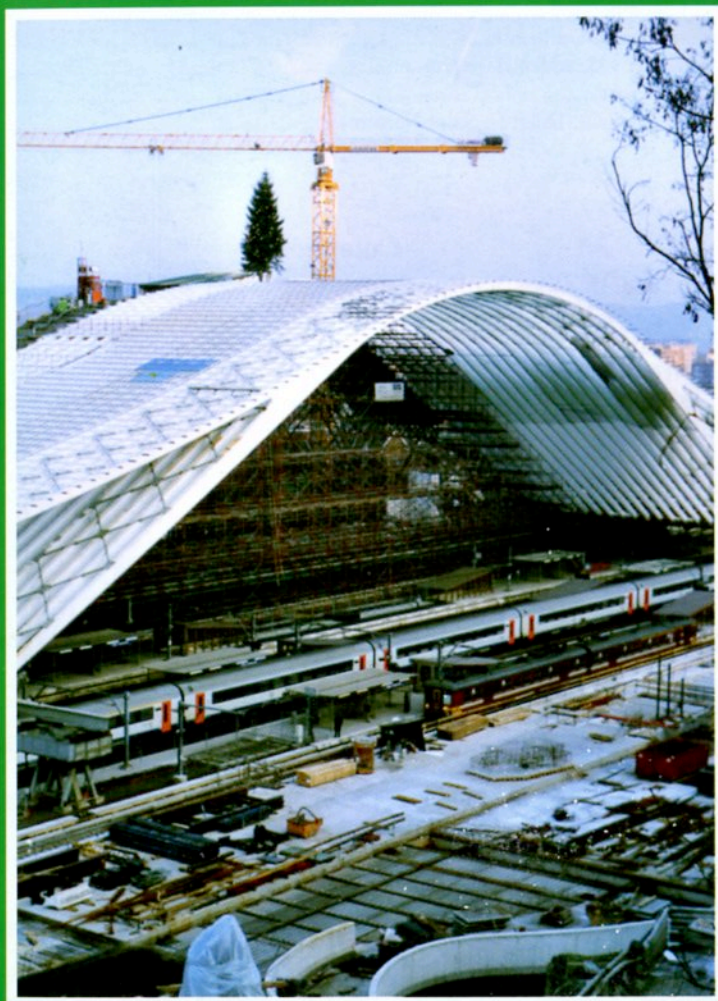


139 Juin
2006

Périodique trimestriel
29^{ème} année

BELGIQUE-BELGIË
P.P.
LIEGE X
9/406



7€

Bureau de Dépôt : Liège X

N° aut. fermeture 9/16

transfer

GTF asbl - Rue Richard Heintz , 9 , bte 3 - B-4020 Liège

Trans-fer 139 □ Sommaire □ Juin 2006

Répartition du matériel moteur diesel par remise SNCB.....	6
Quoi de neuf dans l'est de la Belgique ?	14
Lignes 165/167 : à quand le retour des trains de voyageurs entre Virton et Arlon et entre Virton et Luxembourg ?	31
Les travaux à Liège-Guillemins	32
Trans-fer 137 et 138 addenda - errata.....	56
La SNCB par ligne	61
Arrêt en gare de Saint-Hilaire – Saint-Nazaire	64

Colophon

Rédaction: H. Arden, J. Braive, W. Brock, J. Evrard, J. Ferrière, H. Grotedaes, 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: R. Marganne

Tirage: 1100 ex.

trans-fer est un périodique trimestriel édité par le
**Groupement belge pour la promotion et l'exploitation touristique du Transport
 Ferroviaire - GTF asbl**

RPM Liège - TVA: BE 0 415 055 476

Nos adresses de contact :

- toute correspondance d'ordre général peut être envoyée à notre adresse postale :
GTF asbl - Rue Richard Heintz, 9 BTE 3 – B – 4020-LIÈGE
- **administration / tarifs / commandes librairies:** → par E-mail à : exploitation.gtf@skynet.be
 - **affiliations / cotisations / inscriptions à nos activités / changements d'adresse * :**
→ par E-mail à : gtf.laterre@skynet.be → ou par fax (avant 21h) + 32 71 51 66 03.
→ ou par courrier à : GTF ASBL - SECRETARIAT - C/O JEAN LATERRE
68, RUE DE MARCHIENNE - B - 6110 – MONTIGNY-LE-TILLEUL
- toute correspondance relative à **trans-fer** : → par E-mail à : trans-fer@teledisnet.be

Le site Internet du GTF asbl : <http://www.gtf.be.tf>

* **Changements d'adresse :** vous pouvez aussi nous envoyer à l'adresse du Secrétariat un avis normalisé disponible dans tous les bureaux de *La Poste* en y indiquant votre n° de membre figurant sur l'étiquette-adresse de votre dernier *trans-fer*.

Imprimé en Belgique - Dépôt légal à la parution

Éditeur responsable : R. Marganne, rue Ambiorix, 75 - B - 4000 - LIÈGE

IN MEMORIAM

HENRI SCAILLET

Nous avons rencontré Henri Scaillet, au début des années nonante. Il avait contacté par hasard le GTF asbl, car il avait - nous avait-il dit - des souvenirs ferroviaires à confier à la postérité.

Chauffeur, machiniste de locomotive à vapeur, puis conducteur d'autorails à la remise d'Haine-Saint-Pierre, Henri Scaillet, né en 1924, avait, de fait, une très riche expérience professionnelle, qu'il voulait partager avec nous.

Il n'a pas manqué de le faire dans trois ouvrages dont il nous a confié le manuscrit et que le GTF asbl a publiés : « **J'étais machiniste** », « **Le chauffeur de locomotives** » et « **J'ai conduit les autorails** ». Il avait aussi accepté de rencontrer nos membres, au cours des voyages organisés par le GTF asbl, où il se prenait volontiers au jeu des dédicaces.

Certes, par ces ouvrages, Henri Scaillet a fait revivre pour nous tous les aspects de son métier de cheminot, mais il a aussi immortalisé toutes les lignes desservies par la remise d'Haine-Saint-Pierre, et notamment l'inénarrable relation Mons - Lobbes - Thuillies - Chimay, qu'il parcourut aux commandes des autorails type 553 et 554.

Mais Henri Scaillet n'était pas seulement un professionnel du rail... il était aussi - et surtout - humaniste. Fin autodidacte, il savait, d'une plume alerte, rester attentif aux plus petits, aux plus humbles... et à la souffrance humaine que cachaient les voyageurs qu'il avait contribué à transporter. Quant à ses collègues, avec quelle verve a-t-il su les peindre dans ses livres, notamment lors de l'évocation des fêtes de la saint-Eloi de la remise d'Haine-Saint-Pierre.

Au fil des nombreux contacts que nous avons eus avec lui à Liège ou dans sa maison familiale de Saint-Vaast où il nous avait accueillis à bras ouverts, Henri Scaillet était aussi devenu un ami... notre ami.

Nous le savions malade. L'inéluctable est arrivé le 23 mars dernier.

Adieu Monsieur Scaillet... et merci de votre amitié ; merci de nous avoir fait partager bénévolement votre affection pour les hommes du chemin de fer... et pour l'humanité.

A son épouse, à ses enfants et petits-enfants, nous présentons nos condoléances émues.

Roland Marganne
au nom de la rédaction de trans-fer



Locomotives diesel de la SNCB





Locomotives diesel de la SNCB



Répartition du matériel moteur diesel par remise SNCB

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

Lignes entièrement desservies par les autorails série 41 :

Remise d'Hasselt : relation IR Anvers - Mol Neerpelt/Hasselt (où des compositions de 5 autorails accouplés ne sont pas rares aux heures de pointe...)

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

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

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

Afin d'optimiser les roulements des autorails série 41 – et sans doute parce que le parc est calculé « un peu large... », les autorails série 41 interviennent aussi sur d'autres lignes, dans des services L ou P sous caténaires 3 kV, en remplacement d'automotrices électriques. Ils assurent aussi

l'un ou l'autre train T (circulant en période touristique), par exemple entre Neerpelt et Blankenberge, avec stationnement à Bruges, ou un train d'étudiants koteurs du dimanche soir entre Neerpelt, Lier, Aarschot (*sans arrêt commercial*), Leuven et Heverlee (avec composition maximale de 5 autorails accouplés, soit quelque 750 places...).

Locomotives série 52, 53, 54 et 55

HLD 52	HLD 53	HLD 54	HLD 55			
Stockem	Stockem	Stockem	Schaerbeek	Kinkempois		
			<i>TVM</i>	--	<i>chauffage électrique des trains</i>	<i>« Rhin de fer »</i>
5201	5301	5401	5501	5502	5505	5507
5205	5302	5403	5506	5503	5510	5517
5209	5303	5407	5509	5504	5515	5523
5211	5305		5511	5508	5519	5526
5212	5306		5512	5518	5529	5533
5215	5307		5514	5521	5531	
5216	5308			5524	5540	
5217	5309			5528		
	5311			5530		
	5312			5532		
	5313			5535		
	5315			5536		
	5316			5537		
	5318			5538		
	5320			5539		
				5541		
8	15	3	6	28		

REMARQUES SUR LES QUATRE VARIANTES DES LOCOMOTIVES SERIE 55

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



Locomotives diesel de la SNCB



Locomotives série 62

HLD 62 de la Direction Trains		
Charleroi-Sud-Quai	Kinkempois	Merelbeke
6204	6225 TBL2	
6221 GB	6227 TBL2	
6244	6306 K	
6246	6313 TBL 2	
6250	6324 TBL 2	
6253		
6254 GB		
6256		
6260		
6268		
6277		
6281		
6283		
6294		
6296		
6297		
6299		Parc
6315		6236
6331		6264
19	8	(2)
39		

Remarques

- Les locomotives 6221 et 6254 « GB » de Charleroi-Sud-Quai sont munies d'un graisseur de bourrelets REBS.
- La locomotive 6306 « K » de Kinkempois est équipée de la chaudière 201.454.
- Les quatre locomotives 6225, 6227, 6313 et 6324 de Kinkempois sont munies de l'équipement de signalisation embarqué « TBL 2 », d'une radio de bord, d'un sécheur d'air et d'attelages de secours Scharfenberg, pour pouvoir circuler sur la ligne à grande vitesse n°2 Louvain – Ans et y tracter des trains en détresse.

Légendes des photos couleurs

Page 4 : ↑ le 15 mars 2006, la 7757 arrive à Malmédy (ligne 45) pour enlever des wagons plats chargés de pièces en béton de la firme Wust (photo A. Ferrière)

↓ le 27 avril 2005, sur la voie 8 en reconstruction de la gare de Namur, un train de travaux, remorqué par la 6319, amène de nouveaux rails

Page 5 : ↑ à Mouscron, le 7 avril 2005, la 6219 INFRA manœuvre un train de travaux, tandis que passe la locomotive 436 054 de la SNCF avec un train de fret Lille-Délivrance – Gent-Zeehaven – photo J.-P. Joly

↓ à Statte, le 6 mai 2005, la locomotive 8234 évolue avec un train de produits sidérurgiques des Tôleries Delloye-Mathieu (TDM - groupe ARCELOR) en provenance de Marchin (ligne 126) – photo J.-P. Joly

Page 8 : ↑ train de travaux à Forêt-Midi le 9 novembre 2005, remorqué par la 5303 (photo C. Dosogne)

↓ le train P Namur – Bertrix passe à Lustin (ligne 154) – autorails 4134 et 4126 (photo M. Lebeau)

HLD 62 d'Infrabel				
Charleroi-Sud-Quai	Kinkempois	Anvers-Nord	Merelbeke	Schaerbeek
6213	6215	6207	6201	6223
6214	6216	6291	6202	6237
6217	6241	6292	6203	6249
6218	6243	6295	6210	6263
6231	6251	6312	6212	6282
6242	6255	6317	6219	
6261	6257	6330	6222	
6262	6267		6228	
6275	6274		6229	
6278	6288		6238	
6285	6305		6247	
6311	6309		6304	
6316	6319			
6320	6329			
6323				
6328				
16	14	7	12	5
48				

Locomotives de manœuvres série 73 d'Infrabel

Charleroi-Sud-Quai	Kinkempois	Schaerbeek
7352	7350	7354
7353	7351	7355
		7360
2	2	3
7		

Brève

La SNCB teste la faisabilité économique d'une liaison directe entre Ostende et Lille. Une telle liaison est souhaitée par le secteur touristique de Bruges depuis des années. Cette liaison aurait un impact sur les marchés touristiques en provenance de France, Espagne et Grande-Bretagne. Les touristes qui utilisent des TGV pour se rendre à Bruges doivent actuellement passer par Bruxelles et ensuite prendre un train pour Bruges. La SNCB opère cette liaison durant l'été 2006 : le week-end, un train direct aller-retour de Lille-Flandres à Ostende sans autre arrêt que Bruges, par automotrice triple bicourant tranche 441-490 et tarification adaptée. Le ministre-Président flamand Yves Leterme évoque la difficulté du volet financier car la liaison pourrait conduire à une perte d'exploitation de 2,5 à 3 millions d'euros par an.

Locomotives diesel série 77 - 78

Anvers-Nord			Merelbeke		Charleroi-Sud-Quai	Kinkempois	Stockem	
7701t,BSI	7771r,RA	7821	7719r,v	7795	7736 r,v	7751 r,v	7723 rv	
7702t,BSI	7772r,RA	7822	7720r,v	7796	7737 r,v	7752 r,v	7724 rv	
7703t,BSI	7773r,RA	7823	7721r,v	7797	7738 r,v	7753 r,v	7725 rv	
7704t,BSI	7774r,RA	7824	7722r,v	7798	7739 r,v	7754 r,v	7726 rv	
7705t,BSI	7775r,RA	7825	7730r,v	7799	7740 r,v	7755 r,v	7727 rv	
7706t,BSI	7776r,RA	7826	7731r,v	7800	7741 r,v	7756 r,v	7728 rv	
7707t,BSI	7777r,RA	7827	7732r,v	7801	7742 r,v	7757 r,v	7729 r,v	
7708t,BSI	7778r,RA	7828	7733r,v	7802	7743 r,v	7758 r,v		
7709t,BSI	7779r,RA	7829	7734r,v	7803	7744 r,v	7759 r,v		
7710t,BSI	7780r,RA	7830	7735r,v	7804	7745 r,v	7760 r,v		
7711t,BSI	7781r,RA	7831	7766r,v	7805	7746 r,v	7761 r,v		
7712t,BSI	7782r,RA	7832	7767GSMRv	7806	7747 r,v	7762 r,v		
7713t,BSI	7783r,RA	7833	7768GSMRv	7807	7748r,v	7762 r,v		
7714t,BSI	7784r,RA	7834	7769r,v	7808	7749r,v	7763 r,v		
7715t,BSI	7785r,RA	7835	7770r,v	7809	7750r,v	7764 r,v		
7716t,BSI	7786r,RA	7836	7791	7810	7812 7827	7765 r,v		
7717t,BSI	7787r,RA	7837	7792	7811	7813 7828	7815		
7718t,BSI	7788r,RA	7838	7793		7814 7829	7816		
	7789r,RA	7839	7794		7825 7830	7817		
	7790r,RA	7840			7826 7831			
					7832			
	7818	7841	Signification des indices					
	7819	7842	<i>t = locomotive avec télécommande automatique par radio</i>					
	7820	7843	<i>v = locomotive avec télécommande manuelle par radio</i>					
		7844	<i>BSI = locomotive avec attelage BSI</i>					
		7845	<i>r = locomotive munie d'une radio de ligne</i>					
		7846	<i>RA = locomotive équipée du système de sécurité néerlandais</i>					
		7847	<i>ATB, allemand INDUSI (PZB 90) et d'une radio de ligne,</i>					
		7848	<i>afin de pouvoir circuler sur les réseaux néerlandais et</i>					
		7849	<i>allemands et notamment sur le « Rhin de fer » lorsqu'il sera</i>					
		7850	<i>rétabli.</i>					
		7851	<i>GSMR : à l'essai</i>					
		7852						
		7853						
		7854						
		7855						
		7856						
		7857						
		7858						
		7859						
		7860						
		7861						

Anvers-Nord		Merelbeke	Charleroi-Sud-Quai	Kinkempois	Stockem
	7862				
75		36	26	18	7
162					

Locomotives de manœuvres série 73 et 74

Locomotives série 73					Locomotives série 74
Anvers-Nord	Hasselt	Merelbeke	Charleroi-Sud-Quai	Stockem	Anvers-Nord
	7336 BSI		7337	7340 n	7401 xs
7380 x	7357 BSI		7339		7402 xmBSI
7381 x	7365 BSI		7344	<i>parc</i>	7403 xs
7382 x			7345	7338	7404xm,BSI
7383 x			7346	7341	7405 xs
7384 x	7371 BSI		7347		7406xmBSI
7385 x			7348		7407 xs
7386 x	7373 BSI		7349		7408xmBSI
7387 x	7379 x		7358		7409 x
7388 x			7361		7410 x
7389 x			7362		
7390 x			7363		
7391 x			7364		
7392 x			7366		
7393 x		<i>parc</i>	7369		
7394 x		7356	7374		
7995 x		7359	7376 x		
	<i>parc</i>	7367	7377 x		
	7370	7368	7378 x		
	7375		<i>parc</i>		
			7343		
16	6 (+2)	9 (+4)	19 (+1)	1 (+2)	10
42 (+9)					

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

abréviations

n = neige - BSI = attelage BSI - m = locomotive série 74 « maître » - s = locomotive série 74 « esclave » - x = couplable en unités multiples

Locomotives de manœuvres série 82

Locomotives série 82			Locomotives Direction Matériel		
Kinkempois	Anvers-Nord	Schaerbeek	Anvers-nord	Merelbeke	Charleroi-Sud-Quai
8205 BSI	8256 x	8201 s	8250	9109	9111
8215 BSI	8257 x	8202 s		9123	8067
8220 n	8258 x	8203 s	Kinkempois	9132	8068
8221 n	8259 x	8204 s	9146	9136	8069
8223 n	8260 x	8206 s	9156	9138	9147
8224 BSI	8261 x	8207	9158	9150	Stockem
8226	8262 x	8208		9152	9135
8227	8263 x	8209		Schaerbeek	9153
8228	8264 x	8210		8035	9159
8234	8265 x	8211			
8235	8266 x	8212			
8237 BSI	8267 x	8214			
8239 BSI	8268 x	8216			
8240	8269 x	8217			
8245 *	8270 x	8218			
8248	8271 x	8219			
8252 n	8272 x	8232			
8255	8273xBSI	8233			
	8274xBSI	8236			
Parc	Parc	8241			
8229	8244	8243			
8231	8246	Parc			
8238	8247	8213			
8251	8249	8222			
8253					
18 (+5)	19 (+4)	22 (+2)			
	59 (+11)				

Abréviations

n = chasse-neige

s = sécheur d'air

BSI = attelage BSI

x = couplable en unités multiples

* = réchauffeur à l'essai

Quoi de neuf dans l'est de la Belgique ?

Ligne 39 Welkenraedt - Montzen : mise en service de la traction électrique (3 kV)

Cette ligne de 8 kilomètres relie les lignes 24 (Aix-la-Chapelle/Montzen – axe marchandises) et 37 (Liège/frontière allemande -axe voyageurs) qui concentrent le trafic entre la Belgique et l'Allemagne.

Infrabel, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, a inauguré, le vendredi 27 janvier 2006, l'électrification de la ligne 39 Welkenraedt-Montzen. Cette électrification est une très bonne nouvelle pour la région, dans la mesure où elle permettra d'améliorer le trafic ferroviaire entre la Belgique et l'Allemagne, mais également de rendre plus flexible le trafic dans la région, qu'il soit voyageurs ou marchandises.

Une ligne 39 modernisée

Après le renouvellement des voies en 2004 (pose de longs rails soudés), Infrabel, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, a procédé, en 2005, à l'électrification de la ligne 39, entre Welkenraedt et Montzen (pose des poteaux caténaux début 2005 et des câbles d'alimentation durant le second semestre). La mise sous tension a eu lieu le 16 novembre 2005.

L'électrification de cette ligne présente plusieurs avantages :

- Elle servira d'itinéraire de déviation lors des travaux d'entretien de la ligne 37 (en particulier l'assainissement des ouvrages d'art). Le trafic autant que les travaux eux-mêmes en seront donc facilités. Ainsi, le train de nuit Paris-Berlin est détourné par Visé, Montzen et la ligne 39 durant 16 nuits entre janvier et juillet 2006. Le trafic ICE et Thalys sera détourné pour la première fois par le même itinéraire deux weeks-ends à la mi-juillet et fin août 2006.
- Elle servira d'itinéraire de déviation pour les travaux d'aménagement de la ligne à grande vitesse (L3) au niveau de la bifurcation avec la ligne 37 en gare de Chénée.
- Elle permettra le transfert de machines électriques entre les gares de Welkenraedt et Montzen.
- Elle permettra la circulation de trains de marchandises vers le sud de l'Allemagne par les lignes 39 et 37.
- Elle améliorera le maillage du réseau électrifié et, par conséquent, augmentera le niveau de fiabilité des alimentations électriques des lignes 24 et 37.
- De manière générale, la nouvelle ligne électrifiée permettra d'augmenter le potentiel et la fiabilité des lignes 24 et 37 et présentera un atout majeur pour le développement d'une région située stratégiquement sur l'axe Allemagne -Mer du Nord.

Un an de travaux, un investissement de 200 000 €

Après la modernisation des voies en 2004, l'électrification de la ligne 39 a eu lieu en 2005, avec la pose des poteaux de caténaires dans la première moitié de l'année et la pose des câbles durant le second semestre.

Le budget nécessaire à l'opération d'électrification s'élève à 200 000 €. Un montant amplement justifié par le fait que cette électrification permettra d'augmenter sensiblement le potentiel de deux axes importants entre la Belgique et l'Allemagne, et cela autant pour le trafic marchandises que voyageurs.

Ligne 48 (Vennbahn) - Konzen, la plus petite gare belge située en Allemagne

La ligne 48 (dite « Vennbahn » ou « ligne des fagnes ») a eu une singulière destinée. A l'époque où les Cantons de l'Est (région d'Eupen, Malmédy et Saint-Vith) étaient prussiens, la ligne Aachen Rothe Erde – Raeren – Kalterherberg – Weywertz/Wévercé – Weismes/Waimes – Sankt-Vith/Saint-Vith – Lommersweiler, avec ses deux branches vers Reuland, Troisvierges et le Grand-Duché de Luxembourg d'une part, Steinebrück, Bleialf et Gerolstein d'autre part, fut construite et exploitée par les Chemins de fer de l'Etat Prussien (*Preußische Staatseisenbahnen*).

Le 28 juin 1919, l'Allemagne vaincue signait le Traité de Versailles. Celui-ci prévoyait notamment – en ses articles 32 à 35 – la cession, par l'Allemagne à la Belgique, à titre définitif, des territoires de Moresnet, Eupen, Malmédy et Saint-Vith.

Articles du Traité de Versailles concernant la Belgique

ARTICLE 32 : L'Allemagne reconnaît la pleine souveraineté de la Belgique sur l'intégralité du territoire contesté de Moresnet (appelé Moresnet-neutre).

ARTICLE 33 : L'Allemagne renonce en faveur de la Belgique à tous ses droits et titres sur le territoire de Moresnet-Prussien situé à l'ouest de la route Liège – Aix-la-Chapelle ; la route sera attribuée à la Belgique lorsqu'elle borde ce territoire.

