

**133** Novembre  
2004  
Périodique trimestriel  
27<sup>ème</sup> année

BELGIQUE-BELGIË

**P.P.**

LIÈGE X

9/406



# transfer

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

N° aut. fermeture 9/16

6 €

Bureau de Dépôt: Liège X

# Trans-fer 133 □ Sommaire □ Novembre 2004

LA VENNBAHN, CHRONIQUE D'UNE FIN ANNONCEE.....	3
LE DERNIER FAGNARD.....	6
OU L'ADIEU DU GTF ASBL AUX LIGNES DE CHEMIN DE FER DES CANTONS DE L'EST DE LA BELGIQUE.....	6
NOUVELLES EDITIONS DU GTF ASBL.....	8
JOURNEES FASTES AU NIVEAU FERROVIAIRE POUR L'EST DE LA PROVINCE DE LIEGE.....	10
LES TRAVAUX AU VIADUC DE « LA GUEULE » A MORESNET.....	12
LES FUTURS TRAVAUX TGV SUR LA SECTION ALLEMANDE DE L'AXE LIEGE – COLOGNE.....	17
UN CANAL QUI FAIT DES VAGUES A LIEGE.....	22
SUR LE CHANTIER DE LA LGV3.....	46
LE TUNNEL DE SOUMAGNE .....	49
LA FUTURE LIAISON AUBANGE (B) – MONT-SAINT-MARTIN (F) BIENTOT EN SERVICE .....	50
BRUXELLES – AMSTERDAM EN V250 .....	51
QUARANTIEME ANNIVERSAIRE DE LA SUPPRESSION DU TRAM URBAIN A LIEGE... 53	
GRANDS TRAVAUX A LA SORTIE DE LIEGE-GUILLEMINS COTE SCLESSIN .....	55
L'ETOILE FERROVIAIRE DE VERDUN .....	61

## 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, R. Stekke

**Coordination :** H. Arden & R. Marganne

**Tirage :** 1050 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 : le dernier train GTF Trois-Ponts – Sourbrodt/Bullange le 18.09.04 (photo M. Lebeau)

ARRIERE : le retour du tram 4 devant la Violette (Hôtel de ville de Liège) le 04.09.04  
(photo J. Evrard)

## La Vennbahn, chronique d'une fin annoncée

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1989, le réseau subsistant des lignes ferrées des « Cantons de l'Est » était exploité comme suit : la section « nord » de la *Vennbahn* entre Raeren et Sourbrodt était exploitée à des fins touristiques par l'asbl Vennbahn, soutenue par la Communauté Germanophone, qui y faisait circuler des trains composés de matériel qui lui appartenait en propre, à but touristique et en saison.

La section « sud » de la *Vennbahn* et ses lignes adjacentes avaient trois utilisations :

- Les trains touristiques de l'asbl Vennbahn continuaient au sud de Sourbrodt, soit jusqu'à Butgenbach (et à vide jusqu'à Bullange pour manœuvres de remise en tête) après rebroussement à Wévercé, soit, une fois par mois, jusqu'à Trois-Ponts par la ligne 45 Waimes - Malmédy - Stavelot.
- Des trains militaires transportant des chars et du matériel à destination du camp d'Elsenborn circulaient soit au départ de Trois-Ponts vers Sourbrodt via Waimes et Wévercé, soit au départ de l'Allemagne via Junkerath, Losheimergraben et Wévercé.
- Enfin, des trains complets de bois en grumes, en provenance du port de Bruxelles, circulaient régulièrement jusqu'à la scierie *Pauls* de Bullange via Trois-Ponts et Wévercé.

Toute cette belle organisation vient de s'écrouler... en une valse à trois temps.

Fin 2002, l'asbl Vennbahn, en proie à de grosses difficultés, est tombée « en déconfiture » comme diraient les juristes. Plus aucun train touristique n'a circulé en 2003 et 2004. Le matériel de l'asbl Vennbahn est en vente ou vendu... et le site de Raeren, où l'asbl avait son quartier général, est abandonné. La section nord de la *Vennbahn* n'est donc plus parcourue... si ce n'est par des *draisines* touristiques mises en ligne entre Kalterherberg et Sourbrodt depuis juillet dernier. L'exploitant espère prolonger son exploitation jusqu'à Montjoie sur le modèle des *draisines* de la Molignée, sur la défunte ligne 150 Tamines – Dinant – Jemelle.

Fin 2003, B-Cargo a décidé de ne plus renouveler le contrat qui la liait avec la scierie *Pauls* de Bullange : les responsables de la filiale fret de la SNCB, aux abois vu la déglincue du secteur marchandises par rail en Belgique - ont sans doute considéré que la mise en ligne de ce genre de trains n'offrait pas un niveau de rentabilité suffisant.

Enfin, fin 2003 toujours, le Ministère de la défense Nationale, qui entretenait par convention la section « sud » de la *Vennbahn* depuis 1989, a fait savoir que son budget ne lui permettait plus de faire face à cette dernière dépense et que l'armée transporterait désormais ses chars par la route... et tant pis pour l'état des routes.

Bref, en 2004, les lignes 45 Trois-Ponts – Waimes, 45A Wévercé – Losheimergraben-frontière et 48 Raeren – Sourbrodt – Wévercé – Waimes se retrouvent sans aucun trafic<sup>1</sup>.

Faut-il vous écrire, cher lecteur, ce qui va advenir de ces lignes si pittoresques et chargées d'histoire... ?

Roland Marganne

---

<sup>1</sup> - sauf les *draisines* touristiques Sourbrodt- Kalterherberg... et peut-être Montjoie. Des rumeurs circulent quant à une reprise du trafic touristique ferré entre Raeren et Montjoie, sans qu'on puisse déterminer à ce jour qui serait l'exploitant... Ne vendons donc pas la peau de l'ours avant de l'avoir tué...



Malmédy et Waimes





Sourbrodt et Bullange



# Le dernier Fagnard

*ou l'adieu du GTF asbl aux lignes  
de chemin de fer des Cantons de l'est de la Belgique*

Samedi 28 août 2004, tandis qu'à la voie 4 de Liège-Guillemins, vaste chantier de future gare TGV, entre, majestueusement, le bel ICE 3 « 406 » DE n° 16, Francfort-sur-Main à Bruxelles-Midi, en voie 5 arrive l'autorail 4151 affrété par le GTF asbl et qui sera le confortable véhicule qui va assurer l'un des derniers trains vers Bullange et Sourbrodt<sup>2</sup>.

Au fur et à mesure de l'arrivée des trains en gare, l'autorail 4151 de la remise d'Hasselt se remplit car, aujourd'hui, notre train affiche « complet ».

A 9h10, le Fagnard spécial s'en va vers les lignes de l'Ourthe (43) et de l'Ambève (42), pour atteindre Trois-Ponts sous un mur de pluie qui ne décourage pas les photographes qui, stoïques mais mordus, attendent d'y photographier l'IRm 113, Liers - Liège-Luxembourg, emmené par la locomotive électrique 3006 des CFL (Luxembourg).

Dès lors, notre autorail peut partir à l'ascension de la ligne 45 avec des arrêts-photos bien choisis, à Stavelot, Masta, Malmédy, Waimes bifurcation, Wévercé et Butgenbach : l'occasion de fixer, une dernière fois, pas mal de vestiges ferroviaires dont l'avenir est à présent compté. Malgré la pluie qui s'atténue quelque peu, la petite troupe garde le moral qu'elle retrouve d'ailleurs à l'Hôtel du Lac de Butgenbach qui nous accueille, ce midi, avec un bien délicieux déjeuner, dans la grande tradition de notre asbl, car c'est toujours un moment important car très chaleureux !

---

**PHOTOS PAGES 4 ET 5 : EN SOUVENIR DES DEUX VOYAGES SPECIAUX ORGANISES  
PAR LE GTF ASBL EN AUTORAIL SERIE 41 SUR LA VENNBAHN (SUD) LES 28.08 ET 18.09.04  
(PHOTOS M. LEBEAU).**

page 4 ↑ : la gare de Malmédy, transformée en local pour la Croix-Rouge, et le quai construit pour les besoins de l'asbl Vennbahn (28.08)

page 4 ↓ : Waimes – à gauche de la gare, transformée en logements et locaux communautaires, on distingue l'assiette de l'ancienne ligne 48 vers Saint-Vith et Lommersweiler, transformée en RAVeL (28.08)

page 5 ↑ : les importantes emprises de la gare « militaire » de Sourbrodt ; le bâtiment de gare typique de l'ère prussienne, racheté par la commune, devrait être transformé en logements sociaux (18.09)

page 5 ↓ : à Bullange, le quai de déchargement de la scierie *Pauls* ne reçoit plus de trains de bois depuis décembre 2003 (18.09)

---

<sup>2</sup> - vu le nombre d'inscriptions, ce voyage a été dédoublé par une seconde de dernière circulation du « Fagnard », à caractère encore plus touristique celui-là, avec visite guidée du beau château restauré du Burg Metternich de Rheinhardstein, le 18 septembre 2004.

Le déjeuner terminé, au passage, un curieux spectacle s'offre à nous : le lac du barrage est vidé, l'herbe folle y a repris ses droits, car, pour quelques jours encore, le mur du barrage est en restauration. Nous nous retrouvons tous au point d'arrêt de Butgenbach, bien aménagé, autrefois, par la défunte asbl « Vennbahn ».

Dès lors, nous circulons jusqu'au bout autorisé de la ligne 45A, vers Bullange et sa grande scierie qui ne recevra plus les typiques trains de bois qui montaient courageusement depuis Trois-Ponts et qui faisaient le bonheur des photographes ferroviaires. Revenus à la bifurcation de Wévercé, nous quittons la ligne 45A et nous nous dirigeons vers Sourbrodt par la ligne 48, via Robertville. La météo s'améliore nettement et devient même, tout doucement, souriante !

Entrée à Sourbrodt : notre autorail 4151 y fait la vedette dans sa traversée du passage à niveau bien connu ! Il évolue, ensuite, dans les voies de la gare, vers la cabine est et ses signaux ex-allemands à palettes, derniers témoins d'un passé ferroviaire qui nous rend nostalgiques, pour le grand bonheur des photographes ! Que de souvenirs dans cette gare qui file à vau-l'eau, et que j'ai connue certains jours, pleine d'une activité ferroviaire... militaire !

De Sourbrodt, sous un soleil qui se fait moins timide, nous redescendons vers Trois-Ponts, avec de jolis arrêts-photos en ligne, à hauteur des PN 96 et 21, à Malmédy-gare, puis sur le viaduc à la sortie de la ville, et nous entrons à Trois-Ponts, tout juste pour donner correspondance à l'IRM 119, Liers – Liège - Luxembourg, tracté, lui, par la locomotive électrique CFL 3009.

Encore deux beaux arrêts-photos à Aywaille et à Poulseur, et nous entrons à Liège-Guillemins, en y croisant l' ICE 3 « 406 » DB n° 17 qui, lui, s'en retourne vers Aix-la-Chapelle, Cologne et Francfort-sur-le-Main. Et c'est l'au revoir chaleureux au moment où le groupe se disperse vers ses correspondances ferroviaires ou autres.

Au moment de conclure ce petit reportage d'un fort beau voyage, on peut, certes, philosopher ou se poser la question du pourquoi de la fin regrettable de ces belles lignes de l'est de la Belgique.

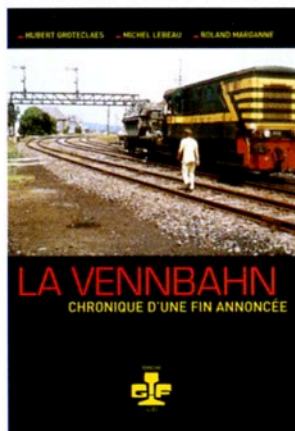
Un contrat B-Cargo non renouvelé envers la scierie de Bullange ; un coût estimé exorbitant pour l'entretien de la ligne 48 par la Défense Nationale, elle-même en pleine réorganisation de ses troupes, de ses cantonnements et de ses missions et objectifs, et voilà un réseau ferroviaire qui eut ses heures de gloire et ses importances stratégiques, voué à une disparition inéluctable ! Et j'ai, personnellement, au cours de ce beau voyage d'adieu, été étonné du nombre de fois où j'ai entendu la phrase « que c'est dommage d'abandonner une aussi belle ligne dans un site aussi merveilleux ! ».

Merci donc à notre asbl GTF et à ses organisateurs de nous avoir donné, encore une fois, le bonheur de revisiter ce beau site ferroviaire belge.

Pour le reste, pour l'avenir de cette ligne, espérons, mais ne nous berçons pas d'illusions et de rêves, car le mot « FIN » s'inscrit bien en filigrane de nos pensées !

M. Lebeau

## Nouvelles éditions du GTF asbl



### La Vennbahn

#### *Chronique d'une mort annoncée*

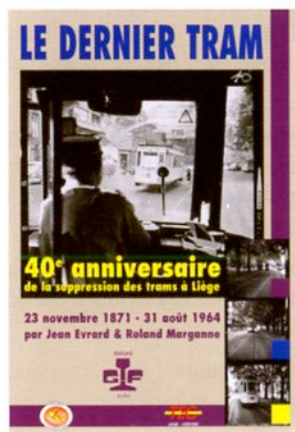
par H. Groteclaes, M. Lebeau, R. Marganne

80 pages A5, couverture en quadrichromie, 68 photos noir et blanc et couleurs et plans

*Au sommaire* : grande et petite histoire de la Vennbahn ; le trafic sur les lignes des Cantons de l'Est il y a trente ans ; Les activités militaires sur la Vennbahn : le chemin de fer militaire à voie de 60 cm et les trains militaires contemporains ; événements ferroviaires contemporains remarquables ; installations ferroviaires subsistantes des Cantons de l'Est

**Prix** : 13,50 € (+ frais d'envoi postal)

**Code-article** : 219



### Le dernier tram

*Une plaquette de Jean Evrard et Roland Marganne à l'occasion du 40<sup>ème</sup> anniversaire de la suppression des trams urbains à Liège, le 31 août 1964.*

80 pages A5, couverture en quadrichromie.

104 photos noir et blanc et couleurs

*Au sommaire* : grande et petite histoire des lignes urbaines 1, 4 et 5 du réseau de transports en commun liégeois, souvenirs des lignes 1, 4 et 5, les anecdotes, la fin des trams urbains.

**Prix** : 14 € (+ frais d'envoi postal)

**Code-article** : 220

Pour commander ces éditions : versez la somme correspondante (augmentée des frais d'envoi), en indiquant le code-article sur le compte 001-0643004-67 de GTF, asbl, BP 191, B 4000 Liège 1.

**Commande d'un pays étranger situé dans l'UE**, augmentez la somme totale de 2,5 € de commission bancaire en notant « *TOUS frais quelconques à charge de l'expéditeur* », et versez sur le compte IBAN : BE93 0010 6430 0467 de BIC : GEBABEBB (mouvement intra communautaire entre banques de l'UE)

**Commande d'une seule plaquette** : Belgique : + 2,7 € - dans l'Union Européenne : + 4,9€ - Reste du monde : + 6,2 €

→ Commande **simultanée** des 2 plaquettes : nous vous faisons cadeau de la différence de tarif postal sauf pour le reste du monde ; pour les 2 brochures : Belgique : + 2,7 € - dans l'Union Européenne : + 4,9 € - reste du monde : + 10,6 €.



## Notes complémentaires

### *Notre rédacteur ne croit pas si bien écrire...*

Depuis le mois de septembre dernier, une entreprise privée procède aux opérations pour défermer la section allemande de la ligne 45A Wévercé – Losheimergraben – Junkerath, entre la frontière politique (au bas de la tranchée où la voie relie Losheimergraben (B) et Losheim (RFA) et Junkerath. Nous y reviendrons dans notre prochain numéro.

### *L'exploitation entre Trois-Ponts – Wévercé, Bullange et Sourbrodt*



Vu l'existence d'une bifurcation à Wévercé, et la possibilité de rejoindre Junkerath au départ de Wévercé via Losheimergraben, Wévercé était la dernière gare des Cantons de l'Est - Eupen exceptée bien sûr - à être gardée par du personnel<sup>3</sup> en cas de circulation de trains. Vu la longueur des emprises de la gare de Wévercé – vestige de sa vocation militaire du temps des Prussiens - la SNCB avait installé des signaux lumineux aux trois entrées de Wévercé côté Waimes, Sourbrodt et Bullange, les signaux de sortie étant des signaux mobiles de block (*plaque rouge et drapeau vert ou jaune manipulés à pied d'ouvre – voir photo ci-contre prise le 28.08.04 par M. Lebeau*). Mais... au cours de l'hiver dernier, le bâti de commande des signaux lumineux a été... volé dans ce qui fait office

aujourd'hui de bâtiment de gare.

Aussi, depuis ce forfait, la réglementation en cas de signal éteint est d'application à Wévercé : les trains partent donc de Trois-Ponts sous couvert d'un document S 422... délivré par le sous-chef en poste à Trois-Ponts... Les trains « navettes » quittant Wévercé pour Bullange ou Sourbrodt sont soumis aux mêmes formalités pour le retour à Wévercé...

<sup>3</sup> - il s'agit de général de personnel germanophone attaché à Eupen. Lors d'un de nos deux voyages, c'est le chef de zone d'Eupen lui-même qui officia...

Week-end du 2-3 octobre 2004

## Journées fastes au niveau ferroviaire pour l'est de la province de Liège

### Vendredi 01-10-04

Arrivée vers 20h15 de l'Orient-Express en gare d'Eupen; il était tiré par une locomotive électrique série 27 de la SNCB et se composait de 7 voitures portants les n° 4160-4148-4151-4159-2979-2976-2869; ensuite il y eut plusieurs manoeuvres pour mettre les voitures dans l'ordre souhaité; impossible de photographier vu l'heure tardive; néanmoins, on a pu apprécier le luxe suprême de ce train de luxe et de rêve venant de Paris.

### Samedi 02-10-04

Vers 9h, à Eupen, l'Orient Express est mis sur la voie 2 par une locomotive de manoeuvre; comme c'est l'unique voie de réception à quai pour les longues rames, l'IC Ostende - Eupen ne vient plus à Eupen; ce sont des automotrices doubles qui reprennent le relais, et qui sont reçues sur la courte voie 1 en cul-de-sac. Le quai est envahi par invités et spectateurs: tapis rouge, à chaque entrée de voitures, avec deux arbustes de laurier ainsi que le personnel accompagnant; tente d'accueil pour les différentes autorités... la ville d'Eupen a mis les petits plats dans les grands. Entre-temps, on note l'arrivée de la locomotive à vapeur 29 013 avec sa voiture de service type M2, le tout tiré par la Diesel 201 010. Celle-ci se mettra en queue de l'Orient Express tandis que la type 29 avec la voiture M2 se place à l'avant du train de rêve.



Samedi 02.10.04 : Eupen - l'Orient-Express prêt au départ  
(photo H. Groteclaes)

A 11h30, c'est le départ dans un grand panache de fumée, ponctué de nombreux coups de sifflet, en direction de Montzen.

Vers 17h retour à Eupen de l'Orient Express où parmi les spectateurs, j'ai rencontré... un Canadien avec son fils d'une dizaine d'années, tous les deux grands fans de ce train.

A 21h, à Moresnet, au pied du viaduc, un spectacle grandiose de son et lumière et feu d'artifice étaient organisés conjointement par Via Gulia et le Tour des Sites : ambiance fantastique, temps sublime.

