

# *In memoriam - Georges Close*

**A**u revoir, Georges, et rendez-vous dans un monde meilleur dans lequel nous pourrions poursuivre nos recherches ferroviaires.

Ma peine est immense, lorsque je pense aux heures innombrables que nous avons passées ensemble dans les archives de la SNCB, aux milliers de pages de la centaine d'indicateurs que nous avons feuilletées, l'une après l'autre, à la recherche de détails nécessaires pour l'atlas que tu aurais voulu achever afin de sauvegarder l'un des pans du patrimoine fédéral, aux cartes réalisées par ordinateur avec, comme base, les plans à main levée que je te confiais et que tu peaufinais sans cesse, obsédé par ton sens de la perfection, parfois secondé par ta chère épouse, qui comprenait si bien les buts que tu poursuivais.

Tu vas me manquer lorsque, à brûle-pourpoint, Bruxelles me demandait une particularité que je ne manquais pas de vérifier par un bref coup de téléphone à Ayeneux.

Le GTF asbl perd une de ses valeurs les plus sûres. Je me suis refusé à te rendre visite sur ton lit de souffrances, car, pour une fois, je n'aurais pu te narrer l'une de mes anecdotes qui te faisaient rire ; je n'aurais pas été capable de te cacher mes sentiments, j'aurais même eu l'impression de te narguer et d'augmenter encore ton calvaire.

Mes profondes condoléances vont également à tes familiers qui t'entourèrent de soins, assistant impuissants à cette maladie inexorable.

Repose en paix, mon cher Georges... Comment pourrions-nous t'oublier ?

**Marcel Lambou**  
membre fondateur du GTF asbl

# A propos des travaux à Chênée

Trans-fer 132 pp. 71 sq

Notes complémentaires

## Raccordement de la L 3 à la ligne 37 au niveau de Chênée

*Comme chacun le sait, la future LGV 3 se détachera de la ligne 37 au niveau de Chênée avant de plonger dans le tunnel de Soumagne.*

*La création de cette bifurcation qui s'accompagne d'une remise à niveau des différents ponts que comporte la zone de Chênée vient de débiter de manière visible après la réalisation depuis le 01.12.2003 d'une première série de **travaux préparatoires** sans incidence importante sur l'exploitation : installation du chantier, préparation des aires de montage des appareils, déchargement des matériaux de voie, etc... (avec sporadiquement des intervalles de nuit ou de week-end).*

### **1ère phase - Travaux durant les nuits et 5 week-ends pour travaux voies, caténaire, signalisation (du 15.03.04 au 13.06.04)**

- Suppression du raccordement de la voie 3 d'Angleur sur la voie B (dépose de l'aiguillage 163 du block 45A devenu peu avant le 51G du block 45N) le **16.03.2004**.
- Pose des aiguillages provisoires côté Liège.
- Pose de la liaison définitive côté Verviers.
- Viaduc des 18 arcades (déplacement impétrants, réalisation infrastructure et préfabrication tabliers).
- Construction partielle des bâtiments de service.

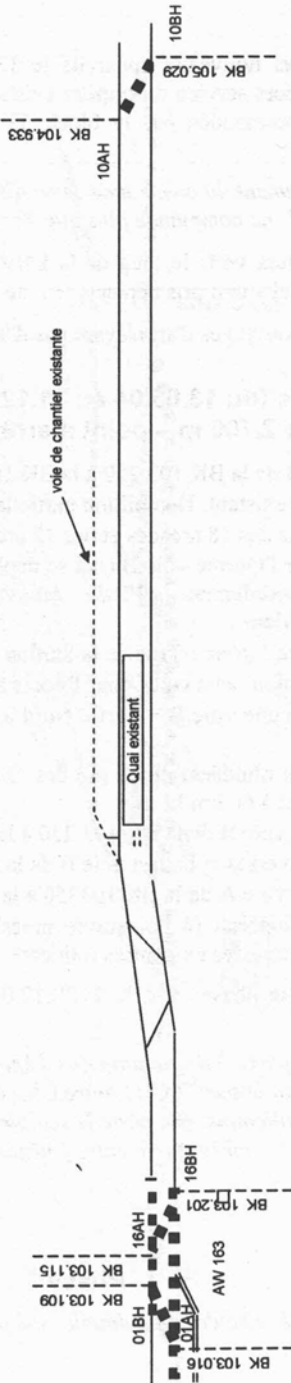
*La réalisation de ces travaux a entraîné :*

