transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 61 - Janvier 1989 - 50 BEF

GTF asbl, boîte postale 191, B - 4000 Liège 1

SOMMAIRE

Numéro 61 Janvier 1989

Editorial 3

Nouvelles de la SNCB
Avenir de l'infrastructure du sud-est belge 4
Plus d'espoir pour la section Dinant - Givet (ligne 154) 6
Le TGV-Nord en Belgique : où en est-on ? 9
Dossier : considérations sur les gares belges 11
Statistiques du matériel moteur 28
Le matériel moteur sous la loupe 29
Ateliers propriétaires du matériel moteur 1935-1984 31
Nouveautés annoncées au changement d'horaire 42
Courrier des lecteurs 44
Histoire : desserte du centre de Liège par le rail 46

GTF-Distribution 50

Suppléments encartés au centre de ce numéro :
premier voyage en Belgique de la saison 1989
notre voyage à l'étranger (Allemagne Fédérale)

Le GTF asbl remercie toutes les personnes qui ont bénévolement participé à la création de ce numéro.

Rédaction : H. Arden, F. Beckers, J. Ferrière, M. Lambou, J. Laterre, P. Lemja, R. Marganne, M. Machine et autres collaborateurs.

Coordination : H. Arden, R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1300 ex.

Toute correspondance relative à Trans-Fer est reçue à l'adresse suivante : GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, B-4000 LIEGE1.

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

N° 61.

EDITORIAL

Mais oui... Dans une présentation quelque peu renouvelée, vous tenez en mains votre fidèle périodique "Trans-fer".

Dans notre dernier numéro de 1988, nous avions évoqué nos projets de modernisation de votre bulletin ferroviaire. Le soutien que vous nous avez, cette fois encore, accordé en renouvelant très nombreux votre cotisation, souvent à un taux supérieur au montant de base proposé, sinon en devenant membre protecteur, nous a encouragés à concrétiser au plus vite nos projets d'amélioration qualitative de cette revue.

Nous avons logiquement commencé... par la couverture ; nous l'avons voulue plus soignée, tout en lui gardant un "air de famille" pour ne pas déparer la collection des soixante bulletins précédents, publiés par la même petite équipe depuis février 1978. Déjà tout un bail...

Pour l'intérieur, nous poursuivons notre effort d'amélioration amorcé dans notre numéro 60 : articles plus complets, synthèses plus nombreuses, lisibilité et présentation meilleures. Nous recensons notamment la presse quotidienne nationale, à l'affût de toute information susceptible de vous intéresser. La presse régionale et locale est par contre, pour nous, d'un accès plus malaisé : pourriez-vous nous aider en n'hésitant pas à nous transmettre tout article ferroviaire que vous jugeriez intéressant, et qui paraîtrait dans la presse de votre région ? Nous pourrions ainsi en faire profiter tous nos membres. Déjà nous vous en remercions.

Dans ce premier numéro de 1989, nous vous proposons nos deux premiers voyages de la saison. Le premier de ceux-ci est en quelque sorte un ... supplémentaire, car il n'était pas annoncé dans le calendrier que nous vous avions proposé fin 1988. Nous irons promener une rame réversible M1 en Ardennes, à Bastogne notamment, histoire -peut-être- de préinaugurer le point d'arrêt de Bastogne-Nord, dont la remise en service interviendra en mai prochain. Côté "international", nous vous proposons un voyage de quelques jours en Allemagne, un pays qui n'est peut-être pas assez fréquenté par les amateurs ferroviaires, et qui recèle pourtant bien des trésors.

Merci encore de votre fidélité à notre Association... et bonne lecture !

La rédaction de Trans-Fer

NOUVELLES DE LA SNCB

INFRASTRUCTURE

L'avenir de l'infrastructure ferroviaire du Sud-Est de la Belgique

En décembre dernier, Jacques Cornet, directeur général adjoint de la SNCB a rendu visite à l'atelier de Stockem, et aux cheminots de la région d'Arlon. A cette occasion, il a fourni d'intéressantes précisions sur l'avenir du rail dans la province du Luxembourg.

Il a tout d'abord confirmé que l'axe "Athus-Meuse", à savoir les lignes Athus - Virton - Bertrix - Dinant - Namur, a été officiellement retenu comme l'axe principal d'acheminement du trafic des marchandises entre la Belgique d'une part, l'est de la France, la Suisse et l'Italie d'autre part. Si les trains de charges complètes de marchandises emprunteront dans l'avenir l'axe Athus-Meuse dans sa totalité, le trafic des marchandises diffus, lui, quittera l'Athus-Meuse dans le sens nord-sud à Bertrix, pour rejoindre Libramont et la ligne 162 Namur - Luxembourg, afin d'être reçu au triage de Stockem. Un même itinéraire sera évidemment retenu en sens inverse.

A la question de savoir si l'Athus - Meuse serait électrifié, et avec quel type de courant (continu ou alternatif monophasé), Jacques Cornet a répondu qu'il était impossible de le dire aujourd'hui. Selon lui, le matériel diesel actuellement utilisé jusqu'à présent sur l'Athus-Meuse (locomotives série 52, 53, 55) pourrait atteindre le cap de l'an 2000 avant d'être réformé. La décision de son remplacement pourrait donc attendre 1992. A ce moment, la SNCB réexaminerait la question des coûts énergétiques avant de prendre une décision.

Pour la ligne Bruxelles - Namur - Jemelle - Arlon - Luxembourg, plus particulièrement réservée au trafic des voyageurs, la SNCB prévoit des améliorations d'infrastructure afin de porter la vitesse de référence de 130 km/h (valeur actuelle) à 160 km/h entre la capitale et Ciney, et à 140 km/h au delà vers le sud. Ces aménagements de vitesse représenteraient une enveloppe de 3,3 milliards de francs, et un gain de temps de l'ordre de 8 minutes.

L'avenir de la troisième "grande ligne" du sud-est, Rivage - Trois-Ponts - Gouvy, se présente nettement moins bien.. On sait que les CFL (chemins de fer luxembourgeois) ont décidé d'électrifier le prolongement luxembourgeois de cette ligne sur leur territoire, entre Trois-Vierges et Luxembourg, y compris les antennes Kautenbach - Wiltz et Ettelbrück - Diekirch. Les travaux d'électrification -en alternatif monophasé- sont actuellement en cours entre Luxembourg, Ettelbrück et Diekirch, pour une mise en service prévue en mai 1989. Le tronçon Ettelbrück - Kautenbach - Wiltz suivra ; Kautenbach - Trois-Vierges, lui, est programmé pour 1993. Les CFL, en vertu des usages internationaux UIC, comptent d'ailleurs pousser l'électrification à leurs frais sur une longueur d'environ 10 km à voie unique, jusqu'à Gouvy, gare frontière belge, et gare d'échange CFL/SNCB. Là, la SNCB devrait construire une gare bi-courant dans l'hypothèse d'une électrification de la ligne 42 Rivage-Gouvy en courant continu.

Justement... La SNCB avait bien programmé l'électrification de la ligne Rivage - Gouvy : la décision avait été prise en 1981, et des palabres avaient eu lieu sur le point de savoir quel type de courant serait utilisé, le 3000 volts continu généralisé en Belgique, ou le monophasé alternatif 25 kV beaucoup plus économique au niveau de l'infrastructure et du matériel.

Aujourd'hui, Jacques Cornet déclare que la décision d'électrification de 1981 avait été prise sur base du trafic de coke que la ligne 42 assure encore aujourd'hui entre l'Allemagne Fédérale et les usines luxembourgeoises de l'ARBED. Mais il s'empresse d'ajouter que ce trafic n'existera plus en 1992 d'après les plans européens de restructuration de la sidérurgie. Donc, l'investissement considérable que représente l'électrification ne se justifie plus selon lui...

Que penser de ces déclarations ?

Chacun se réjouira de voir l'Athus-Meuse confirmé dans ses fonctions actuelles. Par contre, les propos tenus par M. Jacques Cornet sur l'avenir de la ligne 42 Rivage - Gouvy ne sont pas rassurants pour la pérennité de cette artère : avec la perte hypothétique du trafic de coke germano-luxembourgeois, et un trafic voyageurs manquant de consistance, que fera la SNCB de cette ligne ? Il semble par ailleurs que les atermoiements belges en la matière irritent particulièrement les Luxembourgeois : dans l'hypothèse où les Belges " délaisseraient" la partie belge de cette artère, quel trafic supporterait encore la partie luxembourgeoise, électrifiée, elle, à grands frais, et qui constitue, avec ses 77 km, plus du quart du réseau grand-ducal ?

Certains prétendent d'ailleurs que toute cette affaire a poussé les CFL, mécontents, à s'adresser, pour la construction de 22 nouvelles automotrices monophasées, à un constructeur français (qui proposait un matériel dérivé de l'automotrice double SNCF "Z2") plutôt qu'au constructeur belge "BN" qui essayait de valoriser son nouveau produit : l'automotrice double omnibus 900 de la SNCB dite "bathyscaphe". C'est donc la société française De Dietrich qui a emporté le marché : elle assemblera les nouveaux engins dans ses installations de Reichsoffen : la partie électrique sera fournie, elle, par Alsthom, tandis que les bogies seront réalisés par ANF-industrie ; la livraison de ce nouveau matériel devrait commencer en avril 1990 à raison d'une rame par mois. Voilà assurément une belle occasion perdue pour BN, à une époque où les carnets de commande sont particulièrement squelettiques dans le domaine ferroviaire.

Une affaire complexe comme chacun a pu s'en rendre compte, et qui n'a pas fini de faire couler de l'encre...

R.M.

Plus d'espoir pour la section Dinant - Givet de la ligne 154 ?

A la suite de l'intervention du sénateur-bourgmestre de Beauraing, Robert Belot, qui souhaitait le maintien du trafic marchandises sur la ligne 154 section Dinant-Givet, le Ministre des Communications, Jean-Luc Dehaene n'a laissé aucun espoir sur l'avenir de cette relation. Il a en effet indiqué que, pour maintenir et renforcer sa position concurrentielle, la SNCB avait pris comme option de concentrer son trafic marchandises sur des lignes performantes et sur un nombre restreint de points frontières. Actuellement, a-t-il par ailleurs précisé, le montant des dépenses de maintien de l'exploitation entre Dinant et Givet n'était plus couvert par les recettes du seul trafic des marchandises subsistant sur la ligne après la suppression, le 29 mai 1988, du trafic des voyageurs.

La SNCB ne manque pas de faire remarquer que ,aux derniers temps du trafic voyageurs, l'occupation des trains était des plus réduites : en 1983 par exemple, lorsque les rames tractées ou autorails de la SNCB desservaient la totalité de la ligne Namur - Givet, le nombre moyen de voyageurs entre Dinant et Givet avoisinait la cinquantaine par jour. Au moment de l'application du plan IC-IR en juin 1984, le trafic voyageurs faillit y être supprimé. Après intervention des autorités locales, on trouva la solution de la desserte de la section Dinant - Givet par réutilisation des autorails SNCF Mézières-Charleville - Givet, dont on mettait à profit le stationnement en bout de ligne pour prolonger le parcours sur les 22 kilomètres qui séparent Givet de Dinant. Mais cette formule ne laissait aucune marge de manoeuvre pour l'établissement d'horaires adaptés à la clientèle : en 1985, le nombre moyen de voyageurs entre Dinant et Givet ne dépassait plus la vingtaine par jour : il faut aussi écrire que la SNCB avait supprimé le point d'arrêt de Hermeton-sur-Meuse. il devenait dans ces conditions difficile, du point de vue de la SNCB, de justifier le maintien d'une desserte voyageurs : elle fut purement et simplement supprimée le 29 mai 1988.

Le trafic des marchandises de la ligne est, lui aussi, en déclin. En 1985, 4215 wagons ont transité entre Dinant et Givet. En 1986, il n'y en avait plus que 3454, en 1987, 1151, et en 1988, 689. En sens inverse, respectivement 7603, 6872, 4686 et 3428 wagons ont franchi la frontière.

Rappelons que, depuis mai 1988, la desserte de Dinant - Givet est réduite à un train de marchandises par jour et dans chaque sens.

La direction de la SNCB va donc proposer en février prochain au Conseil d'Administration la fermeture du point frontière de Heer-Agimont - Givet à partir du 27 mai 1989. Elle souligne que le maintien en service de la ligne exigerait une dépense de 5 millions de francs pour la reconstruction de deux ouvrages d'art qui menacent ruine. D'autre part, elle rappelle que le seul entretien des installations de cette ligne lui coûte 7 à 8 millions par an.

La SNCF, de son côté, a déjà marqué son accord de principe pour la fermeture de la ligne... L'argument, de ce côté, est connu : si la SNCF détenait, en 1970, 60% du marché des transports, elle n'en détient plus que 34% aujourd'hui. Il faut donc faire des choix pour maintenir voire développer la qualité du service.

Les autorités locales viennent néanmoins de se mobiliser pour le maintien de cette ligne internationale, qui eut son heure de gloire au temps du Nord Belge : les autorités namuroises, gouverneur de province en tête, et le Conseil général des Ardennes françaises se sont réunis pour tenter de trouver une solution au problème : l'utilisation de la ligne à des fins touristiques a été évoquée, la sauvegarde de la ligne dans la perspective d'un redémarrage de la clientèle marchandises, et on a décidé le principe d' interventions au niveau gouvernemental belge et français, et même au niveau européen.

Les industriels de la région, côté français notamment, s'inquiètent aussi. Ainsi, à l'usine Tréfimétaux, de Flohimont (F), spécialisée dans la production de tubes de cuivre, au port de Givet, à la société de transport Sanara, importatrice de voitures automobiles par chemin de fer, patrons et ouvriers ne comprennent pas la décision de démanteler une ligne considérée comme une artère importante de communication dans l'optique du grand marché européen de 1992. Pour eux, il est important de maintenir une liaison entre Dinant et Givet, notamment parce qu'elle est le seul lien ferroviaire entre la Champagne-Ardennes, le port d'Anvers et la Rhur. "Si on ne peut plus atteindre Givet par le rail, cela découragera aussi les investisseurs potentiels qui n'accepteront pas d'être enfermés dans la pointe de Givet".

On verra...

Force est néanmoins de constater que l'élagage des points frontières belgo-français se poursuit depuis le début des années quatre-vingts : il y eut d'abord la fermeture du point frontière de Momignies-Anor.

Après Lamorteau-Ecouviez, Le Touquet-Armentières,De Panne, Quiévrain, voici des menaces précises sur Heer-Agimont-Givet en 1989. Il ne reste donc, sur plus de 200 kilomètres de frontière belgo-française, que les points frontières de Mouscron-Tourcoing, Quévy-Feignies, Erquelinnes-Jeumont, et Athus-Mont-St-Martin qui soient commercialement exploités par la SNCB et SNCF. La grande lessive assurément...

R.M.

avec nos remerciements à notre membre M.L. de Namur, qui nous a envoyé une compilation de la presse locale, qui nous a servi de base à la rédaction de cet article (l'Ardennais des 7 et 8 janvier et Vers l'Avenir du 9 janvier).

GTF
A.S.B.L.

Nouvelles de nos membres

Nous avons appris avec grand regret le décès de notre membre Paul Bleus, à l'âge de 67 ans, le 16 janvier dernier.

Dès la création du Musée des Transports en Commun du pays de Liège, Paul Bleus s'était proposé pour assurer des services de permanence. Il aimait tout particulièrement y évoquer ses souvenirs de l'exploitation du Liège - Seraing de l'entre-deux-guerres, et ceux des lignes vicinales Jemeppe-Liège et Jemeppe-Verlaine.

Il avait aimablement accepté de relire les chapitres de notre ouvrage "Les tramways au Pays de Liège" relatifs à cette région en vue non seulement d'apporter précisions et corrections, mais aussi pour restituer au texte une "ambiance" d'époque.

Plus récemment, il avait mis par écrit ses souvenirs de l'exploitation de la ligne SNCB défunte Ans - Flémalle, et de la construction de la ligne 36B Voroux-Kinkempois, en vue de la rédaction de notre livre "Le rail passe par Liège".

A son épouse, Madame Paul Bleus, à ses enfants, le GTF asbl présente ses condoléances émues.

Madame P. Bleus, quai de Gaulle 9, bte 72, 4020 Liège.

LE TGV - NORD EN BELGIQUE : OU EN EST - ON ?

Après la réunion inter-ministérielle du 20 octobre dernier des six pays concernés par le TGV Nord européen, la décision a été prise de réaliser les nouvelles infrastructures à grande vitesse par phases successives en Belgique, ceci principalement afin d'échelonner le financement du projet.

En outre, une étude complémentaire dite "d'optimalisation" du tracé a été réalisée par la SNCB, afin de rechercher des formules de réalisation des branches "Nord" (Bruxelles - Amsterdam) et "Est" (Bruxelles - Cologne), qui aboutiraient à une réduction substantielle des coûts d'investissements.

Finalement, une description précise des tracés - et de leurs variantes possibles - qu'emprunteront les rames à grande vitesse sur le territoire belge a été établie. Cet ensemble de propositions est actuellement soumis à différentes études d'impact qui ont pour buts principaux de privilégier les variantes de tracé les plus respectueuses de l'environnement, ainsi que de déterminer les mesures écologiques à prendre en faveur des sites touchés par le projet.

Lorsque les résultats de ces études d'impact seront connus (vers mars 89), le choix définitif des tracés par le Gouvernement belge interviendra, au plus tard pour septembre 89.
Alors seulement débutera une période de près de quatre années de travaux acharnés, afin de réaliser la première phase du projet.

La première phase.