#### **Dimanche 03-10-04**

Vers 10h, en gare de Montzen arrivée de l'autorail 4506 et départ en autorail 4403, propriétés du PFT. L'autorail permettait de faire le voyage via le viaduc rénové jusqu'au tunnel de Botzelaer ; tout au long du trajet, on a pu admirer le paysage charmant baigné par un soleil complaisant. Au terminus, un ex-bus scolaire américain amenait les voyageurs jusqu'aux Trois Bornes (Allemagne - Pays-Bas - Belgique) où nous attendait un petit marché artisanal et un stand du Z.L.S.M. de Simpelfeld (NL). Une navette de bus gratuite nous reconduisit au village de Moresnet où la fête battait son plein. Les deux autorails ont circulé sans cesse durant ces 2 jours (plus de 4.000 voyageurs paraît-il) ; ce fut la fête pour plusieurs milliers de spectateurs... ainsi que pour le secteur Horeca local. Le petit musée du terroir à Moresnet était consacré au viaduc, la star ; exposition d'un concours photos et de dessins d'écoliers étayèrent l'événement. En résumé, ce furent 2 jours marqués d'une pierre blanche dans les annales ferroviaires non seulement du coin mais de toute la Belgique.

Hubert Groteclaes



**Dimanche 03.10.04 vers 10h : les deux autorails du PFT font la navette jusqu'au tunnel de Botzelaer via le viaduc rénové (photo H. Groteclaes)**

# Les travaux au viaduc de « La Gueule » à Moresnet

## Implantation

Le viaduc de « La Gueule » à Moresnet est situé sur la ligne 24 Aix-la-Chapelle - Montzen - Glons. Il est situé sur le territoire de la commune de Plombières et enjambe la vallée de la Gueule.

## Dimensions

**Longueur totale** : 1 120 m

**Hauteur totale** variant de 23 à 58 m.

**Superstructure** : 22 tabliers métalliques (double voie) à pose directe (sans ballast). Chaque tablier pèse 300 tonnes, d'une longueur de 48 m et d'une hauteur de 8 m. 5 tabliers métalliques à pose directe (sans ballast) de 50 t et d'une longueur de 7 m chacun sur les piles-culées

**Infrastructure** : 2 culées, 5 piles-culées, 16 piles ordinaires en béton armé.

C'est un des plus grands viaducs ferroviaires métalliques d'Europe. Le viaduc contient 50.000 m<sup>3</sup> de béton et 6000 tonnes de fer.

## Importance

Il s'agit d'un ouvrage d'art primordial faisant partie d'un itinéraire ferroviaire extrêmement important. Il assure la liaison entre le port d'Anvers, le bassin de la Ruhr et les Pays de l'Est.

## Rappel historique

Le viaduc (tout comme l'ensemble de la ligne 24) fut construit entre 1914 et 1916 sur ordre de l'occupant prussien, afin de relier aisément le port d'Anvers et le conglomérat industriel de la Ruhr, sans franchir la frontière des Pays-Bas, qui menait, à l'époque, une politique de stricte neutralité. De nombreux prisonniers de guerre ont assuré la main-d'oeuvre.

Le viaduc fut dynamité et endommagé deux fois dans son histoire. Le 10 mai 1940, les Belges firent sauter le viaduc pour ralentir l'invasion nazie. Le 10 septembre 1944, les Allemands dynamitèrent le viaduc pour couvrir leur retraite. La Belgique mit non moins de cinq ans avant de procéder à sa reconstruction : le viaduc ne fut remis en service que le 2 octobre 1949.

## Situation avant les travaux

L'état du viaduc ne correspondait plus au type de trafic qu'il devait supporter. Il était atteint de dégénérescence de ses parties métalliques. La rouille faisait des ravages, la corrosion était importante. En conséquence, la vitesse était limitée à 20 km/h avec une charge maximale à l'essieu de 22,5 tonnes. Ces mesures transitoires ne pouvaient durer. Le viaduc (ainsi que la ligne 24) supporte 70 % du trafic marchandises par rail du port d'Anvers vers l'Allemagne, ce qui représente de 100 à 120 trains par jour, les 2 sens confondus, essentiellement de nuit.

De plus, le béton décoratif des culées, piles-culées et piles se détachait et tombait en morceaux dans les prairies en contrebas, mettant en danger les riverains, dont certains ont leur habitation construite au pied du viaduc...

Plutôt que de construire un nouvel ouvrage, la SNCB a opté pour une rénovation profonde. Les 27 tabliers devaient donc être tous remplacés. .

### **Situation nouvelle**

Pour assurer le trafic ferroviaire du XXI<sup>ème</sup> siècle, le viaduc sera parcourable à la vitesse de 60 km/h et pourra supporter une charge de 25 tonnes par essieu conformément aux normes européennes.

La pose directe des traverses et rails sur les tabliers métalliques sera remplacée par une pose sur ballast qui réduira fortement les bruits de circulation des trains ainsi que l'entretien des voies.

### **Travaux réalisés**

Le début du chantier date du 12 janvier 2002. Il s'agissait d'un travail de génie civil très important et particulièrement spectaculaire.

Les piles, piles-culées et culées ont été rénovées et renforcées. Les bétons de parement ont été démolis. Un nouveau voile en béton armé enrobe toutes ces constructions qui gardent un aspect identique à celui qui existait.

Deux portiques métalliques de manutention couvrant chacun une travée du viaduc ont été construits en gare de Montzen. A tour de rôle, chaque portique de couleur orange portant chaque fois un tablier de couleur bleu-gris est amené par rail sur le viaduc, à hauteur de la travée à remplacer.



**Travaux de remplacement d'un tablier (photo A. Spailier)**

Le transport s'effectue à l'aide de bogies. La masse de 1200 tonnes est poussée par 2 locomotives. Vu la largeur du convoi, 2 voies sont nécessaires. Il faut 2 heures pour effectuer les 750 mètres jusqu'au viaduc. Trois signaux ont du être démontés pour laisser passer le convoi. Le portique avance sur les piles en fonction des travaux. Il sert à descendre les vieux tabliers et à remplacer ceux-ci par les nouveaux qui sont construits en gare de Montzen.

Le portique pèse 500 tonnes, un nouveau tablier 700 et un ancien 300.

L'ancien matériel est découpé en plusieurs parties avant d'être déposé au pied du viaduc. Il est destiné au recyclage.

Ces travaux de remplacement s'effectuent uniquement pendant le week-end du fait d'une circulation ferroviaire moins importante. Une trentaine de trains doivent alors être détournés par la ligne 39 Montzen – Welkenraedt et par la ligne 37 via Hergenrath et Aachen Süd.



**Vu le profil des lignes 39 Montzen - Welkenraedt et 37 Welkenraedt - Aachen Hbf, non moins de trois locomotives diesel (deux en tête, une en queue) étaient nécessaires pour remorquer les trains de marchandises détournés lors des travaux au viaduc de Moresnet ici, un train de trois locomotives de la DB AG au passage à Welkenraedt (photo H. Groteclaes – janvier 2004)**

Les travaux ont eu lieu durant 11 week-ends distants chacun de 8 semaines. Chaque phase servait à remplacer 2 tabliers. La première phase a eu lieu le week-end des 15-16 mars 2003.

La neuvième et dernière phase a été effectuée le week-end du 4 au 6 septembre 2004. Il est évident qu'un périmètre de sécurité est instauré pendant les travaux. Lors d'une de ces

phases, la population riveraine a même été évacuée l'espace d'un week-end et logée dans les hôtels avoisinants !



**Nouveaux tabliers posés sur le viaduc et anciens tabliers  
dans les prairies du village de Moresnet (photo R. Marganne – 03.08.04)**

L'aspect final du viaduc est identique à celui qui existait, mais le viaduc a été repeint en bleu-gris, selon le vœu des autorités communales de Plombières.

A noter que, contrairement à l'usage belge, la circulation ferroviaire se fait à droite depuis la sortie de la gare de Montzen et donc sur le viaduc selon la réglementation allemande, afin d'éviter tout changement de sens de circulation jusqu'à Aachen-West.

Le hall de montage des tabliers était situé le long des voies de la gare de formation de Montzen. Sa longueur était de 220 m, sa largeur de 11 m, sa hauteur de 15 m. Il comportait trois parties. La première partie servait à assembler les treillis métalliques nécessaires à la construction et au montage des tabliers. Un travail minutieux de soudure et de peinture y était effectué. Les tabliers étaient alors acheminés dans la seconde partie dans laquelle on procédait au bétonnage de la dalle de pont. Le passage dans la troisième partie du hall permet d'y fabriquer la chape d'étanchéité, de poser le ballast, les traverses en acier, les rails et les passerelles de service.

Une fois le viaduc renouvelé, la SNCB va procéder aux travaux d'électrification du tronçon Montzen – Botzelaer frontière L'infrastructure de la ligne à double voie sera d'abord renouvelée, avec pose de longs rails soudés. Ensuite interviendra l'électrification. Il se fait que la frontière germano-belge passe au beau milieu du tunnel de Botzelaer<sup>4</sup>. Depuis belle lurette, la DB a électrifié la partie allemande de la ligne, entre Aachen West, gare de triage, et le portail allemand du tunnel de Bozelaer, en 15 kV 16 2/3 Hz. Cette disposition

<sup>4</sup> - le tunnel de Botzelaer compte 665 mètres de long, dont 269 mètres en territoire belge

lui permet d'assurer les allèges des trains de marchandises sur la forte rampe entre Aachen-West et le tunnel frontalier en traction électrique.

Aussi, la DB AG et la SNCB ont décidé d'un commun accord que le tronçon de quelques kilomètres de la ligne 24 entre le block 16 (sortie est de la gare de Montzen) et le portail allemand du tunnel frontalier de Botzelaer serait, elle aussi, électrifiée en 15 kV 16 2/3 Hz. L'électrification de ce tronçon devrait être mise en service en décembre 2007.

Ces nouveaux travaux sont indispensables dans la mesure où la SNCB et la DB AG doivent actuellement maintenir un petit parc de locomotives diesel en service de part et d'autre de la frontière, dans un environnement totalement électrifié : à l'heure de l'Europe, les coûts de maintenance de ce parc et le temps perdu dans les échanges de locomotives deviennent inacceptables.



**Les trains entre Aachen-West et Montzen doivent actuellement être remorqués, soit par des locomotives diesel belges série 55, soit par leurs homologues allemandes (sur cette photo, une locomotive DB série 241 de construction russe et appartenant jadis à la Deutsche Reichsbahn de l'ancienne Allemagne de l'Est) (photo J. Evrard à hauteur du block 16 de Montzen – 11.11.02)**

Fin 2007, le court hiatus non électrifié entre la gare belge de Montzen et le portail allemand du tunnel de Botzelaer sera supprimé. A cette époque, l'emploi de locomotives polytension sera indispensable sur ce tronçon frontalier. Si la DB AG dispose déjà de locomotives électriques quadritension, côté belge... on attend toujours l'adjudication des futures locomotives série 14, quadritension, qui devraient être dédiées au fret...

R. Marganne



## Les futurs travaux TGV sur la section allemande de l'axe Liège – Cologne

On sait que, côté belge, les travaux sont en cours sur l'axe Liège – frontière allemande afin de disposer, en 2007, d'une liaison en partie nouvelle vers l'Allemagne.

Au départ de Liège-Guillemins, TGV Thalys et autres ICE emprunteront les voies de la ligne 37 jusqu'à Chênée : celles-ci sont en cours de rénovation et rectification.

A Chênée, une bifurcation est en cours d'aménagement, afin de séparer la ligne 37 classique vers Verviers et Welkenraedt et la ligne nouvelle à grande vitesse n°3 Chênée – Walhorn. Celle-ci sera dotée à Chênée d'une section de séparation avec zone neutre entre le courant continu à tension de 3 000 volts (classique à la SNCB, notamment sur la ligne 37) et le courant alternatif à tension de 25 000 volts de la ligne nouvelle à grande vitesse. La ligne nouvelle franchit la Vesdre, grosso modo sur le site de la défunte ligne 38 Chênée – Battice, coupe en deux l'entité de Vaux-sous-Chèvremont. A cet endroit, la vitesse de référence sera portée à 180 km/h. Les TGV et ICE s'engouffreront alors dans le nouveau tunnel de Soumagne, le plus long de Belgique avec ses 6 530 mètres : la vitesse de référence y sera fixée à 200 km/h : le profil est particulièrement raide : une pente continue de 17 pour mille dans le sens vallée de la Vesdre – plateau de Herve, et même 20 pour mille à la sortie est... A l'est du tunnel de Soumagne, le TGV traversera en site neuf le pays de Herve pour rejoindre l'autoroute E 40 à hauteur du village de José. Elle la longera, sur son flanc sud, jusqu'à Walhorn : la vitesse sera alors portée à 260 km/h. A Walhorn, les TGV et ICE quitteront l'autoroute E 40 pour rejoindre la ligne 37 actuelle au droit du viaduc *Hammerbrücke*. Il reste alors 2 km environ jusqu'à la frontière allemande, où voies et ouvrages d'art ont déjà totalement été renouvelés à la fin des années nonante : la vitesse de référence y sera portée à 160 km/h.



Dès 2007, les ICE de la DB ne passeront plus par Pepinster (rame IC 406 009 assurant l'ICE 15 Bruxelles-Midi – Francfort (Main) le, 31.07.03 – photo J.-P. Joly

## Et côté allemand

Ce n'est un secret pour personne. La Deutsche Bahn AG n'a pas le même enthousiasme que les Belges pour équiper la ligne actuelle Aachen Süd-Bundesgrenze – Düren pour la grande vitesse. La priorité était de construire une ligne S-Bahn (sorte de RER à l'allemande) entre Düren et Köln Hbf. C'est chose faite depuis le 15 décembre 2002 : au prix de gigantesques travaux d'infrastructure, la ligne entre Düren et Köln Hansarig a été portée, selon les sections, de deux à trois ou quatre voies, avec séparation totale du trafic S-Bahn, sur le flanc sud de la ligne, et tous les autres trafics – voyageurs et fret – sur son flanc nord. Actuellement, les trains de voyageurs directs (RB et RE) ainsi que les TGV *Thalys* roulent à une vitesse de 140 km/h entre Düren et Cologne. Seuls les ICE sont actuellement autorisés à y rouler à 160 km/h<sup>5</sup> : à terme, il est prévu que les trains rapides puissent y rouler à 250 km/h.



**Düren : à gauche, voie 5, automotrices série 423 de la DB assurant la relation S-Bahn 13 – à droite, autorail Regiosprinter de la DKB prêt au départ pour Heimbach (photo J.-P. Joly – 03.01.04)**

Entre Aachen Hbf et Düren, n'hésitons pas à l'écrire, rien n'est prévu actuellement, au grand dam des autorités d'Aix-la-Chapelle qui auraient souhaité voir l'équipement de ce tronçon complètement renouvelé : on y roulera encore longtemps à 140 km/h maximum...

Par contre, les Allemands ont dégaîné les budgets pour revoir de fond en comble les installations des 3 203 mètres de voie qui séparent la frontière politique belge-allemande et la gare centrale d'Aix-la-Chapelle.

Il est temps, car on y compte au moins quatre points singuliers : un saut de mouton permettant le changement du sens de circulation (les trains roulent à droite en Allemagne...),

<sup>5</sup> - les ICE auraient même roulé en service commercial à 250 km/h entre Düren et Cologne pendant quelques mois, jusqu'à ce qu'un coup de foudre altère les installations de signalisation embarquée... qui n'ont pas encore été réparées à ce jour...

un tunnel de 754 mètres actuellement en très mauvais état (le *Buschtunnel*), un plan incliné très raide – aux caractéristiques voisines des plans inclinés d'Ans, ce qui n'est pas peu dire... et une alimentation électrique en 3 000 volts jusqu'en gare d'Aachen Hauptbahnhof, équipée de voies commutables où les engins « polytension » peuvent changer de courant d'alimentation : le « 15 000 volts » est en effet de règle en Allemagne.



**Un TGV Thalys à quai  
voie 9 à Aachen Hbf, en  
train de changer de tension  
d'alimentation (photo  
R. Marganne – 08.09.04)**

Le saut de mouton semble condamné à disparaître à terme. En fait, il avait été aménagé en 1966, date de l'électrification de la ligne 37 entre Liège et Aix-la-Chapelle, par réutilisation des installations de saut-de-mouton permettant à la ligne 37 de se séparer de l'ancienne ligne 24 A qui joignait Ronheide, à la frontière, et la ligne 24 Montzen – Aachen West à hauteur de la bifurcation de Geulthal.

Autre point singulier, le « *Bushtunnel* », rongé par l'humidité, et où la vitesse est actuellement limitée à... 40 km/h, un comble sur une ligne internationale où circulent des TGV. Celui-ci sera dédoublé grâce au forage d'un second

pertuis de 691 mètres, tandis que le tunnel actuel sera complètement assaini.

Les travaux – de grande ampleur puisqu'il faudra aussi aménager une nouvelle plateforme de part et d'autre du nouveau souterrain – auront lieu entre le début de l'année 2005 et la fin 2007.

Ainsi, une fois ces travaux menés à terme, la vitesse de référence entre la frontière belgo-allemande et la gare centrale d'Aix-la-Chapelle devrait être portée à 160 km/h.

Quant à la tension d'alimentation de la ligne entre la frontière et Aix-la-Chapelle, elle est actuellement de ... 3 000 volts courant continu ! Mais les équipements électriques sont d'aspect allemand, isolés pour le 15 kV courant alternatif, mais avec double fil d'alimentation des pantographes vu les intensités demandées, notamment dans le plan incliné d'Aix-la-Chapelle. Pour permettre une circulation sans problème des TGV et autres ICE très voraces en énergie, une nouvelle sous-station a été mise en place fin des années nonante en territoire belge, à Hergenrath, afin d'alimenter convenablement la section

allemande de la ligne 37 et les quatre voies à quai commutables de la gare d'Aachen Hbf (voies 6 – 7 – 8 – 9), où les TGV et ICE changent de tension d'alimentation à l'arrêt en gare, selon la même procédure qui prévalut entre 1966 et 2002 pour les locomotives polytension série 16, qui y firent toute leur carrière.



**Un TGV Thalys de la relation Köln-Deutz – Bruxelles-Midi – Paris-Nord à quai voie 8 à Köln Hbf (photo R. Marganne – 14.08.04)**

Relevons afin que des plans existent pour la rénovation complète du bâtiment de la gare d'Aachen Hauptbahnhof. La verrière typique devrait cependant être maintenue...

R. Marganne

### **Le saviez-vous ?**

A partir du prochain changement d'horaires (12 décembre 2004), les rames ICE 3 série 406 de la *Deutsche Bahn AG* (et leurs homologues des *Nederlandse Reizigers*) seront enfin autorisées à circuler sur la ligne nouvelle SNCB n°2 entre Louvain et Ans (gain de temps : une dizaine de minutes). Mais, leur vitesse y sera limitée à 250 km/h (au lieu des 300 km/h permis pour les TGV Thalys) afin d'éviter tout effet « aspirateur » : à des vitesses plus élevées, on a en effet constaté, lors d'essais, que la rame ICE 3 aspirait littéralement le ballast de la voie, ce qui provoquait des dégâts aux bogies... et aux moteurs de traction, puisque ces rames sont conçues selon le principe de la motorisation répartie, tandis que les TGV Thalys, eux, ont leurs équipements de traction groupés dans la voiture de tête et de queue (une « locomotive » en fait...).

*D'autre part, la SNCB est revenue sur sa décision de supprimer l'indicateur de service intérieur. Il y aura donc bien une édition 2004-2005 !*

*Décision logique... comment une société commerciale peut-elle vendre des produits sans catalogue ?*

## La nouvelle place de la gare « Liège Guillemins »

Bientôt, la SNCB offrira à Liège le plus bel édifice ferroviaire du monde et le TGV « pourra » y donner sa pleine mesure. On ne louera jamais assez les mérites des hommes qui se sont battus pour donner à la Belgique une place de choix sur l'échiquier de la grande vitesse et à Liège une position privilégiée sur le "rail" de l'avenir.

