

BELGIQUE - BELGIË

P.P.

LIEGE X

9/406



transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 83 - Novembre 1992 - 60 BEF

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

S O M M A I R E

Numéro 83 Quinzième année novembre 1992

| | |
|--|----|
| Editorial | 3 |
| Activités du GTF asbl | |
| Renouvellement des cotisations | 5 |
| Une nouvelle édition : le trolleybus à Liège | 7 |
| Récit de voyage : un week-end à Londres | 9 |
| GTF-Distribution | 12 |
| Infrastructure SNCB | |
| Publications officielles | 13 |
| La SNCB par ligne | 14 |
| Matériel moteur SNCB | 27 |
| Transports urbains | |
| Du nouveau au prémétro de Charleroi | 29 |
| Et à Bruxelles | 34 |
| Divers - A nos frontières | 35 |
| Dossier historique | |
| 125 ans de chemin de fer à Kortenberg et Erps-Kwerps | 40 |
| Encart - prochain voyage | |
| En train au Marché de Noël de Cologne | |

C O L O P H O N

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

Rédaction : H. Arden, J. Laterre, P. Lemja,
J-Cl. Léonard, R. Marganne, M. Machine
et autres collaborateurs.

Revue de presse : J. Ferrière, J-Cl. Léonard, A. Tenaerts

Saisie électronique des textes : J. Ferrière

Coordination : H. Arden, R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1350 ex.

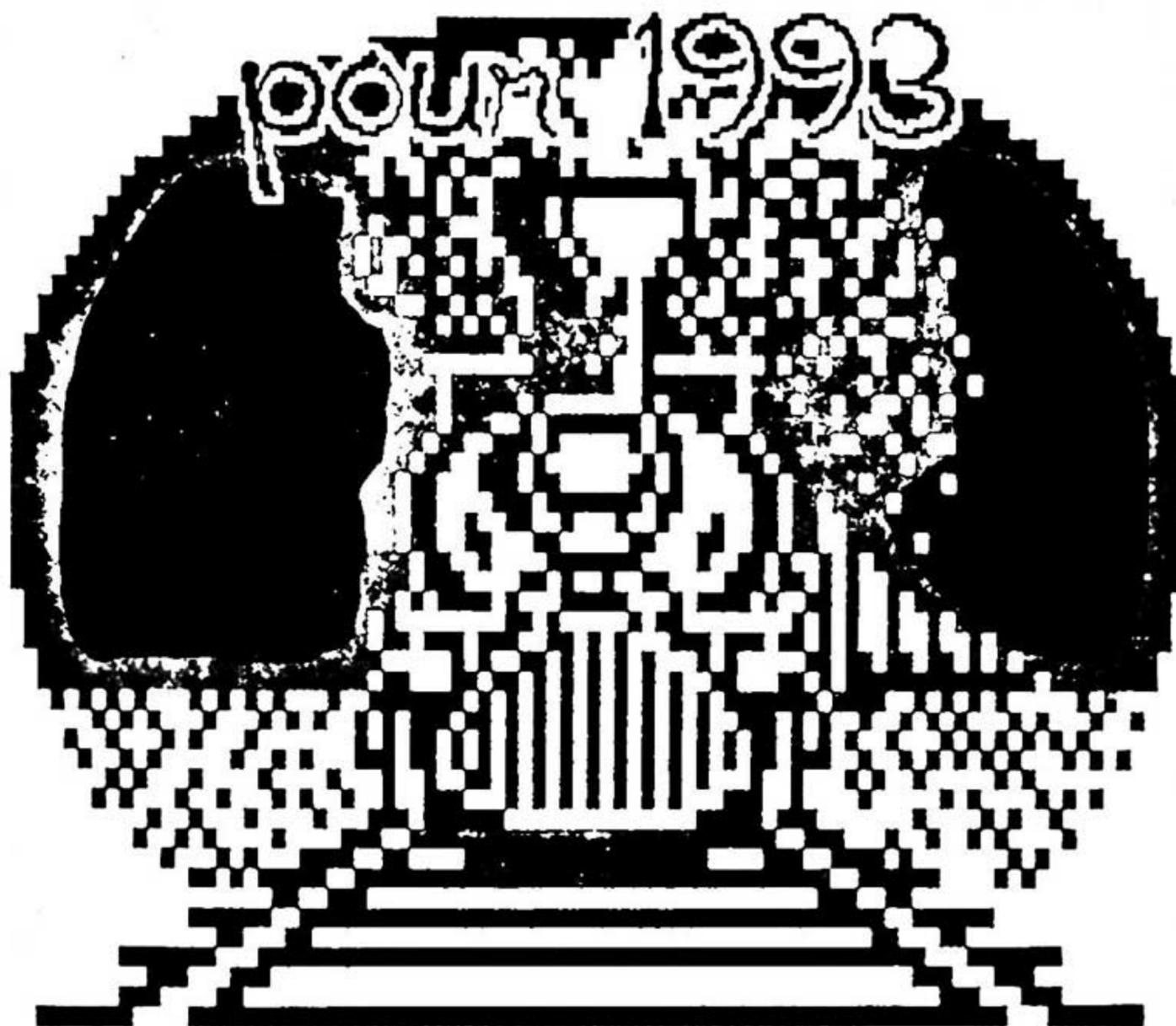
Toute correspondance relative à Trans-Fer est reçue à
l'adresse suivante :

GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, B-4000 LIEGEL.

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

Tous nos vœux

Pour 1993



GTF asbl

Editorial

Voici encore une année qui se termine, la dix-huitième de l'existence du GTF asbl, et la quinzième de la parution de Trans-Fer. Cette année, votre revue est parue cinq fois, et s'est offert deux numéros hors série, l'un consacré à une évocation historique de la région de Saint-Vith, l'autre à l'avenir de l'Athus-Meuse. Notre service "Editions" a publié par ailleurs deux plaquettes, l'une sur la région de Lamorteau, l'autre, la dernière née, ... sur le trolleybus liégeois: vous la découvrirez dans le présent numéro.

Malgré les difficultés croissantes d'organisation, nous avons mis sur pied un programme de voyages assez diversifié: les carnivals de Malmédy et Stavelot en train, une excursion d'archéologie industrielle en train et autocar dans la région de Saint-Vith avec incursions en Allemagne et au Grand-Duché, un tour de la région de Bruxelles à l'occasion du congrès "Eurailspeed", le tour de l'Athus-Meuse, avec incursions à Longwy et Rodange, un périple consacré aux lignes de la rive gauche de l'Escaut du port d'Anvers et un autre consacré à la sidérurgie liégeoise. Notre service "voyages à l'étranger", lui, a amené les amateurs au portail du tunnel sous la Manche côté anglais et sur divers réseaux touristiques du Kent, et a organisé un week-end à Londres, et une journée sur le réseau de tramways de Düsseldorf; dans ce numéro, il vous propose par ailleurs une journée consacrée au "Marché de Noël" de Cologne... en train bien entendu. Notre service "Distribution", lui, a continué de vous proposer une sélection d'articles intéressants consacrés au rail belge.

Merci à tous ceux qui se dévouent bénévolement à la bonne marche de l'Association: au Président, pour son management, à nos secrétaires et trésorier pour leur travail, à l'équipe de Trans-Fer pour ses réalisations, à l'équipe "voyages" pour son imagination, et à tous ceux qui les aident, dans l'ombre, mais sans qui le GTF ne serait pas: que de manutentions, que de déplacements en voiture, le coffre plein de "Trans-Fer" ou d'éditions nouvelles, que d'enveloppes, d'étiquettes-adresse ou de timbres collés, que d'articles déposés à la poste... On ne dira jamais assez en Belgique toute l'importance d'un secteur associatif qui se distingue par son dynamisme et son désintéressement, car au GTF asbl... toute collaboration est bienvenue, mais gratuite...

A l'heure de solliciter à nouveau votre confiance et de vous prier de renouveler votre affiliation à notre Association, nous vous proposons deux nouveaux services.

Nous maintenons évidemment la cotisation de base "membre adhérent" qui vous donne droit, comme le passé, au service de Trans-Fer et à des conditions préférentielles si vous participez à nos activités, et la cotisation "membre protecteur" pour ceux qui veulent nous soutenir mieux encore.