#### **1) des coupures nocturnes avec**

- *détournement du 243 (Paris – Berlin) en double traction diesel par les lignes 40 - 24 - 39 via Visé – Montzen – Welkenraedt. Parfois ce détournement était couplé – suite aux travaux de Liège Guillemins – par un détournement par la ligne 36A Voroux - Kinkempois. Les opérations « voyageurs » et les adjonctions de locomotives diesel se faisaient alors à Bressoux. Les voyageurs éventuels étaient acheminés de Liège-Guillemins à Bressoux soit par une automotrice électrique circulant de Liège-Guillemins à Bressoux via Angleur soit... par taxi.*
- *limitation à Angleur du dernier train IC A Ostende – Welkenraedt (522) et départ d'Angleur du premier (527) avec acheminement complémentaire par bus.*

#### **2) Des services à voie unique de week-end - qui se sont partagés avec les interventions de la P 811 sur la ligne 37 – qui ont entraîné la fusion des trains L Liège Palais – Verviers avec les trains IR q (Aixpress) Liège Guillemins – Aachen Hbf.**

**PHASE 1**



- Mise en service des nouveaux appareils le **13.06.2004** (dans la cabine EBP de Verviers) avec mise hors service du trapèze existant et du block 49, et installation de nouveaux signaux commandés par le block 53 un peu au-delà des quais 1 et 2 d'Angleur.

*(Depuis ce moment, la commande centralisée des circulations de Liège - CCC ligne 37- ne commande plus que Verviers Est et Dolhain-Vicinal).*

- Construction des murs verts le long de la LGV voie B puis voie A en maintenant l'accès routier au tunnel y compris déplacement de la conduite HP *Flucys*.
- Autres travaux aux ouvrages d'art n'ayant pas d'incidence sur le trafic ferroviaire.

### **Deuxième phase (du 13.06.04 au 11.12.04) : service à voie unique par voie A sur 2.700 m – point d'arrêt de Chênée hors service**

- Dépose de la voie B de la BK 103.250 à la BK 104.900 ;
- Démolition du quai existant. Démolition partielle de l'ancien couloir sous voies
- Travaux aux viaducs des 18 arcades et des 12 arcades voie B ;
- Travaux au pont sur l'Ourthe voie B (qui se déplacera vers l'amont à l'emplacement de l'ex-voie du raccordement « *Vieille Montagne* ») et remplacement total du contreventement supérieur ;
- Travaux PI (*Passage Inférieur*) rue de la Station voie B ;
- Construction du couloir sous voies pour l'accès au nouveau quai + le nouveau quai ;
- Travaux PI rue Lejeune voie B + partie Nord avec déplacement de la route d'accès au tunnel ;
- Fondations (fouilles blindées) du PI rue des Grands Prés voie B + sous voie A en service (ralentissement à 60 km/h) ;
- Pose de la nouvelle voie B de la BK 103.250 à la BK 104.400 ;
- Renouvellement traverses et ballast voie B de la BK 104.400 à la BK 104.900 ;
- Pose de la nouvelle voie A de la BK 103950 à la BK 104.300 ;
- Pose partielle du faisceau (à poursuivre après la démolition de l'ancien quai de transbordement, l'ancêtre des ex-centres routiers).

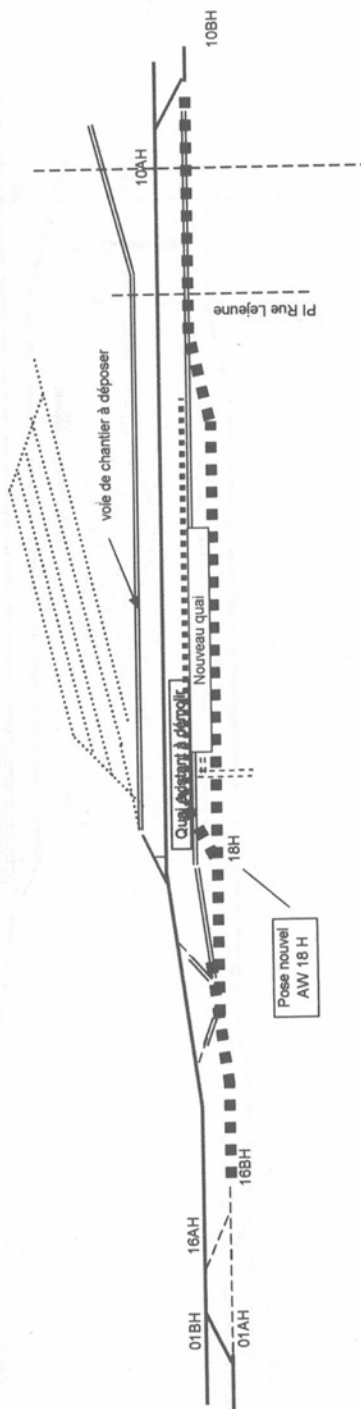
En fin de la deuxième phase soit le 11(?) .12.04 : mise en service de la nouvelle voie B.