Celle-ci consistera -du point de vue infrastructures- en :

- la réalisation d'une ligne nouvelle à 300 km/h entre la frontière française (au Sud de Tournai) et Lembeek (au Sud de Bruxelles, sur la ligne actuelle vers Paris), soit 72 km ;
- l'adaptation de la ligne existante entre Lembeek et Bruxelles-Midi (16 km), qui sera quadruplée et portée de 140 à 200 km/h, la traversée du "point noir" de Hal étant vraisemblablement réalisée en souterrain ;
- la construction d'un terminal voyageurs à Bruxelles-Midi, qui sera établi sur l'emplacement actuel des voies 1 à 6.

L'ensemble de ces travaux devra impérativement être achevé pour le 15 mai 1993, date à laquelle le tronçon correspondant de la LGV Nord en territoire français sera mis en service entre Paris et Lille.

Simultanément, la ligne actuelle Lille - Tournai via Baisieux sera enfin électrifiée, mettant fin à un vieux contentieux franco-belge, la SNCF s'étant toujours opposée à cette électrification pour cause de non-rentabilité.

Celle-ci réalisée, certains trains IC de la relation actuelle Liège - Mouscron seront détournés au départ de Tournai vers Lille, où ils assureront la correspondance avec les TGV vers Paris et Londres.

La deuxième phase (1995)

La deuxième phase des travaux à réaliser sur le territoire belge devra être achevée pour 1995, et consistera en la réalisation au départ de Bruxelles des branches "Nord" vers Amsterdam, et "Est" vers Cologne.

1/ la branche "Nord".

Au départ de Bruxelles-Midi, les rames TGV à destination d'Amsterdam parcourront la jonction Nord - Midi et suivront la ligne actuelle vers Anvers entre Schaerbeek et Berchem-lez-Anvers, ligne qui fait déjà l'objet d'une rénovation pour l'instant

A Berchem, un tunnel de 3 km situé à grande profondeur traversera la métropole anversoise de part en part, tandis qu'une gare de passage à 2 voies sera établie en souterrain, à proximité de la gare actuelle en cul-de-sac d'Anvers.

Au débouché de ce tunnel, les TgV rejoindront vraisemblablement l'itinéraire classique vers la frontière hollandaise, via Essen et Roosendael (NL).
Une variante de tracé prévoyant une LGV au sortir du tunnel jusqu'à la frontière est toutefois prévue également.

2/ la branche "Est".

Après transit par la jonction, les rames TGV à destination de Cologne poursuivront par la ligne actuelle entre Schaerbeek et Louvain (26 km), qui sera toutefois portée de 2 (ou 3) à 4 voies, et dont la vitesse maximale sera relevée de 140 à 200 km/h.

A la sortie de Louvain, une ligne nouvelle sera établie en longeant l'autoroute E 40 jusqu'à Ans (dans la banlieue liégeoise), soit une distance de 56 km de site neuf.

La traversée de Liège se fera par emprunt des lignes existantes entre Ans et Chênée, via notamment les célèbres "plans inclinés" de 30‰, dont la vitesse sera légèrement relevée pour les rames TGV.

Après arrêt en gare de Liège-Guillemins, l'itinéraire "Est" se débranchera à Chênée de la sinueuse ligne de la vallée de la Vesdre, par la réalisation d'une ligne nouvelle jusqu'à la frontière allemande, à proximité d'Aix-la-Chapelle (soit 44 km de LGV), comprenant entre autres ouvrages d'art un tunnel de 7 km en rampe de 25 ‰ pour rejoindre les hauteurs du plateau de Herve.
Dans un premier temps, ce souterrain ne comporterait qu'un seul pertuis, ne livrant accès qu'à une voie unique.

De son côté, la DB adaptera son infrastructure existante entre Aix et Cologne, pour la rendre parcourable à 200 km/h (au lieu de 150 actuellement).

De l'écologie déplacée ?

On remarquera immédiatement que la formule proposée pour la réalisation des branches Nord et Est du projet alterne l'utilisation de sites existants et la construction de sites neufs, ceci principalement suite aux résultats de l'étude d'optimalisation dont question ci-dessus, mais aussi à cause des différences d'appréciation selon les régions de l'influence qu'auront les travaux sur l'environnement.

Tandis qu'au Sud du pays, la préférence va plutôt à la construction de lignes nouvelles en site propre - après il est vrai de nombreuses tergiversations provoquées principalement par les agriculteurs - le Nord du pays réagit plutôt de manière inverse, privilégiant l'adaptation des lignes existantes, généralement portées de 2 à 4 voies, avec élévation modérée de la vitesse (de 120 ou 140 à 200 km/h, dans le meilleur des cas).

Mais eu égard aux expropriations qui seront nécessaires à l'élargissement des plateformes, ou au remaniement complet de certains sites traversés, comme Hal, Malines et Louvain, le coût d'adaptation des lignes actuelles sera sensiblement voisin de celui d'une construction en site neuf, pour des gains de temps nettement inférieurs...

Alors, concession maladroite à une écologie entretenue artificiellement ? Les nombreux drapeaux noirs de la contestation "Non au TGV" qui flottent ces derniers temps sur les propriétés riveraines jouxtant la ligne aux abords de Louvain le donnent à penser...

Michel Van Ussel.
9.01.1989

DOSSIER

CONSIDERATIONS SUR LES GARES BELGES, PAR GEORGES FERON

Si les chemins de fer étaient une religion, la locomotive en serait probablement la déesse et la gare le temple, l'église ou la chapelle.

Depuis son invention, la locomotive n'a pas cessé d'inspirer les auteurs. Les ferrovipathes n'éprouvent aucun mal à se constituer des bibliothèques entières à son sujet.

La gare, appelée aussi station et même embarcadère au début de l'épopée du rail, fit parfois l'objet de savantes études mais de rayonnement limité.

Actuellement, l'intéret pour les gares semble se développer. L'engouement pour les réseaux miniatures n'est peut-être pas étranger à ce phénomène.

Faut-il rappeler la merveilleuse exposition, appelée "Le Monde des Gares", créée et présentée au musée Beaubourg à Paris, qui fit un malheur à travers l'Europe. A Bruxelles, on put l'admirer au Palais des Beaux-Arts en 1980. Le catalogue à lui seul était un chef-d'oeuvre.

Sous le titre "Gares d'Antan", Monsieur Paul Pastiels, un distingué cheminot, a publié un recueil de photos de gares anciennes avec des légendes pleines de poésie et de nostalgie. Ce bel ouvrage fut préfacé par Paul Delvaux, grand artiste et chef de gare d'honneur.

Pour couronner ses études universitaires, Monsieur Dominique Verhaegen consacra une remarquable thèse au monde des gares en général et aux gares d'Anvers et de Tournai en particulier.

Ces trois initiatives comblent bien des lacunes et ont fait le bonheur de nombreux amateurs.

* *
*

LES GARES

De nombreux facteurs interviennent dans la conception du plans de gares.

- l'époque (30 premières années = expérimentales) ;
- le lieu d'implantation : localité - région - province - continent ;
- l'exploitant : l'Etat, compagnie privée, S.N.C.V., etc. ;
- la situation financière ;
- l'auteur : architecte - ingénieur ;
- intra- ou extramuros ;
- nature de la gare : terminus - de passage - de coïncidence - d'évitement
  - de voyageurs
  - de marchandises
  - mixte
- le prestige ;
- la nature des matériaux utilisés :
  bois - fonte - fer
  briques - moellons
  béton
  préfabriqué
  acier Korten
  structures modernes
- la mode : engouement pour des styles ;
- le confort - les abris
- l'évolution des techniques.

Le plan de base de la gare intermédiaire a été fixé dès les premières années de l'exploitation des chemins de fer et de manière quasi uniforme.

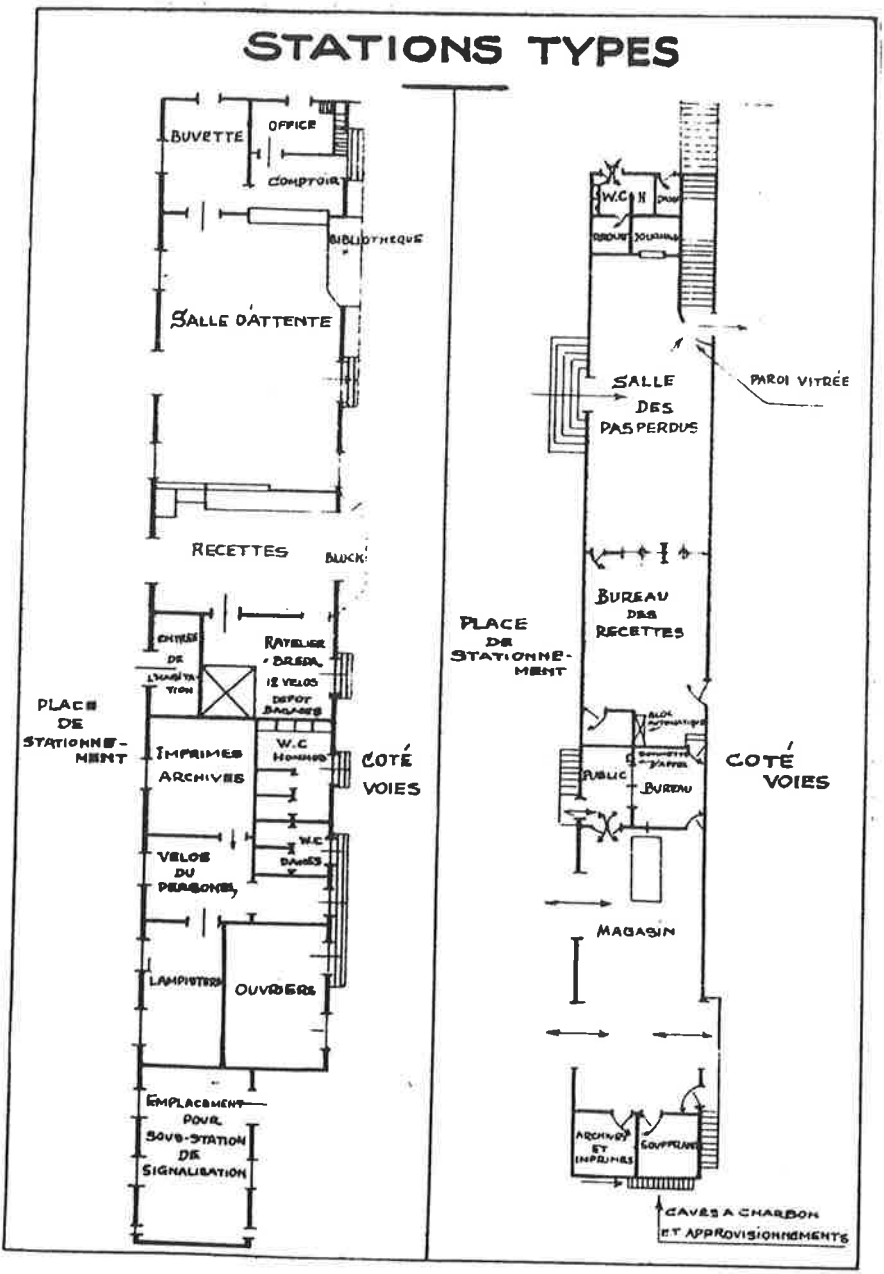
En annexe : deux plans types.
Ils se sont maintenus jusqu'aux environs de 1950.
Par la suite, les techniques et les coutumes évoluent très rapidement.
Les salles d'attente (1°, 2° et 3° classe) sont rassemblées en une seule.
Des locaux comme p.e. les lampisteries disparaissent rapidement.

Les postes de block (signalisation) prennent moins de place (tout-relais) et sont concentrés dans quelques cabines utilisées pour un secteur, un tronçon ou toute une ligne.

Le chef de gare n'habite plus dans la gare.

Des gares sont fermées et parfois remplacées par de modestes abris.

STATIONS TYPES



Pour le commun des mortels, une gare est une gare. Toutes furent conçues dans le même but et selon des plans de base similaires.

On parle souvent d'une "jolie petite gare". Pourtant, il est bien plus difficile de désigner une jolie gare qu'une jolie femme, peut-être parce que ces dernières sont plus nombreuses.

LE STYLE

Produit nouveau, le chemin de fer offrit à l'architecte un vaste champ d'expérience. L'improvisation fut pratiquement la seule règle. Il ne s'agissait pas d'adapter, de moderniser, de modifier tel ou tel aspect de l'une ou l'autre construction, mais il fallut tout créer, définir les locaux nécessaires et les situer dans le corps du bâtiment.

Les conditions générales étaient vagues, intuitives mais ô combien importantes. Il ne fallait sacrifier ni les intérêts des compagnies, ni ceux du public dont il s'agissait d'assurer le bien-être, de même que celui des employés, et ce dans un but unique : une bonne exploitation. C'est à peu près dans ces termes que s'exprimait Maryse Angelier dans son étude "Un siècle et demi de gares françaises" - publ. LA VIE DU RAIL n° 1672 - 17.12.1978.

Les premiers spécialistes, dont Amédée Guillemin, estimaient que la sobriété, la simplicité, la symétrie étaient les trois qualités essentielles d'une gare. La gare étant un édifice public, et aussi une construction à caractère industriel (créant même ce caractère) c'est "*l'utile lui-même qui doit fournir les éléments du beau*" (Amédée Guillemin)

Ce dernier s'interroge au sujet des entablements, des portiques et il se demande si les façades massives sont à leur place dans les chemins de fer.

Tout comme PERDONNET, il accorde sa préférence aux gares dont les dispositions extérieures sont judicieuses. Ces deux spécialistes français estimaient qu'en général, les gares de leur pays étaient de bon goût.

Avec un brin de chauvinisme et pour confirmer leurs dires, ces deux auteurs déclaraient que l'on ne trouvait pas dans les gares françaises l'anachronisme bâtard, si cher aux voisins d'outre-Rhin, qui fait entrer les locomotives sous des voûtes en ogives, flanquées de tours crénelées, style Moyen-Age; ni cette gauche lourdeur des stations anglaises qui empruntent à la Grèce antique, pour le ciel brumeux du Nord, les portiques et les colonnades des temples sacrés.

Il est un fait que les gares intermédiaires ont beaucoup plus de points communs que les grandes installations. On leur a d'ailleurs reproché leur uniformité. Des schémas types ont en effet été établis mais il serait faux de conclure à un manque d'intérêt esthétique, à une absence totale de diversité; incontestablement, il s'agit déjà d'un problème de coût, il ne peut être question de réaliser pour chaque station un monument. La variété naîtra donc des matériaux employés, des adaptations des dimensions aux besoins locaux.

Jusqu'ici il a été fait référence à des auteurs français. Leurs jugements peuvent être transposés à la Belgique aussi bien qu'à la plupart des autres pays, tant les problèmes furent les mêmes et reçurent des solutions fort proches les unes des autres.

De ce qui précède, on peut déduire que de nombreux facteurs interviennent dans la conception d'une gare. Résumons les principaux sous forme de tableau :

- l'époque;
- la localité, la région, le pays, le continent;
- l'exploitant est l'Etat ou une compagnie privée; ou encore, les Vicinaux, les départementaux, les compagnies ou des sociétés urbaines;
- la situation financière;
- la discipline de celui qui conçoit la gare < Ingénieur / Architecte + les écoles;
- intra- ou extramuros;
- la nature de la gare :
  . terminus
  . de passage
  . de coïncidence
  . d'évitement
  . de voyageurs
  . de marchandises
  . mixte
- la nature des matériaux utilisés pour la construction :
  . bois
  . fonte
  . fer
  . briques - moellons...
  . béton
  . préfabriqué
  . acier Korten
  . structures modernes

- l'engouement pour un style :
  . les classiques
  . toute la gamme des néo- classique
  renaissance
  gothique
  etc.

- le confort - abris de tous genres

- l'impact des styles développés au cours des expositions universelles et internationales.

EPOQUES

La première ligne de chemin de fer en Belgique fut inaugurée le 5 mai 1835. Elle reliait Bruxelles Allée Verte à Malines.

Comme en France, il fallut improviser dans tous les domaines et tout spécialement, pour la conception des stations. La première gare de l'Allée Verte fut aménagée extra-muros. C'était un simple enclos d'où partait la "route de fer". Les installations servant à l'embarquement et au débarquement des voyageurs étaient des plus rudimentaires. Un pavillon en bois abritait les employés peu nombreux car le service n'était pas bien compliqué à cette époque.

A Malines, les installations étaient encore plus modestes. En 1836, la première gare anversoise fut inaugurée. Construite en bois, elle a déjà pris du volume. La réalisation d'une ligne de chemin de fer de Bruxelles à Paris commença par l'inauguration du premier tronçon de Bruxelles à Tubize. Une gare modeste, mais comprenant déjà tous les départements qui deviendront classiques, est créée. La gare fut construite intra-muros à la demande de la ville. Elle se situait à l'emplacement de l'actuelle Place Rouppe, à la rue des Bogards, d'où son nom "Bruxelles Bogards" et de l'actuelle avenue de Stalingrad. Elle dura trente ans.

Selon J.P. Cluysenaar, dont il sera question plus loin, quasi-toutes nos premières gares furent conçues par des ingénieurs dont G. de Ridder, ce qui expliquerait leur caractère fonctionnel et leur aspect sévère et dépouillé.

En parcourant la liste des créateurs de nos premières gares, il faut cependant se rendre à l'évidence : les architectes se manifestaient déjà en masse au portillon dès les premières années de l'épopée ferroviaire.

Voyons quelques tentatives de classification des époques en matière de gares.

Dominique Verhaegen (voir page 1)

Dominique VERHAEGEN : considère trois grandes périodes :

1) Premières constructions 1835-1860
Édifices néo-classiques construits peu avant et après l'entrée d'Auguste PAYEN à l'administration des chemins de fer (1841) - on assiste à l'éclosion de styles originaux, apparentés au RUSTIQUE et au NEO-MEDIEVAL, avec comme prototypes, les gares réalisées par J.P. CLUYSENAAR pour les lignes de Dendre et Waas.

