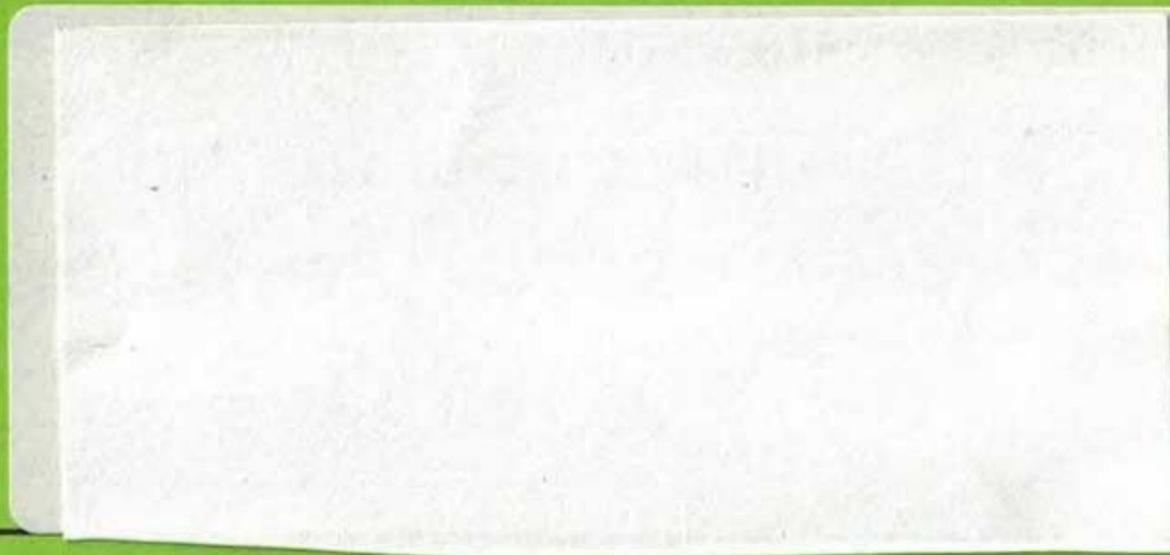


BELGIQUE - BELGIË

**P.P.**

LIEGE X

9/406



# transfer

---

périodique trimestriel - Liège X

---

n° 80 - mars 1992 - 60 BEF

---

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

## S O M M A I R E

Numéro 80

Quinzième année

Mars 1992

|   |        |
|---|--------|
| Activités du GTF asbl                             |        |
| GTF - Voyages                                     | 3      |
| Archéologie industrielle à Saint-Vith             |        |
| GTF - Editions                                    |        |
| un nouveau Trans-Fer hors série :                 |        |
| "souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith"    | 4      |
| Musée du Transport en Commun du Pays de Liège     | 6      |
| GTF - Distribution                                | 7      |
| Infrastructure SNCB                               |        |
| Publications officielles                          | 9      |
| La SNCB par ligne                                 | 9      |
| Matériel moteur SNCB                              |        |
| Statistiques                                      | 18     |
| Le matériel moteur sous la loupe                  | 18     |
| Divers  |        |
| Nouvelles de l'exploitation de la Vennbahn        | 21     |
| Des trams carolos pour la Côte                    | 21     |
| Travaux métro à Charleroi (suite)                 | 22     |
| Courrier des lecteurs                             | 24     |
| GTF - Voyages                                     |        |
| Voyage de deux jours dans le Kent (GB-11-12/4/92) | encart |
| Eurailspeed - Bruxelles - 2/5/92                  | encart |

## C O L O P H O N

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

Rédaction : H. Arden, J. Laterre, P. Lemja, J-Cl. Léonard,  
R. Marganne, M. Machine et autres collaborateurs.  
Revue de presse : D. De Seille, J. Ferrière, J. Ganton,  
J-Cl. Léonard, A. Tenaerts  
Saisie électronique des textes : J. Ferrière  
Coordination : H. Arden, R. Marganne  
Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1350 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.

C'est avec une peine profonde que nous vous annonçons le décès accidentel de notre membre et ami Marc Samson, survenu à Braine l'Alleud ce jeudi 27 février dernier...

Marc était un membre de la première heure de notre association. Cheminot de son métier, il n'a cessé de s'intéresser à nos activités et de nous soutenir pendant plus de quinze ans. Il fréquentait assidûment nos voyages, où son caractère boute-en-train était devenu légendaire... Il s'était inscrit à notre excursion du 7 mars dans le Canton de Saint-Vith... Il nous a manqué... Marc était marié et père de trois enfants.

Adieu, Marc!

Les amis du GTF asbl

## GTF-Voyages

### Un voyage d'archéologie ferroviaire dans le pays de Saint-Vith

Samedi 7 mars 1992

Pour la première fois de son histoire, le GTF asbl a organisé un voyage "tout autocar" le samedi 7 mars dernier... Il le fallait bien, puisque l'objectif de l'excursion était de découvrir les très nombreux vestiges "archéologiques" d'un chemin de fer aujourd'hui complètement disparu du Canton de Saint-Vith.

Cette initiative, d'un genre nouveau, a connu auprès de nos membres un succès inespéré puisque... 106 (!) participants se sont retrouvés en gare de Vielsalm le samedi 7 mars à l'arrivée matinale du train Liège - Luxembourg, pour un périple ferroviaire bien particulier. Nous avons même dû refuser, hélas, une vingtaine d'inscriptions, la capacité d'un autocar n'étant pas extensible comme celle d'un train...

Servi par un temps printanier exceptionnel pour la saison, le groupe a pu bénéficier d'un guide de tout premier ordre : notre membre Herbert Gombert de Saint-Vith, dont la connaissance minutieuse des particularités du réseau ferré défunt de la région a fait merveille : il a pu ainsi nous guider dans les endroits les plus caractéristiques et pittoresques de son pays : nous voudrions le remercier ici chaleureusement de sa disponibilité et de son hospitalité, tout à fait dans la tradition de la région.

Nous nous sommes d'abord rendus au pied du gigantesque viaduc de Born, un des derniers vestiges de la ligne Vielsalm - Born. Puis, Saint-Vith reçut notre visite, à quelques semaines d'une réhabilitation complète de son ancienne gare et de l'assiette de la bifurcation de Wiesenbach. Le site le plus pittoresque et le plus apprécié fut sans doute celui de la

gare de Lommersweiler : en plein sous-bois, on trouve trois tunnels, des couloirs sous-voies, des quais, un pont... parfaitement conservés à l'endroit de la bifurcation de la ligne de Bleialf et de celle de Trois-Vierges. Le périple continua par un petit jeu de saute-frontière, histoire de voir d'un peu plus près le tunnel d'Elcherath et le site du viaduc d'Hemmeres côté allemand, vestiges de la liaison ferrée Lommersweiler - Reuland - Trois-Vierges, ainsi que l'ancien bâtiment de la gare de Reuland, remarquablement restauré par un particulier. La journée s'est terminée à Gouvy avec la correspondance du train Luxembourg - Liège, dont les participants purent apprécier le confort, grâce aux voitures M4.

Une excursion fort appréciée si l'on en croit les commentaires encourageants de nos membres à la fin de la journée. Une nouvelle piste à exploiter sans doute, à une époque où la SNCB continue, et de plus belle, à démanteler les coins les plus pittoresques de son réseau...

---

## GTF-Editions

### Un nouveau Trans-Fer hors série

#### Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith

A l'occasion de l'excursion que nous avons organisée le samedi 7 mars dernier, la rédaction de Trans-Fer a publié un nouveau numéro hors série et hors abonnement, le cinquième de sa collection à couverture blanche "périples ferroviaires".

Entièrement consacré au chemin de fer dans la région de Saint-Vith, le contenu de cette nouvelle édition est à la fois géographique, historique, technique, mais il se veut aussi le reflet d'une tranche de vie des cheminots qui ont participé à l'exploitation du réseau ferré de l'étoile de Saint-Vith. Part belle est faite à l'histoire des hommes, mais aussi à l'anecdote, selon le souhait de nombreux membres de notre Association.

Qu'on en juge d'après le sommaire :

Le canton de Saint-Vith et sa géographie,  
par Robert STEKKE

=> une présentation géographique du pays de Saint-Vith

Petite histoire de l'établissement du chemin de fer dans le canton de Saint-Vith, par Roland MARGANNE

=> toute l'histoire de la construction de la Vennbahn (et de ses antennes Lommersweiler - Trois-Vierges et Lommersweiler - Bleialf)

Chronique de la disparition progressive du réseau de chemin de fer du canton de Saint-Vith, par Roland MARGANNE

=> les péripéties du démantèlement des lignes de chemin de fer entre 1940 et 1982.

A la recherche des témoignages archéologico-ferroviaires  
du canton de Saint-Vith, par Roland MARGANNE

=> un "guide touristique" des vestiges encore visibles du  
chemin de fer dans la région.

Erinnerungen - Souvenirs

par Herbert GOMBERT

=> les souvenirs d'un de nos membres, fils de cheminot de la  
région de Saint-Vith

Le réseau ferré du canton de Saint-Vith

vu par un cheminot, par Jean LEONARD

=> les souvenirs "régionaux" d'un de nos membres éminents,  
chef-garde contrôleur honoraire du dépôt de Liège.

L'exploitation des lignes du canton de Saint-Vith pendant  
les années cinquante, d'après P. BIHAIN et F. SCHWINNEN

=> une tranche de vie de deux chefs-gardes sur les lignes  
Waimes - St-Vith, St-Vith - Gouvy, St-Vith - Lommersweiler  
et Trois-Vierges - Reuland pendant les années cinquante.