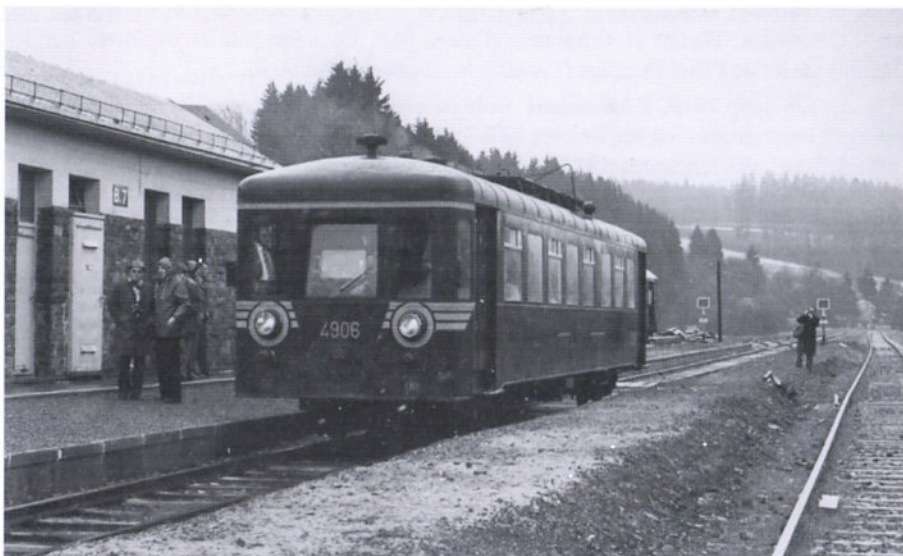
ARTICLE 34 : L'Allemagne renonce en faveur de la Belgique à tous ses droits et titres sur le territoire comprenant la totalité des *Kreise* d'Eupen et de Malmédy. Durant les 6 mois après la mise en vigueur de ce traité, des registres seront ouverts par l'autorité belge à Eupen et Malmédy, dans lesquels les habitants du territoire incriminé seront autorisés à écrire s'ils désirent voir la totalité ou une partie de celui-ci revenir à la souveraineté de l'Allemagne. Le résultat de cette expression ou opinion publique sera communiqué par le gouvernement belge à la Société des Nations et la Belgique s'engage à accepter la décision de la Société des Nations.

ARTICLE 35 : Une commission compose de sept membres, dont cinq seront nommés par les principales puissances alliées et associées, un par l'Allemagne et un par la Belgique, sera constituée 15 jours après la mise en vigueur du présent Traité pour fixer sur place la nouvelle ligne frontière entre la Belgique et l'Allemagne, en tenant compte de la situation économique et des voies de communication. Les décisions seront prises à la majorité des voix et seront obligatoires pour les parties intéressées.

C'est cette Commission internationale de délimitation des frontières, instituée par l'article 35 qui estima qu'il fallait attribuer à la Belgique la ligne de chemin de fer établie entre Raeren et Kalterherberg (numérotée plus tard « 48 »), tout en maintenant cinq territoires, situés à l'ouest de cette ligne, sous souveraineté allemande afin de tenir compte des aspirations des populations locales.

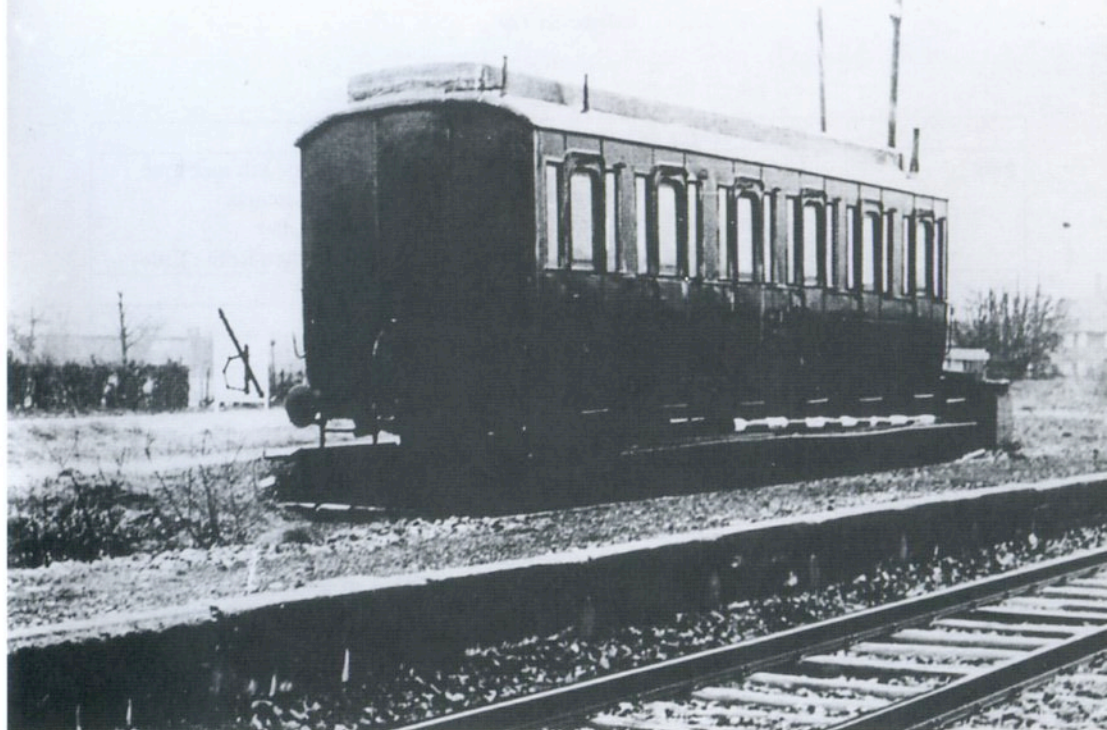
Le règlement frontalier de novembre 1922 arrêta définitivement cette situation : la circulation des trains entre Raeren et Kalterherberg, serait réglée par les chemins de fer belges de l'Etat, mais le personnel belge qui les desservait devait pouvoir parler allemand. Les gares, tenues par du personnel belge, conserveraient leur dénomination allemande : on pourrait y être reçu en langue allemande et y payer son billet en monnaie allemande. Bien d'autres dispositions, douanières notamment, furent établies pour l'exploitation de cette singulière ligne¹...

Aujourd'hui encore, en 2006, des bornes frontières continuent à indiquer sur le terrain l'appartenance belge de l'assiette de la Vennbahn entre Raeren et Kalterherberg, bien que l'infrastructure ferroviaire subsistante de la Vennbahn, aujourd'hui propriété de la Communauté Germanophone, ne connaisse plus aucun trafic commercial.

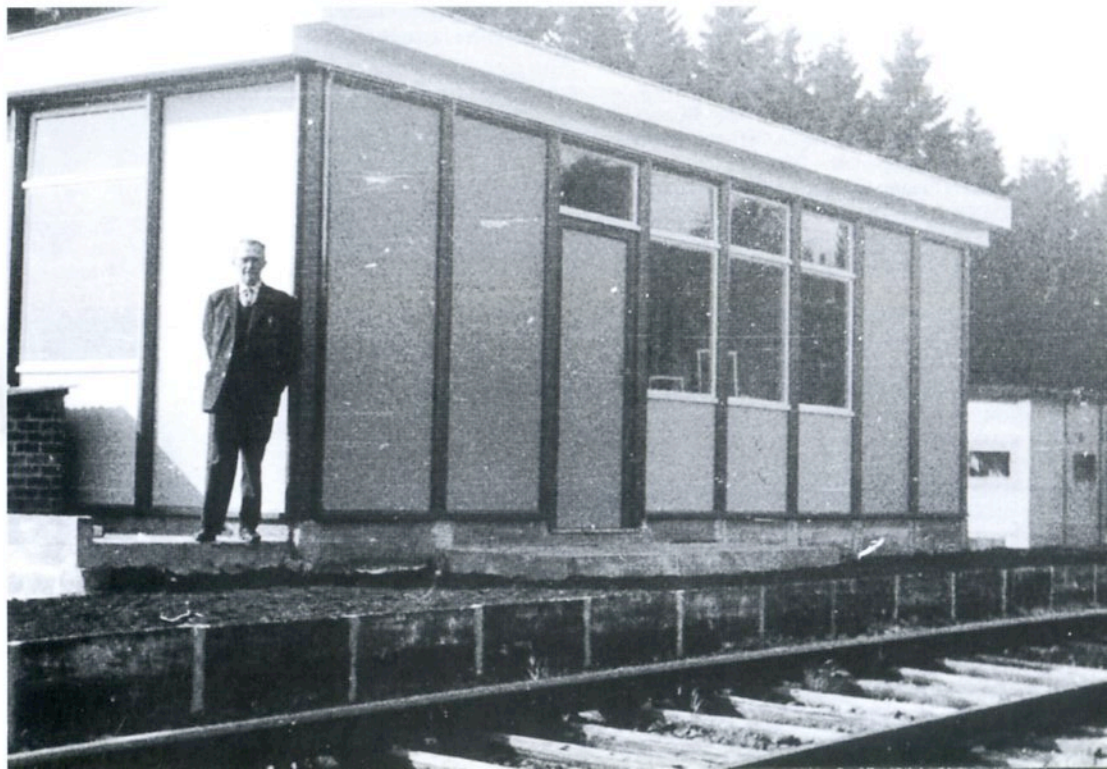


Kalterherberg le 15.04.77 (excursion GTF asbl – photo J. Bazin)

¹ - Bien des histoires cocasses circulent encore à propos de cette singulière frontière : ainsi, après la guerre 40-45, un automobiliste allemand originaire de la région de Kalterherberg est arrêté par la police allemande sur la route 258 et emmené au commissariat pour contrôle d'alcoolémie. Durant le trajet, prétextant un besoin urgent, l'homme parvient à se réfugier sur l'assiette – belge – de la Vennbahn. La police allemande ne peut bien entendu plus l'appréhender en territoire étranger. Devant le refus de l'individu d'entendre raison, la police doit bien laisser tomber... et notre automobiliste de rentrer chez lui à pied, à Kalterherberg par la voie ferrée et le territoire belge. Certes, la police allemande se présenta-t-il chez lui le lendemain... mais toute trace d'alcool dans son sang avait bien entendu disparu...



Konzen : une voiture à voyageurs ex-prussienne, puis un bâtiment préfabriqué, ont fait office de gare après 1945 (coll. R. Marganne)



Gares belges desservant le territoire allemand				
gare	Classe (régime prussien)	Code télégraphique belge ²	Altitude	Borne kilométrique prussienne (BK 0 = Aachen Rothe Erde)
Rötgen	3	RMT	415 m	28,2
Lammersdorf	4	RML	550 m	37,1
Konzen	4	RMX	550,5 m	41,7
Monschau	2	RMJ	518 m	45,9

² - les codes télégraphiques belges de gares commençant par la lettre « R » ont été attribués par les chemins de fer belges de l'Etat aux gares des « Cantons de l'Est » lors de la reprise des lignes de chemin de fer ex-prussiennes. La deuxième lettre définie après le R était « E » pour les gares situées dans l'ancien kreis d'Eupen, « M » pour les gares situées dans l'ancien kreis de Malmédy. On peut penser que le fonctionnaire qui « baptisa » nos cinq gares belgo-allemandes les considéra comme faisant partie à l'origine du kreis Malmédy. Il y eut une exception : la gare de Saint-Vith, à qui le code « RMV » avait été initialement attribué, reçut rapidement la code « RSV » plus parlant... Il y en a une autre : la remise liégeoise de Renory, baptisée « RY », pour des raisons de facilité sans doute... Voici tous les codes télégraphiques belges commençant par « R »:

REA = Astenet – ligne 37 (Liège – Verviers - frontière allemande)

REG = Hergenrath – ligne 37

REP = Eupen – ligne 49 (Herbesthal – Raeren)

RER = Raeren – lignes 48/49

RMA = Montenu – ligne 48 (Vennbahn)

RMB = Büllingen (Bullange) – ligne 45A (Wévercé – Losheimergraben-frontière allemande)

RME = Lengeler – ligne 47 (Lommersweiler – Lengeler frontière luxembourgeoise)

RMF = Honsfeld – ligne 45A

RMG = Bütgenbach – ligne 45A

RMJ = Monschau (Montjoie)- ligne 48

RMK = Steinebrück – ligne 46 (Lommersweiler – Steinebrück – frontière allemande)

RML = Lammersdorf – ligne 48

RMM = Lommersweiler – lignes 46/47/48

RMN = Born – lignes 47A Vielsalm – Born/48

RMO = Losheimergraben – ligne 45A

RMQ = Kalterherberg – ligne 48

RMR = Recht – ligne 48

RMS = Sourbrodt – ligne 48

RMT = Rötgen – ligne 48

RMU = Reuland – ligne 47

RMV = Sankt-Vith (Saint-Vith – *code originel*)- ligne 48

RMW = Waimes / Weismes – lignes 45/48

RMX = Konzen – ligne 48

RMY = Malmédy – ligne 45

RMZ = Weywertz /Wévercé – lignes 45A/48

RNM = Neu-Moresnet – ligne 39A Moresnet - Kelmis

RSV = Sankt-Vith (*nouveau code*)

RY = Renory

Gares belges desservant le territoire allemand				
gare	Classe (régime prussien)	Code télégraphique belge ²	Altitude	Borne kilométrique prussienne (BK 0 = Aachen Rothe Erde)
(Montjoie)				
Kalterherberg	4	RMQ	505,5 m	52,8

Petite histoire de la gare de Konzen

Lors de la construction de la Vennbahn et de sa mise en service le 30 juin 1885 entre Aachen Rothe Erde et Montjoie, un bâtiment provisoire fut construit à Konzen³ afin d'abriter les services de la gare. Une maison de fonction pour cheminots y apparut en 1888. Plus tard, la construction d'un bâtiment définitif fut envisagé et même planifié en 1914 : l'éclatement du premier conflit mondial a cependant empêché la mise à fruit de ce projet.

Aussi, après la reprise des installations ferroviaires par la Belgique, se contenta-t-on de continuer à utiliser le petit bâtiment provisoire d'origine. Celui-ci fut dynamité par la Wehrmacht en retraite le 13 septembre 1944 (la raison en est inconnue... manifestation de vandalisme d'une armée vaincue et aux abois sans doute...).

Aussi, après la seconde guerre mondiale, alors que tout trafic voyageurs avait disparu entre Raeren et Kalterherberg, une ancienne voiture à voyageurs (de type prussien) et un ancien wagon furent-ils amenés sur place. Ils ont été sommairement aménagés et utilisés pour abriter le personnel de la SNCB et ses outils... jusqu'en 1973, lorsque la SNCB fit construire un pavillon préfabriqué décent sur le quai. Celui-ci fut utilisé par le préposé tant que Konzen reçut ou expédia du trafic marchandises. Ce bâtiment fut démonté dans les années quatre-vingts, lorsque la gare de Konzen ne reçut plus de trafic : il fut alors déplacé plus au sud, en gare de Wévercé précisément. La raison en est bien simple : le bâtiment de gare de Wévercé avait été incendié⁴, et il fallait disposer d'un local pour abriter le poste de block couvrant la bifurcation des lignes 48 (vers Sourbrodt) et 45A (vers Losheimergraben). Le bâtiment préfabriqué s'y trouve toujours avec un conteneur en guise d'extension... Jusqu'à la fermeture au trafic commercial de la ligne 45 fin 2004, deux ouvriers du service de la voie y avaient encore leur point d'attache⁵.

³ - dans cet article, nous avons retenu la graphie actuelle officielle allemande « **K**onzen ».

⁴ - Ansi, Wévercé fut-il, historiquement, doté de trois bâtiments de gare : le bâtiment originel, toujours debout actuellement, un second bâtiment, plus vaste, aujourd'hui détruit par un incendie et racheté par la commune de Bütgenbach pour installer le service des travaux municipal ... et le pavillon préfabriqué « importé » de Konzen.

⁵ - le bâtiment préfabriqué installé à Wévercé fut vandalisé en 2004 et le bâti de signalisation commandant les trois signaux lumineux d'entrée de Wévercé (de Sourbrodt – ligne 48, Losheimergraben – ligne 45A et Waimies - ligne 45) volé... Aussi, les dernières circulations eurent-elles lieu sous couvert d'un bon de dépassement...

Konzen en 1963

Un journaliste du *Courrier* (quotidien de Verviers) a rendu visite au chef de gare belge de Konzen le 2 avril 1963. Voici la relation de sa visite...

Par la loi du 6 mars 1925, ratifiant le Traité de Versailles, une ligne de chemin de fer partant de Ræder pour aboutir à Saint-Vith, avec une incursion de plusieurs kilomètres en territoire allemand (via Rötgen, Lammersdorf, Konzen, Montjoie et Kalterherberg), a été annexée à notre pays. Le personnel employé sur cette ligne est belgo-allemand, mais il est dirigé entièrement par la SNCB. C'est sur ce réseau long d'environ 70 km, que se trouve la plus petite gare belge: Konzen, deux wagons-abris abandonnés en bordure de la route axiale n° 258, entre Aachen et Monschau⁶. Konzen est une petite gare presque attendrissante, avec quelques fleurs des champs brûlées par un hiver trop rude, un quai de pierre, minuscule, et, à deux pas des « bâtiments principaux », une route sage aux arbres régulièrement espacés. Un homme est responsable de ce domaine vraiment particulier, responsable aussi de la bonne marche des activités ferroviaires de cette station belge située en Allemagne et considérée comme étant la plus petite du royaume. M: François Joye, le gardien des lieux, est ostendais d'origine et le couvre-chef qu'il arbore jalousement est sans conteste le képi amarante de tous les chefs de gare de Belgique.



8 avril 1972 : un autorail spécial, affrété par le GTF asbl, marque l'arrêt à Konzen : on remarquera les signaux routiers, d'apparence allemande : l'assiette ferroviaire est belge, la route et ses abords sont allemands... (photo R. Marganne)

⁶ - cette route a été baptisée dans la région « Himmelsleiter » (échelle du ciel) vu les longues lignes droites qui la composent et qui semblent monter au ciel à l'horizon.

Depuis plus de quatre longues années, M. Joye travaille en solitaire, à Conzen. Bien que marié et père d'une petite fille, il laisse sa famille à Kalterherberg et, chaque matin, emprunte l'autobus de la *Bundesbahn* pour se rendre dans son bureau de campagne. Se débrouillant parfaitement dans les trois langues nationales, il s'est adapté aux coutumes et au mode de vie des habitants de l'endroit, sans toutefois perdre le contact avec ses amis du Littoral.

En hiver, l'encrier est gelé et le vieux poêle refuse de fonctionner

La vie du chef de gare n'est pas toujours rose. M. Joye porte bien son nom et il lui faut un sérieux courage pour tenir le coup. Il passe la presque totalité de ses journées absolument seul, dans un coin isolé, sinon oublié. Mais, philosophe par nécessité, le chef de gare prend à coeur ses activités et espère qu'un jour prochain il pourra vivre dans des locaux plus modernes.

La visite de cette gare miniature ne prend guère de temps, l'enclave se composant d'un tronçon de voie double, un quai assez long et deux wagons-abris, déclassés depuis près d'un demi-siècle, qui servent de bureau principal et de salle d'attente. Les locaux sont vétustes, démodés et ridicules. Cet hiver, quand le chef de gare reprenait son travail à huit heures du matin, sa première occupation était d'allumer un archaïque poêle d'avant-guerre, l'unique foyer de cette station-wagon. Si le charbon, heureusement, ne manquait pas, il était fréquemment humide et recouvert d'une épaisse couche de neige, car remisé par la force des choses au grand air. Quand la chance s'en mêlait, il arrivait à M. Joye de réussir l'exploit de dégeler l'atmosphère, confinée à quelques mètres cubes, au bout de trois heures d'efforts et d'atteindre un petit 18 degrés centigrades sur le coup de midi. L'encrier, lui, pris constamment par les glaces, n'est entré de nouveau en service que depuis trois semaines.

A Konzen, nous nous croyons plutôt dans un baraquement d'une armée en déroute que dans une gare véritable, et cependant le trafic ferroviaire de marchandises y reste important. Par année, plus de deux cents wagons y sont reçus ou chargés et acheminés vers l'Allemagne, via Raeren.

Konzen recevait du matériel agricole (environ 25 wagons par an) pour un marchand situé en face de la gare, sur le côté opposé de la route. Konzen recevait aussi des wagons d'engrais et de tourbe pour la *Raiffeisenkasse* (équivalent allemand du Boerenbond belge). Au niveau des expéditions, à part des wagons vides, il n'y avait aucun trafic.

Le viaduc de Reichenstein

Entre Montjoie et Kalterherberg, l'Eifel enchanteur renferme des horizons merveilleux. De nombreux touristes font halte à la vieille abbaye de Reichenstein dont les charmes sont envoûtants. A quelques mètres de cette architecture tant admirée survit un viaduc non moins curieux. Le viaduc de Reichenstein, pièce maîtresse de cette ligne

ferrée Raeren - Sourbrodt, a été dynamité et bombardé à plusieurs reprises lors de la dernière guerre⁷.

Reconstruit deux fois au cours de la guerre 1940-1945, il sauta à nouveau au moment de l'offensive von Rundstedt et, depuis lors, c'est toujours sur un pont provisoire qui semble prêt à s'effondrer que passent, avec prudence et à une vitesse ressemblant à celle d'un piéton en promenade, les convois militaires et civils souvent lourdement chargés et remorqués fréquemment par de puissantes locomotives diesels, des 55 des remises de Montzen et Kinkempois.

De Montjoie à Kalterherberg

Contrairement aux autres gares de la région, les stations de Montjoie, Lammersdorf et Rötgen ont été modernisées. Ces trois bâtiments sont à présent propres et accueillants, bien situés, et jouissent des tout derniers perfectionnements techniques : éclairage, chauffage, utilités hygiéniques. Il n'en va pas de même pour la gare de Kalterherberg, poste-frontière très touristique et centre de départ de balades vers Montjoie et les Hauts-Plateaux belges. L'immeuble est déplorable, les murs s'écroulent et l'ensemble du complexe ne paie pas de mine. C'est dans la salle d'attente de cette gare vétuste que les touristes venus en bus d'Allemagne s'abritent, avant cette prendre d'autres correspondance.

Des projets de réfection sont à l'étude mais rien n'a encore été décidé pour les mois à venir.

La Vennbahn et ses antennes en 1963

Cette ligne de Raeren à Sourbrodt est avant tout une voie d'accès facile vers le camp de manoeuvres d'Elsenborn. Pour des raisons militaires, elle jouit encore d'une grande importance alors que les autres tronçons, qui connurent leurs heures de gloire, glissent progressivement dans une atrophie généralisée. A Losheimergraben, gare frontière, les possibilités d'expansion sont grandes mais négligées ; à Saint-Vith, la ligne ferrée vers Gouvy ayant été supprimée, les activités ne présentent plus qu'un intérêt local; à Waimes, Montenau ou Weywertz, les rails s'oxydent et continuent à serpenter dans les prés et les bois, sans connaître cette animation bien sympathique d'autrefois, le chargement dans les longs wagons de sapin blanc, du bois de mine et du fourrage frais.

Le beau réseau ferroviaire de cantons de l'Est a eu, jadis, son utilité. N'étant plus assez rentable, il a subi de multiples étranglements et cette perte d'intérêt actuel entraîne inévitablement le dédain de certains milieux.

D'ici quelques années, le petit train de marchandises risque d'être considéré comme une curiosité locale, souvenir d'une époque révolue où il servait encore au développement économique de la région.

⁷ - le viaduc de Reichenstein a été intégralement reconstruit à côté des vestiges de l'ancien.

La Vennbahn et les passages à niveau (P.N.)

