

BELGIQUE - BELGIË

**P.P.**

LIEGE X

9/406



---



# transfer

---

périodique trimestriel - Liège X

---

n° 82 - Septembre 1992 - 60 BEF

---

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

---

---

**S O M M A I R E**

Numéro 82

Quinzième année

Septembre 1992

---

Infrastructure SNCB	
Publications officielles	3
La SNCB par ligne	3
Matériel moteur SNCB	
Première esquisse des futures automotrices "93"	7
Activités du GTF asbl	
Nos nouvelles éditions :	
"Lamorteau" & "Athus-Meuse 2000"	11
Reportages	
Le GTF asbl sur l'Athus-Meuse - 25 juillet 1992	13
Le GTF asbl en Ecosse - avril 1991	23
Patrimoine historique SNCB	52

---

**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, Y. Jasselette, J. Laterre, P. Lemja,  
J-Cl. Léonard, R. Marganne, M. Machine  
et autres collaborateurs.

Revue de presse : J. Ferrière, 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.

## Publications officielles

### Ligne 109 - tronçon bifurcation Thuin - Donstiennes

---

Par arrêté royal du 30 avril 1992 (Moniteur Belge du 03/07/92), la SNCB est autorisée à procéder au démontage des voies de la ligne 109 tronçon bifurcation Thuin - Donstiennes, entre les BK 13.790 et 23.620.

## La SNCB par ligne

### Ligne 37 Liège - Verviers - Hergenrath (frontière) - à propos du four à chaux de Fraipont et de la gare marchandises d'Olne

---

A la sortie de Fraipont, vers Trooz, à gauche là où démarre le chemin de Targnon existait le four à chaux. Déjà en 1906, dans la première carrière, on extrayait des pierres très calcareuses que l'on cassait sur place. Des tireurs de mines trouaient la falaise sur plus d'un mètre. Des wagonnets chargés arrivaient alors vers les fours. On faisait un lit de charbon, puis de pierres jusqu'à une bonne hauteur. On chauffait le tout et on récoltait la chaux.

A cette époque, une voie de chemin de fer arrivait au pied du four : la trace en est encore visible actuellement, marquée par la poussière noire du charbon. Cette ligne donnait accès aux 18 voies de garage des Longtrax, appelée aussi gare d'Olne, car la Vesdre, alors, passait sous le chemin de fer une première fois juste après la ferme pour rejoindre plus loin, après un deuxième passage sous les voies, le lit actuel. En 1914, les Allemands se servirent de la gare d'Olne et les ouvriers devaient se rendre avec leurs chevaux et charrettes à la gare de Trooz pour y expédier les wagons de marchandises. Ceux-ci étaient expédiés aux quatre coins de la Wallonie...

Dans les années trente, la faillite (de l'entreprise) survint. La chaux avait vécu, elle qui voulait rivaliser avec le ciment.

extrait de "Fraipont et Nessonvaux au fil du temps"  
recension : R. Radermecker

\* \* \*

### Ligne 48 - la bifurcation de Wiesenbach n'est plus qu'un souvenir

---

Mes membres qui ont participé à notre voyage d'archéologie industrielle dans la région de Saint-Vith en mars dernier ont pu admirer et photographier les ouvrages d'art complexes, toujours debout à l'époque, au sud de l'ancienne gare de St-Vith, et qui permettaient à la ligne St-Vith - Gouvy de se détacher de la branche sud de la Vennbahn St-Vith - Lommersweiler. Notre membre M. Groteclaes de Kettenis nous signale que l'on

procède actuellement, comme prévu, à la démolition de ces vestiges de l'activité ferroviaire de Saint-Vith, de même qu'à l'assainissement" du site de la gare de St-Vith.

Amis photographes, vos "oeuvres" du 7 mars dernier sont donc devenues historiques !

\*  
\*            \*

**Ligne 112 - L'atelier de traction d'Haine-St-Pierre est fermé depuis le 1er juin 1992**

---

Notre membre M. A. Nicaise de Cambron-St-Vincent, électricien SNCB émérite de l'atelier d'Haine-St-Pierre nous a écrit pour regretter que, dans Trans-Per n°81, nous ayons évoqué la fermeture de l'atelier de Latour, en omettant la fermeture, à la même date, de l'atelier d'Haine-St-Pierre.

Notre membre nous indique que "cet atelier semble maudit et abandonné de tous : pouvoir local, Direction SNCB et même grand public. Pour la cinquantaine de travailleurs qui y étaient encore occupés, c'est bien sûr la catastrophe. Une partie du personnel a été reclassée à l'atelier de Saint-Ghislain, près de Mons, et les activités d'entretien d'Haine-St-Pierre y ont été transférées. L'atelier d'Haine-St-Pierre, qui comptait 25 voies, dont 19 couvertes, a été fermé pour un hangar de six voies !

Les bâtiments d'Haine-St-Pierre, déjà fort dégradés, restent debout pour garer les épaves qui devraient "garnir" le "musée". Le CFV3V est bien sûr toujours présent à Haine-St-Pierre, mais il regrette amèrement le départ du personnel et de l'outillage spécialisé.

La dernière automotrice entretenue par Haine-St-Pierre, la 081, a quitté l'atelier le 21 mai, le dernier jour d'activité étant le 29 mai 1992. Une seule photo a été prise le 21/5 par un journaliste de la "Nouvelle Gazette", mais personne n'a assisté à la dernière sortie d'entretien, sauf l'équipe qui y avait travaillé."

Notre membre termine son courrier en espérant que chacun aura une petite pensée pour cet atelier d'Haine-St-Pierre qui fut, en son temps, un des plus grands de Belgique.

Nous remercions notre membre cheminot de l'hommage qu'il nous a fait parvenir sur l'atelier d'Haine-St-Pierre qui lui est cher, et que nous avons publié d'autant plus volontiers que nous ne disposons d'aucun correspondant sur place fin mai.

Nous nous associons très volontiers à cet hommage, d'autant plus que le GTF asbl a pu, en maintes occasions, apprécier l'accueil, le dévouement et la disponibilité des cheminots d'Haine-St-Pierre. C'est cet atelier en effet qui nous a fourni, pendant plus de quinze ans, les autorails qui nous ont permis d'excursionner sur toutes les lignes aujourd'hui abandonnées de l'Entre-Sambre-et-Meuse et du Hainaut. Le per-

sonnel de conduite était, lors de ces escapades, au dessus de tout éloge, et les autorails mis à notre disposition parfaitement entretenus, voire... bichonnés à notre intention.

Amis Cheminots d'Haine-St-Pierre, merci !!!

\* \* \*

**Ligne 154 - l'avenir de la section française Givet - Mézières-Charleville**

A la suite de la parution d'un article dans Trans-Per 81 page 19 sur l'avenir sombre de la desserte voyageurs et marchandises de cette ligne SNCB, notre membre Yves Bérard de Paris nous apporte les intéressantes précisions que voici.

"Des bruits de fermeture ont couru dernièrement en raison de la suppression du service international Fret, du renouvellement de la convention "voyageurs" et de travaux à entreprendre dans les nombreux tunnels de la ligne Givet - Mézières - Charleville.

Toutefois, un important trafic d'abonnés et de scolaires lié à la densité de la population dans la vallée de la Meuse nécessite une desserte voyageurs étoffée par autorails, avec renfort de rames tractées diesel aux heures de pointe.

De plus, la présence de cette antenne de 64 kilomètres, la seule des quatre branches de l'étoile de Charleville à ne pas être électrifiée, nécessite un parc d'autorails diesel spécialisé à cette ligne, et donc d'un rendement médiocre, vu les échanges à vide nécessaires avec Reims.

C'est pourquoi il a été proposé aux élus régionaux d'électrifier cette antenne, avec mise à voie unique partielle et adaptation de la signalisation (Block Automatique Lumineux) afin d'éviter la mise au gabarit onéreuse des tunnels, selon la formule adoptée par les CFL entre Trois-Vierges et Ettelbrück, sur la ligne du Nord.

Le matériel électrique nécessaire à cette desserte électrifiée pourrait être prélevé de la Région Parisienne, où la réalisation EOLE (soit le RER "E") dans les prochaines années rendra disponible des rames RIB datant des années '60, avec les BB 16500 qui les tractent. Ces rames assurent actuellement des services de desserte sur la banlieue de Paris-Est. Ce matériel pourrait, après rénovation, assurer un service en Province.

Mais les élus régionaux grognent devant l'investissement qu'ils devraient consentir d'autant plus que, dans les prochaines années, la Région Champagne-Ardenne devra financer de lourds investissements : participation à la création du TGV "Est", électrification des lignes Reims - Châlons-sur-Marne, St-Dizier - Chaumont et Longueville - Troyes - Chalindrey, en liaison avec le TGV Est et Rhin - Rhône, ainsi qu'en relation avec la Grande Couronne de Paris.

En conclusion, rien n'est donc joué et le problème, s'il n'est pas insoluble, reste complexe."

Nous remercions notre membre parisien de toutes ces précisions.

\*  
\*       \*  
\*

**Ligne 161 Bruxelles - Namur - la gare de Watermael est classée!**

---

Maintes fois représentée par le célèbre peintre belge Paul Delvaux, la gare de Watermael vient de bénéficier d'un arrêté de classement du secrétariat d'Etat de la région bruxelloise.

Petit bâtiment en briques, aujourd'hui peintes en blanc, mais jadis à la façade dotée de rayures, c'est un des derniers témoins des gares édifiées à la fin du XIXe siècle afin de desservir les villages qui entouraient la Capitale. La gare de Watermael a été dessinée en 1884 par l'architecte Robert.

d'après Le Soir - 7/7/92.

---

---

**GTF - Distribution**

**Jean-René LEJEUNE, Contribution à l'histoire des plans inclinés de Liège.**

Notre membre fait état, dans cette brochure de 64 pages sur papier couché, format 16 x 24 cm, de ses recherches originales sur l'histoire de la traction des trains sur les célèbres plans inclinés d'Ans à Liège, sur la ligne de Bruxelles. Il s'agit de la deuxième édition, entièrement remise à jour, de ce travail ; le texte est accompagné d'une abondante illustration, avec des documents inédits.

**prix : 390 BEF (+ 40 BEF envoi) = 430 BEF**

**Les commandes sont reçues jusqu'au 20 octobre 1992** 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.

## Première esquisse des futures automotrices "93"

Dans Trans-Fer 78 (décembre 1991), nous avons présenté la nouvelle offre voyageurs que la SNCB envisage de mettre en oeuvre dès 1996. La réorganisation des services "IC" de service intérieur postule la construction et la mise en service de 132 automotrices doubles nouvelle génération, dont 74 mono-tension et 58 bitension 3kV/25 kV (pour desserte de Lille). Ce matériel doit pouvoir circuler à la vitesse de 160 km/h et être satisfaisant aux nouvelles normes de confort décidées par la SNCB pour le matériel de service intérieur.

Ces nouvelles automotrices devraient être mises en service sur les nouveaux services "IC" suivants (l'astérisque indique la nécessité d'utiliser un matériel bicourant) :

- "D" De Panne / Poperinge - Kortrijk - Gent - Bruxelles - Hasselt - Genk.
- "E" Bruxelles - Mons - Quiévrain
- "F\*" Liège - Namur - Charleroi - Tournai - Lille
- "G" Oostende - Gent - Antwerpen (C.)
- "H" Antwerpen - Aarschot - Hasselt
- "I\*" Antwerpen - Gent - Kortrijk - Mouscron - Lille
- "J\*" Oostende - Brugge - Kortrijk - Mouscron - Lille.

Grâce à un vent favorable, nous pouvons publier ci-après en exclusivité un diagramme de ces futures automotrices doubles tranche "1993", dont la numérotation n'est pas encore fixée à ce jour.

On notera les points suivants :

esthétique extérieure : les parois d'extrémité semblent actuellement identiques aux automotrices "Break" série 03.

dimensions : la SNCB ayant décidé de supprimer la disposition des sièges à 5 de front en 2<sup>e</sup> classe, les voitures sont plus longues et plus étroites que celles des automotrices Break (26 m 480 de long par voiture contre 25 m 425 pour les automotrices "Break" série 03).

aménagements intérieurs :

- portes d'accès simples et plates-formes étroites - porte d'accès côté opposé au poste de conduite reculée à l'extrémité de la voiture

- panneaux de destination de la rame intégrés à la carrosserie (on sera donc dispensé des archaïques et lourdes plaques de destination utilisées jusqu'à présent par la SNCB).

- climatisation intégrale (vu l'absence d'impostes aux baies vitrées)

- aménagement intérieur :

\* voiture ABdx mixte 1<sup>ère</sup>/2<sup>e</sup> classe : présence d'une cabine téléphonique côté première classe et aménagement à 3 places de front en 1<sup>ère</sup> classe (au lieu de 4 dans les matériels précédents), comme dans le matériel international. L'emplacement pour personnes à mobilité réduite est désormais prévu en 1<sup>ère</sup> classe, ce qui, à notre avis, est bien la





moindre des choses (on espère que la SNCB se contentera d'un billet de 2e classe pour ces personnes !).

En 2e classe, les sièges individuels (4 places de front comme dans les voitures intermédiaires nouvelles des automotrices "Break") sont en vis-à-vis, avec le même pas entre sièges qu'en 1ère classe. Les portes-bagages sont longitudinaux, comme sur les automotrices "Break".

\* voiture Bx 2e classe : outre les sièges individuels (4 places de front), la grande nouveauté provient de la grande salle entre plates-formes où les sièges ne sont pas disposés en vis à vis, mais l'un derrière l'autre, à l'image du matériel "Corail" de la SNCF ou des automotrices "Z2". la disposition retenue permet de densifier le nombre de places assises, mais offre le désavantage que certaines places seront défavorisées, le voyageur ne disposant plus de vision directe vers le "paysage" extérieur. On ne peut tout avoir répondra-t-on...

On notera enfin que la proportion de places "fumeurs" est réduite par rapport aux places "non fumeurs" : c'est une tendance générale sur les réseaux ouest-européens, qui aboutira, à notre sens, à une interdiction général de fumer dans les trains, à l'exemple de l'aviation civile qui en vient petit à petit à ce principe.

En conclusion, il faut saluer l'effort fait par la SNCB, avec ce nouveau matériel, vers un meilleur confort du voyageur, surtout en 2e classe.

---

---

### FEREKPO 2 à Liège

Une équipe de passionnés liégeois, qui avait organisé une remarquable exposition sur le ligne 38 Chênée - Battice en 1984, récidive...

...Cette fois, le thème est "Le Trolleybus".

**Dates** : les 13, 14, 15 et 16 novembre 1992.

vendredi 13 : inauguration à 18h,

samedi 14 : ouverture de 14 à 20h,

dimanche 15 : ouverture de 10 à 20 heures

lundi 16 : ouverture de 10 à 12 et de 14 à 18 h.

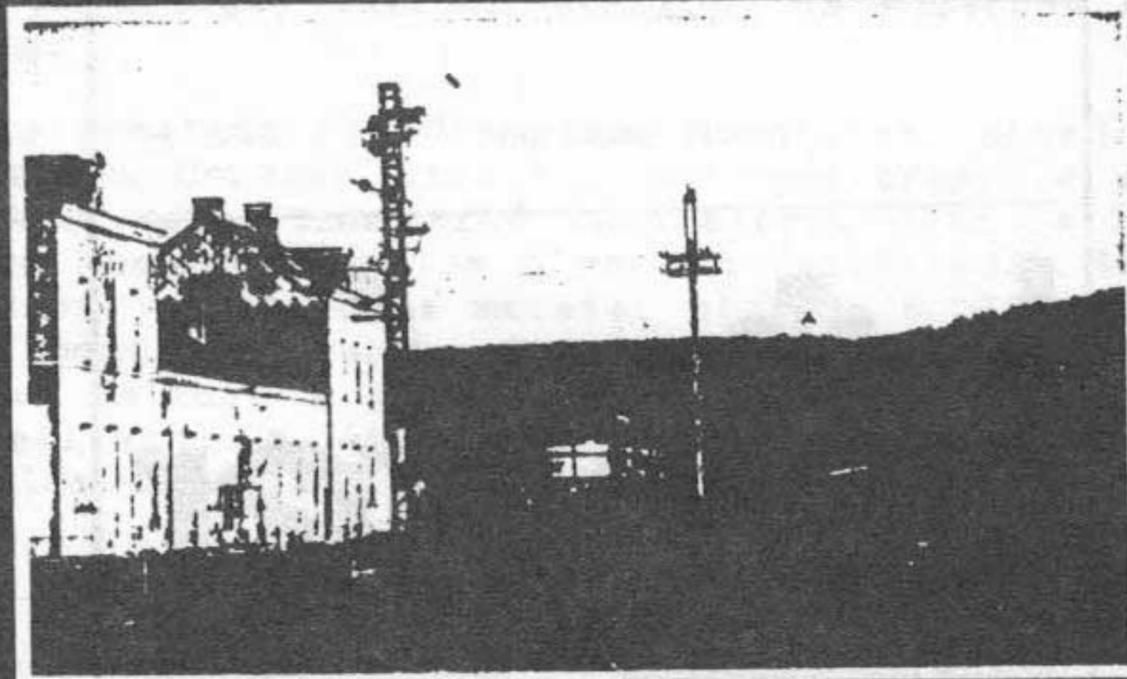
**Lieu** : salle paroissiale située sous l'église Ste-Julienne à Liège, quartier du Maniot, 2 A, rue des Genêts à 4000 Liège (accès facile par autoroute, sortie Ste Walburge, et par autobus TEC ligne 23 Cathédrale - Ste Walburge).

=> L'exposition présentera de nombreux documents et pièces de musée sur le réseau liégeois de trolleybus défunt, qui fut une des plus grands du monde, et sur les réseaux étrangers, y compris ceux d'Europe de l'Est.

Jean-Claude Léonard

Lamorteau

histoire d'une gare  
gaumaise et de la ligne  
Marbehan - Virton - Montmédy



Dans cette nouvelle plaquette que le GTF vient de publier, vous trouverez toute l'histoire de la ligne Marbehan - Virton - Montmédy, aujourd'hui disparue. C'était le plus célèbre affluent de l'"Athus-Meuse": sa section Virton - Lamorteau - Ecouvies fut, jusqu'en 1985, un point d'échange très actif avec le réseau ferroviaire français, notamment pour le bassin minier lorrain.

Toute l'histoire des gares frontalières belge de Lamorteau et française d'Ecouvies y est relatée par notre membre Jean-Claude Léonard, originaire de la région.

Un élégant ouvrage format carré 21 x 21 cm, comportant 52 pages papier glacé sous couverture en quadrichromie. Le texte est agrémenté d'une quarantaine de photos noir et blanc grand format toutes inédites, et de plusieurs plans et schémas.

Cette plaquette est disponible contre versement préalable  
d'une somme de 400 FB envoi compris  
à notre compte 240-0380489-59  
GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1.

(pour les paiements en provenance de l'étranger,  
le montant est porté à 430 FB à faire parvenir  
à notre CCP Bruxelles 000-0896641-70

Athus-Meuse  
An 2000

  
**transfer**

périodique trimestriel - Liège X

numéro hors série - périples ferroviaires

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

Un dossier complètement actualisé à la date du 24/6/92 sur la toute prochaine métamorphose de la ligne marchandises "Athus-Meuse" Dinant - Bertrix - Virton - Athus.

**Au sommaire :** les méandres d'un dossier, une description de la ligne en 1992, toutes les étapes et les modalités de la modernisation et de l'électrification prévues entre 1992 et 1998, l'avenir du trafic des voyageurs sur l'Athus-Meuse et l'avenir de la ligne Athus - Mont-St-Martin - Longwy.

Un numéro hors série publié à l'occasion de notre voyage en Gaume du 25 juillet 1992.

"Athus-Meuse, an 2000", un numéro hors série de 48 pages avec une vingtaine de photos noir et blanc, plans et schémas.

Ce numéro hors série de Trans-Per est disponible  
par versement préalable d'une somme de 120 FB envoi compris  
à notre compte 240-0380489-59  
GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1.

(pour les paiements en provenance de l'étranger, le montant  
est porté à 140 FB à verser à notre  
CCP Bruxelles 000-0896641-70).

**Le GTF asbl sur l'Athus-Meuse  
25 juillet 1992**

---

Le complexe des lignes de l'Athus-Meuse est particulièrement apprécié au sein du GTF asbl : plusieurs éditions ont valorisé le sujet et de nombreuses excursions ont parcouru la région depuis vingt ans.

La parution de nos deux dernières publications, "Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise" et "Athus-Meuse, an 2000" vient d'être saluée, ce samedi 25 juin, par un parcours circulaire Libramont - Libramont via Bertrix et Athus, en autorail série 45 de la SNCB. A moins que ce ne soit l'inverse, et que l'annonce de ce voyage exceptionnel ait suscité notre service "Editions"...

Il n'était pas inutile de tenir quelques notes de voyage, vu l'évolution que cet ensemble ferroviaire va connaître dans les prochaines années. Nous avons jugé utile de vous en proposer une synthèse rapide, que nous dédions à tous ceux qui n'ont pu nous accompagner en cette journée estivale.

\* \* \*

**De Libramont à Florenville par  
le "régulier"**

Première émotion de cette excursion : vu l'ampleur de la "matière", notre organisateur avait avancé l'heure de départ annoncée dans Trans-Fer de quelque quarante minutes : il convenait de se trouver à Libramont à 8h40 : un rendez-vous très matinal qui a contraint certains participants à se lever très tôt, d'autres même à se désister : le samedi, il est difficile de trouver un train avant 7 heures sur le réseau de la SNCB ! Certains excursionnistes, dont votre serviteur, ont par contre escamoté la difficulté : la possibilité existait de "rattraper" l'autorail spécial du GTF asbl vers 10 heures à Florenville, où il serait garé pour laisser passer le "régulier", longueur des sections de block oblige...