Particularités d'exploitation des lignes du canton de  
Saint-Vith, d'après une documentation de Robert HUYSMAN

=> un document exhaustif et non publié à ce jour.

Au format A5, Trans-Fer hors série "Souvenirs ferroviaires  
du pays de Saint-Vith" compte 68 pages sur papier glacé, avec  
une quarantaine de photos le plus souvent inédites, et plu-  
sieurs plans et schémas.

==> Pour obtenir cette nouvelle édition...

Trans-Fer hors série "Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-  
Vith" est disponible dès maintenant :

Prix : 200 BEF (+ 20 BEF envoi) = 220 BEF  
(étranger : frais d'envoi portés à 40 BEF).

Pour l'obtenir, il vous suffit de virer la somme correspon-  
dante à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191,  
4000 Liège 1.

(pour les paiements en provenance de l'étranger, voir 3e page  
de couverture du présent Trans-Fer).

A propos du Trans-Fer hors série  
"Rallye d'autorails dans l'Entre-Sambre-et-Meuse".

Lors du rallye d'autorails, organisé à Mariembourg par  
notre Association en septembre dernier, le GTF asbl a publié  
un numéro hors série de Trans-Fer, aujourd'hui épuisé, qui re-

prenait entre autre une présentation géographique et historique de la région.

Nous avons reçu récemment de notre membre Monsieur Armand VANHUYSE de Bruxelles, une aimable remarque concernant le mot "entre". Notre membre critique le fait d'avoir appelé le Département et la marche militaire célèbre du nom d'"Entre Sambre et Meuse", au lieu de "Sambre-et-Meuse" tout court.

A notre grande confusion, nous reconnaissons volontiers notre erreur et nous regrettons le lapsus. Il fallait bien lire "le Département de Sambre-et-Meuse". Il en va de même pour la marche militaire. Notre aimable correspondant y ajoute d'ailleurs le nom des auteurs de la musique, Robert Planquette et Rauski. Nous l'en remercions vivement, surtout que cela prouve que nos éditions sont lues attentivement et jusque dans les détails. Enfin, cela prouve aussi la qualité et l'érudition de nos membres. Nous ne pouvons que nous en réjouir, même si c'est en présentant nos excuses pour cette petite (mais réelle) erreur.

R. STEKKE

---

### Musée des transports en commun du pays de Liège

Ce musée est situé à 4020 Liège, rue Richard Heintz (ancien dépôt de la STIL).

Il est ouvert en saison, de Pâques au mois d'octobre, les samedis, dimanches et jours fériés de 14 à 18 heures.

Vous y découvrirez une collection de véhicules restaurés tramway, trolleybus et autobus des sociétés de transport en commun de la province de Liège, et de nombreux objets et photos en vitrine. Une librairie complète l'ensemble.

Accès : \* par autoroute : direction Liège, puis "Ardennes". Le musée est fléché dès le passage de la rivière "Dérivation". Si vous êtes perdus, demandez "l'hôtel de police" : le musée est à 200 mètres de celui-ci.

\* par transports en commun : train : gare de Liège-Guillemins. A la sortie de la gare, prendre l'autobus 4 vers la droite (direction Fragnée). Demander l'arrêt Natalis.

pour préparer votre visite : le GTF asbl a édité sous forme de Trans-Fer hors série le catalogue complet des véhicules "tramways" et "trolleybus" du Musée, avec pour chaque véhicule une notice historique de qualité et de nombreuses photos d'époque.

prix : 270 F envoi compris. Commande par versement à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1. Indiquez en communication "catalogue Musée". Versements de l'étranger : prix porté à 280 F, versement selon les modalités indiquées en 3e page de couverture.

### Permanences au Musée

Le printemps nous revient et déjà, il faut penser à la réouverture du Musée. Cette année, il ouvre ses portes dès le 11 avril prochain. Le GTF asbl participe au tiers des permanences en collaboration avec l'AMUTRA et l'amicale du personnel de l'ex-STIL.

Nous avons besoin de vous pour assurer ces permanences, tout particulièrement aux dates suivantes : 11 et 12 avril - 1, 2, 3, 23, 24, 28 mai - 13, 14 juin, 4, 5, 25, 26 juillet - 15, 16 août - 5, 6, 26, 27 septembre, 17, 18 octobre.

Il faut deux membres par permanence.

Ainsi, comme chaque année, engagez-vous comme vous l'avez déjà fait. Si vous ne l'avez jamais fait, profitez de l'occasion : entrez dans nos rangs. Contactez au plus vite notre membre-délégué au Conseil d'administration du Musée, Robert STEKKE, rue des Ateliers, 8, 4031 ANGLEUR-KINKEMPOIS tél. 041/42.29.74.

Merci d'avance de votre participation.

---

### GTF-Distribution

Les articles proposés par notre service "Distribution" peuvent être commandés par versement préalable de la somme correspondante à notre compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, BP 191, B-4000 LIEGE 1, en indiquant en communication le titre de l'ouvrage souhaité. Nos membres étrangers se réfèrent à la 3e page de couverture de Trans-Fer.

=> Les articles ci-après peuvent nous être commandés jusqu'à la date limite du 10 avril 1992. Livraison le mois suivant la date limite (sauf imprévu).

#### \* La ligne 132 en cartes postales anciennes

L'asbl "musée de Cerfontaine", qui dispose d'un Musée de la Vie Régionale dans l'ancienne gare-pont de Cerfontaine, par ailleurs en voie de classement, vient d'éditer un album de 92 photos anciennes des gares de la ligne SNCB 132 Charleroi - Mariembourg - Vireux-Molhain, et de ses antennes.

De Charleroi-Sud à Vireux-Molhain (France), les noms des gares de cette ligne évoqueront certainement beaucoup de souvenirs à ceux qui ont, un jour ou l'autre, emprunté le train dans la vallée de l'Eau d'Heure, du Viroin et des environs.

Ceux qui veulent faire mentalement un beau voyage pourront, en feuilletant cet album, prendre le train en marche à La Sambre, Mont-sur-Marchienne, Montigny-le-Tilleul, Bomérée, Jamioulx, Beignée, Ham-sur-Heure, Cour-sur-Heure, Berzée, Pry, Walcourt, Gerlimpont, Silenrieux, Falemprise, Cerfontaine, Senzeille, Mariembourg, Nismes, Olloy, Vierves, Treignes, mais aussi Gourdinne, Yves-Gomezée, Frasnes-lez-Couvin, Couvin, Florennes, Philippeville et Neuville.

Quelques notes complètent cette rétrospective illustrée : dates de création du chemin de fer parues au Moniteur, un poisson d'avril ferroviaire, une page de souvenirs...

L'album compte 92 cartes postales anciennes.

prix : 350 BEF + 25 BEF (envoi) = 375 BEF (étranger : frais d'envoi portés à 50 BEF).

\* Elien WARDY, Guide du voyageur sur les chemins de fer de Mons à Manage et de Namur à Liège (1852)

Les Editions Altaïr proposent une réimpression de cet ouvrage, au format A5, de 68 pages. Il date des tout débuts de l'exploitation de nos chemins de fer. Il retrace d'abord l'histoire de l'établissement de ces deux lignes. Puis, il en fait une description, avec toutes les curiosités ferroviaires, industrielles, touristiques et historiques des régions traversées, au milieu du XIXe siècle. Le livre est illustré de nombreuses gravures, la photographie n'existant pas encore...

Un ouvrage original pour ceux qui s'intéressent à l'histoire de nos chemins de fer.

prix : 190 BEF + 25 BEF (envoi) = 215 BEF (étranger : frais d'envoi portés à 50 BEF).

---

## Cartes de membre 1992

Si vous avez payé votre cotisation 1992 au GTF asbl avant le 20 février 1992, vous venez de recevoir par la poste votre carte de membre 1992, à la bonne intervention de notre service "Secrétariat". Merci à nos membres secrétaires Jacques Ferrière et à Jean Laterre de la qualité de leur travail de... bénédictin !

## Publications officielles

### Lignes 98, 98C et 235 : région de Flénu

Par Arrêté Royal du 20 décembre 1991 (MB 06.02.92), la SNCB est autorisée à procéder au démontage des voies des lignes :

- 98 : tronçon Warquignies - Flénu
- 98C : tronçon Flénu - Frameries vers le zoning de Frameries
- 235 : tronçon Frameries - Raccordement Craibel

## La SNCB par ligne

### Ligne 24 : à propos des locomotives diesel allemandes série 215 autorisées à circuler en Belgique à l'ouest de Montzen

A la liste publiée dans Trans-fer 79, page 17, Monsieur Vossem, instructeur SNCB à Montzen, nous fait remarquer qu'il convient d'ajouter la locomotive 215.029-0. Il signale par ailleurs que les deux locomotives série 215 du dépôt de Krefeld (215.023 et 024), qui assuraient naguère des trains "Huckepack" entre la Ruhr et Anvers via les Pays-Bas, Neerpelt et Mol, ont été mutées au dépôt de Köln, où elles figurent désormais au nombre de la série des sept engins aptes à circuler en Belgique à l'ouest de Montzen et qui sont desservis, pour ces parcours, par les conducteurs SNCB de Montzen.

La liste définitive de ces 7 engins DB est donc : 215.023-3, 215.024-1, 215.025-8, 215.026-6, 215.027-7, 215.028-2 et 215.029-0 : une succession "arithmétique" bien germanique...