Il faut aussi savoir que la Vennbahn est truffée de nombreux passages à niveau, principalement dans sa portion qui traverse le territoire allemand. De ce fait, beaucoup d'accidents s'y sont produits, qui nécessitaient à chaque fois l'intervention de la gendarmerie belge, vu le caractère belge de l'assiette de la Vennbahn, avec les problèmes juridiques que cette situation comporte. Pour remédier à ces accidents, la SNCB proposa d'équiper certains passages à niveau importants de semi-barrières. Devant le refus catégorique de l'Allemagne, un compromis (à la Belge ?... à l'allemande ?) fut trouvé qui consistait à équiper les P.N. de signaux avertisseurs typiquement allemands. On trouve encore semblable situation à Rötgen, Lammersdorf... Par ailleurs, près de la gare de Lammersdorf se dressent, en territoire belge jouxtant l'assiette de la voie, deux maisons particulières. Comme elles sont bel et bien situées en Belgique, elles sont desservies par les postiers belges du bureau de Raeren...

Et en 2006 ?

Aujourd'hui, en 2006, tout trafic ferroviaire a disparu... si ce n'est des draines touristiques mises en ligne à la belle saison depuis l'été 2004 entre Kalterherberg et Sourbrodt. Du côté de la Communauté Germanophone – après la déconfiture de l'asbl Vennbahn en 2003, qui faisait circuler des trains touristiques entre Raeren et Bütgenbach⁸, on espère qu'un jour, un opérateur se décidera à refaire circuler des trains légers et touristiques de Raeren à Montjoie dont les édiles municipaux riverains sont très demandeurs...

La ligne 24A Montzen – Aachen West : électrification pour 2008

La ligne 24 A devrait être électrifiée pour 2008, en 15 kV 16 2/3 Hz. Telle est la décision prise par le conseil d'administration d'Infrabel en date du 15 mars dernier. Cette électrification, qui sera mise en œuvre en décembre 2008 représente un atout considérable pour la région liégeoise, les ports belges et le groupe SNCB.

Electrification des 8 kilomètres manquants

En concertation avec tous les opérateurs concernés, Infrabel, gestionnaire belge d'infrastructure ferroviaire, a décidé ce 15 mars de lancer l'électrification du dernier tronçon de la ligne 24, entre Montzen et la frontière allemande. Ce nouveau projet, qui sera mis en service pour le 15 décembre 2008, permettra à Infrabel d'éliminer le chaînon manquant non électrifié de 8 kilomètres de long sur la ligne de 162 kilomètres entre le port d'Anvers et la frontière allemande.

Ce projet présente de nombreux avantages :

⁸ - ... et, une fois par mois, entre Raeren – Wévercé – Malmédy et Trois-Ponts, en traction vapeur.

➤ La suppression de l'obligation de changement de locomotive en gare de Montzen, ainsi que la puissance supplémentaire offerte par les locomotives électriques appelées à se multiplier sur cet axe, permettront d'augmenter la vitesse commerciale de la ligne 24 et ainsi d'accélérer le transport de marchandises de et vers le port d'Anvers. L'augmentation de la vitesse commerciale ainsi que la possibilité de traction de trains plus lourds permettra d'augmenter sensiblement la capacité de cet axe stratégique.

➤ L'attractivité du réseau ferroviaire et des ports belges s'en trouvera considérablement renforcée, ce qui sera bénéfique pour l'économie belge en général.

➤ L'usage accru de la traction électrique sera tout à fait bénéfique pour l'environnement, à plus forte raison dans une région qui fait de la nature un atout.

Un budget de 3 millions €

Cette électrification dont les travaux débiteront au second semestre 2007, représente un investissement de 3 millions €, de telle sorte que le rapport entre le montant investi et l'impact obtenu est extrêmement favorable. Le projet répond ainsi aux objectifs du plan stratégique d'Infrabel visant assurer le meilleur rendement à ses investissements.

Le phasage des travaux

➤ Octobre 2007 : réaménagement de la sortie de la gare de Montzen, en direction de l'Allemagne.

➤ Mars 2008 : travaux d'équipement du tunnel de Botzelaer par DB Net, gestionnaire allemand d'infrastructures ferroviaires.

➤ Le phasage des travaux sans impact sur le trafic ferroviaire (poteaux et caténaires) est encore à l'étude.

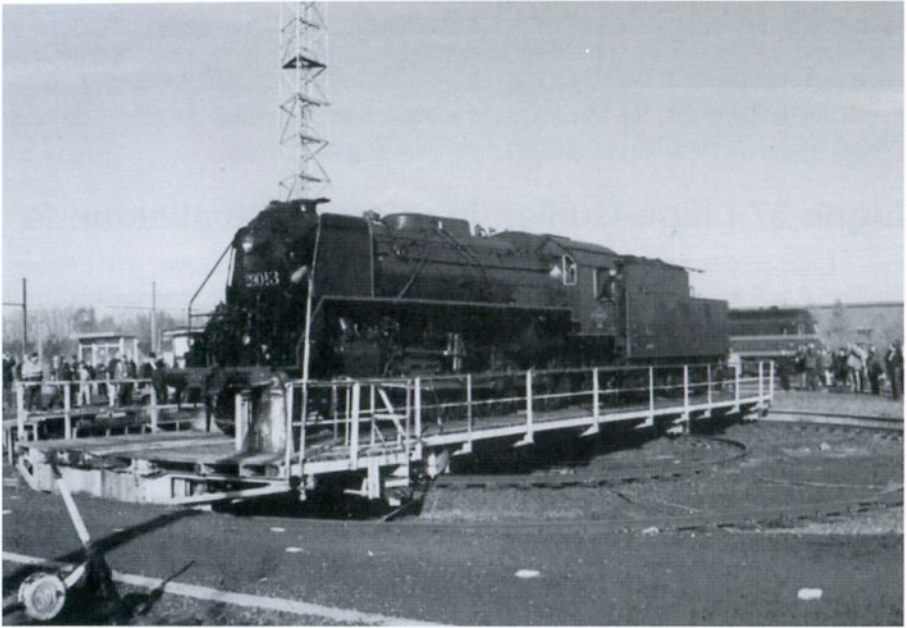
Ligne 24 Tongres - Montzen

Modernisation de la gare de Montzen

Même si les dossiers ne sont pas liés, Infrabel a décidé, dans le même temps, d'investir dans la modernisation et l'assainissement de la gare de Montzen, en vue de la doter d'une infrastructure moderne et d'assurer ainsi son avenir. Infrabel était en effet confrontée, ces dernières années, à un double phénomène. D'une part, les infrastructures de la gare – refaites au début des années septante - montraient des signes de fatigue et nécessitaient une modernisation lourde dans un avenir proche. D'autre part, les infrastructures actuelles étaient devenues surdimensionnées par rapport aux besoins réels, notamment suite à la multiplication - avant même tout projet l'électrification - du nombre de trains sans arrêt en gare de Montzen.

C'est pourquoi Infrabel a décidé de simplifier l'infrastructure, en supprimant une quinzaine de voies qui étaient déjà peu utilisées, tout en modernisant en profondeur l'ensemble des voies restantes. Les trois cabines de signalisation de Montzen seront en outre fusionnées avec la cabine de Visé, qui bénéficiera d'une infrastructure entièrement modernisée.

Des travaux d'assainissement seront effectués afin de maintenir la capacité actuelle jusqu'en 2008. A ce moment, commenceront les travaux lourds de modernisation. La fusion des trois cabines de signalisation de Montzen, et la commande de celles-ci par Visé-Haut, aura lieu à l'horizon 2012.



Le savez-vous : Montzen dispose encore d'une plaque tournante sur lequel la locomotive à vapeur 29 013 a évolué le 8 novembre 2003 (photo J. Braive)

Si l'électrification de la ligne 24 n'aura qu'un très faible impact sur le personnel d'Infrabel, la modernisation de la gare de Montzen, en revanche, conduira à une diminution du nombre de personnes affectées sur le site. Mais aucune suppression d'emploi n'est envisagée car le volume de travail restera le même. Le personnel sera réaffecté sur d'autres sites, en fonction de ses qualités, souhaits et possibilités, et il y bénéficiera de conditions de travail sensiblement améliorées, à travers, notamment, la mise à disposition d'installations modernes, mettant en œuvre les dernières innovations en terme d'ergonomie et de bien-être au travail.

Toute solution sera négociée avec les organisations représentatives du personnel, conformément à la tradition de concertation sociale du groupe SNCB. Actuellement, 66 agents d'Infrabel sont basés sur le site de Montzen.

Complémentarité avec le Rhin d'acier

Parallèlement à la maximisation du potentiel de la ligne 24, Infrabel travaille activement à la remise en service du Rhin d'Acier, le deuxième axe reliant le port d'Anvers à l'Allemagne. Ce projet s'inscrit en effet dans une logique complémentaire de la

ligne 24, puisqu'il permettra d'accueillir un nombre certes limité de train, mais dont la charge sera plus élevée que celle permise sur la ligne 24.

Le projet de réhabilitation partielle du Rhin d'Acier, proposé par Infrabel, permettrait, dans un proche avenir, d'accueillir un nombre limité de trains, moyennant un investissement de 30 millions d'euros. Cette solution fait actuellement l'objet de négociations entre la Belgique et les Pays-Bas. A plus long terme, un projet de réhabilitation complète de cet axe est également à l'étude, toujours dans l'optique d'une complémentarité avec la ligne 24.

Sur la ligne 24, les travaux de renouvellement du radier du tunnel de Veurs s'étendront jusque fin 2006 et coûteront 3 millions d'euros.

Ligne 37 Liège-Guillemins – frontière allemande

Celle-ci sera raccordée pour 2007 à la ligne à grande vitesse n°3 Chênée – Walhorn à la fois à Chênée et à hauteur du viaduc reconstruit de la Hammerbrücke : les travaux de voie de cette dernière bifurcation sont en cours.



Ligne 37 : un Thalys Köln-Deutz – Paris-Nord passe à Dolhain-Gileppe le 31.07.2003 (photo J.-P. Joly)



**Verviers-Central accueillera une cabine PLP qui commandera toute la région, et notamment la LGV 4 Chênée – Hammerbrücke : à droite, train L Welkenraedt – Spa-Géronstère (voie 1), à gauche train IC Eupen – Ostende exceptionnellement remorqué par la 2128 (voie 2)
photo J.P. Joly – 31.07.03**

Infrabel travaille à la concentration des cabines de signalisation de Welkenraedt et Eupen, lesquelles seront regroupées à Verviers-Central, à l'horizon fin 2006.

Enfin, la création le forage d'un nouveau tunnel à Dolhain, encadré de tranchées couvertes, permettra aux trains de rouler à cet endroit à 100 km/h, contre une limitation à 40 km/h actuellement. Pour ce dernier projet, un budget de 8 millions est prévu de 2008 à 2010 : le déplacement du point d'arrêt actuel de Dohain (anciennement « Dolhain-Gileppe ») vers le centre de la localité (non loin de l'ancienne gare de « Dolhain-Vicinal ») est aussi à l'étude.

Par ailleurs, de nombreux autres travaux d'infrastructure sont en cours sur la ligne, notamment au tunnel de Fraipont, à un pont à Nessonvaux et entre Verviers-Central et Verviers-Palais. Les quais ont été rehaussés et leur équipement modernisé à Fraipont et à Pepinster⁹. Les équipements d'Angleur sont en cours de mise à niveau.

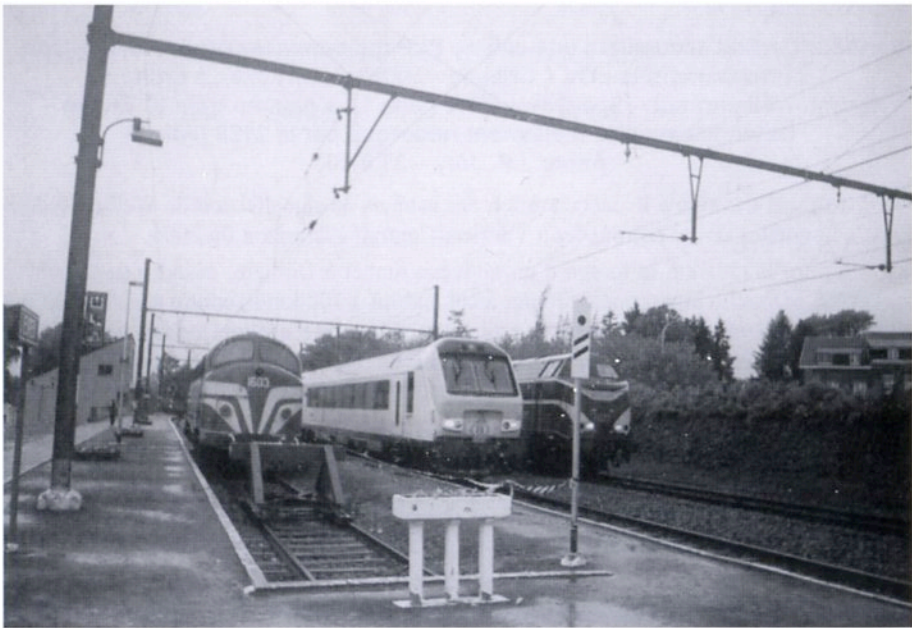
Un nouveau point d'arrêt est prévu à Hergenrath, non loin de la frontière belgo-allemande : le projet était dans les cartons depuis belle lurette : il devrait être ouvert en décembre 2006. Financé par des crédits européens « Interreg », il sera situé de l'autre côté

⁹ - Pepinster : uniquement les quais des voies 1 et 2 de la ligne 37 – les quais voies 3 et 4 de la ligne 44 restant dans leur état ancien.

de l'ancien passage à niveau par rapport au site de l'ancienne gare d'Hergenrath, pour tenir compte des problèmes posés par le dévers de la voie à cet endroit. Desservi par le train IR q Liège-Guillemins – Aachen Hbf, ce point d'arrêt aura pour vocation de capter la clientèle du village frontalier belge d'Hergenrath, tout proche de la ligne, où les nouvelles constructions poussent comme des champignons : bien souvent, elles sont la propriété de citoyens allemands, établis de ce côté-ci de la frontière, où la politique immobilière semble plus avantageuse pour ceux. Comme leurs activités professionnelles restent en Allemagne et qu'Aix-la-Chapelle mène une politique volontariste en matière de mobilité, l'établissement d'un point d'arrêt d'Hergenrath est tout à fait justifié.

Ligne 49 Herbesthal – Raeren

Cette ligne est électrifiée jusqu'à Eupen et desservie par les trains IC A Ostende – Eupen. Entre Eupen et Raeren, la ligne, débroussaillée et remise en état en 2005, restera utilisée comme raccordement industriel de la firme *Rail et Tractions* (ex-*Locorem*), définitivement établie sur le site de la gare, où elle a fait l'acquisition du hall que la Communauté Germanophone avait fait construire pour abriter le matériel de *l'asbl Vennbahn* défunte. La société, qui occupe une dizaine de personnes, reconditionne notamment du matériel moteur usagé pour des opérateurs privés.



Eupen le 20.05.06 : le train IC Ostende – Eupen, qui arrive voie 2, est encadré par des matériels beaucoup plus anciens, en manœuvre et en provenance de l'entreprise Rails et traction de Raeren (photo H. Groteclaes)

Ligne 48 Raeren – Wévercé – Saint-Vith

➤ Sur la section Raeren – Montjoie, beaucoup espèrent – aussi bien à la Communauté Germanophone qu'à la ville allemande de Montjoie – pouvoir ressusciter un trafic ferroviaire touristique, avec du matériel roulant léger toutefois. Mais de nombreux travaux sont nécessaires, aussi bien aux ouvrages d'art qu'à l'armement de la voie. On cherche donc de l'argent... et qui sait... des partenaires privés.

➤ Entre Montjoie et Sourbrodt, on espère faire circuler de bout en bout les draines actuellement en service, en période touristique, entre Kalterherberg et Sourbrodt. Il est vrai que c'est peut-être là que se trouve le plus beau paysage sauvage du parc naturel germano-belge...

➤ Au sud de Sourbrodt jusqu'à Waimes, on imagine la création d'un RAVeL (sentier touristique) dans la continuité de celui qui existe déjà entre Waimes et Saint-Vith. Les installations ferroviaires devraient donc y disparaître...

Ligne 45 Trois-Ponts - Waimes

L'Association Liégeoise du Gaz est en train de poser une conduite de gaz moyenne pression entre Basse-Bodeux et Trois-Ponts. Le but final de cette conduite est de desservir le zoning industriel de Malmédy. Pour ce faire, les plans actuels prévoient l'enfouissement de la conduite dans l'assiette de la ligne 45 entre Trois-Ponts, Stavelot et Malmédy... Nous ne donnons pas cher des installations ferroviaires si ce projet est réalisé... ce qui est très probable¹⁰. Entre-temps, *Infrabel* a fait circuler occasionnellement un train entre Trois-Ponts et Malmédy. Il s'agit d'une dizaine de wagons plats, destinés à la firme WUST, et qui vont charger du matériel destiné à la réfection du tunnel de Veurs (ligne 24).

Ligne 45A Wévercé – Losheimergraben

On sait que la section allemande de la ligne entre Losheim et Jünkerath a été défermée fin 2004, privant la section belge Wévercé – Losheimergraben de toute perspective de trafic vers l'est. Pour l'ouest... l'autorisation de démontage de la ligne 45A de Weywertz BK 37.975 à Losheimergraben frontière BK 19.671 a été signée par le Secrétaire d'état aux entreprises publiques le 07/11/2005 et par le Ministre de la mobilité le 06/02/2006. Après démontage de la voie et libération de l'assiette, la région wallonne sera informée de la possibilité d'inscrire cette ligne dans l'annexe au contrat cadre entre la SNCB et la région Wallonne pour les lignes susceptibles d'être reprises comme Ravel.

¹⁰ - ce n'est pas la première fois que l'infrastructure d'une ancienne ligne de chemin de fer serait réutilisée pour le transport d'énergie. Pensons par exemple au tunnel d'Herbeumont (ancienne ligne 163 A Bertrix – Muno), aujourd'hui réutilisé par Elia pour le transport d'énergie électrique... Pensons aussi aux câbles haute tension venant de la centrale de Tihange, et destinés à alimenter la sous-station d'Avernas... et la ligne 2 Louvain – Ans, enfouie dans l'assiette de l'ancienne ligne 127 Landen – Statte, reconvertie en RAVeL.

Nouveau : un Radweg transfrontalier Saint-Vith – Bleialf – Pronsfeld – Prüm

Depuis novembre 2005, grâce notamment à des subsides européens, un Radweg (RAVeL allemand) transfrontalier est en cours d'aménagement sur le site de la Vennbahn entre Saint-Vith, Steinebrück, Pronsfeld et Prüm. Baptisé « *Eifel – Ardennen – Hohes Venn* », il devrait être complètement opérationnel fin 2006...

Hubert Groteclaes – Roland Marganne

Exposition ferroviaire temporaire à Prüm

Connaissez-vous Prüm ? il s'agit d'une petite ville (8 000 habitants) de l'Eifel allemand, à quelque 30 km au sud de Saint-Vith, accessible directement par l'autoroute Battice - Verviers - Saint-Vith - Prüm - Trèves (Prüm à une bonne demi-heure de voiture de Verviers).

Le Musée local, installé à côté de l'hôtel de ville, présente actuellement une exposition temporaire de qualité intitulée : "**Von der Bahnstrasse zum Radweg**", rétrospective des lignes de chemin de fer de la région - côté allemand - dont l'épine dorsale était... la ligne Saint-Vith - Steinebrück - Bleialf - Pronsfeld - Prüm - Gerolstein... (branche est de la "Vennbahn")

Entrée : 1 EURO - catalogue gratuit.

Cette exposition temporaire est ouverte jusqu'en août prochain. Attention aux jours et heures de visite : mardis, jeudis et dimanches de 14 h à 17 h.

Qu'on se le dise !



Manœuvres en gare de Montzen (photo H. Groteclaes – juillet 2002)

Lignes 165/167 : à quand le retour des trains de voyageurs entre Virton et Arlon et entre Virton et Luxembourg ?

Le 29 mai après-midi, une visite de travail sur le terrain, orchestrée par le ministre wallon Philippe Courard, et réunissant les bourgmestres d'Aubange, Messancy et Virton et, surtout, de hauts responsables du conseil d'administration de la SNCB, a sans doute rassuré. Tout le monde le dit : le retour des voyageurs, c'est bien pour la fin de cette année 2006, sur les lignes 165-167, Virton - Athus et Arlon - Athus - Rodange, vers le Luxembourg.

Pour que le dossier tienne la route, la SNCB et Infrabel demandaient la participation des communes dans les infrastructures annexes (parkings) aux points d'arrêt à rouvrir (Halanzy, Aubange, Messancy), mais aussi en gare de Virton, où il n'y a actuellement aucune possibilité valable de parking. Il n'y aurait plus rien d'insurmontable pour ce dossier. Le ministre Courard est d'accord de participer à hauteur de 200.000 €, à la condition que les parkings, une fois aménagés, restent gratuits. Le dossier « parkings » est en cours à Aubange, sur une propriété communale. Pour Messancy, Halanzy et Virton, les terrains, disponibles, appartiennent encore à la SNCB. Des questions de bail emphytéotique à régler, rien d'insurmontable. La réouverture effective en décembre 2006? *« Tout le monde est d'accord, précise M. Jadot, General Manager à la SNCB. Toutes les infrastructures des points d'arrêt à réaménager ne seraient peut-être pas terminées. Mais tant que la sécurité est assurée pour les voyageurs, le train pourrait passer, avec ouverture progressive des points d'arrêt et de leurs abords ».*

L'étude préliminaire table, raisonnablement, sur 1 215 voyageurs par jour. Les navetteurs vers le Grand-Duché bien sûr mais aussi, par exemple, les étudiants luxembourgeois qui étudient dans les écoles belges. Les quais seront remis à neuf, protégés, éclairés (935.000 € investis par la SNCB). Les autorails belges série 41 sont là pour les 14 liaisons prévues entre Virton, Rodange et Arlon et retour, et les six liaisons par trains à deux étages luxembourgeois (locomotives série 4000 et rames réversibles ou automotrices) pour Virton - Luxembourg, bref... un trafic d'un train toutes les deux heures « creuses » (autorails série 41), une cadence d'un convoi par demi-heure aux pointes du matin et du soir. Avec – condition sine qua non - une tarification attractive, évitant les surtaxes frontalières, à négocier entre les CFL et la SNCB.

Reste une inconnue : le financement du déficit d'exploitation prévu (170.000 €/an) de cette liaison nouvelle, que les gouvernements belge et luxembourgeois doivent se partager. Pas encore de nouvelles de ce côté, à notre connaissance...

Qui vivra verra... Trans-fer vous tiendra évidemment au courant...

Les travaux à Liège-Guillemins

Les visiteurs qui ont fréquemment l'occasion de visiter le colossal chantier de la nouvelle gare des Guillemins, peuvent se rendre compte des multiples changements d'organisation des voies, quais et accès aux quais, pour permettre l'avancement des travaux tout en maintenant un maximum de possibilités d'exploitation du trafic. Malgré ces aléas, le chantier se transforme et donne dès à présent une idée de ce que sera le prochain édifice. Les travaux couvrent deux tableaux différents : la poursuite de la construction "maçonnerie" pour le parking et les quais avec accompagnement au fur et à mesure de la pose des nouvelles voies et l'édification de la couverture qui est la plus spectaculaire.

1. Dernière étape "maçonnerie"

La vue en plan et en coupe du gros-œuvre "maçonnerie" est schématisée en pages 36&37. En rouge, ce qui est terminé, en bleu ce qui est en phase actuelle de finition. Comparé au plan de Tf 125 p 4&5, on constate côté Meuse, les bouts de quais I, II, III, terminés. Le pont tube a disparu et le nouveau grill des voies entre la gare et le fleuve est posé et en service. A l'opposé, l'ancienne gare et la nécessité de garder les prolongements anciens pour les nouvelles voies 5 et 6, empêchent l'achèvement côté Ans (vers Bruxelles). Entre les phases des schémas Tf 125 et Tf 139, il y a eu celle de la construction du quai IV, exception faite d'un petit aménagement d'alignement côté Ans (p38 ↓). Une liaison momentanée avec l'ex-quai 9-10 reste pour permettre l'accès au souterrain vers le hall principal de "l'ancienne gare".