Mais nous vous proposons en plus de recevoir si vous le souhaitez, quatre fois par an, en plus de Trans-Fer, l'agenda "Febelrail" qui vous documentera sur toutes les activités de tous les clubs ferroviaires belges: un complément idéal à

Trans-Fer, pour ceux qui veulent un panorama complet des activités du rail belge. Pour remercier nos membres protecteurs 1993, le service de l'agenda "Febelrail" leur sera offert par nos soins.

Nous vous proposons enfin aux fidèles de nos voyages en Belgique un service "express" leur permettant d'être avisé de nos voyages en Belgique de l'année 1993 quinze jours à trois semaines avant la parution de Trans-Fer, et ainsi d'être prioritaires à l'inscription. Ce service leur expédiera, au tarif lettre et en priorité, toutes les données de nos voyages en Belgique : nous pallierons ainsi les collisions d'agendas que certains membres ont déploré cette année, lorsque Trans-Fer était distribué tardivement.

Quelle que soit la solution que vous choisirez, merci de votre soutien, cher Membre et lecteur. Et déjà, pour vous-même et ceux qui vous sont chers, tous nos vœux de bonheur, santé et prospérité pour l'année 1993.

Cotisations 1993

Notre secrétaire bénévole insiste pour que chacun veuille bien se conformer strictement aux indications suivantes : comme chacun le sait, notre fichier est automatisé : il n'y a donc aucun risque d'erreur ou d'oubli de notre part, ... à condition de bien respecter la procédure ci-après que nous avons voulue la plus simplifiée possible.

Tous nos membres voudront bien régler leur cotisation pour 1993 le plus rapidement possible, et en tout cas avant le 31 janvier 1993 (après cette date, les taux de cotisation seront majorés).

TAUX de COTISATIONS 1993

==> Si vous habitez en Belgique, vous avez le choix entre :

* Membre adhérent avec service de Trans-Fer (code "membre A") : 210 BEF minimum (vous pouvez néanmoins nous soutenir en arrondissant cette cotisation à votre gré, car ce taux de base ne couvre même pas l'impression et le distribution de Trans-fer ; nous vous en remercions déjà).

* Membre adhérent avec service combiné Trans-Fer + Agenda Febelrail (code "membre B") : 360 BEF minimum.

* Membre protecteur avec service de Trans-Fer et l'Agenda Febelrail offert par le GTF asbl (code "membre P") : 600 BEF minimum

* Supplément "Express" à ajouter à l'une des trois cotisations ci-dessus, pour réception anticipée et sous enveloppe des circulaires "voyages GTF en Belgique" (code "EXPRESS" à faire figurer derrière le code "membre A, B ou P") : 100 BEF

6 - TRANS-FER 83 - Activités du GTF asbl

==> Si vous habitez l'étranger :

* Membre adhérent avec service de Trans-fer (code "membre A") :
320 BEF minimum

* Membre protecteur avec service de Trans-Fer : 500 BEF.

Nous vous remercions déjà de votre fidélité, et mettrons tout en oeuvre pour vous satisfaire au mieux au cours de l'année qui vient.

Comment verser votre cotisation ?

a) vous habitez la Belgique ou le Grand-Duché de Luxembourg :

=> versez votre cotisation au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, 4000 Liège. Indiquez en communication : "1993 - code A, B, ou P (avec mention éventuelle EXPRESS) - vos nom et prénom et n° membre" (votre n° figure sur votre carte de membre et sur l'étiquette-adresse de ce Trans-fer) .

Ces indications sont indispensables. Ecrivez lisiblement SVP.

b) pour les autres pays : trois modes de paiement sont possibles :

=> par chèque : vous envoyez un "Eurochèque" garanti (à l'exclusion de tout autre forme de chèque) à GTF asbl-Secrétariat c/o Monsieur Laterre, rue de Marchienne 68, B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL.