Nous avons ainsi été quelques-uns à pouvoir goûter tout le pittoresque de la desserte de cette ligne ardennaise, où tout le monde connaît tout le monde, et où les cheminots locaux sont tout heureux de converser avec ceux qui s'intéressent à leur métier. Ainsi en était-il du conducteur de l'autorail, dont le service "voyageurs" de ce samedi était une sorte de "récréation", lui qui passe sa vie aux commandes des célèbres "gros nez", ces diesels bientôt quadragénaires qui tractent les trains de marchandises lourds entre Ronet, Virton, Athus ou Stockem. Ainsi, nous apprit-il que, depuis la suppression des ateliers de traction de Bertrix et Virton, les autorails 44 et 45 nécessaires aux services matinaux sur l'Athus-Meuse

étaient stationnés en gare même de Bertrix et Virton. Cette dernière station donne aussi le gîte à une poignée de "gros nez", ces locomotives diesel série 52, 53 ou 54 qui évitent ainsi les parcours à vide entre leur atelier d'entretien de Stockem et le point de départ de leur service. Car, outre un dépôt de chefs-gardes, un dépôt de conducteurs existe toujours à Virton et à Bertrix.

Mais trêve de bavardages, et l'autorail se met en marche de Libramont à l'heure prévue. Après quelques minutes d'un parcours assez rectiligne où nous devinons l'emplacement des anciens points d'arrêt de Recogne, Neuvillers et Rossart, il arrive à Bertrix, gare de correspondance avec la ligne de Dinant. Episode non prévu : nous voici priés de changer d'autorail, le nôtre étant à court de gasoil et légèrement avarié. Un petit retard en perspective, qui allait finalement être porté à dix minutes car la marche de l'autorail en provenance de Dinant était elle-même ralentie par les travaux de voie préliminaires à la modernisation et à l'électrification de la ligne.

Finalement, nous voilà repartis vers Florenville : l'autorail n'est pas bien chargé : quelques dames en route pour leurs emplettes à Virton, et quelques jeunes adeptes du "Go-Pass", sac au dos.

Quant à nous, nous sommes bien décidés à repérer les traces archéologico-ferroviaires qui parsèment une ligne aujourd'hui réduite à de la pleine voie. Premier souvenir évocateur, à quelques centaines de mètres au sud de Bertrix, sur la gauche : les vastes installations, toujours debout, de l'ancien atelier de traction de Bertrix, aujourd'hui désaffecté : souvenez-vous, elles furent le théâtre d'une remarquable parade internationale de locomotives diesel "NOHAB" série 52, 53, 54 (SNCB) et 1600 (CPL), organisée par le GTF asbl il y a deux ans. Le long des voies principales, subsistent encore les quais de service permettant les relais de traction.

A quelque trois kilomètres de là, voici les ruines de la cabine de signalisation d'Orgeo, ancien block 26, à gauche en direction de Virton. Elle commandait notamment jadis la bifurcation de la défunte ligne de Muno dont l'assiette est toujours bien visible : elle se détache à gauche de la ligne de Virton, face à la cabine, afin de décrire un très long arc de cercle à travers champs et passer - par le tunnel de Saint-Médard et à angle droit - sous la ligne de l'Athus - Meuse pour rejoindre Cugnon - Morteahan. Une ligne "à la suisse", parsemée d'ouvrages d'art - ponts et souterrains - toujours bien visibles et qu'il serait intéressant d'aller découvrir un jour...

Mais nous voilà maintenant à Straimont, où le bâtiment de gare a été réduit, comme une peau de chagrin, pour ne plus abriter que le poste de block 28, toujours équipé de signaux mécaniques, en sursis pour quelque trois ans : un compagnon de voyage me raconte qu'un jour, il a été témoin ici d'une acrobatique remise de pli SNCB "au vol", par les bons soins du conducteur d'un autorail de passage à la vitesse de 90 km/h ! C'est cela aussi, l'Athus-Meuse... Site remarquable suivant, les Epioux, point d'arrêt enchanteur non loin de l'étang du

même nom, où nous avons le très net souvenir de l'existence de lampes à pétrole qui éclairaient encore les lieux dans les années septante, mais oui... du temps de la desserte voyageurs omnibus.

Florenville est maintenant en vue, avec son rideau de quatre-vingts photographes avides d'immortaliser le "côte-à-côte" du régulier et de l'autorail spécial garé. On se croirait au Japon ! Le poste de block 32 de Florenville, avec ses bons vieux leviers sous un simple auvent, est toujours là, en sursis lui aussi d'une reprise par le futur Poste à Logique Programmée en cours d'aménagement à Bertrix : cet outil informatisé doit, dans l'avenir, commander toute la signalisation d'Anseremme à Athus inclus. Allons ! Il est temps de changer d'autorail, et de gonfler ainsi de maigres statistiques relevant, en temps normal, 786 voyageurs par semaine dans cette gare.

\* \* \*

## De Florenville à Virton-St-Mard

Après la libération de la section de block par le "régulier" arrivé à St-Vincent, le "spécial GTF", avec ses nonnante participants, s'ébranle pour musarder sur une des plus belles sections de l'Athus-Meuse. Premier arrêt à Pin, un établissement ferroviaire rouvert en catastrophe après la "grande lessive" du plan IC - IR de 1984, pour desservir l'école technique toute proche. Un coup d'épée dans l'eau hélas, les horaires prévus par la SNCB étant incompatibles avec ceux de l'école. Un point d'arrêt aujourd'hui dans le collimateur de Léo Pardon et du département "voyageurs" de la SNCB, avec ses 241 voyageurs dénombrés... par semaine. Quand on sait que le récent contrat de gestion de la SNCB impose le maintien d'une gare lorsque l'on peut compter un minimum de 150 voyageurs par jour ouvrable, ... faites le compte.

Passons... un arrêt était de mise à St-Vincent-Bellefontaine, un site aujourd'hui défiguré. Plus de bâtiment de gare, sinon un petit édicule conservé pour abriter la cabine de block 37, avec ses signaux lumineux. Plus de voies de débord, et notamment la célèbre voie 3, qui servait au temps de la vapeur pour garer les machines d'allège fatiguées d'avoir poussé les lourds trains de marchandises depuis Virton sur la longue rampe à 16 pour mille, en pleine forêt. De fameux souvenirs pour les vaporistes, qui, hélas, à l'époque, photographiaient trop peu...

Le tunnel de La Hage méritait lui aussi une pause : c'est le seul de la ligne, et de plus, il est aujourd'hui en sursis : sa mise à ciel ouvert est prévue dans quelques mois dans le cadre de l'électrification de la ligne. Comment ne pas évoquer à cet endroit l'ancien point d'arrêt du même nom, - que pouvait-il bien desservir en pleine forêt ? - et son block 38,

aujourd'hui désaffecté. Les signaleurs qui y étaient préposés devaient avoir un tempérament bien solitaire dans un environnement aussi bucolique et désert. Savez-vous que ce poste était pourvu d'une trousse de secours contre les morsures de vipères avec seringue et sérum antivenimeux ?

Un dernier arrêt traditionnel à Meix-devant-Virton, non loin de Villers-la-Loue, patrie de Gérard Lambert, conservateur du Musée Gaumais lâchement assassiné il y a moins d'un mois. Ici, il convient de réaliser un "classique" de la photo ferroviaire : l'autorail, avec en enfilade, l'église du petit village gaumais. Meix dispose d'un poste tout relais qui assure l'espacement des trains avec St-Vincent et Virton, où nous arrivons enfin sur le coup de midi. Une gare qui, avec ses 1251 voyageurs par semaine, apporte le plus de trafic "voyageurs" sur la ligne 165. Mais sera-ce suffisant aux yeux les "redresseurs du rail" de la direction bruxelloise de la SNCB, aux prises avec les exigences de son contrat de gestion et peu au fait des réalités locales ?

\*  
\*            \*  
\*

## Virton et ses alentours

Un repas de midi très convivial et agréable avait été concocté avec la complicité des cheminots de Virton : une assiette froide vraiment ferroviaire, puisque consommée dans le... réfectoire du personnel de la gare, qui aura rarement connu une telle affluence. L'accueil des cheminots locaux est à la fois simple et chaleureux : la culture d'entreprise SNCB n'est pas un vain mot, en Gaume, non seulement vis à vis des membres du GTF, mais aussi pour les voyageurs ordinaires : n'est-il pas "sympa" de voir les cheminots et les clients du train de 12h14 pour Bastogne-Nord casser la croûte coude à coude sur les bancs du quai 1, en prenant le soleil devant l'autorail de service et une noria de quatre locomotives "Nohab" en attente de futurs services. Avez-vous déjà vu pareil spectacle à Liège-Guillemins, voire chez les gens de la rue de France à Bruxelles-Midi ?

Pour l'amateur ferroviaire, Virton vaut vraiment le voyage, écrirait un guide touristique célèbre. A l'entrée de la gare côté Florenville, se trouve toujours l'ancienne ligne de Lamorteau et Ecouvieux, remise à simple voie et transformée en raccordement industriel de quelques kilomètres pour la desserte de la Cellulose des Ardennes à Harnoncourt, premier employeur de la région, et dont la présence est signalée de manière originale : une odeur persistante de choux, répandue au gré des vents dominants. Au bout de la voie de l'ancienne ligne de Montmédy, une simple aiguille de déraillement protège l'entrée de l'usine et ses voies en épi, desservies par des classiques locotracteurs "Cockerill" appartenant en propre à une société qui fournit un trafic non négligeable à la SNCB : desservi tous les jours, le raccordement livre passage à

quelque 1500 wagons par an : à l'arrivée, du bois, du chlore et du fuel, au départ surtout de la pâte à papier pour Anvers.

A la sortie sud de Virton, autre monument, plus prestigieux encore : les installations de l'ex-atelier de traction de Latour, ou plutôt ce qu'il en reste, puisqu'elles sont fermées depuis le 31 mai dernier. Les voies qui y mènent sont chargées de souvenir : on distingue toujours les vestiges de la bifurcation de l'ancienne ligne vers Ethe et Marbehan, par Virton-Ville et Buzenol, dont les bâtiments de gare existent encore aujourd'hui. En outre, on dénombre encore, en voie principale entre Virton et Latour, deux quais de service successifs. Le premier permettait au personnel de rejoindre l'atelier de traction, grâce à un autorail de service qui a effectué jusqu'au 31 mai dernier des navettes entre la gare de Virton et cette installation. Le second quai de service était utilisé pour les relais de traction.

Une fois ces deux quais dépassés, à gauche de la ligne principale vers Athus, ... c'est le désert : les anciens faisceaux relais et de garage de Latour ont disparu. Le raccordement au zoning d'Idelux, établi non loin de là, est aujourd'hui hors service : la SNCB en espérait du trafic grâce à l'implantation de l'usine Mobil spécialisée dans les matières plastiques ; cet espoir s'est cependant évanoui. L'accès ferroviaire à l'ancien atelier de traction de Latour, situé à gauche de la ligne principale, est toujours fonctionnel : actuellement, l'entrée à Latour en venant de Virton est effectuée, comme jadis, par rebroussement à l'ancienne cabine III (défunt block 46) où subsiste une courte voie en cul de sac à cet effet. Cette situation n'est plus que transitoire : les anciennes installations de Latour, aujourd'hui partiellement occupées par la firme Ravago Plastic Luxembourg, spécialisée dans le recyclage des matières plastiques, seront bientôt desservies au départ de Virton à l'aide d'une manœuvre de contre-voie. Les bâtiments de l'ex-atelier de traction sont toujours debout, et les voies 9 à 20 desservant les remises couvertes toujours en place : on n'a sans doute pas encore eu le temps de les arracher. Quelques vestiges ferroviaires à voir ce 25 juillet : une antique pompe de ravitaillement d'eau pour machines à vapeur, un wagon-citerne et l'épave d'un autorail série 49, bien mal en point. Bientôt ne restera plus ici que le strict minimum... de quoi desservir Ravago-Plastic. Adieu, Latour...

\*  
\*      \*

### De Latour à Athus

Sur cette section de l'Athus-Meuse, le "paysage historique" change progressivement mais radicalement au fur et à mesure que l'on se rapproche d'Athus. Les traces de l'activité sidérurgique, aujourd'hui disparue, de cette région méridio-

nale de la Gaume sont nombreuses, de même que les curiosités ferroviaires qui y étaient liées.

Il y a d'abord le fameux raccordement industriel international de Gorcy, en France, qui prend son origine en gare de Signeulx. Créé à la fin du siècle dernier en débranchement de l'Athus-Meuse pour des raisons essentiellement stratégiques, il nécessita l'établissement de la gare de Signeulx en station douanière, avec bâtiment à double corps pour loger chef de gare et receveur de la douane. Ce bâtiment est toujours debout, mais dans quel état... Toutes les voies accessoires de Signeulx ont disparu, à part le raccordement lui-même, accessible à contre-voie au départ de Virton. Il y a trois ans, le raccordé français, la tréfilerie de Gorcy a connu de graves difficultés financières : l'activité ferroviaire s'en ressentit évidemment jusqu'à se tarir. Un repreneur finit par se manifester, mais la nouvelle société, STC, déçut les espérances de la SNCB : elle ne fournit pas de trafic. Le District Sud-Est de la SNCB considère actuellement ce raccordement comme hors service : chose curieuse, le Conseil d'Administration de la SNCB ne semble pas, sauf erreur, avoir pris position sur cette question.

Passons à Musson, qui était aussi une gare à vocation industrielle, dont l'activité était liée à celle de la Société des Hauts-Fourneaux, Fonderies et Mines de Musson, qui y disposait d'un raccordement industriel établi le long de la ligne principale. Le tout a aujourd'hui disparu... au profit, si l'on peut dire, de la pleine voie.

Même situation à Halanzy, où la société métallurgique de l'endroit disposait d'un raccordement électrifié... probablement en courant continu 600 volts, dont nous nous souvenons avoir vu les installations au début des années septante. Tout a hélas disparu là aussi : qui donc aurait des renseignements sur ce chemin de fer industriel électrique ? Des installations de Halanzy ne subsistent aujourd'hui que le bâtiment de gare, privé de sa passerelle métallique typique qui enjambait les voies. L'édifice est aujourd'hui occupé par le block 51, un poste tout relais simplifié. Comme le personnel de block dessert aussi le passage à niveau local, l'autorail GTF eut le privilège de la manipulation de drapeaux de signalisation en gare, afin de ne pas provoquer de fermeture prolongée du passage à niveau. Il y a encore à Halanzy deux voies de débord, utilisées jadis par le ferrailleur Duvigneaud. Jadis, écrivons-nous, car ce raccordement est considéré comme hors service par le District Sud-Est de la SNCB depuis le 31 mai dernier.

Dernière gare avant Athus, Aubange dispose encore de son bâtiment des voyageurs, dans un état d'abandon assez prononcé. Cette gare dispose encore d'un raccordement, en gare, destiné à une entreprise de mitraille. De plus, la SNCB a le projet d'utiliser l'ancien raccordement Idelux, qui ne génère actuellement aucun trafic, pour desservir la firme Socogetra, qui tire son activité du recyclage des anciens terrils métallurgiques. Après avoir assaini le site d'Athus, l'entreprise reçoit aujourd'hui sa matière première par camions, de terrils français. Elle transforme celle-ci en ballast, pour un client luxembourgeois bien connu... à savoir les CFL. Ce trafic pour-

rait fort bien convenir au rail et garantir ainsi une activité à la gare d'Aubange.

D'Aubange à Athus, rappelons que l'Athus-Meuse est paradoxalement à simple voie, même si la deuxième voie, manifestement abandonnée, longe la ligne principale. En fait, l'Athus-Meuse était bien à double voie entre Aubange et Athus depuis la première guerre mondiale. Néanmoins, lorsque l'entreprise sidérurgique installée à Athus s'est étendue vers Aubange au début des années soixante, la nécessité apparut de lui réserver une des deux voies de la ligne principale à titre de raccordement industriel interne. Aujourd'hui, les entreprises sidérurgiques ont disparu, mais la SNCB a laissé la situation en l'état, vu la modestie du trafic actuel. La décision récente de conserver à double voie la ligne Virton - Athus amènera certainement le rétablissement de la situation initiale entre Aubange et Athus.



## Athus

Tout le monde connaît le site d'Athus, aujourd'hui encore balaféré par le vide... à la suite de la fermeture de l'usine sidérurgique locale en 1977. Néanmoins, la région a consenti des efforts de reconversion dans le cadre du projet "Pôle de Développement Régional" transfrontalier, qui réunit les régions française de Longwy, luxembourgeoise de Rodange et belge d'Athus avec la bénédiction et le soutien des Communautés Européennes. Ainsi, à Athus, est-on parvenu à mettre sur pied dès 1978 un terminal conteneurs, qui traite actuellement 30.000 "boîtes" par an : à raison de 2 conteneurs par wagon, cette activité génère donc un trafic de quelque 15.000 wagons par an, acheminés depuis les ports de Zeebruges ou Anvers jusqu'à Athus, où ceux-ci sont déchargés sur deux voies spécialisées, pour être rechargés sur camions et livrés à leurs destinataires luxembourgeois, belges ou français. Voilà un trafic aux perspectives de rentabilité intéressantes pour la SNCB, qui forme ainsi des trains traversant toute la Belgique par sa plus grande diagonale. Pour le reste de l'activité ferroviaire, la cour à marchandises d'Athus est fermée depuis le 31 mai.

Athus joue donc essentiellement, pour les marchandises, le rôle d'une gare-relais vers le Luxembourg, et accessoirement la France. A cet effet, une partie de la gare est électrifiée en 25.000 volts et reçoit les machines électriques luxembourgeoises et françaises.

Pour les voyageurs, depuis la disparition du trafic voyageurs vers Arlon en 1988, Athus est gare terminus des trains électriques des CFL en provenance de Luxembourg, soit par la ligne directe via Pétange, soit par Esch-sur-Alzette. Son statut de gare commune SNCB/CFL lui permet de délivrer des bil-

lets de service intérieur pour les voyageurs se rendant au Grand-Duché de Luxembourg. Par contre, Athus ne peut plus délivrer de billet pour la Belgique, puisqu'il n'y a plus de trains de voyageurs SNCB. Cette situation provoque des situations cocasses. Ainsi, un membre facétieux du GTF a-t-il tenté de se faire délivrer un billet pour Athus à Liège-Guillemins. Le guichetier du service intérieur ne put le satisfaire, puisque la gare n'est plus desservie par les trains de service intérieur belge. Peut-être fallait-il tenter sa chance au guichet du service international, puisque pour aller en train de Liège à Athus, il convient de faire le tour par Luxembourg. Et pourtant, là-bas, il est administrativement impossible de délivrer un billet international pour une gare... belge. Kafkaïen... Soit dit en passant, le TEC qui exploite la ligne d'autobus Liège - Bastogne - Athus, ex-ligne vicinale la plus longue de Belgique, vous propose le billet Liège - Athus pour le prix de six zones, soit 102 F pour les adultes... et 34F pour les enfants. Qui dit mieux... mais c'est en bus !

Trêve de plaisanteries... Nous voici à Athus, où les photographes seront choyés : côte à côte, voies 1, 2 et 3, une locomotive série 52, l'autorail 45 et une nouvelle automotrice électrique CFL de la série 2000... Puis, une grande première... ou plutôt une "seconde". Notre organisateur, jamais en panne d'imagination, avait inventé de parcourir le triangle Athus - Longwy - Rodange - Athus. De mémoire de cheminot, cet itinéraire n'avait été parcouru par des voyageurs qu'une seule fois avant l'initiative du GTF asbl : c'était l'automotrice "Z2" et ses "officiels" assurant l'inauguration de la traction électrique entre Mont-St-Martin et Athus en 1988 !

\*  
\*      \*

**Le triangle  
des trois frontières  
Athus (SNCB) - Longwy (SNCF) -  
Rodange (CFL)**

En voiture pour la France. Un parcours de moins de 10 kilomètres qui a demandé à notre Président des mois de pittoresques négociations avec la bureaucratie de la SNCF, aussi lourde que peu accoutumée aux souhaits d'un groupement comme le nôtre... Inutile d'écrire que chacun a longuement savouré cette circulation internationale, escortée par un pilote SNCF, puisque notre conducteur SNCB ne connaissait pas la ligne. La traction y en est en effet assurée exclusivement par du matériel français, souvent électrique (BB 12000 ou CC 14000 "crocodiles"), parfois diesel. Trois paires de trains circulent journalièrement sur cette ligne menacée de fermeture en 1994, au prix d'un détour avec rebroussement par Rodange et le Luxembourg : un train de minerai Anvers - Hayange, un train de tubes originaire de Pont-à-Mousson, et le train d'eau minérale d'Evian pour Artois à Louvain.

La frontière est vite atteinte sur cette ligne à voie unique, mais elle est malaisée à déterminer sur le terrain. Losanges de changement de réglementation SNCB/SNCF, mais pas de triangle de vitesse SNCB implanté à la frontière géographique, ni de borne officielle. En l'air, un sectionnement à la caténaire afin de séparer le courant alternatif français et son homologue... luxembourgeois, car ce sont les CFL qui fournissent l'alimentation de cette courte section belge, tout comme celle des voies électrifiées en 25.000 volts de la gare d'Athus. Seules, les bornes kilométriques peuvent nous aider : la frontière est située en fait au km 215.609 depuis Bruxelles-Nord, la cumulée la plus élevée des lignes ferrées belges paraît-il.

