », aujourd'hui disparue, vers Bois-de-Breux, Battice et Plombières, qui, outre un trafic voyageurs assez modeste, permettait d'écouler la production des nombreux charbonnages situés tout au long de la ligne jusqu'à Battice, en commençant par le raccordement du charbonnage « *Fond Piquette* » à Vaux-sous-Chèvremont. Dans la même localité se trouvait également l'établissement « *Godet* », ancêtre de la firme « *Magotteaux* », un des fleurons du paysage industriel liégeois actuel, qui était raccordé à la gare de Chênée par une voie supplémentaire franchissant le pont sur la Vesdre.

La gare de Chênée disposait d'un bâtiment de gare de style classique, qui fut démoli en 1960. En 1969, le hangar des quais de transbordement – à l'époque désaffecté - fut partiellement transformé en bureau des voyageurs avec un local pour le block de signalisation n°49.

Aujourd'hui, Chênée, devenu point d'arrêt non gardé, est sorti de sa torpeur : le site va être élevé au rang de bifurcation de la ligne 37 et de la ligne à grande vitesse n°3 Chênée – Walhorn, qui emprunte, sur quelques centaines de mètres, l'assiette de l'ancienne ligne 38.

d'après les souvenirs de René Glade

<sup>22</sup> - ce viaduc ne fut remis en service qu'en 1949.

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

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

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

---

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

**La cotisation** de nos membres est très modique : pour une 1<sup>ère</sup> affiliation en 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](http://www.gtf.be.tf) – e-mail : [trans-fer@teledisnet.be](mailto:trans-fer@teledisnet.be)



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

B.P. 191 B-4000 LIÈGE 1