=> par carte de crédit : vous envoyez votre carte de visite à GTF asbl-Secrétariat c/o Monsieur Laterre, rue de Marchienne 68, B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL avec la mention : "je verse à titre de cotisation 1993, la somme de (x) francs belges et règle par carte "Visa" ou "Eurocard" n°(xxx) (y compris date d'expiration). N'oubliez pas de dater et de signer.

=> par compte de chèque postal : versez la somme correspondante au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, B-4000 Liège : indiquez en communication : cotisation 1993, nom et prénom, et n° de membre.

Cartes de membre

Vous le savez, cher membre, l'envoi des cartes de membre est complètement automatisé, et se fait en une seule fois, dans le courant du premier trimestre de l'année 93 : les membres adhérents recevront une carte de couleur verte, les membres protecteurs une "golden card".

De toute manière, la couleur de l'étiquette-adresse de notre prochain numéro de Trans-Fer (n°84) vous indiquera la bonne réception, par nos soins, de votre cotisation. Celui-ci paraîtra dans le courant du premier trimestre 1993.

GTF - Editions

Les articles proposés par notre service "Editions" peuvent être commandés par versement préalable de la somme correspondante à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, 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.

Une nouvelle plaquette "GTF asbl"

Le trolleybus à Liège



A l'occasion de l'exposition "Ferexpo II" organisée à la mi-novembre à Liège, et consacrée au trolleybus à Liège et dans le monde, une équipe liégeoise du GTF asbl vient de publier une plaquette rétrospective consacrée au trolleybus belge et liégeois.

Au sommaire :

Petite histoire du trolleybus en Belgique et à Liège,

par Roland Marganne

une évocation historique des différents réseaux de trolleybus installés en Belgique hier et aujourd'hui : Anvers, Bruxelles, Liège, Seraing et Gand.

Ainsi vint le trolleybus, ou l'histoire de l'établissement de la première ligne de trolleybus de Liège,

par +Edmond Fellingue

histoire de l'établissement de la ligne 20 Cathédrale - Cointe, avec description du matériel utilisé en 1930.

La ligne de trolleybus 10 Liège - Fléron, vitrine technologique de l'industrie wallonne des années cinquante,

par Jacques Braive et Roland Marganne

une expérience de trolleybus wallonne, longue de quinze ans, qui avorta peu avant la crise pétrolière de 1973 !

Une ligne de trolleybus urbaine classique de Liège : le 36 : Cathédrale - Maniot - Sainte-Walburge,

par Jean Evrard

évocation d'une ligne classique exploitée par les "petits trolleys" liégeois.

Une élégante plaquette format 21 x 21 cm, sous couverture en quadrichromie. 56 pages papier glacé illustrées de quarante-cinq photos noir et blanc grand format.

prix :

envoi en Belgique : 380 BEF (+ 50 BEF port et enveloppe matelassée) = 430 BEF.

envoi à l'étranger : 380 BEF (+ 70 BEF port et enveloppe matelassée) = 450 BEF.

=> Nos membres liégeois pourront trouver cette plaquette à la Maison du TEC, rue St-Gangulphe à Liège (derrière la place St-Lambert).

Nos trois autres éditions de l'année 1992...

Trans-fer hors série

"Souvenirs ferroviaires du canton 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
(étranger : frais de port portés à 40 BEF)

Trans-Fer hors série

"Athus-Meuse, an 2000"

Photographie de la ligne Athus-Meuse en 1992, planning des travaux de modernisation et d'électrification jusqu'en 1998, l'avenir de la desserte "voyageurs", l'avenir de la ligne Athus - Mont-Saint-Martin. 48 pages, 15 photos et plans, broché.

prix : 100 BEF (+ 20 BEF port) = 120 BEF
(étranger : frais de port portés à 40 BEF)

Une plaquette

"Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise et de la ligne Marbehan - Virton - Ecouvies", par J.C. Léonard

Jusqu'il y a quelques années, le point frontière gaumais de Lamorteau - Ecouvies, à l'extrême sud de la Belgique, avait une intense activité ferroviaire pour le trafic des marchandises. Aujourd'hui, toutes les installations du chemin de fer y ont disparu.