### Ligne 37 - désaffectation de Verviers (Ouest) et de Verviers (Est)

Le comité de direction de la SNCB a récemment décidé la fermeture des gares de Verviers-Ouest et Verviers-Est au prochain changement d'horaire, fin mai 92.

La gare de marchandises de Verviers-Ouest est en fait, la première gare - en cul-de-sac - de Verviers. Erigée en 1843, en même temps que la ligne Liège - Verviers - Aix-la-Chapelle, elle fut opérationnelle jusqu'à la création d'une liaison directe entre la sortie du tunnel d'Ensival et la bifurcation de la Chic-Chac. L'établissement de cette liaison fut mené à bien pendant la première guerre mondiale par l'occupant prussien, mais il fallut encore quelques années pour voir ouvrir l'actuelle gare de Verviers-Central.

Les bâtiments de Verviers-Ouest alignaient douze arcades cintrées reposant sur des piliers quadrangulaires, sous étages éclairés de larges baies cintrées au premier étage et de petites baies jumelées au second. L'ensemble était jadis constitué de plusieurs immeubles d'un style architectural classique, typique des édifices industriels et ferroviaires de l'époque.

La gare de Verviers-Ouest perdit peu à peu de l'importance avec le déclin de l'industrie lainière verviétoise et... la concurrence routière. En 1970, elle gardait cependant encore une certaine importance en raison de la desserte du Centre Routier qui y était installé (40 à 50 wagons y étaient en comptabilisés chaque jour). Au milieu des années 80, le service des colis par rail fut supprimé au profit d'un service par camions. Le Centre Routier de Verviers fut supprimé, de même que, en 1989, les activités "messengeries". Le trafic marchandises de Verviers-Ouest descendit alors au-dessous de la norme fatidique d'un wagon par jour. En 1992, les installations de Verviers-Ouest sont encore utilisées par une entreprise de ferrailage qui y est installée.

Dès 1988, le District Sud-Est de la SNCB, obsédé par les opérations de démontages, y avait fait disparaître 3.500 mètres de voies. L'élan fut poursuivi en 1990 avec l'enlèvement de 1500 mètres supplémentaires et les infrastructures du Centre Routier, et en 1991 avec l'arrachage de 800 autres mètres de rails. Aujourd'hui, il ne reste que 1000 mètres de voie, occasionnellement utilisées par le ferrailleur.

Verviers-Est, lui aussi, sera fermé. Ancienne gare "lainière" de la ville, dotée d'une halle pour la manutention des produits textiles, elle périclita en même temps que l'industrie dont elle tirait sa raison d'être. Pourtant, en trafic voyageurs, elle avait obtenu un certain regain d'activité dès 1966 : au moment de l'électrification de la ligne Liège - Aix-la-Chapelle, elle avait été équipée de deux voies d'évitement électrifiées, desservies par des quais hauts, et était même devenue tête de ligne pour certains trains de voyageurs de la ligne de Spa : elle délestait ainsi Verviers-Central qui, à l'époque, ne disposait que de quatre voies à quai de passage <sup>(1)</sup>. En 1984, l'arrêt des trains de voyageurs fut néanmoins supprimé à Verviers-Est dans le cadre du plan "IC-IR" : sa fréquentation était jugée insuffisante au regard des normes adoptées par le plan IC-IR. Quant à son activité "marchandises" résiduelle, elle diminua de plus en plus entre 1986 et 1988 au point qu'aujourd'hui, ces installations ne servent plus qu'occasionnellement...

Verviers ne disposera donc plus que de la gare de Verviers-Central, en cours de rénovation <sup>(2)</sup>, et du point d'arrêt de Verviers-Palais.

---

(1) - la voie I, à flanc de talus, ne fut rétablie qu'au moins dix ans plus tard...

(2) - à l'instar d'Ostende, Verviers-Central est actuellement, en quelque sorte, le "cobaye" d'une opération-pilote de mise à niveau du service offert aux voyageurs.

---

## Ligne 97 St-Ghislain - Quiévrain

---

La SNCB envisage sérieusement de procéder au démontage de la section à double voie et actuellement hors service qui joint Quiévrain à la frontière française en direction de Blanc Misseron.

Il y a là 794 mètres de ligne et le démontage correspondant permettrait une économie de... 150.000 F pour la SNCB ! C'est Byzance !!!

Dans la région, on s'inquiète de ces intentions : si elles se concrétisent, Quiévrain deviendra un "cul-de-sac" ferroviaire et il sera impossible de rétablir une liaison ferroviaire entre Mons et Valenciennes par Quiévrain et Blanc-Misseron. Or, la région montoise compte beaucoup sur cette ligne, que la SNCB va prochainement électrifier comme nous l'avons publié dans Trans-fer n°78, pour intensifier ses relations transfrontalière avec le Nord Français, et pour tirer parti du futur TGV-Nord dont plusieurs rames en provenance de Paris aboutiront quotidiennement à Valenciennes. De là à prolonger le parcours de ces rames jusqu'à Mons, il n'y a qu'un pas que les Montois franchissent volontiers.

Mais voilà, arracher les 794 mètres de voies entre Quiévrain et la frontière anéantirait ces projets...

Que fera la SNCB ? La proposition de démontage de la section frontalière a été retirée en dernière minute et sans explications de l'ordre du jour du Conseil d'Administration de la SNCB qui s'est tenu à la fin du mois de février dernier...

Affaire à suivre.

d'après Le Soir, 26/2/92 et 2/3/92.

---

## Ligne 132 et ses antennes

---

### 1.- la gare de Jamioulx

La SNCB a l'intention d'abattre une partie des bâtiments de la gare de Jamioulx. La partie condamnée servait jadis de logement au garde-barrière, dont la fonction, à Jamioulx, est supprimée depuis belle lurette.

Le Syndicat d'Initiative de Jamioulx a proposé à la Direction de la SNCB de renoncer à la démolition de ce bâtiment, tout en se disant prêt à l'acquérir ou à l'occuper par bail emphytéotique.

Cette proposition est actuellement refusée par la SNCB, sous prétexte que les formalités administratives pour une démolition sont quasiment achevées, et que le maintien de celui-ci ne cadre pas avec les objectifs de la société.

Etrange position, juge le président du Syndicat d'Initiative, qui, architecte de surcroît, sait de quoi il parle. Une démolition est toujours coûteuse, alors que le Syn-

dicat est prêt à assumer tous les frais d'occupation. De plus, la SNCB n'aurait aucun dédit à payer, puisqu'on n'a pas encore procédé aux adjudications.

Y aura-t-il un fonctionnaire éclairé rue de France pour régler ce problème au mieux des préoccupations locales ?  
d'après "Le Soir"

De surcroît, les travaux de modernisation de la signalisation en gare de Jamioulx (ligne 132) se poursuivent : la cabine tout relais a été installée en janvier 1992, après la signalisation lumineuse implantée début 1991. Subsiste encore une branche au matereau d'entrée venant de Walcourt, avec une palette d'arrêt.

La gare de Jamioulx n'a par ailleurs virtuellement plus de voies de garage. Deux liaisons ont été installées en voie principale en décembre 90 et novembre 91. Elles sont momentanément à commande manuelle.

2.- le block 6 de Montigny-le-Tilleul, hors service en novembre 1990, a été démoli en mai 1991.

3.- les voies de garage de Berzée et Mont-sur-Marchienne ont été enlevées en mai/juin 1991.

4.- le bâtiment du point d'arrêt de Pry a été démoli le 24 avril 1991.

5.- le hangar à marchandises de Philippeville a été démoli lui aussi le 26 avril 1991.

6. la section Thy-le-Château - Berzée de la ligne 111 Thuillies - Lanefte, la seule subsistante, a été démontée en mai/juin 1991. Il ne subsiste donc plus rien de cette ligne.

7.- les travaux en prévision de la commande à distance de la signalisation de la ligne 132 au départ du block 20 de Charle-roi-Sud jusque Walcourt et au delà sont en bonne voie.

d'après P. Lievens

**La ligne 155 Marbehan - Croix-Rouge est sauvée !**

Les bonnes nouvelles concernant la pérennité du réseau de la SNCB étant rares, épinglons celle-ci.

Dans Trans-Fer 79, nous avons publié un dossier concernant les problèmes de survie de la ligne Marbehan - Croix-Rouge : à la fin de l'année 1991, la commission de restructuration des cours à marchandises de la SNCB avait décidé le démontage pur et simple de cette ligne à la fin du mois de mai 1992, parce que son utilisateur principal, la scierie Dusaussoit, ne fournissait pas un trafic de 250 wagons/an, norme jugée minimale par la SNCB pour maintenir la ligne.

A la suite de la création d'une zone artisanale à vocation "filiale bois" à Croix-Rouge, où au moins quatre exploitants forestiers sont actuellement prêts à s'installer, et sans

doute aussi d'intenses pressions politiques, la SNCB a finalement "revu sa copie". Louis Devillers, ci-devant directeur du District Sud-Est de la SNCB, et récemment promu "administrateur-directeur de B-Cargo" vient d'annoncer la bonne nouvelle au député-bourgmestre d'Etalle Guy Charlier en ces termes : "S'appuyant sur les potentialités de trafic et sur l'inexistence de charges importantes d'infrastructure, nous pouvons soutenir le maintien de la ligne Marbehan - Croix-Rouge".