Entrée sur le chantier de Mont-St-Martin. Tout le paysage industriel y est : gare de triage, corons, HLM, tout... sauf les usines, à l'emplacement desquels restent des terrains vagues. La cicatrization des plaies de la débâcle sidérurgique des années septante sera longue.

Nous arrivons à Longwy sous une chaleur devenue caniculaire : cinq voies à quai en forte courbe, mais aussi d'autres voies... de l'autre côté du bâtiment de gare. A l'instar de... Pepinster, celui-ci est en effet planté au beau milieu de la bifurcation des lignes vers Mont-St-Martin et Saulnes, jadis prolongée jusqu'à Villerupt, aujourd'hui fermée au trafic des voyageurs, et que l'indicateur de la SNCB numérotait "180".

Nous sommes ici au point le plus méridional de notre excursion. Un arrêt d'une bonne demi-heure, mis à profit par les participants pour se désaltérer nous permet de jeter un coup d'oeil sur une gare rénovée, avec signalétique impeccable, aménagements intérieurs fonctionnels, bureau de douane pour quelques mois encore... mais un trafic voyageurs pour le moins clairsemé : bref, une gare désespérément vide ce samedi 25 juillet vers 16 heures, et que les excursionnistes du GTF ont soudain animée. Renseignements pris, les trains de voyageurs sont rares à Longwy : dans la direction d'Athus, il n'y a plus rien depuis 1970 ; dans la direction de Rodange, les automotrices CFL assurent, aux heures de pointe, quelques services pour navetteurs vers Luxembourg. Pour le service intérieur français, quelque cinq paires de trains vers Conflans-Jarny et Nancy sont assurés notamment par des automotrices Z2 ou des rames réversibles régionales repeintes en jaune, la couleur choisie par la région lorraine pour ses trains conventionnés. Vers Mézières-Charleville, on trouve deux trains "Corail" par jour en direction de Paris, et deux autres trains périodiques. La ligne, partie intégrante de la fameuse artère Valenciennes - Thionville, ancien fleuron du Nord-Est français, longe en fait la frontière belge par Longuyon, Montmédy, Carignan et Sedan. Pour nous Belges, la desserte de Longwy paraît très modeste, pour une ville qui fut la capitale de la sidérurgie lorraine. Aux dires des habitués du réseau français, il s'agit là d'une offre "normale" pour une ville de province de moyenne importance. Tiens, un bus TEC... Au moins, lui, il dessert Longwy !

Il est temps de rebrousser pour le Grand Duché et Rodange, avec cette fois un pilotage luxembourgeois de haut niveau par MM. Barthel et Zenner, intarissables sur les caractéristiques

de la ligne. C'est l'accueil CFL ! Bifurcation de Mont-St-Martin, voie de gauche cette fois, re-sectionnement, signal semi-circulaire "Signaux CFL", nous voici au Grand-Duché, à Rodange, le long des installations de la MMRA, qui fabrique toujours ici des produits sidérurgiques longs, des rails de chemin de fer, et notamment ceux de la partie française du tunnel sous la Manche. Ici, l'intensité du trafic des voyageurs contraste avec l'indigence de Longwy : une desserte cadencée est organisée vers Luxembourg, souvent amorcée à Athus. Le bâtiment est pimpant, et composteur à billets a fait son apparition sur le quai, réforme tarifaire oblige : il n'y a plus que deux sortes de billets sur le réseau luxembourgeois...

Et l'autorail rentre à Athus, pour une dernière rencontre, cette fois avec une automotrice "Moulinex" des CFL du service régulier. Il est passé six heures. Il est temps de rentrer à Arlon.

\*  
\*       \*  
\*

### Athus - Autelbas

Dernier tronçon à parcourir, la ligne vers Autelbas, dont a mise à voie unique est en cours. L'arrachage de la deuxième voie progresse depuis Autelbas, où la bifurcation est déjà remise à simple voie. Erreur de programmation du service de la voie sans doute, puisque les derniers plans de modernisation de l'Athus-Meuse prévoient la création d'un sas à double voie à la bifurcation d'Autelbas pour assouplir l'exploitation. Bah! On recommencera... Faire et défaire, c'est toujours travailler ! En pleine voie en tout cas, la voie semble remise dans les courbes dans l'axe le plus favorable de la plateforme, et le block automatique de double voie (3 sections) est réadapté en block automatique de voie unique à 2 sections.

Dernier regard sur ce qui reste des gares intermédiaires de Messancy, Turpange et Sélange, et c'est Arlon, terminus de l'excursion. Déjà, l'IC pour Namur et Bruxelles est annoncé... Une fois à quai, tiens c'est une triplette... et tous les membres du GTF, en amateurs avisés, de se précipiter dans la nouvelle voiture intermédiaire, afin de profiter du confort de sa nouveauté et des 4 fauteuils de front en 2e classe.

Merci à tous ceux qui se sont dévoués pour la bonne marche de ce voyage, à Monsieur Bastin, inspecteur SNCB du Mouvement, le "régional" de l'étape, à Monsieur Closset, l'horairiste virtuose, à Monsieur Mayer chef des services techniques des CFL, pour son hospitalité. Merci, Jean... ! A une prochaine fois, en train électrique sur l'Athus-Meuse peut-être !

Roland MARGANNE

---

---

## Conduire le train

La Suisse déploie des efforts tout particuliers pour vendre à l'usager des transports en commun les services que les CFF offre aux gens qui se déplacent par rail.

Ainsi, une brochure intitulée "Voir avec le mécanicien" vient de paraître. Y sont reprises les lignes et les trains où le voyageurs peut prendre place sur la plate-forme située derrière la cabine de conduite. Il s'agit de lui donner ainsi l'impression de "conduire" lui-même le convoi ! Dans cette même brochure, gratuitement disponible dans toutes les gares, on indique où et quand circulent les locomotives historiques...

Rêvons... Cette idée, réalisable à peu de frais sur certaines automotrices SNCB par exemple (il suffit de prévoir une baie vitrée derrière le conducteur), n'est-elle pas à transmettre aux services de marketing de la SNCB, qui recherchent toute idée susceptible d'attirer le voyageur ? Nul doute qu'elle ravirait de nombreux petits... et grands garçons!



## La ligne directe Maastricht - Aix-la-Chapelle est fermée au trafic des voyageurs !

Il y a deux ans, le GTF asbl avait eu l'occasion de parcourir en autorail série 46 la ligne germano-hollandaise Maastricht - Schin-op-Geul - Simpelveld - Aachen Hbf. La section Schin-op-Geul - Simpelveld - Aachen West de cette ligne était en sursis, avaient précisé les cheminots des Nederlandse Spoorwegen.

Leurs informations étaient exactes. Depuis le service d'été 1992, le service voyageurs sur cette ligne est supprimé. Il n'y a plus de train direct Aachen - Maastricht, et la gare de Simpelveld, qui eut son heure de gloire comme gare de triage lorsque les mines de charbon de la région étaient en activité, est fermée à tout trafic. A la place du défunt service Aachen - Maastricht, la DB et les NS ont organisé une nouvelle navette Aachen Hauptbahnhof - Herzogenrath - Landgraaf (gare NS rouverte au trafic des voyageurs pour l'occasion) - Heerlen (tableau 485 de l'indicateur Deutsche Bundesbahn). A Heerlen, une correspondance est assurée non seulement vers Maastricht via Schin-op-Geul, mais aussi vers Roermond - Amsterdam et le reste du réseau néerlandais.

Cette desserte non cadencée est assurée par les autorails NS doubles DE 2.

Il faut remarquer que l'antenne qui se détache de la ligne Aachen - Mönchen-Gladbach au delà de Herzogenrath vers Heerlen doit être la ligne la plus courte du réseau de la Deutsche

Bundesbahn : il y a en effet moins de cent mètres entre la bifurcation et la frontière germano-hollandaise, matérialisée à cet endroit par la rivière Wurm.

R. Radermecker

\*  
\*       \*  
\*

### Courrier des lecteurs

Nous avons eu le plaisir de recevoir une recension de Trans-Per 81 de la part de Monsieur Robert Huysman, secrétaire de division honoraire de la SNCB. Voici les remarques judicieuses qu'il nous adresse sur le contenu de cette dernière édition.

A propos de la courte histoire de Latour (p. 23) : M. Robert Huysman conteste formellement que le dernier entretien d'une locomotive à vapeur à Latour ait eu lieu le 30 mars 1955. Les derniers feux ont en effet été jetés dans cette remise aux environs immédiats du nouvel-an 1965. Si les locomotives diesel type 202 et 203, alias "gros nez", ont été fournies du 18 janvier au 30 septembre 1955, elles ont repris les services de prestige de la remise, mais l'activité à court rayon restait confiée à la vapeur. Cette activité n'a pas été négligeable : elle a justifié à certains roulements la présence active de 12 machines de ligne type 26.

A propos de l'activité de la gare de St-Vincent-Ballefontaine : rappelons que cette gare était le point d'aboutissement du service d'allèges organisé du temps de la vapeur pour "monter" les trains de marchandises venant de Virton. M. Huysman précise qu'il s'agissait d'une pousse par machine de ligne de trains remorqués en double traction en tête (1420 tonnes pour deux locomotives type 25 et 26).

A propos de la notice rédigée par le service de presse de la SNCB sur l'atelier de Bruxelles-Midi et publiée dans Trans-fer n° 81 page 39 sous le titre "la métamorphose d'un atelier", M. Huysman écrit : "les deux premiers paragraphes sont franchement désolants. Mise en exploitation le 6 décembre 1938, la remise a possédé d'autres locomotives à vapeur que les type 1 et 29 ! Il y eut notamment - je cite de mémoire - des séries de locomotives type 7, 10, 31, 41, 60, 62, 64, 81, 53 et 57. Les locomotives électriques livrées en 1949-1950 ont été affectées d'origine à Schaerbeek et mutées au Midi le 16 février 1954."

Nous remercions M. Huysman de toutes ces précisions.

A propos de l'article "Association Rail et Privé" (Trans-Fer 81 pages 59 sq) :

Notre membre Yves Bérard réagit dans le sens de l'article précité en ces termes : "En effet, la mise en sous-traitance des trois lignes au départ de Tours dont on traite dans l'article, selon le système des autorails A2E du Réseau Breton, est sérieusement envisagée. Toutefois, dans la Région Centre, il existe deux sous-traitants (la RPR/TVT et la CTI qui exploite le service des voyageurs sur la voie étroite au départ de Salbris, ex-Blanc-Argent, et de plus les élus ont financé la remise en service de deux tronçons marchandises pour les trains de céréales afin d'éviter des norias de camions sur leurs routes.

Ce qui fait que la direction SNCF de Tours a une position réticente, mais non opposée.

D'autres exemples sont à l'étude un peu partout, mais ils se heurtent à une opposition à deux niveaux. Celle de la SNCF d'abord qui craint d'être désavouée et préfère éviter de prendre des risques. D'ailleurs, se vexant facilement, elle ne veut pas reconnaître son erreur d'appréciation avec la mise en marche des TGV Lyon - Nantes. Opposition de certains syndicats défenseurs de corporatismes ou d'idéologies politiques (opposition totale de la CGT, réticences de la CPDT). Par contre, la FGAAC, syndicat catégoriel autonome très puissant chez les agents de conduite a une position plus nuancée (1).

La raison de ces projets de sous-traitance n'est pas liée à un endettement de la SNCF, mais à des coûts d'exploitation prohibitifs liés à sa lourdeur administrative et à son carcan social (2).

\* \* \*

## Agenda

### Expositions à Liège

Dans le cadre de la Conférence Européenne des Horaires, qui aura lieu à Liège en septembre prochain et qui établira notamment les premiers horaires des TGV Bruxelles/Paris - Londres, la SNCB organisera dans la Cité Ardente une double exposition accessible au public.

Dates : du 12 au 23 septembre

(1) - En fait, ils ne seraient pas contre un compromis acceptable.

(2) - cela semble être parfois le cas à la SNCB, exemple précis : Libramont - Bastogne.

**Lieux**

1ère exposition : Palais des Congrès : celle-ci s'y articulera autour de deux thèmes : le TGV en Belgique et en Europe, avec notamment la maquette du TGV trans-manche, et le plan STAR 21 de la SNCB, qui vise la modernisation globale du réseau belge à l'horizon du 21e siècle.

2e exposition : au Musée de Kinkempois (situé dans l'enceinte de l'atelier de traction de Kinkempois) : thèmes : 150 ans de chemins de fer à Liège et 150 ans de la relation Belgique - Allemagne.

On annonce aussi pour le 13 septembre une "journée Cockerill" avec exposition des locomotives construites par cette firme, y compris la nouvelle locomotive destinée aux Chemins de Fer Danois.

Le week-end des 19 et 20 septembre, on annonce aussi des circulations vapeur et diesel sur les plans inclinés de Liège.

Pour tous renseignements complémentaires : SNCB 041/52.01.30 ext. 270 de 9 à 12h ou Service Relations extérieures de la SNCB (02/525.20.36).

**Petit train à vapeur de Forest**

Organisation d'une grande fête de la vapeur les 19 et 20 septembre prochains de 10 à 19h ; expositions, circulations de locomotives à vapeur en 5" et 7 1/4", mise en service et baptême d'une petite locomotive à vapeur...

Adresse : PTVF, chaussée de Neerstalle 327, 1190 FOREST.

**Bourse internationale de modèles réduits**

A Aywaille, le dimanche 4 octobre prochain, l'ASMOCO vous présentera sa 23e grande bourse internationale des modèles réduits (trains, autos, jouets anciens...). Rendez-vous salle Saint-Raphaël, 40 avenue de la Porrallée (à 100 mètres de la sortie 46 de l'autoroute E 25 Liège - Luxembourg). Accès à la salle de 9h30 à 14 heures.

Renseignements et inscriptions : 086/31 91 14, 041/82 10 20 (soir), 041/69 24 74.

---

**Le GTF asbl en Ecosse**  
5 - 12 avril 1991

par Yves JASSELETTE

Vendredi 5 avril

Mais où diable sont réunis les participants à ce voyage ?

J'ai, pour ma part, retrouvé Jean Laterre à Waterloo sur le train venant de Charleroi et puis quelques Liégeois au Midi. Les Campinois et Waesiens, rencontrés à Bruges et les autres, ben oui, à Zeebrugge, dans la petite joyuseté de ramassage des cartes d'identité, contrôle, redistribution. Ah, les Britishs avec leur manie de sécurité, mais vous vous sentez plus à l'aise chez eux, vous ?

Embarquement. A table, les femmes et les enfants d'abord... Sage mesure et pourtant les gosses avec leur façon de s'émerveiller sont excités comme des puces. Ils ne seront pas les premiers endormis mais pas les derniers couchés non plus...

Très bonne nuit. Merci North Sea Ferries et Eole (ou Neptune) car je me souviens d'une expérience précédente où le navire pour être très bien - c'était le même sur Rotterdam - Hull avant sa jumboisation - fut quand même un peu secoué et je te glisse et bou doum, bou doum, bou doum, je remonte la lame avec force crissement crruik, crruik,... Tiens, vous avez déjà remarqué qu'en bateau, il y a toujours un panneau, une échelle ou je ne sais quel bidule qui s'agite avec un bruit aussi crispant que la craie au tableau, la frigolite sur le verre ?

samedi 6 avril

Debout, temps douteux. Dejeuner. Expédié, file au débarquement. C'est l'occasion. Eh oui, on voit très bien la tranche - qu'est-ce que ça fait, 30 mètres ? - ajoutée au milieu du navire, ce couloir de cabines jute et tabac entre les deux extrémités bleu-vert originelles. Extérieurement, aucune rupture, rien qui accroche le regard, les proportions sont même heureuses, l'étaient-elles avant ?

Quoi, le car attend ? Deux étages, les gosses sont déchaînés, surtout les plus de soixante ans, mais c'est qu'ils se bousculeraient. Je ne vois quel trajet nous faisons pour gagner la gare de Hull ; intéressants ces longs entrepôts mais non conformes à mes souvenirs de plus court chemin vers le centre. Plan de circulation, sans doute.

La gare de Hull "Kingston-upon Hull" pareille à elle-même, immense marquise, un bon tiers parking, depuis toujours semble-t-il, le reste voies. Ah si, il y a du changement, ce

petit pavillon en pierre et menuiserie métallique vert pomme, propre, honnête. Les anciens guichets de 1904 en chêne brun caraque sont toujours là, abandonnés, pour combien de temps encore ? Ils ont du genre pourtant. Tant qu'à faire, j'y verrais bien un pub avec des vitres, de notre "style Watneys". C'est vrai cela ferait double emploi avec...

Les iconoclastes, ils ont bousillé l'ancien buffet au décor art nouveau authentique, le beau, le pur, matériaux raffinés bien, simplement agencés, sans nouille. Parti, transformé en fast-food, grandes baies, métalliques, vert pomme, non vert (gros) petits-pois. Encore un souvenir ; une dia qui devient document.

Dans une travée latérale, nouvelle rame autorail, inconnue et une nez de cochon toute suintante, rayonnant encore la chaleur de son travail de nuit, frappée des carrés-armes de Railfreight. Arrive notre tacot, en retard. Jean s'agite, faudra garantir la correspondance !

C'est un autorail à essieux. Non, pas un Railbus. Quoi alors ? J'en sais rien et du reste je m'en fous mais pas un Railbus. Affirmatif. C'est parti, tak-tac, tak-tac, nous passons sous le Humber Bay Bridge, la plus longue travée suspendue du monde (1410 m). Vous pouvez vérifier, j'ai dit travée, non pont. Je sais, il y en a des plus longs mais avec des travées centrales plus courtes (le Verrazano Bridge à New York par exemple) et puis ça peut, ça changera, les Japonais y travaillent.

La terre devient noire, charbonneuse, charbonnière, nous passons Selby mais pas sur la section détournée pour la mine à ciel ouvert. Aux quatre coins de l'horizon, des centrales électriques. Re Tak-tac vers York où nous sautons dans un IC 125 vers Edinburgh.

Autre style, autre confort, très bon, même trop pour d'aucuns : les suspensions moelleuses, ça donne le mal de mer. Moi, pas trop, je me déplace en zig-zag sur deux plates-formes contiguës entre deux fenêtres qui, oh merveille, s'ouvrent, ça c'est du train !

Darlington - Bank Top Station, 1887. La vraie gare Darlington North Road de 1842 n'est pas loin. le berceau du rail, Stockton - Darlington, 1825. Je fonds. Il me faudra revenir ici, à genoux.

Newcastle-upon-Tyne, ça va chauffer, où donner de la tête ? C'est que le rail lorsqu'il arrive ici a déjà ses lettres de noblesse et ses grands noms. Là, au deuxième plan, derrière le pont moderne du métro, le High Level Bridge, 1849, de Robert Stephenson. Quelles belles formes, poutre ou arc ? Les deux, pas une ride. Hou la, ça grince au sortir du King Edward Bridge pour entrer dans Central Station. Je m'en souviens. J'ai lu que la voie est en acier spécial au manganèse pour cause de rayon insuffisant. En gare, même si les ficelles sont là, tiens nous sommes diesel ; pourtant, cette charpente de Stephenson transpire encore la suie.

La première de grandes marquises, légère, toute en courbes et tirants aériens. Nous démarrons, attention - Clic, belle échappée sur le High Level Bridge.

Nous allons longer la côte quelque temps. Temps de manger pour être fin prêt pour Berwick-on-Tweed. Bien sûr, c'est la frontière de l'Ecosse mais c'est surtout le Royal Border Bridge de Stephenson, encore et toujours, 1850. Vingt-huit arches en briques sombres sur de fines, fines piles de pierres portent la voie à 40 m au dessus de la rivière, au niveau de la crête de la falaise. Ici, se dressait jusqu'en 1843, le château historique du XIIe siècle où Edward Ier fit reconnaître sa suzeraineté par l'Ecosse. Rasé, pour livrer passage au chemin de fer et à sa gare. Gênant.

Nous sommes en Ecosse : les Scottish Lowlands. Rien d'impressionnant à attendre dans ces molles ondulations où notre train continue de filer. Quoique, Cockburnspath, le Dungleigh Viaduct en maçonnerie de moellons avec sa belle arche centrale de 40 m d'ouverture. Construit en 1846, comme le reste de la ligne, comme les belles gares de Dunbar, East Linton, Drem, sous la coupe des ingénieurs Thomas Grainger et John Miller pour le North British Railway. Tiens, parlons-en de celui-là. Principal réseau de l'Ecosse et quasiment monopolistique dans l'est des Lowlands, il fut un très important et performant transporteur de charbons. Mais, corollaire ? sa réputation en trafic voyageurs ne fut jamais celle d'un réseau très ponctuel. Du moins au XIXe siècle, car nous voici à Edinburgh-Waverley.

Diantre, quelle gare, quel espace. Reconstituée entre 1892 et 1902, Waverley avait 19 quais de part et d'autre d'une "île" regroupant les services. Plusieurs de ces quais sont en mesure de recevoir deux trains et pas deux petits. Nous ramons sur ces passerelles en lattis métalliques typiquement british par dessus les voies "main lines" et "suburban" jusqu'au pied du North British Hotel en "Edwardian French Renaissance Style". Avec son beffroi, il a de la gueule. Nous, on loge en face et c'est pas mal du tout !