*Les voyageurs au départ / à destination de Chênée peuvent emprunter avec leur titre de transport SNCB soit le bus TEC 31 entre Chênée et Trooz, soit le bus TEC 30 entre Chênée et Liège Guillemins. (En période scolaire, des bus directs supplémentaires circuleront entre Chênée et Trooz).*

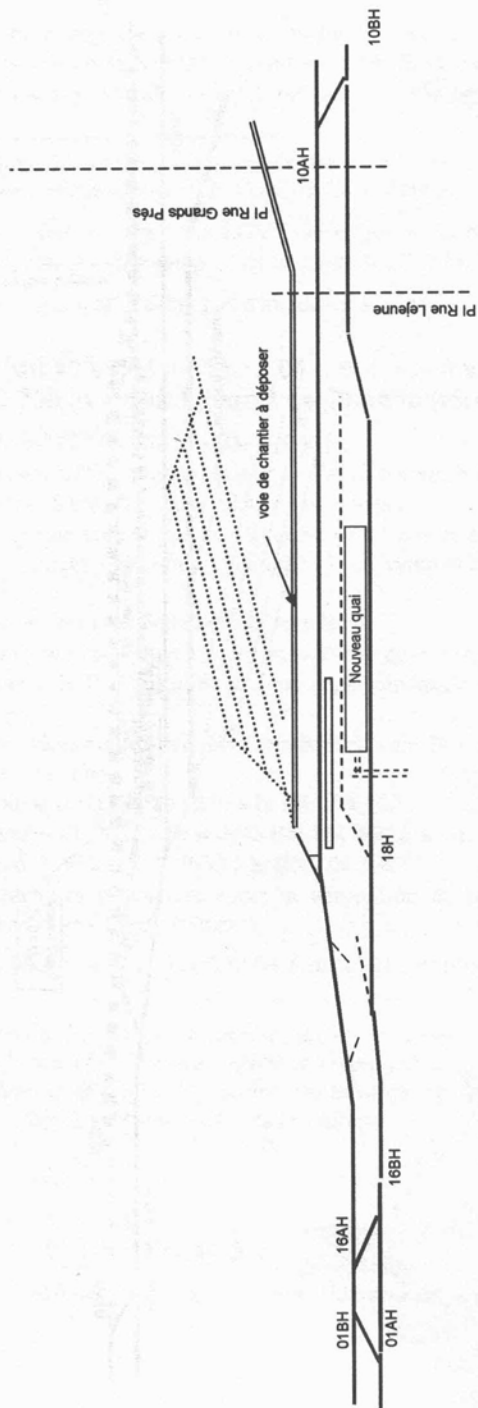
### **Phase 3**

*brève période de circulation à double voie pour déplacement du chantier.*

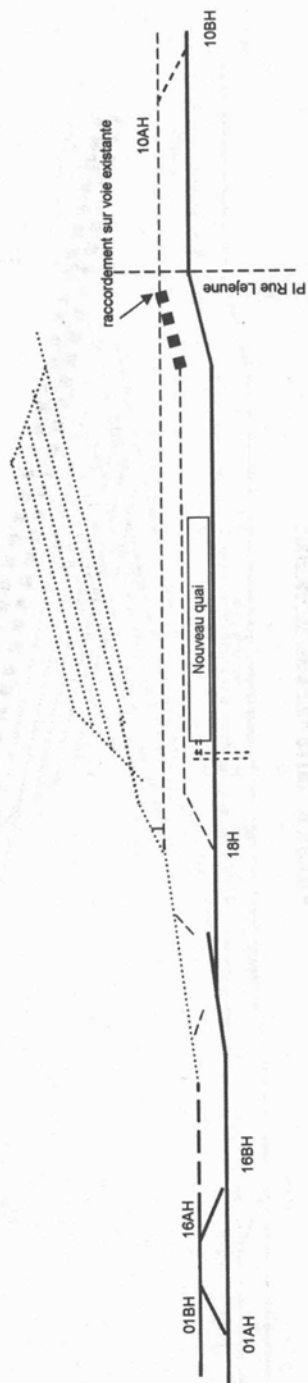
PHASE 2 (du 13.06.04 au 11.12.04)