A l'occasion d'un entretien avec un journaliste du "Soir"<sup>(3)</sup> à propos du maintien de la ligne Marbehan - Croix-Rouge, Annie Dusausoit, responsable de la scierie cliente du rail déclarait : "Il aurait été dommage de recourir à la route alors que le rail est un moyen de transport tellement moins polluant et beaucoup plus sûr pour des marchandises aussi encombrantes que des grumes. D'autant plus dommage aussi que le quai de chargement est le plus beau de la province et qu'il s'agit d'un survivant, car, si nous en étions privés, nous ne pourrions plus charger sur wagon faute de quai dans la région." Et d'ajouter : "Notre province est une province essentiellement forestière qui tire une grande partie de ses revenus de la forêt. Pour les expéditions de produits forestiers, la SNCB a tous les atouts, mais aussi un rôle économique à jouer. Avec une politique engagée, c'est à dire une infrastructure convenable et des prix compétitifs par rapport à ceux des réseaux voisins, nos chemins de fer peuvent encore séduire beaucoup d'utilisateurs. Par contre, la politique de la "terre brûlée" n'est payante pour personne et on ne peut installer des trains touristiques partout." Fin de citation.

Que pensent Louis Devillers et son département "B-Cargo" des objectifs que leur assigne ce responsable économique luxembourgeois ?

Y a-t-il encore un avenir pour la ligne 163 Libramont - Bastogne ?

La ligne Libramont - Bastogne semble aujourd'hui à la croisée des chemins. L'état de la voie laisserait aujourd'hui à désirer, et divers travaux paraissent, à court terme, nécessaires à l'infrastructure pour assurer la pérennité de la ligne. On cite actuellement le chiffre d'un investissement de 100 millions de francs, à étaler sur cinq ans, nécessaire pour une remise à niveau de la ligne.

La SNCB est-elle disposée à consentir cette dépense ? Ne préférerait-elle pas plutôt laisser "mourir" la ligne, selon un scénario maintes fois répété dans le passé ?

Au moment où les "décideurs" se tâtent, la Régionale du Luxembourg du Syndicat Chrétien des Communications et de la Culture a réalisé un dossier de soutien à cette ligne ardennaise : nous en extrayons, ci-après, les éléments essentiels.

(3) - Le Soir - 12/2/92.

### La ligne 163

D'une longueur d'axe de 30 km, depuis la mise hors service de la section Bastogne-Nord - Bourcy - Gouvy, la ligne 163 est à voie unique, rectiligne sur la majorité de son parcours, sans aucune possibilité de croisement entre Bastogne-Sud et Libramont (une seule section de block). La vitesse de référence est de 70 km/h, et le temps de parcours des autorails directs Libramont - Bastogne est de 28 minutes. La ligne ne dispose plus d'aucun point d'arrêt intermédiaire entre Bastogne-Sud et Libramont, et tous ses passages à niveau ont été automatisés.

En pleine ligne, il semble qu'un tiers au moins de l'infrastructure n'a pas bénéficié, depuis belle lurette, de l'entretien qui lui aurait été nécessaire (remplacement des traverses fatiguées, des rails laissant à désirer...).

### Les gares de Bastogne

La ville de Bastogne dispose de deux gares. La station de Bastogne-Sud est dotée d'un bâtiment d'architecture typique, édifié en 1895. Fort bien entretenu, il a été récemment rafraîchi : nouveaux carrelages, nouveaux plafonds, nouvelle installation électrique, chauffage central. La gare elle-même est équipée de deux voies principales de réception pour trains de voyageurs, permettant la réception de rames tractées, de deux quais de chargement et déchargement à niveau, de deux quais à bois, d'un faisceau de voies accessoires de manoeuvre. Le point d'arrêt de Bastogne-Nord, lui, à quelque huit cents mètres de la gare, a été rouvert au trafic des voyageurs en mai 1989, sous la pression des autorités locales. Il permet en effet, une meilleure desserte des écoles, du centre sportif, de la caserne, de l'hôpital et de la cité d'habitations sociales de la ville. En 1991, un nouveau quai y a été aménagé dans le cadre de la création d'une nouvelle gare d'autobus jouxtant la voie ferrée.

### Desserte voyageurs

Depuis l'application du plan IC-IR en 1984, la ligne Libramont - Bastogne est parcourue, selon une cadence bi-horaire (4), par des autorails simples série 44 et 45 à traction diesel stationnés à Latour. Ce matériel, qui date des années cinquante, mais dont les aménagements intérieurs ont été sommairement modernisés il y a une quinzaine d'années, n'offre que des places assises en seconde classe (une centaine, pour quelque trente-cinq places "debout"). Ces engins sont accouplables par deux, et une remorque peut être intercalée entre deux autorails. Sur la ligne 163, les autorails circulent généralement en unité simple, sauf pour certains trains du vendredi soir et du dimanche soir, pour faire face à la clientèle des permissionnaires ou des étudiants internes. A l'heure actuelle, la SNCB n'a entrepris aucune étude d'envergure en vue

(4) - huit parcours par jour et par sens de circulation.

du remplacement de ce matériel qui arrive petit à petit à la limite d'usure.

### Desserte marchandises

La ligne 163 est parcourue, tous les jours ouvrables, par un seul train de marchandises originaire de Libramont, pour l'unique desserte de Bastogne-Sud, puisque toutes les gares intermédiaires du parcours ont été supprimées au fil du temps. Bastogne-Sud accepte les wagons au départ et à l'arrivée, et connaît actuellement deux types de trafic. Le premier concerne le bois en grumes remis à Bastogne par six forestiers, clients habituels du chemin de fer. Afin de stimuler ce trafic et d'attirer une nouvelle clientèle forestière, la SNCB avait étudié, en 1990, la possibilité de supprimer les voies 4, 5, 6 et 7 en gare de Bastogne-Sud afin d'élargir le quai à bois n°2 et d'augmenter ainsi sa capacité. Le projet est aujourd'hui oublié, semble-t-il (5).

Il y a aussi un trafic de wagons-citerne de gasoil circulant entre Anvers et Bastogne-Sud, afin d'alimenter une firme de distribution de produits pétroliers établie à Bastogne. Cette firme dispose d'une installation fixe en gare pour le transvasement du gasoil des wagons : un "pipe-line" relié à ses propres tankers.

### Personnel

La gare de Bastogne dispose de trois employés et d'un ouvrier (6). Mais, la ligne procure encore de l'emploi notamment aux conducteurs du dépôt de Latour, bientôt transféré à Stockem, et aux chefs-gardes et gardes des dépôts de Bertrix et Virton, familiers de la ligne.

### Mise à niveau de la ligne 163

La ligne 163 devrait disposer d'une mise à niveau de son infrastructure dans les prochaines années. Il conviendrait aussi que la SNCB augmente la vitesse de référence de la ligne, à une valeur de 90 km/h au moins.

### Conclusion

Certains bruits circulent selon lesquels la SNCB chercherait à faire endosser à la région Wallonne le coût de la remise à niveau de la ligne. Est-ce là une bonne solution ?

Petit reportage "d'ambiance" sur la ligne 166 Dinant - Bertrix

(5) - mais le projet de démontage des voies précitées est toujours d'actualité, semble-t-il...

(6) - la brigade des poseurs de voies qui était basée à Bastogne a été transférée à Libramont il y a deux ans.

Il n'est pas courant qu'un grand quotidien s'intéresse au rail, dans ses aspects pittoresques et dans la relation de ses activités quotidiennes.

Nous ne résistons dès lors pas au plaisir de reproduire ci-dessous un article intitulé "Un petit train pour les nostalgiques du voyage", paru dans le journal "Le Soir" des 15 & 16/2/92.

"La gare est déserte cet après-midi -là. Un train vers Bertrix est prévu à 15h30. Pas de panneau électronique. Pas d'annonce au micro. Une mauvaise photocopie placée dans une armoire vitrée annonce les horaires : un train toutes les deux heures dans chaque sens, plus quelques "express" le matin et le soir. La salle d'attente est tristounette. Des panneaux d'affichage posés sur le sol attendent désespérément les clous qui leur permettraient d'être à la hauteur de l'utilisateur moyen. Dans un coin, un petit poêle réchauffe l'atmosphère. Dans un autre, un banc en bois attend impatiemment l'heure de pointe pour pouvoir offrir ses services. La petite gare comblerait bien des nostalgiques.

"Un billet pour Libramont, SVP." La demande sort l'unique employé de ses pensées. Habituellement, il coince un morceau de carton dans une presse mécanique pour façonner le ticket. Des plaquettes métalliques interchangeables assurent l'impression de la destination et le type de réduction. Dans le cas présent pourtant, aucune plaquette ne correspond à la destination demandée. L'employé devra se résoudre à compléter à la main un billet pré-imprimé. "C'est encore fort archaïque ici", explique-t-il en s'excusant presque.

15h30. "Le vl'à !" L'annonce a l'avantage d'être sympathique. Un train ? une micheline, diront les gens du coin. Un autorail, corrigeront les professionnels du rail. Le véhicule, caractéristique de la ligne "Athus-Meuse", a la taille d'un wagon normal. Un double poste de conduite couplé à un moteur diesel assure la mise en mouvement.

Rouge sous les fenêtres, jaune dans sa partie supérieure. Le train s'arrête. La porte s'ouvre en accordéon. Pas de problème de décrocher une place assise. Un seul siège est occupé... part un employé SNCB de retour du boulot. Lentement, très lentement, la micheline s'ébranle. Les moteurs hurlent sous les pieds. La vache paraît tout à fait disproportionnée par rapport à l'accélération obtenue. 15h38, le contrôleur fait son entrée. "Peux voir vot'billet, s'vous plaît ?"

L'autorail glisse sur le plateau ardennais. Tougoudou, tougoudou... Chaque passage sur un interstice des rails résonne dans l'habitacle. dans le même temps, la vitesse engendre un impressionnant ballottement gauche-droite. On croirait le voyage rythmé par un orchestre Oberbayern.