Les investissements colossaux dont Liège a pu profiter ne se représenteront plus avant très longtemps. Il est donc vital de réussir le rendez-vous TGV – Ville de Liège pour la reconversion et la relance économique de toute la région.

Cette réussite dépend de deux acteurs, un la SNCB qui a déjà rempli sa mission, l'autre, la ville qui doit apporter autour de la gare l'environnement susceptible de retirer un maximum de l'effet TGV. Hélas, elle n'a encore rien apporté de valable à l'édifice. On ne s'improvise pas dans ce genre d'aménagement. Il ne faut pas confondre gare TGV et gare de campagne. Et pour ce, il faut avoir la « culture » TGV. Bien respectée, elle apporte énormément aux villes étapes. Non respectée, l'arrêt devient non rentable et la ville étape est gommée du système : logique économique.

François Dumont, dans la revue française Rail & Transport du 26/06/02 fait une étude intitulée *"La grande vitesse ne suffit pas au développement économique"*. Il y passe en revue l'adaptation des villes françaises au TGV et conclut : *"Les efforts des agglomérations, on le voit un peu partout, visent à assurer l'intermodalité, et les grands projets d'aménagement ont bien des traits communs : développement d'un système de transport urbain performant, avec la plupart du temps adoption d'un moyen de transport en site propre, édification d'un pôle d'échange lié à la gare TGV et d'un centre d'affaires qui se veut aussi « un lieu de vie ». Autant de réponses apportées au fil du temps et des lignes nouvelles"*.

Liège, apportera un nouveau bâtiment affecté à l'habitat, pas trop élevé pour ne pas écraser les constructions voisines aux façades délabrées, aux pans de murs aveugles, les salons de complaisance aux étages abandonnés et dégradés, les immeubles voués aux kots pour étudiants, l'immeuble (coins de la rue Bovy et Varin) à la corniche garnie d'un gros arbuste et dont le seuil surplombe le parvis de sortie de la nouvelle gare de 2m20.

Le TGV passant par Liège est un train international (de par l'exiguïté de la Belgique). La gare, avant d'être celle des liégeois qui vont à l'étranger, doit d'abord être celle des étrangers qui viennent à Liège pour affaire et pour tourisme. Car la perle de l'architecte S. Calatrava deviendra un des premiers atouts touristiques de la ville pour autant que son architecture soit suffisamment dégagée. Ce n'est hélas pas le cas dans le projet étriqué voulu par les seuls responsables liégeois au grand dam des acteurs de la grande vitesse belge mais aussi d'une forte proportion de la population liégeoise.

En parcourant Internet, nous avons trouvé sur le site de l'UILg un projet qui de toute évidence répond aux critères énoncés ci-dessus et devrait gommer la solution suicidaire actuelle. Nous ne manquerons pas cependant de nous étonner : si nous l'avons déniché, ni la presse ni les autorités politiques ni associations liégeoises économiques n'ont pu en faire autant puisque personne n'en parle ! Vous le communiquer fait partie de notre mission d'information.

*Textes en pages suivantes et photo sur la page centrale.*

# Un canal qui fait des vagues à Liège...

## 1 - INTRODUCTION

Depuis fin janvier de cette année, les journaux ont fait écho à différentes prises de position relatives au projet d'aménagement de la place et du quartier des Guillemins à Liège. Il a paru intéressant d'examiner le projet développé depuis un certain temps par une société de la région liégeoise, en accord avec une société internationale d'investissements ainsi que d'autres banques internationales d'investissements alliées. Nous avons par conséquent interrogé leur porte-parole, M. M. Peckers, administrateur.

**Q. :** *Qu'est ce qui vous a poussés à présenter ce projet ?*

L'idée trouve son origine dans l'absence d'envergure des solutions officielles proposées pour l'aménagement du quartier, en particulier celle du plan communal de Liège en date du 24 juin 2002, dont l'indigence est encore réapparue lors de la désignation en 2003 du bureau d'études chargé de l'aménagement proprement dit de la place elle-même.

Début septembre 2003, nous avons dès lors pris contact tant avec MM. Bourlard, administrateur-délégué d'Euro-Liège TGV et Calatrava, architecte de la gare, qu'avec d'autres instances politiques liégeoises pour cerner les différents problèmes, harmoniser les idées et proposer des solutions.

Les récentes prises de position de certains responsables liégeois sur l'avenir du quartier nous engagent à ne pas attendre davantage pour dévoiler notre plan, même si toutes les études et évaluations ne sont pas encore terminées.

**Q. :** *En quoi consiste celui-ci ?*

Si notre projet s'inspire de la même idée que celle de M. Bourlard, c'est-à-dire de « conduire » la Meuse à la gare, il en diffère cependant par plusieurs aspects.

Si, comme lui, nous sommes sensibles à la symbolique de cette jonction entre les modes de transport, notre projet ne se limite pas à apporter un surcroît de voyageurs à la SNCB et pas davantage à la relance de quelques boutiques du quartier, comme l'a souhaité un participant à la réunion du Grand Liège du 29.01.04. (*La Meuse du 31.01.04*)

Tout d'abord, ce n'est plus un simple canal qui en constitue l'épine dorsale mais une véritable marina, autour de laquelle va s'articuler une vie tout à fait nouvelle. Au delà du simple accroissement du trafic ferroviaire voyageurs que pourraient apporter des implantations de bureaux ou de logements, nous avons souhaité placer le projet sous l'angle:

- du développement d'un Centre d'affaires à vocation internationale, qui ne peut que générer de l'emploi et ramener à Liège une activité économique de très haut niveau,
- de l'implantation et de la pérennisation d'une population importante de travailleurs et visiteurs étrangers de haut et moyen standing. Par pérennisation, nous entendons que les cadres et travailleurs qualifiés de haut niveau qui viendront travailler à Liège, s'y installent également même si leur séjour doit se limiter à quelques années en raison de l'évolution de leur carrière. Il ne s'agit donc pas d'accueillir seulement des navetteurs qui s'en retourneraient chez eux chaque jour, leur travail terminé,
- du redéveloppement commercial et touristique d'un quartier, susceptible d'attirer à Liège des visiteurs de régions et de pays limitrophes,

• de la réaffirmation du rôle de Liège en tant que métropole économique, mais aussi culturelle et intellectuelle.

Ainsi au delà du simple renouveau du quartier des Guillemins, c'est celui de la ville et de la région que nous visons, grâce aussi bien aux nouveaux citoyens qu'aux touristes et visiteurs.

Nous n'avons malheureusement pas retrouvé ces préoccupations dans les idées et les réflexions qui ont été émises. Et pourtant, il y va de l'avenir de Liège.

*Q. : Ce n'est donc pas uniquement un projet immobilier mais bien un large projet économique ?*

Exactement ! L'idée est de rendre à Liège son caractère de métropole européenne que l'évolution de sa situation économique tend à lui faire perdre quand ce ne sont pas des décisions ou l'absence de décisions politiques elles-mêmes.

Nous ne citerons pour exemples récents que :

- la disparition programmée de la sidérurgie à chaud ;
- la délocalisation des sièges décisionnels de banques et caisses d'épargne vers Namur, du type Fortis ou ING-BBL, ou d'autres institutions encore, y compris la RTBF ou la SNCB, etc...

La liste est longue en effet; il n'est pas jusqu'à l'Université de Liège elle-même et l'enseignement supérieur en général qui, dans le contexte belge, ne soient maintenant menacés jusque dans leurs fondements.

- l'exode lent et continu de la population pour diverses raisons telles que la taxation excessive, l'insécurité, la malpropreté, le laxisme, l'inefficacité des mesures,...

Il n'est pas inutile de rappeler que Liège, il y a 10 ans à peine, se maintenait encore péniblement entre la trentième et la quarantième place des grandes villes européennes. Actuellement elle est retombée à la 121<sup>ème</sup> place du classement (sur 200). Il est plus que temps que cela s'arrête, nous semble-t-il.

*Q. : Vous avez parlé d'absence d'envergure des solutions présentées ?*

Nous ne sommes pas les seuls et les participants à la séance d'information du 29.01.04 de M. Bourlard l'ont également signalé. Comprenons-nous bien. Nous n'avons nullement l'intention de critiquer pour le plaisir de critiquer. Si nous avons relevé différents points à contester, c'est pour éviter de tomber nous-mêmes dans les mêmes travers, avec toutes les conséquences dommageables que cela entraîne.

## **2 - LES INSUFFISANCES DES SOLUTIONS ACTUELLES**

*Q. : Vous avez dit avoir relevé plusieurs manques dans la politique suivie à Liège ? Pouvez-vous donner un premier exemple ?*

C'est tout d'abord la volonté déclarée et réaffirmée à plusieurs reprises par les responsables politiques locaux, M. Ancion, ancien échevin liégeois de l'urbanisme notamment, de vouer le quartier à l'habitat essentiellement.

Une telle politique ne tient aucun compte des besoins d'un développement économique s'appuyant sur le passage des TGV et ICE.

Or les trains à grande vitesse TGV et ICE ont justement pour but de créer de l'activité économique dans les villes et autour des gares où ils s'arrêtent. Mais pour cela il faut aussi des locaux et Liège ne dispose actuellement que d'un parc de bureaux d'environ 500.000 m<sup>2</sup> dont une grande partie ne répond même plus aux normes modernes si l'on en croit le récent rapport de « *L' Avenir du Pays de Liège asbl* ». Nous sommes bien loin des Centres d'affaires développés dans les autres pays.

Il suffit d'aller voir ce qui passe en France et en Allemagne. A Lille ou à Paris-Montparnasse, par ex., où l'activité économique a « explosé » avec l'arrivée du TGV et où on augmente sans cesse la surface des bureaux; en Allemagne aussi, où une ville comme Montabaur (14 000 habitants) consacre 52 hectares à l'aménagement d'une zone urbaine spécialisée, en liaison directe avec l'arrêt ICE. Pendant ce temps-là, Liège, malgré un marché économique potentiel évalué à 6 000 000 d'habitants, propose uniquement de rénover des maisons dans le quartier.

C'est en tout cas ce qui ressort des plans de Madame Yerna, échevine du Développement économique et... du Logement. Un même constat est fait à la lecture de la brochure de M. Ancion « *Le nouveau quartier des Guillemins. Echevinat de l'Urbanisme. Avril 2003* ». Nous doutons fort que cela soit de nature à attirer les sociétés belges et surtout étrangères.

Pendant ce temps-là également, Bruxelles, malgré sa sursaturation chronique en bureaux étudie très sérieusement l'implantation d'un tel complexe à Schaarbeek, là où il faudra désaffecter les voies de l'ancienne gare pour y établir la nouvelle, destinée au TGV.

**Q. : Un autre exemple encore ?**

Nous n'avons pas encore eu le temps d'étudier le tout récent plan général de mobilité de Liège et ce n'est d'ailleurs pas notre propos. Mais l'exemple suivant concerne justement les problèmes de mobilité et d'intermodalité. Aux Guillemins, nous déplorons le projet de création en surface d'un rond-point au fond de la nouvelle place, déjà fort étriquée. Cela va créer un goulot d'étranglement pour les flux d'autobus (2 000 véhicules par jour) et de véhicules privés surtout avec la circulation de transit.

Les embouteillages permanents ainsi créés auront à leur tour un effet dissuasif sur les gens qui envisageraient de venir habiter et de devenir riverains de la place et du quartier des Guillemins. Il suffit de reprendre à ce propos l'exemple de la place St Lambert.

De même, la création de deux terminaux d'autobus en série, tels que prévus, va provoquer un ralentissement de la desserte des voyageurs. En outre, ceux-ci vont être obligés de traverser toute la place avec leurs bagages pour atteindre la gare, et ce par tous les temps. Là aussi il y aura un effet dissuasif en ce qui concerne l'intermodalité bus-train.

Tout cela risque d'entraîner un recours accru aux véhicules privés et d'aggraver les problèmes de circulation que l'on rencontre déjà avec ceux-ci.

**Q. : Une dernière remarque pour terminer ?**

Du point de vue esthétique, le plan d'aménagement va aussi créer des difficultés.

Il y a tout d'abord l'absence de symétrie des emprises, l'étroitesse et l'absence de recul suffisant des côtés de la place qui dénaturent la perspective de la gare et lui enlèvent une grande partie de sa beauté. A quoi sert de proclamer partout que la gare TGV des Guillemins sera une des plus belles d'Europe si on ne la voit pas dans toute sa splendeur !

Il en est de même de la volonté avouée des responsables politiques de réserver la place à des manifestations festives et autres du genre de celles qui se déroulent place St Lambert ou



place des Déportés à St Léonard, du type GayParade. Cela risque aussi de faire fuir les riverains potentiels.

*Q. : Vous parlez d'esthétique. Y aurait-il également un aspect touristique à ce projet ?*

Bien entendu, voyons. Cet aspect ne doit pas être négligé.

Sait-on que beaucoup de villes internationales basent leur développement sur le tourisme et par là sur l'image de marque qu'elles peuvent offrir à leurs visiteurs ?

Sait-on que Bruges que l'on dit « la Morte », reçoit des touristes en grand nombre tout au long de l'année ?

Sait-on que plus de 4 000 000 de personnes visitent chaque année Rotterdam, 1<sup>er</sup> port mondial, en circuits organisés ?

Sait-on ce que cela rapporte à ces villes ? Regardez Francorchamps dont les retombées financières pour la région en moins d'une semaine dépassent 40 millions d'euros. Alors à choisir entre des grues, des silos et des élévateurs et une réussite architecturale comme la gare TGV des Guillemins, nous pensons qu'il y a là une possibilité extraordinaire pour le pays de Liège.

A travers des éléments phares attractifs, comme la gare TGV et un Centre d'affaires ultramoderne, c'est en effet l'ensemble du patrimoine touristique liégeois qui pourrait être valorisé.

### 3 - LA SOLUTION PROPOSEE

*Q. : Quelle est l'idée maîtresse de votre projet ?*

Une première idée de base a été de créer une marina avec une perspective de part et d'autre de celle-ci, depuis la Meuse jusqu'à la gare, soit sur une longueur de plus de 500 m. A titre de comparaison, il s'agit plus ou moins de la longueur de l'actuelle rue des Guillemins.

Cette perspective va jusqu'aux extrémités de la gare, si bien que celle-ci est entièrement mise en valeur. En cela, nous différons fondamentalement du projet de M. Bourlard, qui ne prévoit la perspective que sur une très courte distance à partir du rond-point de circulation prévu dans le plan de M. Ancion. De cette façon, il n'y aurait qu'une partie de la façade centrale de la gare qui soit dégagée et visible.

La marina que nous envisageons s'évase et ses deux côtés sont en parfaite symétrie depuis la Meuse. Nous n'entrerons pas ici dans de plus amples détails techniques mais l'extrémité des bâtiments prévus est positionnée à l'angle exact de la rue des Guillemins et de l'actuelle place des Guillemins, suivant en cela les plans prévus de l'Administration.

De même, la perspective se prolongera par le mur extérieur de la nouvelle Cité Administrative de la SNCB, rue du Plan Incliné, si celle-ci est construite. Elle ne souffrira donc pas des solutions de continuité, c'est-à-dire des « trous » dans l'alignement que constituent la rue des Guillemins et la rue du Plan Incliné.

De l'autre côté, nous nous alignons également sur les axes de la rue Varin.

*Q. : Nous supposons que vous ne vous êtes pas limités à de beaux alignements de façades mais que vous avez aussi réfléchi aux immeubles eux-mêmes ?*

Une autre des idées de base a été en effet de maintenir l'unité de style des bâtiments avec la gare TGV des Guillemins et de mettre celle-ci en évidence, tout au bout de la perspective de la marina.

C'est une des raisons pour lesquelles nous avons pris contact avec l'architecte de la gare, M. Calatrava, à qui nous avons fait part de notre projet.

Au départ, nous avons prévu des constructions en amphithéâtre s'abaissant progressivement vers la gare, par des gradins, divisés en « blocs ». Nous évitons ainsi « d'écraser » la gare qui s'élève quand même à plus de 40 m. Comme notre maquette le montre, ces bâtiments seront d'un seul tenant, à front de la marina, sans solution de continuité.

**Q :** *Ne craignez-vous pas ainsi d'isoler la marina du reste du quartier ?*

Il est vrai qu'au niveau des étages, les bâtiments couvriront même les rues actuelles de Sclessin et de Serbie ainsi que les nouvelles percées à réaliser en fonction de l'aménagement des nouveaux bâtiments à l'arrière des premiers. C'est pourquoi, nous avons prévu des passages sous voûtes qui seront aménagés à intervalles réguliers pour permettre l'accès à l'arrière des bâtiments et de là au reste du quartier. Comme nous le verrons plus tard dans le plan de mobilité, ces mêmes passages sous voûtes permettront l'accès à l'esplanade de la marina par les véhicules autorisés.

Cela entraînera uniquement le sacrifice du premier étage en surplomb, pour permettre en tout cas un passage sous voûte d'au moins 4 m.

**Q :** *Quelle est en définitive l'utilité de tous ces bâtiments ?*

Comme nous l'avons évoqué dans notre petit ouvrage « *Liège, porte ouverte sur le monde* », l'Europe change et avec elle la fonction et les activités économiques des villes.

Le problème est particulièrement crucial en ce qui concerne des régions de vieille industrialisation comme Liège où on n'en finit pas de rationaliser, de restructurer. Sans toujours pouvoir apporter un renouveau durable.

Les relations entre villes, la spécialisation de leurs activités entraînent la formation de réseaux entre elles, qu'ils soient industriels ou de services.

Mais surtout se crée le besoin d'avoir des endroits de contacts, de réunion, où peuvent être prises les décisions commerciales et financières entre responsables, entre hommes d'affaires venant de tous les horizons.

Un Centre d'affaires international a dès lors sa place tout indiquée à Liège, en raison de son exceptionnelle position géographique au cœur de l'Europe.

De plus, la concentration de ces activités économiques dans un même endroit attire à son tour, dans la région, des industries et des entreprises d'autres services, génératrices d'emplois.

Enfin, l'Université et les grandes écoles, héritières du savoir-faire liégeois, ne pourront que bénéficier d'un tel environnement par les échanges et contacts ainsi suscités.

Les sociétés belges et étrangères auront par conséquent tout intérêt à établir un siège dans de tels lieux de rencontre.

Mais, pour attirer et surtout retenir ces sociétés et leur personnel dans une ville, il faut que le cadre de vie et de travail y soit particulièrement attrayant.

C'est la raison pour laquelle nous avons particulièrement insisté sur l'aspect « *ouverture et qualité de vie* » de la marina, en refusant toute conception étriquée du projet. Sur base des tendances constatées ailleurs dans le monde, il nous paraît qu'une vue réductrice de ce dernier ne pourrait qu'entraîner un manque d'intérêt de la part des sociétés que l'on voudrait amener à Liège.

Enfin, un tel Centre devrait permettre de repositionner Liège dans le concert des villes européennes qui comptent.

La ville de Lille, qui fait pendant à Liège sur le chaînon de liaison Nord-Sud du TGV, l'a parfaitement compris. Il suffit d'aller voir le développement qu'elle connaît actuellement pour comprendre tout l'intérêt que Liège peut, elle aussi, retirer d'une politique audacieuse. Et encore Lille ne bénéficie-t-elle pas d'un cadre urbain comparable. Loin de là...

#### 4 - LA DESTINATION DU PROJET

*Q. : Quelle sera la destination de ces bâtiments ?*

Ils comporteront principalement des bureaux, des logements, des hôtels (2 et 4 étoiles) et des services urbains (crèches, dispensaire, etc...), afin de maintenir une vie active dans le quartier quelle que soit l'heure de la journée ou de la soirée, tous les jours de la semaine.