Les bagages sont jetés. Après-midi libre, qu'est-ce qu'on fait ? Pour le Tay Bridge, c'est râpé, je ne serai pas rentré pour le souper et puis il fera noir pour les dias (assertion qui s'avèrera erronée because latitude, longitude et inclinaison du globe). Toi, tu visites la ville. Moi, et bien d'autres, je galope à Glasgow au Musée des Transports.

Electrifié en 25 kV, l'axe Glasgow - Edinburgh (76 km) est desservi par des rames réversibles cadencées à la demi-heure, avec une vitesse commerciale supérieure à 100 km/h. Nous quittons Waverley, passons sous la National Gallery of Scotland, ses van Dyck, Rubens, Velasquez. Basta, faut choisir. Eh, quel chantier, immensité plate, noire où s'érige un centre de congrès sans doute, en longues lignes horizontales, de verre noir, brillant, pas mal.

Bien, où sommes-nous ? Ligne construite en 1842 pour le Edinburgh & Glasgow Railway par Grainger et Miller, encore eux. A observer, tout original de 1842 : Almond Viaduct, le plus long, 36 arches de maçonnerie à Ratho et en courbe. Déjà

passé ; pour le retour. Linlithgow, la gare. Les voies sont au premier étage, soutenues par un long perré qui ferme ce bourg médiéval où naquit Marie Stuart. Ah, c'est ça la couronne de métal inox, artisteak, qui coiffe le château en ruine. Avon viaduct, 26 arches. Scottish Railway Preservation Society, c'est ici le Bo'Ness ? Sur cet embranchement abandonné près de Falkirk. Bo'Ness comme Borrowstouness. Une des plus anciennes associations d'amateurs avec ce que cela comporte, tout spécialement quand on connaît la capacité des amateurs britanniques. Ils ont "Maude", une 0-6-0 (comme on dit chez eux) marchandise de 1891 ex-North British Railway et qui travailla sur les B.R. jusqu'en 1966. Ils ont encore... des tas de perles mais nous voici dans Glasgow-Queen Street.

Belle verrière. Pas le temps de traîner, il nous faut prendre le métro pour le Kelvin Hall. Deux lignes "Inner Line", "Outer Line". Au pif, les deux sont bonnes. Bizarre, fonçons. Un long machin d'un orange caoutchouc, un peu obscène, non..., arrive. C'est le Tube Metro Camell dans toute sa typicité. En avant ; compris, capito ! La ligne fait une boucle, deux voies = une dans chaque sens, la Inner Line est celle des deux boucles concentriques la plus proche du centre. Notre destination est à peu près à l'opposé du point de départ ; en étant sur la Inner Line nous avons donc bien pris la plus courte !

C'est trempés par la pluie que nous arrivons au Kelvin Hall, Museum of Transport. Entrée libre, le pied, nous tombons juste un jour de portes ouvertes. Aïe - Non, ça va, pas trop de monde. Ce musée vaut le détour. Je le savais, j'ai organisé ma visite, à voir :

1) la belle bleue au fond : n° 123 du Caledonian Railway : 4-2-2 (selon leur terminologie) construite en 1886 par Nelson sur les plans du Superintendant Dugald Drummond ; 113 km/h en 1888. Une des grandes de la course à l'Ecosse, faudra qu'on en reparle. Elle était la dernière single-driver en service lorsqu'elle fut déclassée en 1935 ;

2) la Glenn Douglas : 4-4-0, n° 256 du North British Railway fut construite dans ses Cowlairs Works à Glasgow en 1914. Ce fut la "bête" de la West Highland Line ; elle le rappelle en arborant une plaque de destination Fort William sur sa boîte à fumée ;

3) cette autre 4-4-0. La Gordon Highlander n° 49 du Great North of Scotland. Belle machine mixte de 1920. Le Great North of Scotland, faut que je vous dise. La seule compagnie écossaise à s'être dotée d'un Great était la plus petite de toutes et si ses ambitions furent d'atteindre le Great North, loupé aussi car elle ne dépassa jamais Elgin sur la route d'Aberdeen à Inverness ;

4) la plus impressionnante est sans conteste la locomotive n° 103 du Highland Railway conçue par le Superintendant David Jones - d'où leur surnom de Jones Goods -, cette série construite en 1894 par Sharp, Stewart and Company Ltd. dans ses Atlas Works à Glasgow fut la première de type 4-6-0 en Grande Bretagne.

C'est que ça prend du temps de photographier ces gros bijoux : rien que les armes des compagnies et les plaques de constructeur.

Les voitures royales, folklore sans intérêt ferroviaire réel, à mon avis ; les trams très bien, surprenants de hauteur avec leur impériale ; les bagnoles, on en a ; les bateaux, superbes maquettes des chantiers de la Clyde, fantastique, j'y traîne. Puis, il y a les motos Lagonda, Triumph, Vincent, Brough - la Brough Superior SS80 - la Rolls Royce des motos qu'ils disent, moi c'est les Norton. Faut encore que je voie le camion à vapeur Sentinel et le rouleau compresseur Aveling & Porter de 1931.

Retour à Queen Street. Après avoir cavale, le train voulu n'est pas annoncé. Vraiment une belle verrière : 25 m de haut, 75 de large, à peu près, fort lumineuse par contraste sur ce noir tunnel d'accès, ça devait fumer. Quoi, c'est notre train? Oui. Mais il n'est pas annoncé ! Apparemment, il ne l'est plus parce que déjà complet. Pas une raison pour un continental, n'est-ce pas ! Et c'est reparti. Avec un pincement de coeur car pas d'indication à quai, je m'y ferai mais celles portées par le train sont incompréhensibles. Le garde - mais qu'est-ce qu'il parle ? - veut me rassurer : Hei-d'morrow, right. Quelle rampe dans ce tunnel ! Gradient of 1 in 42. D'accord, c'est fort. Convertissez en pour mille si ça vous chante. Pour aujourd'hui, fini ; même pour l'Almond Viaduct.

### Dimanche 7 avril

Aujourd'hui, nous visiterons Edinburgh. Conformément au voeu de notre ami Jean Laterre, soucieux de tempérer notre ferrovipathie par une touche culturelle susceptible d'attendrir quelques épouses et enfants. Et puis le dimanche les trains ne roulent pas beaucoup, si pas du tout, dans ce coin.

Bon, Heureusement, ça commence ma foi, fort correctement par un musée respectable, celui du Whisky. Et bien, croyez-le ou non, bande de mécréants, voilà une institution qui mérite attention, et pas seulement pour la charmante guide parlant un français savoureusement local - comment dire ? - "pure malt". Tout est expliqué, la fabrication du malt avec les orges séchés, fumés à la tourbe, l'eau pure des Highlands inviolés ou pas trop, la distillation de la bière - et oui, le whisky c'est ça fallait y penser, notez que leur bière, question de goût -, le mûrissement, les mélanges - blend, l'histoire, l'importance économique et puis la boutique : une ou deux bouteilles ou comme mon épouse une trentaine de... mignonnettes qu'on n-a-justement-pas dans la collection.

Terminé, allez ouste dans le car avec cette madame, française d'origine, accrochée ici et qui nous servira de guide. Fouette cocher, to South Queensferry et via Charlotte Square - Calmons-nous. Edinburgh a connu au XVIIIe une extension avec la construction de la "James Craig's Georgian New Town" sur la crête parallèle à celle qui porte la ville originelle lovée au pied du château.

Cette ville nouvelle a gardé une homogénéité remarquable. Le Charlotte Square en est la quintessence, d'architecture classique, typiquement britannique, des maisons bourgeoises mais relativement modestes transcendées par leur organisation sous une façade commune, de palais, palladienne que d'aucuns trouveront uniforme alors que le rythme naquit un jour de l'uniformité. Au sortir de ce quartier, beau pont, très beau, de Sir Thomas Telford, gigantesque ingénieur du XVIII<sup>e</sup> siècle. Petit tour et voici l'objet de ce voyage, de mon voyage : le pont du Firth of Forth. La madame guide ose un mot d'explication comme si on ne savait pas et puis il est midi, elle a faim. Inconsciente, elle annonce, alors que nous garons au pied de l'oeuvre d'art "prenez une photo et puis je vous propose de vous restaurer dans l'un des établissements de la grand-rue que nous venons d'emprunter."

Face au brouhaha, elle se ravise : "une photo ou deux, enfin." Houlala, ha, ha, ha ! Là, elle m'est carrément antipathique. Je ne transige pas à moins d'un film. Laissons-la aller manger. Comment ne pas vibrer face à un tel monument du génie humain, cet ouvrage participe au divin.

Un train. Petit galop, là, clic coincé juste au passage de la travée suspendue, elle fait la longueur de deux caisses d'autorails Sprinter. Incroyable, quelle taille, quelle gueule et centenaire avec ça. Une boutique recèle encore quelques trésors de la fête de mars 1990. Et un beau livre, et un autre intéressant aussi, et une mignonnette de whisky "Forth bridge" pour me faire pardonner, encore que les bouquins british par rapport aux nôtres, franchement c'est donné.

L'établissement conseillé par la madame offre une belle vue sur le pont et de belles vues anciennes de travaux, sur les murs et dans les couloirs, dans le fumoir, dans les salles, derrière les convives "skieuse mi Sir, very interesting" et des sandwiches, corrects avec les bouquins. De toute manière, il drache à présent dehors.

Je vous ai rappelé - car vous le saviez - que le North British Railway monopolisait tout l'est des Lowlands et notamment l'important trafic charbonnier du Comté de Fife, coincé entre les estuaires de la Tay (vers Dundee) et du Forth (vers Edinburgh). Le premier pont du Firth of Tay fut construit en 1870 - 1878 par Sir Thomas Bouch Ir mais peut-être trop hardiment puisqu'il ne résista pas dans la nuit du 28 décembre 1879 au passage d'un convoi par un vent violent - estimé de la force d'un ouragan, il est vrai -. Les septante-cinq personnes à bord du train périrent. Le pont actuel (3,6 km) fut construit parallèlement à l'ancien dont on aperçoit toujours les piles, entre 1882 et 1887, par William Barlow Ir. et l'entrepreneur William Arrol.

La construction du gigantesque pont du Firth of Forth fut un autre morceau... Destiné à éviter le recours au passage en ferry ou un long détour par les lignes de compagnies concurrentes, son coût fut de quelque 3.000.000 £. Quatre compagnies s'associèrent dans le financement : le North British à concurrence de 30 % et le... Midland Railway pour 32,5 %, soit pour le quota le plus élevé alors qu'il n'avait aucune ligne en contact avec l'ouvrage mais combien d'ambition!

Un premier pont du type suspendu fut entrepris en 1873 par Sir Thomas Bouch mais la catastrophe de son Tay Bridge arrêta net sa construction. Une pile surmontée d'un petit phare en subsiste toujours. Sir John Fowler Ir. proposa les plans de l'ouvrage actuel conçu pour présenter le moins de résistance possible aux terribles courants d'air qui accablent les estuaires. Sa solution fut de recourir à des poutres en treillis ou à des profils cylindriques pour les pièces de plus grande section ("principe de la haie"). Même sans l'escalader, l'ouvrage donne le vertige ! Commencée en 1882, la construction en caissons des soubassements en maçonnerie prit six ans alors que l'érection de la superstructure métallique fut achevée en trois ans par l'entrepreneur William Arrol sous la surveillance de Sir John Fowler et Sir Benjamin Baker Ir.

Cinquante et un mille tonnes d'acier furent assemblées par 6.500.000 rivets (soit 40 tonnes) ; les trois piles cantilevers <sup>(1)</sup> atteignent 110 mètres de hauteur, la voie se trouve à 47,5 mètres au-dessus des plus hautes marées ; les deux travées centrales ont une portée de 521 mètres ; la longueur totale du pont et de ses viaducs d'accès est de 2.558 m. Les maçonneries des piles absorbèrent 21.000 m<sup>3</sup> de granit, 49.000 m<sup>3</sup> de béton et 21.000 tonnes de ciment. 4.500 ouvriers travaillèrent sur ce chantier, 57 y trouvèrent la mort - il faut noter que ce chiffre fut considéré à l'époque comme une performance. Depuis le passage du premier train, le 22 janvier 1890, le pont a nécessité un entretien constant. Jusqu'à trente ouvriers se sont appliqués en permanence à peindre les 59 ha de structures métalliques. Aujourd'hui, quatre suffisent, mais il leur faut trois ans et 45.000 litres de peinture pour achever leur tâche, juste au moment où il est temps de la recommencer.

Un point minuscule, probablement une draisine d'inspection, passe et repasse lentement sur le pont. Le soleil est revenu. Un autre train, une rame tractée, ça fait plus sérieux, elle occupe au moins une travée cantilever. Est-ce que ce truc se rend compte du passage d'un train ?

Un car, le car klaxonne, une petite dernière avec le soleil, clic et je ne suis pas le dernier.

Retour à Edinburgh, au château.

Piton rocheux volcanique, première occupation normande au VIIe siècle, relève de la garde, gardeke mais en kilt, velus-poilant, la plus vieille partie existante est du XIe, canons récents (de marine !) "Mons Meg", vieille bombarde belge, flamande coulée à Mons (sic !). "The biggest in the world", la soeur de Dulle Griet à Gand, cimetière des toutous des régiments en garnison ici, trésor, reine X, roi Y. La Madame s'en donne à coeur joie ! Je fuis, avec ma tribu. Elle pourra toujours croire que c'est parce que je suis plus radin qu'un Ecossais.

Un vent froid souffle sur le Royal Mile en direct de la mer du Nord, au fond, qui bouche la perspective, à quoi ? 2 km. Il ne pleut plus. Nous passons devant Gladstone's land, étonnante maison tout en hauteur du XVIIe siècle, - avant la

(1) - en encorbellement, porte-à-faux.

construction de la New Town, Edinburgh était la ville la plus densément peuplée au monde avec des immeubles de douze étages! - la cathédrale Saint Gilles avec son clocher surmonté d'une originale couronne d'Ecosse en huit arcs de pierre, le Parlement, jusqu'au Holyroodhouse, résidence officielle de la Reine en Ecosse. Grimpette sur Carlton Hill, colline pelée, dégagée, exposée à tout vent. Serait-il possible d'y construire? Le principal est que ce ne l'est pas et que le résultat est fantastique. En face, en arc de cercle, la mer prolongée par le Firth of Forth au-delà de la ville nouvelle, cette du XIXe, de l'époque industrielle. Derrière, un observatoire, la bibliothèque puis coincée entre les deux crêtes de la vieille ville et de la New Town, brillante de la dernière averse, l'immensité glauque des toitures de Waverley Station. Les vagues - ridge and furrow qu'ils disent, crêtes et sillons - de verre rappellent, comme à regret, le Nor'Loch qui occupait la vallée jusqu'au début du siècle dernier.

Nous revoici à l'hôtel, les autres sont déjà rentrés. Rassemblés au bar, ils jouent aux cartes, discutent, apprécient les productions locales, s'en réchauffent. J'observe par la bow-window Princess Street, à gauche le North British Hotel et à droite, à l'autre extrémité des jardins, quelle est cette masse de grès rouge? Il fait assez froid mais sec. Je ressors y voir de plus près. Caledonian Hotel, pan dans le mille, vous vous souvenez de la vaste étendue noirâtre, en chantier, aperçue hier en allant à Glasgow? Eh bien, c'était le site de l'ancienne gare du Caledonian Railway. Fermée en 1965 par les BR. Que ça devait être beau lors de son inauguration en 1903, grès rouge et machines bleues, bleu calédonien - officiellement bleu prussien pour la compagnie - du superintendant John F. Mc Intosh. Quel rêve et le rail belge n'est pas loin...

### Lundi 8 avril

Foutu temps, pour ce jour béni de notre passage au Forth Bridge. Il bruine. Est-ce qu'on y voit à cent mètres? Un charmant Monsieur de Scotrail, Mister Knight, nous accompagne. Présentation, enchanté, très heureux. Il parle un français impeccable, appris en France. Sa conversation pourra être utile pour égayer cette grisaille. Venez-vous à l'avant pour le passage du pont? Volontiers, et comment! Quelle masse même prise par la tranche, un vrai tunnel de fer, de poutrelles enchevêtrées. Mon arme, bien douze coups! Mister Knight pour n'être pas à son premier passage du pont, me paraît aussi émerveillé. Formidable, surhumain, vraiment un ouvrage de grand art. Ici, c'est le comté de Fife. Voyons nos papiers. A surveiller, plusieurs gares de 1847: Burntisland, Kinghorn, Kirkcaldy, Ladybank - origine de la ligne vers Dundee par le Tay Bridge -, Perth.

Perth, "The Gateway to the Highlands". La gare, jadis propriété commune des Caledonian Railway, North British Railway et Highland Railway était le lieu d'échange des machines. L'arrêt un peu prolongé en est-il une réminiscence? Cela donne l'occasion d'apprécier l'ampleur des lieux, la beauté des passerelles de lattis, les vastes verrières.

La ligne passe à voie unique, nous venons de dépasser Stanley, ancienne bifurcation vers Forfar et Aberdeen.

L'itinéraire a été abandonné au bénéfice de celui via Dundee. Tunnel, Kingswood Tunnel, pas bien long mais néanmoins annonciateur : voici vraiment les Highlands.

Nous passons Dunkeld avec sa magnifique gare Tudor de 1847 et entrons sur la ligne des Highlands construite en 1863. Le "sport" commence tout de suite. Inver Viaduct et (Inver) Tunnel avec un beau portail et des murs de soutènement courbes, vraiment en ailes. Du bel ouvrage, Monsieur Joseph Mitchell Ir. Jamais entendu parler de ce coco-là ? Pas étonnant, il n'a guère travaillé qu'en Ecosse, mais alors là, qu'est-ce qu'il y a laissé. Ecoutez. Né à Forres en 1803, ce Monsieur fut tout d'abord un ingénieur routier comme son papa sous les ordres de Thomas Telford pour lequel il travailla au Canal calédonien. durant les dix-huit ans qu'il occupa cette charge d'inspecteur des routes, il construisit pas moins de quarante églises pour l'Eglise d'Ecosse, en guise de distraction vraisemblablement. Ses premiers ouvrages ferroviaires furent de surveillance sur les chantiers du chemin de fer de Edinburgh à Glasgow - l'autre que nous n'avons pas parcouru, celui via Bathgate - en 1837 puis sur le Scottish Central entre Falkirk et Perth. Dès 1846 alors que le rail montait de Perth vers Dunkeld, Joseph Mitchell proposa la jonction vers Inverness par la montagne, mais décrié par ses contemporains qui estimaient irréalistes les rampes envisagées, il dut se résoudre à longer la côte par Forres vers Elgin et les lignes du Great North of Scotland Railway. En 1863 et en 33 mois seulement, il a pu enfin réaliser sa splendide ligne de montagne et faire taire ses détracteurs. Il collabora encore à la construction des lignes au nord d'Inverness vers Wick et Thurso, ainsi qu'à maints édifices civils tout en trouvant le temps d'écrire ses mémoires, publiées après sa mort en 1882. Les constructions de Joseph Mitchell sont remarquables par leurs belles proportions et leur légèreté.

Le Dalguise Viaduct de Mitchell est de 1863 comme tout le reste - je ne le répéterai plus -, deux poutres de lattis métalliques de 70 et 75 mètres sur des piles de pierres figuolées avec tours crénelées pour plaire aux ducs de Blair Atholl, lesquels jouaient aux échecs avant l'heure. Entre 1738 et 1830, ces ducs y firent planter 14 millions de mélèzes et des millions d'autres espèces ! Nous remontons la River Tummel dans sa donc boisée vallée, passons Pitlochry, apercevons quelques lochs naturels ou dus à des retenues, hydro-électricité. Puis la River Garry dans une belle gorge : The Pass of Killicrankie, lieu d'une bataille en 1689 entre les Anglais et... les Ecossais. Mitchell s'est amusé : viaduc et tunnel portent mâchicoulis et créneaux à la mesure du lieu.

Blair Atholl, le château tout blanc des ducs est à droite, le dixième duc de Blair Atholl est le seul homme en Grande Bretagne à avoir encore sa propre armée, les Atholl Highlanders. Pour nous, il y a mieux. Blair Atholl, c'est - c'était - la remise des machines d'allège - ils disent banker, ça dit bien ce que ça veut - nécessaire à la pousse des trains vapeur sur la rampe de 29 km en 14 pour mille vers le Drumochter Summit à 450 m environ. Les difficultés d'exploitation de cette section et les catastrophes que toute détresse entraînait amenèrent à sa mise à double voie dans les années 1900, décision qui s'avéra fort heureuse durant les deux guerres mondiales ne

fût-ce que pour le ravitaillement des grandes bases de Scapa Flow et Invergordon. Remise à simple voie en 1966, elle a été redoublée dans les seventies pour faire face au trafic résultant des activités pétrolières off-shore. Druchmochter Summit: highest main line railway summit in Britain ; Dalnaspidal station : highest main line station in Britain 1400 feet. A gauche, le loch Garry, en dessous de nous, la voie sans neige mais il y en a à l'horizon et en hiver il n'est pas rare qu'il faille faire circuler non-stop une machine avec un soc pour maintenir le passage.