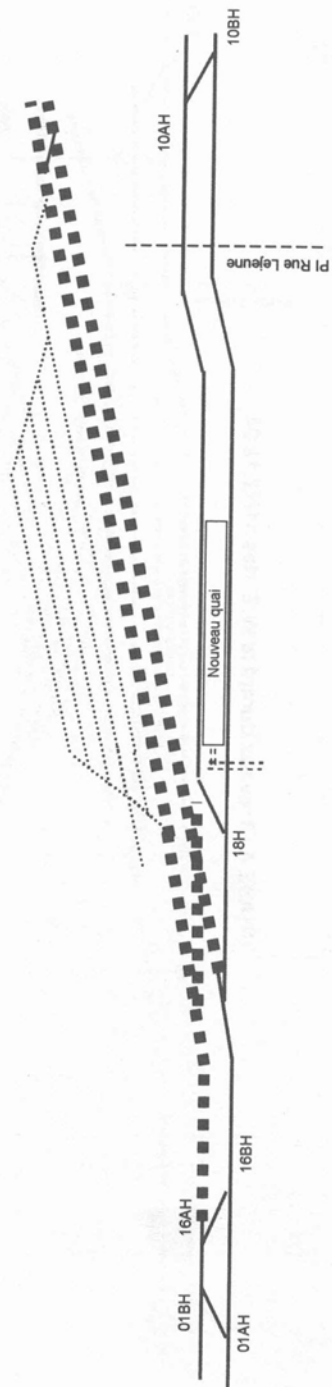
PHASE 3 (du 05.12.2004 au 11.12.2004)