Jean-Claude Léonard, originaire de Lamorteau, a voulu évoquer dans cette plaquette l'histoire du rail dans son village. A travers l'évocation du chemin de fer à Lamorteau, il retrace toute l'histoire d'une ligne internationale franco-belge aujourd'hui déferrée et oubliée : Marbehan - Virton - Montmédy.

Une élégante plaquette de 54 pages au format 210 x 210 mm, avec couverture en quadrichromie. Le texte est illustré d'une quarantaine de photos noir et blanc grand format et schémas.

Prix: envoi en Belgique : 350 BEF (+ 50 BEF envoi sous
enveloppe matelassée anti-chocs), soit 400 BEF.
envoi à l'étranger : 350 BEF (+ 70 BEF envoi sous
enveloppe matelassée anti-chocs), soit 420 BEF.

Récit de voyage...

Un week-end d'été à Londres et "Storm over Channel" avec le GTF asbl

Après s'être installés à l'hôtel Plaza, dans le quartier paisible de Princes Square, la cinquantaine de participants à ce voyage a pu parcourir la ligne de métro automatisé du quartier des Docks, où des rames sans pilote circulent intégralement à l'air libre dans un site en pleine mutation architecturale. Un seul agent accompagne le convoi pour manoeuvrer les portes et surveiller l'embarquement des usagers.

Tandis qu'une partie du groupe regagnait les environs de Tower Bridge en catamaran, l'autre partie empruntait le métro des docks pour rejoindre le point de rendez-vous et s'embarquer dans un bus à impériale, pour un tour de la City commenté en français par le guide "Arthur". Celui-ci allait nous gratifier d'un commentaire savoureux et humoristique, teinté de chauvinisme bon enfant (Rule Britannia !).

La journée du lendemain, par un temps splendide, nous offrait la possibilité de visiter le Science Museum, où le panorama complet des sciences et de l'industrie s'étend sur six niveaux qu'il est impossible de parcourir attentivement en une seule journée.

Personnellement, j'ai dû me limiter au rez-de-chaussée, où sont exposées des machines à vapeur fixes, telles quelles ou en réduction, depuis la pompe à simple effet de balancier de Watt, jusqu'aux machines compound les plus évoluées. Un mécanisme permet au visiteur d'actionner les modèles et d'apprécier distribution et bielles en mouvement.

Au milieu de la salle est installée une imposante machine compound qui entraîna jadis une grande minoterie. Cette machine, timbrée à l'origine à 11 bars, fonctionne à la vapeur dans le musée, sous une pression de 3 bars. L'engin régale le visiteur de la rotation de son énorme volant, de son régulateur à boules, et charme l'oreille du bruit de sa distribution à robinets Corliss, au claquement caractéristique. Juste devant elle, une remarquable machine marine à triple expansion fonctionne avec la même source de vapeur.

Au même niveau, un département "locomotion terrestre", nous pouvons admirer de véritables reliques des premiers chemins de fer comme la Puffing Billy de Hadley, la sans-Pareil de Hackworth et des vestiges de la Rocket de Stephenson. La pièce maîtresse est incontestablement la "Caerphilly Castle" de Drummond, des Highlands railways, une 230 à 4 cylindres. Ici aussi, une multitude de modèles réduits animés s'offre aux visiteurs, comme la célèbre Crampton.

Après cette visite, nous nous rendons à Covent Garden, quartier pittoresque et animé, où nous visitons le London Transport Museum. Il présente une collection de tramways, trolleybus, autobus, véhicules remorqués, en parfait état.

Nous remarquons entre autre une locomotive à vapeur des Totton Tramways à transmission par chaîne, dont la ligne évoque plutôt les anciens rouleaux compresseurs, et surtout un spécimen de locomotive à vapeur du Metropolitan Railway. Pour éviter d'enfumer les tunnels, un dispositif envoyait la vapeur d'échappement dans les soutes à eau, où elle se condensait. Au bout d'un temps, l'eau d'alimentation était chaude au point de provoquer des ratés d'injecteurs. Il fallait alors vider complètement les soutes et en remplacer le contenu.