Nous dégringolons l'autre face, la River Truim se fraie un passage dans des terrains morainiques, souvenir de la dernière glaciation bien plus présente ici que dans notre forêt de Soignes. Dalwhinnie, une distillerie de whisky, pas la première mais bon genre. Kin(g)ussie, jolie gare. Aviemore, belle gare qu'un croisement nous donne le loisir d'admirer, il fait beau temps pour rêver en observant la gare dans le dépôt de 1863 et la plaque tournante du Strathspey Railway Company, réseau d'amateur qui utilise en traction vapeur une dizaine de kilomètres de l'ancienne ligne de Mitchell vers Forres, court-circuitée en 1892 par l'ouverture du tronçon par le Slochd Summit (400 m) et Tomatin, opérant un raccourcissement de près de 50 km.

Avant d'arriver à Inverness, la ligne fait un détour, une longue boucle obligée par la nécessité de conserver une rampe acceptable, par le Culloden Moor, site de la dernière bataille entre Anglais et Ecossais en 1746 et du beau Nairn Viaduct de 28 arches et 600 m de long.

Inverness. Pas le temps de rigoler, les lassés, les dégoûtés, les épuisés s'arrêtent. Les enragés, les fous continuent, et il s'agit de se grouiller car les places seront chères. Nous savons qu'un autre groupe prend notre train et qu'il n'y avait plus de réservation possible. Le train, deux Sprinters, est déjà bondé par des gosses des Orkneys, retour d'une excursion à Londres. On se pousse, on se case, on roule. La River Ness, où est le vieux pont de Mitchell ? Qu'est-ce que ce béton ? Moi qui croyais ces gens plus respectueux que nos princes. Et pourquoi se traîner comme cela, nous n'y sommes pas encore à Thurso ! Eh bien, imbécile, tu ferais mieux de manger parce que t'es en train, en train de passer sur le pont tournant construit par Mitchell sur le Canal calédonien de son maître Thomas Telford.

Le Clachnaharry Swing Bridge franchit le canal sous un angle de 65°, l'original de 1862 a été remplacé en 1909 par un ouvrage en acier construit sur le même plan. Depuis toujours, ce pont est peint en blanc afin de limiter la dilatation du métal sous le soleil. Ce passage est couvert par des signaux commandés d'un petit poste en bois du type standard du Highland Railway.

Délicieusement archéologique, ce coin. Le train reprend de la vitesse, droit dans les champs de blés et de lin bornés par le mauve profond du Ben Wyvis (1043 m) à gauche et le bleu acier du Beaully Firth à droite. Des silos embranchés ; du blé. Du blé ? Non, plutôt de l'orge à malter. La River Canon, beau viaduc biais de Joseph Mitchell, d'en-haut ça ne se voit pas

mais les 5 arches de 22 mètres d'ouverture sont constituées de 4 "côtes" décalées sur les appuis dans l'axe du fleuve. Y a un agencement semblable sur la 162, du côté de Leignon, non ?

Dingwall, Kyle of Lochalsh à bâbord. C'est pour demain. Cinglons sur le Cromarty Firth et son Ile Noire. Cette Black Isle ne ressemble pas à celle de Tintin, et d'abord, c'est même pas une vraie île, rien qu'une presque, une langue de terre boisée, noire au bout des champs du bord de l'eau pleine de plates-formes d'or noir parfois avec les quatre fers en l'air. Ce Firth, c'est un hôpital : Evanton, Alness, Invergordon, l'ancienne base de la Home Fleet, toutes industrielles, tournées vers le large, le pétrole de la mer du Nord.

Le train saute d'un Firth à l'autre ; cap à l'ouest : Tain, Edderton, Ardgay, Invershin le long du Dornoch Firth. A Invershin, dès après avoir franchi le Oykel Viaduct. Non, attendez. Vite, viaduc construit en 1867 par Joseph Mitchell et Murdoch Patterson pour le Sutherland Railway, poutre en treillis de 70 m de portée. Donc, dès après cet ouvrage, la voie escalade véritablement un contrefort rocheux pour se hisser à Lairg, plein nord, puis profitant de la Strath Fleet dévale vers l'est, Rogart et Golspie. Mister Knight toujours à l'avant, veillant au tour de rôle, il en faut pour tout le monde, m'explique que Scotrail avait le projet de court-circuiter la boucle de Tain à Rogart par la construction d'un pont sur le Dornoch Firth.

Les travaux menant à une réduction de parcours d'une vingtaine de kilomètres auraient été financés partiellement par le gouvernement, partiellement par la CEE et auraient trouvé leur rentabilité dans l'économie d'infrastructure, d'entretien... réalisée, mais Londres a dit non, no.

Nous arrivons à Golspie. Pour moi, de lassitude point. Mais qui vois-je sur le quai de la charmante petite gare, avec sa casquette écossaise rouge, notre ami Jean Laterre poussant mon Arnaud et ma Florence vers une promesse - tenue - de balade et de pâtisserie pour se changer les idées. Une pointe de remords dans l'âme, je l'ai toujours, je continue, d'ailleurs les portes sont fermées.

La gare de Golspie fut construite en 1868 par le Sutherland Railway dont elle fut le terminus un temps. Un petit temps, un soupir, avant que le duc de Sutherland ne la prolonge jusqu'à sa gare privée de Dunrobin en 1870 et bien au-delà au nord, Brora en 1871, Thurso en 1874. Monsieur Knight raconte que ce duc fort passionné de la chose ferroviaire avait outre sa gare, sa remise en bois - là sur le côté à droite - avec sa loco à vapeur bien briquée. Qu'est-ce qu'elle est devenue ?

Le dit duc, Anglais fortuné du Staffordshire, devenu propriétaire écossais par alliance, contribua largement au développement du rail dans ce bout du monde qui, sans chemin de fer, ne valait pas un penny. Il conservera jusqu'à la nationalisation des chemins de fer britanniques le droit de faire rouler ses propres trains sur cette ligne du grand nord et celui de faire atteler sa voiture-salon privée pour ses déplacements à Londres. Moi, j'appelle ça, savoir vivre. Et croyez,

la vue d'ici de Dunrobin sur la mer, sous un ciel tourmenté, noir, jaunâtre, hallebardé vaut de se faire Ecossais.

La ligne flirte à nouveau avec la mer - mais non pas à nouveau, jusqu'ici ce n'étaient que des firths - et atteint Helmsdale sous un arc-en-ciel qui relie la petite cité à son passé, présent et avenir, le large, aux plates-formes du champ Béatrice (dantesque !).

A Helmsdale la ligne tourne résolument le dos à la mer pour remonter la River Helmsdale - ce n'est pas moi qui manque d'imagination. Les saumons suivent notre chemin, il y a même des pêcheurs cuissardés dans le courant. L'eau grise, les collines rousses. L'Ecosse profonde. Pluie. Nouvelle rousseur dorée. De l'or, on en a trouvé ici, en 1868, à Kildonan avec mini-ruée, sans lendemain.

Y a vraiment pas des masses d'habitants dans ce bout du monde. De l'eau d'en haut en bas ; des cailloux en longues crêtes, t'en sautes une, il pleut, tu passes l'autre il brille, et pelés, pelés avec ces grands cons de cerfs qui broutent tout.

Il faut les voir dans leur majestuosité. Ridicules sur l'horizon et il y en a autant que des copiches. Non c'est incroyable ces centaines d'hectares, de kilomètres carrés, de square miles où la main de l'homme ne vient qu'entretenir une voie ferrée et la protéger contre les congères et ces maudites bêtes, là sur l'horizon, loin, loin.

Remarquez çà et là quelques carrés verts d'épicéas plantés sûrement par des financiers du sud dans un but de rentabiliser l'espace. Faites pas çà, çà donne sûrement mauvais goût au whisky. Gardez-la, cette belle nature, intacte.

J'en suis à ce stade de méditation quand, puiitt-shshsh-kouac, je me trouve quasiment plaqué au pare-brise. C'est bien le troisième freinage d'urgence en rase campagne sans raison apparente. Mais qu'est-ce qui se passe ?

"The flush", me répond Monsieur Knight. Quoi, la chasse, pas celle aux cerfs, celle du WC, mais qu'a-t-elle à foutre avec le freinage d'urgence ?

C'est que dans ce bel autorail moderne, la fertilisation est commandée par une électrovanne, le poussoir carré entouré de vert dans le WC, et le freinage d'urgence mais aussi le "help" par l'autre carré entouré de rouge à côté. Alors les gosses ou les distraits qui veulent bien faire... Là, faut que j'éclate, pas de rire - je ferais mieux - de fureur. Ces autorails Super-Sprinter class 156 sont fantastiques, performants, et comme je suis en retard d'une guerre, je les trouve rêvés pour pas mal de nos lignes ardennaises, mais avec un WC comme une salle de danse pour qu'un très hypothétique client handicapé à roulettes puisse s'y mouvoir. Alors, pour ça, X dizaines de clients valides ou surtout pas fort vaillants se marchent sur les pieds, futurs handicapés, sur l'espace restant. Même grief en Belgique où, debout sur ma plate-forme de navetteur, ça ne me dérange pas, j'enrage de constater la disparition des barres et mains courantes

qu'agrippaient les vieilles dames à cabas et messieurs à canne, clients fidèles, pour se hisser et s'arrimer dans le train. Passons !

Eh ! j'ai pas fini avec le WC des Super-Sprinters. De l'autre côté du vase, côté porte, large porte, écoutille, il y a trois autres poussoirs carrés : pour ouvrir, pour fermer, pour préserver son intimité - locked - verrouillé électriquement. Eh bien bravo les ingénieurs à bic et papier, les clients pas forcément bêtes pourtant, ils s'avaient pas l'air, ils pigent pas. Ah, la Madame, la quarantaine, tailleur strict, débusquée sur son trône. Inoubliable. Y a intérêt à ne pas être tout le temps devant, hein ! L'air du cerf de Gotlib à qui on tape sur la croupe !

Justement, à propos de cerf, dehors c'est plat, c'est vert, y a des moutons, des vaches, plein de vaches. Ce n'est plus l'Ecosse ? "The Flatness of Caithness". Georgemas junction. L'autorail de tête file sur Wick, celui de queue sur Thurso par la vallée de la... River Thurso - ça ne s'améliore pas.

Mister Knight nous quitte, il a affaires à Wick. Vous préférez "à faire", moi pas. Nous changeons d'autorail avec le groupe de gosses des Orcades et nous arrivons sans encombre avec vingt minutes de retard à Thurso. Halle de bois, deux voies, deux heurtoirs, une petite place, un quai, un ferry, la mer, pour les Orcades-Orkney.

Thurso, point le plus septentrional du réseau britannique à 700 miles de Londres, 161 (240 km) d'Inverness, à hauteur de Stavanger, de Stockholm, plus haut que le Danemark et fort ressemblant pourtant.

Départ avec 20 minutes de retard, pourquoi pas ? Plus de gosses, plus d'espace. Cap à l'arrière, j'ai aperçu une petite fenêtre pour les occasions repérées à l'aller. On roule, puis le soleil descend, descend, descend tard, et alors que j'allais m'ennuyer - bien que nous ayons repêché Jean et les gosses - voilà que je tombe sur un monsieur charmant, jovial, dont j'ai hélas oublié le nom, cheminot de Scotrail, passionné de radio sol-train, curieux de tout et qui me raconte.

Ecoutez, vous savez ce qui est arrivé au viaduc de 1860 de Joseph Mitchell à Inverness ? Emporté par une crue de la River Ness en février 1989. Exceptionnelle la crue, tout à fait imprévisible, pas une erreur de calcul du vieux Mitchell. La River Ness, elle vient du Loch Ness qui a un bassin versant de 700 square miles ayant reçu 12 pouces d'eau en deux jours, faites le compte en litres. La crue faisait 730 m<sup>3</sup>/sec, 300 % de la normale. Des hommes surveillaient le pont fermé à la circulation le lundi matin. Le mardi, ils avaient examiné attentivement l'ouvrage à deux reprises entre 5 et 7 heures sans rien relever d'anormal.

Et cependant à 8h30, la troisième pile et les deux arches encadrantes décidaient de laisser la voie à elle-même, pendouillante sur 55 m au dessus du monstre déchaîné qui bouffait les deuxièmes pile et arche vers 17 heures, pour son thé, et le reste vers 21 heures, pour son souper. Scotrail se trouvait

avec un réseau séparé par un trou de 110 mètres. La décision fut immédiatement prise de reconstruire un pont et de transférer par route non moins de 5 Super-Sprinters pour assurer le service sur la partie isolée. Isolée de tout atelier d'entretien de surcroît.

Pas mal. Cela a convaincu les gens du nord que le rôle du service public du rail dans leur coin n'est pas discuté. Le nouveau pont pas moche, banal, des poutres en acier 36 m, 50 m, 36 m, mises en place en 48 heures, supportent un tablier en béton, bac à ballast. Les travaux commencés en août 1989 ont été terminés malgré des conditions climatiques épouvantables en 40 semaines.

Nous voici arrivés sur le dit pont puis, au débouché, dans la gare en triangle ; à gauche, vers Edinburgh, à la pointe les quais, les bâtiments administratifs, rénovés, l'hôtel. Le tout construit par qui ? Devinez ? Joseph Mitchell himself en 1855, en "French-Italian Style". L'hôtel avec son grand escalier en T fait bon genre, la salle à manger, grand style, Victoria, notre chambre gigantesque, la salle de bains immense, la baignoire comme un firth avec vue imprenable sur les voies et le ron-ron des diesels. Cela m'endort.

### Mardi 9 avril

Debout. Bagages bouclés. Nous avons rendez-vous avec Scotrail dans le hall de la gare, objectif : la visite du centre de régulation du trafic. Petit bâtiment très récent, bas, indifférent aux voies. Séparons-nous en deux groupes, un dans un coin de la salle près du TCO de la zone d'Inverness, l'autre dans l'autre coin de la même salle près du régulateur.

Au TCO, schéma assez classique de voies, d'équipements avec petits poussoirs et moniteurs TV. A quoi servent-ils ? Voilà, nous dit notre guide du moment en allumant le tube. Apparaît un passage à niveau, barrières levées, non s'abaissant. Une caméra vidéo, installée au droit du passage, permet de voir qu'il est bien libéré de tout trafic routier ou ferroviaire avant d'agir.

Très bien et il y a un train annoncé ? Non, c'est simplement pour vous montrer ! Merci, vous imaginez la tête du camionneur qui a bloqué son bahut en maugréant devant le passage, vide. Certain qu'il se dit : "ça s'arrange pas, la technique du chemin de fer." Passons dans le rayon du régulateur. Le matériel graphique habituel est là derrière lui, pour le cas où seulement. Devant, quatre écrans, pas tous allumés, des schémas apparaissent. Toup, toup, petit clavier et notre bonhomme est en communication radio avec un train sur la ligne du nord. Petit échange de données chiffrées que le mécanicien là au bout tapote à son tour sur sa radio embarquée et ordinateur aidant, enclenchement, surveillance de libération des cantons et tout le saint-tremblement. Réglé, on roule. Impressionnant et vous contrôlez quoi d'ici ? Eh bien tout le réseau Scotrail. Tout le réseau de ce pupitre ? Ben oui. Possible mais j'suis pas sûr d'avoir tout compris, j'hésite.

Hésitation ou pas il faut y aller, embarquement pour Kyle of Lochalsh sur la côte ouest à une centaine de km, trois

trains par jour. Risques limités. Jusque Dingwall, vu hier, on s'organise. Il paraît que la ligne est la plus belle de ce pays. Peu après la bifurcation, la voie grimpe sec, 20 pour mille vers Raven Rock. Grosse barrière rocheuse, véritable borne entre les champs de l'est et la montagne à l'ouest. Pour être sauvage, c'est sauvage. La voie descend vers un loch, le longe, cherche la sortie, le pipi trop petit et bien fantaisiste dans les tourbières, regrimpe, aperçoit un autre loch, y file, s'appuie sur un caillou et remet ça. Achnasheen, c'est civilisé ici, quelques moutons et des clôtures, double voie, on croise.

Du temps de la vapeur, les machines faisaient de l'eau en attendant d'échanger les bâtons-pilote. Franchissement de la ligne de partage des eaux à 190 m ; devant, l'Atlantique, dans le dos, la mer du Nord. Descente sur Achnashellach à travers la chaîne des Torridon Peaks, parmi les plus vieilles montagnes du monde.

Glenn Carron, Strachcarron, Loch Carron. Le pli humide devient ru, ruisseau, rivière, estuaire, les pics érodés, bosses dans les marais, îles dans le loch. Tiens, c'est Loch Carron et non Firth. C'est tous des lochs, les firths de ce côté.

Moi, je croyais que loch = lac et firth = fjord. Je me trompais. Stromeffery, terminus de 1877 à 1897, en eau suffisamment profonde pour que les bacs permettent de poursuivre le voyage. Mais les bacs ne vont pas vite. Aussi, malgré un coût exorbitant de 20.000 £ par mile, la ligne fut poursuivie, taillée à la dynamite sur une petite vingtaine de km, jusque Kyle of Lochalsh gare-jetée-embarcadère à un jet de pierre de l'île de Skye.

Site surprenant que cette gare coincée entre ses voies au milieu de l'eau avec ses heurtoirs entre les bittes d'amarrage. Je comprends l'anecdote entendue : une dame à un chef de train "Does this train stop at Kyle ?" "I hope so, Madam, I certainly hope so."

Changement de moyen de transport. Pneu et bitume. Le bitume est là mais le pneu se fait attendre et il ne fait pas très agréable sous le crachin, dans le vent du large, devant ce monstrueux réservoir de je ne sais quoi, que des plaisantins, tagueurs, ont tenté d'égayer par la mention "Heinz, Tomato Ketchup"... Le car arrive en retard. Tant pis pour ses coussins, nous les détremperons.

Le vénérable véhicule s'ébranle, s'ébroue au rythme de sa canonique boîte. Avez-vous remarqué que ces insulaires ne changent de vitesse qu'au premier râle d'étouffement et pourtant leurs engins vieillissent, longtemps.

Le Docteur Ficherouille annonce dans la torpeur, moite (sèche) : ce doit être par ici que se trouve le Eilean Donn Castle. Virage. Juste, bravo. Le château est en face de n isolé au milieu du jus du Loch Alsh. Driver, stop, picture. Thank you. Très suggestif ce site cinégétique mais une nouvelle averse nous rappelle à l'ordre. Et en route par lochs par cols vers le Great Glenn, la grande vallée, la grande cascade, le canal calédonien. Aussi loin que je remonte dans

inconscient (collectif), je lis ce canal comme un grand fossé qui coupe l'Ecosse et joint l'Atlantique à la mer du Nord via le Loch Ness avec son monstre que je croyais et admettais marin ; un serpent de mer, quoi ! Mais voilà que préparant mon voyage - rentabilité invite - , je découvre que le niveau du Loch Ness est à 15 m au dessus de celui de la mer et partant que le canal calédonien, loin d'être un accident de la nature, est le résultat, autrement passionnant du travail humain, du génial Thomas Telford.

Cet ingénieur écossais, gigantesque bâtisseur, inspiré des travaux de J.-R. Perronet, révolutionna la construction des ponts par l'introduction systématique de la fonte et du fer. Dès 1776 - Coalbrookdale est érigé entre 1777 et 1779 - il concevait un pont en fer de 40 m d'ouverture qu'il construisit en 1792 à Buildwas. Son chef d'oeuvre est probablement le Cysillite Aqueduct, nous dirions pont-canal, construit en 1795, 300 m de long, en fonte reposant sur 19 piles en maçonnerie, toujours impeccable à moins que le petit Longdown Aqueduct intégralement en fer, piles et canal, ou le Conway Suspension Bridge ou encore le Menai Bridge (1825). A vérifier. Pour la petite histoire, Thomas Telford repose aux côtés de Robert Stephenson à Westminster Abbey. Quel pays !

Ce grand monsieur s'est donc attaché à construire entre 1803 et 1822 un canal joignant les Loch Ness, Loch Oich, Loch Lochy et Loch Eil qui occupent fort opportunément le Great Glenn. Et quel canal, son gabarit permettait à l'époque de sa construction le passage de navires de mer, avec 6 mètres de tirant d'eau, à peu près 35 m de large - hélas bien réduits aux écluses -, des navires de 500 tonnes sur 60 miles dont 22 (35 km) de la main de l'homme.

C'est le Loch Ness, c'est lui ? Pas très large mais pardon, question longueur, 35 km, et profondeur, près de 300 m, plus que la mer du Nord. Un serpent de mer peut s'y étirer en toute quiétude. Nous visitons les ruines d'Urquhart Castle pour l'ambiance, la pluie, le vent et le centre à touristes pour la chaleur, l'à manger et la bestiole. Vous voulez connaître mon point de vue à ce sujet ? Non. Sautez le paragraphe. M'est avis que cette bé-bête a bien existé jusqu'il n'y a pas très longtemps, disons avant-guerre mais que depuis lors il ne fait pas de doute que ce fossile antédiluvien n'a pas résisté davantage que d'autres espèces plus modernes, à notre présence. Voilà et j'espère que je me trompe, ce serait plus gai mais rien que des tritons, vous en voyez encore souvent, vous ?

Il fait vraiment trop moche, retour au car, re-tour en car. Invermoriston, ruines d'un pont de Telford, Fort Augustus, une échelle d'écluses. Stop driver, il ne fait malgré tout et tout pas assez triste pour rater ça, cinq écluses rachetant chacune 2 mètres de chute et au-dessus un bassin de manoeuvre, darse de retournement, où sont amarrés comme en circonférence une petite dizaine de bateaux de plaisance désormais seuls utilisateurs des lieux.