Rideaux jaunes défraîchis, sièges à peine rembourrés, tapis de sol déchirés, banquettes reprises comme un pantalon de clochard. Pas de première classe. Tout est en seconde. On est tenté de dire en troisième. 15h44, l'autorail entre en gare de Bertrix. Vingt minutes d'attente. le temps d'admirer une micheline repeinte en gris-bleu. Le temps aussi d'accrocher un second autorail au premier et d'embarquer une dizaine de voyageurs. 16h04 : départ vers Libramont. Les moteurs hurlent de plus belle ! Un quart d'heure plus tard, la micheline arrive à bon port. "Libramont, ici Libramont. Le train à destination d'Arlon-Luxembourg entre en gare." Un superbe IC bordeaux glisse sur les rails de la seconde voie et dépasse la micheline. Presque orgueilleusement ! Le choc des générations de matériel roulant ! Les voyageurs s'engouffrent dans les souterrains. Il est 18h20. Il aura fallu cinquante minutes pour relier la gare de Paliseul à celle de Libramont. Vitesse moyenne : 30 km/h. En décomptant les arrêts, on atteint tout de suite 50 km/h ! Les lignes Dinant - Virton et Bertrix - Bastogne, il est vrai, sont fort peu importantes. Leurs horaires ne figurent d'ailleurs pas dans la brochure concentrant les "1001 relations cadencées" de la SNCB ! Déjà un goût de voyage ?

#### L'avenir des cours à marchandises en province de Luxembourg

Il existe actuellement neuf cours à marchandises, desservies par la SNCB, en province de Luxembourg.

Les dernières statistiques de fréquentation de ces cours sont les suivantes (entre parenthèses, nombre de wagons traités par jour) : Arlon (0,80), Athus (0,23), Bastogne-Sud (2,80), Bertrix (0,83), Bovigny (0,70), Croix-Rouge (0,80), Florenville (1,08), Gouvy (1,61), Libramont (1,51), Marbehan (1,68), Marloie (0,53), Neufchâteau (0,24), Paliseul (1,98), Ste-Marie (0,15), Stockem (0,13), Vielsalm (2,03).

S'il fallait strictement tenir compte de la norme actuelle de rentabilité (un wagon traité par jour et par cour), peu d'installations luxembourgeoises pourraient "sauver leur tête". A coup sûr, les cours d'Arlon, Athus, Stockem, Neufchâteau ou Ste-Marie disparaîtraient. Mais SNCB-Cargo veut faire preuve de plus de rigueur encore dans le futur : les projets sont d'imposer une norme de 2 wagons/jour pour le maintien d'une cour à marchandises. Dans cette hypothèse, seules les cours de Bastogne-Sud, Paliseul et Vielsalm pourraient se maintenir ! La SNCB envisagerait, comme solution palliative, la concentration en un seul point d'embarquement d'activités de même nature de gares voisines. Ainsi, les cours de Bertrix et Libramont, à l'activité "bois" dominante, pourraient être regroupées en un seul centre, dont la localisation reste à définir. Certains regroupements d'activités dans des gares "centres-multi-fonctionnels", aptes à traiter tous types de trafics marchandises, sont aussi à l'étude à la SNCB, selon un modèle déjà en place à la SNCF.

Affaire à suivre.

d'après l'Avenir du Luxembourg, 11/3/92

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR  
Période de janvier/février 1992

1/ SORTIES DE REVISION GENERALEDe l'AC Malines (HLE/AM/AR)

307 - Stockem - 18.02                      2346 - Ronet - 27.02

De l'AC Salzennes (HLE/HLD/HLR)

5155 - Anvers-Dam - 20.11              5319 - Latour - 28.11  
8258 - Anvers-Dam - 31.01              5138 - Hasselt - 10.02  
8257 - Anvers-Dam - 19.02              5302 - Latour - 19.02

2/ MUTATIONS

8447 de Montzen vers Latour : au 1.02.92.

8448 de Latour vers Montzen : (id)

3/ MISES HORS EXPLOITATION

AM 061 - 064 (Haine-St-P) : au 31.12.91.

4/ MISES HORS INVENTAIRE

AM 056 (Haine-St-P) : au 1.03.92 (pour revente à l'étranger).  
064 (id) : (id)  
072 (id) : (id)  
101 (id) : (id)

Mac' Machine (03/92)

## LE MATERIEL MOTEUR SOUS LA LOUPE

\* L'automotrice 064 (type 54)

Première automotrice à faire les frais de cette nouvelle forme de délinquance, l'AM 064 a été "taggée" (c-à-d recouverte de graffitis pseudo-artistiques) par des inconnus au cours de la période de Noël/nouvel-an, dans la formation de Schaerbeek.

Les dégâts sont tels (une face d'une des deux voitures a entièrement été barbouillée de haut en bas, y compris les baies vitrées !) que l'engin ne sera pas repeint ; il a même été retiré sur-le-champ de l'exploitation, les AM 54 étant tout de même en voie de déstandardisation.

Mais voici le "clou" de cette histoire : c'est dans cet état que cette AM sera revendue en occasion à un réseau privé italien, portant ainsi bien loin la renommée des auteurs de cet acte imbécile... !

\* Les automotrices 54 "italiennes"

Contrairement à ce que nous annonçons dans le n°79 de Trans-Fer, les automotrices (AM) type 54 n° 056, 064, 072 et 101 ( au lieu de la 099, initialement prévue) ont bel et bien été revendues en seconde main à un réseau privé italien, situé entre Vérone et Venise.

Le transfert vers leur nouvelle patrie se déroulera dans le courant du mois de mars. D'autres AM (entre autres les 061 et 099) devraient suivre, la revente portant sur un total d'une dizaine d'engins, destinés à plusieurs réseaux différents !

Jusqu'à la veille de leur transfert effectif, les AM 056 et 072 ont continué à rouler régulièrement au départ d'Haine-St-Pierre, tandis que les 064 (la "taggée"!) et 101 y étaient garées hors-exploitation.

\* Les AM 03 triples

La sortie de la première automotrice "Break" portée à trois caisses se sera déroulée plus tard que ne le laissait supposer notre commentaire optimiste du n°79 : au moment où ces lignes sont rédigées (le 2 mars), les prévisions de livraison sont les suivantes :

|               |               |
|---------------|---------------|
| AM 328 : 16.3 | AM 323 : 10.4 |
| 311 : 18.3    | 309 : 17.4    |
| 316 : 30.3    | 327 : 27.4    |

Tous ces engins auront au préalable subi une révision générale à l'AC Malines. Par après, la cadence de sortie d'une AM triple toutes les semaines devrait être atteinte, étant bien entendu qu'il ne s'agirait plus alors uniquement d'automotrices ayant simultanément subi une révision générale; on se contentera d'intercaler la voiture intermédiaire, et de repeindre les éléments d'about en nouvelle livrée...

\* Les autorails série 46

Finalelement, les AR 4601 et 4603 "réserve-réseau" ont tout de même été transférés d'Haine-St-Pierre vers Montzen, le lundi 17 février. Leur maintien dans la remise du Centre était devenu problématique, les installations destinées à l'approvisionnement en gasoil ayant été démontées fin janvier, en prévision de l'arrêt complet des activités de cet atelier, en juin prochain.

Par ailleurs, Haine-St-Pierre a entamé la mise à la mitraille des trois premiers engins de cette série (de vingt à l'origine) : le 4619 a été découpé fin de l'année dernière, le

4617 a subi le même sort au début de l'année, tandis que le 4606 sera achevé pour juin prochain. Les pièces de rechange récupérées sont expédiées à Montzen, pour servir aux 4601, 4603, 4608 et 4609.

Ce sont donc bien les premiers 46 à disparaître de la scène, tous les autres ayant été préservés jusqu'à présent à titres divers (soit par la SNCB, soit par des lignes-musée, voire par des particuliers).

#### \* Les "gros nez"

Ce sympathique surnom désigne les locomotives diesel des séries 52, 53 et 54 qui possèdent encore leurs cabines de conduite d'origine aux formes galbées ; pourtant, ces engins ne se comptent - presque ! - plus que sur les doigts d'une main : il s'agit des 5209, 5320, 5401, 5403, 5404 et 5407.

Et ce sursis n'est qu'éphémère : leur prise en main pour transformation en "cabines flottantes" et révision générale a été prévue au cours de cette année: la 5403 entrera en mars à l'AC Salzinnes, la 5407 en avril, la 5209 en juillet, la 5320 en septembre et la 5401 en novembre.

A ce moment, la 5404 sera la seule à conserver ses rondeurs d'origine, sur proposition de la commission du Patrimoine historique ; pour la maintenir en état de marche satisfaisant, une révision "caisse" lui sera appliquée, son moteur ayant déjà été révisé récemment.

#### \* Les 55 "bleues"

La situation traditionnellement tendue des 55 à chauffe électrique de Kinkempois était devenue proprement intenable ces derniers temps, surtout depuis que tous les trains IR entre Liège et Luxembourg étaient systématiquement remorqués par ces engins (soit cinq services quotidiens pour sept engins disponibles).

En conséquence, l'AC Salzinnes procédera dès octobre prochain à la transformation de la 5509 en "bleue", portant ainsi l'effectif des 55 aptes au chauffage électrique à huit unités.

Mais pour ce faire, ce sont l'alternateur et les équipements électriques de la... 6215 qui seront réutilisés, cette dernière redevenant par la même occasion une 62 classique !