**PHASE 4 - Travaux durant le W.E. des 11/12.12.04**



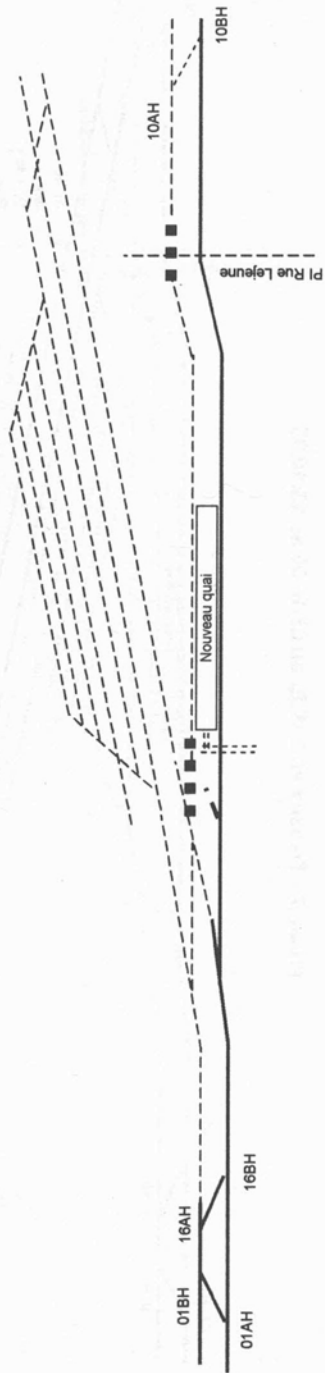
PHASE 5 - du 13.12.04 au 30.09.2005



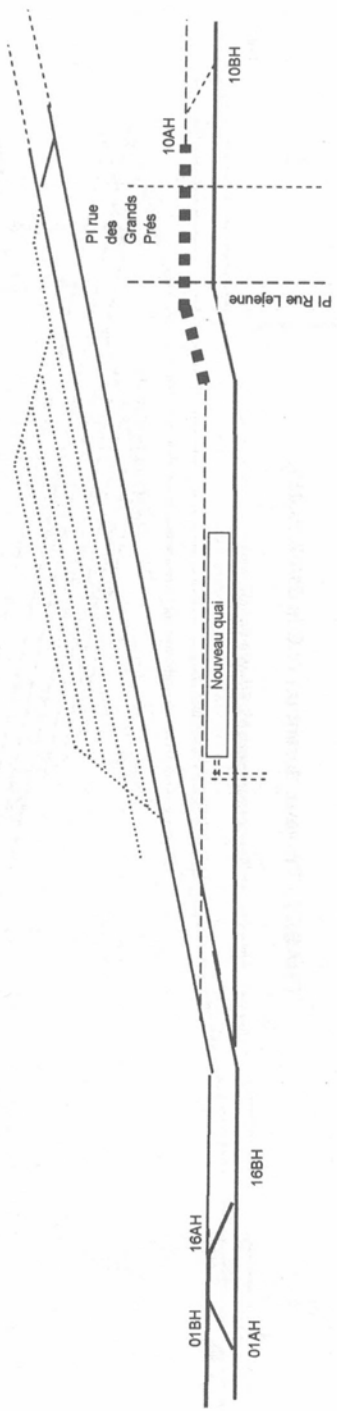


**PHASE 6 - Travaux durant un W.E le 01/02.10.05?.**

Raccordement définitif voie A L37



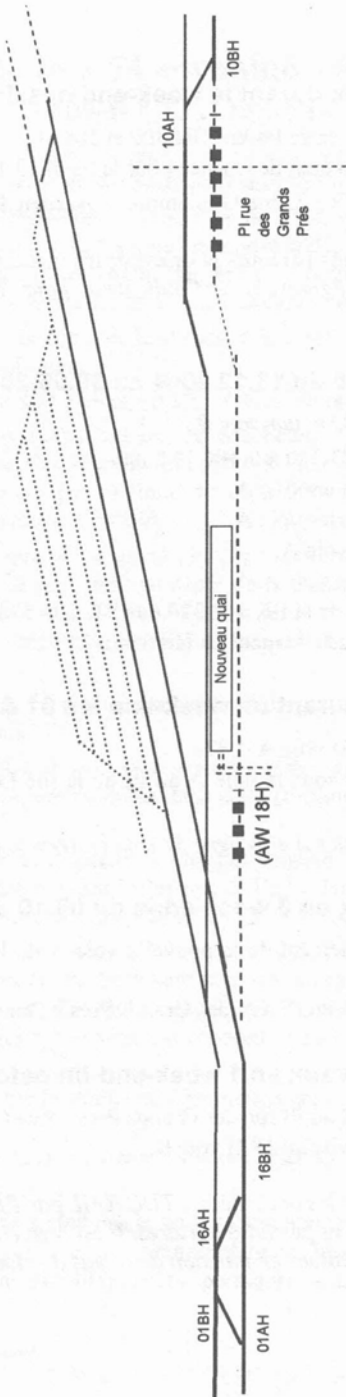
**PHASE 7 - Travaux en 3 W.E. du 08.10.05 au 23.10.05**








Ne sont repris sur les schémas que les ponts qui seront transformés. Il est peut-être intéressant de situer les nombreux ponts qui se trouvent sans cette zone. - pont sur l'autoroute de BK 103,190 (pointe de l'aiguillage 16BH)  
 à BK 103,315,

- pont sur l'Ourthe axe BK 103,644 (entre les 2 anciennes liaisons du B.49)
- pont sur le boulevard de Beaufraipont axe = BK 103,760
- pont sur la rue de la station axe = BK 103,795
- ancien passage sous voies d'accès au quai = BK 103,812
- pont sur la rue Lejeune axe = BK 104,378
- pont sur la rue des grands prés axe = BK 104,657

### PHASE 8 - Travaux en 1 W.E. fin octobre 2005



## Légende

-  Nouvelle voie en construction
-  Voie à déposer
-  Voie en service
-  Voie hors service
-  Faisceau construction LGV

#### **Phase 4 - Travaux durant le week-end des 11/12.12.2004**

- Raccordement de la voie A entre les km 104.300 et 104.400.
- Mise en service du nouveau quai de Chênée pour le lundi 13.12.2004.

Remise en circulation de l'IRq Liège-Guillemins – Aachen Hbf dans son sillon le dimanche 12.12.2004.

Légères adaptations de certains parcours pour éviter les incompatibilités au niveau de Chênée. (*Ces adaptations figureront à l'indicateur pour l'ensemble de l'année horaire*).

#### **Phase 5 du 13.12.2004 au 30.09.2005**

*Service à voie unique de 1.300 m par voie B.*

- Dépose voie A de la BK 103.320 à la BK 104.300.
- Travaux viaduc des 18 arcades voie A.
- Travaux viaduc des 12 arcades voie A.
- Travaux pont sur l'Ourthe voie A.
- Travaux PI rue de la Station voie A.
- Pose de la nouvelle voie A de la BK 103.320 à la BK 103.870.
- Pose des voies LGV et parachèvement du faisceau.