2) De 1860 à 1890
Une série de grandes gares voient le jour : les premiers specimen (1860-70) sont construits selon la tradition néo-classique mais sous une forme plus "fleurie" et selon un plan précis. La montée des nationalismes, liés à l'efflorescence du ROMANTISME, diversifie les sources et suscite l'apparition des styles néo-gothique et néo-renaissance flamande (1870-90) au moment où il s'agit de remplacer les édifices ferroviaires primitifs devenus impropres à l'exploitation.

3) De 1890 à 1914
Les différents styles se combinent, se juxtaposent dans des monuments prestigieux de nature à donner une idée de progrès et de modernisme.

Une intéressante étude sur les gares au point de vue artistique fut publiée par "Openbaar Kunstbezit in Vlaanderen", 18e année - n° 3, août-septembre-octobre 1980.

L'auteur donne également une subdivision en trois époques mais elle s'écarte sensiblement de celle qui précède.

Il les situe en fonction des modes d'exploitation :

1) 1835-1844
Création et exploitation des axiales Nord-Sud et Est-Ouest par l'Etat belge, sous le contrôle permanent du parlement. On assista à la construction d'un grand nombre de gares standardisées mais aussi de quelques réalisations de prestige.
ex. : la gare de Tirlemont (1836-1840) : le dernier projet de l'ingénieur G.J. de Ridder

la première gare de Bruges selon les plans de A. Payen (1838) qui conçut la seconde gare de Bruxelles-Midi.

2) 1844-1870
L'État a réalisé son projet initial; il accorde de nombreuses concessions à des compagnies privées de chemin de fer. Pour des motifs de prestige et parfois dans un but publicitaire, certaines compagnies feront construire des gares sortant de l'ordinaire, p. ex. celles de la Compagnie Dendre-et-Waes, conçues par l'architecte J.P. Cluysenaar.

3) Après 1870
Rachat des lignes privées - L'infrastructure et le matériel roulant seront conçus selon et adaptés aux nouvelles voies de communication. Des hommes politiques en arriveront parfois à s'assurer un bon électorat en promettant d'user de leur influence au Parlement pour obtenir une gare luxueuse.
Parfois des gares imposantes furent construites pour récompenser les électeurs pour ce qu'il était convenu d'appeler un "bon" vôte.
Laissons la responsabilité de ces affirmations à leur auteur, J. DEVYS in "Les chemins de fer belges"- Paris 1910 - p. 197.

Une constatation générale s'impose : en dehors de leur structure fonctionnelle, les gares et surtout les gares importantes, furent conçues selon les règles du jeu fixées aux époques successives. Elles furent donc néo-classiques - néo-gothiques - éclectiques - art nouveau - lorsque ces différentes écoles furent au goût du jour. En cela, elles furent comme les humains qui suivent la mode, généralement sans raisonnement valable. Certaines tendances furent plus qu'éphémères, mais les constructions demeurent.

Il est heureux que des associations se soient fixées pour but de veiller au maintien ou à la restauration de témoins du passé. De ce fait, il leur arrive d'être les gardiens de la laideur et du mauvais goût. Il serait absurde de prétendre que tout ce qui est vieux est beau et valable. Les goûts et les couleurs ne se discutent pas. Qui sera l'arbitre ? Bien souvent, ce sera l'état des finances !

Le dernier quart du XIXe siècle fut une période de remise en question, de réflexion, de tâtonnements et ce aussi bien dans le domaine des locomotives, des voitures, que celui des constructions.

On vit apparaître des gares dites provisoires. Certaines existent encore de nos jours. Relevons l'exemple de Luttre Pont-à-Celles. Cet édifice évoque le provisoire. L'armature métallique apparaît partout, comme un colombage. Les autres espaces sont constitués de maçonnerie, de portes et de fenêtres.

A la même époque, on relève un nombre important de nouvelles gares que les spécialistes classent sous l'étiquette de style national. Ce style n'a rien de provisoire. Bien au contraire, les constructions robustes et élégantes semblent destinées à braver les siècles : p. ex. Hal-Harelbeke-Vilvorde-Audenarde-Manage-Jurbise-etc.
Manage céda la place à une gare moderne. Harelbeke fut sauvée de justesse et se trouve enclavée dans une construction moderne. L'effet n'est pas heureux.

Pour conclure ce chapitre, on peut dire que les trois premières décades de l'histoire de nos chemins de fer constituèrent la période expérimentale par excellence. Partant de quelques modestes pavillons en bois, la structure de la gare a pris forme et s'est maintenue jusqu'à nos jours tout en subissant les effets de l'évolution des méthodes, des techniques et de l'esprit du temps.

Le Professeur, Ingénieur Architecte L. Cloquet a décrit ces phénomènes dans son TRAITE D'ARCHITECTURE publié en 1900 tôme 4 - page 316.

En 1962, M.G. Hendrickx, Architecte Principal à la SNCB écrivait dans la revue sociale "LE RAIL" que nos gares deviennent de plus en plus fonctionnelles et que les styles évoluent à un rythme de plus en plus rapide. Ce qui est ultra moderne aujourd'hui sera largement dépassé dans dix ans.
Monsieur Hendrickx estimait que le style régional se maintiendrait plus longtemps que le style dit d'avant garde.

En 1972, Monsieur Bibauw, Ingénieur en Chef à la Direction de la Voie et des Bâtiments de la SNCB estimait que l'utilisation de constructions standardisées risquait de s'imposer pour des motifs budgétaires.

C'était en quelque sorte assez prémonitoire, car la crise ne devait se faire sentir qu'à partir de la fin de l'année 1974.

Il est à craindre que les restrictions budgétaires et la perspective d'un vandalisme de plus en plus répandu n'amènent la SNCB à ne plus concevoir que des block-houses en guise de gares.

L'IMPACT DU PAYS, DE LA REGION, DE LA LOCALITE SUR LE STYLE DE LA GARE

Compte tenu de leur but et de leur fonction, toutes les gares doivent être conçues selon un même plan de base. Pourtant l'inspiration de l'architecte n'échappe pas à l'influence de l'esprit, des us et coutumes, des traditions d'un pays ou d'une région.

Il est indéniable que l'aspect des gares varie de pays à pays. Herbesthal, devenue gare belge après la première guerre mondiale, était typiquement prussienne. Démolie, il faut se la représenter en consultant d'anciens documents ou en allant voir la gare de Düren, d'un même style.

Les gares de Wavre, Heverlee, Eghezée, sont typiquement belges quoique de styles totalement différents. Par contre, les anciennes gares du Nord Belge, c-à-d d'Erquelinnes à Charleroi, de Namur à Liège-Longdoz et de Namur à Dinant étaient indéniablement françaises.

Les gares des compagnies M.T. et G.T. (Malines-Terneuzen et Gand-Terneuzen) étaient également très typiques et offraient la particularité d'être à la fois belges et hollandaises.

Jusqu'à présent, il n'a pas été possible de parler de gares flamandes ou wallonnes, tout simplement parce que leur construction fut toujours décidée par l'administration centrale à Bruxelles, par des fonctionnaires pensant "national".

Des "connaisseurs" définissent les gares de Cluysenaar comme typiquement flamandes. C'est beaucoup dire. Elles sont de Cluysenaar, un point c'est tout. Alost est le seul bâtiment qui soit resté fidèle à ses origines Cluysenariennes. Les gares de Ternat-Lessines-Schellebelle ont subi tant d'altérations que seuls les personnes averties peuvent encore déceler leur origine.

Peut-être serait-il intéressant de comparer les képis et les uniformes des cheminots de l'Etat, de la SNCB, la SNCV des compagnies aux gares respectives. Il est clair que l'on retrouverait de nombreux points communs en ce qui concerne la conception et le style.

Laissons la parole à l'architecte Cluysenaar. Il l'exprime si bien.

D'après le cahier des charges relatif à la Compagnie du Chemin de fer DENDRE et WAES, les bâtiments du chemin de fer de Tournai à Jurbise devaient servir de modèles pour ce qui est des constructions. Mais la Société, appréciant les modifications que l'on pouvait apporter aux différents édifices, sous le rapport de l'utilité et de l'esthétique, préféra s'imposer une dépense plus grande et ériger des bâtiments selon des plans nouveaux. Ce travail délicat me fut confié.

Grâce au sentiment artistique de la Compagnie, j'ai pu sortir des traditions jusque-là suivies en Belgique, m'inspirer de la destination de chaque bâtiment et du caractère du cadre qui l'entourait. La variété d'aspects et d'impressions, voilà ce que l'on recherche en voyage : trop souvent la monotonie est une cause d'ennui sur un chemin de fer dont les rails se

prolongent identiques et dont les constructions se succèdent uniformes.

Même emporté par un convoi lancé à toute vapeur, le voyageur aime jeter un regard sur des objets qui diffèrent, qui changent de distance en distance.

Du reste, les constructions que j'ai faites ne pouvaient point aspirer aux vastes dimensions employées dans quelques pays : elles peuvent se borner aux exigences du service, mais je me suis efforcé d'annoblir ces exigences par un cachet d'art et par le sentiment du pittoresque.

Tous les bâtiments sont construits en briques dites "papesteen" de Boom de 18 cm de longueur, cuites au bois de sapin, offrant une belle couleur rouge et beaucoup de solidité. Les plinthes et cordons sont en pierre bleue de Soignies ou de Maffles, les corniches de bois découpées en sapin du Nord. Pour les toits, j'ai employé des tuiles plates à double rebord. Le mélange des tuiles rouges et bleu-noir produit un effet agréable à la vue. Au moyen de ces différents matériaux et à l'aide de combinaisons simples et faciles, je crois être parvenu à poser quelques nouveaux jalons d'une architecture pittoresque et variée, dont le caractère s'harmonise très bien avec l'aspect de la campagne et le voisinage des maisons ou des arbres qui forment comme le cadre de ces constructions.

L'EXPLOITANT DE LA LIGNE OU DU RESEAU IMPOSE SES VUES EN MATIERE DE CONSTRUCTION DE GARES

L'Etat ou les Compagnies subissent toujours et de manière plus ou moins importante, l'influence de l'environnement. Cet aspect a été commenté au chapitre précédent.

En outre, la politique que les exploitants souhaitent mener ou qu'ils peuvent appliquer en matière de construction est souvent fonction des moyens financiers disponibles, de limites qu'ils s'imposent pour des motifs divers ou encore, de la politique de prestige ou de publicité à défendre. Une forme d'indifférence ou de manque de dynamisme peut aussi se manifester en cette matière, avec les conséquences que l'on devine.

La Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux disposa, à une certaine époque, d'un réseau ferré aussi important que celui de l'Etat, du moins en ce qui concerne l'étendue. La nature des services à assurer, les trajets réduits, la faible vitesse, l'écartement métrique, etc. firent que la SNCV fut ce qu'il est convenu d'appeler un chemin de fer secondaire ou départemental comme on dit en France. Cela se traduit aussi dans la conception des gares de cette Société. Elles sont aussi variées et aussi typiquement de chez nous que celles du "grand chemin de fer" mais nettement plus modestes et rarement du type prestigieux.

LES GARES ET LES FINANCES

Le mot "finance" revient comme un leitmotiv dans l'histoire des chemins de fer et des gares. Il est indéniable que la situation finacière d'un pays ou d'une société se reflète dans l'aspect et les dimensions des constructions. Cette affirmation s'applique aussi au commun des mortels.

Un fait majeur s'impose dans toutes ces considérations. Le rail disposa durant plus d'un siècle du monopole intégral des transports. Non seulement il pouvait se suffire à lui-même mais en plus il était la vache à lait du Gouvernement. Dans pareille situation, on peut se permettre de laisser carte blanche aux architectes.

A la même époque, les compagnies et les vicinaux bénéficiaient du même monopole mais leurs actionnaires ne faisaient pas de sentiment. Pour eux, une seule chose comptait : les dividendes. Par conséquent, l'architecture, vue dans cette optique, devait rester secondaire.

Cette époque lointaine est révolue. Un franc n'est plus un franc et ceux qui manquent, manquent cruellement.

La difficulté est parfois génératrice de bonnes idées. Qui oserait dire que les nouvelles gares de Huy, de Ciney, de Marbehan, Genk, Roulers, Deinze, De Pinte, Lillois et d'autres conçues en des temps déjà difficiles, ne sont pas des réussites ?

LES GARES SELON LES INGENIEURS ET LES ARCHITECTES

Les premières gares furent conçues par les ingénieurs qui, à cette lointaine époque, étaient les grands sorciers de la religion ferroviaire.

Très tôt, les architectes se manifestèrent. Les ingénieurs, fonctionnels par nature, n'étaient pas dépourvus d'imagination. Les archtitectes, se prenant à tort ou à raison pour des artistes, accordèrent plus d'attention au style.

Par suite de l'évolution des techniques, l'art de bâtir est devenu tellement complexe que les ingénieurs et les architectes se virent contraints de travailler la main dans la main.

J.P. Cluysenaar déclara qu'il partait en guerre contre l'esprit fonctionnel des ingénieurs. Ses créations sont très typiques. Sont-elles plus jolies que celles des ingénieurs ? La question reste posée. Il est un fait que les galeries St-Hubert à Bruxelles, conçues par Cluysenaar, semblent conserver une extraordinaire jeunesse. Par contre, ses gares semblent tout juste convenir au décor des chemins de fer de nos arrières grand-parents.

On parle avec admiration de la cathédrale néo-classique d'Anvers Central, conçue par l'architecte de la Censerie au début du XXe siècle. Encore une fois, la question se pose : est-ce une belle gare ? Certes, elle est imposante, mais si elle était une cathédrale, pourrait-on y prier ?

La réalisation des portiques et des armatures fut confiée à des ingénieurs. N'est-il pas injuste que l'on ne parle jamais de ces derniers ? F. Seulen conçut la gare néo-renaissance de Schaerbeek, à armatures métalliques apparentes. Cette oeuvre du début du siècle garde une étonnante jeunesse, même plus que la gare de Bruxelles Midi, de MM. Blomme et Petit, inaugurée en 1952 et qui est déjà entrée dans l'histoire de l'archéologie industrielle.

Seulen était à la fois architecte et technicien. Est-ce là la clé de l'énigme ?

GARES INTRA-MUROS ET EXTRA-MUROS

Au début de l'ère ferroviaire, ni les villes ni les autorités militaires ne voulaient entendre parler de gares ou de lignes ferrées pénétrant dans l'enceinte des villes, à la fois pour des raisons stratégiques et économiques.

L'Allée Verte et la Gare du Nord étaient situées en dehors de l'enceinte de la ville. La ville de Bruxelles insista vivement afin que la première gare du Midi "Bruxelles Bogards" fut construite à l'intérieur des murs ou de ce qui en restait. Les chemins de fer furent exonérés des taxes frappant l'importation des marchandises.

Malines eut une gare en dehors de la ville. Entre la gare et la cité, un nouvel habitat se développa de manière prodigieuse.

A Anvers comme à Diest, villes fortifiées, les gares furent construites en bois afin de pouvoir être incendiées en cas de guerre.

La gare d'Anvers (Borgerhout) fut remplacée par la cathédrale de la Censerie. L'ancienne gare fut transférée à Termonde où elle fut incendiée par les Allemands en 1914.

Par la suite et dans la plupart des cas, le bâtiment de la gare fut toujours construit du côté principal de la cité. Au côté opposé se développèrent des quartiers populaires et industriels : comme par exemple à Bruxelles Ouest, à Malines, à Mons, à Namur, etc.

LA NATURE DE LA GARE

Une gare peut être tête de ligne, de coïncidence, de passage, d'évitement, intermédiaire, de voyageurs, de marchandises ou mixte.

Cette définition est tellement claire qu'elle n'appelle aucun commentaire.

Une gare terminus ou tête de ligne connait une ambiance très particulière. Les plus vieilles générations se souviennent très bien des gares de Bruxelles Nord et du Midi. On retrouve encore des gares de ce type et leur ambiance, dans les pays voisins.

A Bruxelles, la jonction Nord-Midi a profondément bouleversé cette conception. De têtes de lignes, les deux gares sont devenues gares de passage, au plus grand bien des voyageurs.

Cette conception commence à être pratiquée à l'étranger.

A l'époque de la vapeur, une gare tête de ligne était fort complexe. Il fallait changer de front à longueur de journée, d'où les manoeuvres incessantes et la nécessité de prévoir des ponts tournants à proximité.

Le train électrique et les rames réversibles ont rendu une énorme souplesse aux gares terminus. Anvers Central, Knokke, Blankenberge-Ostende, Adinkerke-La Panne en sont le véritable témoignage.

Toutes les considérations qui précèdent ne peuvent pas nous faire oublier que la gare devait être à la fois le siège d'activités typiquement ferroviaires et en même temps constituer un lieu sûr et de détente pour les voyageurs. Dans le passé, les restaurants des gares étaient quasi toujours des relais gastronomiques. Il y avait des salles d'attente de trois classes différentes. Jusqu'au moment de l'embarquement ou dès l'arrivée en gare, le voyageur devait y trouver un abri.

La gare, implantée du côté de l'agglomération ou de la partie la plus importante de celle-ci, offrait non seulement ses salles de pas perdus et les salles d'attente aux visiteurs comme aux voyageurs.

En allant prendre le train, le voyageur trouvait un quai couvert par une sorte de véranda longeant la ou les façade(s) principale(s).

Sur le quai opposé, il y avait généralement un abri à larges fenêtres pour voir arriver le train.

Dans les gares plus importantes, disposant par exemple de dix voies, on construisit de vastes impériales ou toitures couvrant toute la superficie de la gare accessible au public.

En Belgique, ces constructions monumentales ont disparu, à l'exception de Bruxelles Tour et Taxis et d'Anvers Central.