*Q. : Vous souhaitez ainsi re-dynamiser la Ville ?*

Notre idée est d'intégrer des logements de haut standing aux lieux de travail afin de faciliter l'adaptation des cadres et du personnel qui viendront travailler et s'établir à Liège.

Un cadre de vie approprié inciterait sans doute ces nouveaux arrivants à s'installer en ville plutôt que d'aller se perdre loin dans les campagnes et zones résidentielles, là où l'isolement risque de se faire sentir davantage.

De plus, la proximité du lieu de travail deviendra dans ce cas un élément attractif non négligeable.

La convivialité légendaire des Liégeois devrait enfin éviter la formation de ghettos et redonner ainsi à Liège son cachet de ville ouverte, de ville internationale.

*Q. : Pouvez-vous décrire quelque peu les bâtiments ?*

Les rez-de-chaussées (en tout cas ceux donnant sur la marina) comporteront une galerie couverte, ouverte sur la rade par des arcades, qui sera réservée aux commerces, restaurants, cafés, terrasses. Des auvents de verre inspirés de l'architecture de la gare, tout en apportant un élément décoratif supplémentaire aux façades, pourraient créer un écran sonore pour les logements situés aux étages.

Outre les crèches et dispensaire, une attention spéciale a été portée à la création d'un Centre de communications et de réunions doté de salles et locaux appropriés ainsi que de tous les moyens modernes de communication. Il est spécialement destiné aux entreprises et groupements n'ayant pas l'utilité de grandes salles comme celles du Palais des Congrès de l'autre côté de la Meuse.

De même on peut envisager un Centre où des bureaux seraient disponibles à la journée et où des personnes venant de villes différentes pourraient ainsi aisément se rencontrer.

Une voirie arrière enfin permettra une desserte automobile aisée de chacun des « blocs » ainsi que l'accès aux parkings intégrés aux bâtiments eux-mêmes.

Cette voirie permettra notamment aux hôtels de disposer d'une entrée supplémentaire au rez-de-chaussée, car dans le cas où leurs clients arrivent en voiture, il est difficilement concevable de les accueillir au niveau d'un parking souterrain.

En un mot, il faut que le Centre d'affaires international assure une heureuse combinaison travail-logement pour ceux qui le visiteront ou y séjourneront dans un cadre de vie et un environnement de très bon et même de haut standing.

*Q. : Ne craignez-vous pas une certaine désaffection du public à circuler sur la marina, alors que celle-ci mesure plus de 500 m de long ? C'est beaucoup si on n'est plus habitué à marcher ?*

Connaissant nos compagnes liégeoises, nous ne pensons pas qu'elles rechigneront à faire du lèche-vitrines sur 500 m.

Il n'empêche que nous avons aussi prévu à l'arrière des bâtiments, en souterrain, des trottoirs-roulants qui permettront aux usagers de se rendre à leur travail.

Comme ces trottoirs débiteront à hauteur de la gare souterraine des autobus prévue devant la gare, les usagers seront totalement à l'abri des intempéries.

Ces trottoirs pourront être également utilisés par les touristes, les visiteurs et même les résidents qui, eux en plus, disposeront d'un parking en sous-sol pour leur voiture. Il ne faut pas oublier que certains trottoirs-roulants atteignent maintenant des vitesses de 11 et même 15 km/h. Il faut courir vite pour atteindre cette vitesse.

C'est pourquoi nous n'avons pas jugé nécessaire pour l'instant de jeter une passerelle sur la marina pour aller d'un bord à l'autre, car celle-ci empêcherait la vue sur la gare qui est un des buts recherchés par le projet.

*Q. : Cela, c'est pour les bâtiments à front de la marina, mais les autres ?*

A l'arrière, du côté gauche en venant de la Meuse, d'autres bâtiments à usage de bureaux et de logements sont également envisagés. Pour ces constructions, nous avons aussi opté pour des « îlots » s'ouvrant sur l'air et la lumière. Il n'est absolument pas question d'en faire des blockhaus, refermés sur eux-mêmes et dont les jardins intérieurs seraient réservés à quelques privilégiés pendant leurs heures de travail. Outre les bureaux, ils pourront eux aussi recevoir des logements et des commerces.

Au total, le quartier réunira et intégrera toutes les fonctions nécessaires, logements, bureaux, commerces, administration, services urbains, tourisme, transports en commun. Il y aura ici une véritable plurifonctionnalité à la différence du quartier de la place St Lambert qui, lorsqu'il sera achevé, sera davantage une juxtaposition de ces fonctions.

## 5 - MOBILITE ET INTERMODALITE DES TRANSPORTS

*Q. : Au début de cet entretien, vous avez évoqué les problèmes de mobilité et de transport. Quelles solutions pensez-vous pouvoir apporter ?*

La Ville de Liège, en raison de l'absence d'implantation de bureaux, ne prévoit pas une augmentation sensible du trafic automobile dans le quartier. Peut-être que pour ses dirigeants et responsables, le nombre des voyageurs et usagers de la gare ne devrait pas non plus se développer énormément.

Mais dans le même temps, la SNCB estime que, pour être rentable, la gare devrait dans le futur atteindre 50.000 voyageurs par jour alors qu'il n'y en a même pas 20.000 actuellement.

Pour en revenir à notre projet, vous avez pu vous rendre compte qu'il est fondamentalement différent de celui de la Ville de Liège. Tout simplement parce que, nous, nous tablons au contraire sur un (re)développement économique de la région et que notre projet est un des moyens, un des outils d'y parvenir. Nous devons dès lors nous attendre à un important accroissement du trafic.

C'est pourquoi, en ce qui concerne la mobilité, l'idée de base a été d'une part de mettre en piétonnier intégral toute la marina et dans le même temps de gérer les deux grands flux de circulation qui allaient subsister de part et d'autre de celle-ci. La marina faisant office de barrage, ces deux grands flux seront ainsi définitivement séparés, sans possibilité de circulation de transit par la marina devant la gare.

C'est tout le quartier qui sera ainsi soulagé puisque cette circulation de transit s'évacuera soit par l'autoroute derrière la gare, soit par les voies rapides en bord de Meuse.

Au débouché de la marina dans la Meuse, il sera nécessaire de revoir complètement le tracé des voies routières au bord de celle-ci.

Deux ronds-points assureront la fluidité du trafic, dont l'un installé au dessus de la marina sera franchi par un double pont-courbe tout à fait dans l'esprit de ceux déjà réalisés par M. Calatrava.

De plus, il n'y aura pas lieu de craindre non plus le flux des véhicules des voyageurs venant prendre le TGV à Liège, puisque la gare dispose, chose absolument unique en Europe, d'un accès direct de l'autoroute dans ses parkings.

**Q :** *La marina en piétonnier intégral ?*

Toute circulation à moteur devrait pouvoir être interdite autour de la rade à l'exception bien entendu des ambulances, pompiers, secours d'urgence, police et autres services divers de voiries et de nettoyage urbain.

L'accès aux bâtiments et parkings pour les véhicules des riverains, des fournisseurs et des visiteurs devra s'effectuer par les façades 'arrière' (voies de desserte). Toutes les voiries actuelles seront conservées tandis que des nouvelles seront construites autour des bâtiments arrière.

**Q :** *Mais cela ne va-t-il pas entraîner des modifications de circulation dans le quartier ?*

En ce qui concerne la circulation générale, vous comprendrez que nous ne tenons pas à dévoiler dès à présent les solutions simples que nous préconisons.

Nous pouvons cependant signaler la création de parkings aux endroits stratégiques et l'accès aisé à la gare tant pour la 'dépose-minute' des voyageurs que pour les taxis

**Q :** *Et en ce qui concerne l'intermodalité, c'est-à-dire la combinaison entre le train et les différents modes de transport urbain comme le tram ou l'autobus ?*

Là aussi, le problème a requis toute notre attention. Selon les plans de la Ville de Liège en effet, la plus belle gare TGV d'Europe n'aurait été desservie directement par aucun système de transports en commun (voir ci-avant 2/6).

M. Ancion a eu beau prétendre d'abord que ce n'était pas vrai pour ensuite déclarer qu'il est impossible de faire autrement, (voir la Meuse du 17.02.04). Nous démontrons, plan et

maquette à l'appui, que les transports en commun peuvent amener les voyageurs directement dans la gare elle-même, dans les meilleures conditions de confort et de sécurité.

En effet, nous envisageons notamment le passage des autobus en souterrain depuis la rue des Guillemins jusqu'à la rue de Sclessin de façon à desservir la future cité administrative de la SNCB, la gare TGV, et enfin le complexe du Centre d'affaires international.

Tout ce volet du programme ne nécessite que l'expropriation de deux immeubles, sur l'emplacement desquels on pourrait d'ailleurs rebâtir par la suite. Il pourrait, croyons-nous, bénéficier des subsides européens (Objectif n° 2).

De même, il serait utile de prévoir dans les aménagements la réapparition possible du tram à Liège en lieu et place des autobus. Liège, en effet, reste la dernière grande ville d'Europe à refuser la traction électrique et à s'accrocher à un mode de transport qui a fait son temps.

## 6 - CONCLUSIONS

*Q. : Ce projet économique n'est-il pas trop ambitieux ?*

La question nous paraît très mal posée, surtout quand on compare à ce qui se fait ailleurs dans le monde. Lorsque M. J. P. Grafé dit dans le journal «*La Meuse*» que l'on trouve toujours de l'argent quand un projet est beau, il ne fait que reprendre à son compte et répéter ce que nous disions nous-mêmes dans notre petit livre déjà cité : «*Liège, porte ouverte sur le monde*».

Toutefois il ne s'agit pas seulement de trouver un projet «*beau*», il faut que celui-ci soit «*bon*». Au moment où l'Europe Centrale et de l'Est s'ouvre au reste de l'Europe à travers l'Allemagne, Liège doit pleinement saisir sa chance d'être cette porte ouverte, ce passage obligé vers la capitale et le Sud de cette même Europe. N'oublions pas en effet que Liège se trouve au croisement de 7 autoroutes européennes et aussi sur le seul chaînon majeur de la grande vitesse reliant les réseaux TGV Nord et Sud de l'Europe, sans compter l'aéroport de fret de Bierset qui arrive maintenant à la 9<sup>me</sup> place en Europe avec, en plus, une spécialité unique dans la vitesse express.

Sa situation géographique remarquable aux confins de la francophonie mais aux portes du monde german a conféré à Liège toute son originalité.

En outre cet avantage est encore conforté par la nette préférence des Allemands pour l'itinéraire TGV Nord-Sud (via Liège) au lieu de l'Est-Ouest (via Strasbourg). (*Interview du Dr. K.F. Rausch, actuel n° 2 de la Deutsche Bahn AG, dans Rail et Transports, n° 319 du 18.02.04*)

C'est là pour Liège une situation tout à fait exceptionnelle, on ne le dira jamais assez. Il lui appartiendra et à tous ses travailleurs et forces vives de renouer les liens anciens qui les unissaient autrefois à leurs voisins que ce soit sur le plan économique, commercial ou intellectuel.

*Q. : Il s'agit quand même d'un projet très coûteux ?*

C'est vrai que notre projet coûtera des centaines de millions d'euros, toutes réalisations privées et publiques confondues, y compris celle de l'intégration du Ministère des Finances dans le complexe. Mais ces euros investis auront au moins le mérite d'être porteurs d'avenir. Ils apporteront les activités économiques nouvelles dont Liège a impérativement besoin si elle veut sortir de son marasme actuel.

Nos investisseurs sont prêts à faire mettre en place les immeubles, les voiries, les équipements, c'est-à-dire les outils nécessaires à ce redéploiement. Ils peuvent en effet répondre, sur le plan financier, à l'ensemble de tous ces besoins qu'ils soient publics ou privés.

**Q. : Alors quoi ?**

**L'heure est aux décisions et à l'action.**

Ce sera le mérite de M. Bourlard d'avoir osé présenter « une idée, une esquisse, un dessin » (*La Meuse* du 31.01.04). Ce sera notre responsabilité, et aussi celle de tous les vrais Liégeois, de vouloir la concrétiser avec un projet réel qui peut et doit bien sûr encore être affiné et complété.

Notre espoir demeure en tout cas que la gare TGV de Liège et le Centre d'affaires international, tous deux de béton et de verre, puissent jouer le même rôle que l'ancienne cathédrale St Lambert. Sa célèbre flèche d'or, maintenant disparue et tant regrettée par les Liégeois, était parvenue pendant des siècles à fédérer toutes les énergies autour du développement de la principauté. Elle rayonnait à l'époque, tel un phare, sur toute l'Europe. Une volonté similaire devrait aujourd'hui contribuer quelque peu à rendre à Liège et à sa région une partie de la renommée et de la gloire dont elles bénéficiaient aux siècles passés.

Le dossier a été trouvé sur le site-forum :

[http://www.uilg.be/Forum/view.php?key=1083575960&bn=uilg\\_guillemins&site=uilg](http://www.uilg.be/Forum/view.php?key=1083575960&bn=uilg_guillemins&site=uilg)



Site de la gare de Liège-Guillemins, vu du monument interallié de Cointe  
(photo R. Stekke – 31.08.04)

## Les travaux de la nouvelle gare de Liège Guillemins

Pour mieux comprendre l'évolution des travaux, il est intéressant de reprendre le plan paru pages 4 et 5 dans trans-fer 125. Depuis cet état des lieux, les travaux ont fortement évolué par phases un peu complexes du fait que l'ensemble ancienne-nouvelle gare devait garder une structure nécessaire à la poursuite de l'exploitation du trafic des voyageurs. Nous passerons directement à une réactualisation de cet état des lieux, par secteurs.

### Les quais IV et V

Le quai IV et ses sous-sols sont terminés et les nouvelles voies 6 et 7 qui l'entourent sont en exploitation. Côté *Ans*, il est limité dans le même alignement que les trois premiers et fait jonction momentanée avec ce qui a été épargné de l'ancien quai 9/10. Côté *Meuse*, il est complètement terminé, tel qu'on le voit page 35↑ à droite. Les quais IV et V sont plus courts (365m) que les trois premiers (412m) lesquels doivent pouvoir accueillir une unité multiple TGV ou ICE (2 rames accouplées soit 400m).

Aujourd'hui, la zone nécessaire à la construction du quai V est libérée. Cela a nécessité l'élimination partielle de l'ex-quai 11/12. Les fouilles pour la construction du couloir central ont commencé.

La partie centrale des nouveaux quais est visible page 36 ↑, majestueusement mise en valeur par la présence, voie 4, de l'ICE 3 Bruxelles- Francfort de 13h31.

### Le parking côté avenue de l'Observatoire

Ses trois étages en sous-sols et les structures supérieures, sont construits sur ½ largeur. Pour pouvoir compléter l'édifice, il a fallu démolir le mur longeant l'ex-voie 14, l'ex-quai 13/14 et démonter les deux voies. Page 37↑, l'ensemble de la partie de ce chantier avec à l'avant plan, à gauche, un reste du mur qui permet d'apprécier l'obstacle qu'il constituait pour la réalisation de l'édifice d'une seule pièce. Sur ce mur, une passerelle permettait l'accès au quai 14. Elle a disparu et sa fonction est remplacée par celle de la passerelle provisoire déjà montée sur les quais I, II, III. Elle est maintenant prolongée en ligne droite jusqu'à la rue Mandeville. Dans le fond à droite, la passerelle qui amènera les voitures de l'avenue de l'Observatoire jusqu'au parking après avoir enjambé l'autoroute par le pont « bow string » courbe de l'architecte Calatrava actuellement inutilisé.

### Le grill côté *Ans*

La photo page 33↑ montre l'état actuel de ce grill en perpétuelle mutation au gré des nécessités. Il n'aura son visage définitif qu'après disparition de la gare actuelle et des parties de vieux quais. Les parties centrales de ces derniers restent nécessaires à cause du couloir central souterrain qui est toujours en service. Le nouveau couloir ne sera opérationnel qu'après la dernière phase des travaux.

### Le grill côté *Meuse*

L'ensemble du grill dans sa conception finale, depuis les nouveaux quais jusqu'à la *Meuse*, est repris sur le schéma de la page 42 (ayant déjà paru dans trans-fer 121 p 11) complété par une photo page 43, vue « aérienne » correspondant au cadre inférieur du document précédent.





Liège-Guillemins





Liège-Guillemins





Liège-Guillemins





Liège-Guillemins





Liège-Guillemins



Vu depuis la gare, il est repris en plusieurs parties et dans l'axe des quais. Page 34↑, les voies 1 et 2, page 34 ↓ les voies 3 et 4, page 35 ↑ les voies 5 et 6 et page 35 ↓ la voie 7 avec la zone dégagée pour la construction du quai V et la reconstruction du mur délimitant la rue Mandeville. Ce mur est en chantier jusqu'au delà de la rue St Maur en face de laquelle la cabine de signalisation a été démolie.

L'aménagement du grill *est* a engendré la disparition du pont tube que la réorganisation de l'affectation des quais ne justifiait plus. Cela a aussi permis le nivellement du dos d'âne, entraîné par la construction du pont tube.

Précisons que sur le plan de la page 42 les voies 1, 2 et 3 sont en trait gras pour signifier que la circulation des convois y sera autorisée à 100 km/h à la place de 40 actuellement, vitesse maintenue pour les autres voies.

## La couverture des quais

Depuis le début septembre, ont débuté les préparatifs de ce qui se révéler comme une prouesse technique : placer l'immense verrière avec comme obstacle principal, la gare qui reste en activité et le fait de devoir faire passer le tout au-dessus des caténaires restant sous tension.

Nous nous bornerons aujourd'hui à commenter ce que l'on voit sur les photos. Un dossier plus élaboré étant en préparation pour trans-fer 134.

La couverture est un ensemble qui au final sera d'une pièce. Elle comprend des sous-ensembles que l'on peut dénommer grosso modo comme suit : la partie principale couvrant le centre de la gare et comprenant la voûte principale et de part et d'autre, à l'avant et l'arrière, les auvents.

La voûte principale comprend 39 arcs parallèles, chacun faisant à la base 160 m de long. Ces arcs, amenés sur le chantier par morceaux, seront assemblés au sol devant l'entrée de la gare puis hissés pour être posés sur un berceau. Le berceau est supporté par un ensemble d'échafaudages (page 36↑) vus en gris sur la quai I. Les extrémités, auxquelles seront attachées de autres parties de la structure métallique, reposeront sur les échafaudages rouges représentés pages 36 et 37 ↓. Ces deux derniers documents montrent aussi les tripodes qui, en devanture, sont à l'extérieur de la couverture et auront comme rôle principal le support de l'auvent de façade.

Sur ces mêmes photos, à peu près au droit des tripodes, transversalement par rapport aux quais, on remarque une enfilade de tréteaux en poutrelles métalliques avec à la tête un patin horizontal qui servira de base de glissement pour les ensembles "arcs" qui seront poussés du berceau frontal vers leur position définitive.

L'extrémité *Meuse* du quai I (page 39↑) a été garnie de petits supports en poutrelles ancrées dans le quai et qui servent de gabarit pour le montage des modules qui feront suite à la voûte principale pour couvrir les extrémités des quais. On les voit, construits en deux parties longitudinalement décalées pour question d'espace en largeur. Elles sont pré-soudées. Chaque moitié sera déplacée par grue par dessus les caténaires actuelles, puis mise en place sur leurs supports de part et d'autre d'un profilé central qui reliera le tout. L'ensemble sera soudé définitivement puis peint. Page 39 ↓, on voit des détails sur les supports du gabarit avec vue de la section des profilés longitudinaux et vue rapprochée des "treillis" dans lesquels s'encastrent les vitrages.

Pour terminer signalons que tous les composants de cette architecture arrivent par bateau d'Espagne à Anvers et delà par route jusqu'aux Guillemins.