#### **Phase 6 - Travaux durant un week-end les 01 & 02.10.2005 ( ? )**

- Raccordement définitif de la voie A L37.
- Renouvellement du tablier sous la voie A au PI de la rue Lejeune en ne modifiant pas le tracé de la voie.

*A la fin de cette phase, les voies A et B ligne 37 sont en service à la vitesse de 80 km/h.*

#### **Phase 7 - Travaux en 3 week-ends du 08.10 au 23.10.2005**

- Renouvellement et raccordement de la nouvelle voie A de la BK 104.300 à la BK 104.900.
- Pose du tablier de la voie A au PI rue des Grands Prés – Rue Général Jacques.

#### **Phase 8 - Travaux en 1 week-end fin octobre 2005**

- Pose du tablier de la voie B au PI rue des Grands Prés - Rue Général Jacques
- Dépose de l'aiguillage provisoire 18 H voie B.

*Les dates indiquées sont celles accordées à TUC RAIL par RESEAU pour les faire coïncider au maximum avec les périodes horaires. Il est bien entendu qu'elles risquent encore d'évoluer en fonction des aléas du chantier.*

P. Lemja  
24.06.2004

## A propos du « 54 enchaîné » à Bruxelles trans-fer 131, pp. 54-55

*Un lecteur savant de Braine l'Alleud nous adresse ses souvenirs à propos des particularités d'exploitation du trolleybus 54, à Bruxelles.*

Ayant habité à Schaerbeek, avenue de la Topaze pendant les 25 premières années de ma vie, j'ai bien connu les rentrées au dépôt des trolleybus qui empruntaient les lignes de tram en traînant leur chaîne derrière eux comme décrit dans l'article. Mais l'itinéraire ne prenait pas cours à la place Dailly comme indiqué dans *Trans-fer*.

De la place Dailly au dépôt de la chaussée de Louvain via celle-ci, se trouvait la ligne vicinale Bruxelles - Louvain.

Selon mes souvenirs, il y avait deux itinéraires de rentrée :

1. Certains trolleybus (ceux venant de Machelen ?) quittaient la ligne 54 au carrefour formé par les avenues Chazal et Rogier. Ils rentraient au dépôt de la chaussée de Louvain par la ligne du tram 90 via l'avenue Rogier, la place Meiser et la chaussée de Louvain.
2. Les autres (ceux que je voyais le plus fréquemment) quittaient la ligne 54 au Square Ambiorix et rentraient au dépôt de la chaussée de Louvain par la ligne des trams 63 et 76 via le Square Marguerite, la rue des Patriotes, la place des Gueux, la place Jamblinne de Meux, l'avenue Milcamps et la chaussée de Louvain.

La bonne tenue de la chaîne était surveillée par le receveur depuis la plateforme arrière du trolleybus.

Ecrire que celle-ci « *dansait dans tous les sens* » est fortement exagéré : le 54 circulait généralement à allure modérée dans cette configuration car la chaîne pouvait sauter hors du rail.

Il arrivait fréquemment qu'elle se coinçait dans un aiguillage ; particulièrement au carrefour formé par les avenues Milcamps et Victor Hugo où le tram 74 tournait à gauche et quittait l'itinéraire commun avec les 63 et 76 depuis la place Jamblinne de Meux.

La chaîne était reliée au trolleybus par un anneau « fusible » (nos amis du MTUB pourraient nous en dire plus), et lorsque la chaîne restait coincée elle se décrochait. Une fois le trolleybus arrêté, le receveur devait :

- abaisser la perche + ;
- aller en arrière rechercher la chaîne et, éventuellement la décoincer avec une pince à aiguillage ;
- replacer la chaîne dans le rail (gauche) et la rattacher au trolleybus ;
- relever la perche +.

Décoincer la chaîne n'était pas la seule raison pour laquelle les trolleybus étaient pourvus d'une pince à aiguillage car en empruntant ces itinéraires tram il fallait parfois changer la position d'un aiguillage pour permettre à la chaîne de suivre le bon itinéraire.

G. R.

# A propos de l'inauguration du viaduc de Moresnet rénové

*Les samedi 2 et dimanche 3 octobre 2004, l'inauguration du viaduc de Moresnet rénové sera fêtée avec l'Orient Express, un spectacle son et lumière, des circulations d'autorails spéciaux et diverses autres manifestations... Voici des informations de dernière minute, disponibles à ce jour après le bouclage de trans-fer 132.*

Dans le courant du mois de septembre, le gros du chantier de réfection du viaduc de Moresnet sera normalement terminé : le remplacement des deux dernières travées est prévu pour le week-end du 4 au 6 septembre.