Avant la construction du quai IV la passerelle provisoire avait été prolongée jusque la rue Mandeville et remplaçait celle qui donnait accès à l'ex-quai 13-14. Les travaux ont suivi le même schéma que pour les autres phases : démolition partielle du quai 9-10, élimination des voies sises sur l'espace à libérer et aussi la démolition du pont tube. Terminé, il ajoute les nouvelles voies 6 et 7 à l'exploitation du trafic.

Le quai V enfin a nécessité la démolition de tout ce qui était adossé à la colline de Cointe : quais, voies, murs de fond de gare. La page 33 montre l'état des lieux libérés. Cette phase finale du gros-œuvre englobe la construction du quai, l'édification de la seconde moitié longitudinale du parking et un couloir tampon entre les deux.

Aujourd'hui, le parking est terminé avec à chaque extrémité les rampes en spirale d'entrée et de sortie. P36 ↓, le schéma montre, en coupe, le parking, la voie 9, et le couloir dans lequel sont logés des escaliers, escalators et ascenseur central pour relier entre eux les différents niveaux de parking. Au sol de ce couloir, sont aussi aménagés une série de locaux destinés aux nécessités des services du personnel.

Les parois qui marquent les différences de niveau entre plan des quais, esplanade "parking" et promenoir sont faites d'enfilades d'éléments parallèles en béton blanc ouvragé mince. Ce sont des ensembles particulièrement esthétiques.

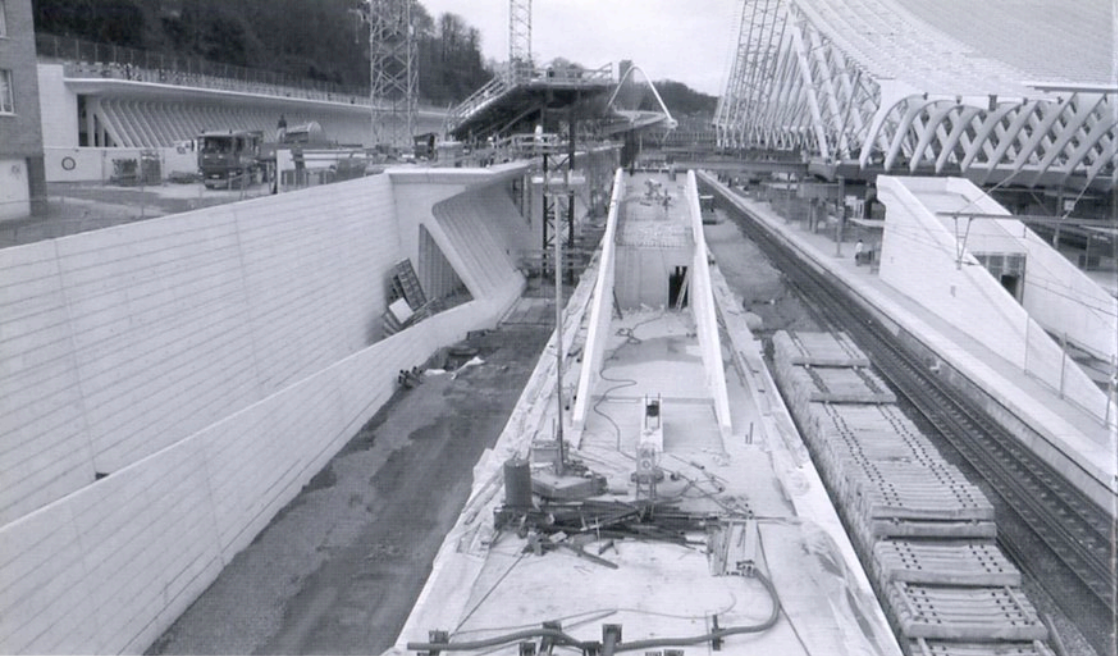
A chaque extrémité du toit du parking, une poutre oblique (PB) repose d'un côté sur un socle dont elle est solidaire, l'autre étant en porte-à-faux. L'extrémité de ce porte-à-faux sera le point d'appui de l'arc n°1 et de l'auvent arrière.



Liège : La nouvelle gare des Guillemins

Aspect du chantier avant la construction du quai V (mi-2004)

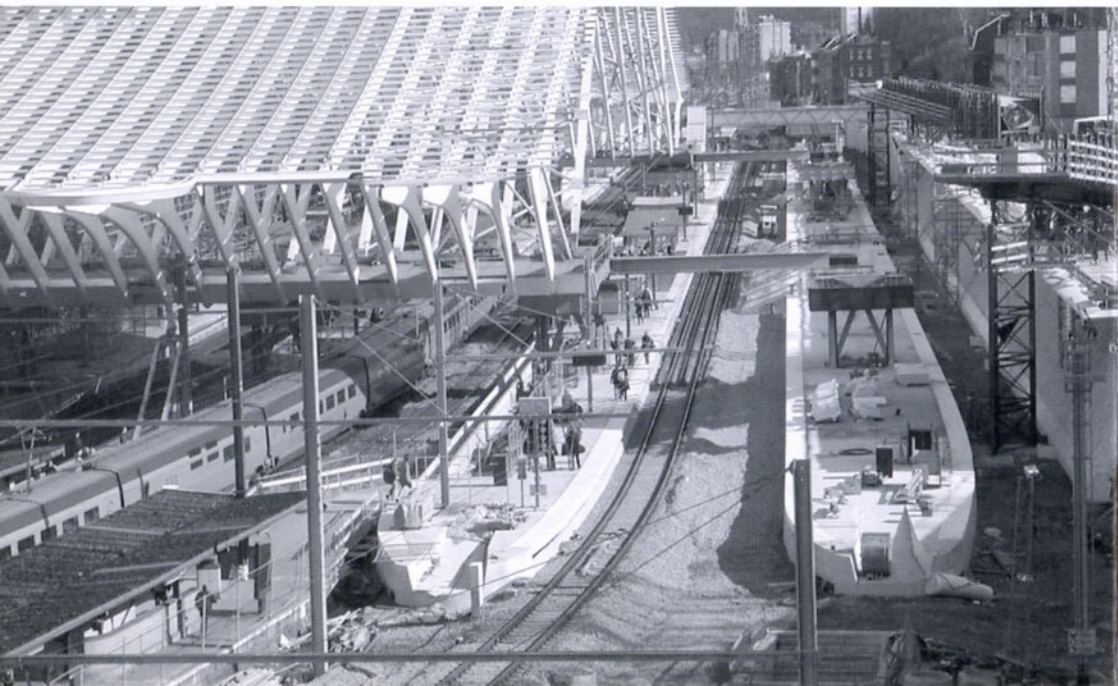




Direction Meuse, le quai V entouré des voies 8 (à droite) et 9. La voie 8 est en phase de ballastage et pose des traverses. La voie 7 est opérationnelle.

Liège Guillemins : état des travaux mi-avril 2006

Direction Ans, les quais IV, terminé, et V en phase finale de construction. A gauche du bout de quai IV, le raccordement provisoire au reste de l'ex-quai 9-10 pour accès à la gare actuelle.



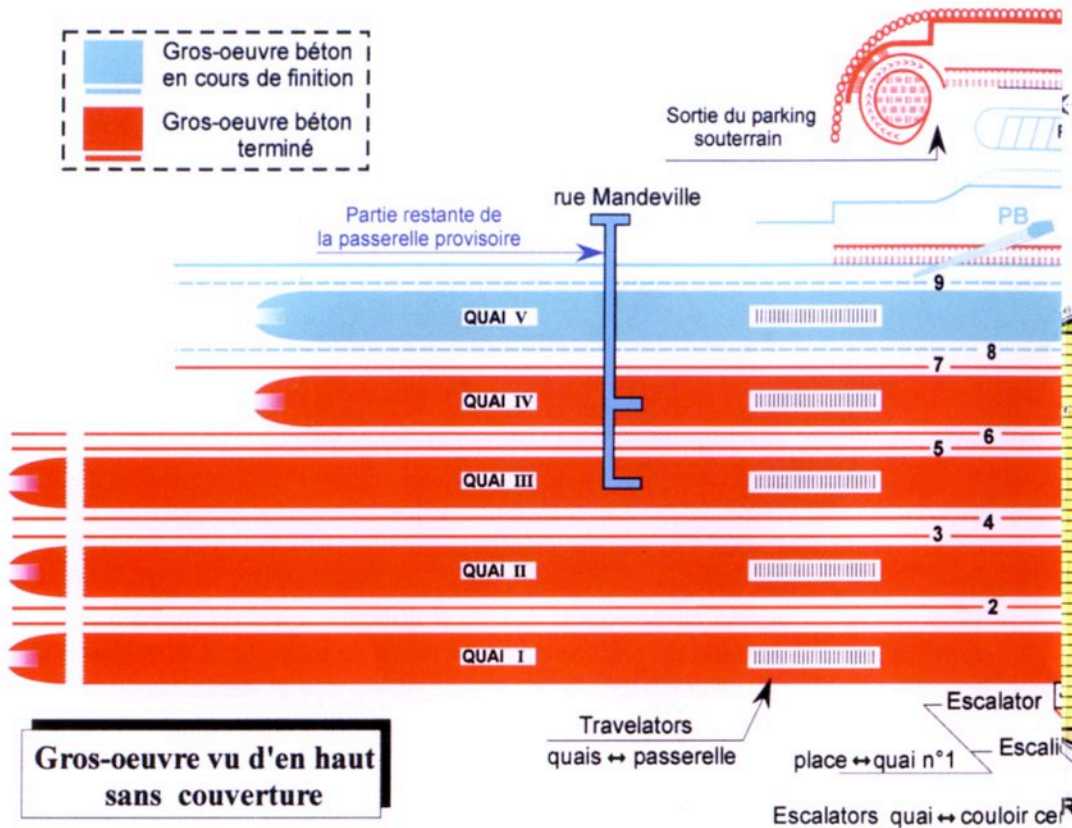
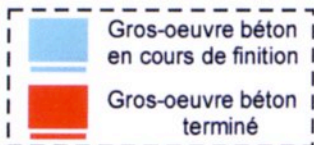


Direction Ans : cachée par le quai V, la voie 9. enfilade. La plate-forme quais se termine par une enfilade de profilés de béton blanc en V retourné. A l'intérieur des branches du V, un couloir d'accès à des locaux de service et vestiaires du personnel.

Liège Guillemins : état des travaux mi-avril 2006

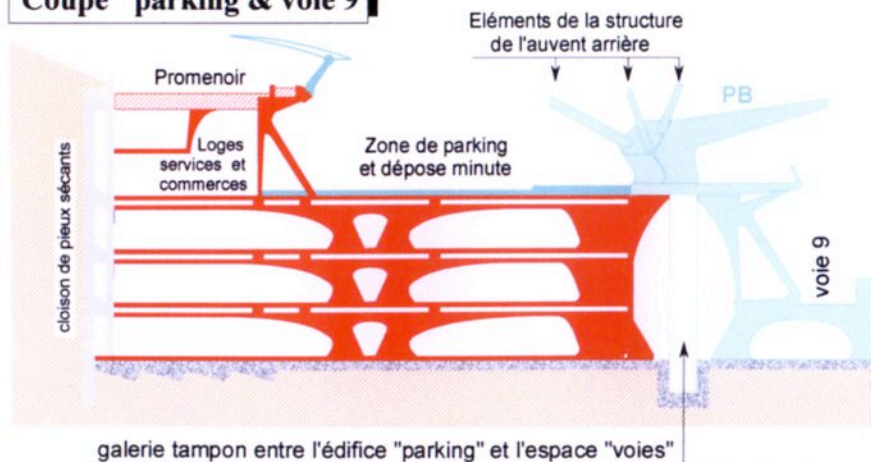
Esplanade à aménager pour les stationnements de dépose minute et accès au parking souterrain

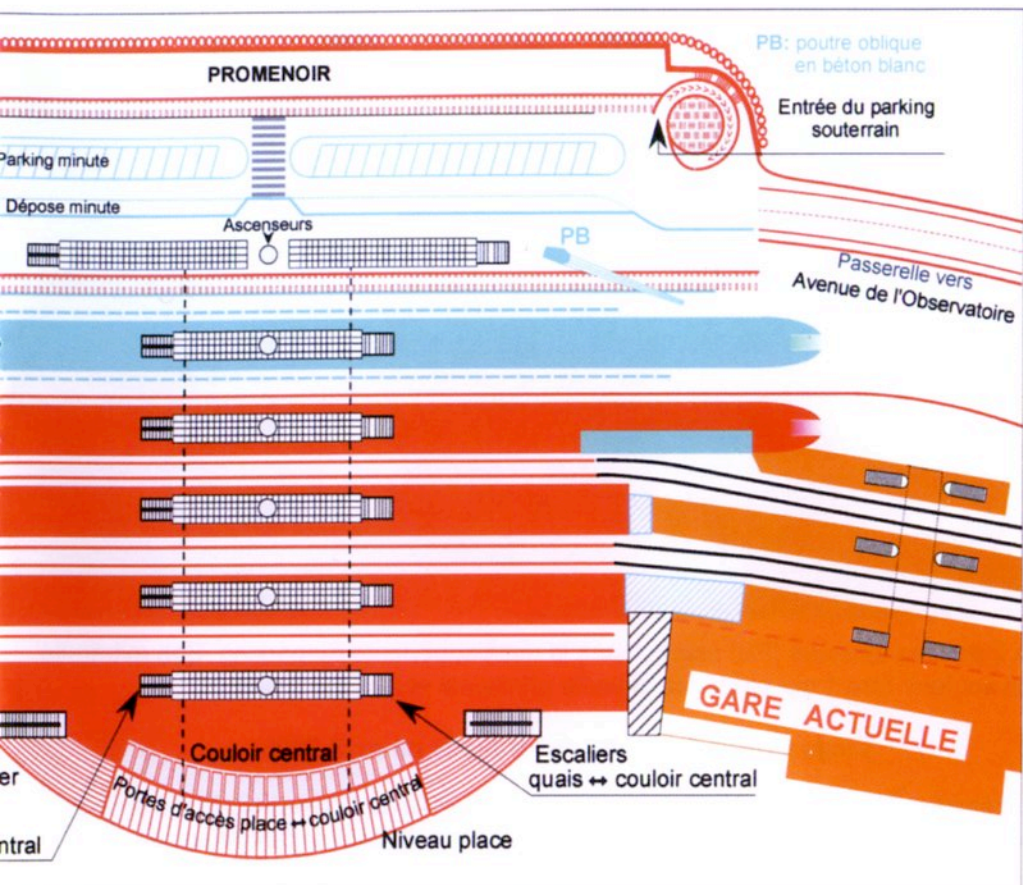


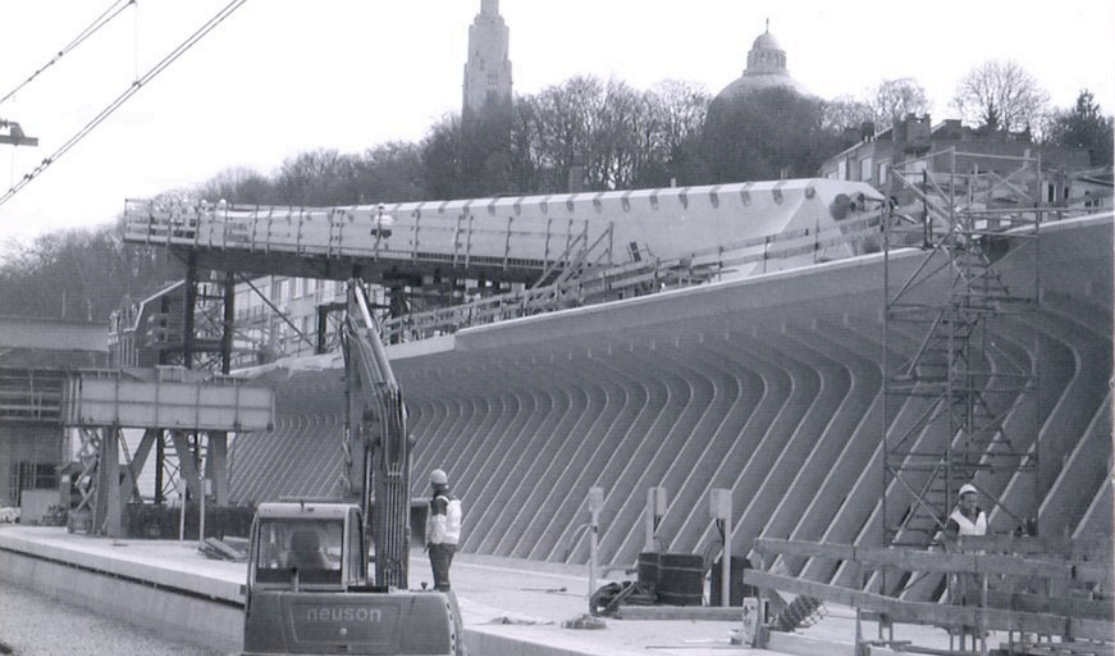


Gros-oeuvre vu d'en haut sans couverture

Coupe "parking & voie 9"







Une des 2 poutres obliques (PB) accrochée à la dalle supérieure du parking. Son extrémité doit soutenir l'arc 1 qui solidarise la voûte principale et l'auvent arrière.

Liège Guillemins : état des travaux mi-avril 2006

L'extrémité côté Ans du quai IV en voie de finition. A l'avant plan droit, la main courante du passage vers l'ex-quai 9-10 pour atteindre le couloir central ancien

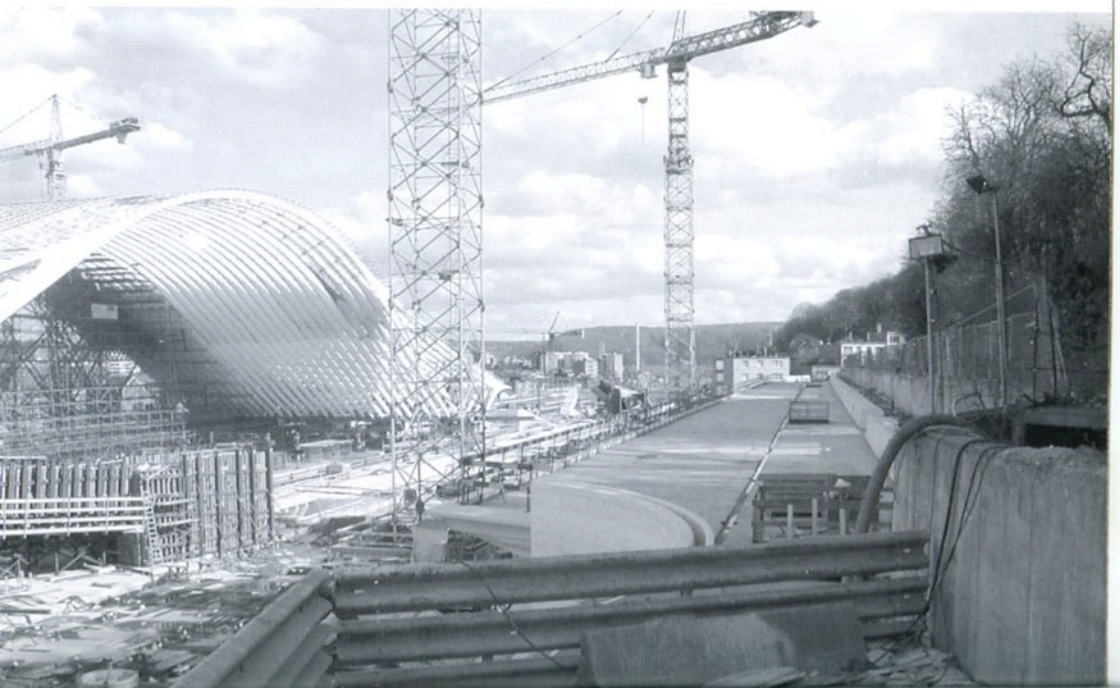


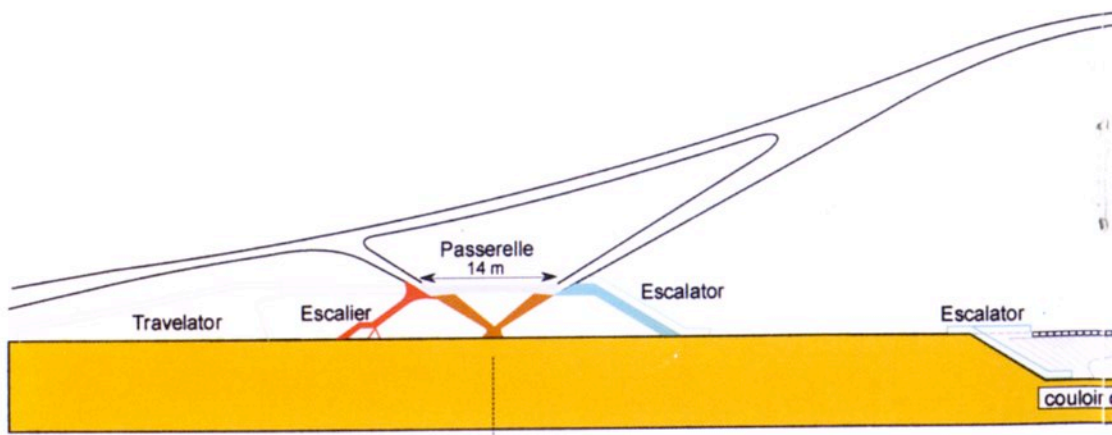
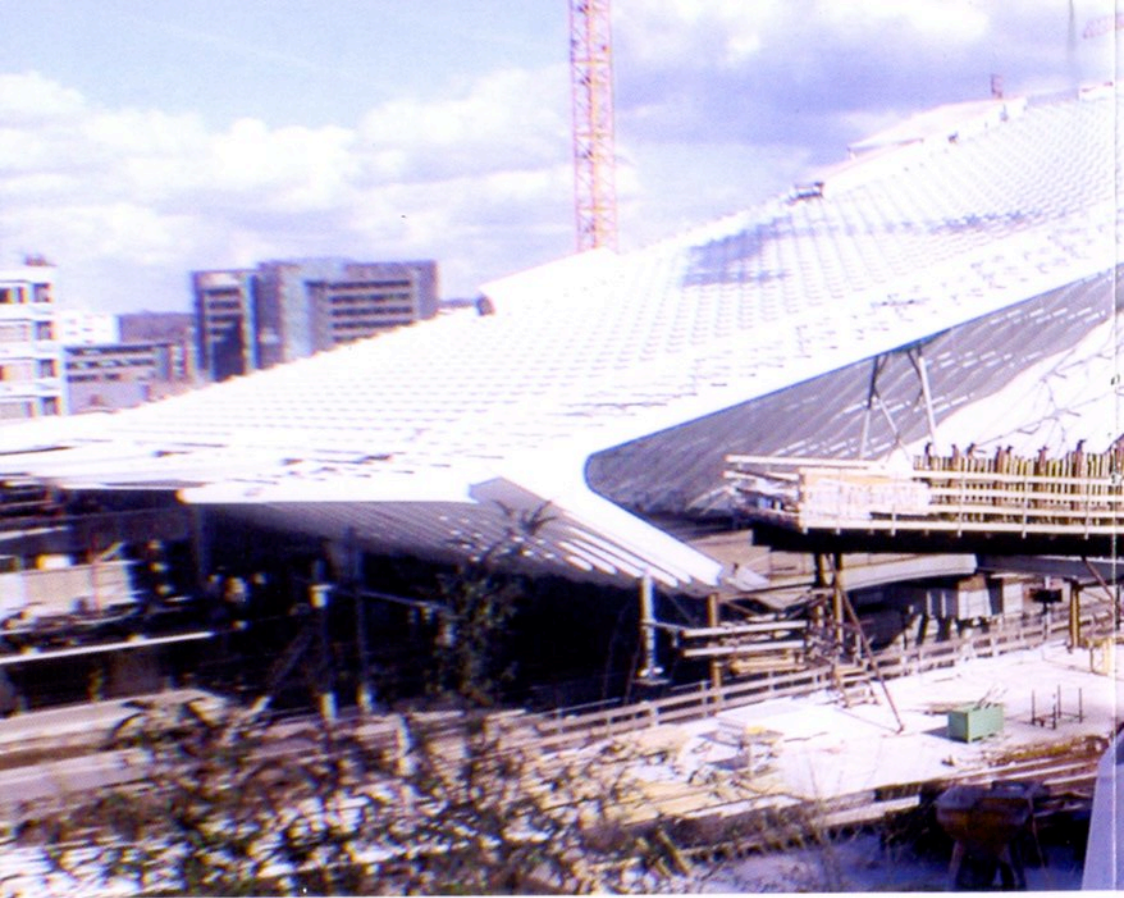


Etat actuel du grill d'entée côté Ans

Liège Guillemins : état des travaux mi-avril 2006.