On a eu recours à des abris sur portiques de formes diverses. Certaiens gares modernes ont à nouveau été pourvues de grandes toitures rectangulaires de construction tubulaire qui ne manquent pas d'une certaine élégance.

LA NATURE DES MATERIAUX ET LA CONCEPTION DES GARES

Les premières gares devaient être tout naturellement des constructions très provisoires. Le bois fut donc le matériau par excellence.

On verra évoluer l'architecture au fur et à mesure de l'apparition de matériaux nouveaux : la fonte, le fer, les briques et la pierre naturelle, le béton, l'acier et enfin, les structures modernes préfabriquées dans lesquelles on retrouve l'alluminium, le verre, les plastiques, les fenêtres à double vitrage, le polyester, etc.

Les toitures constituent une étape très marquante dans ce domaine. Elles sont de plus en plus transparentes et les coupoles sont de plus en plus fréquentes. La nouvelle gare d'Eupen fait penser à une serre. On y jouit d'une extraordinaire sensation de dégagement et de liberté. Elle donne une impression de virilité. Pourtant, elle fut conçue par une femme !

La nouvelle gare de Zaventem fut construite il y a quelques années, en acier Korten. Elle est très confortable. Côté rue, elle ne manque pas d'élégance, bien qu'elle ne soit pas en parfaite harmonie avec l'environnement. Côté voie, la construction comporte de grands panneaux d'acier rouillé qui étonnent et laissent rêveur... L'ingénieur architecte en est très fier. Il déclare que l'on ne peut pas continuer à construire des gares selon des normes périmées.

Après la seconde guerre mondiale, de nombreux B.V. (Bâtiments à Voyageurs) furent reconstruits en tenant compte des nouveaux systèmes d'exploitation et del'apparition de nouveaux types de matériaux. Notons par exemple la concentration de la desserte des signaux. Le pupitre de commande est placé au centre des B.V. La vue sur les voies n'est plus indispensable grâce au T.C.O. (Tableau de Circulation Optique). Les services des marchandises ont été regroupés dans certains centres. Des bâtiments comme les lampisteries ont disparu. Le chef de gare n'habite plus sur place.

LA GARE, LES STYLES ET LA MODE

Cet aspect des choses a déjà été examiné dans les chapitres qui précèdent. On n'y reviendra dons pas.

La Belgique fut une terre d'expositions internationales et universelles. Chaque "expo" semble avoir développé un style nouveau et très particulier. Les habitations privées, les bâtiments de l'administration et les gares n'échappèrent pas à la règle.

Les châteaux d'eau, les cabines de signalisation et d'autres constructions de Voroux et de Forest, par exemple, sont typiques de style expo 1935.

Les gares de Genk, Deinze, De Pinte sont marquées par les souvenirs de l'expo '58.

AUTRES CONSIDERATIONS AYANT EXERCE UN IMPACT SUR LE STYLE ET LA CONCEPTION DES GARES

Aspects urbanistiques et socio-économiques

Les gares prirent rapidement une telle importance que les créateurs se virent contraints de leur attribuer certains signes de reconnaissance.

Très vite, les gares compteront parmi les bâtiments publics les plus importants des villes et des communes du XIXe et du début du XXe siècle.

La gare va assurer un rôle d'accueil. Durant un siècle, les grands de ce monde seront reçus à la gare pour se rendre ensuite à l'hôtel de ville.

L. Cloquet, déjà cité, déclare dans son Traité d'Architecture : "... les gares sont les portes des villes, dont elles forment l'entrée principale".

Pour le commun des mortels, la gare joua longtemps le rôle de carte de visite des localités desservies. La gare était censée donner une idée de l'importance de la cité. Son volume et sa valeur devaient être à l'image du volume et de l'importance du produit économique de la région.

La gare a remodelé la physionomie des villes et des campagnes. Elle a bouleversé les pôles d'intérêt, les centres nerveux des localités où elle s'installait. Mais le reflet n'est pas toujours celui de la splendeur et après les années de richesse - et donc de gares monumentales - nous sommes réduits à la recherche de solutions moins coûteuses afin de subordonner les constructions aux strictes nécessités.

Le monument céda la place au fonctionnel.

Dans sa préface au livre "Gares d'antan" de Monsieur Paul Pastiels, Paul Delvaux disait, en 1975, "je trouve qu'il est dommage qu'on démolisse certaines vieilles gares, comme celle de Boitsfort, pour les remplacer par des chalets d'exposition qui n'ont aucun charme, qui n'ont rien du tout..."

Nous ne voulons pas contredire le maître, mais il faut savoir que l'ancienne gare de Boitsfort, qui ne manquait pas de charme, était rongée par l'humidité et le salpètre et qu'elle était devenue invivable pour le personnel et les clients.

Le pavillon provisoire qui la remplace n'est pas vilain mais il est peu probable qu'il puisse inspirer le grand peintre.

L'architecture ferroviaire

On parle de "style chemin de fer" stéréotypé : il n'existe pas.

L'ère prestigieuse de la conquête du rail est révolue, ce qui entraîne la suppression de nombreux témoins du passé : installations mécaniques de signalisation, les passages à niveau, les verrières, les grues hydrauliques, les châteaux d'eau, les locomotives : le maintien sur place de ces appareils et autres reliques est impensable. Les laisser tourner à rien, à défaut d'entretien, serait pénible. La SNCB a déjà tant de mal à maintenir en bon état les équipements nécessaires à l'exécution du service ! La Société sauve et restaure de nombreux témoins du passé : le dépôt du musée à Louvain en offre une éloquente illustration

Il ne suffit pas de classer une gare pour la sauver. La SNCB conserve les charges de maintenance et de restauration des installations classées.

La Société à elle seule ne peut faire parer aux énormes dépenses exigées pour le sauvetage de vénérables témoins du passé. Mais qui viendra à son secours autrement que par de bonnes paroles ?

* *
*

Le 01.10.1986

MATERIEL MOTEUR

Statistiques du matériel moteur

période novembre-décembre 1988

SORTIES DE GRANDE REVISION

De l'AC Salzinnes (HLE/HLD/HLR)
8220 - NK - 18/11.

De l'AC Malines (HLE/AM/AR)
708 - FSRE - 10/11 827 - FSRE - 19/12 729 - FHS - 27/12
608 - GT - 28/11 2315 - FEO - 21/12

RADIATIONS

HLD 5912 - PV 273 5924 - PV 276 5941 - PV 279
5916 274 5930 277 5945 280
5919 275 5937 278 5950 281

Anvers-Dam (1955). Radiations après mises en parc. PV du 11/10/88 de l'AC Salzinnes approuvés par la direction M le 27/10. Date hors écritures : le 1/12/88.

HLD 6001 ('60) PV 283 6034 ('65) PV 286 6067 ('65) PV 289
6003 ('60) 284 6040 ('65) 287 6070 ('65) 290
6004 ('60) 285 6048 ('65) 288

St-Ghislain - avarie au moteur diesel ou radiation après mise en parc. PV du 27/10/88 de l'AC Salzinnes, approuvés par la Direction M le 24/11. Date hors écritures: 1/12/88.

HLD 6016 ('64) - PV 291 - entretien Merelbeke
6042 ('65) 292 St-Ghislain
6073 ('65) 293 Merelbeke
6086 ('65) 294 idem
6089 ('65) 295 St-Ghislain

Cédées au service de la Voie. Déstandardisation série 60. PV du 27/10/88 de l'AC Salzinnes, approuvés par la direction M le 24/11. Date hors écritures : 1/12/88.

AM 070 (1954) - Kinkempois - mauvais état de la caisse. PV 88-06 du 10/11/88 de l'AC Malines, approuvé par la Direction M le 30/11. Date hors écritures : 31/12/88.

TRANSFORMATIONS (AM 1954 en 54 P) (automotrices postales)

128 > 971 (10/11) 120 > 973 (1/12) 111 > 975 (19/12)
084 > 972 (21/11) 110 > 974 (7/12)

MISES EN SERVICE

AM Au 1/11 : 910 Au 1/12 : 911 & 912

Le matériel moteur sous la loupe

Les locomotives diesel série 59

A peine annoncions-nous dans notre numéro précédent (page 21) que les six dernières locomotives série 59 seraient définitivement retirées du service au 1er janvier 1989 qu'un sursis autant inespéré qu'inattendu avait pour effet de postposer cette échéance à la fin mai. Il vous reste donc quelques mois pour traquer ces engins qui ne circulent pratiquement plus que dans la région anversoise, du moins de manière régulière.

Si le dernier "carré" survit actuellement à Anvers (Dam), n'oublions pas que toutes ces locomotives (201.001 à 201.055 à l'origine) ont été rodées à l'atelier de Kinkempois en 1955, à leur sortie du hall de montage des usines Cockerill, toutes proches.

La 5927

Outre la 5910 (remise en livrée d'origine et conservée en état de marche par la SNCB), la 5927 semble également préservée d'une mise à la ferraille sacrilège, puisqu'elle a été vendue au BVS, l'exploitant de la ligne touristique Termonde - Puurs. Le transfert de cette locomotive de son ancien atelier propriétaire (Merelbeke) vers Termonde a été réalisé le 17 décembre.

Cette Association serait également désireuse d'acquérir une "60 transistorisée", à savoir la 6106, également de Merelbeke.

Si cela se réalisait, il s'agirait de la toute première locomotive série 60 à être préservée, la SNCB ayant clairement manifesté son opposition à pareille conservation, bien que...

La 6025

Ce matricule anonyme deviendra peut-être célèbre dans quelque temps. C'est en effet cette locomotive -en instance de démolition- qui a été choisie en définitive pour servir de "matériel didactique" à l'AC Salzinnes, en remplacement de la 6006 initialement pressentie (voir Trans-fer n° 60 page 22).

On s'est en effet rendu compte in extremis que la motorisation des 60 "prototypes" en cours de démolition à Salzinnes (les 6001, 03 et 06) était similaire à celle qui équipe les locomotives de manoeuvre série 73.

La récupération des moteurs a dès lors été ordonnée, en vue de la constitution d'un stock de pièces de rechange.

Du même coup, la 6006 se trouvait privée de son moteur diesel, ce qui était plutôt gênant pour une locomotive destinée à figurer lors d'expositions...

Une 60 de série lui a donc été préférée pour remplir ce rôle. Il n'est toutefois pas question de la remettre en état de marche. Pour l'instant...

La locomotive diesel 8060

C'est cette locomotive de manoeuvres (ex-Schaerbeek), radiée le 1er novembre 88, qui servira de "moteur", au propre comme au figuré, pour la coopérative TECMA de Mariembourg, chargée d'exploiter désormais la totalité de la ligne 156 Mariembourg - Chimay - Momignies (voir Trans-fer n° 60 page 13).

Louée dans un premier temps à la SNCB, cette locomotive pourrait être acquise par la coopérative, si les résultats d'exploitation donnent satisfaction.

Mac'Machine - 1/89.

39e salon international des chemins de fer

Les dates sont fixées comme suit : du mardi 11 avril 1989 à partir de 14 heures au dimanche 16 avril à 18h30. Gare Centrale à Bruxelles.

Visites d'atelier organisées par l'ARBAC, asbl

Mercredi 08.03.89 : SNCB Atelier de traction Merelbeke
Mercredi 22.03.89 : SNCB Atelier de traction Anvers-Dam
Demandes de participation à adresser à l'ARBAC, gare centrale à 1000 Bruxelles, en joignant une enveloppe timbrée à 13F, portant nom et adresse. Priorité de participation est accordée aux membres ARBAC.

Petite annonce

En vue de la rédaction d'un ouvrage historique, recherche tout document ou information (photos, cartes postales, extraits d'indicateurs, anecdote...) concernant la ligne 128 Ciney - Yvoir. Retour des documents garanti après usage. Ecrire à J.P. Hamblenne, BP1446, 1420 braine-l'Alleud.

LES ATELIERS PROPRIETAIRES DU MATERIEL ELECTRIQUE DES ORIGINES AU 2 JUIN 1984, PAR ROBERT HUYSMAN

Les automotrices électriques

(abréviation: Am)

A. Matériel ayant appartenu sans interruption à l'atelier de Schaerbeek.

1. Les 12 Am tranche 1935, rames 1 à 12, devenues A1 à A12 en 12/1953.

Composition des rames :
- motrices SEM 7713 à 24 devenues 217.001 à 012 en 04/1948.
- remorques BC 8513 à 24 devenues 215.201 à 212 en 04/1948.
- remorques B 8201 à 12 devenues 212.201 à 212 en 04/1948.
- motrices ACEC 7301 à 12 devenues 213.001 à 012 en 04/1948.
- remorques Ragheno 1939 N° 8325 à 8340, devenues 213.201 à 216 en 1950, intercalées par groupe de 2 entre motrice ACEC et remorque B.

Les voitures provenant des diverses rames et navettes ont été mêlées au fil du temps. 7 Am ont été retirées du service en 10/1959 et 7 Am le 21/08/1962. La rame A12 est conservée comme pièce de musée.

2. Am tranche 1939, rames 13 à 20, devenues 1 à 8 en 11/1953.

CD 7733 à 40 + AB 7525 à 32 devenues 228.001 à 008 en 04/1948. Les dernières rames actives seront arrêtées en 08/1976.

(228)*001 radiée le 12/11/1977; suite à collision du 25/02/1957 à Courcelles Motte (train E536), ABD 001 gravement endommagée passe à 007 et ABD 007 passe à 001.
*002 radiée le 12/11/1977; conservée comme pièce de musée.
*003 incendiée au train E5504 du 25/10/1974 à Antwerpen Centraal.
*004 radiée le 12/11/1977.
*005 id.
*006 id.
*007 dite "James Bond". Collision à Lillois le 27/02/1975 (E668). Radiée en 03/1976. Voir rame 001.
*008 incendiée à Essen (faisceau) le 26/12/1971. Radiée le 28/03/1972.

3. Am tranche 1946, rame 21 jusqu'en 11/1953. CD 7742 + BC 7541. Surnommée "Alice". Radiée le 12/11/1977.

4. Am tranche 1950. Rames 22 à 46 jusqu'en novembre 1953.

(228)*010 et 011
*012 accident du 15/08/1974 à Luttre (E618); radiée en 05/76.
*013 à 020
*021 accident du 15/08/1974 à Luttre; radiée en 05/76.
*022 à 027
*028 accident du 15/08/1974 à Luttre; reconstituée avec AB 028 et BD 012. Incendiée à Charleroi-Sud (faisceau) le 18/03/1983 et radiée le 01/11/1983.
*029 prêtée à Ronet pour essais frein à disques (1961).
*030 à 034

5. Am tranche 1951. Rame 47 jusqu'en novembre 1953.
(228)501 renumérotée 050 (II) le 01/10/1971. "Plastique".
Radiée le 12/11/1977.

6. Am 1953.
(228)035 à 049. Essai de vitesse affichée sur Am 040 vers 1975.

7. Am postales. (Reconstruction de motrices 1935)
(221) 801 à 808, renumérotées 801 à 808 le 01/01/1971,
951 à 958 le 01/03/1974 et 001 à 008 le 16/08/1986.

8. Am 1970 JH "SABENA"
851 à 856 renumérotées 595 à 600 le 07/10/1980.

9. Am 1970 Thyristors.
665 à 676, construites par C.W. Mechelen.

10. Am quadruples.
801 à 844, tranches 1975 (801 à 820), 1976 (821 à 832) et 1977 (833 à 844).

11. Bénélux. (matériel bi-tension 1500 v/3000 v pour relations Bruxelles - Amsterdam)
(220)901 à 904. Entretien NS. Le préfixe a été conservé à la renumérotation générale en raison du double emploi des numéros 901 à 904 avec des Am NS du plan V (matériel néerlandais).

B. Matériel ayant appartenu à d'autres ateliers que Schaerbeek.

12. Am tranche 1954.
(228)*050 fsr = 29/9/57 féo = 1/6/59 fsr. Devenue 062 (II) le 01/10/1971.
*051 fsr = 29/9/57 féo = 1/6/59 fsr = 1/5/76 nk = 10/1/83 féo.
*052 idem.
*053 idem.
*054 idem.
*055 idem. Depuis 12/68, AB 055 et ABD 526 transformée en BD (accident du 04/10/67 à Fexhe le Haut Clocher au E 1310).
*056 fsr = 29/9/57 féo = 9/2/59 fsr = 1/5/76 nk = 10/1/83 féo.
*057 idem.
*058 fsr = 29/9/57 féo = 28/9/58 fsr = 1/5/76 nk = 10/1/83 féo.
*059 idem.
*060 fsr = 29/9/57 féo = 1/6/58 fsr = 1/5/76 nk = 10/1/83 féo.
*061 fsr = 1/5/76 nk = 10/1/83 féo.
*062 fsr. Incendiée au E 1608 du 10/02/70 à Quévy. Radiée en 06/1970.
*062 (II) fsr = 1/5/76 nk = 10/1/83 féo.
*063 à 067 fsr = 1/5/76 nk = 10/1/83 féo.
*068 et 069 fsd = 1/6/56 fsr = 29/6/57 féo = 29/9/57 fsr = 19/1/76 nk = 10/1/83 féo.