Pourtant, la 6215, fraîchement mutée à Kinkempois depuis la saison dernière, intervenait déjà plus souvent qu'à son tour sur les trains auto-couchettes, voire sur les trains "IR" entre Liège et Luxembourg, en remplacement des 55 bleues... La nouvelle venue ne mettra pas vraiment du beurre dans les épinards !

## Nouvelles de l'exploitation touristique de la Vennbahn

Quelques échos du mois de janvier 1992

### L'infrastructure

La section Eupen - Raeren a été fermée à tous trafics jusqu'à la fin mars 1992 (peut-être à cause de travaux à faire aux passages à niveau).

La section internationale Raeren - Stolberg ne paraît toujours pas exploitable par qui que ce soit. Depuis la fermeture du tronçon frontalier, cette section serait aujourd'hui abandonnée par la Deutsche Bundesbahn et dépendrait du Land de Rhénanie - Westphalie. Notons que cette section est toujours répertoriée "opérationnelle" pour les besoins de l'OTAN.

La SNCB a proposé aux communes riveraines la location, pour un franc symbolique, des bâtiments de gare de Rötgen, Montjoie et Lammersdorf, pour la création d'activités en rapport avec l'exploitation touristique de la Vennbahn.

### Matériel roulant

On sait que l'asbl "Vennbahn" dispose de deux locomotives diesel série 59 ex-SNCB pour exploiter la ligne. La venue d'une troisième locomotive diesel de cette série était espérée, mais la 5924, qui aurait dû être mise à la disposition de l'asbl, sert actuellement de magasin de pièces de rechange pour les locomotives de cette série engagées sur les chantiers de travaux français de la ligne "TGV-Nord". Il est par ailleurs difficile, pour l'asbl Vennbahn, d'acquérir des locomotives diesel qui n'ont pas été en service à la SNCB: le parc de traction de l'asbl "Vennbahn" est en effet entretenu par l'Atelier de Kinkempois de la SNCB, dont le personnel n'est évidemment documenté et formé que pour travailler sur du matériel SNCB.

Néanmoins, l'asbl Vennbahn recevra cette année un autorail double "Westwaggon" déclassé par les Chemins de fer Luxembourgeois.

L'asbl espère aussi disposer d'une locomotive à vapeur. Ce sera très probablement une BR 50 d'origine allemande, chauffée au fuel, ce qui devrait ne pas poser de problème d'incendie aux bas-côtés d'une ligne, qui traverse pendant la majeure partie de son parcours le parc naturel "Hautes Fagnes - Eifel".

R. Radermecker

### Des trams carolos pour la Côte?

Les informations que nous avons diffusées dans Trans-Fer 79 au sujet d'une seconde opération de vente, par le TEC wallon, de motrices "BN" 6100 à la société "De Lijn" ont été

confirmées par un article du journal "Le Soir" des 8 et 9 février 1992.

Le problème est le suivant. Afin d'exploiter au mieux la future ligne pré-métro n°3 d'Anvers, qui sera opérationnelle dans deux ans, la société "De Lijn", exploitant flamand unique de lignes de tram, trolleybus et autobus de la Région Flamande, a décidé de transférer dix motrices "BN" type 6000 unidirectionnelles du réseau de la Côte vers celui d'Anvers. Après cette opération de mutation, il ne resterait plus que 43 motrices "BN" (1) au Littoral pour assurer le service de la ligne de la Côte, qui se développe par ailleurs d'année en année. De Lijn juge cet effectif insuffisant, d'autant plus que le prolongement de la ligne de la Côte vers la gare SNCB de La Panne (2 km environ) est toujours à l'ordre du jour. Aussi, les dirigeants de De Lijn songent-ils à faire de nouvelles propositions de rachat de motrices 6100 bi-directionnelles au réseau "TEC-Hainaut". Il faut rappeler ici que la SNCV avait reçu, à l'origine, une dotation de 55 trams pour un futur réseau pré-métro de Charleroi. La plupart de ceux-ci, en sur-nombre, végètent depuis quelques années, et parfois dans un triste état, au dépôt de Jumet.

Le TEC carolorégien, contacté par De Lijn, a fait ses comptes. Compte-tenu des mises en service, envisagées "prochainement" de l'antenne pré-métro de Gosselies et de celle du centre de Gilly, et des autres travaux en cours, notamment la boucle urbaine de Charleroi, le TEC aurait besoin d'un effectif de 38 trams. Il serait donc, semble-t-il, disposé à mettre 14 motrices "6100" à la disposition du réseau côtier de "De Lijn"... à quelque quinze millions de francs pièce murmure-t-on...

On suppose que les rêves de certains dirigeants wallons d'affecter les motrices "BN" excédentaires du réseau de Charleroi à une ligne de tram à créer à... Namur, capitale de la Wallonie, se sont envolés...

### **La poursuite des travaux au métro de Charleroi (suite)**

A la suite d'une visite au métro de Charleroi du nouveau ministre des Transports wallons, André Baudson, par ailleurs élu de la région (!), on a pu apprendre les projets de l'Exécutif de la Région wallonne quant à la poursuite des interminables travaux de métro de Charleroi.

Voici un inventaire de ce qui reste à accomplir pour qu'un réseau métro digne de ce nom soit enfin opérationnel :  
=> de l'ouest à l'est de Charleroi

- antenne de Fontaine l'Evêque : c'est la seule à être partiellement fonctionnelle à ce jour. Pour qu'elle le soit totalement, il faut combler un hiatus à Marchienne-au-Pont. Les derniers travaux en cours à Marchienne pour permettre la

(1) - 40 motrices type 6000 et les 3 motrices 6100 restées au Littoral au moment de la dissolution de la SNCV, et rachetées depuis lors par "De Lijn" au TEC-Charleroi.

continuité de l'antenne devraient être réalisés pour la fin de l'année 1992.

- antenne de Gosselies : celle-ci est actuellement exploitable jusqu'au Calvaire, moyennant l'indispensable mise en site semi-propre des voies (rehaussement des voies tout au long de la chaussée de Bruxelles entre Dampremy et Gosselies) et l'amélioration du passage dans la rue Léopold à Gosselies.

- demi-boucle "ouest" de Charleroi : celle-ci est opérationnelle et en service des Beaux-Arts au Sud.

- demi-boucle "est" de Charleroi : le génie civil est terminé depuis la station "Waterloo" jusqu'à la station "Parc". Les gares "Tirou" et "Sud" sont à réaliser, tout comme les parachèvements et la pose des voies et lignes aériennes.

- antenne de Gilly : celle-ci est actuellement réalisée et exploitable jusqu'à la station du même nom. Elle attend les parachèvements (voies, lignes aériennes, aménagement des gares) jusqu'à la station Sart Culpарт. Cette gare, et les mêmes parachèvements, restent à réaliser jusqu'à Soleilmont.

- antenne de Châtelet : tout est en ordre jusqu'à la station "Centenaire" ; au delà, le génie civil est terminé jusqu'à la station Léopold et les parachèvements doivent y être réalisés; la gare du Corbeau et ses parachèvements sont à concrétiser.

Le Ministre a promis que tous les travaux précités seraient réalisés dans un délai de 3 ans. On verra bien...

## **Agenda**

### Musée du Transport Urbain Bruxellois

Situé avenue de Tervuren 364b à 1150 BRUXELLES, il est ouvert du 4 avril au 4 octobre, les samedis, dimanches et jours fériés de 13h30 à 19h. Soixante anciens véhicules sont exposés. Parcours avec véhicules anciens sur la ligne de tram Woluwé - Tervuren (premier départ à 14h, ensuite, toutes les 40'). En saison, chaque dimanche, balade en tram sur les lignes du centre de la Capitale jusqu'au pied de l'atomium. Départ du Musée à 10h, retour pour 13h. Renseignements : 02/515.31.08. Le lundi 8 juin (Pentecôte), commémoration du 10e anniversaire du Musée. Circulation de 20 anciens trams entre 11h et 19h entre Montgomery, Woluwé et Tervuren. Navettes organisées par anciens autobus à partir du centre ville et des stations "métro" Hermann-Debroux et Roobebeek.

### Exposition "10 Ans - CFC - Bruxelles"

La section de Bruxelles du Club Ferroviaire du Centre (CFC) vous attend nombreux à son exposition qui se tiendra dans la salle communale rue Marcelis à Wezembeek - Oppem (banlieue de Bruxelles), organisée en collaboration avec l'asbl Intermezzo. Cette exposition aura lieu du 28 au 31 mai 1992 inclus. Heures d'ouverture : le 28 de 14 à 18h, les autres jours de 10 à 18 h. Possibilité de petite restauration, bar avec coin vidéo, plusieurs réseaux en activité (HO, HOm, Z, LGB), coin aux occasions, stands de démonstration...

Accès routier : sortie n°2 (Kraainem/Wezembeek) du ring 0 (Grande Ceinture), suivre ensuite la direction "Wezembeek" et les panneaux "salle communale" sur environ 1 km.

Accès métro : ligne 1B (station Stokkel), puis tram 39 (direction Ban-Eik) jusqu'à l'arrêt "Marcelis" à environ 300 m de la salle.

### Petite annonce

Paul Liévens, allée du 125e R.I., 8 à 5650 WALCOURT, recherche les n° suivants de la revue "Le Rail" éditée par la SNCB : 1 à 7, 10, 11, 13, 27, 30, 39 et 61. Faire offre à son adresse.