A droite, la plate-forme sur laquelle sera organisé le promenoir

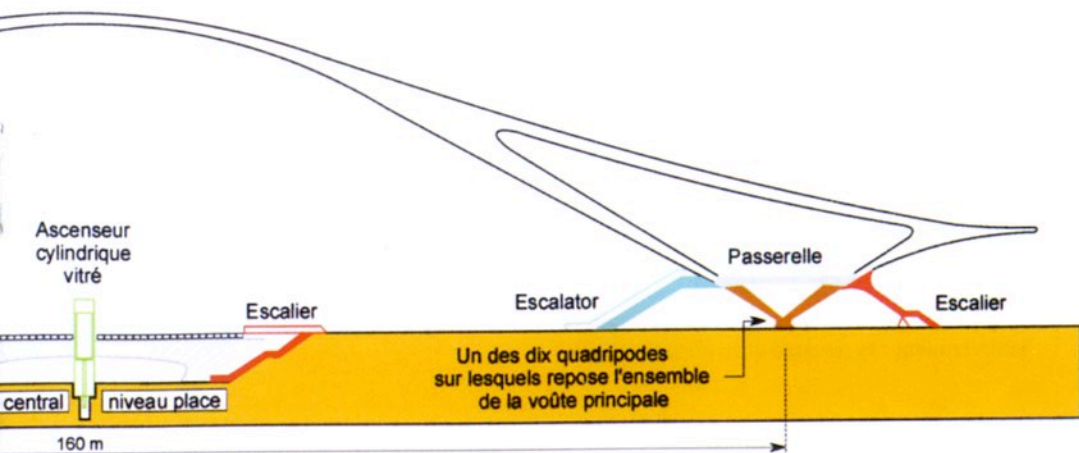




Vue d'un quai en coupe longitudinale avec les modes



Etat de la voûte début Avril



des d'accès entre les différents niveaux, place, quais et passerelles

2. Assemblage de la couverture

Les étapes de préparation et construction de cet ouvrage ont déjà été abordés dans Tf 134 pages 44 à 47. La suite poursuit les détails de ce travail spectaculaire. En s'élevant au dessus des quais vers les passerelles, le béton fait place à une structure de 10.000 tonnes d'acier. La charpente de cette structure se compose de quatre parties essentielles : les passerelles, la voûte, les auvents et les abris de quais, lesquelles parties déterminent les différentes phases de travaux. Passerelles et voûte forment un même ensemble que nous appellerons "voûte principale". (voir p. 44-45 la décomposition de la couverture totale)

La voûte principale

D'une largeur de 73 mètres, elle est constituée de 39 arcs équidistants d'un peu moins de 2 mètres et qui s'articulent autour des passerelles. Transversalement, les pannes qui supporteront les châssis de vitrage de 2 x 1,5m, sont également soudées et lient les différents arcs entre eux. Elle couvre environ 200 mètres de longueur et culmine à 40 mètres.

Larges de plus de 14 mètres, les deux passerelles distantes de 160 mètres, en phase finale, reposeront à hauteur de chaque quai sur des appuis métalliques à quatre branches (les quadripodes).

Sur la plate-forme de montage édiflée sur le quai n°1, la voûte est montée arc après arc et par lots de 5 arcs. La composition d'un arc est reprise p46. Une fois l'ensemble terminé, il est poussé progressivement de 9m60, puis attend le poussage du lot suivant pour se déplacer à nouveau de 9m60 vers la destination finale.

Le premier lot d'arcs comprenait les arcs 2,3,4,5 et 6, renforcé par un contreventement provisoire. Le n°1, de section plus importante fait partie de l'auvent arrière. Après le 7^{ième} poussage, 35 arcs seront amenés à leur place définitive (n°2 à 36). Sur la plate forme de montage libérée, les arcs 37 et 38 seront montés directement en place. Le 39^{ième} fait partie de l'auvent avant. L'entreprise a réalisé mi-avril le sixième et avant-dernier poussage et le dernier est attendu pour fin juin.

Toutes les parties de cet énorme puzzle ont été usinées et mises en forme en usine en Espagne. En fin de chaîne ils ont subi des traitements de surface à savoir :

- un grenailage en guise de décapage
- une métallisation par alliage zinc-aluminium (80 microns).
- 2 couches d'époxy bouche-pore de 20 et 70 microns

Ils arrivent sur le chantier avec un aspect grisâtre. Les embouts des éléments sortis d'usine n'ont pas été prétraités sur quelques dizaines de centimètres. La chaleur dégagée à la soudure est telle qu'elle détériore les produits de recouvrement.

Après assemblage et soudure sur la plate-forme, chaque zone de soudure est soumise aux trois opérations reprises ci-dessus. Ensuite, arcs et pannes transversales, sont recouverts de deux couches de finition de 60 microns, une d'époxy et l'autre de polyuréthane (RAL blanc 9016). Le déplacement peut commencer et là, deux facteurs interviennent : la poussée et le glissement.

La poussée par vérins : le déplacement des lots de 5 arcs terminés (sans les verres), se fait à l'aide de deux vérins qui poussent l'ensemble en deux points, un sur chaque bord latéral intérieur des enfilades de passerelles comme indiqué sur le dessin p46. Chaque vérin a une poussée nominale de 200t mais n'est utilisé qu'à 150t. Le poids moyen d'un lot de 5 arcs est de 865t. Pour pouvoir déplacer la masse, le vérin doit prendre appui sur une butée fixe, elle-même très solidement ancrée. L'infrastructure de butée est détaillée page 46 (haut). Le dernier étage de cette structure temporaire est une poutre métallique dont la face supérieure porte un tapis de rouleaux dans l'axe central longitudinal et deux enfilades latérales de crans d'arrêt. C'est dans ces crans que se calent les ergots de la face inférieure du corps du vérin pendant la séquence de poussée.

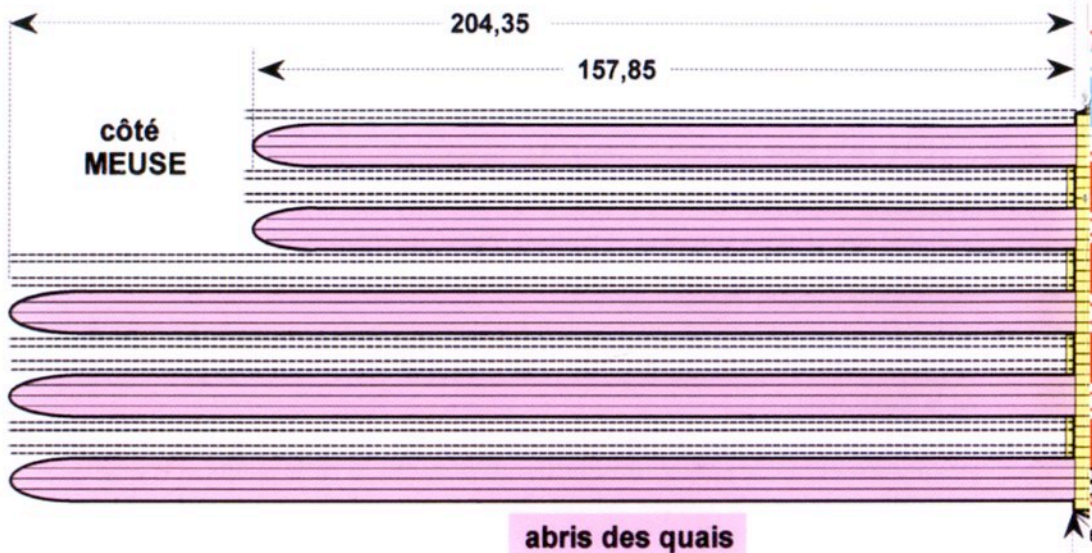
Le vérin passe de position "basse" à position "haute" en s'allongeant de 50 cm. La voûte partielle se déplace de la même distance. Le vérin étant à double effet, il se rétracte, la tête étant maintenue contre la passerelle. L'agencement des ergots et crans est tel que lorsque la tige de poussée revient en position "basse" les ergots se dégagent des crans, le corps se déplace vers la tête puis se remet en position calée pour la poussée. Ainsi, pas à pas, la masse parcourt les 9m60 imposés.

Un avant-bec a été adapté sur la face avant de la passerelle, dans le prolongement de chaque poutre de poussage. Elle permet le glissement de la structure en prenant appui sur le quai suivant.

Le glissement : est de type acier inoxydable sur téflon : il y a deux lignes de glissement sur la masse mobile, une sous chaque passerelle, là où un profilé en U en acier inoxydable a été soudé comme indiqué sur le dessin p46. Le téflon se répartit sur plusieurs points de contact sur les têtes de tourelles métalliques au nombre de deux par quai. En fait, un point d'appui téflon est constitué 10 parallélépipèdes rectangles en acier en enfilades, dressés et portant chacun un coussinet de téflon sur la face haute. C'est une nécessité due au fait que sous la passerelle, passent des tubes sous-jacents qui sont en fait l'enveloppement des arcs sous la passerelle. Ces derniers font obstacle quand ils arrivent aux appuis "glissants". L'ancrage des 10 blocs d'appui sur la tête de la tourelle est organisé pour pouvoir les déplacer. Le premier rencontré en amont par l'arc sous-jacent est enlevé et remplacé en aval de celui-ci. Et ainsi de suite jusqu'à ce que l'obstacle ait "sauté" les dix coussinets.

Les abris de quai

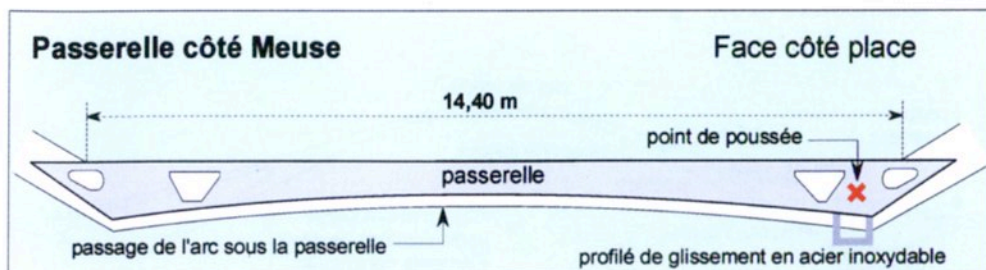
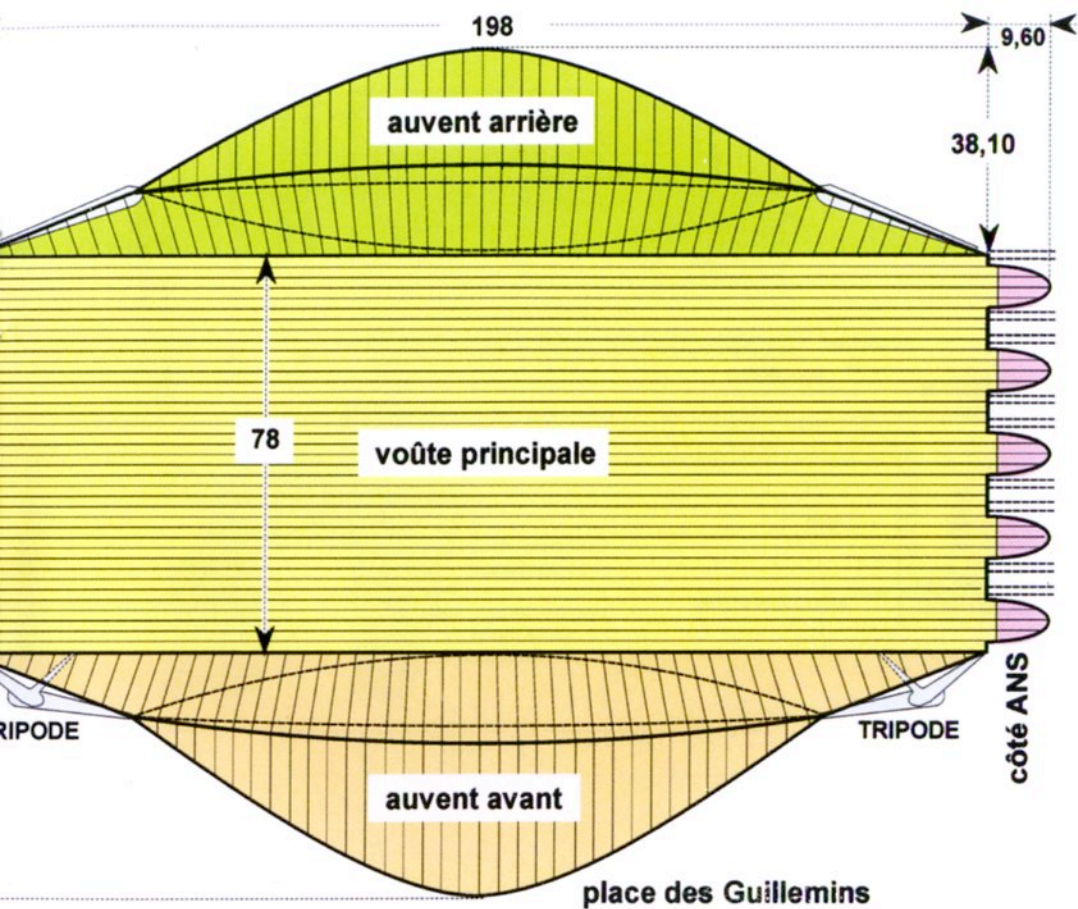
Dans l'ordre d'importance des structures à réaliser, les auvents AV et AR viennent en seconde position après la voûte principale. Cependant, la confection des abris de quai a commencé depuis longtemps parce qu'elle pouvait se réaliser en dehors du chantier de la voûte. Les débuts ont été illustrés dans Tf 133. Depuis lors, les abris des quais II, III, IV et V ont été montés, profilés d'appui et toiture. Mais la présence de la passerelle provisoire a limité ces montages sur plusieurs dizaines de mètres. La jonction définitive avec la voûte principale ne pourra se faire que lorsque celle-ci sera elle-même à sa place définitive. Toutefois les préparatifs de cette phase sont en partie en place, ce qui est montré sur les photos de la page 54.



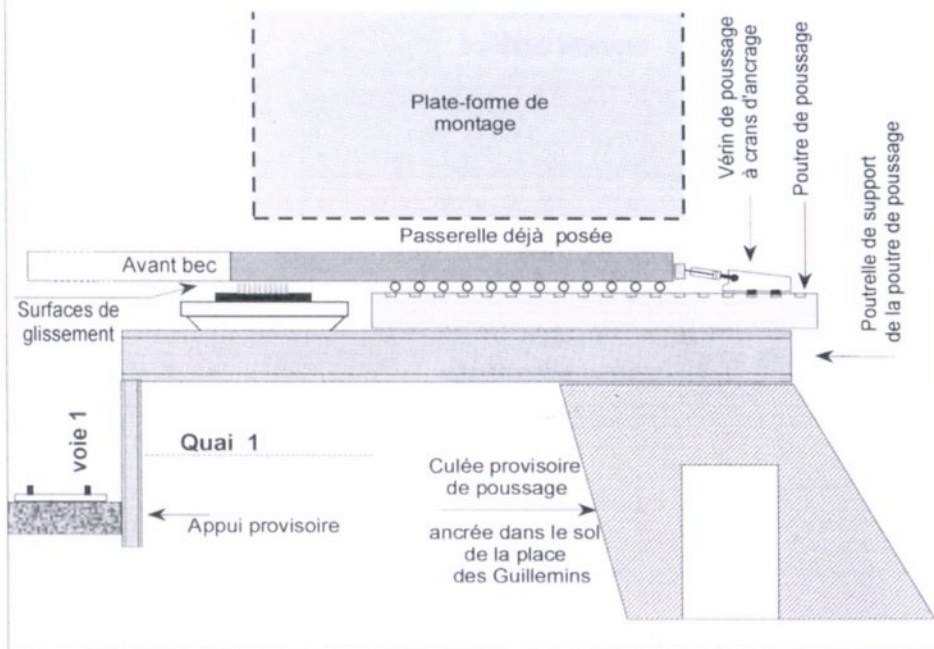
Les TRIPODES sont des structures en béton blanc à trois bras qui soutiennent l'auvent avant

45,1

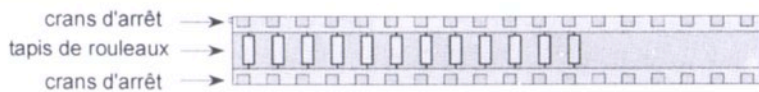




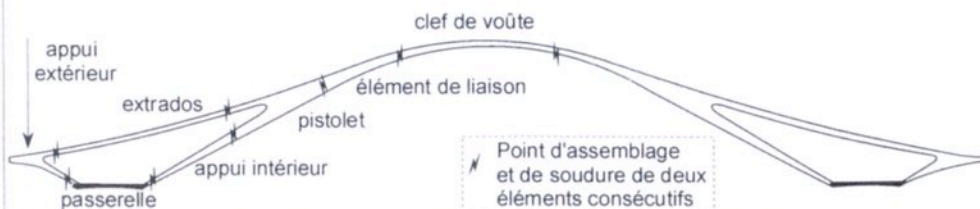
Zoom sur l'infrastructure de poussage

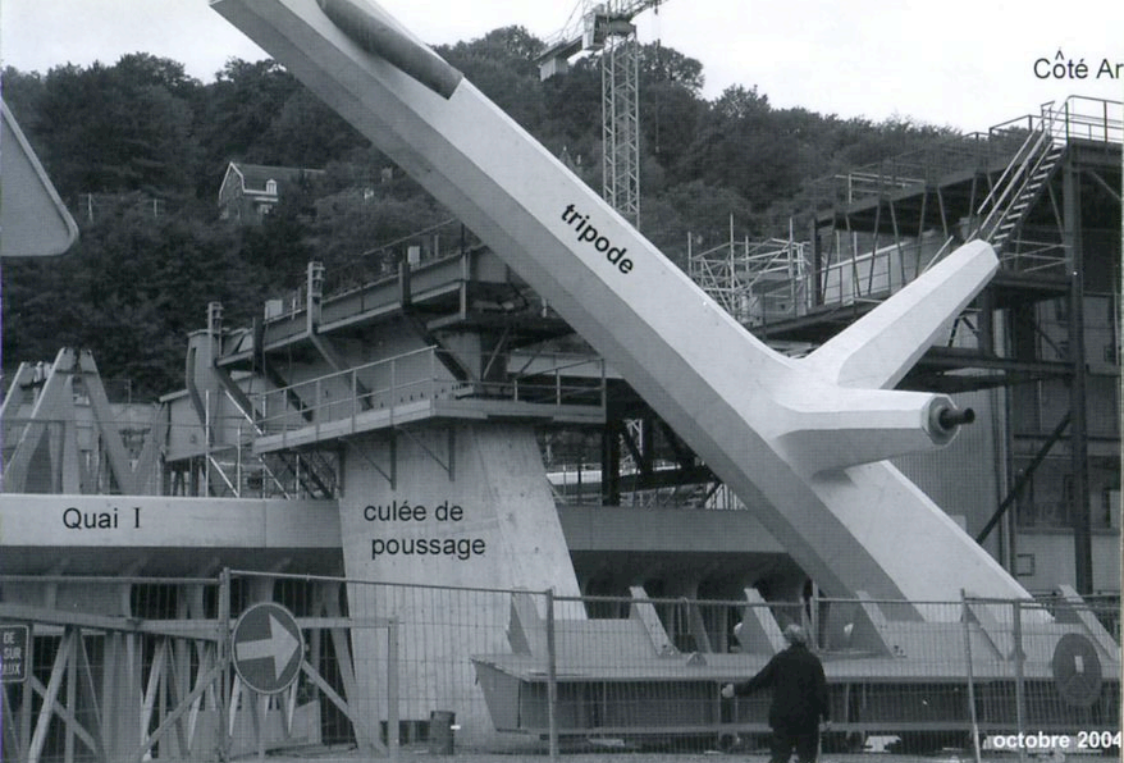


Face supérieure de la poutre de poussage



Dénomination des parties constitutives d'un arc





† Ensemble de poussage avant l'installation de la plate-forme de montage





Première aperçu de ce que sera la voûte vue d'en-bas
A remarquer, les contreventements et les pannes de liaison arc1 - arc2 déjà accrochés

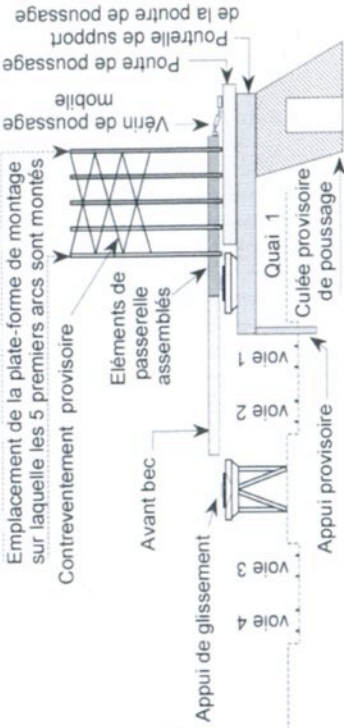
Liège Guillemins : avril 2006

La voûte vue en enfilade avec le pont Calatrava surplombant l'accès au tunnel de Cointe

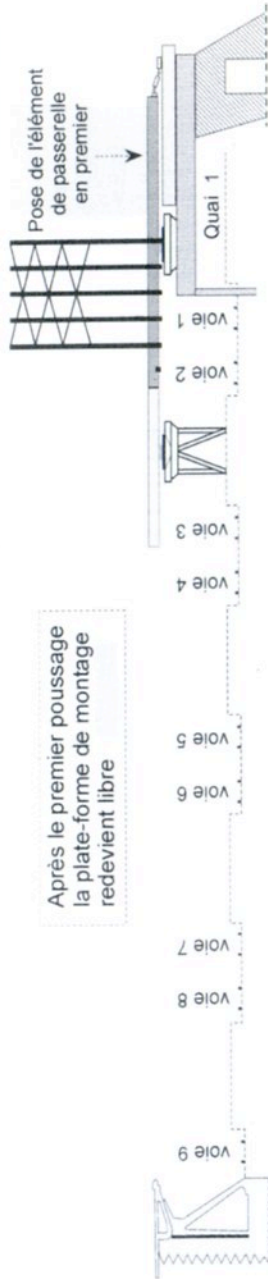


Le poussage en schémas

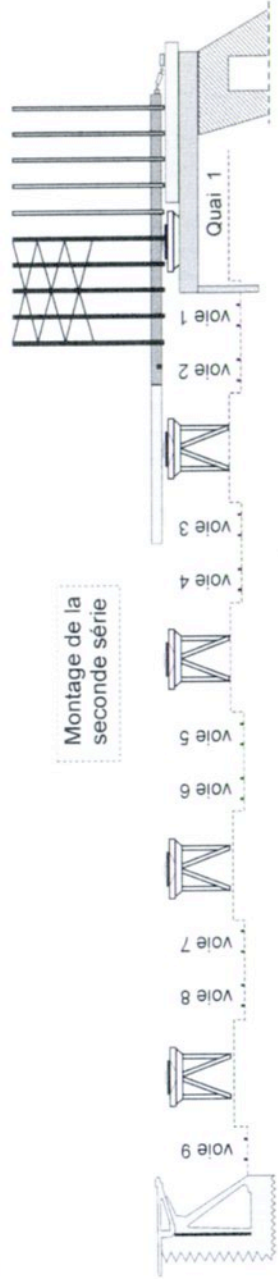
Le lot 1 comprend une passerelle de 6 arcs.
La place vide est celle de l'arc 1 qui sera fixé avec l'avant arrière.