Pour marquer le coup, un week-end de festivités sera organisé par différentes associations locales, les 2 et 3 octobre. Le tout sera coordonné par l'asbl **Via Gulia**, créée en novembre 2003 dans le cadre du projet Interreg III « Vallée de la Gueule ».

Voici les détails actuellement connus. Après l'inauguration officielle du viaduc rénové, organisée par la SNCB, les festivités débiteront par la venue d'un train mythique : le **Pullman Orient Express**. Au départ d'Eupen, les sept voitures classées du train relieront la Communauté germanophone (Eupen), la Wallonie (Liège et Visé), la Flandre (Voeren/Fourons), l'Allemagne (Aachen/Aix-la-Chapelle) et les Pays-Bas (Maastricht) en passant par le viaduc rénové. Un itinéraire symbolique donc, unissant les cinq régions de l'Euregio Meuse-Rhin. Prix du ticket dans l'Orient Express : 500 €/personne (600 € en salon privé). Menu 5 services compris, avec programme musical.

Les après-midis du samedi et du dimanche seront consacrées à différentes activités (musique, jeux...) accessibles à tous sur le site des *Trois-Bornes* (aux trois-frontières) : activités basées sur le thème du chemin de fer et organisées notamment par la *Stichting de Kopermolen Vaals* et la ville d'Aix-la-Chapelle. Une promenade balisée permettra de rejoindre le village de Moresnet par le bois de Preuss.

Le public pourra s'y rendre grâce à des *navettes de bus gratuites*, mais également grâce à **un autorail**, qui fera la navette entre Montzen-gare<sup>1</sup> et le site des *Trois-Bornes* (5 € le trajet simple).

Le samedi soir, un **grand spectacle son et lumière** mettra en valeur le viaduc. L'histoire de la région sera abordée en quatre langues (français, allemand, néerlandais et patois *platt-deutsch*). Places VIP en vente au prix de 125 € (repas compris).

Pendant tout ce week-end, le **village de Moresnet** sera également de la fête, avec de multiples animations réparties aux quatre coins du village. Sans oublier les deux autres organisations de l'Office du Tourisme de la Commune de Plombières OTCP : un concours de photos ouvert à tous, sur le thème du viaduc, avec de nombreux prix à la clé, et une exposition sur « *les noeuds ferroviaires des Trois Frontières* ».

**Pour toute information** : Via Gulia (tél 087 - 78 32 41 – fax 087 - 78 32 43)  
rue de la source, 22, B-4850 Plombières.  
site internet : [www.viagulia.be](http://www.viagulia.be)

<sup>1</sup> - et non « Eupen » comme indiqué dans le corps de trans-fer 132.

## **DERNIÈRE MINUTE**

### **La réouverture de la ligne 20 est acquise !**

Un membre savant de Lanaken nous signale que, le 10 mai 2004, un accord a été signé entre les autorités belges et néerlandaises pour la réouverture aux marchandises de la **section Lanaken – frontière – Maastricht** de la ligne 20 *Y Beverst – Maastricht*, fermée à tout trafic en 1990. Cette réouverture (2 km en Belgique – 4 km aux Pays-Bas) est demandée de longue date par la fabrique de papier *Sappi*, installée à Lanaken. La ligne sera aussi utilisée par l'entreprise de transport *Gobo*. L'infrastructure de la ligne doit être renouvelée, et le pont sur la Meuse doit être revu avant que les premiers trains réguliers puissent rouler jusqu'à Lanaken, sans doute fin 2005.

F.V.

### **L'Atelier TGV de Forest-Midi certifié ISO 9001**

*L'atelier de Forest-Midi près de Bruxelles-Midi, chargé de l'entretien des rames TGV et en particulier de l'ensemble des rames Thalys, a reçu ce 18 juin la certification ISO 9001. C'est dire que les procédures de travail qui y sont appliquées répondent à des normes sévères de qualité. Preuve s'il en est besoin de sa notoriété, l'atelier de Forest-Midi est chargé de l'entretien des rames Thalys appartenant à la SNCF. Ce qui lui a permis d'offrir un emploi à près d'une quarantaine d'ex-sabéniens.*

La qualité des prestations offertes à la clientèle, tant voyageurs que marchandises, est le credo de la SNCB. Il faut donc pour cela parvenir, à tous les niveaux, à optimiser les procédures de travail.