Fort Augustus, Fort William, General Wade's Military Road, 1720. Ça sent encore le Far-West des English, la colonisation de l'Ecosse par les héritiers de Cromwell et de Monk, la lutte contre les Jacobites. Les Ecossais - Celtes irréductibles dont

beaucoup préférèrent l'exil à l'allégeance. John Law, les Hennessy, les Martell, ça vous dit ? Ces Jacobites farouchement libres, qui contribueront à la diffusion de la franc-maçonnerie sur le continent. Qu'est-ce qu'il y a ? Le remblai ? Une digue de canal parallèle à la River Lochy. Non, ça c'est ferroviaire. Jamais entendu parler de rails ici et pourtant au fur et à mesure que nous progressons, le doute n'est plus permis. Une assiette de voie est bien là avec ses ponceaux métalliques. Très vicinal, où allait donc cette ligne ? Quand même pas vers la ligne de l'Est, vers Kin(g)ussie comme la General Wade's Military Road ? Trente kilomètres. Ce n'est pas beaucoup mais avec une chaîne de collines à 900 mètres. Peu vraisemblable, bien que la ligne en question semble se déchaîner, multiplier les ouvrages pour s'accrocher de plus en plus haut. Wouf-te, quelles chutes, quelle gorge et là les vestiges d'un pont ferroviaire, hardi sur la River Spean. Nous sommes à Spean Bridge. Le chauffeur explique que les commandos se sont entraînés dans ce site sauvage au cours de la dernière guerre, d'où le monument. On s'arrête. Eh, eh, moyen de voir où allait cette sacrée ligne ? Et bien là, à la gare de Spean Bridge sur le West Highland Railway. Problème réglé. Nous pouvons descendre sur Fort William. Fameux hôtel, luxe, chaleur, bains, gibier du cerf du pays, jazz au bar et pas besoin de plus de deux pintes pour s'endormir après une pareille journée.

### Mercrèdi 10 avril

On se fait au luxe ! Pour la famille Jasselette, le réveil fut dur et pour tout dire... tardif !

Il fait un temps infect mais la West Highland Extension Line vaut bien l'effort.

Course sous la drache, comment traverse-t-on cette espèce d'autoroute qui sépare l'hôtel de la gare ? Panique. Le train est toujours à quai. Ouf, 1, 2, 3, j'ai tous les gosses. Salut, tout le monde. Qu'est-ce qu'il attend, l'heure du départ est déjà passée. Merci, je crois que nous étions les derniers ! Signe au conducteur, on roule. Buée totale, on n'y voit rien. On s'est p'tête-bien levé trop tôt. Banavie, pont-tournant sur le canal calédonien de 1901 - époque de la construction de la ligne - et juste derrière le Neptune's Staircase, l'échelle de Neptune, une volée de huit écluses, impressionnant.

Usine, d'aluminium, avec l'hydroélectricité gagnée sur les chutes des lochs environnants, certains comme à Coo ou à Vian-den vidangent le jour et on y repompe la nuit. Fort William a été la première ville à avoir un éclairage public hydroélectrique ou quelque chose comme ça, faut bien quelque chose.

Nous sommes donc, dans la buée, sur le West Highland Extension Railway ouvert en 1901, remarquable pour ses viaducs en béton armé. Nous avons dû longer le Loch Eil et ça grimpe, le Glenfinnan viaduct ne doit plus être... Il est là, d'un revers de manche sur la vitre : blanc sale dans la rousseur absolue. Quel effet que ces 21 arches en courbe pour sauter d'une rive à l'autre de la vallée. On n'allait quand même pas se coltiner toute l'ampleur du paysage. Eh bien, figurez-vous que les Messieurs Simpson Ir. et Wilson Ir. quand ils l'ont conçu ce viaduc, ils ont dû le défendre contre quelques irré-

ductibles grognons comme il y en a toujours. Franchement, vous viendriez ici, vous, s'il n'y avait ce viaduc ? J'en suis certain, Dieu dans son infinie bonté n'a façonné cette vallée que comme écrin de ce bel ouvrage. Qu'Il soit remercié. Vraiment superbe, vu d'ici et plus de buée ! C'est que vous me connaissez, dans l'emballement du moment, je ne suis pas toujours très conscient et voilà-t-il pas que je me retrouve dans le poste arrière nanti de fenêtres ouvrantes, d'essuies-glaces et d'un garde compatissant qui m'en explique - croit devoir m'en expliquer - le maniement. Et un cerf là à gauche à 20 mètres, indifférent au train qui entranché comme il l'est, peut sortir de ses rails, sans risque.

La vallée, c'est le Loch Eilt, est superbe, étroite, avec des petits îlots squattés par deux, trois résineux tout fins, tout fins. Véritables estampes japonaises, si j'ai le temps je vous parlerai un jour du rail là-bas. Arrivée à Lochailort, Loch Nan Uamh Viaduct - en anglais Loch of the Cave - huit arches standard de 50 pieds (15 mètres), le standard des Messieurs Simpson et Wilson et sans doute des cintres de l'entrepreneur bétonneur Sir Robert Mc Alpine surnommé "Concrete Bob". Au Barrodale Viaduct, après quelques courts tunnels, la vue saute de l'autre côté, l'Atlantique, le Sound of Arisaig, Muck invisible, Eigg et Rhum confondus, les Hébrides.

Pont standard sur le Loch Morar, le plus profond des lochs écossais (310 m) - plus que le Loch Ness - il a aussi son monstre, Morag. L'île de Skye au large, nous arrivons à Mal-laig. Seule gare digne de ce nom sur la ligne, seul bled aussi. Mille habitants, port, pêche, ferry vers Skye et Kyle of Lochalsh, rails inutilisés sur les quais, noyés dans l'asphalte, disons Mac Adam de la place de la gare. Rien d'intéressant, à 164 miles de Glasgow, Queen Street.

Quel trou. Savez-vous que c'est, tenez-vous bien, précisément en raison de cette perdition qu'existe la ligne que nous venons de parcourir. Dans les années 1890, le gouvernement britannique s'émut des nouvelles répétées de famines décimant le nord-ouest de la Grande-Bretagne. Exactement comme aujourd'hui on nous parle du Sahel, du Tiers-Monde. Eh bien en 1890 le Tiers-Monde, il était ici et la ligne, première à avoir été construite avec de larges subventions gouvernementales, n'avait d'autre but que de ravitailler ces zones déshéritées, de leur permettre d'écouler et de réaliser les produits de leurs pêches.

Repartons. Pas de raison de changer de poste, il faut régler les occasions manquées, plaise au ciel et à ses pompes ! Partiellement exaucé : je distingue même le Loch Nan Uamh où le brave Charles Edward Stuart, entré dans la légende sous le nom de Bonnie Prince Charlie - déjà en ce temps, le BCBO ne résistait pas à l'usage commun - débarqua le 25 juillet 1745 pour reconquérir sa couronne. L'affaire fort mal soutenue par l'allié français se termina à Culloden. La croix celte de Saint-André, le drapeau de l'Ecosse restera dans l'Union Jack du royaume unifié, quoique...

Nous revoici à Port William : fondé en 1654, sous Cromwell, reconstruit en 1690 et baptisé du nom du roi anglais -

bien entendu ! - William III, résista aux sièges des Jacobites en 1715 et 1746 et fut démantelé au XIXe siècle pour livrer passage au chemin de fer. décidément.

Fort William est, j'allais oublier de vous le dire, situé au pied du Ben Nevis, point culminant de la Grande-Bretagne avec ses 1.343 mètres, jamais aperçu dans la brume et le crachin.

Formidable barrière pourtant que cette montagne enneigée, son autre versant sitôt Spean Bridge dépassée resplendit sous le soleil : Roybridge, Tulloch Station, de superbes cascades, le Loch Trieg.

La ligne escalade les Grampians Mountains, aborde un plateau juste après Corrour Station, par une tranchée couverte, pare-neige dans cette immensité sans arbre. rien de bien particulier dans mes notes si ce n'est la "vastitude" des lieux, le Rannoch Moor, gigantesque marais, plus de 5.000 ha de tourbières, de flaques, d'averses à arcs-en-ciel, d'herbes rousses jaunies et un ballast à perte de vue. Cette voie Märklin (la vieille métallique) a été posée sur un matelas de troncs d'arbres coulés dans la fange, sous des tonnes de terre et de cendrées.

Le site redevient humain du côté du beau Loch Tulla, mignon, paradisiaque même, source de la River Orchy que nous franchissons à... Bridge of Orchy. Croisement d'un "marchandise" tracté par une Class 37 - auquel je trouve un air de cochon triste -, des citernes de fuel pour Fort William.

La verte vallée, moutonneuse, s'élargit, monstrueux entonnoir déchiré. En face le Ben Odhar (899 m) balafré à flanc de coteau, sûrement une ligne ferrée. Carte. C'est notre ligne qui décrit un ample fer à cheval ! Couper au court était inconcevable, les deux viaducs métalliques du fond, quasiment symétriques sur cette espèce de crête morainique, sont déjà bien impressionnants. L'autre côté du miroir avec le Ben Dorain, cône presque parfait de 1.075 m, identiquement balafré, ne cède rien.

Tyndrum Upper, cette fois une autre ligne vient à nous, l'embranchement vers Oban et alors elle se décide ou quoi ? Nous la regardons de haut, mariner le long de la River Tay. Est-ce elle ? Diable, elle vient loin ! Les rails montent lentement à nous, parallèlement, jusqu'à se fondre à Crianlarich, gare active, croisement, correspondance, changement de garde pour une garde et foutu temps, pas à mettre un pied dehors.

Il faut que je mette cet arrêt à profit pour vous enquiquiner avec un peu d'histoires :

1) Crianlarich fut atteinte par le rail - sacrée maladie - du Callander & Oban Railway vers 1870. Cette compagnie, soeur du Dunblane, Doune & Callander Railway projetait, dès 1848, d'atteindre Oban au départ de la ligne du Scottish Central. Par manque de capitaux, elle n'arriva qu'à Tyndrum en 1873 et pas Tyndrum Upper ; non, l'autre en bas, totalement oubliée. La ligne de Dunblane à Crianlarich construite dans une région

d'éboulis avec de beaux et coûteux - d'entretien - ouvrages d'art fut fermée dans les années soixante sans jamais avoir joué de rôle de by-pass entre les lignes de l'ouest et de l'est des Highlands.

2) La West Highland Line que nous parcourons fut construite par le North British en 1894 dans un style volontairement... suisse. Est-ce en raison des obstacles rencontrés, du climat, ou de l'ambiance touristique ? Toujours est-il que notamment les gares furent conçues de la même manière que les bâtiments des Chemins de fer Rhétiques alors en plein développement ; sans doute pour les bardeaux de bois des murs exposés, peut-être pour l'absence de marquises vitrées chères aux British.

Pendant que je cause, le train avance. La jeune garde a décidé de me laisser son poste arrière. La vue est à gauche ; nous longeons, à bonne hauteur, le Loch Lomond cher au Capitaine Haddock (2) puis après le Greag an Arnain Viaduct et ses neuf arches basculons à Arrochar sur une étroite bande de terre vers l'un des bras du Forth of Clyde. Ah, on redevient Forth ? Va-t-en comprendre.

Il fait toujours infect mais la Clyde sous la drache, brumeuse avec juste ces flashes argentés de rayons tombant sur l'un ou l'autre bateau m'inspire. Ce crachin, ça rappelle le smog, les cargos au charbon. Toutes ces choses, vous rêveriez de voir la Clyde autrement, vous ?

Arrivée à Glasgow, Queen Street, North British Railway, déjà vu ; passage à l'hôtel, bagages jetés, pas le temps de traîner. C'est que Glasgow est une ville intéressante. Pour le shopping bien entendu, surtout le quartier de l'ancienne St Enoch Station dont il ne reste qu'un petit bâtiment sans aucune verrière ni voie au milieu d'un vaste espace piétonnier au-dessus d'une gare souterraine. Et Glasgow-Central, pas très éloignée non plus des centres commerciaux, ancienne gare du Caledonian Railway, construite en 1879, extension entre 1889 et 1905, grande porte cochère, boiseries, verrière lumineuse et quelle agitation sur ce coup de cinq heures. Il faut aussi voir dans les quartiers un peu moins animés, les anciens entrepôts du Glasgow & South Western Railway. Pas compliqué, ils sont tous dans la Bell Street : Customs & Excise Warehouse (3) aux n° 105 à... 169 - six étages, 31 baies, des murs canons pour tenir des fûts et des fûts de whisky, magnifiques et en pleine rénovation, appartement témoin visitable, au 174 Stable Block (les étables) avec les vaches au plancher, le fourrage à l'étage et toutes les rampes révoées et ad hoc, aux 175-191 les Warehouse & Office signalés pour leurs voussettes de béton sur sommiers d'acier : une première en 1880.

Repas correct, un rien en retard avec Bordeaux parfait comme souvent en Grande-Bretagne et repos, tôt. C'est que j'ai plein de projets pour demain.

(2) - voir Tintin chez les Picaros, page 1.

(3) - entrepôts des Douanes et Accises

Jedi 11 avril

Jean et sa troupe, peut-être vous, ont repris un IC 125 à Glasgow, Queen Street, pour York via Edinburgh. La ligne du North British Railway, un air de déjà vu. Alors avec ma petite famille, comme plusieurs chemins mènent à York, je me suis levé tôt, plus tôt et départ de Glasgow Central vers Carlisle.

De Glasgow Central vers Carlisle vous avez l'ancienne ligne du Glasgow & South Western Railway via Kilmarnock et Dumfries.

Le Glasgow & South Western Railway, comme son nom l'indique desservait la région de Glasgow et la zone des Lowlands touchant à la mer d'Irlande. La compagnie exploitait également des lignes fluviales et maritimes avec des steamers dont la qualité, l'esthétique et les performances étaient réputées. Pour l'anecdote, cette compagnie relativement pauvre, encore qu'elle distribua à ses actionnaires des dividendes supérieurs à ceux des Caledonian ou North British prescrivait l'économie à ses mécaniciens en leur enjoignant de rouler aussi "posément" que possible dans les rampes (4) et de faire l'heure dans les descentes avec des vitesses de plus de 85 mph (soit 140 km/h !) qu'autorisaient les longs alignements d'un réseau bien tracé et entretenu !

Tenant, mais il y a aussi l'ancienne ligne du Caledonian Railway par Motherwell. D'un côté rame Sprinter, de l'autre IC et nouvelle loco Electra, Class 91.

C'est choisi, l'horaire sera plus détendu et ça roule, autre chose que 4 h. pour les 195 km de Fort William à Glasgow. Sloup, sloup, sloup font les poteaux de la caténaire sur le Braidhurst Viaduct à Motherwell, construit en 1849 par Joseph Errington. Motherwell, les aciéries qui produisirent le métal des Queen Mary et Queen Elizabeth. Le train grimpe les Southern Uplands. Beattock, c'est le moment. Nous glissons le Beattock Bank, traversons Lockerbie (tiens, c'est ici !), ralentissons à peine sur le Kirtlewater Viaduct de 1848 également de Joseph Locke à Kirtlebridge (toujours l'imagination) et déboulons dans Carlisle Citadel Station. Nous sommes en Angleterre, fini Scotrail. Rien de bien perceptible, pourtant par le passé Carlisle était un point bien passionnant : avant 1923 sept compagnies se bouscullaient sous sa verrière, plus qu'à York, London et North Western, Caledonian, Midland, North Eastern, North British, Glasgow & South Western, Maryport & Carlisle, anglaise et écossaise, relais de traction, couleurs, cinémascope.

Aujourd'hui, je suis Midland, Carlisle - Settle - Leeds. Settle - Carlisle, une des lignes les plus géniales du siècle dernier par sa hardiesse - à mon avis seulement surpassée par Bort - Neussargues dans les éboulis volcaniques du Massif Central, jamais faite ? Trop tard ! Quinze tunnels à travers les sommets les plus désolés des Pennines, vingt-trois viaducs par dessus landes et marais, 72 miles (115 km) culminant à Ais Gill Summit à 356 m, elle coûta la bagatelle de 3,5 millions de livres.

---

(4) - ton run easily uphill

La totalité de sa conception, ouvrages d'art, voie, gares, fut l'oeuvre quasi exclusive d'un seul ingénieur, John Sidney Crossley (1813 - 1879), qui y travailla de 1852 à 1875. Les Anglais restent très attachés à cette ligne qui traverse des sites qu'ils considèrent comme la quintessence de leur "jardin anglais", la River Eden, les pâturages enclos de pierres, des Pennines, les contreforts de caillasse du tunnel de Blea moor (2400 mètres), suivis presque immédiatement des landes de Batty Moss surplombées par le viaduc de Ribbleshead, 24 arches, 400 mètres de long, 50 de haut, vous l'avez sûrement déjà vu en photo, en réparation. C'est que le gel, dans ces régions humides, fait des ravages. Vu le coût de sa maintenance, il est peu probable que cette ligne ait jamais permis d'amortir les frais de sa construction. Dites, ça ne vous intéresse pas, l'histoire de cette ligne anglaise ? Votre voyage, c'était l'Ecosse ! Mais justement cette ligne fut ouverte en 1876 par le Midland Railway, probablement la plus commercialement agressive et innovatrice des compagnies anglaises, pour s'offrir un accès direct à l'Ecosse. la grande histoire de la course à l'Ecosse, je la vis ici pendant que vous la cotoyez à York.

Jusqu'au Railway Act du 19 août 1921, entré en vigueur en 1923, 123 compagnies se partageaient le réseau ferré britannique dans une concurrence parfois effrénée. Site privilégié de celle-ci, la liaison de Londres à l'Ecosse industrielle sur laquelle trois associations de compagnies anglaises et écossaises rivalisaient de vitesse.

1) Le London & North Western Railway et le Caledonian Railway de Londres-Euston à Glasgow via Carlisle.

C'est la ligne de la côte ouest, en grande partie construite par Robert Stephenson (le fils), "aussi plate que possible", au prix d'ouvrages d'art impressionnants mais aussi d'une certaine sinuosité. Electrifiée en 25 kV depuis 1974, elle fut le champ d'expérience des fameuses rames A.P.T. à correction d'insuffisance de dévers. Le trajet Londres-Euston - Glasgow est couvert en 5 heures environ par des trains limités à 9 voitures - 385 tonnes - cadencés à l'heure.

2) le Great Northern & North Eastern Railway et le North British Railway sur la route très performante de la côte est, de Londres-King's Cross à Edinburgh. Conçue par le prolifique William Cubitt Ir., cette ligne "aussi rectiligne que possible" autorise des vitesses de l'ordre de 200 km/h et met Edinburgh, notamment avec le Flying Scotsman, à 4h40 de Londres. Au siècle dernier, tous les moyens furent utilisés pour grignoter des minutes : rectification de tracé, machines sans cesse améliorées dans les ateliers de Doncaster sous la direction de Archibald Sturrock Ir., Patrick Stirling Ir., Sir Nigel Gresley Ir., et matériel remorqué aux portes peintes de couleurs vives selon les classes afin de permettre leur identification rapide au cours d'arrêts... comptés en secondes!

3) Le Midland railway par sa route centrale vers Glasgow avec le Glasgow & South Western Railway et vers Edinburgh en collaboration avec le North British Railway.

L'entrée dans la course du Midland est relativement tardive. Basée à Derby, cette compagnie n'entre à Londres qu'en 1868 avec la construction de la splendide gare néo-gothique de St-Pancras. Renommée pour la qualité de ses bâtiments et de son matériel roulant en livrée Crimson Lake (cramoisie), pionnier de la surchauffe, du compoundage et de l'utilisation systématique de machines standardisées de puissance moyenne, quitte à recourir à la double traction, le Midland Railway était surtout apprécié pour l'attention qu'il portait à sa clientèle : il fut le premier à offrir systématiquement des voitures de 3e classe sur tous ses convois, puis à réduire les 3 classes à 2.

Il faut hélas parler au passé du rôle de cet axe central vers l'Ecosse, les British Railways menaçant périodiquement de cesser la maigre exploitation locale qui y subsiste. Regrets, pleurs. Peut-être non, puisqu'un projet existe de reconversion en ligne touristique : projet fou avec, je le répète, 156 tunnels, 23 viaducs. Inapte, mais au Royaume-Uni ?

Et bien voilà que, devisant, je m'en viens vous rejoindre à York via Leeds - quel trou. Deux heures, bien assez, j'ai ma liste, rapport à la course à l'Ecosse.

Première constatation, le musée n'a pas encore réintégré ses murs. Il va falloir chercher les coursiers, moins aisé que les deux plaques tournantes mais occasion de visiter cet ancien dépôt marchandises du North Eastern Railway.

Les machines qui m'intéressent sont en fait garées sous une tente un peu à l'étroit, les butoirs poussent la toile et question lumière, tintin.

N°1, Great Northern railway 4-2-2 (toujours comme ils disent). La Stirling. Un essieu moteur, des roues de 8 pieds (2 m 46). 128 km/h. Construite en 1870 à Doncaster, retirée du service en 1907, restaurée en 1981, en état de marche. Quel cylindre, ah ce vert et le "dôme" conique, blinquant.

N°790, London & North Western railway, 2-4-0, construite en 1872, quasi totalement reconstruite en 1892 dans les ateliers de Crewe. La Hardwicke participa en août 1885 à la course pour Aberdeen : 512 minutes pour 540 miles (870 km) de Euston à Aberdeen avec des pointes de 67,2 mph (108 km/h). En état de marche.

N°1621 North Eastern railway, Class M, 4-4-0, 1893, concurrente sur la côte est de la course de 1885, elle tint la moyenne de 61,5 mph (99 km/h) la nuit du 21 au 22 août de King's Cross à Newcastle. Un sister engine fit mieux, 66 mph sur King's Cross - Edinburgh. En état de marche.