*070 fsd = 1/6/56 fsr = 29/6/57 féo = 29/9/57 fsd = 1/6/58 fsr = 19/1/76 nk = 10/1/83 féo.
*071 fsd = 1/6/58 fsr = 4/10/59 fsd = 1/6/61 fsr = 19/1/76 nk = 10/1/83 féo.
*072 fsd = 1/6/58 fsr = 28/9/58 fsd = 1/6/61 fsr = 19/1/76 nk = 10/1/83 féo.
*073 fsd = 1/6/61 fsr = 26/5/63 fsd = 29/9/63 fsr = 28/12/64 nk = 26/9/65 fsr = 19/1/76 nk = 10/1/83 féo.
*074 fsd = 10/1/63 fsr = 26/5/63 fsd = 29/9/63 fsr = 28/12/64 nk = 26/9/65 fsr = 19/1/76 nk = 10/1/83 féo.
*075 fsd = 10/1/63 fsr = 26/5/63 fsd = 29/9/63 nk = 31/5/64 fsr = 27/9/64 nk = 26/9/65 fsr = 19/1/76 nk = 10/1/83 féo.
*076 fsd = 10/1/63 fsr = 26/5/63 fsd = 29/9/63 nk = 31/5/64 fsr = 1/8/64 nk = 26/9/65 fsr = 19/1/76 nk = 10/1/83 féo.
*077 nk = 1/10/56 fsd = 10/1/63 fsr = 26/5/63 fsd = 29/9/63 nk = 26/9/65 fsr = 19/1/76 nk = 10/1/83 féo.
*078 nk = 1/10/56 fsd = 1/6/60 nk = 1/6/61 fsd = 10/1/63 fsr = 26/5/63 fsd = 29/9/63 nk = 26/9/65 fsr = 19/1/76 nk = 10/1/83 féo.
*079 nk = 1/10/56 fsd = 1/6/60 nk = 1/6/61 fsd = 10/1/63 fsr = 26/5/63 nk = 26/9/65 fsr = 19/1/76 nk = 10/1/83 féo.
*080 nk = 1/10/56 fsd = 29/9/57 nk = 1/6/58 fsd = 1/6/59 nk = 26/9/65 fsr = 19/1/76 nk = 10/1/83 féo.
*081 nk = 26/9/65 fsr = 19/1/76 nk = 10/1/83 féo.
*082 et 083 idem.
*084 nk = 26/9/65 fsr = 21/2/66 nk = 22/5/66 fsr = 19/1/76 nk = 10/1/83 féo.
*085 nk = 22/5/66 fsr = 27/9/70 nk = 1/1/72 fsd = 1/1/73 nk = 10/1/83 féo.
*086 à 094 nk = 22/5/66 fsr = 27/9/70 nk = 1/1/72 fsd = 1/1/73 nk = 10/1/83 féo. (092 à 094 , fsr jusqu'au 31/05/56, puis nk...)
*095 fsr = 1/6/56 nk = 22/5/66 fsr = 6/10/67 nk = 1/1/68 fsr = 27/9/70 nk = 1/1/72 fsd = 1/1/73 nk = 10/1/83 féo.
*096 fsr = 3/6/56 fsd = 1/10/56 nk = 30/5/65 fsd = 22/5/66 fsr = 6/10/67 nk = 1/1/68 fsr = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk = 1/1/72 fsd = 1/1/73 nk = 10/1/83 féo.
*097 fsr = 3/6/56 fsd = 1/10/56 féo = 7/1/57 nk = 30/5/65 fsd = 22/5/66 fsr = 6/10/67 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk = 1/1/72 fsd = 1/1/73 nk = 10/1/83 féo.
*098 fsr = 3/6/56 fsd = 1/10/56 féo = 7/1/57 nk = 28/12/64 fsd = 22/5/66 fsr = 6/10/67 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk = 1/1/72 fsd = 1/1/73 nk = 10/1/83 féo.
*099 fsr = 3/6/56 fsd = 1/10/56 féo = 7/1/57 nk = 1/8/64 fsd = 9/11/64 nk = 28/12/64 fsd = 22/5/66 fsr = 6/10/67 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk = 1/1/72 fsd = 1/1/73 nk = 10/1/83 féo.
*100 fsr = 3/6/56 fsd = 1/10/56 féo = 7/1/57 nk = 29/9/63 féo = 31/5/64 fsd = 22/5/66 fsr = 6/10/67 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk = 1/1/72 fsd = 1/1/73 nk = 10/1/83 féo.

*101 fsr = 23/3/56 fsd = 1/10/56 féo = 7/1/57 nk = 1/6/59 féo = 1/6/61 nk = 29/9/63 féo = 31/5/64 fsd = 22/5/66 fsr = 6/10/67 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk = 1/1/72 fsd = 1/1/73 nk = 10/1/83 féo.
*102 fsr = 23/3/56 fsd = 1/10/56 féo = 1/6/61 nk = 26/5/63 féo = 31/5/64 fsd = 22/5/66 fsr = 6/10/67 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk = 1/1/72 fsd = 1/1/73 nk = 10/1/83 féo.
*103 fsr = 23/3/56 fsd = 1/10/56 féo = 31/5/64 fsd = 22/5/66 fsr = 6/10/67 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk = 1/1/72 fsd = 1/1/73 nk = 10/1/83 féo.
*104 fsr = 23/3/56 fsd = 1/10/56 féo = 31/5/64 fsd = 30/5/65 féo = 26/9/65 fsr = 6/10/67 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk = 1/1/72 fsd = 1/1/73 nk = 10/1/83 féo.
*105 fsr = 23/3/56 fsd = 1/10/56 féo = 31/5/64 fsd = 28/12/64 féo = 26/9/65 fsr = 22/5/66 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk.
*106 fsr = 23/3/56 fsd = 1/10/56 féo = 31/5/64 fsd = 28/12/64 féo = 26/9/65 fsr = 22/5/66 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk.
*107 fsr = 23/3/56 fsd = 1/10/56 féo = 31/5/64 fsd = 1/8/64 féo = 26/9/65 fsr = 22/5/66 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk.
*108 fsr = 23/3/56 fsd = 1/10/56 féo = 26/9/65 fsr = 22/5/66 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk.
*109 fsr = 23/3/56 fsd = 1/10/56 féo = 29/6/57 fsr = 29/9/57 féo = 26/9/65 fsr = 22/5/66 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk.
*110 à 112 fsr = 3/6/56 fsd = 1/10/56 féo = 26/9/65 fsr = 22/5/66 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk.
*113 à 115 fsr = 3/6/56 fsd = 1/10/56 féo = 21/2/66 fsr = 22/5/66 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk.
*116 et 117 fsr = 3/6/56 fsd = 1/10/56 féo = 22/5/66 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk.
*118 fsd = 1/10/56 féo = 22/5/66 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk.
*119 et 120 fsd = 1/10/56 féo = 22/5/66 nk = 6/10/67 féo = 1/1/68 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk.
*121 et 122 fsd = 1/10/56 féo = 1/1/68 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk.
*123 fsr = 3/6/56 fsd = 1/10/56 féo = 1/1/68 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk.
*124 fsd = 1/10/56 féo = 1/1/68 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk. Essai radio sur ligne 161 en 1962-64.
*125 fsr = 3/6/56 fsd = 1/10/56 féo = 1/1/68 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk.
*126 fsr = 3/6/56 fsd = 1/10/56 féo = 1/1/68 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk. Essai radio sur ligne 161 en 1962-64.
*127 et 128 fsd = 1/10/56 féo = 1/1/68 nk = 26/5/68 féo = 27/9/70 nk.

13. <u>Am tranche 1956 (inox)</u>

*129 et 130 fsr = 25/2/57 féo = 27/9/70 nk = 17/3/80 fsd = 28/9/81 gt.
*131 à 134 féo = 27/9/70 nk = 17/3/80 fsd - 28/9/81 gt.
*135 féo = 29/6/57 fsr = 29/9/57 féo = 27/9/70 nk = 17/3/80 fsd = 28/9/81 gt.

*136 à 139 féo = 27/9/70 nk = 17/3/80 fsd = 28/9/81 gt.
*140 à 144 féo = 29/9/57 fsr = 1/6/59 féo = 27/9/70 nk = 17/3/80 fsd = 28/9/81 gt.
*145 féo = 29/6/57 fsr = 1/6/59 féo = 27/9/70 nk = 17/3/80 fsd = 28/9/81 gt.
*146 féo = 29/9/57 fsr = 1/6/59 féo = 27/9/70 nk = 17/3/80 fsd = 28/9/81 gt.
*147 à 150 Idem.

14. Am tranche 1955.

*502 à 506 fsd = 31/5/64 fsr = 26/9/65 nk = 17/3/80 fsd.
*507 idem; incendiée le 05/02/82 au train E2423 du 4/2/82 à Limelette. Radiée le 1/3/82.
*508 à 516 idem que 502 à 506.
*517 à 522 fsd = 29/9/63 fsr = 26/9/65 nk = 17/3/80 fsd.
*523 à 525 fsd = 29/9/63 fsr = 30/5/65 nk = 17/3/80 fsd.
*526 fsd; radiée à 217.914 km, suite à l'accident du 16/12/57 à Bruxelles Petite-Ile. La voiture ABD cependant très endommagée sera réutilisée plus tard (voir Am 055).
*527 à 532 fsd = 29/9/63 fsr = 30/5/65 nk = 17/3/80 fsd.
*533 fsd = 29/9/63 fsr = 30/5/65 nk = 17/3/80 fsd. Impliquée dans une collision le 25/07/1980 à la bifurcation de Feluy. Radiée le 1/6/82.
*534 à 539 fsd = 29/9/63 fsr = 30/5/65 nk = 17/3/80 fsd.

15. Am tranche 1962.

*151 fsr = 29/9/63 fsd = 26/5/68 fsr = 19/1/76 fsd = 17/3/80 nk.
*152 fsr = 29/9/63 fsd = 26/5/68 fsr = 19/1/76 fsd. Collision frontale à Lillois le 27/02/1975, E668. Radiée en mars 1976.
*153 à 160 fsr = 29/9/63 fsd = 26/5/68 fsr = 19/1/76 fsd = 17/3/80 nk.
*161 à 174 fsr = 29/9/63 fsd = 26/5/68 fsr = 1/6/74 fsd = 17/3/80 nk.
*175 et 176 fsr = 29/9/63 fsd = 1/1/68 fsr = 1/6/74 fsd = 17/3/80 nk.
*177 fsr = 29/9/63 fsd = 1/2/64 fsr = 31/5/64 fsd = 1/1/68 fsr = 1/6/74 fsd = 17/3/80 nk. Essai thyristors de 09/68. Remise au type en juin 1972.
*178 à 180 fsr = 29/9/63 fsd = 1/2/64 fsr = 31/5/64 fsd = 1/1/68 fsr = 1/6/74 fsd = 17/3/80 nk.
*181 fsr = 31/5/64 fsd = 1/1/68 fsr = 1/6/74 fsd = 17/3/80 nk.
*182 à 184 fsr = 31/5/64 fsd = 1/1/68 fsr = 1/6/74 fsd = 17/3/80 nk.
*185 à 190 fsr = 31/5/64 fsd = 1/1/68 fsr = 1/6/74 fsd = 17/3/80 nk = 24/5/82 fhs.
*191 à 197 fsr = 31/5/64 fsd = 6/10/67 fsr = 1/6/74 fsd = 17/3/80 nk = 24/5/82 fhs.
*198 fsr = 28/12/64 fsd = 6/10/67 fsr = 1/6/74 fsd = 17/3/80 nk = 24/5/82 fhs.
*199 fsr = 22/5/66 fsd = 6/10/67 fsr = 1/6/74 fsd = 17/3/80 nk = 24/5/82 fhs.
*200 fsr = 22/5/66 fsd = 9/1/67 fsr = 1/6/74 fsd = 17/3/80 nk = 24/5/82 fhs.
*201 fsr = 22/5/66 fsd = 6/10/67 fsr = 27/9/70 fsd = 1/1/71 fsr = 1/1/74 fsd = 17/3/80 nk = 24/5/82 fhs.

*202 fsr = 22/5/66 fsd = 6/10/67 fsr = 27/9/70 fsd = 1/1/71 fsr = 1/1/74 fsd = 17/3/80 nk = 24/5/82 fhs.
*203 et 204 fsr = 22/5/66 fsd = 6/10/67 fsr = 29/9/68 fsd = 1/1/71 fsr = 1/1/74 fsd = 17/3/80 nk = 24/5/82 fhs.
*205 fsr = 22/5/66 fsd = 6/10/67 fsr = 26/5/68 fsd = 1/1/71 fsr = 1/1/74 fsd = 17/3/80 nk = 24/5/82 fhs.
*206 fsr = 9/1/67 fsd = 6/10/67 fsr = 26/5/68 fsd = 1/1/71 fsr = 1/1/74 fsd = 17/3/80 nk = 24/5/82 fhs.
*207 à 210 fsr = 26/5/68 fsd = 1/1/71 fsr = 1/1/74 fsd = 17/3/80 nk = 24/5/82 fhs.
*211 et 212 fsr = 26/5/68 fsd = 1/1/71 fsr = 1/1/74 fsd = 19/1/76 mkm = 28/9/81 féo = 10/1/83 nk.
*213 et 214 fsr = 26/5/68 fsd = 1/1/72 fsr = 1/1/74 fsd = 19/1/76 mkm = 28/9/81 féo = 10/1/83 nk.
*215 à 220 fsr = 26/5/68 fsd = 1/1/72 fsr = 1/6/73 fsd = 19/1/76 mkm = 28/9/81 féo = 10/1/83 nk.
*221 à 224 fsr = 26/5/68 fsd = 1/1/72 fsr = 1/6/73 fsd = 1/6/74 mkm = 28/9/81 féo = 10/1/83 nk.
*225 à 233 fsr = 26/5/68 fsd = 1/6/74 mkm = 28/9/81 féo = 10/1/83 nk.
*234 à 236 fsr = 26/5/68 fsd = 1/6/74 mkm.
*237 et 238 fsr = 26/5/68 fsd = 27/9/70 mkm.
*239 à 250 fsr = 1/1/68 féo = 26/5/68 fsd = 27/9/70 mkm.

16. Am tranche 1965.

*251 à 270 féo = 26/5/68 fsd = 27/9/70 mkm = 17/3/80 nk.

17. Am tranche 1966.

*601 à 610 fsd = 26/5/68 nk = 27/9/70 fsd = 5/5/80 mkm.
*611 à 625 fsd = 26/5/68 nk = 27/9/70 fsd = 7/7/80 mkm.
*626 à 640 fsd = 26/5/68 nk = 27/9/70 fsd = 1/9/80 mkm.

18. Am tranche 1970 JH.

*641 à 655 fsd = 17/3/80 mkm.
*656 fsd. Collision de Lillois le 27/02/1975 (E 5543). Radiée en mars 1976.
*657 à 664 fsd = 17/3/80 mkm.

19. Am tranche 1973.

*677 à 706 fsr = 5/5/80 fsd. Am 701 mise à l'essai frein à récupération 1975.

20. Am tranche 1974.

*707 à 730 fsr = 17/3/80 fsd = 24/5/82 nk.

21. Am tranche 1978.

*731 à 756 fsr = 28/9/81 fsd = 10/1/83 fsr = 1/6/83 fhs.

22. Am tranche 1979.

*757 à 782 fsr = 24/5/82 fsd = 10/1/83 fsr.

23. Am tranche 1980.

*301 à 335 fsr = 10/1/83 fsd. Am 311 : la motrice (voiture B) a été radiée en mai 1983 à la suite du tamponnement du 13 juillet 1982 à Aalter (E 955). Cette voiture a été remplacée par une voiture neuve construite par BN Brugge en fin de chaine de ce type d'Am.

24. Am tranche 1982.

*336 à 370 fsd.

25. Am tranche 1983.

*371 à 384 fsd.

Les locomotives éléctriques.

Type 101 = série 29.

*101.001 fsr = 16/2/54 fbm = 1/3/69 féo. Radiée en août 1970 (tamponnement).
* 002 idem. Première arrêtée (06/03/67) suite incendie câblage. Radiée en 08/70.
* 003 idem. Radiée 1/4/83.
* 004 à 008 idem pour les affectations.
* 009 fsr = 16/2/54 fbm = 1/3/69 fsd = 1/8/69 féo.
* 010 fsr = 16/2/54 fbm = 1/3/69 féo.
* 011 fsr = 16/2/54 fbm = 1/3/69 féo. Radiée le 1/4/83.
* 012 et 013 idem en ce qui concerne les affectations.
* 014 fsr = 16/2/54 fbm = 1/3/69 féo. Radiée en août 1970 (incendie câblage).
* 015 fsr = 16/2/54 fbm = 1/3/69 féo. Incendie le 1/7/72 à Saint Martin. Radiée en septembre 1972.
* 016 fsr = 16/2/54 fbm = 1/3/69 féo. Radiée en janvier 1974 pour cannibalisation.
* 017 fsr = 16/2/54 fbm = 1/3/69 féo. Radiée en juin 1973 pour cannibalisation.
* 018 fsr = 16/2/54 fbm = 1/3/69 féo. Radiée en août 1970 (tamponnement).
* 019 fsr = 16/2/54 fbm = 1/3/69 fsd = 1/8/69 féo. Radiée en août 1970 (incendie de câblage).
* 020 fsr = 16/2/54 fbm = 1/3/69 féo.

* 2911 et 2912 sont seules non transformées parmi les 12 dernières conservées. 2911 RG-fm 29/7/66 et 2912 RG-fm 13/1/67. Machine utilisée dans ses dernières années par CW Mechelen pour essais de récupération aux HLE 23, avant de passer à Oostende pour remontes et préclimatisation en 1980.

Type 120 = série 20 = série 28.

*120.001 fsr = 16/2/54 fbm. 2001 renumérotée 2801 en 12/73. Transformée le 16/3/72.
* 002 fsr = 16/2/54 fbm. 2002 renumérotée 2802 en 12/73. Transformée en 05/72.
* 003 fsr = 16/2/54 fbm. 2003 renumérotée 2803 en 12/73. Transformée le 15/9/71.

Type 121.

*121.001 fsr = 16/2/54 fbm. Réparation ajournée après incendie de câblage le 9/7/1964. Radiée en janvier 1967.
* 002 fsr = 16/2/54 fbm. Radiée en janvier 1967. (Déstandardisation CA 25/11/1966).
* 003 fsr = 16/2/54 fbm. Radiée en janvier 1967. (Déstandardisation CA 25/11/1966).