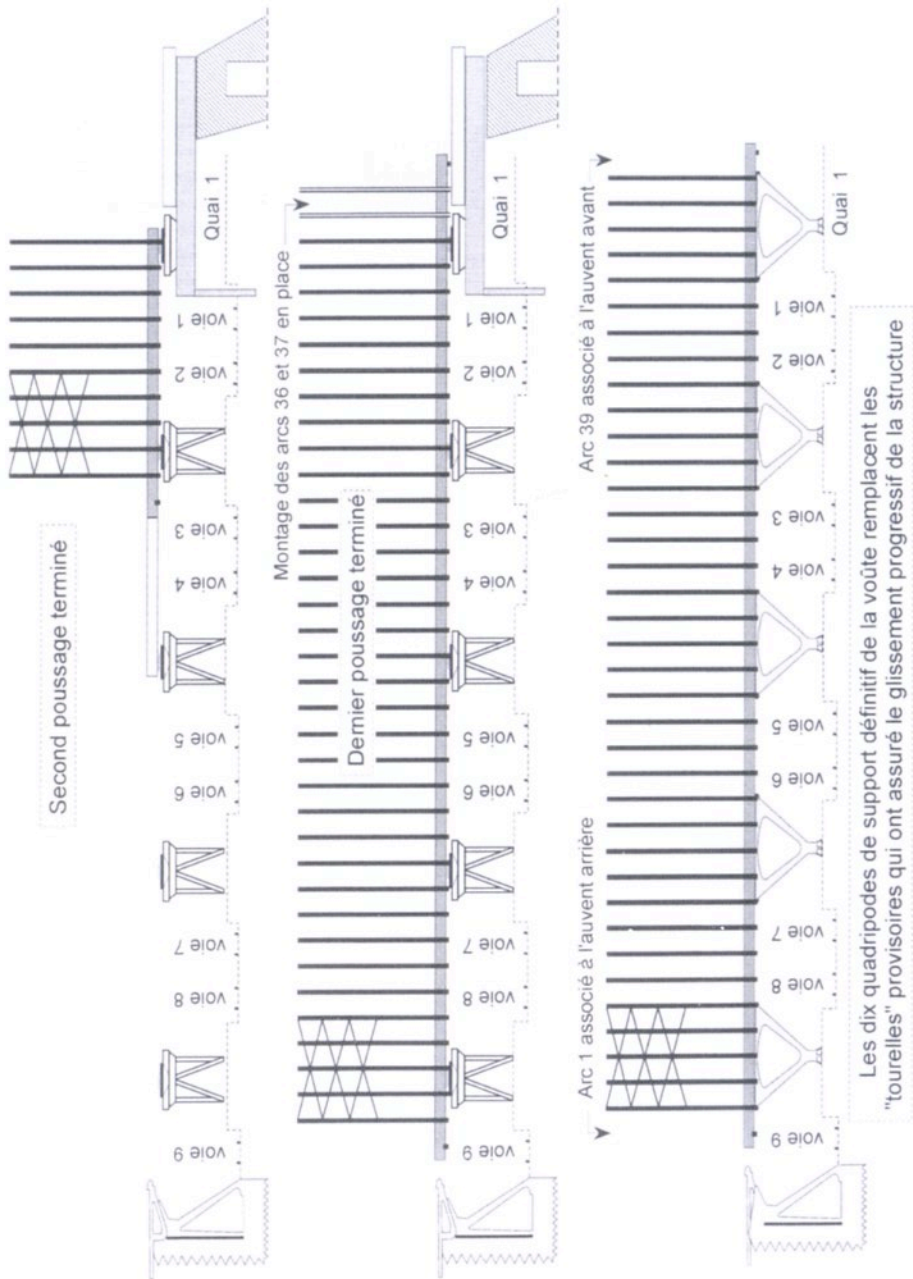


Après le premier poussage la plate-forme de montage redevient libre



Montage de la seconde série





Cinq abris prolongent la voûte sur une longueur de plus de 200 mètres pour les trois quais longs et sur une longueur de plus de 150 mètres pour les deux quais courts. 1.000 tonnes d'acier sont requises pour les construire. Les quais ne sont donc pas totalement couverts aux extrémités puisqu'ils sont longs de 450 et 350 mètres.

La construction des abris des quais côté Ans est déjà en cours et se fait sur des tours d'étalement, entre deux poussages, et suivant disponibilité provisoire de place au sol. Ces abris restent suspendus à la voûte principale.

Les auvents

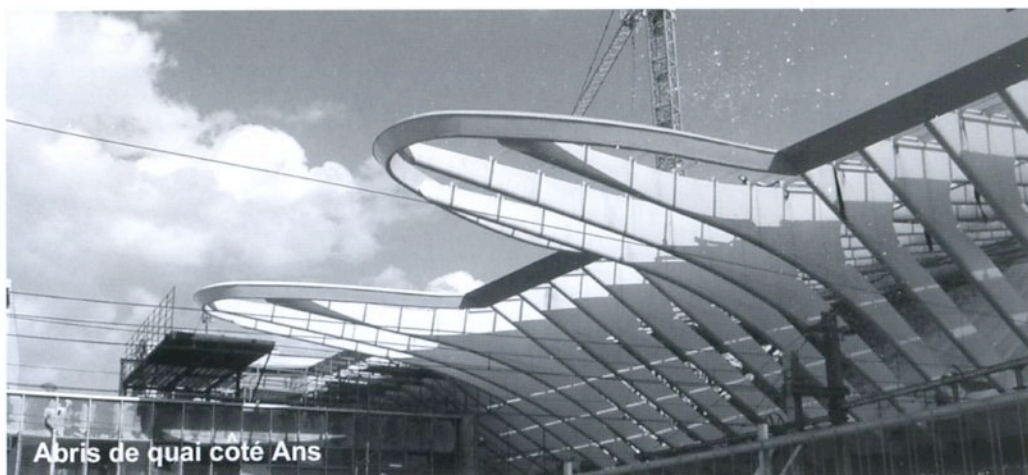
En forme de casquette, ils couvrent les entrées de la gare côté place (AV) et colline (AR). Ils nécessitent 2.500 tonnes d'acier : 1.400 pour l'AV et 1.100 pour l'AR. Dans une prochaine édition, ils seront présentés en image et peut-être en cours de réalisation.

Le montage des deux arcs manquants (1 et 39, situés aux extrémités de la voûte), et des deux auvents se fera en place, sur des tours d'étalement classiques. L'auvent côté « ville » sera construit en premier. Pour une question de stabilité et de risque de déformation de la charpente, les deux auvents devront être décintrés simultanément. Le décintrage achevé, le contreventement provisoire ne sera plus nécessaire. Le montage des auvents durera environ six mois. Ce n'est que lorsque la structure voûte-auvents sera terminée, que pourra débiter la mise en place du vitrage.

Une dernière information concernant la caténaire. Sous la longueur de la voûte il y aura pour chaque voie 3 points d'attache, deux articulés dans les structures des passerelles et un au couloir central. Au delà, côté Meuse, des profilés dont le bas épousera les formes des bords des profilés extérieurs de la couverture, serviront de potences de support des accessoires de la caténaire.

Avec l'aide des informations de Euro Liège TGV

Textes, schémas, photos : A. Spailier





Abris de quai côté Meuse et vue agrandie de la couverture vitrée





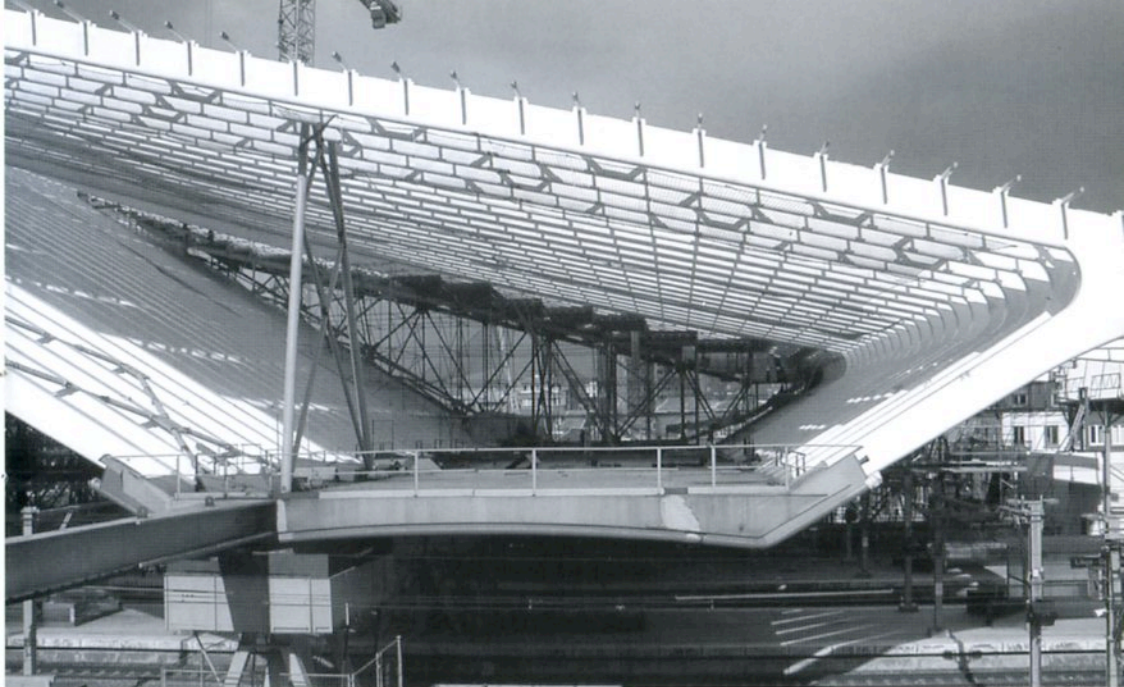
Phases de construction des abris de quai de 9m60 côté Ans





Préparation de la plate-forme d'assemblage des liaisons abris de quai - v^oûte

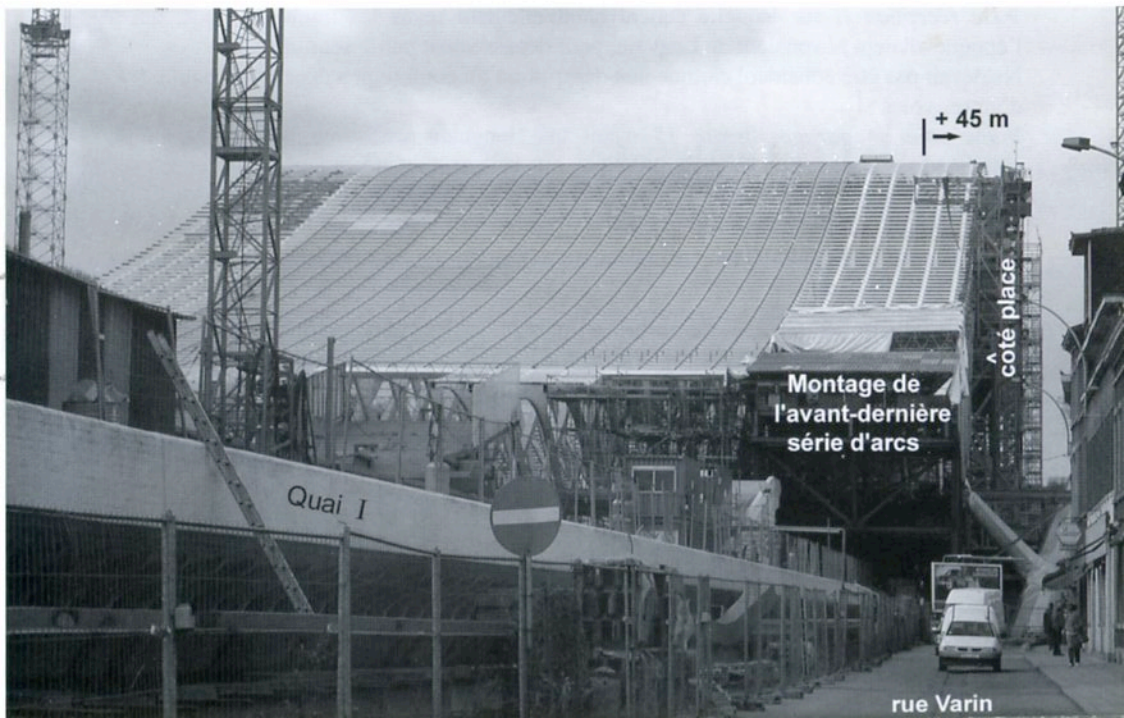




Vue dans l'axe de la passerelle au plancher de 14m40 de large

Liège Guillemins mi-avril 2006

Le « + 45 m » est un repère qui donne une idée de l'encombrement final de l'édifice.
Une telle architecture ne mérite-t-elle pas d'être autrement dégagée ?



Trans-fer 137 et 138 addenda - errata

50^{ème} anniversaire de l'électrification Liège - Bruxelles

La parution de notre dossier « cinquantenaire de l'électrification de la ligne 36 Liège – Bruxelles » par dans trans-fer 137 nous a valu une avalanche de commentaires positifs, de félicitations, mais aussi de précisions que nous nous faisons un plaisir de vous soumettre ci-après

Page 21 : Il est peut-être peu connu des amateurs actuels que les **anciens quais de Louvain** avant l'électrification étaient des quais tandem pouvant recevoir 2 trains sur la même voie.

Page 27 cadre du bas : c'est évidemment le 29 septembre 1963 qu'il fallait lire pour la mise hors service de la ligne 127.

Page 28 : Waremmes : L'article d'époque avait oublié une voie de la gare.

➤ A l'époque, les voies « Voyageurs » comprenaient 4 voies passantes :

➤ *Principales directes I et IV* décrites correctement. (La voie IV a reçu un quai il y a quelques années)

➤ *Principale de réception III* sur laquelle étaient reçus les trains vers Bruxelles ayant un arrêt commercial.

➤ *De réception II* sur laquelle étaient habituellement reçus les trains omnibus, qui à l'époque allaient à/ venaient de Louvain, pour dépassement par le semi-direct.

Ne devait pas être considéré comme une description du nombre précédent mais comme d'autres voies :

➤ *une voie de garage directe 15* ayant une longueur suffisante pour un train de marchandises située entre les deux principales dans le prolongement des voies 2 et 3.

➤ *la voie en cul de sac 6* à quai voisine de la cour à marchandises.

Côté voie B se trouvaient des voies de garage pour du matériel voyageurs et le raccordement au dépôt vicinal. Ces installations ont depuis été démontées pour permettre la construction du quai 4.

Actualisation 2006 : La direction d'Infrabel – Réseau vient de décider de « simplifier » les installations de Waremmes ce qui comprendra la disparition de la voie 6 en cul de sac et de la cour à marchandises ainsi que de l'ensemble des appareils de voie situés entre les voies à quai et la voie de garage « Marchandises » 15. Pour accéder aux voies II ou III côté Landen, il faudra nécessairement parcourir toute la voie 15.

Deuxième encadré page 29 : *l'allumage permanent des signaux de contre-voie* appliqué en 1971 a fait suite à la réaction intempestive d'un signaleur de la ligne 50A Bruxelles-Midi – Gand-Saint-Pierre qui ayant refermé accidentellement un signal de contre-voie l'a éteint. Le train arrivant dans la pénombre n'a pas situé le signal éteint et a abordé à grande vitesse la liaison de reprise ce la voie normale avec comme conséquence un déraillement et la chute de voiture(s) (?) en bas du talus.

Page 31 milieu : Actuellement, on abandonne l'isolateur de section type SNCB dont question dans l'article pour revenir à un type d'isolateur proche du type abandonné en 1954 et actuellement dénommé « compact ».

Page 36 ndlr : Les AM (automotrices) tranche 55 étaient effectivement aptes à l'origine aux 140 km/h avant d'être ultérieurement ramenées à 130 km/h.

Par contre, les HLE (locomotives électriques) type 122 (actuelles série 22) étaient limitées à l'origine à 125 km/h avant d'être autorisées bien plus tard à 130 km/h.

Pour voir les premières HLE autorisées à 140 km/h, il a fallu attendre 1964 avec la livraison des HLE 140 qui furent ultérieurement ramenées à 130 km/h et rebaptisées 125.100.

Page 37 : A l'époque, Monsieur Carlier - auteur de l'article - faisait preuve de beaucoup d'optimisme en pensant pouvoir ramener de façon générale le temps de parcours à 54 minutes entre Bruxelles-Nord et Liège-Guillemins. Rares furent les trains, aux caractéristiques particulières, qui purent bénéficier d'un tel horaire.

Page 39 photo : le gros plans sur la type 122 montre bien qu'il s'agit de la 123.004 comme page 26.

Page 43 renvoi 23 : il faut :... . Finalement, toutes les automotrices classiques doubles, *sauf* celles adaptées uniquement pour les quais hauts, interviendront alors à ces services.

Page 45 : la localisation « *poulie* » à Liège-Guillemins fut abandonnée après l'électrification.

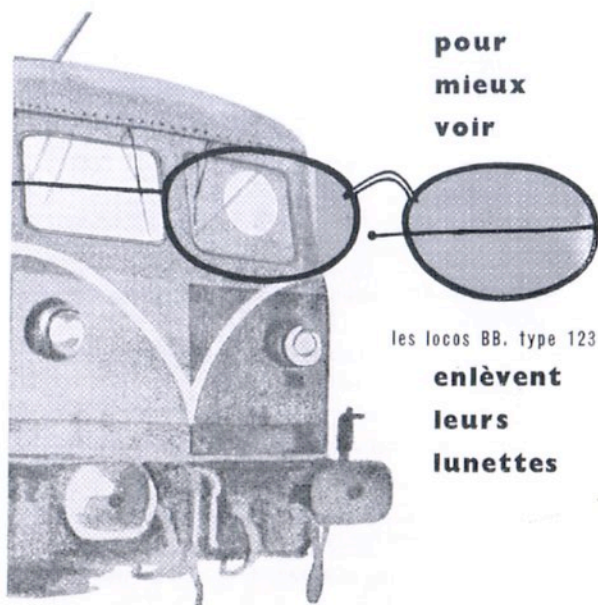
Page 47 – renvoi 23 : L'allège dans la jonction pour les trains à vapeur se faisait indifféremment en tête ou en queue.

Page 49 – début deuxième moitié : Il est bien évident comme dit page 48 que la HLE 122 pantos baissés en queue est comprise dans les 339 T.

Page 52 – 1^{er} encadré : la première allège spécialisée fut la 2208 (122.008 au début de sa spécialisation) et la troisième actuelle la 2249. Notons que la 2250 précéda la 2247 avant d'être déclassée.

Page 53 haut : à *propos du service des allèges* : le poids-frein du train n'est pas modifié par le décollage de l'allège mais bien la puissance disponible vue de la locomotive de tête. De toute façon, vu qu'on est en quasi-palier, le train ne décélère pas.

Le risque est que, pour une raison extérieure (actionnement du signal d'alarme / avarie signalisation / présence intempestive sur la voie, ...) le train effectue un freinage d'urgence.



**pour
mieux
voir**

les locos BB, type 123

**enlèvent
leurs
lunettes**

...car dorénavant, toute la vitre du pare-brise devient un élément radiant en verre électro-conducteur Univerbel. Le pare-brise en verre électro-conducteur ou verre chauffant assure le désembuage et le dégivrage d'une manière extra-rapide et efficace sur toute la surface de la vitre.

**De vastes
possibilités nouvelles
dans le domaine
des Chemins de Fer**

Le verre chauffant Univerbel trouve de multiples applications dans les bâtiments et véhicules des chemins de fer : chauffage de cabines, de guichets, etc...

Documentez-vous

Univerbel

29, Quai de Brabant
CHARLEROI

**Vous souvenez-vous ?
A leur sortie d'usine, les locomotives
SNCB type 122 et 123 (futurs séries 22 et 23)
« portaient des lunettes ».**

Le poids-frein du train étant largement supérieur à celui de la HLE seule, il freinerait beaucoup plus vite qu'elle. Pour ce motif, selon le livret des conducteurs, seules des locomotives équipées de doubles blocs de frein peuvent actuellement assurer des allèges. (Les 2247 à 2249 sont les trois seules de cette série à posséder cet équipement.)

Le premier signal respecté par l'allège est le signal avertisseur du signal d'entrée d'Ans. (Même si à l'époque du block 39, il portait un littéra de signal commandé).



Locomotive d'allège 2247 prête à pousser un train IC Eupen – Ostende à Liège-Guillemins, voie 5, le 20.06.04 – à l'époque, la verrière ne recouvrait pas encore les voies correspondantes (photo R. Marganne)

Autres articles : à propos d'Angleur

Page 11 renvoi 11 et photo page 15 :

A la parution du TF 137, la voie 3 d'Angleur était bien en cul de sac mais pas hors service.

Elle servait encore à la réception de parcours ayant leur terminus à Angleur.

Elle sera mise hors service le 22 avril lors du début des travaux d'aménagement d'Angleur proprement dits.

Page 12 renvoi 14 : Les travaux autoroutiers ont surtout exigé l'installation de nombreuses liaisons supplémentaires pour ne pas entraver exagérément l'exploitation lorsque des voies étaient mises hors service.

La pose et la *dépose* (retardée) des voies ont été payées par le MET.

Page 12 milieu : Les voies vers la ligne 43 resteront probablement numérotées IV et V. La voie VI actuellement vers la ligne 43 et le garage « Voie » d'Angleur – Ourthe deviendra ultérieurement la voie d'accès au nouvel atelier des locomotives.

Page 12 – renvoi 15 : C'était déjà la situation qui existait avant la pose des liaisons « autoroute ».

Page 14 : le schéma des voies est un ancien document qui a subi de nombreuses simplifications. (Voir document actuel en annexe).

La situation sera modifiée à brève échéance puisque la direction, après de longues tergiversations, a finalement choisi la fausse bonne idée d'installer le nouvel atelier des locomotives à Angleur- Ourthe.

P. Lemja

page 18 – Namur

Notre membre Michel Lebeau nous signale que son texte a été interpolé à deux endroits. Nous le prions de nous excuser de ces erreurs matérielles. Il convient de rectifier le texte original comme suit :

☑ Le chantier dit « **PX 125 NAMUR HERBATTE** » n'est pas un *saut de mouton*, mais plutôt un réel *tunnel de passage* de la ligne 125 Namur – Liège sous les voies de la ligne 162 Namur – Sterpenich-frontière.