N°673 Midland Railway, 4-2-2, construite en 1897, déclassée en 1928. Elle a été restaurée dans son état d'avant 1914, état de marché. Quelle classe, ce rouge Crimson.

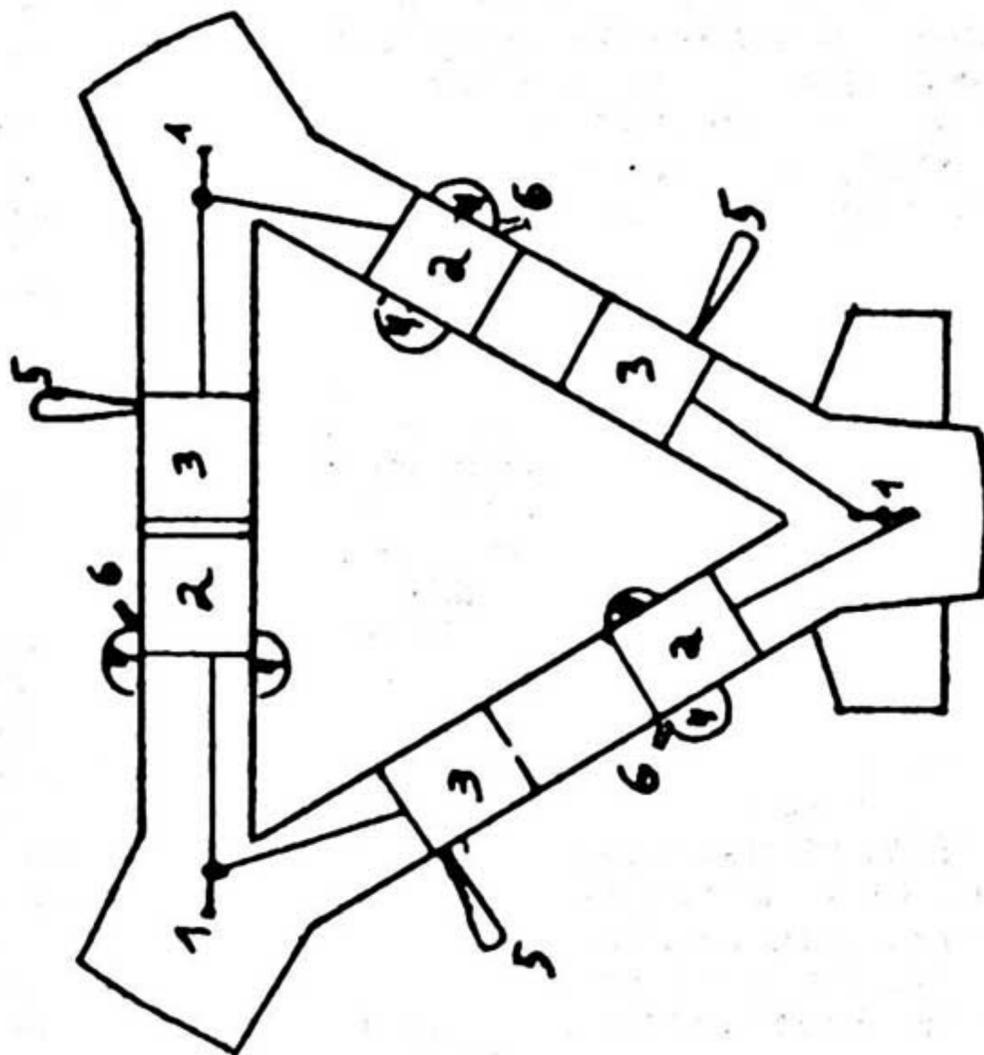
N°1000 Midland railway 4-4-0. Belle machine, dépouillée, première d'une longue série d'engins compound adoptés par le Midland railway en 1902. Retirée du service en 1951, restaurée

dans l'état de 1907, elle tracte fréquemment des trains spéciaux.

1. Vilebrequin
2. Pistons d'admission
3. Pistons d'échappement
4. Admission d'air
5. Collecteur d'échappement
6. Pompes d'injection

Coupe schématique du moteur "Deltic" D. Napier & Son, c'est un diesel à deux temps refroidi par eau, avec pistons opposés et suralimentation.

Les machines de la classe 40 équipées de deux moteurs de 18 cylindres développent une puissance totale de 3.300 CV.



N°4771 London & North Eastern Railway 2-6-2, classe V2, 1936. La Green arrow, conçue par Sir Nigel Gresley, bien connue, on l'a vue en tête des trains spéciaux sur Settle - Carlisle et même sur la West Highland Extension Line.

N°46229 London Midland & Scottish Railway 4-6-2, 1938. Duchess of Hamilton, conçue pour la traction du Coronation Scot entre Euston et Glasgow. Pour la petite histoire, cette machine passa la seconde guerre aux états-Unis où elle avait été envoyée en exposition en 1939. Restaurée en 1980.

N°4469 London & Eastern railway 4-6-2 Class 174, 1938. Ma Mallard toujours détentrice du record mondial de vitesse en traction vapeur avec 203 km/h, le 3 juillet 1938. Déclassée en 1963. restaurée en 1988 pour le cinquantenaire de l'événement dans son état originel sauf le tender qui a conservé son couloir central pour permettre le relais d'équipes sur le trajet de 633 km, effectué sans arrêt de King's Cross à Edinburgh.

Exception pour la CoCo Diesel Electric N°55002 Deltic 1961. Ces machines de 3000 CV assurèrent les trains de la côte est (les voies ici contre le musée) à 160 km/h. Les 24 locomotives ont chacune plus de 2 millions de miles dans les roues et un moteur d'une complexité géniale : 3 groupes de cylindres opposés en delta, d'où "Deltic", ça vaut la peine.

Maintenant, full speed à la boutique du musée. Vu. Le W.H. Smiths de la gare m'a paru mieux. Il l'est, ça et ça, Bargain.

Et c'est reparti pour Hull dans le Tak-Tac. Ah, je ne vous ai pas dit mais dans l'immensité des landes du nord, j'ai osé questionner sur les Railbuses Classe 143. La réponse : muck, rubbish, je traduis, j'édulcore, de la camelote, des ordures, ils ne roulent en Ecosse que pour venir à l'entretien à Kilmarnock où ils ont été construits. Juste bon pour des Anglais, quoi ! Et bien en remontant sur le navire hollandais servi par des sud-molluquois, en débarquant à Zeebrugge, je me suis fait cette réflexion fort cartésienne : la conviction qu'a chaque ethnie de sa supériorité est dans cette Europe qui se fait la chose la mieux partagée.

Un mot encore, lorsque je me suis assis devant mon bloc avec l'intention de faire revivre ce voyage d'Ecosse, je me suis dit "Qu'est-ce que je vais bien leur raconter ?". Il n'y a pas eu autant d'anecdotes qu'en Corse. Tout bien pesé, je n'y ai probablement pas été très attentif, accaparé que j'étais par la densité de l'histoire ferroviaire de la Grande-Bretagne. Et je ne vous ai parlé que des locomotives en état de marche ou de constructions, bâtiments, ponts, tunnels, classés monuments historiques ou figurant à l'inventaire "annexe". C'est dire...





## PATRIMOINE HISTORIQUE

Chaque entreprise commémore sa décennie, demi-siècle, centenaire.

A ces occasions, l'attention est attirée d'une part sur les témoins du passé et d'autre part sur les réalisations les plus récentes, afin d'apprécier la croissance et le développement de l'entreprise.

La première de ces occasions pour les chemins de fer en Belgique en 1885, a été l'inauguration en 1885 de la ligne Bruxelles - Malines (1835). Etant donné que la technologie du chemin de fer n'avait pas encore pris un grand essor, le développement du transport en général à travers les temps fut représenté par un cortège historique.

D'autres occasions évoquant un retour dans le passé furent les expositions mondiales. Citons pour mémoire, Gand 1913, où "het Land van Waes" et une maquette du "Belge" (en grandeur réelle) furent exposées près des locomotives modernes. Plus tard également, Bruxelles 1935, où la maquette du premier train Belge fut installée à côté du matériel moderne, belge et étranger dans le palais 5 du Heysel, aménagé en modèle de gare moderne.

A mesure que le progrès prend d'autres formes physiques, il apparaît après un certain laps de temps, un besoin de conserver des anciennes machines, des objets pour leur valeur culturelle, sociale, économique, industrielle et historique. La suite logique est donc de rassembler dans un musée les témoins du passé.

En 1951 le musée du chemin de fer dans l'ancienne gare de Bruxelles-Nord ouvrait ses portes à l'occasion des 25 ans de la SNCB. Lors de la construction de la jonction Nord-Midi, la collection fut toutefois transférée à Bruxelles-Congrès. Un nouveau musée n'était pas prévu à l'origine. Toutefois, lors de la construction de la gare de Bruxelles-Nord, deux locaux - à l'origine prévus comme restaurant - furent libérés et réservés aux collections anciennes. Néanmoins, le musée ouvert en 1958, fut dès le début trop exigu et les agrandissements s'avérèrent nécessaires.

Dans les années soixante, un nouveau projet fut élaboré : l'aménagement du musée des Transports. Dans ce nouveau musée prévu à Tervueren, les chemins de fer prendraient place auprès des PTT, de l'aviation et de la navigation. Grâce à la création d'une ASBL, qui existe encore, le projet de transfert du matériel historique de la SNCB vers le musée de Tervueren fut abandonné. Le matériel déjà conservé pour le musée des Transports fut transféré dans les abris pour le matériel de transport (ABMT) à Louvain. Certaines pièces furent restaurées et exposées à Bruxelles-Nord lors des adieux solennels de la traction à vapeur en 1966. La conservation fut prolongée à Louvain grâce à l'engagement désintéressé et discret de cheminots. Alors que la collection était lentement étendue, non seulement à Louvain, mais également à différents endroits du réseau, naquit dans les années septante, le désir de revoir les vieilles locomotives à vapeur en activité, et ce avant tout à la demande de certains groupes, comme par exemple l'industrie du film, les amoureux du rail, les membres du personnel intéressés, etc. . . .

Le cinquantième anniversaire d'existence de la SNCB en 1976, fut l'occasion de rencontrer cette idée. La locomotive à vapeur 29.013 fut d'ailleurs mise en état de marche afin de répondre à cette demande. En même temps, l'intérêt pour l'archéologie industrielle grandissait dans notre pays. Ces deux éléments réunis annonçaient une nouvelle phase pour la conservation du patrimoine historique de la SNCB. A partir de cet instant, conserver ne fut plus une affaire discrète - cela fut activement soutenu par l'autorité de la SNCB. La preuve, cette même année, une première note interne détermina que les "témoins du passé", ayant une importance historique pour la société, devaient être conservés. De plus, la fondation de plusieurs associations touristiques du chemin de fer augmentait la demande d'objets industriels de la SNCB. La SNCB fit donc de son mieux afin d'accéder le plus possible à ces demandes, tout en assurant la sécurité de son patrimoine historique. La Commission du Patrimoine Historique fut instaurée fin 1989. Ses objectifs sont :

- définir la notion même de Patrimoine Historique. La Commission déterminera quels sont les sites, immeubles, véhicules-moteurs ou non -, objets ou documents qui ont ou peuvent acquérir une réelle valeur historique et qu'il importe donc de préserver;
- fixer les limites en matière de biens ou d'objets à conserver. La Commission s'efforcera de préciser, en fonction de leurs caractéristiques et de l'intérêt qu'ils présentent, les longueurs de lignes, le nombre d'ouvrages et d'immeubles, le nombre de véhicules, d'objets, d'équipements qu'il y a lieu de préserver;
- déterminer les méthodes et les moyens à mettre en oeuvre pour assurer la conservation, la restauration, la mise en valeur des lignes, immeubles, véhicules ou objets choisis. A ce sujet, la Commission examinera entre autres l'opportunité pour la SNCB d'agir seule ou, au contraire, de s'entendre avec des organismes crédibles prenant en charge la conservation et la restauration de certains immeubles, véhicules ou objets, ceux-ci restant la propriété de la SNCB et devant être restitués sous certaines conditions. Dans cette optique, la Commission tiendra bien entendu compte des éléments relatifs à la sécurité, aux aspects juridiques, budgétaires et autres des divers cas traités. En outre, dans son action, la Commission s'efforcera de rechercher et d'appliquer les méthodes et moyens permettant aux actions de conservation et de valorisation du Patrimoine Historique de contribuer à l'amélioration de l'image de la SNCB auprès du public, afin d'accroître l'utilisation de ses services.

Dotée d'une structure multidisciplinaire et oeuvrant simultanément dans plusieurs secteurs de l'activité ferroviaire, la Commission du Patrimoine Historique pourra accueillir les diverses demandes ou propositions qui sont et seront encore formulées concernant la préservation des témoins du passé. Celles-ci seront alors examinées et traitées conformément aux principes généraux et aux règles de base qui auront été élaborées comme indiqué ci-dessus.

Cette organisation et cette méthode de travail permettront à coup sûr de renforcer la cohérence et l'efficacité de la politique de conservation et de mise en valeur du Patrimoine Historique ferroviaire, tout en précisant et améliorant nombre de relations avec des personnes ou groupements qui veulent agir dans le même esprit que la SNCB en cette matière. Cela ne pourra que davantage servir cette belle et noble cause que constitue la préservation des actuels - et futurs - témoins du passé dans cet important secteur de notre histoire nationale. Nos concitoyens actuels et les générations futures nous en sauront assurément gré.

Afin de pouvoir réaliser tous ces objectifs, il était nécessaire de désigner un atelier supplémentaire en plus de celui de Louvain, afin de pouvoir conserver les objets et archives qui constituent les témoins de notre passé. Le choix s'est porté sur l'atelier de traction de Haine-Saint-Pierre. Situé dans le centre, là où de nombreux témoins nous rappellent la période d'industrialisation, celui-ci représente un complément digne de Louvain. Les installations assez spacieuses de l'atelier nous permettront d'y amener le matériel historique de traction qui se trouve actuellement disséminé en divers endroits du réseau. Les archives qui ne peuvent être conservées nulle part ailleurs seront également rassemblées à Haine-Saint-Pierre.

D'autre part, la collaboration et les contacts entre la SNCB et le CFV3V seront maintenus dans ce nouveau magasin du musée; car comme nous pouvons le constater, l'association de Mariembourg y restaure d'une manière particulièrement compétente son héritage industriel.

C'est d'ailleurs dans l'optique de ce nouvel avenir pour l'atelier de traction de Haine-Saint-Pierre que le CFV3V a souhaité y donner sa conférence de presse concernant ses activités prévues pour 1992.

---

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**

**De Gand à Bruxelles  
par les Ardennes Flamandes  
et le Borinage**

**Samedi 17 octobre 1992**

Nous n'avions pas oublié de vous proposer une excursion dans la région de Mons et Tournai ! Mais, pour des raisons d'organisation, nous avons dû reporter au samedi 17 octobre ce voyage que nous vous avons annoncé pour le lundi 17 août dernier dans notre dernier numéro de Trans-Fer.

En voici une description.

Nous fixons rendez-vous aux participants vers 9 heures en gare de Gand-St-Pierre. Nous parcourrons d'abord la ligne 86 De Pinte - Audenarde, en cours de mise à double voie. Nous poursuivrons ensuite jusqu'à Renaix, actuel terminus des services voyageurs de cette ligne. Nous poursuivrons alors jusqu'à Frasnes-lez-Anvaing, sur une section réservée au trafic des marchandises. Puis nous parcourrons le tronçon Frasnes - Leuze aujourd'hui hors service.

A Leuze, la ligne 94 nous permettra de rejoindre Tournai où aura lieu le repas de midi.

Après-midi, nous parcourrons la ligne 78 jusqu'à St-Ghislain : à Antoing, nous pourrions voir le site du futur raccordement à la ligne TGV. A St-Ghislain, nous rebrousserons vers Quiévrain (ligne 97), en cours de mise à simple voie et d'électrification. De retour à Mons, nous pousserons jusqu'à Quévy, sur la magistrale Bruxelles - Paris, où nous découvrirons la gare frontière commutable 3 kV continu SNCB/25 kV 50 Hz SNCF. Le retour est prévu à Bruxelles-Midi sans doute vers 20 heures.

Nous pensons que la variété des lignes parcourues et les sites choisis seront de nature à intéresser de nombreux membres. De nombreux arrêts-photos émailleront bien entendu la journée !

Pour le matériel, nous avons choisi l'autorail 4602. Mais, en cas d'affluence de participants, nous pourrions mettre en ligne une rame tractée d'anciennes voitures. La remorque sera assurée par... la 5927, voire... la 6106 ! Ces engins appartiennent à une personne privée, et circulent habituellement sur la ligne musée exploitée par le BVS à Termonde. Il s'agira de leur première sortie officielle sur le "grand" réseau SNCB depuis leur revente à des fins touristiques. Aussi, si vous voulez voir en ligne cette attraction supplémentaire, soyez nombreux à participer à ce périple.

A la date de mise sous presse de Trans-Fer, nous ne connaissons pas encore le prix exact de cette excursion du 17 octobre.

Aussi, nous vous proposons de procéder comme suit :

1) Si vous voulez recevoir des informations complètes et un bulletin de participation pour ce voyage, il suffit de nous envoyer une enveloppe timbrée à 15 F et rédigée à vos nom et adresse à

**GTF asbl - Voyages**  
BP 191 - B-4000 LIEGE 1.

Inscrivez sur le coin supérieur gauche de votre enveloppe "voyage 17.10". Cette enveloppe doit nous parvenir pour le 6 octobre au plus tard.

2) si vous nous aviez envoyé une enveloppe timbrée pour obtenir des renseignements sur le voyage du 17 août, qui n'a pas eu lieu, vous recevrez automatiquement début octobre la documentation du voyage du 17 octobre prochain.

Nous vous enverrons donc une circulaire détaillée, sans engagement de votre part bien entendu.

Nous vous remercions de votre collaboration et de votre compréhension.

**Toujours disponible au GTF...**

Un nouveau numéro hors série de Trans-Fer :

Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith

Histoire de l'établissement et de la disparition progressive du réseau de chemin de fer de la région de Saint-Vith (Vennbahn Waimes - Lommersweiler et antennes vers Bleialf et Trois-Vierges ; lignes adjacentes St-Vith - Gouvy et Born - Vielsalm). Relevé complet des nombreux témoignages archéologiques encore existants du rail (tunnels, ponts et viaducs, sites). Témoignages de cheminots ayant participé, dans les années cinquante, à l'exploitation du noeud ferroviaire de Saint-Vith. 68 pages papier glacé, 50 photos et plans, broché.

**prix : 200 BEF + 20 BEF (port) = 220 BEF.**

Cet ouvrage peut être commandé par versement préalable de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1.  
Envoi à l'étranger : port porté à 40 BEF (procédure de paiement en 3e page de couverture).

# ONCF - SNCB: dix ans de coopération

Si, cet été, vous passez vos vacances au Maroc et que vous désirez vous rendre rapidement de Rabat à Casablanca ou vice-versa, ne le manquez pas: le «TGV» du Maroc ou l'Aouita, ainsi qu'on l'appelle dans le pays, du nom fameux athlète national. Outre le fait qu'il couvre la distance de 100 km qui sépare ces deux villes en 50 minutes, qu'il est très ponctuel et confortable, sachez aussi que ce train est le plus rapide du continent africain et qu'il est de fabrication belge.

iii

La première convention de coopération entre l'Office national des chemins de fer marocains (l'ONCF) et la SNCB date de juillet 1982. Au fil des années, elle a été renforcée par un nombre d'accords techniques, structurels et intellectuels. Une des premières concrétisations de cette coopération a été la fourniture de 8 automotrices tripiées de conception de base identique à celle des breaks doubles de la SNCB. Depuis dix ans maintenant, ces automotrices assurent la liaison, à 160 km/h, entre Rabat et Casablanca. L'année passée, l'ONCF a passé une nouvelle commande de 6 automotrices. Pour le service intérieur, l'ONCF a racheté du matériel ancien de la SNCB. Remplacées par de nouvelles voitures sur le réseau belge, ces anciennes voitures restent parfaitement utilisables sous les conditions climatiques plus favorables du Maroc et assurent le transport d'une large clientèle aux revenus modestes. Enfin, la SNCB a aussi fourni des wagons marchandises divers, devenus excédentaires dans le parc belge.