### Courrier des lecteurs

#### Evocation des gares de Welkenraedt et Herbesthal

Notre membre Monsieur René Glade, cheminot honoraire, nous transmet un plan schématique des voies de Welkenraedt et Herbesthal, levé d'après des documents officiels datant de 1954 : nous reproduisons ces plans ci-après.

Monsieur Glade note la complémentarité qui existait entre ces deux établissements, la numérotation des cabines en donnant la preuve.

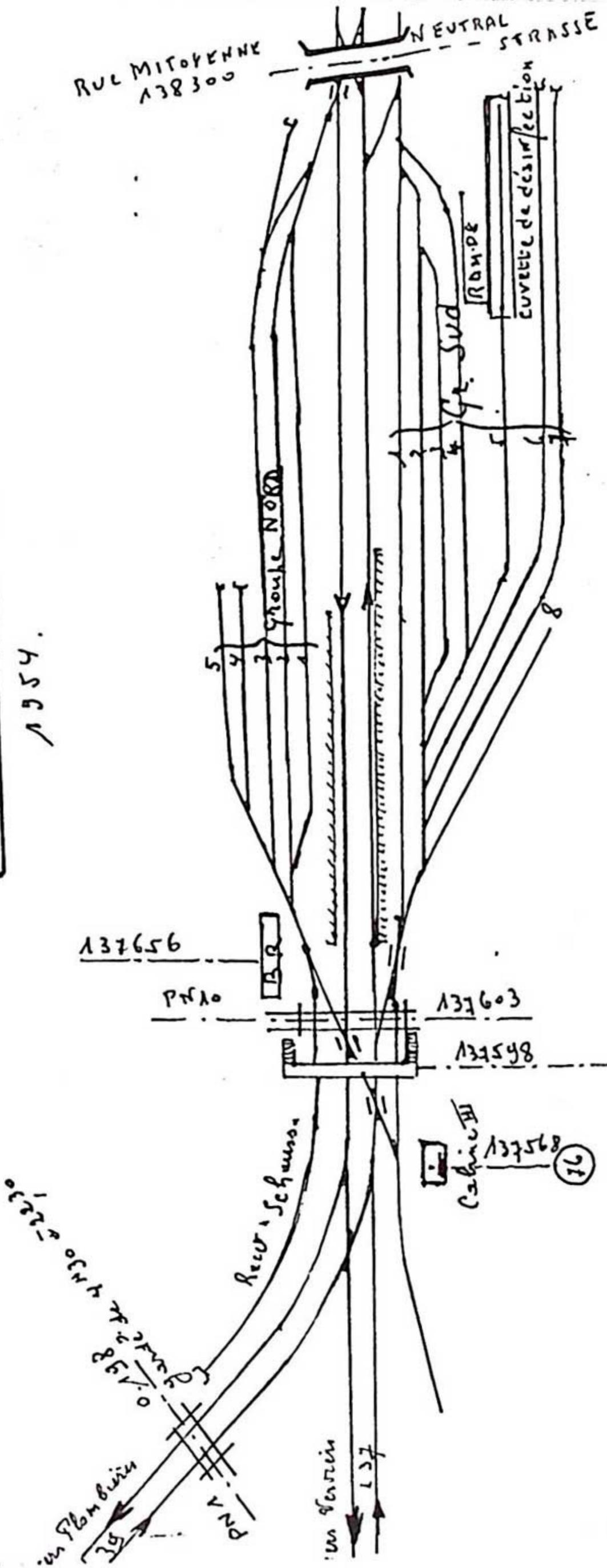
A Herbesthal, un couloir souterrain, côté salle d'attente et salle des guichets, reliait tous les quais et était réservé au service intérieur. L'autre couloir sous-voies, situé à l'est et un peu plus court, sous contrôle douanier, aboutissait près de la salle de visite de la douane, à la suite de laquelle se trouvait un "buffet froid". Le bâtiment d'Herbesthal était assez vaste et alliait beauté et commodités. Il y avait même un salon de repos destiné au Kaiser, voisinant avec le bureau du "Fahrdienstleiter". Le "régulateur" se faufilait, à chaque coup de téléphone, entre les batteries des champs transmetteurs d'autorisation, ayant le droit de véto sur l'ouverture des signaux.

Cette ancienne gare prussienne, située à la frontière géographique entre notre pays et l'Allemagne, telle qu'elle exista entre 1816 (Traité des Limites) et le Traité de Versailles (1919), est aujourd'hui complètement démantelée. Le 8/8/1965, ses activités ont été transférées à Welkenraedt : cette dernière gare était plus proche de l'habitat. De plus, la gare d'Herbesthal était en courbe assez prononcée : sa suppression permit un ripage des voies et un relèvement de la vitesse maximale autorisée sur la ligne Liège-Aix-la-Chapelle.

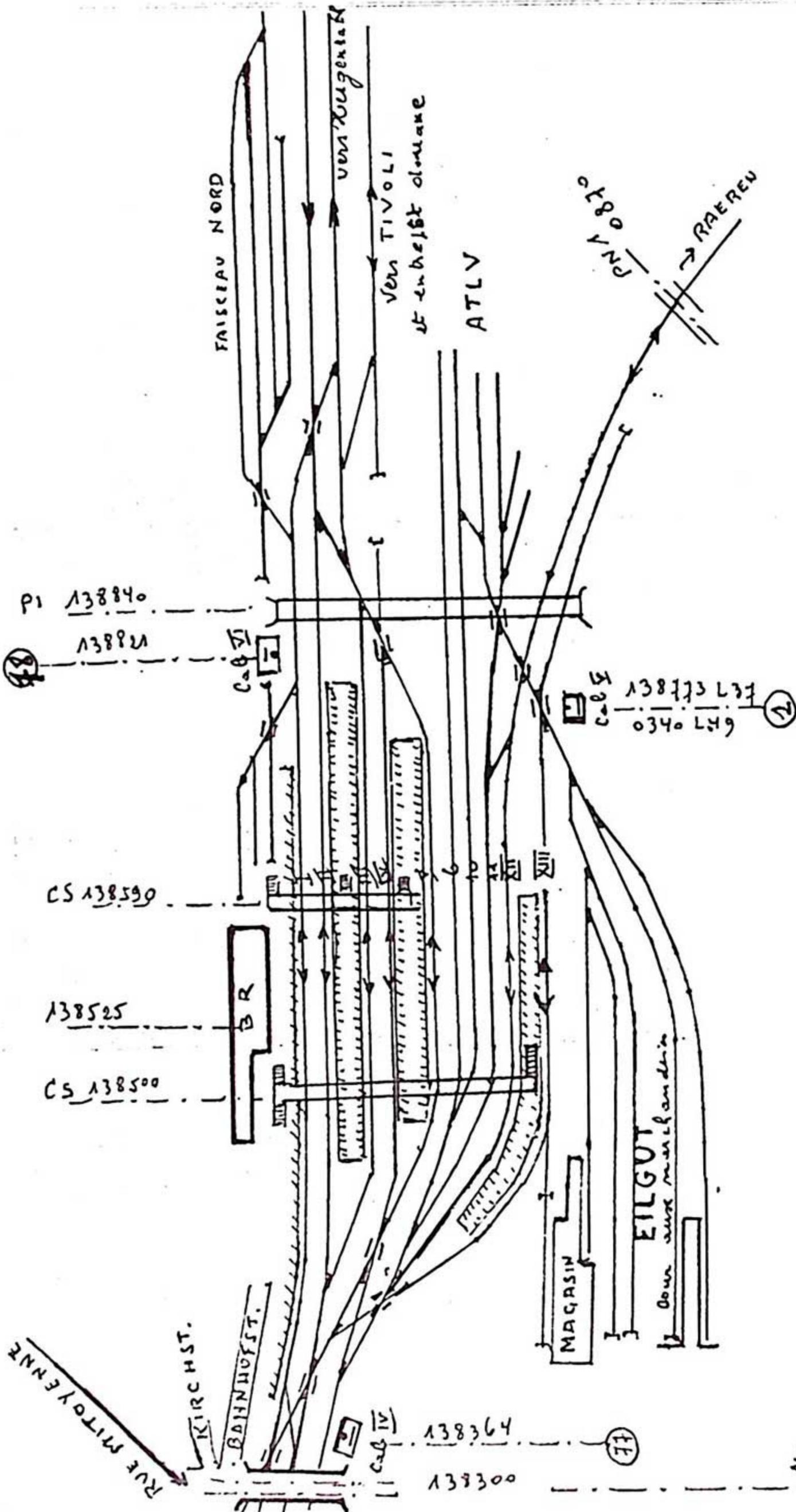
Monsieur Glade termine son courrier par un appel aux souvenirs de nos membres concernant l'exploitation et l'activité passées de la gare d'Herbesthal : dans notre prochain numéro, nous publierons volontiers toute contribution que nos lecteurs voudront bien nous adresser sur Herbesthal. Notre adresse : GTF asbl, rédaction de Trans-fer, BP 191, 4000 Liège 1.

**WELKENRAEDT**

1354.



| Affectation et Longueur des Voies |             |                                |      |
|-----------------------------------|-------------|--------------------------------|------|
| 1                                 | Groupe Nord | Voie de réception marchandises | 506m |
| 2                                 |             | idem                           | 507m |
| 3                                 |             | idem                           | 450m |
| 1                                 | Groupe Sud  | idem                           | 579m |



Longueur des Voies

|      |       |
|------|-------|
| I    | 390 m |
| II   | 490 m |
| III  | 440 m |
| IV   | 374 m |
| V    | 362 m |
| XII  | 242 m |
| XIII | 280 m |

**HERBESTHAL**

Commune LONTZEN  
1954 -

NEUTRAL STRASSE  
FRONTIÈRE Belgo-Russienne  
jusqu'en 1919 -

---

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 par le GTF asbl.