Type 122 = série 22.

*001 fsr = 16/2/54 fbm = 29/6/54 fsd = 16/1/56 nk = 29/6/57 fsd = 1/5/67 nk = 27/9/70 féo = 1/1/74 fbm. = 2201
*002 idem = 2202
*003 idem. Gravement endommagée le 09/07/1957 dans une collision frontale à GRODZISK MAZOWIECKI (Pologne) au cours d'essais. = 2203
*004 et 005 Mêmes affectations = 2204/05
*006 à 008 fbm = 29/6/54 fsd = 16/1/56 nk = 29/6/57 fsd = 1/5/67 nk = 27/9/70 féo = 1/1/74 fbm. = 2206-08
*009 et 010 fbm = 29/6/54 fsd = 16/1/56 nk = 1/6/56 fsd = 22/10/56 nk = 29/6/57 fsd = 1/5/67 nk = 27/9/70 féo = 1/1/74 fbm. = 2209/10
*011 fbm = 29/6/54 fsd = 22/10/56 nk = 29/6/57 fsd = 1/5/67 nk = 27/9/70 féo = 1/4/74 fbm. = 2211
*012 fbm = 29/6/54 fsd = 22/10/56 nk = 29/9/57 fsd = 1/5/67 nk = 27/9/70 féo = 1/1/74 fbm. = 2212
*013 fbm = 29/6/54 fsd = 22/10/56 nk = 29/9/57 fsd = 1/5/67 nk = 26/5/68 fbm = 27/9/70 féo = 1/1/74 fbm. = 2213
*014 fbm = 29/6/54 fsd = 22/10/56 nk = 29/9/57 fsd = 1/5/67 fbm = 1/7/67 nk = 26/5/68 fbm = 27/9/70 féo = 1/1/74 fbm. = 2214
*015 fbm = 29/6/54 fsd = 22/10/56 nk = 1/5/67 fbm = 1/7/67 nk = 26/5/68 fbm = 27/9/70 féo = 1/1/74 fbm. = 2215
*016 à 019 fbm = 29/6/54 fsd = 22/10/56 nk = 1/5/67 fbm = 27/9/70 féo = 1/1/74 fbm. = 2216-19
*020 à 022 fbm = 29/6/54 fsd = 22/10/56 nk = 1/5/67 fbm. = 2220-22
*023 à 025 fbm = 29/6/54 fsd = 16/1/55 fbm = 29/9/57 nk = 1/5/67 fbm. = 2223-25
*026 fsd = 16/1/55 fbm = 18/7/58 nk = 1/5/67 fbm = 28/9/81 fkr. = 2226
*027 fsd = 16/10/54 fbm = 18/7/58 nk = 1/5/67 fbm = 28/9/81 fkr. = 2227
*028 et 029 fsd = 16/10/54 fbm = 28/9/81 fkr. = 2228/29
*030 fsd = 16/10/54 fbm = 17/6/57 mkm = 29/9/57 fbm = 28/9/81 fkr. = 2230
*031 fsd = 16/10/54 fbm = 28/9/81 fkr. = 2231
*032 fsd = 16/10/54 fbm = 12/6/57 mkm = 29/9/57 fbm = 28/9/81 fkr. = 2232
*033 idem. = 2233
*034 fsd = 16/10/54 fbm = 28/9/81 fkr. = 2234
*035 fsd = 16/10/54 fbm = 12/6/57 mkm = 29/9/57 fbm = 28/9/81 fkr. = 2235
*036 fsd = 16/10/54 fbm = 28/9/81 fkr. En prêt à Ronet 10/1964 à 08/1965 pour essai antipatinage électronique sur l. 161/162. = 2236
*037 fsd = 16/10/54 fbm = 12/6/57 mkm = 29/9/57 fbm = 28/9/81 fkr. = 2237
*038 (I) fsd = 16/10/54 fbm = 12/6/57 mkm = 29/9/57 fbm = 28/9/81 fkr. Devenue 122.210 (II)le 16/4/58. = 2248
*039 fsd = 16/10/54 fbm = 12/6/57 mkm = 29/9/57 fbm = 28/9/81 fkr. Devenue 122.212 le 19/03/58. = 2250

*040 fsd = 16/10/54 fbm = 29/8/81 fkr.
Devenue 122.211 le 17/09/1957. = 2249
*041 fbm = 28/9/81 fkr. Devenue 122.201 en mai 1957. = 2239
*042 fbm = 28/9/81 fkr. Devenue 122.202 en mai 1957. = 2240
*043 fbm = 28/9/81 fkr. Devenue 122.203 en mai 1957. = 2241
*044 fbm = 28/9/81 fkr. Devenue 122.204 en mai 1957. = 2242
*045 fbm = 28/9/81 fkr. Devenue 122.205 en mai 1957. = 2243
*046 fbm = 28/9/81 fkr. Devenue 122.206 en mai 1957. = 2244
*047 fbm = 28/9/81 fkr. Devenue 122.207 en mai 1957. = 2245
*048 fbm = 28/9/81 fkr. Devenue 122.208 en mai 1957. = 2246
*049 fbm = 28/9/81 fkr. Devenue 122.209 en mai 1957. = 2247
*050 fbm = 28/9/81 fkr. Devenue 122.210 en mai 1957 et 122.038 (II) le 28/1/1958 (avant présentation à l'Expo). = 2238

Type 123 = série 23.

(123.0)*01 à 08 fbm = 6/2/56 nk = 25/4/57 mkm = 29/6/57 féo = 17/1/58 fbm = 28/9/58 féo = 1/3/69 mkm = 27/9/70 féo = 10/1/83 fbmz.
*09 et 10 fbm = 6/2/56 nk = 1/10/56 mkm = 29/6/57 féo = 17/1/58 fbm = 28/9/58 féo = 1/3/69 mkm = 27/9/70 féo = 10/1/83 fbmz.
*11 fbm = 6/2/56 nk = 1/10/56 mkm = 29/6/57 féo = 1/3/69 mkm = 27/9/70 féo = 10/1/83 fbmz.
*12 et 13 fbm = 6/2/56 nk = 1/10/56 mkm = 29/6/57 féo = 1/7/67 mkm = 27/9/70 féo = 10/1/83 fbmz.
*14 fbm = 6/2/56 nk = 1/10/56 mkm = 29/6/57 féo = 30/5/65 mkm = 27/9/70 féo = 10/1/83 fbmz.
*15 nk = 1/10/56 mkm = 29/6/57 féo = 30/5/65 mkm = 27/9/70 féo = 10/1/83 fbmz.
*16 nk = 1/10/56 mkm = 29/6/57 féo = 9/11/64 mkm = 27/9/70 féo = 10/1/83 fbmz.
*17 nk = 1/10/56 mkm = 29/6/57 féo = 9/11/64 mkm = 27/9/70 féo = 10/1/83 fbmz. En prêt à FBM de 10/64 à 08/65 en remplacement de 122.036.
*18 et 19 nk = 1/10/56 mkm = 29/6/57 féo = 9/11/64 mkm = 27/9/70 féo = 10/1/83 fbmz.
*20 nk = 1/10/56 mkm = 29/6/57 féo = 28/9/58 mkm = 27/9/70 féo = 10/1/83 fbmz.
*21 à 25 nk = 1/10/56 mkm = 29/6/57 féo = 29/9/57 mkm = 17/1/58 féo = 28/9/58 mkm = 27/9/70 féo = 10/1/83 fbmz.
*26 et 27 nk = 1/10/56 mkm = 1/2/58 féo = 28/9/58 mkm = 27/9/70 féo = 10/1/83 fbmz.
*28 et 29 nk = 1/10/56 mkm = 18/7/58 féo = 28/9/58 mkm = 27/9/70 féo = 10/1/83 fbmz.
*30 à 34 nk = 1/10/56 mkm = 27/9/70 féo = 10/1/83 fbmz.
*35 nk = 1/10/56 mkm = 26/5/68 fbm = 27/9/70 féo = 10/1/83 fbmz.
*36 fbm = 1/10/56 mkm = 26/5/68 fbm = 27/9/70 féo = 10/1/83 fbmz.
*37 et 38 fbm = 1/10/56 mkm = 1/7/67 fbm = 27/9/70 féo = 10/1/83 fbmz.
*39 et 40 fbm = 1/10/56 mkm = 1/7/67 fbm = 27/9/70 féo = 28/9/81 mkm.
*41 et 42 fbm = 1/10/56 mkm = 30/5/65 fbm = 1/1/74 féo = 28/9/81 mkm.
*43 à 45 fbm = 1/10/56 mkm = 9/11/64 fbm = 1/1/74 féo = 28/9/81 mkm.

*46 et 47 fbm = 1/10/56 mkm = 31/5/64 fbm = 1/1/74 féo = 28/9/81 mkm.
*48 fbm = 1/10/56 mkm = 17/6/57 fbm = 29/9/57 mkm = 17/1/58 fbm = 1/1/74 féo = 28/9/81 mkm.
*49 fbm = 1/10/56 mkm = 17/1/58 fbm = 1/1/74 féo = 28/9/81 mkm.
*50 fbm = 1/10/56 mkm = 12/6/57 fbm = 29/9/57 mkm = 17/1/58 fbm = 1/1/74 féo = 28/9/81 mkm.
*51 fbm = 1/10/56 féo = 25/4/57 mkm = 17/1/58 fbm = 1/1/74 féo = 28/9/81 mkm.
*52 idem.
*53 fbm = 1/10/56 féo = 25/4/57 mkm = 29/9/57 fbm = 1/1/74 féo = 28/9/81 mkm.
*54 fbm = 1/10/56 féo = 25/4/57 mkm = 12/6/57 fbm = 1/1/74 féo = 28/9/81 mkm.
*55 fbm = 1/10/56 féo = 25/4/57 mkm = 13/8/57 fbm = 1/1/74 féo = 28/9/81 mkm.
*56 fbm = 1/10/56 féo = 25/4/57 mkm = 12/6/57 fbm = 1/1/74 féo = 28/9/81 mkm.
*57 fbm = 1/10/56 féo = 25/4/57 mkm = 13/8/57 fbm = 1/1/74 féo = 28/9/81 mkm.
*58 fbm = 1/10/56 féo = 25/4/57 mkm = 13/8/57 fbm = 1/1/74 féo = 28/9/81 mkm.
*59 féo = 25/4/57 mkm = 12/6/57 fbm = 1/1/74 féo = 28/9/81 mkm.
*60 féo = 25/4/57 mkm = 29/9/57 fbm = 1/1/74 féo = 28/9/81 mkm.
*61 féo = 25/4/57 mkm = 12/6/57 fbm = 19/1/76 féo = 28/9/81 mkm.
*62 féo = 25/4/57 mkm = 13/8/57 fbm = 19/1/76 féo = 28/9/81 mkm.
*63 féo = 25/4/57 mkm = 12/6/57 fbm = 19/1/76 féo = 28/9/81 mkm.
*64 féo = 25/4/57 mkm = 2/6/57 fbm = 19/1/76 féo = 28/9/81 mkm.
*65 et 66 idem.
*67 et 68 féo = 25/4/57 mkm = 2/6/57 fbm = 17/1/58 féo = 18/7/58 fbm = 19/1/76 féo = 28/9/81 mkm.
*69 et 70 féo = 25/4/57 mkm = 2/6/57 fbm = 17/1/58 mkm = 28/9/58 fbm.
*71 et 72 fbm = 17/1/58 mkm = 28/9/58 fbm.
*73 et 74 fbm = 17/1/58 mkm = 9/2/59 fbm.
*75 à 77 fbm = 17/1/58 mkm = 1/6/59 fbm.
*78 à 82 fbm = 17/1/58 mkm = 1/6/60 fbm.
*83 fbm = 17/1/58 mkm = 16/12/58 fbm = 27/12/68 fsd = 1/8/69 fbm.

Nous retenons les événements suivants sur cette locomotive :

-16/12/58 : transformation par Ateliers Métallurgiques de Nivelles : moteurs entièrement suspendus. La locomotive est numérotée 124.001.
-mars à septembre 1959 : séjour aux ACEC pour modification de l'attaque des essieux (anneau dansant).
-avril 1968 : séjour à CW (=atelier central) Mechelen pour montage d'engrenages réducteurs 45/58.
-12/02/69 : envoi aux Ateliers Métallurgiques de Nivelles pour modification de l'entrainement.
-1969 : Essais multiples. L'engin atteint 206 km/h avec trois voitures le 28 mai 1969 entre Maldegem et Aalter.
-03/11/69 : Envoi aux Ateliers Métallurgiques de Nivelles après la série d'essais.

-05/12/69 : rétablissement de la réduction classique pour 130 km/h par CW Mechelen.
-01/01/71 : renumérotation 2401.
-01/03/74 : l'engin, complètement remis au type, est renuméroté 2383.

Type 125 et 140 = séries 25 et 25.5.

Série 25 monocourant 3000 V DC - Série 25.5 bitension 1500/3000 V DC pour trafic Bruxelles - Amsterdam.

(125.0)*01 à 03 fbm = 1/5/67 fsd = 27/9/70 fbm. = 2501-03
*04 fbm = 1/5/67 fsd = 27/9/70 fbm. Transformation en révision générale CW Mechelen le 26/11/79 et devenue 2557 (II).
*05 à 13 fbm = 1/5/67 fsd = 27/9/70 fbm. = 2505-13
*14 fbm = 1/5/67 fsd = 1/7/67 fbm. = 2514
*15 idem. 2515, devenue 2551 le 26/03/74.
*16 idem. 2516, devenue 2552 le 02/03/74.

(140.0)*01 fbm, devenue 125.101 en 1967, 2517, puis 2553 le 07/01/74.
*02 fbm, devenue 125.102 en 1967, 2518, puis 2554 le 12/04/74.
*03 fbm, devenue 125.103 en 1968, 2519, puis 2555 le 17/05/74.
*04 fbm, devenue 125.104 en 1967, 2520, puis 2556 le 08/02/74.
*05 fbm, devenue 125.105 en 1967, 2521, puis 2557 le 28/06/74. Accident au PN de Kapellen le 26/03/79; remplacée par 2504 = 2557 (II) et renumérotée 2504 (II) en avril 1979.
*06 fbm, devenue 125.106 en 1968, 2522, puis 2558 le 24/05/74.

Type 126 = série 26.

*prototypes 126.001 à 005. La 126.005 a été présentée à IVA München en 1965. Féo. = 2601-05
*126.101 à 115 féo. = 2606-20
*2621 à 2635 féo.

Série 20.

*2001 à 2015 féo.
*2016 à 2025 féo.
Remarque : la 2013 a eu un incendie d'appareillage au train E 298 du 12/11/1977 à Kleinbettingen. Elle a été transférée aux Ateliers Métallurgiques de Nivelles le 10/06/1978, puis a macéré à Ronet. Elle n'a pas roulé pendant 7 ans.

Série 27.

*2701 à 2730 fbmz = 10/1/83 nk.
*2731 à 2759 nk.

Type 150 = série 15.(Tricourant 1500/3000 V DC - 25000 V 50 Hz AC)

*150.001 à 003 fbm. = 1501 - 1503
*150.011 et 012 fbm. = 1504 - 1505

Remarque : 150.011 a porté en début de carrière le numéro 150.004 pendant quelques jours.

Type 160 = série 16. (Quadricourant 1500/3000 V DC - 15000 V 2/3 Hz/ 25000 V 50 Hz AC).

*160.001 à 004 fbm. = 1601 - 1604
*160.021 à 024 fbm. = 1605 - 1608

Série 18 (Quadricourant).

*1801 à 06 nk.

EXPLOITATION

Nouveautés annoncées pour le changement d'horaire du 28-05-89

Ligne 42 : Rivage - Gouvy

A la suite de la mise à voie unique de cette ligne entre Aywaille et Stoumont, certains trains IR Liège-Luxembourg et vice-versa seront légèrement décadencés.

Ces trains IR feront désormais arrêt à Rivage, rétablissant ainsi la situation qui prévalait avant l'application du plan IC-IR.

Rappelons enfin que, comme annoncé, les trains 296/297, renumérotés 496/495, ne comporteront plus que des voitures Amsterdam - Basel, supprimant ainsi certaines manoeuvres laborieuses d'adjonction de voitures en gare de Liège-Guillemins, mais aussi la possibilité pour les nombreux résidents d'origine italienne de la région liégeoise et leurs familles la possibilité de disposer journellement d'un train direct vers l'Italie.

Ligne 37 section Liège-Guillemins - Verviers

Les horaires des trains L Liège-Palis - verviers seront désormais conçus pour permettre la réouverture du point d'arrêt de Chaudfontaine, fermé en 1984 malgré un tollé général. Néanmoins, la réouvertrure de ce point d'arrêt n'interviendrait pas en mai prochain, probablement suite aux travaux qui se déroulent sur cette ligne. Dans ce dernier cas, les trains L feraient un arrêt "régulateur" de 3 minutes en gare de Chênée.

Ligne 36C Bruxelles - Zaventem (aéroport)

La SNCB envisage de prolonger jusqu'à l'aéroport dénommé Bruxelles-National, situé à Zaventem, les trains IC de la relation St-Ghislain - Mons - Schaerbeek, assurés par automotrices quadruples de la série 800. Ce projet ne verrait toutefois le jour qu'en septembre 1989. La SNCB est-elle inspirée par l' exemple suisse de l'aéroport de Genève-Cointrin, desservi par une volée de trains de service intérieur. Une bonne initiative assurément !