Les relations entre les chemins de fer marocains et belges ne se limitent cependant pas à des transactions purement financières. Ainsi, ils mettent aussi en commun leur expérience en matière d'utilisation et de gestion de systèmes informatiques. La SNCB participe à des études sur le renouvellement d'anciennes lignes caténaires devenues incompatibles avec les nécessités techniques de l'ONCF. Trois autres projets sont actuellement à l'étude:

- \* la location-vente de wagons neufs ou le réemploi d'anciens wagons sur les lignes marocaines ou sur les trois réseaux maghrébins,

- \* une liaison commerciale spécifique entre Tanger et Bruxelles pour le transport de colis,

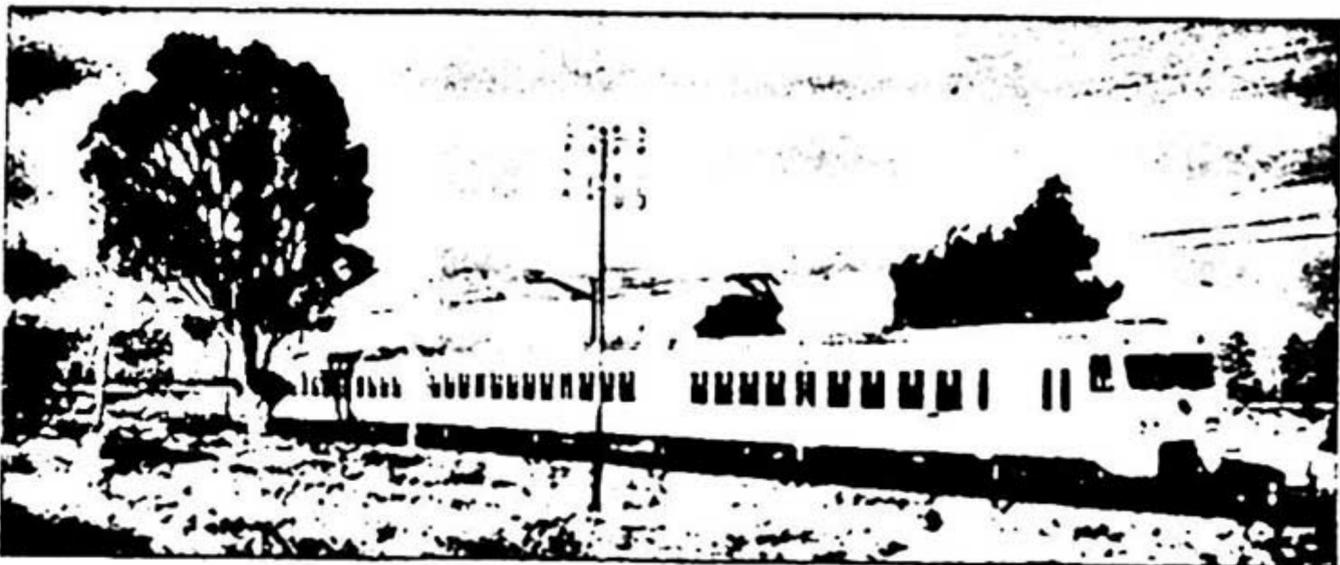
- \* un atelier de la voie au Maroc, capable de fabriquer des éléments constitutifs d'appareils de voie.

En raison des accords bilatéraux entre la Belgique et le Maroc, la coopération entre l'ONCF et la SNCB a été placée sous les auspices de l'AGCD. L'intervention de l'AGCD comprend: le financement des achats de matériel belge par l'ONCF, l'encadrement de la formation de personnel marocain, la fourniture d'un simulateur de conduite pour la formation des machinistes. Celui-ci a l'aspect d'un véritable train qui aurait été scindé en deux. Un appareil sophistiqué si-



Simulateur de conduite livré par l'AGCD.

L'express Rabat-Casablanca.



mule les pannes et teste la capacité de réaction du conducteur qui se trouve dans la rame avant. Le formateur et l'apprenti machiniste gardent le contact au moyen d'un microphone. Ce matériel sert aussi parfois au recyclage des conducteurs. Actuellement, un matériel audiovisuel est en cours de réalisation.

Le réseau marocain présente des caractéristiques très similaires à celles du réseau SNCB: la moitié du nombre de kilomètres de lignes, la moitié du volume du trafic de marchandises (en tonnes-km), le quart du volume du trafic de voyageurs (en voyageurs-km) concentré principalement entre les

grandes villes du pays. C'est dire que l'ONCF et la SNCB peuvent opter pour des approches similaires pour résoudre certains problèmes d'organisation de leur trafic.

L'ONCF a adopté l'écartement des rails utilisé par les réseaux d'Europe occidentale, soit 1,435 m (écartement assez rare en Afrique). L'électrification en courant continu 3 000 volts souligne également la similitude des deux réseaux.

Le réseau ferroviaire marocain est très bien équipé: l'infrastructure, le matériel et les techniques employées sont d'une qualité supérieure à celle de certains réseaux

européens. L'usage d'une langue officielle commune facilite largement les contacts entre cheminots belges et marocains.

La Belgique est un pays avec une longue tradition de constructeur de matériel roulant, qui a besoin de nouveaux marchés afin de faire face à la concurrence. Le Maroc, de son côté, souhaite disposer d'équipement très performant et a grand intérêt à adopter une technologie de pointe éprouvée et associée à un service fiable.

M.D.W.

# La gare de Gand-Maritime

iv

## Comme un poisson dans l'eau

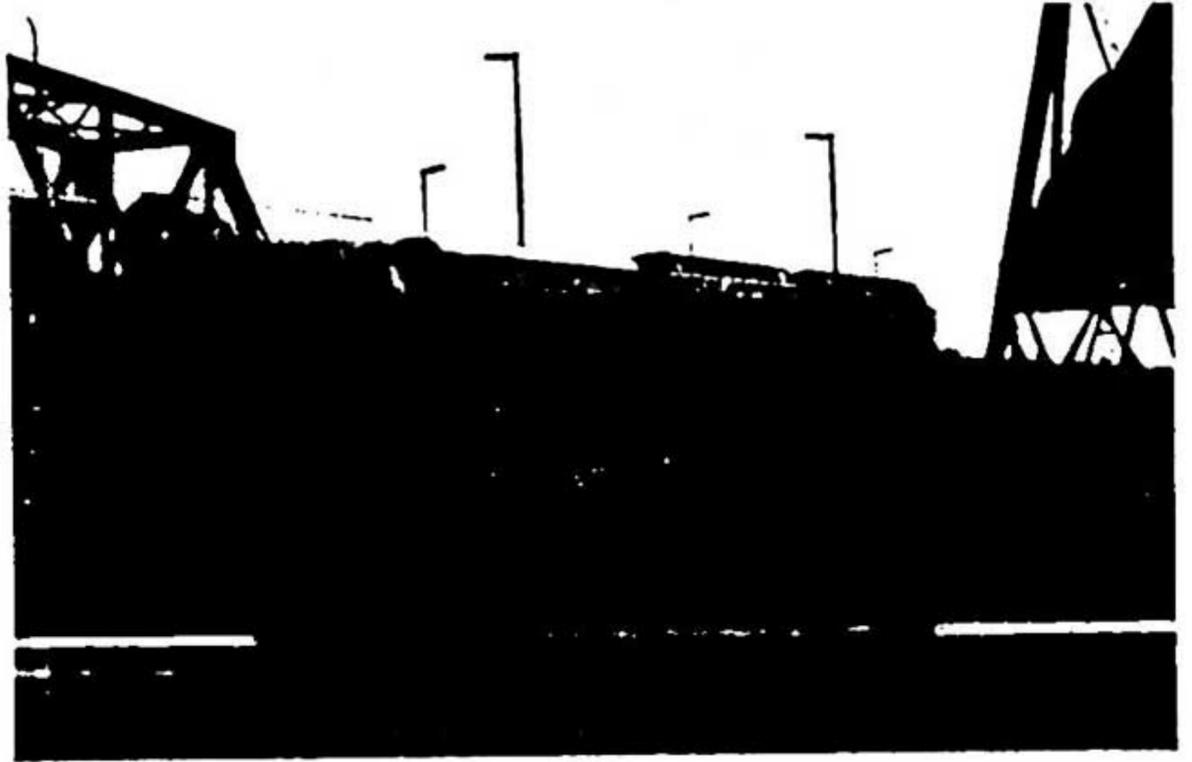
La gare du port maritime de Gand est un important carrefour des mouvements entre les entreprises implantées dans cette zone portuaire et le reste du pays. Visite de reconnaissance.

Il fait relativement calme lorsque nous pénétrons, par ce bel après-midi ensoleillé, dans la gare de Gand-Maritime. Pendant notre conversation avec Roland Sandra, premier chef de gare, un train empli de céréales de la firme Eurosilco pénètre sur le site. Nous l'avons aperçu, en passant, sur les terrains même de l'entreprise. Nous avons reconnu - grâce à leur numéro d'immatriculation - les deux locomotives diesel qui le tirent. A cet instant, rien ne nous permettait de penser qu'un bon millier de wagons de marchandises est quotidiennement en mouvement sur ce site. Ce n'était qu'une apparence, car le gros du travail démarre à 16 h. La seconde pointe a lieu au petit matin, jusqu'aux environs de 9 h.

Du chemin d'accès, on aperçoit un faisceau de voies qui, couvert de wagons, s'étale en direction de la ville. La gare est située au nord-ouest de cette ville portuaire, la troisième du pays en importance, près des installations portuaires. Ici, on forme peu de trains chargés depuis que cette fonction a été transférée à Merelbeke. La gare maritime s'est vu attribuer un autre rôle. Elle rassemble les wagons vides qui ont servi à transporter les marchandises jusqu'au port et les redistribue en fonction des demandes des entreprises installées dans les environs. Pour ce faire, elle a été dotée d'un équipement moderne.

### Un seul mouvement

Entre le "Hoge Weg" et l'Avenue Africaine, 14 voies électrifiées d'une



longueur moyenne de 600 mètres permettent de réceptionner les wagons. Leur triage et leur réexpédition s'effectuent sur 32 autres voies, entièrement ou partiellement électrifiées. Un autre faisceau de 5 voies permet de ranger les wagons temporairement hors d'usage et deux autres voies sont réservées au nettoyage des wagons avant qu'ils soient expédiés chez les clients.

Du haut des deux cabines d'aiguillage, on a une vue panoramique sur ce complexe ferroviaire. Chacune de ces cabines commande les aiguillages non pas "à la pièce" mais "en groupe", par itinéraire. Un procédé qui accroît l'efficacité, car d'un seul mouvement, on met ainsi en place tous les aiguillages empruntés par la rame.

Gand-Maritime est de conception récente. Elle fut achevée dans les années '70, après qu'on se soit aperçu que l'extension du port due respectivement à l'installation de Sidmar et l'achèvement de deux nouveaux docks ("Sifferdok" et "Rodenhuizedok") rendaient nécessaire un accroissement de la capacité ferroviaire. Des besoins qui ont été bien estimés puisque chaque jour, 500 wagons chargés et autant de wagons vides circulent ici.

### Un va-et-vient incessant

Le port comporte trois zones distinctes: le "Klein Dok" et le "Voorhaven" sont réservés aux péniches et aux caboteurs, le "Groot Dok" et les darses aux navires pouvant aller jusqu'à 60.000 tonnes, de même que la troisième partie, constituée du "Sifferdok" et du "Rodenhuizedok". Chacune d'entre elle dispose d'une infrastructure ferroviaire propre, de ses locomotives de service et de son personnel. Chaque quai est équipé de trois voies permettant le transbordement direct entre un train/navire. Les wagons sont ensuite rassemblés pour être envoyés soit vers la gare de formation, soit directement vers leur destination finale.

La gare de Gand-Nord appartient elle aussi au complexe. Ses neuf voies tournent à plein régime au service de l'aciérie Sidmar. Un fameux client pour le chemin de fer. Les matières premières y arrivent en train et c'est encore par ce moyen de transport que l'entreprise sidérurgique envoie ses produits finis aux quatre coins de l'Europe. Un transport qui concerne principalement des coils d'acier destinés à l'industrie automobile.

**Les transports urbains de  
Düsseldorf  
mercredi 11 novembre 1992**

Le 11 novembre est un jour férié en Belgique mais non en Allemagne. Aussi, nous profiterons de cette opportunité pour vous proposer une visite du gigantesque réseau urbain de la ville de Düsseldorf, sise à moins de 50 km au nord de Cologne.

Ville aérée et cossue de plus de 500.000 habitants située sur la rive droite du Rhin, en bordure du conglomérat industriel de la Ruhr, Düsseldorf est une des métropoles économiques de l'Allemagne, dont la fonction de capitale du Land de Rhénanie-Westphalie dès 1946 a consacré l'essor. Siège d'une des bourses les plus actives d'Allemagne, Düsseldorf est devenue le "bureau" de la Ruhr, capitale des banques et centre administratif d'importantes usines rhénanes.

Düsseldorf et ses faubourgs est doté d'un superbe réseau de transport urbains ferrés, comme nos voisins allemands savent le concevoir. Celui-ci est interconnecté avec les autres réseaux de "Stadtbahn" des agglomérations environnantes.

C'est ce réseau que nous vous invitons à découvrir.

Le point de ralliement est fixé dans le train IC 413 (Bruxelles Midi 7.48, Liège Guillemins 9.00, Verviers 9.18).

Nous changerons de train à Aix-la-Chapelle (Aachen Hbf) pour emprunter un train de service intérieur allemand sur la ligne assez peu connue de nous Aachen Hbf - Aachen West - Mönchengladbach - Neuss - Düsseldorf Hbf (arrivée vers 11.15).

Un premier convoi de trams historiques nous fera faire un premier parcours urbain le matin.

Après le repas de midi (nous organiserons un repas collectif pour ceux qui le désirent), nous visiterons le dépôt de trams de Heerdt, l'un des plus importants de la Rheinbahn, puis nous parcourrons en un autre convoi historique la ligne de tram interurbaine Düsseldorf - Krefeld, longue d'une vingtaine de kilomètres. Nous avons ensuite prévu un petit temps libre à Düsseldorf (3/4 heure) pour emplettes ou visite de la ville.

Nous reviendrons à Düsseldorf via Cologne (D. Düsseldorf Hbf 17.28, arrivée Köln Hbf 17.50, D. Köln 18.17, A. Verviers 19.23, Liège G. 19.42, Bruxelles Midi 20.55).

## Nos prix

Ils comprennent le voyage en train sur la Deutsche Bundesbahn d'Aachen Süd Grenze à Düsseldorf aller-retour, les divers parcours en tram à Düsseldorf, la TVA et les frais d'organisation : il s'agit d'un forfait identique pour tout participant, adulte ou enfant de plus de 4 ans.

- \* Membre du GTF asbl, enfant ou ascendant vivant sous le même toit : 1.120 BEF.
- \* Non membre : 1200 BEF.
- \* cheminot membre (ayant un billet de service sur parcours DB): 500 BEF.

## Repas de midi

Nous vous proposons aussi, sans obligation bien sûr, de participer à un repas de midi collectif que nous organisons dans un restaurant de qualité. Sur réservation de votre part sur bulletin de participation joint, nous vous offrons, pour BEF, un repas complet comprenant entrée, plat principal et dessert, TVA et service compris, boissons en sus, pour le prix de 450 BEF

## Parcours train sur réseau SNCB

Si vous n'avez pas de libre parcours sur le réseau de la SNCB, vous avez besoin d'un billet couvrant votre voyage en train entre votre gare de départ et la frontière belge (Aachen Süd Grenze) : nous pouvons vous procurer un billet valable de toute gare belge à la frontière allemande aller et retour en 2e classe pour le prix de 340 BEF.

## Inscriptions

Le plus tôt possible, car le nombre de places dans les trams historiques est limité, et au plus tard le 31 octobre prochain en envoyant le bulletin de participation joint, avec votre paiement, à l'adresse indiquée.

Le GTF asbl se réserve d'annuler ce voyage, moyennant bien sûr le remboursement des montants versés, si le nombre de participants est insuffisant.

date rentrée	n° inscription
cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir.	

BULLETIN DE PARTICIPATION voyage DÜSSELDORF - 11.11.92

<p>A renvoyer avant le 31.10.92 à l'adresse suivante :                  GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre                  rue de Marchienne 68 - B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL</p>
---

\*Je soussigné..... (nom et prénom)

Rue ..... N°..... N° bte.....

N° postal..... Localité.....

Membre GTF n°..... (éventuellement) Tél...../.....

\*inscris au voyage "Düsseldorf" - 11.11.92

(inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	forfait(s) membre GTF asbl à 1120 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	forfait(s) non membre GTF asbl à 1200 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	forfait "cheminot" à 500 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 4 ans (GRATUIT)	
<input type="checkbox"/>	repas de midi à 450 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 340 BEF	.....

TOTAL .....

\*J'effectue simultanément le paiement :

<input type="checkbox"/>	par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
<input type="checkbox"/>	en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte VISA belge ou étrangère [n° de 20 chiffres ci-dessous]
	n° _____ EXP _____
<input type="checkbox"/>	par virement au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, BP 191, 4000 LIEGE1 (évitez si possible ce mode de paiement SVP).
<input type="checkbox"/>	(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.

## **Petit périple en région liégeoise**

**à l'occasion de la journée "portes ouvertes"  
à Cockerill - Sambre CHERTAL  
samedi 3 octobre 1992**

Ce samedi 3 octobre, la SA Cockerill-Sambre montre aux familles de son personnel les installations sidérurgiques du site de CHERTAL au nord de Liège : l'aciérie, avec la fabrication d'acier liquide au départ de fonte, la coulée continue et le train à chaud, où sont réalisés les célèbres "coils" ou bobines de tôle.

Cette visite nous a paru d'un grand intérêt pour nos membres vu que la sidérurgie reste une activité traditionnelle de Wallonie, avec toute la modernité que représente le site de Chertal. De plus, Chertal est desservi par la ligne industrielle non électrifiée n°214, que nous n'avons jamais parcourue en train. Ce sera chose faite le 3 octobre prochain.

Nous vous fixons rendez-vous à Liège-Guillemins vers 9 heures pour notre voyage "Sidérurgie liégeoise". Notre autorail spécial vous y attendra. Il empruntera d'abord une partie de la ligne 40 Liège - Maastricht jusqu'à Bressoux, gare IC-IR remise en service en 1984. De là, il empruntera la ligne industrielle 214 pour rallier Chertal, où une visite approfondie des installations de Cockerill-Sambre aura lieu (durée : 2 à 3 heures).

Nous reviendrons ensuite à Liège, pour le repas de midi, un peu "tardif". Vu les possibilités multiples de restauration aux abords de la gare, nous n'organiserons pas de repas de midi collectif : chacun trouvera sans peine de quoi se restaurer dans toute la gamme de prix.

L'après-midi, nous vous proposons de parcourir les deux anciennes lignes "Nord Belge" longeant la Meuse : la ligne de la rive gauche (125), vers Tilleur et Flémalle-Haute, où nous rebrousserons vers Seraing et la ligne de la rive droite (125 bis) aujourd'hui électrifiée et réservée au trafic des marchandises. Ces deux lignes donnent un bon aperçu du bassin sidérurgique liégeois. Nous rentrerons à Liège-Guillemins en fin d'après-midi.

De nombreux arrêts-photos seront évidemment organisés dans tous les endroits intéressants.

### **Nos prix**

Ils comprennent le parcours en autorail spécial de Liège-Guillemins à Liège-Guillemins, les frais d'organisation et la TVA.

- \* Adulte membre du GTF asbl, épouse, enfant ou ascendant vivant sous le même toit : 650 BEF
- \* Adulte non membre du GTF asbl : 700 BEF
- \* Enfant de moins de 14 ans : 350 BEF

=> Nous déconseillons la participation d'enfants de moins de 7 ans à ce voyage, pour des raisons de sécurité dans l'enceinte des installations de Cockerill-Sambre.

### **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 de Liège-Guillemins est de 220 BEF ; nous vous fournirons volontiers ce titre de transport sur réservation sur notre bulletin de participation ci-après.

### **Pour vous inscrire...**

Renvoyez le bulletin d'inscription ci-contre à l'adresse indiquée et faites simultanément le paiement. Le nombre de places est limité : les inscriptions seront prises dans l'ordre de l'arrivée des paiements. Date limite : 24 septembre 1992.

### **Pour vous documenter lors de ce voyage...**

**"Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV"**

Notre ouvrage de 168 pages format A4, illustré de 220 photos et plans, avec couverture en quadrichromie, entièrement consacré au chemin de fer en région liégeoise : histoire, actualité technique, avenir.

Au sommaire : le chemin de fer, facteur de développement de la région liégeoise depuis 1838 par M. Lambou ; les lignes ferrées liégeoises concurrentes des plans inclinés d'Ans par R. Marganne ; panorama de l'exploitation en traction vapeur des lignes Bruxelles - Liège - Aix-la-Chapelle par R. Huysman ; trente ans de traction des trains sur le groupe de Liège de la SNCB par M. Van Ussel ; aperçu des automotrices électriques de la SNCB : un bond technologique de cinquante ans, par P. Van Geel ; l'importance du rail en région liégeoise aujourd'hui et demain par J. Cornet, ex-directeur général adjoint de la SNCB ; Liège-Guillemins, le TGV de l'Europe entre en gare, par le Baron P. Clerdent, sénateur honoraire.

Vous pouvez commander cet ouvrage sur votre bulletin d'inscription joint. Nous vous le remettrons en mains propres le jour de l'excursion, tout en vous consentant une ristourne substantielle : il vous sera offert, si vous participez à notre excursion, au prix de 1000 BEF au lieu de 1140 BEF.

date rentrée	n° inscription
--------------	----------------

cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir.

BULLETIN DE PARTICIPATION                      SIDERURGIE LIEGEOISE - 03.10.92

A renvoyer avant le 24/9/92 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 du samedi 3/10/92

(inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	adulte(s) membre GTF asbl à 650 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	adulte non membre GTF asbl à 700 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	enfant(s) de moins de 14 ans à 350 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 220 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	livre "le rail passe par Liège" à 1000 BEF (= supplément "B")	.....

TOTAL .....  
 \_\_\_\_\_

\*J'effectue simultanément le paiement :

<input type="checkbox"/>	par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
<input type="checkbox"/>	en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte <u>VISA</u> belge ou étrangère [n° de 20 chiffres ci-dessous] n° _____ EXP _____
<input type="checkbox"/>	par virement au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, BP 191, 4000 LIEGEL (évitiez si possible ce mode de paiement SVP).
<input type="checkbox"/>	(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.