Le GTF asbl a une activité variée : voyages en Belgique et à l'étranger, éditions ferroviaires, distribution d'articles divers, réunions tous les deuxièmes mardis du mois (sauf juillet et août) 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, BP 191, B-4000 Liège 1 en joignant un timbre pour lettre. La cotisation de nos membres est très modique : en 1992, 190FB pour les membres belges, 290FB pour les membres étrangers. Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez régulièrement Trans-Fer et bénéficierez de tous les avantages réservés exclusivement à nos membres.

#### 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 modes suivants

=> paiement à notre compte courant postal :

BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège.

=> envoi d'un Eurochèque garanti (à l'exclusion de tout autre type de chèque) à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

=> commande par lettre à notre adresse (BP 191, B-4000 Liège 1) en indiquant suite à votre commande la formule "Paiement par carte de crédit VISA ou EUROCARD", suivie du n° de votre carte, de sa date d'expiration et de votre signature.

=> envoi d'un mandat postal international à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement.

#### Changements d'adresse

Envoyez-nous un avis de changement d'adresse normalisé disponible dans tous les bureaux de poste. Indiquez-y votre n° de membre (figurant sur l'étiquette-adresse de Trans-Fer).

**EDITIONS**



a.s.b.l.

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

## Le GTF à la rencontre de la grande vitesse à Bruxelles samedi 2 mai 1992.

Du mercredi 29 avril au dimanche 3 mai prochains, Bruxelles sera le rendez-vous international de la grande vitesse ferroviaire : dans le cadre du congrès "Eurailspeed", une sensationnelle exposition de matériel roulant grandeur nature et spécialisé pour la grande vitesse se tiendra en gare de Schaerbeek.

Sont d'ores et déjà annoncés, une rame du TGV Atlantique (SNCF) et une rame de l'ICE (Deutsche Bundesbahn), mais aussi le Pendolino italien (rame pendulaire que la Belgique envisagerait de mettre en service entre Bruxelles et Luxembourg), ainsi que le X 2200 pendulaire suédois !

Le GTF vous invite à rendre une petite visite à ces géants de la grande vitesse sur rails, à l'occasion d'un voyage spécial qu'il organise sur le réseau SNCB de Bruxelles, le samedi 2 mai prochain..

### Au programme

Nous donnons rendez-vous à nos membres participants le 2 mai à Bruxelles-Midi à 9h00. Le matin, notre autorail spécial (le 4006 triple, sous toutes réserves) circulera d'abord à Bruxelles par la ligne de ceinture Ouest (ligne 28) via Bruxelles-Ouest et Simonis, pour atteindre la gare de Tour-et-Taxis, un site qui se prêterait admirablement à la réalisation d'un Musée ferroviaire...

La pause de midi aura lieu dans une des grandes gares de Bruxelles ; nous n'organiserons pas de repas collectif, car chacun trouvera aisément, dans ou aux abords de cette gare, de quoi se restaurer selon ses goûts et son budget.

Après cette pause de midi, nous ferons une visite de l'exposition "Eurailspeed" à Schaerbeek.

Puis, l'autorail spécial reprendra son périple via Bruxelles Quartier Léopold (dont le site de la gare sera bientôt recouvert d'une énorme dalle de béton), Etterbeek, la ligne de ceinture Est (ligne 26), pour aboutir dans la petite gare souterraine de "Bruxelles Aéroport National" à Zaventem.

Enfin, et après rebroussement dans cette petite gare qui sera bientôt complètement réaménagée, l'autorail spécial conduira ses participants à Bruxelles-Nord vers 18 heures.

## Nos prix

Ils comprennent les parcours en autorail spécial de Bruxelles-Midi à Bruxelles-Nord, matin et après-midi, les frais d'organisation et la TVA.

- \* adulte membre GTF asbl ou assimilé (enfant, parent vivant sous le même toit) : 430 BEF.
- \* adulte non membre GTF asbl : 500 BEF
- \* enfant 6 à 14 ans : 230 BEF
- \* enfant moins de 6 ans : gratuit (participation limitée aux enfants accompagnant leurs parents ou grands-parents, et voyageant sous leur surveillance)

## Parcours d'approche

Nous vous proposons de laisser votre voiture au garage et de rejoindre le point de départ de notre excursion en train régulier SNCB. Le prix du billet aller-retour en 2e classe de toute gare belge à notre point de départ à Bruxelles est de 220 BEF ; nous vous fournirons volontiers ce titre de transport sur réservation sur notre bulletin de participation ci-après.

## Inscriptions

Elle est préalable et indispensable avant le 22 avril 1992. Pour vous inscrire, renvoyez le bulletin d'inscription ci-contre à l'adresse indiquée et effectuez simultanément le paiement comme indiqué.

Nous espérons vous rencontrer nombreux à cette nouvelle initiative de notre Association. Ne tardez pas à vous inscrire: par manque de place, lors de notre excursion du 7 mars à Saint-Vith, nous avons dû refuser une trentaine de personnes, qui s'étaient inscrites "in extremis"...

|  |                |
|--|----------------|
| date rentrée   | n° inscription |
| cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir.    |                |
| BULLETIN DE PARTICIPATION      voyage "Eurailspeed" - 02-05-92 |                |

A renvoyer avant le 22 avril 1992 à l'adresse suivante :  
 GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre  
 rue de Marchienne 68 - B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL

**\*Je soussigné.....** (nom et prénom)  
 Rue ..... N°..... N° bte.....  
 N° postal..... Localité.....  
 Membre GTF n°..... (éventuellement) Tél...../.....

**\*inscris** au voyage "Eurailspeed" du 2 mai 1992  
 (inscrivez le nombre dans les cases)

|   |   |       |
|---|---|-------|
| <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> | adulte(s) membre GTF asbl à 430 BEF       | ..... |
| <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> | adulte non membre GTF asbl à 500 BEF      | ..... |
| <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> | enfant(s) de moins de 14 ans à 230 BEF    | ..... |
| <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> | enfant(s) de moins de 6 ans (GRATUIT)     | ..... |
| <input style="width: 100%; height: 20px;" type="text"/> | parcours d'approche SNCB 2e cl. à 220 BEF | ..... |
| <b>TOTAL</b>  |   | ..... |

**\*J'effectue simultanément le paiement :**

- par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
- en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte **VISA** belge ou étrangère [n° de 20 chiffres ci-dessous]  
 n° ..... EXP .....
- par virement au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, BP 191, 4000 LIEGE1 (évitez si possible ce mode de paiement SVP).
- (de l'étranger uniquement) par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

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

(date et signature)

### Conditions de participation à nos voyages

- 1.- La participation effective à un voyage est conditionnée par la réception d'une confirmation écrite d'inscription, accompagnée des titres de transport ; celle-ci est adressée au participant quelques jours avant la date du voyage.
  - 2.- Le GTF asbl peut refuser toute demande d'inscription sans devoir en préciser le(s) motif(s).
  - 3.- Le GTF asbl se réserve le droit d'annuler une activité moyennant le remboursement des montants déjà versés. Aucune indemnité complémentaire n'est cependant due du fait de l'annulation de celle-ci par le GTF asbl.
  - 4.- Si un participant annule sa participation alors qu'il est régulièrement inscrit, un remboursement éventuel, partiel ou total, est conditionné par la date de la demande d'inscription, les circonstances, le nombre d'inscrits...
  - 5.- Le GTF asbl ne peut être tenu pour responsable de circonstances dues à la force majeure ou d'incidents qui ne relèvent pas de sa compétence.
  - 6.- Chaque participant s'engage à respecter le climat de convivialité et de détente, et la bonne tenue de règle dans nos activités.
  7. **Recommandations générales :**
    - \* la sécurité de tous nos participants est notre souci primordial. A cet effet, chacun se conformera avec bonne grâce aux indications du personnel de la SNCB (ou de l'entreprise de transport) et des délégués du GTF asbl.
    - \* les enfants sont admis à certains voyages : ils doivent néanmoins être accompagnés de leur parents ou d'un adulte responsable qui veillera tout particulièrement à leur sécurité.
    - \* il est interdit de traverser les voies ferrées principales en dehors des passages prévus et de circuler en des endroits non autorisés du domaine de la SNCB ou de l'entreprise de transport.
    - \* il est dangereux et interdit d'ouvrir les portières en marche et de descendre à contre-voie. En cas de doute, il convient d'attendre les instructions.
    - \* la descente du train en des endroits dépourvus de quai n'est jamais obligatoire : elle se fait sous la responsabilité de celui qui exécute cette manoeuvre : ce dernier veillera à sa propre sécurité et prendra toutes précautions utiles.
    - \* lors des arrêts, et quel que soit l'endroit, chacun est responsable de sa sécurité. La plus grande vigilance s'impose : ne pas se placer en des endroits dangereux : évitons glissades, pertes d'équilibre, chutes...
    - \* en cas d'ouverture des fenêtres, il convient de prendre garde, sur certaines lignes à exploitation simplifiée, aux branchages ou broussailles susceptibles de fouetter les parois des voitures. Dans ce cas, chaque participant prend la responsabilité de ses actes.
    - \* le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus ; nous ne contrôlons pas les présences après chaque arrêt.
  - 8.- Aux photographes : faites preuve de fair-play, ne vous placez pas dans le champ des autres photographes, afin que chacun puisse prendre le meilleur cliché.
- Le GTF asbl vous remercie de votre confiance et de votre sérieux.