Textes et photos : A. Spailier



Liège-Guillemins





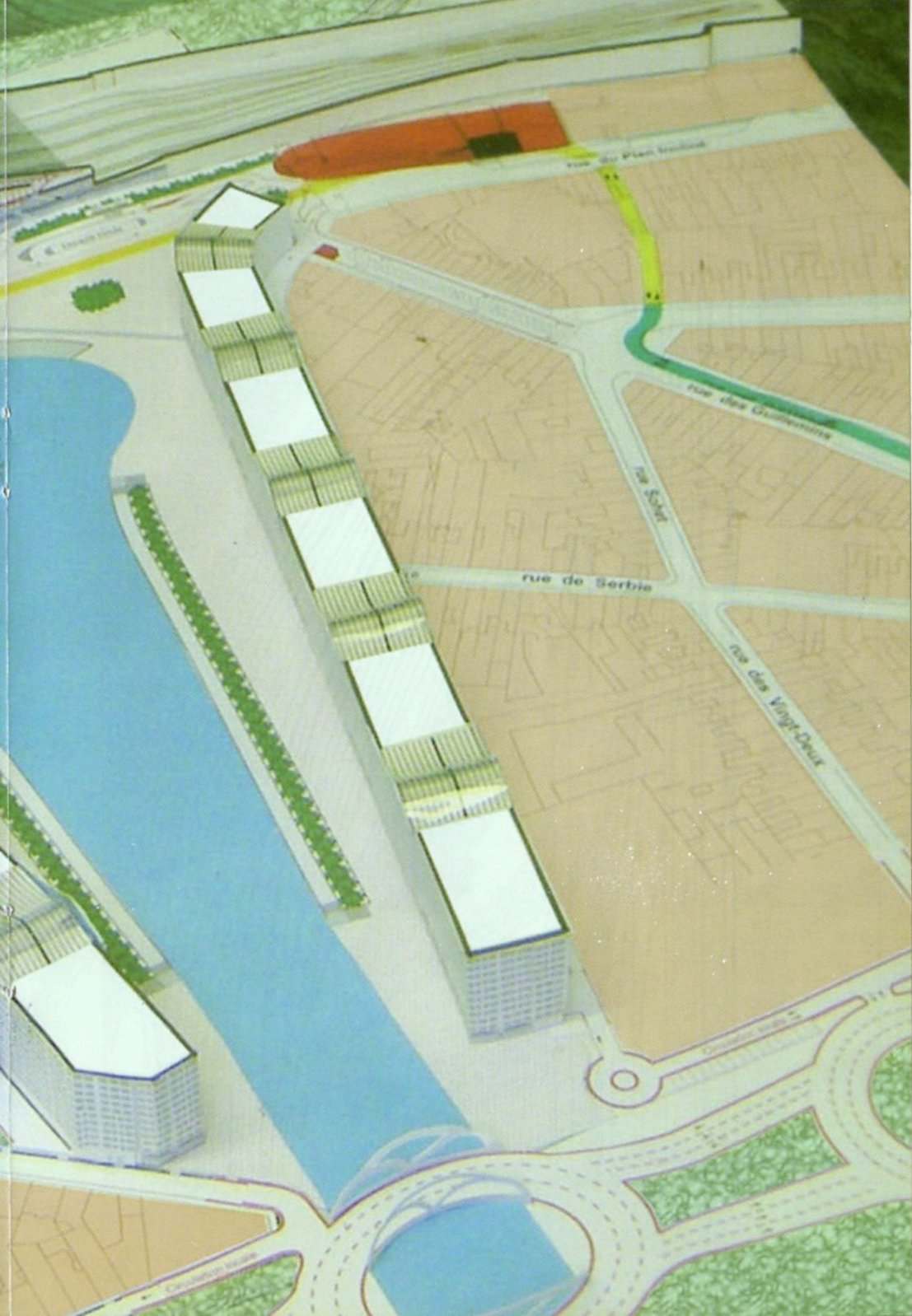
Place des Franchises

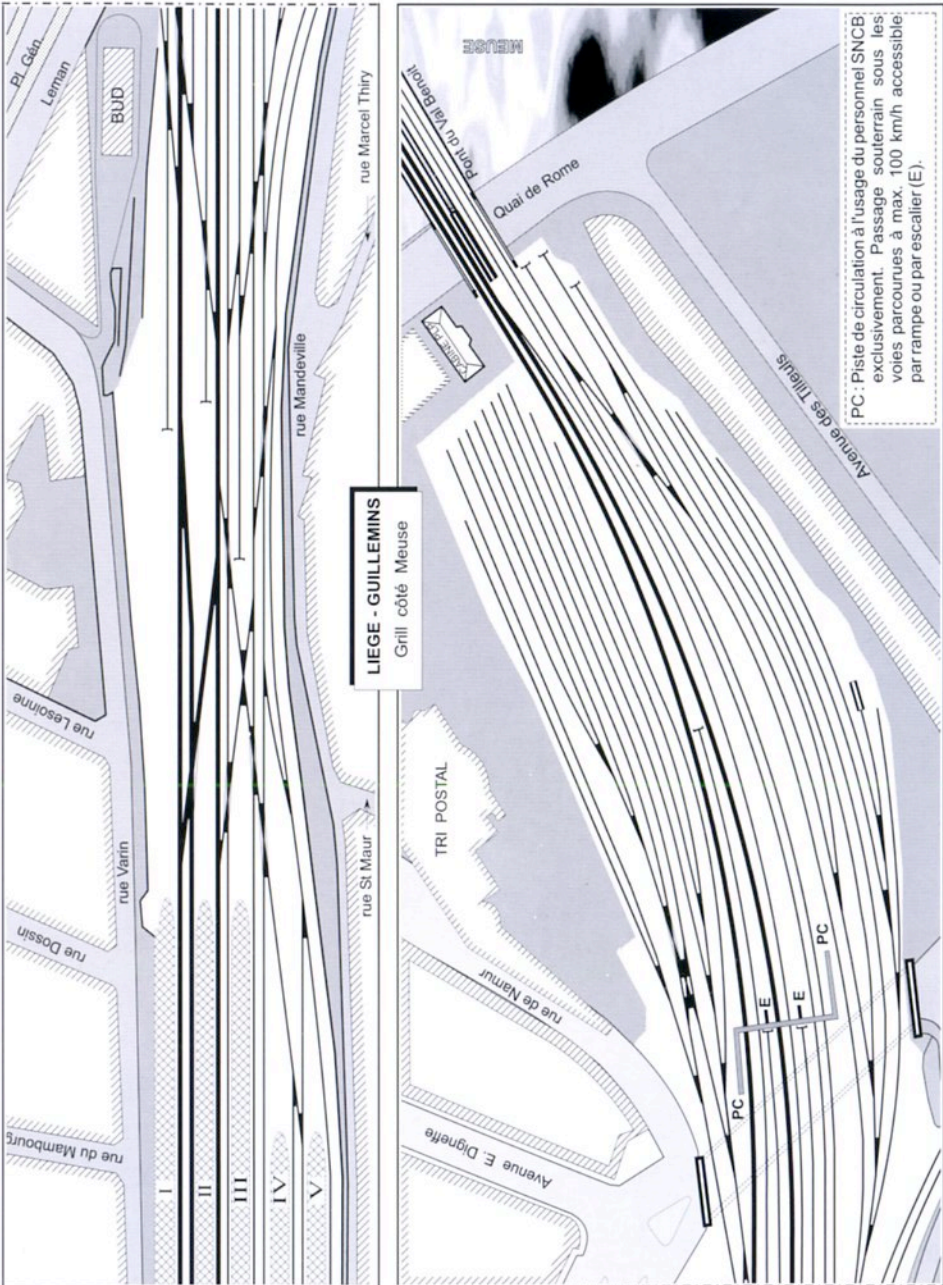
rue de l'État-Tiers

rue Albert de Guypck

rue de Fragnée













## Sur le chantier de la LGV3

Aujourd'hui, pratiquement toute la LGV3 est en chantier. Il s'étend du km 0,000 au droit de la rue de la Station à Chênée sur environ 35 km jusque Walhorn. Là, les terrassements de la tranchée couverte qui passera sous la E 40 sont en cours. Elle conduira la LGV vers le Hammerbrücke avant lequel elle rejoint la ligne 37 mise à 160 km/h depuis plusieurs années, jusque la frontière allemande.

La photo page 48↑ présente la partie *est* du viaduc de Battice, suivi d'un nouveau pont (PS 7147) situé sur la commune de Thimister (aussi p 44↓) et sous son tablier, dans le lointain, la tranchée couverte TC 7155, terminée, pour compléter l'échangeur d'Elsaute sur la E40. Cet ouvrage est repris p 48 ↓, vu en direction de l'*est*.

### A propos des viaducs

Il y a tant de choses à dire sur l'édification des 3 (+ 1 de la vallée du Ruyff) viaducs que les détails n'arrivent qu'au compte-gouttes. Nous y reviendrons volontiers pour donner au lecteur une information complète et continue. Le viaduc de Battice revient pour expliquer que vu sa longueur (1 226 m) il est constitué d'une série d'éléments isostatiques (voir page 47 ↓ dans trans-fer 132). Par rapport à ce dernière document, les dalles de tablier ont été posées sur les poutres (page 45↑). Les joints poutres-poutres et poutres-béquilles ont été colmatés au ciment à prise rapide sans retrait.

Les dalles (p47↑ et →) sont préfabriquées avec des évidements qui se positionneront aux endroits des attentes, armatures métalliques émergeant des faces supérieures des poutres. Ils serviront de boîte d'encastrement pour le scellement poutre-dalle. Chaque dalle présente aussi des attentes aux extrémités latérales pour l'ancrage de banquettes et cloisons anti-bruit. Les faces latérales du joint dalle-dalle sont équipées d'attentes et le profil de leur partie inférieure se termine par un nez. Deux nez successifs seront joints par un boudin élastique et laisseront entre les dalles un espace de 20 cm pour compléter le ferrailage avec les attentes puis bétonner.

Page 45 ↓, le dessus du tablier après pose des dalles et avant finitions.

Page 47↓gauche, le tablier vu du dessous et la croix de St André qui renforce les deux V d'une même béquille. A droite, l'embout en acier logé dans le creux de la poutre dite de liaison qui reliera deux éléments isostatiques.

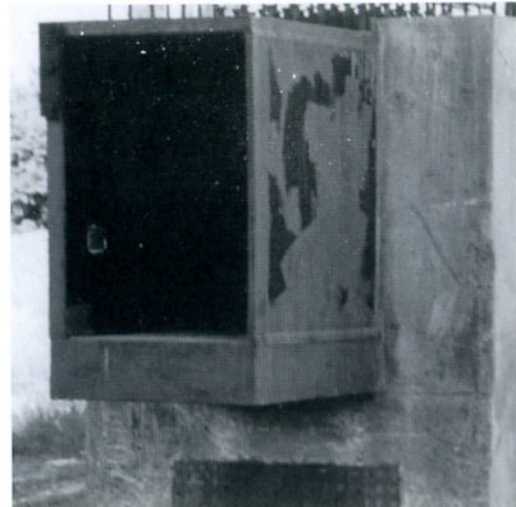
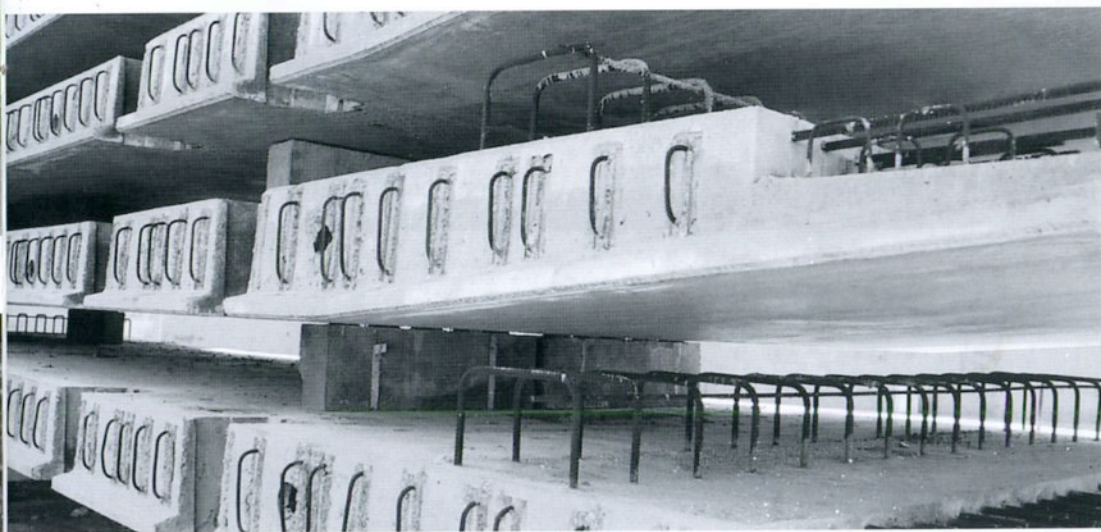
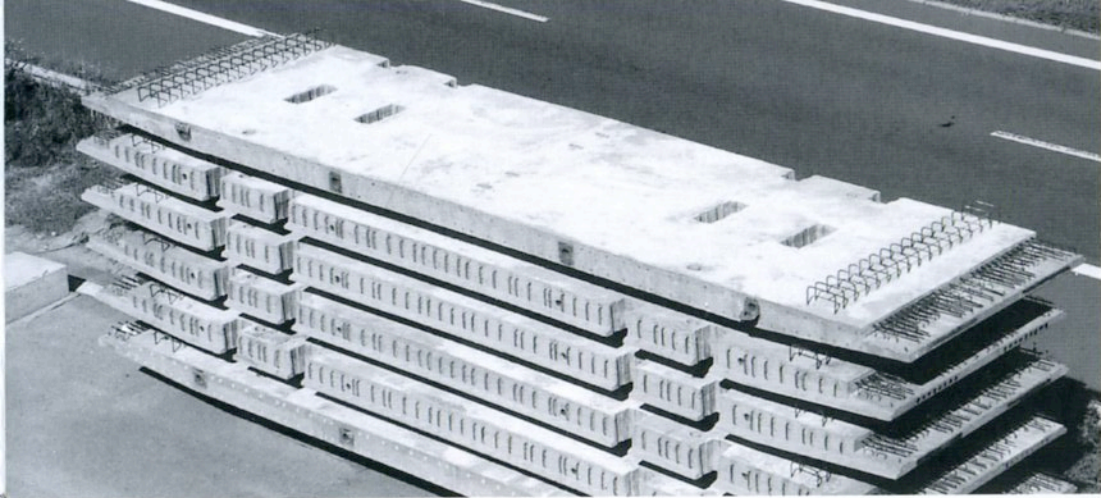
Chaque élément isostatique sera relié au voisin par deux poutres de liaison parallèles dont les parties libres des embouts d'acier s'emboîteront dans les creux des poutres des éléments isostatiques.

Les poutres ont une largeur de 1,6 m et une hauteur de 2 m. L'épaisseur des parois latérales est de 42 cm et celle de la base, 70 cm.

Au-dessus et entre les poutres, les dalles préfabriquées ont une épaisseur de 30 cm. La partie en porte-à-faux à l'extérieur des poutres, s'amincit jusqu'à 10 cm. Le tablier a une largeur de 13,5 mètres et recevra directement le ballast réparti entre les banquettes.

*Nous demanderons au lecteur toute son indulgence pour le désordre apparent dans la disposition des textes et photos. Nous essayons dans la mesure du possible de placer un maximum de photos-paysages sur les pages couleurs. Ceci explique cela.*

Textes et photos A. Spailier







## Le tunnel de Soumagne

C'est le 20 octobre 2004 qu'a été donné le dernier « coup de pioche » et le tunnel a été définitivement percé. Théoriquement tout pouvait être dit le 10 octobre mais comme l'événement doit être fêté comme il se doit, on a attendu le 20 pour réunir les conditions externes voulues. Le 18 septembre il restait encore environ 125 m à forer. A cette date, la pose de la dernière couche de béton était terminée sur la partie Bay-Bonnet / Ayeneux.

Le train de finition est passé au delà du puits en direction de Vaux-sous-Chèvremont. La photo ↓ montre la dernière étape du bétonnage qui n'a pas encore été abordée. L'ensemble piédroits et voûte sont bétonnés en une seule opération à l'aide d'un moule mobile, par coupes de 12,5 m. A travers des ouvertures réparties dans la coque du moule, du béton à prise rapide est injecté. Pour lui conférer ses qualités finales, une fois le moule retiré, le béton subit une opération de maturation qui consiste à le tenir à une certaine température et en milieu humide. Une coque en tôle tenue à quelques cm de l'anneau en maturation, permet de maintenir ces conditions créées par un attirail que l'on distingue au milieu de la photo. A l'arrière, le puits.

Dans le puits, les banquettes (en continu par rapport au tunnel) ont été surmontées de part et d'autre d'une cloison verticale. Entre celles-ci et le mur du puits, les espaces récupérés serviront de salles de machines. Celle du côté vallée sera dotée d'un escalier d'évacuation s'élevant jusqu'au plafond du tunnel. De là une galerie presque horizontale donnera accès à l'extérieur.

Textes et photos A. Spailier



## La future liaison Aubange (B) – Mont-Saint-Martin (F) bientôt en service

C'est aux environs du 15 décembre prochain, au changement d'horaires qui a désormais lieu à ce moment de l'année, que la SNCB et la SNCF devraient ouvrir la liaison électrifiée à voie unique entre Aubange (à l'extrémité sud de l'*Athus-Meuse*) et Mont-Saint-Martin, à quelques kilomètres au nord de Longwy.

Cette nouvelle liaison permettra de détourner les trains de fret Belgique – est de la France – Suisse – Italie par Longwy, Longuyon et Conflans-Jarny, afin d'éviter la ligne française Thionville – Metz à la limite de la saturation. D'anciens itinéraires français électrifiés du temps de l'extraction de minerai de fer du bassin de Briey retrouveront ainsi un trafic nouveau... au détriment, faut-il l'écrire de la ligne Rodange – Esch-sur-Alzette – Bettembourg des chemins de fer luxembourgeois (CFL).

Puisse cette nouvelle liaison rendre du trafic à l'*Athus-Meuse*, qui a perdu quelques dizaines de trains cette année... Nous reviendrons sur l'ouverture de cette liaison dans un prochain numéro de trans-fer.



Le site « terminal » de l'*Athus-Meuse* à Aubange deviendra une trifurcation en décembre prochain : sur cette photo prise par Michel Lamboray le 26 juin dernier, on distingue à gauche, la ligne Aubange – Athus, au milieu, le long du terminal conteneurs d'Athus, la ligne internationale belgo-luxembourgeoise Aubange – Rodange et à droite, la future liaison à voie unique Aubange – Mont-Saint-Martin, qui n'est pas encore électrifiée. Le tout sera sous tension de 25 kV 50 Hz.

On n'est pas loin du site des trois frontières, en plein milieu du PED

(*pôle européen de développement*).