☑ Le 3^{ème} paragraphe est erroné et à modifier comme suit :

- L'ancienne passerelle d'Herbatte, datant de 1930, était en *béton* et non en *métal* comme imprimé erronément ;
- La nouvelle passerelle est, elle, en *acier* et non en *béton* comme imprimé erronément ;
- La nouvelle passerelle n'est pas recouverte d'une *peau de verre* mais de *parois en très fin treillis d'acier* ; la paroi « est » est en demi-lune ; la paroi « ouest » est droite, mais inclinée à 45° vers l'est, ainsi que le montrent très bien les deux photos publiées en page 19 et celle de la page 18.

trans-fer 138, page 24 :

ligne 69 Courtrai – Poperinge - *fin des trains de betteraves*

Notre membre E. Soenen nous fait judicieusement remarquer que la décision de la sucrerie de Moerbeke (Waas) de transférer tout le transport de betteraves qui lui est destiné sur route, vu que le coût du transport par chemin de fer est – selon elle - trop élevé, signifie – si la situation se maintient dans les années à venir – la disparition de la ligne 77 A.

Cette ligne à exploitation simplifiée, embranchée sur la ligne industrielle 204 *Y Boma (ligne 58) - Gent-Rodenhuize - Gent-Noord - Rostijne*, à Y Rostijne, n'était plus utilisée que pendant la saison de récolte des betteraves pour l'alimentation de la sucrerie de Moerbeke. Cette ligne est en fait la section subsistante de l'ancienne ligne 77 *Sint-Gillis-Waas - Zelzate*, dont le seul tronçon subsistant *Moerbeke - Y Rostijne* (vers ligne 204) a été renuméroté « 77A » en 1999, afin de faire place - dans la nomenclature SNCB - à une

« nouvelle » ligne 77 (*Kallo*) *Y Steenland - Bundel Zuid* : il s'agit d'une ligne portuaire située à Antwerpen-Linkeroever (Anvers - rive gauche).

La SNCB par ligne

Evolution du réseau (publications officielles)

Au 15 décembre 2005 :

- Ligne 36 : Bruxelles-Nord – Louvain : vitesse de référence portée à 160 km/h
- Ligne 36N devient « Y Diegem – Louvain » au lieu de « Herent – Louvain »¹¹
- Ligne 109 Cuesmes – Harmignies : ligne hors service pour les besoins de la SNCB
- Ligne 141 Genappe – Court-Saint-Etienne : ligne hors inventaire¹²
- Ligne 251 devient Y Bois-des-Vallées – gare privée du Viernois : en service
Gare privée du Viernois – Charbonnages d'Anderlues : section hors inventaire¹³



Le 13 novembre 2002, J.-P. Joly a fait une photo historique : un train de betteraves, remorqué par la locomotive 5180, qui passe à Genappe... Ce trafic n'existe plus, la ligne 141 est hors inventaire entre Genappe et Court-Saint-Etienne, et la locomotive 5180 est radiée des écritures de la SNCB...

¹¹ - ceci revient à écrire que la section Y Diegem – Y Herent de la ligne 36 N (future « ligne rapide ») est ouverte au trafic.

¹² - la sucrerie de Genappe, justification du maintien de la ligne, est fermée...

¹³ - les cokeries d'Anderlues, installées sur le site des anciens charbonnages, justification du maintien de cette section de ligne, sont fermées.

Au 15 février 2006

- Ligne 63 Kortemark – Westrozebeke : ligne hors inventaire

Ligne 97 – Saint-Ghislain – Quiévrain – Valenciennes : projets

On peut lire sur le site Internet de « Réseau ferré de France » que Michel Boyon, Président de Réseau Ferré de France, a signé début 2006 la décision de procéder au renouvellement de la ligne Douai – Valenciennes – Blanc-Misseron.. Cette décision permet de lancer les études d'avant-projet en 2006. Après avoir consacré 30 millions € au renouvellement de la liaison Lille – Ostricourt au second semestre 2005, « Réseau ferré de France » poursuit ainsi la modernisation du réseau ferré en Nord – Pas de Calais. Les travaux de la ligne Douai – Valenciennes – Blanc-Misseron, d'un montant de 45 millions €, seront entièrement financés par RFF et débiteront en 2008. Ils consistent à remplacer complètement la voie ferrée sur 11 kilomètres et à renouveler certains composants – ballast et traverses – sur 40 kilomètres complémentaires.

Un projet français de réouverture de la section Valenciennes – Mons existe aussi.

Cette ligne est aujourd'hui ouverte, côté français, uniquement pour le transport de fret entre Valenciennes et Blanc-Misseron ; le point frontalier ferroviaire est fermé à tout trafic depuis 1988, même si les voies de la section internationale ont été maintenues... mais envahies depuis longtemps par la végétation. Côté belge, la ligne est électrifiée en 3 kV et supporte un trafic de voyageurs régulier et cadencé entre Mons et Quiévrain.

L'étude de la réouverture de la ligne au service des voyageurs sur la section française est prévue au contrat de plan Etat Région. Les études ont été programmées en 2004.

Côté belge, une étude serait en cours chez Infrabel pour la réouverture de la section internationale Quiévrain – Blanc-Miserson avec trois options : traction diesel Valenciennes – Quiévrain ; électrification en 3 kV de Quiévrain à l'entrée de Valenciennes ; électrification en 25 kV de Valenciennes à l'entrée de Quiévrain.

Qui vivra verra...

Ligne 126 Statte – Ciney : déséquipement au-delà de Marchin

Restée en suspens depuis des années, la *Traversine* est en bonne voie. Autrement dit, le projet de créer un *Ravel* le long de l'ancienne ligne 126 va bientôt se concrétiser. Les premiers travaux devraient débiter à l'automne 2006.

Il s'agit de l'ancienne voie de chemin de fer qui va de Statte, près de Huy, jusqu'à Ciney. En province de Namur, elle traverse le territoire des communes de Havelange et Hamois avant de rallier la capitale condruzienne. Les deux accords ministériels pour le déferage entre Marchin et Ciney ont été obtenus, l'un en octobre 2005 et l'autre en février 2006. Le cahier des charges pour cette opération est en cours de rédaction au sein de la SNCB. On estime que compte tenu de la procédure d'adjudication, les travaux pourraient commencer à l'automne. Pour la suite du calendrier, un aménagement opérationnel serait à attendre pour 2008.

Pour revenir à la ligne 126, le financement est déjà assuré. Le dossier figure parmi ceux qui bénéficieront des 5,5 millions d'euros accordés par la Région wallonne pour la reconversion des voies ferrées.

Exploitation actuelle de la ligne 126 entre Statte et Marchin

Dans le courrier des lecteurs du bulletin de l'ACTP (Association des Clients des Transports Publics – 1/2006, pp. 30-31), un responsable de la société TDM (Groupe Arcelor) écrit ceci.

« Les Tôleries Delloye-Matthieu (Groupe ARCELOR) se situent le long de la ligne 126 à Marchin soit à 6km de la gare de Statte. Notre activité consiste en l'électrozingage et le parachèvement de bobines d'acier à destination des marchés de l'automobile et de l'industrie générale à raison de 500 à 600.000 tonnes par an.

Quotidiennement, notre usine est desservie 3 à 4 fois par le chemin de fer tant à la réception des matières à traiter (60%) en provenance de Gand (*Arcelor-Sidmar*), Florange (*Arcelor-Sollac*), Châtelet et Jemeppe-sur-Meuse (*Arcelor-Cockerill*) qu'à l'expédition des produits finis (30%) surtout vers l'Allemagne et la France, le solde s'effectuant par camion. Ce résultat étant le fruit de diverses études permettant une utilisation la plus optimisée qu'il soit de notre raccordement ferré. Ceci dit, cela laisse toujours un camion toutes les 4 minutes dans le centre de la ville de Huy !

Dès qu'un marché permet d'utiliser le rail pour transporter nos produits nous l'utilisons afin de réduire le charroi routier lourd et de réduire nos coûts car le rail est plus compétitif que la route sur des parcours supérieurs à 100km. Il est donc primordial pour le fonctionnement de notre usine et son intégration dans la collectivité locale de maintenir la ligne 126 en activité.

Au-delà de Marchin, en direction de Ciney, la ligne n'est plus utilisée depuis plus de trente ans! Mais, si cette portion était opérationnelle, les trains en provenance de Florange pourraient accéder directement à notre site d'exploitation depuis Ciney (ligne 162 Luxembourg - Namur). Ce qui permettrait de réduire les temps de parcours qui varient actuellement entre 2 et 6 jours ouvrables à cause des tête-à-queue effectués à Ronet (Namur), Kinkempois (Liège) et Statte (Huy) et si pas réduire les coûts de transport pour le client en améliorant au moins le prix de revient pour l'opérateur ferroviaire !

Maintenant je ne parle plus au nom d'Arcelor : il existe plusieurs carrières en activité le long du tronçon de voie désaffectée de la 126, il y a aussi de l'exploitation forestière et de façon saisonnière du transport de betteraves. La totalité du charroi engendré par ces activités se retrouve sur nos routes avec tous les dangers que cela comporte pour les autres usagers et les dégradations des infrastructures routières qui y sont associées à charge du contribuable !

En espérant que ces quelques arguments aideront le Ministre Landuyt à prendre une bonne et sage décision quant au projet de RAVeL sur la ligne 126, ... »

Philippe STERCK, *Responsable Exploitation HP3-4, TDM -Groupe Arcelor*

Aspects du rail français
Entre Valence et Grenoble...

Arrêt en gare de Saint-Hilaire – Saint-Nazaire

Texte : Jacques PERENON

Carte : Francis PERENON

C'est une belle journée d'été qui s'annonce : les dernières brumes matinales s'accrochent sur les falaises dentelées marquant les contreforts du Vercors, tandis que, à la limite de l'horizon, les hauts sommets se parent encore pour quelques minutes de cette teinte bleutée qui les rendent à la fois mystérieux et inaccessibles...

Au pied des montagnes, dans la vallée encaissée, les eaux de l'Isère et de la Bourbe se réunissent non loin du gros village de Saint Nazaire en Royans aux toits dominés, du haut de ses trente cinq mètres, par le magnifique aqueduc d'irrigation à l'aspect étrangement ferroviaire.

Distante d'environ un kilomètre, sur la rive nord de l'Isère, la petite gare de St. Hilaire – St. Nazaire s'éveille doucement dans l'attente du premier croisement matinal des TER.

Il est 7h05 : La sonnerie stridente du signal d'annonce précède d'un court instant l'arrivée à petite vitesse sur la voie d'évitement de l'autorail pour Grenoble assuré par un couplage d'autorails 'A-TER' qui viennent stopper avec un ronronnement feutré devant le bâtiment des voyageurs. Quelques secondes plus tard, les deux automoteurs 'X-TER' à destination de Valence, et à la motorisation nettement plus bruyante, viennent à leur tour s'immobiliser en gare.

Faible activité en cette période de vacances scolaires, quelques candidats au voyage prennent place dans les convois tandis que le chef de gare, polo bleu marqué du logo de la société nationale et casquette blanche immaculée, se dirige vers le local vitré pour manœuvrer les signaux et aiguillages. Tintement furtif du block, claquements secs des leviers 'Saxby' que l'on repousse, l'homme ressort déjà et, muni du légendaire 'guidon', donne successivement le signal de départ aux deux trains dont les feux rouges disparaissent rapidement dans la large courbe qui s'étend de part et d'autre de la gare. On entend à nouveau une furtive sonnerie accompagnée du claquement des leviers puis le silence retombe en ces lieux, marquant la fin du premier acte de la journée ferroviaire.

Description du site

La gare de St. Hilaire – St. Nazaire est située à 201 mètres d'altitude sur la commune de St. Hilaire du Rosier, au hameau... de la gare qui, avec la présence de la poste et de plusieurs commerces, supprime en importance le chef-lieu du village distant de trois kilomètres en bordure de la route nationale 92.

A la sortie sud du hameau, on ne manquera pas d'admirer le magnifique pont routier en béton construit en 1948. Cet ouvrage est constitué d'une arche unique de 110 mètres de portée qui enjambe à une hauteur vertigineuse les gorges de l'Isère partiellement noyées par la retenue du barrage de Pizançon. On trouve en son milieu la borne marquant la limite des départements de l'Isère et de la Drôme.

Revenons à la gare, établissement de moyenne importance équipé d'un bâtiment des voyageurs à deux niveaux et trois travées, flanqué, côté est, d'une aile à un seul étage.

De part et d'autre de ce 'BV' (bâtiment voyageurs selon la terminologie française) on trouve encore en 2006 tous les éléments de l'ambiance 'P.L.M.' du début du siècle dernier: Marquise vitrée accolée à la façade longeant les voies, abri au toit incliné agrémenté d'une frise en bois découpé lui faisant face sur le quai opposé, guérite abritant les leviers des signaux. Seule, la halle des marchandises, qui menaçait ruine, à été rasée en 2003.

L'endroit est agréablement ombragé par deux belles rangées de marronniers impeccablement alignés longeant les quais gravillonnés.

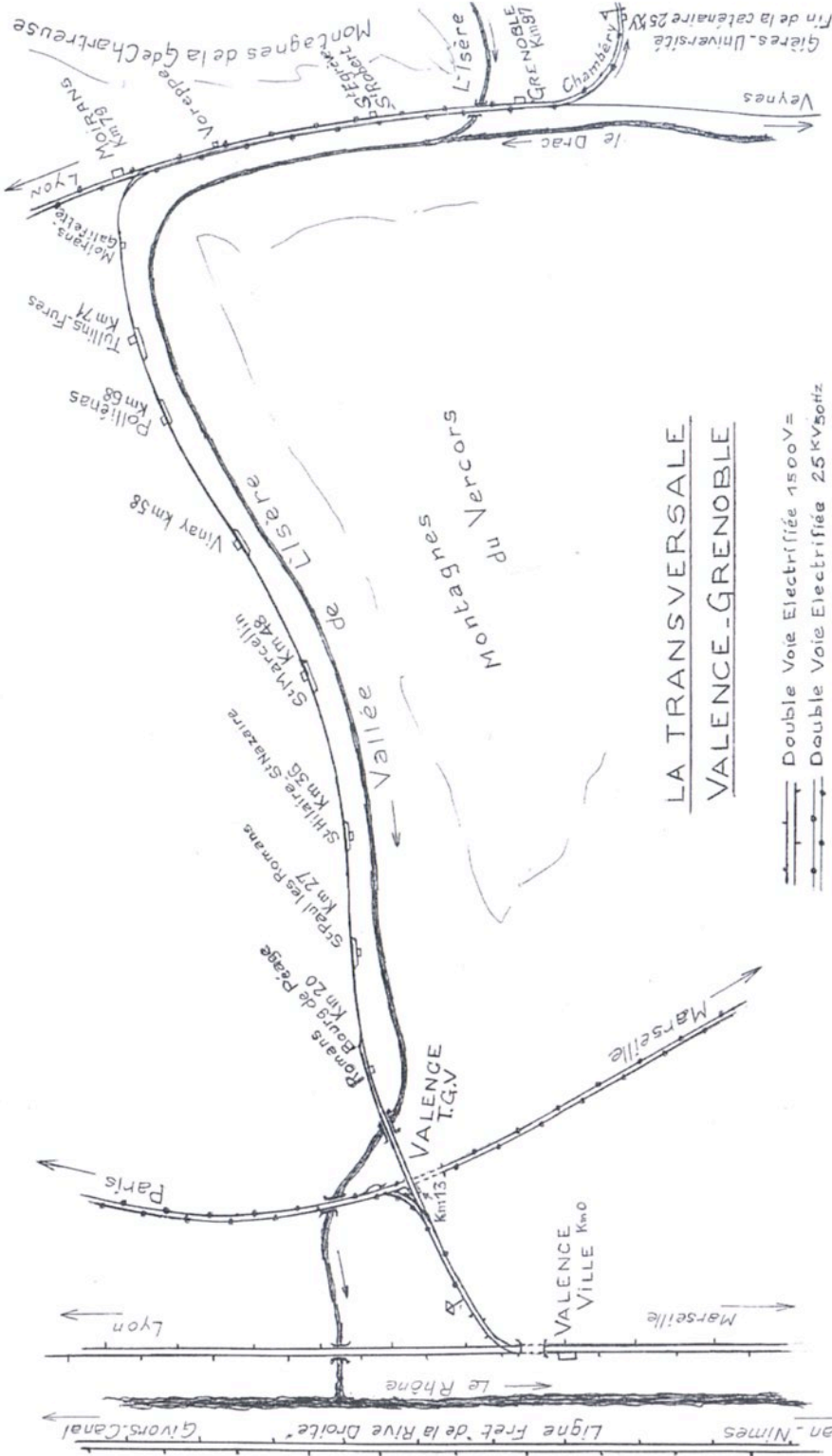
Dès les premières chaleurs, l'amateur qui arpente les quais à l'affût de clichés inédits sentira l'inimitable odeur toute ferroviaire de créosote montant des traverses, accompagnée des sourds craquements provenant de la dilatation de la voie, sensations olfactives et auditives ne pouvant être appréciées que par l'amoureux du rail...

Nous nous trouvons au point kilométrique 36,5 de la ligne Valence – Grenoble reliant la vallée du Rhône à la capitale du Dauphiné en longeant sur la majorité de son parcours la rivière Isère qui a donné son nom au département. La carte jointe permettra au lecteur de situer les lieux depuis l'origine de la ligne en gare de Valence-Ville (PK 0) jusqu'à Moirans (PK79), où elle rejoint la ligne Lyon Grenoble, en passant (au Km 13) par la gare de 'Valence TGV Rhône-Alpes-Sud', point de croisement (bien sur, pas à niveau !) avec la LGV 'Méditerranée'.

On remarque que la double voie n'est effective que sur les 20 premiers kilomètres jusqu'à Romans (capitale de la chaussure), la ligne ayant été mise à voie unique au delà en 1957, suite à une décision aussi hâtive que malencontreuse.

Premier point de croisement situé sur la voie unique à 16 Km de Romans¹⁴, la gare de St. Hilaire – St. Nazaire dispose d'un évitement de 750 mètres de longueur et de trois voies de débords (n°4, 6 et 8) en impasse, la voie n°4 se prolongeant par un long tiroir côté Moirans (voir plan).

¹⁴ - Suite à la fermeture définitive en juin 2003 du point de croisement de St.Paul les Romans situé au PK27.



LA TRANSVERSALE
VALENCE-GRENOBLE

- Double Voie Electrifiée 1500V
- Double Voie Electrifiée 25KV50Hz
- Lignes à Traction Diesel

Activité voyageurs

La ligne Valence – Grenoble est parcourue par une quinzaine de relations quotidiennes reliant Valence ou Avignon à la capitale du Dauphiné et au-delà vers Chambéry, Annecy, Evian et Genève, toutes financées par la région Rhône – Alpes.

Néanmoins, du fait qu'un nombre réduit de circulations (voir tableau ci-après) marquent l'arrêt à St. Hilaire, le guichet, ouvert tous les jours de 6h20 à 12h30 et de 13h30 à 19h30, vend peu de billets régionaux et gère seulement deux dizaines d'abonnés toutes directions confondues, les voyageurs potentiels utilisant leur voiture jusqu'à St. Marcellin, gare assez proche et beaucoup mieux desservie.

Par contre, St. Hilaire dont le chiffre d'affaires 'voyageurs' est en hausse constante, bénéficie pleinement de 'l'effet TGV' apparu suite à l'ouverture de la gare 'Valence TGV – Rhône Alpes Sud', de nombreux clients résidant dans les environs préférant acheter en toute tranquillité à St. Hilaire leur billet pour les destinations desservies par le réseau à grande vitesse.

Le lecteur se fera une idée de la desserte ferroviaire actuelle par le tableau ci-joint. Précisons que le trajet vers Grenoble nécessite, selon les trains, entre 42 67 minutes tandis que Valence n'est distante que de 27 à 30 minutes:

HORAIRE DU 11 DECEMBRE 2005 AU 1^{ER} JUILLET 2006 LISTE DES TRAINS DESSERVANT LA GARE DE ST. HILAIRE – ST. NAZAIRE

Heure de passage	Jours de circulation	Destination
6h25	Tous les jours	Grenoble
7h09	Du lundi au vendredi	Grenoble
7h09	Tous les jours	Valence
11h42	Dimanches et fêtes	Grenoble – Annecy
12h12	Sauf dimanches et fêtes	Valence
12h35	Dimanches et fêtes	Valence
13h38	Tous les jours	Grenoble – Annecy
14h24	Tous les jours	Valence
17h45 (*)	Sauf dimanches et fêtes	Grenoble – Annecy - Evian
18h25	Sauf dimanches et fêtes	Valence
19h30	Sauf dimanches et fêtes	Grenoble
19h31	Dimanches et fêtes	Grenoble – Annecy – La Roche s/Foron

(*) 17h49 le vendredi

Le matériel utilisé est de trois types :

- rames composées de voitures 'Corail' rénovées en livrée 'TER Rhône Alpes' tractées par des locomotives diesel série 67300 ;
- automoteurs X72500 bi-caisses (X-TER) en unités simples ou doubles ;
- autorails X73500 monocaisnes (A-TER) en unités simples, doubles ou triples.

Pour clore ce chapitre 'voyageurs', signalons le passage nocturne des 'Trainhôtel Elipsos' Barcelone – Genève - Zurich, avec tranche à destination de Turin et Milan. Formés de rames 'Talgo' tractées par une locomotive diesel, ils troublent le silence de la gare endormie à 1h40 en direction de Valence et 3h10 vers Grenoble.

Ces circulations, quotidiennes en période estivale et trihebdomadaires hors saison, sont baptisées 'Pau Casals' vers Zurich et 'Salvador Dali' vers Milan. Elles ne desservent commercialement que la gare de Perpignan sur le territoire français.

Du fait du faible poids des voitures à voyageurs qui les composent et du risque de non shuntage des circuits de voie, ces convois font l'objet de consignes spéciales de sécurité, avec contrôle visuel de la composition du convoi au passage de chaque poste de block.

Le fret

Il y a une trentaine d'années, la gare de St. Hilaire- St. Nazaire avait une activité 'marchandises' locale florissante.

A cette époque, non moins de quatre embranchements particuliers (en langage du royaume : voies privées) se raccordaient en gare :

- Les deux premiers (*EP n°1 et 2 sur le plan*) desservant respectivement une sablière et une scierie, greffés sur un faisceau de trois voies situé au nord de la principale, faisceau déposé depuis ;
- celui des Ets Henry Timbert (*EP n°3*), raccordé au débord n°8 ;
- le dernier (*EP n°4*) destiné à la desserte d'un négoce de bois, branché au delà du passage à niveau sur le tiroir prolongeant le débord n°4.