La certification ISO - norme internationale de qualité définie par l'organisme ISO reconnu mondialement - couronne un véritable travail de remise en question de l'atelier ou du service qui fait l'objet de cette certification. Dès le moment où la demande de certification est introduite, les responsables d'auditeurs indépendants eux-mêmes reconnus par l'organisme ISO procèdent à l'analyse des processus de travail, élaborent un premier rapport, formulent des recommandations. Lorsque celles-ci sont intégrées dans les procédures de travail, le certificat ISO est enfin délivré.

Néanmoins, rien dans ce domaine n'étant jamais acquis définitivement, la certification est valable trois ans et fait l'objet d'un audit semestriel.

Ce n'est pas le document administratif de la certification qui est important mais davantage l'implication de tout le personnel pour élever le niveau des objectifs de l'entreprise. Celle-ci gagne alors en crédibilité auprès de ses clients qui reçoivent la garantie que tout est mis en œuvre pour accomplir un travail de la meilleure qualité. Dans un contexte libéralisé, cette démarche permet de se positionner favorablement sur le marché.

## ISO 9001 version 2000

Les premières certifications ISO 9000 qui ont été délivrées à la SNCB dès 1998 répondaient aux exigences des normes de l'époque, c'est-à-dire de 1994. Les certifications actuelles répondent à celles de la version 2000, plus exigeante puisqu'elle impose notamment une plus grande orientation vers le client et la mise en place d'un mécanisme pour assurer l'amélioration continue du système.

### *L'atelier de Forest-Midi mis à l'honneur*

L'atelier de Forest-Midi, situé à une encablure de la gare de Bruxelles-Midi s'étend sur plus de 2,2 ha. Il assure la maintenance de trains à grande vitesse de tous types, les *Thalys*, *Eurostar* et *TGV Jonction*.

Quatre niveaux différents d'entretien des rames sont prévus de l'examen de routine à leur visite générale complète. La périodicité des opérations varie d'un jour à deux ans en fonction des travaux d'entretien à réaliser et du kilométrage parcouru.

Grâce à son savoir-faire, l'atelier de Forest-Midi a pu décrocher depuis septembre 2003 le contrat d'entretien des rames *Thalys* appartenant à la SNCF. Il assure donc, depuis lors, l'entretien de rames TGV pour l'ensemble des pays exploitant le réseau *Thalys*. Il s'agit des 17 rames « PBKA » quadrirail pour les services Paris-Bruxelles-Amsterdam-Cologne et des 10 rames « PBA » trirail pour les relations Paris-Bruxelles-Amsterdam. Grâce à ce nouveau contrat, près de 40 ex-sabéniens, techniciens hautement qualifiés ont pu retrouver un emploi à l'atelier de Forest-Midi.

---

## GTF-Distribution

Les articles proposés par GTF-Distribution peuvent être obtenus en versant la somme correspondante à notre compte **001-0643004-67** de GTF-Distribution, BP 191, 4000 Liège 1. De l'étranger, compte **IBAN BE 60 0000 8966 4170 - code BIC BPOTBEB1** de GTF asbl. Il suffit d'inscrire en communication le code-article correspondant à l'article souhaité.

 **Sur les rails d'Ardennes et de Gaume**, par Pascal Dumont et Olivier Geerinck  
*collection « images ferroviaires » - éditions du Cabri*

Deux passionnés d'histoire ferroviaire ont uni leurs efforts pour réaliser cet ouvrage sur une région passionnante et transfrontalière, les Ardennes belges et françaises. Olivier Geerinck est belge, Pascal Dumont français, et leur livre parfaitement équilibré se joue des frontières, en cette année 2004 où l'Europe est à l'honneur.

Publié dans la collection « *Images ferroviaires* » des Editions du Cabri, cet ouvrage de 160 pages est richement illustré par plus de 260 photos d'archives en noir et blanc et une centaine de photos en couleurs. Il aborde aussi bien l'histoire des grands réseaux (SNCB et SNCF) que celle de la SNCV et secondaires français de la région. La rigueur traditionnelle des cheminots ardennais y est aussi à l'honneur.

**Prix : 39 € + frais d'envoi** (envoi en Belgique : 3,90 € - étranger : 4,95 €).

**Code-article** (à indiquer en communication de votre versement) : 678.

*Date limite de commande : 15 août 2004.*