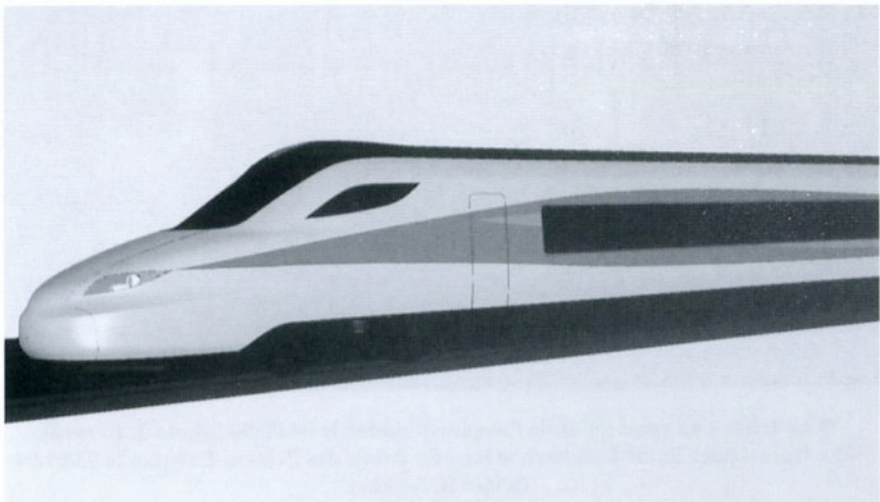
## Bruxelles – Amsterdam en V250

Les compagnies de chemins de fer belge et néerlandaise se sont associées pour lancer un appel d'offre relatif au remplacement des rames réversibles (locomotives SNCB série 12 et voitures NS) assurant actuellement le service entre les deux villes précitées. C'est la firme italienne *AnsaldoBreda* qui a emporté le marché.

Du 21 au 24 septembre, s'est tenu à Berlin le salon ferroviaire mondial bisannuel, *INNOTRANS 2004*. Le constructeur *AnsaldoBreda* présentait une première esquisse de ce que pourraient être ces futurs trains dénommés *V250*. Le design, figurant ci-dessous, est d'après la firme, la dernière mouture mais peut-être pas la définitive. Le nombre de rames commandées n'est pas abordé mais on sait par les médias en Belgique qu'il se chiffre à 12 unités dont 3 pour la SNCB. Pas abordé non plus, la composition et le nombre d'éléments par rame. En interprétant l'esquisse et le tableau des données, on peut supposer que la solution sera une rame de type « traction répartie » ou automotrice. Sachant que *AnsaldoBreda* construit les rames à grande vitesse italiennes TAV (*treno alta velocità*) les ETR500 en utilisant comme remorques des voitures à deux bogies et non articulées comme le TGV, avec 12 portes par côté, la rame comprendrait 2 voitures pilotes à une porte et 5 voitures intermédiaires à deux portes (5 toilettes). On ne sait rien non plus sur le nombre d'essieux moteurs et leur répartition dans la rame. Le tableau ci-après regroupe les seules indications données et sur les panneaux du stand et sur les documents distribués.

Longueur	200 m	Places assises	548
Largeur	2,87 m	Place handicapé	1
Hauteur	4,08 m	Toilettes	5
Ecartement	1,435 m	Puissance max.	5500 kW
Hauteur de plancher	1,26 m	Vitesse max.	250 km/h
Diamètre des roues	920/850 mm	Accélération max.	0,58 m/s <sup>2</sup>
Portes par côté	12	Décélération max.	1m/s <sup>2</sup>
Largeur de porte	900 mm	Alimentation	25 kV 50 Hz- 3kV/ 1,5 kVcc

De notre envoi spécial à Berlin





↑ Le tram 4 au rond point de l'avenue Blondin le 04.09.04 (photo J. Evrard)  
↓ Le tram 4 pace Saint-Lambert, le long du Palais des Princes-Evêques le 03.09.04  
(photo R. Stekke)

## Quarantième anniversaire de la suppression du tram urbain à Liège

A l'occasion du quarantième anniversaire de la suppression du tram urbain à Liège le 31 août 1964, le Musée du Transport en Commun du Pays de Liège a tenu une exposition commémorant cet événement : la cheville ouvrière était notre très actif membre Jean Evrard, par ailleurs auteur de la plaquette que le GTF asbl a publiée à cette occasion, et dont la description se trouve en page 8. Notre ami Jean a même eu droit à une pleine page dans le journal régional «*La Meuse*», où son activité de «*mémorialiste*» de l'histoire des transports en commun électriques liégeois (tramways et trolleybus) a très justement été mise en valeur.

Cet anniversaire coïncidait avec l'ouverture des «*galeries Saint-Lambert*» à Liège ; Ses promoteurs ont eu une autre heureuse idée : balader une motrice de tramway urbain du Musée, à Liège, le week-end des 4 et 5 septembre 2004 sur une partie de l'itinéraire des lignes 1 et 4, sur une remorque normalement destinée aux transports exceptionnels.

De nombreux Liégeois, surtout les plus âgés, ont pu ainsi (re)découvrir, souvent avec ahurissement, un moyen de transport dont la ville de Liège s'est imprudemment privée. La Cité ardente ne parvient pas aujourd'hui à régler ses problèmes de mobilité, avec un réseau d'autobus dont les performances et la modernité ne soutiennent pas la comparaison face aux réalisations allemandes ou françaises dans des villes de taille comparable.



Le tram 4 au Pont d'Avroy le 04.09.04 (quelle date surréaliste...) – photo J. Evrard



La ligne 125 bis à Kinkempois : en haut, une rame réversible du service omnibus Liège-Guillemins – Flémalle-Haute à l'arrêt à quai le 28.05.76 ; en bas, au même endroit, une automotrice du service Herstal – Lille détournée le 01.09.04 (photos J. Evrard)

## Grands travaux à la sortie de Liège-Guillemins côté Sclessin

Aux mois d'août et septembre 2004, la SNCB a fait procéder au renouvellement complet de l'infrastructure ferroviaire de la sortie du grill de Liège-Guillemins côté Sclessin. A cette occasion le service des trains a été complètement coupé entre Liège-Guillemins et Sclessin, sur la ligne 125 Liège - Namur. Les trains IC des relations Herstal - Lille (*automotrices bicourant tranche 1996*) et Liers - Namur - Bruxelles-Midi (*automotrices Break*) a été adapté, et son effet le plus spectaculaire fut le détournement systématique de ces trains par la ligne 125 bis via Kinkempois, Seraing et Flémalle-Haute. A cette occasion, vous avez été nombreux, chers membres, à « prendre le train » sur cette relation pour parcourir cette ligne 125 bis aujourd'hui dépourvue de trains de voyageurs.

Cette ligne 125 bis, qui est implantée sur la rive droite de la Meuse et dessert le bassin sidérurgique d'Ougrée et de Seraing, est une des plus vieilles artères ferroviaires du pays de Liège, puisqu'elle fut ouverte au trafic dès le 15 avril 1851 entre Flémalle-Haute et Ougrée (7 km), le 20.06.1851 entre Ougrée et Kinkempois (4 km) et le 26.08.1851 entre Kinkempois et Liège-Longdoz (2 km). Exploitée par la célèbre *Compagnie du Nord Belge* dès le 01.01.1855, elle vit passer des milliers de trains de main d'oeuvre de la célèbre entreprise Cockerill... et les convois amenant le combustible des hauts fourneaux, le minerai de fer et évacuant les « grosses marchandises » produites par le conglomérat sidérurgique. Elle donne par ailleurs accès à la gare de triage liégeoise de Kinkempois, pour tous les trains originaires des vallées de la Sambre et de la Meuse.

Elle a perdu son trafic de voyageurs de banlieue le 30 mai 1976, lorsque les vieillissantes rames réversibles de type M1 de la SNCB y ont été remplacées par... des autobus de la STIL circulant sous film « 125 » : elle était victime de l'érosion de l'activité industrielle du fond de Seraing, du développement de la voiture individuelle... et des réclamations des automobilistes excédés des longues minutes d'attente aux nombreux passages à niveau qui jalonnent la ligne.

Tardivement électrifiée - le 26 mai 1984 - en 3 kV courant continu, cette ligne à double voie continue à supporter un trafic marchandises important. Les régulateurs de la SNCB ont dû y glisser, pendant deux bons mois, les trains de voyageurs directs qui ne pouvaient plus passer par la ligne 125 (rive gauche de la Meuse) entre Liège-Guillemins et Flémalle-Haute.

Notre ami Jean Evard nous offre quelques originaux clichés comparatifs montrant l'évolution des installations de la ligne 125 bis entre 1976 et 2004.

R. Marganne

Vous souhaitez un exemplaire supplémentaire de **trans-fer 133** ? Versez 6 € à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl-éditions, boîte postale 191, 4000 Liège 1. Indiquez simplement en communication « 133 ». Nous vous l'enverrons par retour du courrier.



↑ La gare d'Ougrée et son passage à niveau, toujours en service le 28.05.1976  
↓ Le site de la gare d'Ougrée, aujourd'hui méconnaissable, le 01.09.2004







↑ Le passage à niveau des Béguines à Seraing le 28.05.1976  
↓ Reconnaissez-vous l'endroit, le 01.09.2004 ?



## Et à Sclessin...

Pendant ce temps-là... les travaux battaient leur plein sur la ligne 125 entre Liège-Guillemins et Sclessin.

La SNCB a profité de l'occasion pour remplacer le pont enjambant la rue de Pampres à Sclessin.

Pour le trafic des trains omnibus (pardon... « L ») entre Liège-Guillemins et Flémalle-Haute via Tilleur, la SNCB avait décidé de faire organiser par autobus TEC un service navette entre les gares de Liège-Guillemins et Sclessin. A partir de Sclessin, c'est la voie « A » (sens Liège – Namur) qui avait été choisie pour l'organisation du service omnibus ferré à voie unique vers Flémalle-Haute, assuré par automotrice double classique ; les quais de Sclessin ne sont en effet pas symétriques : tandis que le quai de la voie « A » était accessible par rail, le quai de la voie B était, lui, sur le tronçon coupé du réseau.

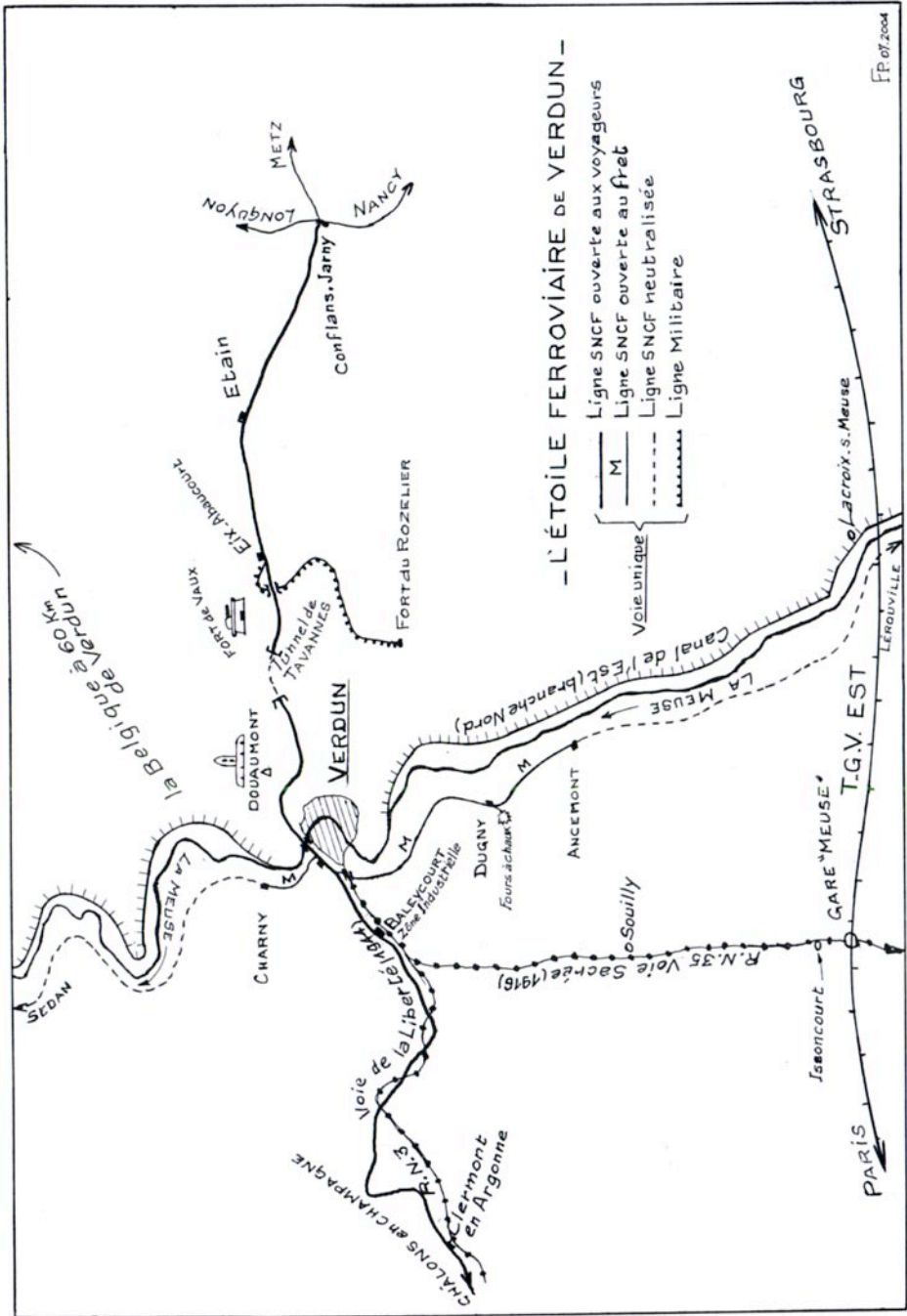
Ceci nous vaut l'image singulière ci-après, d'une caténaire, non démontée, pendant dans le vide sans rails ni pont. Cet endroit est aussi remarquable par ses trois niveaux de circulation : de haut en bas, la ligne 36A Voroux – Kinkempois, qui passe sur le viaduc de Renory, les culées du nouveau pont de la ligne 125 au droit du point d'arrêt de Sclessin et... la voirie.

J. Braive





- ↑ Sclessin le 10.09.04 : l'automotrice 209 à quai, attend l'heure de départ pour assurer la relation « L » vers Flémalle-Haute et Namur (photo J. Braive)
- ↓ A la même époque, une « Break » du service « IC » Bruxelles-Midi – Namur – Liers, détournée, passe sur la ligne 125 bis, à hauteur de l'atelier de Kinkempois (photo R. Stekke)



Aspects du rail français

## L'étoile ferroviaire de Verdun

A quelque soixante kilomètres au sud de la frontière belge seulement, le nœud ferroviaire de Verdun vaut la peine d'être évoqué, non seulement pour ses aspects relatifs à la « grande Histoire », mais aussi par ses aspects ferroviaires, typiques d'un certain chemin de fer de la « France profonde ». Voyez plutôt...

### « Verdun, on ne passe pas ! »

Le 21 février 1916, à 7h15 du matin, un obus de calibre 420 tombe sur le parvis de la cathédrale de Verdun. Ce premier projectile provoque l'effondrement d'un pan de mur du XVIII<sup>ème</sup> siècle et met à jour un tympan roman du XII<sup>o</sup> siècle muré puis oublié.

L'offensive allemande a commencé.

Un millier de canons de tous calibres vont pilonner pendant plusieurs mois les positions françaises réparties de part et d'autre de la vallée de la Meuse. Mais ce « *tromelfeuer* », roulement de feu continu, destiné à écraser les défenseurs des places fortes, n'aura pas l'effet escompté. Bien que surprises par la vigueur de l'attaque, les divisions françaises cèdent plusieurs positions, dont les célèbres forts de Douaumont et de Vaux, mais réussissent néanmoins à s'accrocher devant Verdun sous un déluge de fer et de feu.

Malgré plusieurs attaques qui vont se renouveler jusqu'au 11 juillet, les troupes d'assaut du général Von Falkenhayn échoueront devant le fort de Souville situé à seulement cinq kilomètres des tours de la cathédrale. Le slogan « *Verdun, on ne passe pas* » est alors remplacé par le célèbre « *On les aura* » du général Pétain qui organise pendant l'été une vaste contre-offensive. Celle-ci permettra de reprendre une à une les places fortifiées perdues quelques mois plus tôt, si bien qu'avec la reprise du fort de Vaux le 2 novembre, la ligne de front du 21 février est rétablie.

Mais le prix de ces combats dépasse l'entendement : 300 000 morts et disparus en huit mois d'attaques et de contre-attaques sans compter les 400 000 blessés, répartis en nombre égal dans chaque camp, victimes inutiles de cette folie meurtrière.

La bataille de Verdun, marquera à jamais la région dont les forêts restent aujourd'hui parsemées de trous d'obus et de villages détruits et volontairement non reconstruits.

En ce début du XXI<sup>ème</sup> siècle, les hauts lieux historiques emprunts d'émotion tels que l'ossuaire de Douaumont, le fort de Vaux ou la tranchée des baïonnettes perpétuent à jamais le souvenir de la Grande Guerre.

Verdun, sous préfecture du département de la Meuse regroupant 34 000 habitants, a su mettre en valeur un agréable centre ville concentré autour de monuments historiques et des quais de la Meuse où est établi le port qui s'étend le long du magnifique quai de Londres. La ville, siège du « *Centre mondial de la paix* » est ainsi devenue, entre autres activités économiques, un site touristique à caractère historique et militaire qui reçoit environ 500 000 visiteurs annuellement.

## Histoire de l'Étoile ferroviaire de Verdun

### La construction des voies ferrées

Le chemin de fer atteint Verdun le 14 avril 1870, en une bien mauvaise période qui verra quelques semaines plus tard la défaite des armées de Napoléon III face aux Prussiens. La ligne, établie par la Compagnie de l'Est - elle porte le numéro 5 - a pour origine Saint-Hilaire du Temple, gare de bifurcation établie sur la transversale Châlons - Reims, à 17 km au nord de Châlons-sur-Marne.

Se développant selon un axe orienté Ouest - Est, cette ligne 5, d'une longueur de 90 km, relie la plaine crayeuse de la Marne, au sol d'un blanc immaculé, à la verdoyante vallée de la Meuse. Le passage d'un bassin à l'autre se situe sous le massif et la forêt d'Argonne, au lieu-dit « Les Islettes » par un tunnel de 785 m établi entre Sainte-Ménéhould et Clermont en Argonne.

Trois ans plus tard, le chemin de fer est prolongé de 40 km vers l'est jusqu'à Conflans-Jarny le 7 juin 1873. Au delà de Verdun, une rampe de 15 pour mille permet d'atteindre le tunnel de Tavannes, d'une longueur de 1190 m, construit sous la Montagne de Verdun. Puis, après une section en rampe symétrique, la ligne continue en palier dans la plaine de la Woëvre vers Etain et Conflans-Jarny, nœud ferroviaire important permettant de rejoindre Longwy, Thionville, Nancy et Toul.

L'année suivante, l'étoile ferroviaire de Verdun prend forme avec la mise en service à l'automne 1874 de la section Lérouville - Verdun, construite par la Compagnie du chemin de fer de Lérouville à Sedan (L.S.), appartenant au financier belge Philippart. Cette ligne est prolongée vers le Nord jusqu'à Dun sur Muse en automne 1875 puis atteint Pont Maugis, gare située non loin de Sedan sur la transversale Calais - Bâle en 1876.

La compagnie L.S. tombe en faillite trois ans plus tard et sera rachetée par la Compagnie de l'Est qui l'intègre dans son réseau avec le numéro 19 à compter du 22 octobre 1879.

Le tracé, orienté nord - sud, suit sur toute sa longueur la vallée de la Meuse non loin des nombreux méandres du fleuve et comporte une rampe de 10 m/m par mètre entre Dugny et Verdun.

Après la fin du conflit franco-prussien, l'intérêt stratégique de ces voies ferrées entraîne le dédoublement des voies de la ligne 5 entre Saint-Hilaire-du-Temple et Verdun qui sera effectif le 10 mars 1880. Quand à la ligne 19, elle avait été construite d'origine à double voie pour les mêmes raisons d'ordre militaire.