Ligne 94 Hal - Tournai

La clientèle de cette ligne était extrêmement mécontente de son sort depuis l'application du plan IC-IR en 1984 : les relations IR Bruxelles-Tournai subissaient un long arrêt à Enghien pour séparation ou accouplement d'une tranche d'automotrices pour ou venant de Grammont. La SNCB compte réorganiser les services de cette ligne en tenant compte de ces griefs : elle instaurera un nouveau service IC Bruxelles - Tournai, prolongé jusqu'à Mouscron. Les trains IC de la dorsale Wallonne, joignant actuellement Herstal à Mouscron par Namur, Charleroi et Mons, seront en contre-partie limités à Tournai.

Ligne 154 Namur - Dinant

La voie A de cette ligne a été mise sous tension sur les trois kilomètres séparant Namur de Jambes (Nord) le 30/09/88. La SNCB a eu la bonne idée d'utiliser cette voie pour prolonger ou amorcer dans cette gare certains trains de la relation Bruxelles - Namur, afin de valoriser les emplacements de parking et le nouveau bâtiment de Jambes-Nord et de décongestionner quelque peu la gare de Namur. Il s'agira en fait d'envoyer à Jambes (Nord) des automotrices "Breaks" décrochées le soir des trains 1815, 1816, 965, 1817, 966, 1818, et d'accrocher le matin à Namur des automotrices en provenance de Jambes aux trains 1830, 980, 1831, 981 et 1832. Ces manoeuvres nécessiteront un stationnement de la tranche "Jambes" de ces trains de 5 ou 9 minutes dans le sens Namur-Jambes, et de 5 ou 7 minutes en sens inverse.

Ligne 163 Libramont - Bastogne

Depuis le 22 janvier 1989, les horaires de quelques autorails d'heure de pointe de cette ligne ont été légèrement modifiés pour permettre la correspondance à Libramont avec les trains L vers Jemelle.

Au mois de mai prochain, en conservant cet horaire, les autorails desservant Bastogne-Sud seront prolongés jusque Bastogne-Nord, sur quelques centaines de mètres. Ils pourront ainsi desservir la totalité de la localité, et notamment la caserne et le centre scolaire. Cette mesure, préconisée dès l'an dernier dans la région pour tenter de sauver une ligne régulièrement menacée de suppression, est significative de la volonté -nouvelle- de responsables de la SNCB d'essayer de récupérer de la clientèle. Espérons maintenant que la direction Marketing-Ventes de la SNCB créera une communauté tarifaire à Bastogne et ne s'ingéniera pas à imposer un tarif différent selon que l'on embarque à Bastogne-Nord ou à Bastogne-Sud. Ce serait un comble...

Modifications à la nomenclature des lignes de la SNCB

** Note du 22/12/88 publiée le 16/1/89 **

Ligne 63 : le tronçon Westrozebeke - Langemark qui était hors service devient hors inventaire.
Ligne 98 : le tronçon Flénu -Dour (3) devient hors inventaire
Ligne 119 : le tronçon Sart-Allet (BK 16.730) - Gilly (BK 14.450) devient (3)
Ligne 205 : Lier - Klaplaar devient hors inventaire
Ligne 264 : Lodelinsart - Jumet (Coupe) devient hors inventaire
Ligne 278 : Y Heisbroek - fort de St-Katelijne-Waver devient hors service.

COURRIER DES LECTEURS

DONNEZ - NOUS DES TIRE - BOUCHONS

Sept heures : radio guidage : "trafic dense, files !".
De fait, sur l'autoroute Namur-Bruxelles par exemple, dès Bierges, les trois bandes de circulation sont envahies de véhicules roulant à 40 km/h le matin, voire moins, sans compter de nombreux arrêts.

Que de temps perdu, d'énergie volatilisée.
Les travaux publics ont pourtant élargi de nombreuses routes et autoroutes, construit des tunnels, ce jour accélérer et faciliter la circulation automobile, le tout à coups de milliards. Mais voilà ! Plus on adapte les infrastructures pour la route, plus il y a du trafic et de nouveaux engorgements. Les usagers s'énervent, réclament plus pour leur voiture et, côté poids-lourds, c'est leur compétitivité qui est mise en avant.
Les routes modernisées sensées résoudre les problèmes sont saturées.

Ne peut-on se rappeler qu'il y a le chemin de fer.
Le train, lui, roule. Il existe et sa capacité de transport est énorme et sûre.
La S.N.C.B. est un bel outil et peut, si on lui en donne les moyens, faire office de tire-bouchons. Mais est-elle capable de le réaliser ? A force de restructurations répétées, les trains se sont faits plus rares sur certaines lignes, question de favoriser la régularité et de diminuer les coûts.
Le plan "IC-IR", révolutionnaire s'il en est, devait arranger de façon favorable la situation générale de la S.N.C.B., tant du point de vue du trafic que des finances.

Résultat : toujours un déficit d'exploitation, une baisse du trafic marchandises et une stagnation du trafic voyageurs. Cela après tant de suppressions de trains, de gares, de lignes avec comme corollaire, une perte d'emplois conséquente et en prime, une démoralisation des cheminots.
Plus la S.N.C.B. et ses agents diminuaient leurs coûts et augmentaient la productivité, plus l'Etat intervenait dans tous les domaines pour réduire à néant les efforts consentis.

La S.N.C.B. a par exemple acheté au prix fort du matériel aux ACEC et à la "BN" pour donner du travail à l'industrie ferroviaire belge. La S.N.C.B. joue, si l'on peut dire, au pourvoyeur d'emplois en faveur du secteur privé alors que du matériel européen, moins cher et tout aussi efficace, pouvait également convenir. De plus, les obligations d'ordre politique (électrification d'autant de kilomètres en Flandre, donc aussi en Wallonie...) n'ont fait qu'augmenter la charge financière qui en découle. La S.N.C.B. devient le banquier de l'Etat. La spirale infernale continue.

En janvier 1989, il y aura une augmentation des prix de 4,2 % en moyenne. Les chemins de fer seront encore plus chers alors que le prix du pétrole diminue et, sauf accident, continuera encore à baisser.
Actuellement, le prix du baril de pétrole est au plus bas niveau depuis 25 ans. La route bénéficiera de cette chute de prix; les camions et les autocars seront de plus en plus compétitifs au moment où les chemins de fer le seront de moins en moins, et de beaucoup.
Autant dire qu'il y aura à nouveau une perte de clientèle réduisant les effets de l'augmentation des prix. La spirale infernale continue et pourtant il est impératif de l'arrêter. Voyageurs et cheminots ont déjà donné !
Nos décideurs doivent avoir le courage de le reconnaître et la volonté politique de changer de cap en ce qui concerne les transports terrestres dans notre pays. Un rééquilibrage doit se faire et rapidement. Avoir le courage et la lucidité de transférer des montants destinés au secteur routier vers le secteur ferroviaire de façon à ne pas dépasser ou changer l'enveloppe budgétaire globale.

Oui, la mouvence du rail a déjà donné !
Le calme actuel ne doit pas laisser croire que tout est figé.

Il est grand temps pour le Ministre des communications de renverser la vapeur. Dès lors, mieux vaut prévenir que guérir... !

Claude DEFECHEREUX

28/10/1988

HISTOIRE

La desserte du centre de Liège par le rail

par Marcel LAMBOU

Nos lecteurs ont déjà eu, à deux reprises, l'occasion d'apprendre comment s'était organisée, entre 1836 et 1877, la desserte du centre de Liège par le rail (cf Trans-Fer spécial n°1 p.81 et Le rail passe par Liège p. 21).

Intrigué par la polémique lancée en 1836-1837 par l'architecte Chevron, partisan d'une desserte plus centrale de la ville, polémique que j'ai relatée dans une plaquette rédigée par ailleurs, j'ai poursuivi mes recherches.

J'ai ainsi pu trouver, dans les collections de la bibliothèque de la ville de Liège, aux Chiroux, le plan dressé par Monsieur Chevron en 1837, et adressé le 29 décembre 1842 à Monsieur Franck, ingénieur civil. Voici, in extenso, le texte figurant en cartouche sur ce plan.

"La dérivation de la Meuse ici tracée est perpendiculaire au pont de la Boverie (pont Neuf NDLR), elle corrige les défectuosités que présente cette localité de la rivière et donne toute sécurité aux bateliers pour passer sous le nouveau pont.

Le projet, publié sous le nom de Monsieur l'ingénieur Gérardot de Sermoise, établit le nouveau cours de la rivière oblique avec le nouveau pont de la Boverie, c'est-à-dire que le principal mur d'eau qui dirige le courant forme un angle de 115 degrés avec le pont. Pourtant, le caractère oblique de la rivière avec le pont des Arches n'est que de 109 degrés et ce cours de biais a toujours été la cause de nombreux sinistres.

En faisant la dérivation directe, on satisfait à la pétition de Messieurs les bateliers de la Meuse, adressée à Monsieur le Ministre des Travaux Publics le 24 décembre 1841, où ils signalent et énumèrent les nombreux sinistres qu'entraîne l'obliquité de la rivière en amont de nos deux ponts.

Une dérivation directe, comme nous la proposons, est beaucoup moins coûteuse qu'une dérivation oblique.

Elle permet d'y établir une station pour le chemin de fer plus spacieuse et plus rapprochée du centre de la ville. Une gare s'y présente naturellement et offrira toujours, en toute saison sans frais, un refuge à tous les bateaux. Une dérivation directe permet aussi de créer de beaux ports en grand nombre et plus que suffisants pour le service de la navigation. Elle donne de plus grands produits sous le rapport des terrains à vendre pour bâtir. Elle crée de belles promenades, de vastes quais, des avenues larges et faciles qui augmenteront la salubrité de ce quartier important et feront apprécier davantage sur ce point les agréments et le grandiose des sites remarquables de la ville de Liège".

Il faut savoir qu'à cette époque (1837), le cours secondaire de la Meuse arrosait encore les quais d'Avroy et de la Sauvenière. Les bras de l'avenue Blonden et du boulevard Piercot n'étaient pas encore comblés.

Par ailleurs ,Monsieur Chevron propose deux emplacements pour l'installation de sa gare centrale :

Ou bien une station en cul-de-sac aux Terrasses, si le cours de la Meuse est redressé entre le Petit Paradis et l'Evêché, avec d'une part un port d'accostage et d'autre part, là où se trouve aujourd'hui le parc d'Avroy, une large avenue prolongeant en ligne droite la rue des Guillemins, bordée au nord de terrains à bâtir jusqu'au quai d'Avroy.

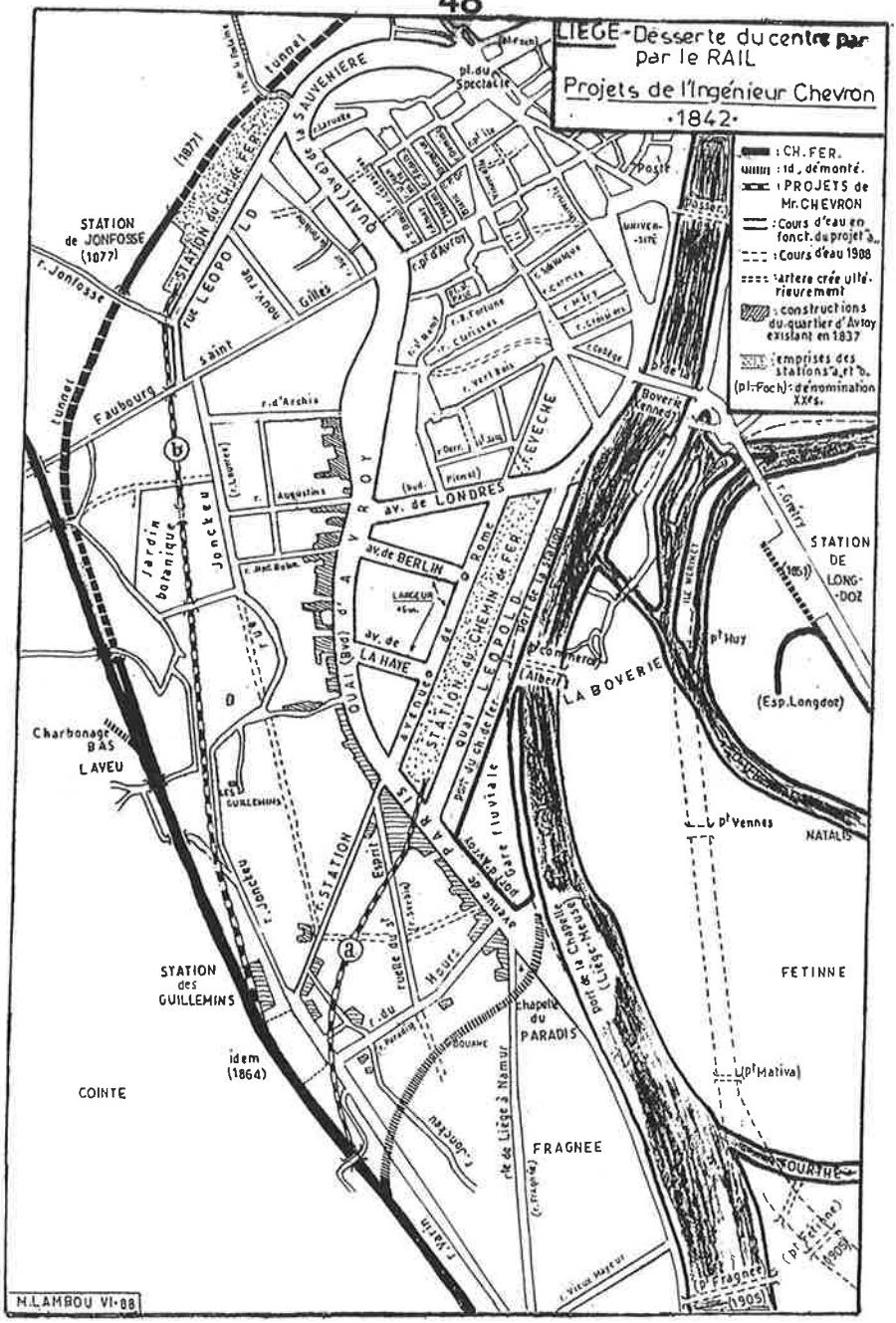
L'accès à cette gare se ferait, non pas par le raccordement de Liège-Meuse (qui sera ouvert ultérieurement), mais par une double voie quittant la ligne Verviers-Liège à hauteur de la rue Bovy, et traversant successivement la place des Guillemins, la future rue Sohet et la rue du Saint-Esprit (aujourd'hui rue de Serbie) pour déboucher dans la gare à hauteur de l'actuel grand magasin GB.

L'autre solution consiste en une station en cul-de-sac au nord d'une nouvelle artère dénommée "rue Léopold" et qui deviendra ultérieurement la rue Lonhienne. La double voie d'accès quitte la gare de Guillemins, traverse en biais la rue du plan incliné, la rue Hemricourt, la rue de Anges, le jardin botanique, la rue Fush,puis passe sous la rue St-Gilles et la rue Monulphe (alors rue Jonfosse). Cet emplacement coïncide en partie avec la gare actuelle de Jonfosse, mais l'emprise du rail se poursuit jusqu'au coude de la Sauvenière. La largeur de cette gare, enserrée entre la voie publique et l'escarpement de Saint-Martin, ne semble permettre que l'installation de 5 à 6 voies.

Cette deuxième solution apparaît comme la moins intéressante : non seulement elle implique le rebroussement des trains en provenance des plans, mais elle n'offre aucune solution de continuité au-delà de la Sauvenière. Elle condamne la gare centrale à rester une gare sans issue.

Quant à la première solution, l'ingénieur Blonden s'en inspirera pour proposer sa gare centrale en bordure de Meuse et du basin du Commerce qui aura été aménagé entre-temps en Avroy, avec cette différence que Monsieur Blonden prévoyait une issue vers Longdoz.

Par contre, Liège aurait été dotée d'une longue avenue rectiligne de 45 mètres de large, depuis les Guillemins jusqu'à la place de Carmes, moyennant un élargissement de la rue des Guillemins, encore totalement dépourvue d'immeubles en 1837, et de la rue de l'Evêché, nouvellement tracée dans le Rivage de Beaurepart. Quelle perspective !


LIEGE - Desserte du centre par le RAIL
Projets de l'Ingénieur Chevron
·1842·
: CH. FER.
: id., démonté.
: PROJETS de Mr. CHEVRON
: Cours d'eau en fonct. du projet "a"
: Cours d'eau 1908
: artère crée ultérieurement
: constructions du quartier d'Avroy existant en 1837
: emprises des stations "a" et "b". (pl. Foch) : dénomination XXes.
STATION de JONFOSSE (1877)
STATION DU CHEMIN DE FER
tunnel
(1871)
r. Jonfosse
rue LEOPOLD
Faubourg
Saint
Gilles
QUAI (Bvd) de la SAUVENIERE
pl. du Spectacle
r. pl. d'Avroy
r. d'Archis
r. Augustins
Jardin botanique
Joncken
AVROY
av. de LONDRES
av. de BERLIN
av. de LA HAYE
QUAI (Bvd) d'AVROY
STATION
Avenue de Rome
QUAI LEOPOLD
STATION du CHEMIN de FER
Porte de la Station
pont du ch. de fer
pont d'Avroy
Pont fluvial
Avenue de PARIS
Espinx
Pont de la Boverie
LA BOVERIE
EVECHE
Boverie Kennedy
STATION DE LONG-DOZ
(1851)
(Esp. Longdoz)
pl. Huy
pl. Vennes
NATALIS
FETINNE
Charbonnage BAS LAVEU
LES GUILLEMINS
STATION des GUILLEMINS
idem (1864)
COINTE
chapelle du PARADIS
Pont de la Chapelle (Liège-Meuse)
route de Liège à Namur
FRAGNEE
pl. Mativa
pl. Fragnée
(1905)
pl. Fétinne
(1909)
M. LAMBOU VI·88

On le voit, le nom des principales capitales européennes avait été retenu pour baptiser les larges avenues de ce complexe urbanistique que, même comme Liégeois, j'imagine difficilement. Cela n'aurait pas manqué d'allure !