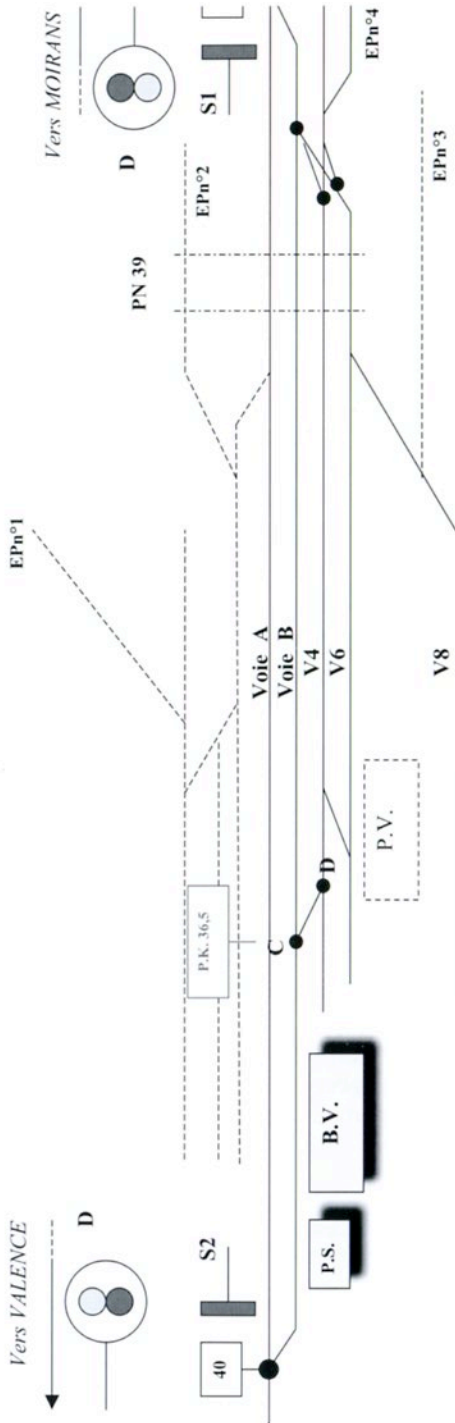
Cette activité nécessitait la présence d'un locotracteur affecté en permanence aux gares de St. Hilaire et St. Marcellin et d'un agent de manœuvres en journée.

Au fil des années, ce trafic, selon le scénario habituel bien connu également des lecteurs belges, s'est progressivement amenuisé, victime de la concurrence routière et de la baisse d'activité générale des entreprises locales, si bien qu'en 2002 seul subsistait un maigre trafic constitué par :

- des arrivages destinés aux Etablissements Henry Timbert qui réceptionnaient du bois en provenance d'Amérique du Sud (via le port de Dunkerque) et de Suède à raison d'un wagon par semaine en moyenne. Cette entreprise avait abandonné depuis plusieurs années son embranchement particulier et recevait les wagons dans la cour de débord louée à la SNCF pour ses propres besoins de stockages de matériaux.
- un trafic occasionnel constitué de sable extrait dans la région et réputé pour sa finesse exceptionnelle. Ainsi, au cours du premier semestre 2002, une bonne vingtaine de wagons chargés par les Etablissements PEISSON avaient été expédiés à Aurillac pour l'approvisionnement des haras.

La desserte de St. Hilaire – St. Nazaire était assurée depuis Valence par une circulation bihebdomadaire fonctionnant les mardis et jeudis avec arrivée à 15h15 et départ au retour à 16h20.

LA GARE S.N.C.F. DE ST. HILAIRE-ST. NAZAIRE
Plan schématique des installations



Aiguillage commandé à distance par transmission funiculaire avec TTV mobile
Aiguillage verrouillé commandé à pied d'œuvre (C - D - H - G)
Aiguillage libre

- B.V.** Bâtiment des voyageurs
P.V. Ancienne halle des marchandises
P.S. Poste de signalisation
- E.P.n°1 à 4** Embranchements particuliers (hors service, voies déposées)
S1 - S2 Sémaphores
D Disques

Cette dernière circulation a disparu en 2003, dans le cadre de la restructuration du plan de transport 'fret' évoqué dans l'article 'Verdun année 2005 paru dans le n°138 de 'Trans-fer'.

De toute cette activité marchandises aujourd'hui disparue, ne subsistent aujourd'hui, en plus des 3 voies de débords n°4, 6 et 8 conservées pour les besoins du service 'équipement', que quelques sections de rails rouillés vestiges des anciens embranchements¹⁵ ainsi que le panneau routier du passage à niveau protégeant la traversée d'un chemin vicinal, avec sa petite locomotive à vapeur au panache à demi effacé, bien inutile devant les rails aux gorges remplies de terre qui surgissent des fourrés environnants...

En 2005, l'activité 'fret' n'est plus représentée que par deux trains en transit acheminant les produits chimiques des établissements Péchiney implantés dans la banlieue sud de Grenoble.

Circulant du lundi au vendredi, ils passent à 22h15 en direction de Valence et Fos sur Mer et à 3h45 vers Grenoble. Ils sont complétés par quelques circulations facultatives dont le train hebdomadaire approvisionnant en papier le quotidien 'Le Dauphiné Libéré' programmé les dimanches vers 10h45.

Gestion des circulations

Lors de la mise à voie unique de la ligne, celle-ci a été équipée du block manuel unifié type 'Sud-Est', directement issu de la technique de l'ancien PLM, avec maintien des signaux mécaniques (disques, avertissements et sémaphores) dans tous les établissements intermédiaires.

Cette signalisation a été transformée courant 1994 en BMVU 'unifié SNCF' avec remplacement des cibles mécaniques de disque et d'avertissement par des panneaux lumineux et mise en place d'un block miniaturisé intégrant la commande par bouton poussoir des deux sémaphores depuis le bureau du chef de gare.

Enfin, l'année 2000 a vu la mise en service du poste informatique en gare de St. Marcellin avec télécommande des évitements de Vinay, Poliéas et Tullins si bien qu'en 2006, seule la section Romans – St. Marcellin, avec point de croisement intermédiaire à St. Hilaire-St. Nazaire, reste encore exploitée en block manuel.

St. Hilaire – St. Nazaire, ouverte à la sécurité jour et nuit jusqu'à la fin de l'année 2001, n'est désormais tenue qu'en '2x8' selon les horaires : 6h – 14h30 et 14h30 – 23h (20 h les week-end) par un par un agent 'circulation', assurant également la vente des titres des transports aux heures d'ouverture du guichet¹⁶.

¹⁵ Cabestan : Sorte de treuil se présentant sous la forme d'un cylindre vertical destiné à hâler les wagons de marchandises sur les voies de débords. Ce système a du exister en Belgique, peut être sous un autre nom ? Celui-ci provient des établissements lyonnais Luc Court, l'un des pionniers de la construction automobile avant 1914.

¹⁶ - Au service 2006, seules les gares de Romans, St. Marcellin et Moirans restent ouvertes 24h/24h.

Les croisements, animation des plus intéressante pour l'amateur, sont prévus au heures suivantes, sachant que des opérations similaires peuvent être organisées à toute heure de la journée en cas de 'désheurements', événements non rarissimes du fait de la densité des circulations sur cette ligne à voie unique :

Heure	Jours	Sens impair (*)	Sens pair (*)
7h09	Du lundi au vendredi	TER Valence – Grenoble Sur voie de croisement avec arrêt en gare	TER Grenoble – Valence Sur voie principale avec arrêt en gare
9h30	Du lundi au vendredi	TER Avignon – Grenoble (rame tractée) Sur voie principale sans arrêt	TER St. Marcellin – Valence en W (vide) Sur voie de croisement avec arrêt en gare (arrivée à 9h16)
12h35	Dimanches et fêtes	TER Valence – Annecy Sur voie principale sans arrêt	TER Annecy – Valence Sur voie de croisement avec arrêt en gare (arrivée à 12h30)
19h30	Du lundi au vendredi	TER Avignon – Grenoble Sur voie principale avec arrêt en gare	TER St. Marcellin – Valence en W (vide) Sur voie de croisement avec arrêt en gare (arrivée à 19h25)

(*) Sens de circulation impair : vers Moirans, pair : vers Valence

La gare de St.Hilaire - St.Nazaire, est équipée de trois signaux pour chacun des sens de circulation :

- Un panneau lumineux circulaire avec plaque 'D' (disque), implanté à environ 1500 mètres des aiguillages de dédoublement. Ce signal assure les fonctions de disque et d'avertissement avec présentation des indications :
 - o voie libre (VL), un feu vert ;
 - o avertissement (A), un feu jaune ;
 - o disque fermé (D), un feu rouge et un feu jaune¹⁷.
- Un panneau TIV (Tableau Indicateur de Vitesse) associé à l'aiguillage de dédoublement et qui présente l'indication '40' lorsque celui-ci est en position déviée ou déverrouillé sur voie directe.
- Un sémaphore mécanique à commande motorisée, implanté en sortie de gare au niveau du talon de l'aiguillage de dédoublement, avec présentation des indications : voie libre (VL), bras oblique à 45° et feu vert, arrêt (S), bras horizontal et feu rouge.

Les signaux et aiguillages sont commandés (à l'exception comme nous l'avons vu des sémaphores) depuis le kiosque vitré, d'aspect typiquement PLM, installé sur le quai à proximité immédiate du bâtiment voyageurs.

¹⁷ - Le disque fermé impose une 'marche vue' (20 Km/h) jusqu'à l'aiguillage d'entrée de la gare, puis arrêt en ce point.

Dans ce local, on trouve les leviers suivants :

N° Levier	Fonction
1	Verrou et TIV de l'aiguillage de dédoublement côté Moirans
2	Manœuvre aiguillage de dédoublement côté Moirans
3	Disque côté Moirans
4	Non utilisé
5	Avertissement côté Moirans
6	Démonté - Anciennes commandes des sémaphores
7	Démonté - Anciennes commandes des sémaphores
8	Avertissement côté Valence
9	Non utilisé
10	Disque côté Valence
11	Manœuvre aiguillage de dédoublement côté Valence
12	Verrou et TIV de l'aiguillage de dédoublement côté Valence

Notons le paradoxe suivant qui est loin d'être un cas isolé sur les voies uniques de la SNCF:

- Les sémaphores mécaniques, signaux d'un modèle ancien mais équipés d'un moteur électrique, sont commandés par des équipements de technologie relativement récente (boutons poussoirs).
- Les panneaux lumineux (D) de conception plus récente restent chacun actionnés par deux anciens leviers de type Saxby (un pour la position 'disque', un pour la position 'avertissement') installés dans la cabine de signalisation. Dépourvus de transmissions funiculaires, ces leviers actionnent de fait un contacteur.
- Quant aux aiguillages, verrous et TIV associés, leur manœuvre s'effectue toujours par leviers et transmission funiculaire ce qui nécessite un effort physique important, particulièrement côté Moirans.

Que les lecteurs moyennement intéressés par la signalisation nous pardonnent, mais l'auteur de l'article, passionné par le sujet comme vous l'aurez sans doute deviné, ne résiste pas au plaisir d'indiquer l'enchaînement des opérations de manœuvre des signaux lors du passage des convois :

Légendes photos page 73

↗ **Gros plan sur les leviers du poste de signalisation de St. Hilaire- St. Nazaire le 30/11/2005 (photo Francis PERENON)**

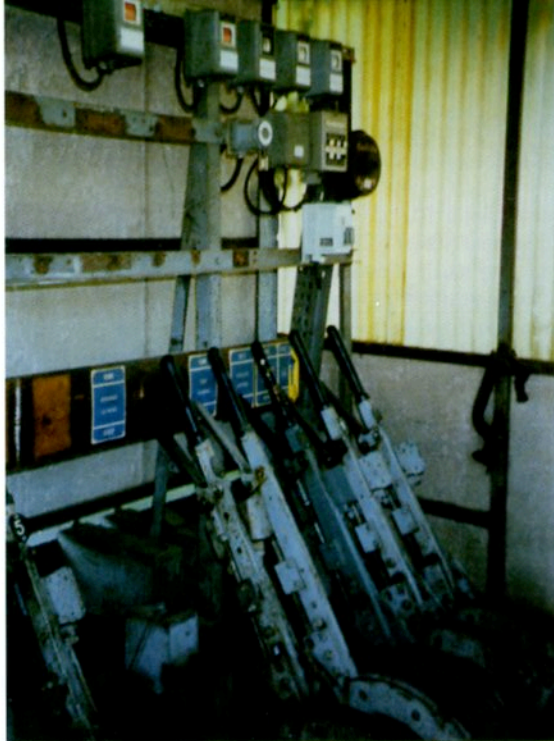
↘ **Il est 7h47, la lumière du matin illumine le paysage lors du passage d'une 'triplette' de A-TER circulant vers Grenoble emmenée par le 73639.**

A droite, sémaphore n°2 implanté côté Valence (photo Jacques Perenon).

Voulez-vous recevoir par la poste un exemplaire supplémentaire de ce numéro de trans-fer, que vous soyez membre du GTF asbl ou non... ?

Il vous suffit de verser la somme de **8,50 €** envoi compris à notre compte **240-0380489-59** de GTF asbl-Editions à 4000 Liège, en indiquant simplement en communication « 139 ».

Si vous versez de l'étranger, le n° IBAN de notre compte est :
« BE84 2400 3804 8959 » et le code BIC est « GEBABEBB ».



St. Hilaire – St. Nazaire



<p>Passage 'à voie libre' d'une circulation direction Moirans (sens impair)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Après test positif d'occupation du canton vers St. Marcellin, ouverture du sémaphore (S1) par bouton-poussoir - Ouverture disque (levier n°10) - Ouverture avertissement (levier n°8) - Après passage du convoi, il y a 'aubinage' (fermeture automatique) des signaux mais il convient de remettre en position initiale les leviers n°8 et 10
<p>Croisement de deux circulations avec arrêt en gare :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Direction Moirans (sens impair) : réception sur voie directe - Direction Valence (sens pair) : réception sur voie de croisement
<p>1- Préparation de la réception du train sur la voie de croisement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Déverrouillage aiguillage avec présentation TIV côté Moirans (levier n°1) - Manœuvre aiguillage côté Moirans en position déviée (levier n°2) - Ouverture disque (levier n°3) - Déverrouillage aiguillage côté Valence (levier n°12) <p>2- Préparation de la réception du train sur la voie directe :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ouverture disque (levier n°10) <p><i>L'aiguillage côté Valence étant déverrouillé, il y aura présentation du TIV '40' bien que le train passe sur voie directe</i></p> <p>3- Départ des convois :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ouverture des sémaphores (S1 et S2) après tests positifs des cantons encadrants <i>En sortie de gare, les deux aiguillages préalablement déverrouillés pourront être talonnés par les convois circulant à vitesse réduite</i> - Après sortie des trains, remise en position initiale des leviers 1, 2, 3, 10 et 12
<p>Croisement de deux circulations avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Direction Moirans (sens impair) : passage sans arrêt sur voie directe - Direction Valence (sens pair) : réception sur voie de croisement avec arrêt en gare
<p>1 - Préparation de la réception du train sur la voie de croisement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Déverrouillage aiguillage avec présentation TIV côté Moirans (levier n°1) - Manœuvre aiguillage côté Moirans en position déviée (levier n°2) - Ouverture disque (levier n°3) - Après arrêt du train sur la voie de croisement, remise en position initiale des leviers n°3 (disque) puis 1 et 2 car le talonnage de l'aiguillage est interdit à grande vitesse <p>2 -Préparation du passage du train sur la voie directe :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Après test positif d'occupation du canton vers St. Marcellin, ouverture du sémaphore (S1) par bouton-poussoir - Ouverture disque (levier n°10) - Ouverture 'avertissement (levier n°8) - Après passage du train sans arrêt, remise en position initiale des leviers n°8 et 10 <p>3 -Départ du train garé sur la voie de croisement :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Déverrouillage aiguillage côté Valence (levier n°12), ce qui a pour effet de le rendre talonnable. <p><i>Si cette manœuvre n'était pas effectuée, le verrou de l'aiguillage serait détruit lors du passage du convoi</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Après test positif d'occupation du canton vers Romans, ouverture du sémaphore (S2) par bouton-poussoir - Après sortie du train de la voie de croisement, remise en position initiale du levier n°12

En guise de conclusion, regard vers l'avenir

Après une longue période de léthargie de 1957 au début des années 'nonante', la ligne Valence – Grenoble est devenue progressivement, grâce aux efforts et à la volonté politique de la région 'Rhône Alpes', un axe ferroviaire primordial reliant directement le midi de la France et la vallée du Rhône au Dauphiné et aux Alpes.

Alors que les trains 'Grande ligne' ont disparu¹⁸ (à l'exception du fantomatique 'Talgo' reliant directement l'Espagne à la Suisse), le nombre de TER a littéralement 'explosé' au cours de ces dernières années si bien que la section à voie unique Romans – Moirans se trouve aujourd'hui dans l'incapacité d'absorber une augmentation du nombre de circulations, et ce malgré la modernisation partielle de la signalisation intervenue en 2000 entre Moirans et St. Marcellin.

Ainsi le contrat signé entre l'Etat et la Région prévoit le financement d'un important programme de modernisation du sillon alpin sud portant sur :

- la remise à double voie des de la section Romans- Moirans, opération facilitée par la largeur de la plateforme et le gabarit des ouvrages prévus à cet effet;
- la création d'un 'saut de mouton' en gare de Moirans évitant le cisaillement de la voie Grenoble – Lyon par les convois en provenance de Valence ;
- l'installation sur toute la longueur du parcours d'une signalisation de type 'BAL' (block automatique lumineux) avec cantons (sections) de 2 000 mètres ;
- L'électrification en 2x25Kv des 66 Km de ligne entre Valence TGV et Moirans, électrification jumelée à celle de la section Gières – Montmélian (42 Km), bouclant ainsi la mise sous caténaire de l'axe Valence – Chambéry ;
- La construction d'un raccordement complémentaire, orienté vers le sud, avec la ligne à grande vitesse en gare de 'Valence TGV'.

Photos de la page 76

➤ Alors que le jour se lève, le premier croisement matinal vient animer pour quelques minutes la gare de St. Hilaire – St. Nazaire. A gauche, sur la voie d'évitement, les A-TER n° 73673 et 73671 sont à destination de Grenoble. A droite, sur la voie principale, couplage de X-TER n° 72699/700 et 2707/708 au départ pour Valence. 21/08/2002 7h09

➤ La marquise, l'horloge, le banc en bois : Tous le mobilier ferroviaire traditionnel est présent à St. Hilaire. Passage sans arrêt à 8h47 du TER Valence – Annecy assuré à nouveau par le couplage 72699/700 et 72707/708.

¹⁸ - A l'horaire de septembre 1974, on relevait dans chaque sens entre Valence et Grenoble : - Sept autorails omnibus ou semi-directs dont certains prolongés vers Chambéry, Annecy et Culoz ; - Un train express de nuit (avec voitures couchettes et wagons lits) Vintimille – Genève avec tranche à destination de St. Gervais ; - Deux trains express diurnes Marseille – Genève (dont un marquent l'arrêt à St. Hilaire- St. Nazaire) ; - Le 'TEE' « Catalan-Talgo » Barcelone – Genève (circulation diurne) ; - Un autorail rapide Nabonne – Grenoble.



St. Hilaire – St. Nazaire





St. Hilaire – St. Nazaire



Photos de la page 77

⊞ Vue d'ensemble de la gare de St. Hilaire avec ses belles alignées d'arbres qui prennent déjà leur couleur d'Automne. Sur la voie d'évitement, l'X-TER 72689/690 circulant en 'W' depuis St. Marcellin, attend patiemment l'heure du croisement. 21/08/2002 9h20

⊞ A 9h32, passage à 120 Km/h du train Avignon – Grenoble. La 67357 tracte une rame de cinq voitures 'corail' dont deux en livrée régionale. (photos Jacques Perenon)

Ces travaux, programmés à l'horizon 2008-2010, métamorphoseront la ligne étudiée qui verra alors circuler trois types de convois : TER (Avignon) Valence – Grenoble (Annecy- Genève) cadencés à l'heure ou la demi-heure en période de pointe ; TGV desservant l'axe Méditerranée – Alpes – Genève¹⁹ ; convois de fret évitant le nœud ferroviaire de la région lyonnaise.

Compte tenu de ces grands travaux à venir, on peut prévoir que la configuration générale et l'équipement de signalisation en gare de St. Hilaire – St. Nazaire subsisteront encore deux à trois ans dans leur état actuel, et ce pour le plus grand plaisir des amateurs de « l'ancien chemin de fer ». Lesquels ne pourront par ailleurs que se réjouir de la politique actuelle de modernisation du rail engagée par l'Etat et les Régions, situation sans précédent depuis la période de reconstruction de l'immédiat après guerre.

Notre article « quoi de neuf dans l'est de la Belgique » vous a plu ?

Avez-vous lu : **La Vennbahn, Chronique d'une mort annoncée**

par H. Groteclaes, M. Lebeau, R. Marganne (2004) (*édition GTF asbl*).

80 pages A5, couverture en quadrichromie, 68 photos n/b. 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 : 2,5 € en Belgique, 2,9 € à l'étranger).

Vos commandes sont reçues à notre compte **240-0380489-59** GTF asbl-Editions, 4000 Liège. Il vous suffit d'indiquer en communication : « **219** ». Pour les commandes venant de l'étranger : IBAN BE84 2400 3804 8959 - code bancaire BIC GEBABEBB.

¹⁹ - En 2006, trois TGV quotidiens au départ de Nice, Montpellier et Marseille sont à destination de Genève. Tracés par Lyon Part-Dieu, ils seront détournés par Grenoble, avec création de dessertes supplémentaires, lorsque les projets décrits ci avant auront été menés à terme.

trans-fer est une revue apolitique d'histoire et d'actualités ferroviaires belges, envoyée gratuitement quatre fois par an aux membres du *GTF asbl* en ordre de cotisation "A" ou "P".

Le *GTF asbl* a une activité variée : ♦ organisation de voyages à thèmes ferroviaires ou "tramoviaries" en Belgique et à l'Étranger, ♦ éditions de publications à caractère ferroviaire, ♦ distribution de publications ferroviaires diverses, etc.

trans-fer, notre périodique trimestriel, vous tient aussi au courant de toutes nos activités.

Les éditions du *GTF asbl* :

Vous pouvez les acquérir directement, sans aucun frais d'envoi, au vous rendant au

Musée des transports en commun du Pays de Liège asbl

9, rue Richard Heintz – B - 4020 – LIÈGE (à proximité de l'Hôtel de police).

Tél. : (+32) (0)4 361 91 11 ou (+32) (0)4 361 94 19 / Fax : (+32) (0)4 361 94 00

et agrémentez votre achat d'une visite du Musée...

Un catalogue de nos publications, un bulletin d'affiliation et toute autre information sur notre Association vous seront volontiers adressés sur demande. Écrivez-nous à :

GTF asbl, rue Richard Heintz 9 BTE 3 – B – 4020 LIEGE
en joignant un timbre pour courrier en réponse.

☛ Affiliation au *GTF* & cotisation annuelle :

La cotisation de nos membres est modique. Pour une première affiliation en catégorie "A" en 2006, elle s'élève à :

- 19,50 € si vous habitez en **Belgique**,
- 27,50 € si vous habitez un pays membre de l'**Union Européenne**,
- 29,50 € si vous habitez un **pays hors Union Européenne**.

Demandez-nous un bulletin d'affiliation à notre adresse indiquée ci-dessus (voir aussi en page 2) et retournez-le nous avant tout paiement que vous pourrez effectuer ensuite selon les modalités qui vous y seront précisées.

Dès bonne réception de votre paiement, vous recevrez trimestriellement *trans-fer* et bénéficierez de tous les avantages réservés exclusivement à nos membres.

© 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 des législations belge et européenne. Le *GTF asbl* en général et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires, du seul fait de leur publication, 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* respecte votre vie privée : conformément à la loi belge du 8 décembre 1992, les données que vous nous communiquez lors de votre affiliation et contenues dans notre fichier 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 par courrier à : *GTF asbl*, rue Richard Heintz, 9 BTE 3 – B – 4020 LIEGE

PHOTOS DES PAGES DE COUVERTURE

AVANT : vue originale de la verrière en cours de construction à Liège-Guillemins (photo J. Evrard – 08.01.2006)

ARRIERE : automotrice triple SNCB 468 totalement décorée à l'occasion du passage du GIRO en Belgique (photo J. Chachkoff – Charleroi-Sud – mai 2006)



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

RUE RICHARD HEINTZ , 9 , BTE 3 - B-4020 LIÈGE