### Le chemin de fer pendant la première guerre mondiale

La première guerre mondiale met en évidence la faiblesse du maillage ferroviaire dans la région. Les troupes allemandes ayant intercepté la ligne 5 en amont de Verdun, l'approvisionnement de cette place-forte dépend alors exclusivement pendant les premiers jours de l'offensive des convois routiers empruntant la route nationale reliant Bar-le-Duc à Verdun, baptisée « *Voie Sacrée* », laquelle voit passer en moyenne un camion toutes les quinze secondes

Bien que resté dans l'ombre derrière la très médiatique « Voie Sacrée », le chemin de fer aura un rôle aussi important que la route, suite à une série de travaux importants, parmi lesquels il convient de citer :

- la construction de la ligne à voie normale désignée 6bis, d'une longueur de 57 km, reliant Revigny à Dugny. Cette nouvelle relation, destinée à remplacer la ligne 5 en la doublant par le sud, a été construite par les régiments du Génie en ...110 jours seulement entre le 3 mars et le 20 juin 1916. Un véritable exploit !
- le renforcement de la ligne à voie métrique Bar le Duc – Verdun des chemins de fer départementaux de la Meuse. Ce chemin de fer secondaire est entièrement reconstruit en quelques mois avec renouvellement des rails, doublement de la voie sur certaines sections, installation de véritables gares de triage et création de nombreuses antennes desservant les entrepôts de munitions.

Fort d'un parc de 130 locomotives à vapeur et de 800 wagons, le « Meusien », actif jour et nuit, voit circuler en juin 1916 une moyenne de 35 trains transportant quotidiennement 2 600 t de marchandises, 1 500 hommes de troupe et rapatriant 900 blessés. Belle performance pour un « secondaire » à voie métrique !

Après l'armistice, les installations ferroviaires détruites seront progressivement reconstruites tandis que les voies ferrées militaires disparaissent à partir de 1920. Le « Meusien » reprendra son rang de chemin de fer départemental et disparaîtra en juin 1936, victime de la concurrence routière.

Seul investissement pour le rail, le doublement de la section Verdun – Conflans Jarny qui sera réalisé entre Eix-Abaucourt et Conflans-Jarny en 1923, puis complété jusqu'à Verdun en 1935 avec doublement du tunnel de Tavannes par création d'une seconde galerie située au nord du souterrain d'origine.

### Une longue période de léthargie ferroviaire

Au cours des années suivantes, l'étoile ferroviaire de Verdun réussit à survivre grâce à la présence d'un trafic marchandises relativement important mais surtout pour des raisons stratégiques. Les quelques jours de combat de la « guerre éclair » en mai et juin 1940 apportent un éphémère regain d'activité. En 1942, l'occupant, qui a un impérieux besoin de rails pour le front de l'est, fait démonter la seconde voie de la ligne 19 à l'exception du court tronçon Verdun –Dugny.

Après La libération et pendant les années cinquante, l'étoile ferroviaire de Verdun s'installe dans une somnolence illustrée par l'horaire du 2 juin 1957.

La ligne 5 est alors parcourue par une maigre desserte assurée par un seul autorail effectuant une prestation quotidienne de 584 km. Notons que les services 502 et 504 permettaient aux habitants de Verdun de passer une journée à Paris avec changement de train à Châlons sur Marne.

P.K.	Autorail n°502 Direct 1° 2° cl	Autorail n°504 Direct 1° 2° cl	Gares	Autorail n°501 Direct 1° 2° cl	Autorail n°503 Direct 1° 2° cl
0		17h11	Thionville	12h44	
12		17h28/40	Hagondange	12h23/31	
38		18h18/30	Conflans-Jarny	11h46/48	
78	7h34	19h07/13	Verdun	11h04/09	22h54

P.K.	Autorail n°502 Direct 1° 2° cl	Autorail n°504 Direct 1° 2° cl	Gares	Autorail n°501 Direct 1° 2° cl	Autorail n°503 Direct 1° 2° cl
185	9h08	20h46	Châlons s/ Marne	9h25	21h15

Ajoutons une desserte quasiment symbolique sur la ligne 19 où l'on relève un seul aller retour quotidien assuré par un « De Dietrich 210ch » série X 42100, remplacé ultérieurement par un « Picasso » série X 3800.

PK	Autorail n°1923 Direct 2° cl	Gares	Autorail n°1918 Direct 2° cl
0	14h42	Châlons sur Marne	13h13
82	16h10/17h55	Bar le Duc	11h50/12h02
117	18h31 /54	Lérouville	11h02 /12
135	19h16	Saint Mihiel	10h43
173	20h01	Verdun	10h00
213	20h47	Dun-Doulcon	9h09
227	21h04	Stenay	8h53
237	21h16	Pouilly	8h41
251	21h34	Mouzon	8h22
262	21h51	Pont Maugis	8h05
266	21h55/57	Sedan	8h00/01
284	22h14	Charleville-Mézières	7h43

Les autocars privés de la société «Les Rapides de la Meuse » assurant sur l'axe Sedan – Stenay – Verdun – Commercy une desserte étonnée, l'unique circulation autorail est supprimée à dater du 31 mai 1959, ne laissant subsister que le service des marchandises sur

cette ligne des bords de Meuse.

Relevons une activité particulièrement importante entre Verdun et Dugny du fait de la présence des « Carrières et fours à chaux de Dugny » qui génèrent, et génèrent toujours, un important trafic qui restera tardivement assuré en traction vapeur jusqu'à l'été 1971 avec les dix locomotives du type 140C affectées au dépôt de Verdun.

Tout au long de l'interminable rampe de quinze pour mille hissant les longues rames de trémies blanchies par la chaux vers le tunnel de Tavannes, les locomotives en double traction tractant le convoi s'époumonaient en crachant d'impressionnants panaches de fumée. Elles étaient fréquemment aidées par une troisième unité en pousse non attelée, l'allège selon la terminologie belge, jusqu'au portail du tunnel.

Revenons au service des voyageurs entre Châlons – Verdun et Metz avec l'indicateur « Chaix » du 29 septembre 1974, la dernière édition de ce monument de la littérature ferroviaire française, qui nous décrit une desserte quasiment identique à celle de 1957. Seule modification, le report de Thionville à Metz de la relation de journée et surtout la création d'un aller retour Châlons – Verdun – Châlons le vendredi après-midi.

Ce train, assuré en rame tractée, est destiné aux militaires « appelés », les miliciens en langage du Royaume, très nombreux en ces années septante, du fait de la généralisation des permissions hebdomadaires. Ces trains « P » (permissionnaires), mis en marche en fin de semaine au départ de Verdun ou d'Etain, circuleront



régulièrement jusqu'à l'été 2001, avant de disparaître, victimes de la suppression de la conscription au profit de la professionnalisation des armées.

### **Le réveil du service voyageurs**

A partir de 1982, on assiste à une amélioration de l'offre avec la création de deux allers-retours supplémentaires entre Châlons-en-Champagne, nouvelle dénomination de la préfecture du département de la Marne, et Verdun, mais il faudra attendre le début des années nonante, avec la reprise en main des dessertes ferroviaires locales par les régions, pour assister à une véritable résurrection du service voyageurs sous le label « TER » (Trains Express Régionaux).

## **Le rail en 2004**

*L'auteur tient à remercier les agents de la gare de Verdun qui ont bien voulu répondre à ses nombreuses questions, aux agents d'accompagnement de la desserte « fret » et à Monsieur Jacques Cuvillier, mécanicien au dépôt de Conflans-Jarny.*

### **Les installations fixes**

Au début des années « soixante dix », compte tenu du faible nombre de circulations régulières transitant sur la ligne 5, la SNCF décide de compresser les dépenses d'entretien avec comme conséquence la dépose de la seconde voie et la simplification des installations des gares. Cette mise à voie unique est effectuée en décembre 1972 entre Saint-Hilaire du Temple et Verdun puis à l'été 1973 entre Verdun et Conflans-Jarny, les meilleures sections de chacune des deux voies, équipées de rails de 46 kg au mètre, étant conservées tout au long du parcours.

Une opération identique sera engagée en 1976 sur le dernier tronçon de la ligne 19 subsistant à double voie entre Verdun et Dugny.

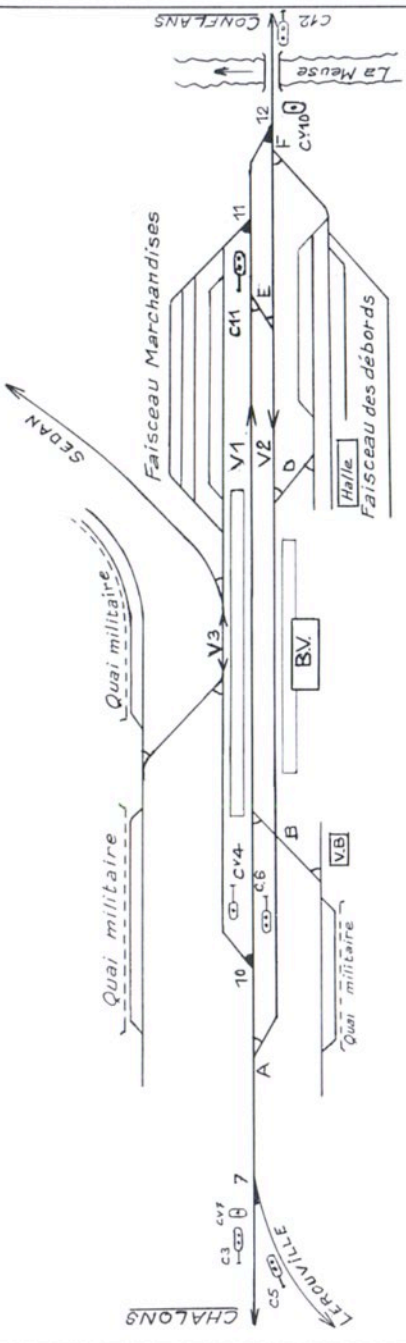
### **Quelques mots sur la signalisation**

Le caractère stratégique de la ligne 5 avait imposé l'installation du Block-system Lartigue, modèle 1891, dès avant la Première Guerre. Cette signalisation, typique des réseaux français Nord et Est, était basée sur un sémaphore à double palettes ajourées, une par sens de circulation, fixées au sommet d'un mât de grande hauteur au pied duquel étaient installées deux boîtes à manivelles permettant la commande des palettes. Le block de la ligne 5 était du type « *Service Spécial* », dit « *Lartigue militaire* », chaque sémaphore étant précédé à distance d'un disque rouge faisant office d'avertisseur.

En 1949, ce block est mis hors service, mais conservé en état de fonctionnement pour une utilisation exceptionnelle en cas de besoin. L'espacement des (rares) convois est alors assuré par dépêches téléphoniques entre gares. Il sera finalement déposé en 1972 et 1973 lors de la mise à voie unique de la ligne.

Quinze ans plus tard, suite à la création des 'TER', et dans le cadre d'une politique d'amélioration de la sécurité sur les lignes à voie unique, une nouvelle signalisation est installée en 1988 entre St. Hilaire du Temple et Verdun, puis est complétée en 1994 jusqu'à Conflans - Jarny, sous la forme d'un block manuel de voie

VERDUN(2004)



- BV. Bâtiment des voyageurs
- VB. Local Equipement
- C3 Panneau lumineux
- CV7 Signal de manœuvre
- 10 Aiguillage sur voie principale à commande électrique
- F Aiguillage sur voie principale com mandé à pied d'œuvre

[P. 2004

unique (BMVU). Ce type de signalisation découpe en « cantons » chaque section de ligne comprise entre deux gares. Les « cantons » sont électriquement « enclenchés » entre eux, ce système interdisant l'ouverture des signaux depuis un canton « A » tant que le canton « B » est occupé, l'autorisation étant délivrée automatiquement lors du passage du convoi au signal de la gare suivante.

Les gares de croisement sont équipées de deux signaux lumineux pour chaque sens de circulation : *un signal d'avertissement* protégeant la gare avec les indications suivantes : « voie libre » (un feu vert), « avertissement » (un feu jaune) ou « disque fermé » (un feu rouge et un feu jaune) et *un sémaphore de sortie* contrôlant l'accès au canton aval avec les indications suivantes : « voie libre » (un feu vert) ou « sémaphore » (un feu rouge).

## La gare de Verdun

Cette gare, construite par Gustave Eiffel, a été inaugurée le 1<sup>er</sup> juillet 1870. Le bâtiment d'origine, de taille modeste et flanqué de deux ailes symétriques sans étage, existe toujours et a été récemment rénové.

Dans le hall d'accueil des voyageurs on trouve deux guichets délivrant tous les types de prestations proposées par la SNCF, l'un ou l'autre étant ouvert aux horaires suivants : lundi : 4h45 – 18h50, du mardi au vendredi : 5h45 - 18h50, samedi : 9h45 – 12h10 et 14h20 – 18h50, dimanche : 12h30 – 19h25.

Dans ce local, d'une propreté irréprochable, la plupart des documents horaires régionaux et nationaux, ainsi que les informations relatives aux transports urbains et aux services d'autocars sont mis à la disposition du public. On y trouve également le « mobilier » habituel de ce genre de lieux : distributeur de boissons et « photomaton<sup>6</sup> » (1). Passé les portes d'accès aux quais, on constate que les différentes actions de simplification des installations entreprises antérieurement ne laissent subsister aujourd'hui que trois voies principales, un faisceau marchandises de cinq voies, trois quais militaires et quelques voies de débord (voir plan).

Le poste de signalisation, d'un modèle ancien mais néanmoins équipé d'un TCO<sup>7</sup> à voyants lumineux est installé dans un local du bâtiment des voyageurs. Il commande, au moyen de 17 interrupteurs :

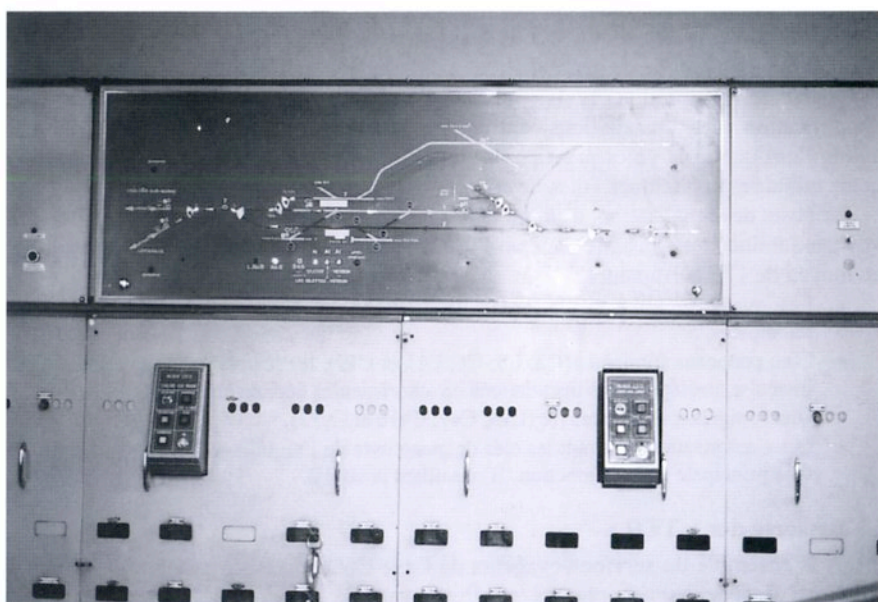
- Les quatre aiguillages électriques (n°7,10, 11 et 12) donnant accès aux voies principales,
- Cinq panneaux lumineux (C3, C5, C6, C11 et C12), les 'carrés' selon la terminologie française, protégeant les installations ou autorisant les départs en ligne,
- Quatre signaux de manœuvre (Cv4, Cv7, Cv10 et Cv13),
- Deux autorisations libérant les clés de manœuvre de l'aiguillage 'F' pris en pointe sur voie principale et de la jonction 'B' cisaillant le voie 2.

## La desserte des « TER »

L'ensemble du service voyageurs de l'axe Châlons en Champagne – Verdun – Metz est financé par les régions et circule avec le label « TER ». La collectivité « Champagne – Ardennes » finance la relation Châlons – Verdun, la région « Lorraine » prenant le relais de Verdun à Metz.

<sup>6</sup> - Photomaton : appareil en libre service délivrant des photos d'identité ; terme inconnu en Belgique ?

<sup>7</sup> - TCO = tableau de contrôle optique



↑ Le 28.07.2004 à 10h10, portail « Ouest » du tunnel de Tavannes. Arrivé au faîte de la longue rampe de 15 pour mille, l'autorail assurant la relation Châlon – Metz s'engouffre dans la galerie construite en 1935. Sur la droite, on remarque la galerie d'origine abandonnée en 1973 lors de la mise à voie unique de la ligne.

↓ Le tableau lumineux de contrôle optique (T.C.O.) de la gare de Verdun.

Le 04.08.2004 – photo J. Perenon

Les horaires au 13 juin 2004 se présentent comme suit :

Gares	A	A	S	DF	6	A	5	A	DF	S
Châlons			8h20	9h51		12h33		18h29	20h26	20h43
Verdun	5h50	6h48	10h01	11h26	12h11	14h06	15h58	20h19	21h49	22h18
Conflans-Jarny	6h29	7h27	10h39	12h05	12h50		16h36		22h43	22h58
Metz <sup>8</sup>	7h13	8h03	11h35	12h54						

Gares	1	A	S	DF	A	5-6	1 à 4	5	A	DF	S
Metz									16h34	16h58	17h18
Conflans-Jarny	4h15	5h00				13h37			17h13	18h01	18h21
Verdun	4h56	5h37	6h10	7h03	10h49	14h14	14h36	15h30	17h48	18h37	18h57
Châlons	6h25		7h38	8h32	12h20		16h06	17h00		20h06	20h26

A : circule du lundi au vendredi - S : circule du lundi au samedi - DF : circule les dimanches et jours fériés - 1 : circule le lundi - 1 à 4 : circule du lundi au jeudi - 5 : circule le vendredi  
6 : circule le samedi

A la lecture de ces horaires, le lecteur pourra constater que, même si l'amélioration de l'offre est incontestable depuis une quinzaine d'années, nous sommes encore loin d'un service cadencé type SNCB. Notons tout particulièrement l'absence de train au départ de Verdun en direction de Metz entre 10h01 et ...22h18 (!) mis à part les vendredis et les samedis où une relation supplémentaire est « offerte » aux usagers.

Les 107 km entre Châlons et Verdun sont parcourus en 1h30 environ, soit une vitesse commerciale un peu supérieure à 70 km/h, valeur correcte sans plus pour une desserte régionale. Depuis Verdun, il faut compter environ 3h15 à 3h30 pour se rendre à Paris compte tenu du temps d'attente pour correspondance en gare de Châlons.

Dans des conditions idéales de trafic, ce qui est devenu au fil des ans de plus en plus rare, on peut évidemment faire beaucoup mieux en voiture par l'autoroute A4 qui passe à 7 km au sud de Verdun, mais les difficultés de circulation quasi permanentes aux abords de la Capitale rendent la solution routière peu réaliste, à moins d'avoir à se rendre dans la banlieue « Est », sans parler de l'aspect « sécurité ».

L'ensemble des circulations voyageurs est effectué avec des autorails doubles du type « EAD », baptisés « Caravelles » par les cheminots et les amateurs ferroviaires, construits en plusieurs centaines d'exemplaires entre 1963 et 1978. Ce sont les huit engins rénovés en 1987 et 1988 pour le compte de la région « Champagne Ardennes » qui assurent la majorité des prestations depuis Châlons jusqu'à Metz.

Ils sont revêtus d'une agréable livrée bleue et blanche, dotés de faces avant modifiées et de sièges individuels, mais s'avèrent en revanche sous-motorisés (puissance de 330 à 440 kW selon les séries) par rapport au profil de la ligne qu'ils desservent.