Les discussions byzantines ayant toujours été le plaisir favori des autorités liégeoises -et Dieu sait si la situation a peu évolué- ces deux propositions tombèrent, comme toutes les autres, dans le tiroir des "dossiers en attente".

Pour la clarté du texte,il faut ajouter que Monsieur Chevron a émis ces propositions en 1842, donc après la construction des plans inclinés via Ans, décidée par le Ministère, alors qu'il avait précédemment étudié une descente de la ligne de Bruxelles par Hollogne, Tilleur et Sclessin pour aboutir dans le quartier de Fragnée. Tout naturellement, il est logique que Monsieur Chevron ait proposé de la prolonger jusqu'à l'Evêché.

Cette solution aurait évidemment impliqué le rebroussement des convois vers Verviers. Mais c'est une autre histoire et j'arrête ici cette fiction sous peine de me voir traiter d'"ergoteur", alors que mon intention était d'apporter un éclairage supplémentaire à l'histoire de l'évolution du rail à Liège.

Nouveautés diverses :

Le nouveau PSS ligne 42 section Aywaille - Stoumont a été publié le I5/OI/89.

- Le I7/I2/88, le nouveau bloc II de Tirlemont a été mis en service en remplacement de l'ancien bloc 20. Simultanément la cour à marchandises a été fermée et la ligne 22 vers Grimde mise hors service.

- Depuis le OI/OI/89, le parc des wagons EUROP s'est enrichi de deux nouveaux types de wagons :

Hbill(n)s : wagons à parois ouvrantes de grande capacité

Tae(m)s : wagons à bogies à toit ouvrant et porte de hauteur supérieure à I,90 m.

P. Lemja
22/OI/89

GTF-DISTRIBUTION

Locomotives électriques de la SNCB par M.Delie et JP.SCHENKEL
La dernière parution des éditions Ediblanchart. Ce livre traite de toutes les locomotives électriques de la SNCB des origines à ce jour. Après une courte introduction sur la traction électrique, chaque type ou série est étudié séparément. Un tableau donne tous les renseignements techniques et 96 photos en noir-et-blanc, 48 en couleurs font découvrir les lignes parcourues et les livrées des locomotives.
Prix : 1980FB + frais d'envoi 50F = 2030FB. Etranger : frais de port portés à 100FB. Pour un envoi recommandé, ajouter 100FB.

Les commandes sont reçues jusqu'au 1er mars 1989 au compte 001-0643004-67 GTF asbl-Distribution, BP 191, 4000 Liège 1.
Nos membres étrangers se réfèrent à la 3e page de couverture.
Livraison courant février 1989.

ACTIVITES DE NOTRE ASSOCIATION

Premier voyage en Belgique de la saison 1989

De Liège à Bastogne par l'Ourthe et l'Amblève

Samedi 25 mars 1989

Nous inaugurons notre saison 1989 par un voyage... supplémentaire, non prévu au programme. Nous l'avons placé la veille de la fête de Pâques notamment pour que chacun puisse y participer, quelque soit son activité professionnelle.

Nous avons préparé un circuit ferroviaire au départ de Liège-Guillemins, où le départ est fixé vers 9 heures (correspondances assurées de toutes les directions). Nous parcourrons d'abord la ligne 42 de bout en bout de Angleur à Gouvy. L'intérêt de sillonner cette artère est évident : elle subira prochainement une profonde mutation avec sa mise à voie unique entre Rivage et Stoumont. Elle recèle encore quelques curiosités comme une signalisation à palettes en gare de Bovigny. Enfin, son avenir n'est pas clair, comme nous l'expliquons par ailleurs dans ce numéro.

De Gouvy, nous rallierons Bastogne (Sud) en parcourant notamment la section hors service Gouvy - Bourcy. A Bastogne (Nord), nous préinaugurerons le point d'arrêt qui sera remis en service fin mai. Nous reviendrons à Liège par Libramont, Jemelle et la ligne de l'Ourthe (via Marche, Bomal et Rivage). Cette ligne n°43 subit, elle aussi, une profonde cure de modernisation, avec son électrification dont les travaux avancent à un train de sénateur, et la mise à voie unique de certains tronçons. Le retour à Liège est prévu vers 19 heures (correspondances dans toutes les directions).

Comme mode de transport, nous avons prévu une rame réversible d'antan, puisqu'il s'agira d'antiques voitures de type M1.

Selon la tradition de notre Association, et compte tenu des heures de luminosité de cette époque, nous prévoirons des arrêts-photos en des endroits judicieux, tout particulièrement entre Rivage et Bastogne. Nous organiserons aussi un repas de midi collectif et facultatif, dont la réservation est requise sur bulletin de participation ci-après.

Ce voyage n'est possible que si un nombre suffisant de participants se manifeste. Aussi, nous vous attendons nombreux à cette excursion dans des régions par ailleurs particulièrement touristiques.

PRIX

Comprend le parcours en train spécial, les frais administratifs et la TVA.

Membres du GTF asbl, épouse, ascendants ou enfants
habitant sous le même toit..... 500 BEF
Non membres du GTF asbl..... 550 BEF
Repas de midi (entrée, plat principal, dessert)
service et TVA compris - boissons NON comprises..... 450 BEF
Enfant moins de 14 ans accompagné d'1 adulte..... 300 BEF
Enfant moins de 7 ans accompagné d'1 adulte..... gratuit

Les enfants n'occupent pas de place distincte dans la rame.

Nous vous invitons à rejoindre Liège-Guillemins par train régulier. Nous vous proposons un billet toute gare belge - Liège et retour en 2e classe au prix de 200 BEF... A ce prix-là, laissez votre voiture au garage.

INSCRIPTION

Le plus tôt possible en renvoyant le bulletin de participation ci-contre à l'adresse indiquée et en faisant simultanément le paiement selon le mode indiqué.

VOYAGES ULTERIEURS

nous organiserons un autre voyage en Belgique le samedi 8 avril, sauf imprévu. La destination est une surprise... Dans notre prochain numéro de Trans-fer, qui ne saurait tarder, nous vous en dirons plus...

A bientôt.

GTF asbl

C

		date rentrée	paiement	repas	n° inscr.
cases réservées aux indications de service GTF - ne pas remplir					

bulletin d'inscription

VOYAGE Ourthe-Amblève - 25.03.89

Bulletin à renvoyer avant le 10 mars 1989 à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Francis Beckers
Rue de la Douix 15 B-4050 ESNEUX
Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 13 FB et portant l'indication de vos nom et adresse (ou un coupon-réponse international).

* Je soussigné _____ (nom,prénom)

Rue _____ N°_____ N° bte _____

N° postal _____ localité _____ pays _____

Membre GTF n° _____

* inscris pour le voyage du 25 mars 1989

inscrire le nombre →

Adulte membre ou assimilé à 500 BEF	_____
Adulte non membre à 550 BEF	_____
Enfant - de 14 ans à 300 BEF	_____
Enfant - de 7 ans (gratuit)	_____
• Repas de midi à 450 BEF	_____
• Parcours d'approche SNCB à 200 BEF (billet 2e classe toute gare belge à Liège-Guillemins aller-retour)	_____
TOTAL	_____

biffer inutile
- -Je verse cette somme au compte 001-0534742-57 de GTFasbl,Voyages 4000 LIEGE
- -Je joins un chèque bancaire garanti
- -Je verse DE L'ETRANGER au CCP Bruxelles 000-0896641-70 GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE.

* Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation et y adhérer entièrement.

A _____ le _____

(signature - représentant légal pour mineurs d'âge)

_____

GTF A.S.B.L.

Association Des Amis du Rail de la Province de Luxembourg

Deux de nos membres, Gérard MARTIN et Pol PASTIELS, associés à Michel DEMOULIN, animent également l'Association Des Amis du Rail de la Province du Luxembourg (ADAR). A l'occasion de l'exposition organisée par l'Association des Modélistes Ferroviaires du Sud - Luxembourg (AMFSL) en juin dernier à Musson, ils ont publié une plaquette retracant de facon fort complète l'histoire de 104 ans de trains de voyageurs à Musson. Pas moins de 17 photos d'époque, la plupart inédites, ainsi qu'un plan du faisceau de la halte et celui de l'usine toute proche complètent textes, tableau et graphique.
Tirée à seulement 500 exemplaires, quelques-uns sont encore disponibles pour les membres du GTF contre la modique somme de 100 frs + 20 frs de frais de port par plaquette désirée à verser au compte 001-1114646-95 de l'ADAR, rue de la Résistance 13 à 6760 VIRTON avec la mention " plaquette Musson, le nombre d'exemplaires souhaités et votre qualité de membre du GTF ". Ne tardez pas !

NOTRE VOYAGE A L'ETRANGER

DATE Du vendredi 12 mai (au matin) au lundi 15 mai 1989 (au soir)

Pour ce voyage à l'étranger, nous vous proposons de sortir des sentiers battus et de découvrir l'Allemagne du Sud. Région méconnue de nos compatriotes, croyons-nous !

ITINERAIRE

1er jour : Départ de Belgique par train de jour.
Nous aurons le plaisir de traverser l'Eifel de Cologne à Trèves, "Eifel !" Authentique présent offert aux touristes par la nature : ses vastes forêts, ses dépressions aux romantiques vallées, ses vastes plateaux de bruyères et de marécages ne manqueront pas de vous charmer et peut-être de vous suggérer le lieu de vos prochaines vacances.

Par les gracieuses courbes de la vallée de la Moselle nous atteindrons Coblence. Sur les rives de celle-ci se succèdent villes et villages aux noms aussi familiers à l'historien qu'à l'amateur de vins. Des images toujours nouvelles se succèdent à chaque méandre de la rivière : une montagne, un château-fort, un autre encore ...

Nous ferons étape à Nürnberg, logement en 1/2 pension.

2me jour : Au choix

a. Visite du musée des transports de la ville

b. Visite de la ville : Nürnberg, entouré d'épais remparts et dominé par un château-fort, a gardé son caractère moyenâgeux. Ce n'est pas le fruit du hasard : lorsqu'à la fin de la deuxième guerre mondiale, la ville disparut sous un amas de ruines, les habitants de Nürnberg décidèrent, dans la mesure du possible, de reconstruire la ville en suivant le plan historique,

c. Itinéraire ferroviaire : Plattling, Gotteszell, (3 sections de voies superposées entre ces deux localités)Passau, München et Garmish-Partenkirchen.
Logement en 1/2 pension.

3me jour : Par une voie métrique longue de 18,7 km et en partie à crémaillère nous atteindrons le Schneeferhaus (2650m).
En 4 minutes de téléphérique nous gagnerons le sommet du Zugsptize. (2966 m) - courte visite de Lindau.
Logement en 1/2 pension à Uberlingen sur le Lac de Constance.

4eme jour : retour en Belgique par train de jour.
Après avoir longé le Lac de Constance, nous traverserons la Forêt Noire, de Neustadt à Fribourg sur la ligne du Höllentalbahn. Cette ligne à voie normale de 35 km fut construite en 1887. Au début de sa mise en service, elle fut exploitée en double et même en triple traction vapeur sur des sections à crémaillère (rampe de 25 ‰ à 55 ‰)
Elle fut électrifiée de 1933 à1936 en courant alternatif industriel. Depuis 1960, la caténaire est alimentée en 15 KW 16 2/3 HZ comme le réseau national.

Nous rentrerons en Belgique par la vallée du Rhin, l'un des plus beaux fleuves du monde. Ses vieux châteaux, ses coteaux chargés de vignes couronnés de vieux burg défileront devant vos yeux.

Nous espérons avoir le plaisir de vous rencontrer nombreux à ce voyage en Allemagne qui doit combler d'aise, espérons-le, aussi bien les amateurs ferroviaires que les touristes au sens le plus large du terme.

PRIX

par personne et sur base de chambre double occupée par 2 personnes.

9.800.-Frs comprenant le voyage sur le réseau de D.B.et le logement en 1/2 pension en chambre double avec bain/douche - toilette.
6.180.-Frs pour les cheminots titulaires de billet internationaux

Sont inclus dans ce prix :

- L'excursion au Zugspitzberg
- Les réservations dans les trains, les frais du G.T.F. et la t.v.a.

Suppléments facultatifs :

- .....-Frs. Billet toute gare belge à Aachen (aller et retour) non calculé à ce jour.
- 1.800.-Frs pour l'occupation d'une chambre single.

Il est à noter que :

- Le G.T.F. se réserve le droit d'annuler ce voyage si le nombre minimum de participants n'est pas atteint. Dans ce cas, l'acompte sera remboursé intégralement.
- Ce prix est susceptible de modifications suite à une fluctuation importante des cours du change, d'augmentation des tarifs des chemins de fer, des tarifs d'hôtels ou autres circonstances imprévues.

INSCRIPTIONS

LE PLUS VITE POSSIBLE !

Notre voyage se déroulera pendant une période d'activité touristique intense. Le contingent de chambres que nous avons pu réserver dans les hôtels est limité et plus particulièrment en ce qui concerne les singles. Inscrivez-vous donc sans tarder ! Priorité aux premiers inscrits !

Après le 24/02/89 les inscriptions seront majorées de 300.-Frs par personne pour frais supplémentaires.

Clôture des inscriptions le 10/03/88.

RENSEIGNEMENTS

Auprès du G.T.F. c/o Mr Laterre, 68, rue de Marchienne 6110 Montigny-le-Tilleul. - Tél.: (071) 51.66.03.

ACOMPTE

2.000Frs par personne à verser au moment de l'inscription au compte 068. 0883360 08 du G.T.F. asbl à Liège.

SOLDE

A verser avant le voyage et à la première invitation du G.T.F. Frais à charge des participants : les boissons et les repas de midi

c

VOYAGE EN REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

du 12 au 15 mai 1989

B U L L E T I N D E P A R T I C I P A T I O N

Ce bulletin de participation est à renvoyer au G.T.F. c/o
Mr Jean Laterre, 68, rue de Marchienne 6110 Montigny-le-Tilleul
Joindre 3 timbres à 13Frs.

Je soussigné ..... Tél (...) .....

Rue ..... N°..... Bte.....

Code postal ..... A .....

Personne accompagnante : épouse, ami, fils

inscris au voyage en Allemagne Fédérale :

... participant(s) à 9.800.- Frs soit . .....Frs

... " 6.180.-Frs soit .....Frs

... supplément chambre single à 1.800.-Frs soit .....Frs

En cas de nécessité, je renonce à la chambre single - A barrer éventuellement

... billet toute gare belge à Aachen A et R .....Frs

Total .....FRs

- Je verserai la somme correspondante selon les modalités énoncées dans le Trans-Fer au compte n° 068 0883360 08 du G.T.F. asbl à Liège.
- Je déclare avoir pris connaissance des prix et conditions de cevoyage et les accepter entièrement.
- Je renonce à exercer contre le G.T.F. asbl tout recours en cas d'accident survenu à ma personne ou à mes biens à l'occasion de ce voyage.

Date et signature.

GTF-Distribution

Cartographie

Notre membre Marcel Lambou vous propose deux nouvelles cartes :

Lb-9 : carte Mons-Borinage-La Louvière-Namur tous réseaux, en l'année 1955 : prix : 160BEF + 20F (port) = 180 BEF.

Lb10 : carte de Belgique (SNCV - les voies à écartement normal sont tracées en pointillé) - période 1835-1988.
prix : 175BEF + 20BEF (envoi) = 195 BEF.

Commande par versemant de la somme correspondante au compte 001-0643004-67 GTF asbl-Distribution, BP 191, 4000 Liège 1.
Les membres étrangers se réfèrent à la 3e page de couverture.

Trans-Fer est une publication périodique du GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1 (Belgique). Il est envoyé gratuitement à tous les membres du GTF asbl.

Sauf mention contraire, les articles contenus dans ce numéro peuvent être reproduits librement, à condition de citer la source et d'envoyer un exemplaire de la publication à notre Association. Néanmoins, les articles que nous empruntons à d'autres publications restent la propriété de celles-ci et leur reproduction reste soumise à leur autorisation préalable.

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

Le GTF asbl a une activité variée : voyages en Belgique et à l'étranger, éditions ferroviaires, distribution d'articles divers, participation à des réunions de nature ferroviaire, réunions tous les deuxièmes mardis du mois au mess du personnel de la gare de Liège-Guillemins. Notre catalogue et toute autre information vous sont volontiers transmis : écrivez-nous à GTF asbl, BP191, 4000 Liège 1 en joignant un timbre pour lettre à votre demande.

La cotisation de nos membres est très modique : en 1989, 170FB pour les membres belges, 250FB pour les membres étrangers. Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez régulièrement Trans-Fer et bénéficierez d'une réduction lorsque vous participerez à une de nos activités ou que vous souscrirez à une nouvelle édition du GTF asbl.

Service financier de notre Association
Le GTF asbl est entièrement géré par des membres bénévoles. Il dispose de plusieurs comptes financiers et adresses pour répartir son administration sur ceux de ses membres qui en ont accepté la charge. Veuillez donc bien utiliser le n° de compte et/ou l'adresse toujours indiquée à côté des services que nous vous proposons. Nous vous en remercions.
PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ETRANGER
Par dérogation à ce qui précède, tout paiement en provenance de l'étranger doit nous parvenir selon un des trois modes suivants
*paiement à notre compte courant postal :
BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège. C'est la formule la moins chère pour nos membres étrangers.
*envoi d'un **Eurochèque** garanti à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.
*envoi d'un **mandat postal international** à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.
Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement vu les lourdes taxes imposées à l'arrivée par les banques belges.

Changements d'adresse
Prévenez-nous en demandant une nouvelle formule d'adhésion. Joignez deux timbres-lettre pour la réponse.

EDITIONS

a.s.b.l.

GROUPEMENT BELGE
POUR LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION
TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE
B.P. 191 B-4000 LIEGE 1