Néanmoins, il faut bien reconnaître que ce matériel commence à « dater » par rapport à d'autres séries plus récentes : nous pensons à l'autorail « ATER » X 73500 en service également à la DB-AG ou aux CFL, et qui équipe de nombreuses autres lignes régionales.

<sup>8</sup> - Seules sont indiquées entre Conflans-Jarny et Metz les relations directes de et vers Verdun.

## Le TGV « Est »



↑ Vue générale du site de la future gare « Meuse ». On constate l'élargissement de la plateforme pour l'implantation des quatre voies.

↓ Image symbolique du rail français : Le « grand viaduc » de la future liaison ferroviaire domine les rails rouillés de la ligne 19 à Bannoncourt (Meuse).

Le 30/07/2004 – photos J. Perenon

Signalons que l'on peut également voir circuler régulièrement sur cette ligne des « EAD » non modernisés en livrée d'origine rouge et crème, qui, avec leurs banquettes « années soixante » à cinq places de front, ne sont guères valorisants pour l'image du rail.

Pour conclure, on peut affirmer qu'un renouvellement du matériel roulant, associé à la création de quelques services supplémentaires permettant de combler un tant soit peu les « vides » de l'horaire, s'impose à bref délai. Ces mesures permettraient de « redorer » le blason de cette liaison ferroviaire interrégionale et de la rendre ainsi plus attractive, seule alternative face à une désaffectation progressive de la clientèle au profit de la motorisation individuelle.

### Coup d'œil sur le fret

En 2004, le trafic « fret » s'appuie sur les différentes activités qui suivent. En gare de Verdun, les voies de la cour de débord sont utilisées pour l'expédition des grumes, Verdun étant ainsi confortée dans son rôle de « gare bois », une activité saisonnière. Les 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> régiments de chasseurs « *les chasseurs de Lorraine* », équipés de chars « AMX30 » en cours de remplacement par des « Leclerc », sont stationnés à Verdun et utilisent systématiquement la voie ferrée pour effectuer leurs déplacements - dix à quinze annuellement - lors de manœuvres dans les camps français et allemands. Les wagons surbaissés « porte-chars » sont garés en permanence en gare, l'embarquement des engins chenillés s'effectuant sur les trois quais militaires prévus à cet effet. Une importante usine chimique installée dans la zone industrielle de Baleycourt, située à 5 km de Verdun en direction de Saint Hilaire du Temple, réceptionne des wagons citerne de chlore (31 000 t en 2001).



L'autorail X4358 et la locomotive diesel 66498 en gare de Verdun. En arrière plan, la rame de wagon trémies destinée à la carrière de Charny sur Meuse.

Le 02/08/2004 – photo Jacques PERENON

Les carrières de Charny sur Meuse, à 6 km sur la ligne 19 au nord de Verdun, expédient du sable en direction de Bettembourg pour les CFL. Ce trafic a permis la réouverture le 2 septembre 1996 de cette section de ligne inutilisée depuis 1976.

Mais la principale activité « fret » est générée par les « Carrières et fours à chaux de Dugny », intégrées au groupe belge Léon Lhoist, qui possèdent un établissement similaire à Jemelle. Embranchée sur la ligne 19 à Dugny, cette importante entreprise a expédié 139 000 tonnes de chaux par le rail en 2001.

Enfin, citons l'activité symbolique de la gare d'Ancemont, située à 5 km au-delà de Dugny. Cette gare, point extrême de la ligne 19 exploitée au sud de Verdun, reçoit occasionnellement des poutrelles métalliques pour l'entreprise Bertolds, et des grumes pour les établissements SARAP, fabriquant de mobilier.

Notons toutefois que la gare d'Ancemont n'est en réalité desservie que quatre ou cinq fois dans l'année et que plus aucun train n'a circulé au-delà de Dugny depuis l'automne 2003.

Deux circulations marchandises sont organisées quotidiennement, du lundi au vendredi dans les conditions suivantes :

- Le matin, arrivée à Verdun vers 6h30 du convoi en provenance de Conflans-Jarny, puis desserte de la zone industrielle de Baleycourt (7h15), des carrières de Charny (9h00) puis des fours à chaux de Dugny (10h30) pour prise en charge des wagons à destination de l'Ardoise (Gard). Le retour en direction de Conflans-Jarny est fixé à 11h20. Quelques précisions concernant la carrière de Charny qui ne possède aucune installation ferroviaire spécifique. La rame, composée de 14 wagons trémies, est refoulée depuis Verdun et stationne sur la voie principale longeant la carrière, laquelle voie disparaît sous la végétation au-delà. Les mardis et jeudis les wagons vides sont livrés à la carrière et récupérés chargés les lundis et mercredis.
- L'après-midi, desserte exclusive de Dugny avec arrivée à Verdun en provenance de Conflans-Jarny à 13h30 puis retour des fours à chaux à 14h30 et enfin départ de Verdun à 15h40 avec une lourde rame à destination de Dillingen (D) composée de 22 wagons pour un poids total de 1 440 tonnes. Du fait de sa charge, le convoi, tracté par deux locomotives diesel type 66 000, gravit à très faible vitesse, 15 km/h environ, les rampes de Dugny (10 pour mille) et de Tavannes (15 pour mille). Ce train nous offre un spectacle certes moins impressionnant qu'à l'époque de la vapeur, mais néanmoins toujours passionnant qui nous rappelle celui, déjà à ranger au rayon des souvenirs, des diesels belges type 202-203 « GM » peinant sur les dures rampes de l'Athus-Meuse du côté de Saint-Vincent-Bellefontaine...

---

#### LEGENDES DES PHOTOS PAGE 73

↗ La gare de Verdun à l'époque, pas si lointaine, du train des permissionnaires circulant le vendredi après-midi à destination de Paris. A droite, autorail type « EAD » modernisé « Champagne Ardennes » à destination de Metz. Le 13.09.1996 – photo Francis PERENON

↘ Vue générale de la gare de Verdun avec deux autorails « EAD » non modernisés en livrée rouge et crème. A droite, le 4409 attend l'heure du départ pour Châlons en Champagne tandis que le 4417, en panne, rejoindra le dépôt de Metz tracté par le couplage de « 66000 ». Le 04.08.2004 à 10h30 - photo Jacques PERENON





Verdun



## Une ligne militaire oubliée

Située au point kilométrique 288,727, à mi parcours entre Verdun et Etain, la gare d'Eix-Abaucourt est fermée au service des voyageurs depuis plus d'un demi-siècle et à vu disparaître sa dernière desserte marchandises dans les années « soixante-dix ». Depuis, le bâtiment des voyageurs a été vendu et on pourrait en conclure que seule subsiste la voie de circulation dans ce site ferroviaire devenu bien banal.

La réalité est toute autre. L'auteur de cet article a eu la surprise de découvrir, au printemps 2004, trois longues voies de débord, dont on peut estimer la longueur à 600 m environ, qui s'étendent au nord de la ligne Verdun - Etain. Cette gare de triage, enfouie sous la végétation, est raccordée à la voie principale par un aiguillage protégé par une signalisation toujours fonctionnelle. L'extrémité 'est' du triage se termine par deux voies en impasse, tandis que du côté 'ouest', débute un embranchement qui, après être passé sous la ligne 5 puis sous la route nationale 3, se dirige droit au sud avant d'obliquer, par une large courbe établie en remblai, vers la massif forestier de la « Montagne de Verdun ».

Pour retrouver l'origine de cette ligne, il faut remonter aux années cinquante, à l'époque où la France était intégrée dans l'OTAN. En 1957, l'armée américaine installe, sur le site du fort du Rozelier, le « *Verdun General Depot* », établissement destiné au conditionnement des avions et des hélicoptères. Pour approvisionner ce site, une voie ferrée de 10 km de longueur est construite au départ de la gare d'Eix-Abaucourt. Non moins de 600 personnes, dont 300 civils, sont employées au « *Verdun General Depot* » qui fermera ses portes en 1966 lorsque la France se retire de l'OTAN suite à une décision du Général de Gaulle.

Les Gi's sont alors remplacés par les militaires de la 4<sup>ème</sup> Division de l'armée française qui abandonne les lieux en 1975, mettant un terme à l'utilisation régulière de ce long embranchement.

Aujourd'hui, la voie, équipée de rails lourds, est toujours en place et semble en bon état bien que recouverte d'une abondante végétation faite de hautes herbes, de taillis et même d'arbres qui témoignent des nombreuses années d'inutilisation de cette ligne.

Détail pour le moins exotique : Sur certaines sections, les rails sont fixés aux traverses par des crampons dans le plus pur style US....

Notons que les trois premiers kilomètres de cette ligne récupèrent la plateforme, ainsi que les ponts sous la ligne SNCF et la route nationale, de l'ancienne ligne à voie métrique Verdun - Commercy des chemins de la fer de la Woëvre, supprimée le 20 juin 1938.

## Le TGV « Est Europe » traverse la Meuse

Déclaré d'utilité publique dès le 14 mai 1996, le TGV « Est Europe » doit entrer en service en juin 2007 sur une première section de 300 km entre Vaires (banlieue parisienne) et Baudrecourt (Moselle). En ce point, situé au sud-est de Metz, la ligne nouvelle se raccordera aux voies ferrées « classiques » se dirigeant vers Metz et Forbach, le prolongement du TGV vers Strasbourg n'étant pas actuellement à l'ordre du jour.

La « LN6 », selon la nomenclature des services techniques de la SNCF, traverse le sud du département de la Meuse en traçant le large sillon de sa plate-forme déjà nivelée au coeur de vastes étendues vallonnées où alternent zones cultivées et forêts.

Deux ouvrages associés à cette nouvelle relation ferroviaire intéressent directement l'Etoile de Verdun.

Il y a tout d'abord la gare « Meuse » qui sera établie « au milieu de nulle part », sur la commune des Trois-Domaines à presque égale distance de Verdun (26 km) et de Bar-le-Duc (32 km), préfecture du département. De conception très originale, cette nouvelle gare se présentera sous la forme d'une construction en bois de 40 m de longueur et 9 mètres de largeur coiffée d'une sorte de clocher d'une hauteur de 16 mètres signalant l'édifice à grande distance dans un paysage développant de vastes horizons. Destinée à recevoir des TGV à destination ou en provenance de Paris-Est dont elle ne sera qu'à 1h15 environ, la gare « Meuse » verra s'arrêter également des relations « province – province » avec sans doute un Strasbourg – Lille, ces rames étant dirigées vers les deux voies d'évitement situées de part et d'autre des principales. L'implantation de gares TGV établies en zone rurale, la première d'entre elle étant la gare « Somme » sur la ligne nouvelle Paris-Lille, a suscité de nombreuses polémiques car, non reliées au réseau ferroviaire régional, elles privilégient la solution routière pour accéder au TGV.

Néanmoins, et cet avis n'engage que l'auteur de ces lignes, il faut bien admettre que la situation géographique de la gare « Meuse » présente de nombreux avantages en terme d'accessibilité et de facilité de parking, compte tenu du fait que la majorité des usagers du rail dans ces zones à faible densité de population utilisent déjà leur véhicule personnel pour se rendre en gare. Par contre, cette solution désavantage les usagers non motorisés ou résidant à proximité des gares actuelles, qui auront néanmoins à leur disposition un service d'autocars assurant la correspondance avec chaque TGV.

Autre point particulier, la traversée de la vallée de la Meuse qui se fera à 25 km au sud de Verdun, au niveau des communes de Bannoncourt et de Lacroix sur Meuse, par deux viaducs encadrant une section établie en remblai.

D'ouest en est, c'est-à-dire en venant de Paris, on trouve : un grand viaduc de 600 mètres de longueur surplombant la route départementale n°34, la voie ferrée neutralisée Ancemont – Lérouville (ligne 19), la Meuse et la route départementale n°109, une section en remblai de même longueur, les matériaux nécessaires ayant été extraits de sections en tranchées situées de part et d'autre de la vallée, un petit viaduc de 300 mètres de longueur surplombant la branche nord du canal de l'Est et la route départementale n°109 longeant la rive droite de la rivière.

Engagé en janvier 2003, ce chantier a été très rapidement exécuté avec une date de fin prévisionnelle, qui sera respectée, fixée en janvier 2005.

Trois mille tonnes d'acier et 20 000 m<sup>3</sup> de béton ont été nécessaires pour la construction de ces deux viaducs qui surprennent l'observateur par la finesse de leur tablier, l'élégance de leurs piles, mais surtout par leur faible hauteur qui varie entre 5 et 10 m au dessus de la vallée.

Dès le début de l'année 2005, l'amateur ferroviaire pourra suivre avec intérêt la préparation de la plate-forme, puis la pose des voies et des caténaires dans des sites quasiment désertiques il y a moins de 5 ans.



L'étoile de Verdun





L'étoile de Verdun



## Légendes des photos pages 76-77

76 - ☞ Trois symboles des différents trafics en gare de Verdun. Le wagon 'porte chars' surbaissé pour 'AMX30', les voitures type 'USI' du train 'P', et les wagons à rangers pour le bois. Le 13.09.1996 - photo Francis PERENON

76 - ☞ Le 28.07.2004, à 11h40, au portail 'Est' du tunnel de Tavannes. Un train de fret emmené par les 66499 et 66491 s'engage dans la descente en direction de Conflans-Jarny. En tête du convoi, le wagon de chaux pour l'Ardoise (Gard) suivi des 14 trémies de sable pour Bettembourg (L).

77 - ☞ Desserte des carrières de Charny sur Meuse. La rame refoule sur voie principale poussée par le couplage 66499 + 66491. Thierville sur Meuse le 27/07/2004 à 8h50.

77 - ☞ Passage à niveau de Dugny, le 02/08/2004 à 14h30. Température : 30°C... à l'ombre. Les 66498 et 66495, en plein effort dans la rampe de 10 pour mille, 'arrachent' la rame de 1 440 tonnes à moins de 15 Km/h. Bruit et fumée des moteurs diesels, 'tac-tac' des essieux sur les joints lors du lent défilement de la rame, puis un dernier regard sur les lanternes du wagon de queue qui disparaît entre les taillis. Ambiance garantie..... Photos Jacques PERENON

## Le rail au futur

En juin 2007, la mise en exploitation commerciale du TGV « Est Européen » va entraîner une redistribution des dessertes ferroviaires régionales en Lorraine qui seront mises en correspondance avec le TGV à Nancy et Metz. Par contre, on peut se poser la question du devenir des TER circulant sur la ligne 5 qu'il convient de séparer en deux sections bien distinctes au départ de Verdun.

En direction de Châlons-en-Champagne, l'activité ferroviaire sera confinée à un rôle purement local, l'accès à la Capitale devenant beaucoup plus rapide en TGV via la gare « Meuse ». Cette desserte TER, établie dans un secteur très peu peuplé, ne pourra subsister que si une véritable volonté politique, partagée solidairement par les deux régions « Champagne Ardennes » et « Lorraine », impose sur cette relation la solution 'fer'.

L'avenir semble mieux assuré en direction de Conflans-Jarny et Metz, cette relation TER étant complètement intégrée dans la région « Lorraine » avec une utilisation de type « domicile travail » orientée vers le pôle d'activité économique très actif du bassin de Metz.

Compte tenu de tous ces éléments, les trois prochaines années s'avéreront décisives pour l'avenir de l'Etoile ferroviaire de Verdun.

Textes : Jacques Perenon - Plans : Francis Perenon

## Bibliographie

« *Chemins de Fer Secondaires* » n°49 1962-I (publié par la FACS) - *Le réseau départemental de la Meuse au cours de la guerre 1914-1918* par J. Delmotte  
*Trains Oubliés* : Vol. 1 - L'Alsace-Lorraine - L'Est - A. Gibert - J. Babau - J. Babau / Ed. Cabri 1981  
*Histoire de Verdun*, sous la direction d'Alain Girardot / Privat (1982)  
*La Vie du Rail* n° 2059 du 11/09/1986 - *L'Argonne à petit train* / B. Collardey  
*L'étoile ferroviaire de Conflans-Jarny*, J-M Gautier / Editions Serpenoise (2002)  
« *Rail passion* » n°70 mai 2003, *Le chemin de fer en Lorraine* / B. Collardey  
Quotidien « *L'Est Républicain* », Edition du 10/04/2004 (Viaduc à vitesse grand V) - Edition du 27/07/2004 (La Meuse entre en gare).

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

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

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

---

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

**La cotisation** de nos membres est très modique : pour une 1<sup>ère</sup> affiliation en 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**

Veuillez utiliser le n° de compte et/ou l'adresse toujours indiqués à côté des services que nous vous proposons. Vous pouvez aussi régler à l'aide de votre carte de crédit Visa ou Eurocard.

#### **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



## GTF Distribution

Le calendrier Loco 2005 est dès à présent disponible au GTF asbl.

**Sujets** : 2 photos noir et blanc - 10 photos couleurs

**01/05** : A Burgdorf en Suisse, une Re 4/4 électrique remorque le train EC90 "Vauban" Milan - Bruxelles, composé d'1 voiture I6, de 4 voitures I11 de la SNCB et de 2 voitures CFF.

**02/05** : A Bellain, au Grand-Duché, locomotive électrique CFL 3005 en tête de 2 voitures I10, d'une voiture I6 et un fourgon Eurofima.

**03/05** : Au port de Bruxelles, la Diesel SNCB 8009 manoeuvre une rame de wagons de céréales.

**04/05** : A Willebroek, la locomotive à vapeur SNCB 64104 en tête de 7 voitures GCI (photo N/B)

**05/05** : A Lembeek, la locomotive électrique SNCB 2312 en tête d'une rame de wagons de minerai vides.

**06/05** : A St Vincent-Bellefontaine (*Athus-Meuse*) train de wagons-citerne remorqué les Diesel SNCB 5105 et 5102.

**07/05** : A Neuvillers, Locomotive Diesel SNCB 9125 en tête d'une rame de wagons plats.

**08/05** : A Tubize, la locomotive électrique quadricourant SNCF 40105 remorquant une rame de voitures Corail de la liaison Amsterdam-Bruxelles-Paris.

**09/05** : A Comblain-la-Tour, le train-autos 1235 Bressoux-St Raphaël emmené par la locomotive électrique SNCB 2728.

**10/05** : A Anseremme, la locomotive Diesel SNCB 6005 en tête d'une rame de voitures M2.

**11/05** : A Luxembourg, autorail et remorque CFL "Uerdingen" sur le Pulvermühl-Viadukt. (photo N/B)

**12/05** : A Korbeek-Lo, rame ICE3 DB n° 406 503-3/406 003-4

Un édition de luxe 42 x 30 cm - 12 photos - quadrilingue. Livraison postale sous boîte anti-chocs.

**Prix** : 10 € + frais d'envoi 4 € pour la Belgique, 5,50 € pour l'Union Européenne, 7 € (reste du monde)

*pour commander* : au départ et à destination de la Belgique : sur compte 001-0643004-67 de GTF-asbl Distribution, B.P. 191, 4000 Liège

- au départ et/ou à destination d'un pays étranger situé dans l'UE, en augmentant la somme totale de 2,5 € de commission bancaire ET en veillant à noter « *TOUS frais quelconques à charge de l'expéditeur* », sur le compte IBAN : BE93 0010 6430 0467 code BIC : GEBABEBB (mouvement intra communautaire entre banques de l'UE)

- au départ et/ou à destination d'un pays étranger, en envoyant une commande écrite signée (par correspondance ou par fax) à l'adresse GTF,asbl, c/o J. LATERRE, rue de Marchienne, 68,B.- 6110 Montigny le Tilleul, FAX +32 71 51 66 03 (avant 21h, heure belge). La commande porte une autorisation écrite de débit d'une carte de crédit VISA ou EUROCARD (Numéro complet et date d'expiration). Minimum de transaction : 25 €. Les commandes par mail ne sont pas admises dans un souci de sécurité.

**Code-article à indiquer en communication : 679**