Signalons aussi une petite locomotive électrique primitive du métro, avec ses deux rhéostats aux plots de cuivre apparents. Il n'y a pas de plancher et le conducteur chevauche presque l'énorme moteur sans capot dont les balais devaient inonder l'habitacle d'étincelles bleuâtres !

L'après-midi est consacrée au Parlement, à Big Ben et à l'abbaye de Westminster.

Le lendemain matin, nous visitons la Tour de Londres, probablement l'édifice le plus chargé de sang et d'histoire. C'est ici entre autre qu'Henri VIII, plutôt que s'encombrer de longues et coûteuses procédures en divorce, se sépara définitivement de ses épouses Anne Boleyn et Catherine Howard.

Ici aussi, l'ampleur du monument oblige presque le visiteur à sélectionner ses centres d'intérêt : armes et armures orientales, bijoux de la couronne, armes et artillerie, musée des Fusiliers, instruments de torture...

... J'aurais voulu clore ce modeste compte-rendu en écrivant que nous étions tous bien rentrés comme prévu.

Malheureusement, les éléments allaient en décider autrement. Déjà à la Tour de Londres, un vent particulièrement violent s'était mis à souffler.

Lors de notre arrivée par train à Douvres, la tempête faisait rage... Pas de jetfoil !... Nous empruntons le bus des Western vers les Eastern Docks, pour nous embarquer sur un ferry P & O.

Le terminal est plein à craquer. Nous nous livrons à un sport national anglais : "the Queue". Nous réalisons assez vite que c'est la Bérésina : la capitainerie du port patauge et la P & O est prête à sacrifier une de ses hôtes aux dieux Neptune et Eole.

Je n'irai pas jusqu'à parler de b..., mais plutôt de "dysfonctionnement".

Après une longue pénitence en station debout, on nous permet de nous installer dans une vaste salle d'attente...

Je regarde la plaquette en celluloïd blanc que Madame P & O vient de me remettre... Il y est marqué "bon voyage" !

Nous patientons des heures dans le terminal. Les gens arrivent et se répandent sur les banquettes. Les anxieux ou les

affamés se ruent sur les boutiques à nourriture et à boissons bientôt en rupture de stock.

La salle d'attente devient une cour des miracles : des détritrus jonchent le sol. Des petits enfants hurlent. Un panneau d'affichage de la compagnie dit la désolation de celle-ci because le "Stormy Weather". De temps à autre, un haut-parleur nasillard invite les passagers pour Calais à rassembler leurs pénates, mais "Ostende" reste un mot tabou...

Après environ six (!) heures d'attente, un espoir nous est donné. Les passagers se lèvent et s'agglutinent devant la porte 4, un des petits sphincters de la vaste salle d'attente. De là, nous repartons en bus vers les Western Docks, où nous attend notre vaisseau.

Une fois embarqué, avec ma famille, j'ai la chance de m'asseoir à une table du restaurant. Il est 22h30 (heure belge) et j'ai l'impression d'avoir une charge de cavalerie dans l'estomac. Le navire sort du port et se met à danser sur la mer déchaînée. Couverts et plateaux valdinguent dans le self-service. En attendant l'ouverture, je vais à la recherche des autres membres du groupe. Des gens dorment à même le sol, et je dois enjamber des corps allongés. Des membres de notre groupe ont trouvé refuge dans un escalier où ils s'asseyaient ou se couchent tant bien que mal...

Le ferry est de plus en plus secoué. Des gens sortent du self service et trébuchent avec leurs plateaux. Je m'installe. A la table voisine, un groupe de Hollandais hirsutes rote et pète sans se soucier des dîneurs... Je vais fumer une cigarette sur le pont. Dans le lointain, un orage lance des zigzags furieux et livides. Le bateau longe la côte française.

Nous finissons par pouvoir accoster et tous les passagers se retrouvent dans un des garages en sous-sol, avec les camions. Une espèce de hotte aspirante gigantesque s'est mise en marche et nous fait une tête comme un seau.

Pendant une éternité, les passagers ont les yeux rivés vers un orifice béant et latéral, comme vers une grotte miraculeuse.

Finalement, grâce à la manoeuvre d'un camion qui nous embaume aux gaz d'échappement, une porte minuscule est ouverte et le flot des passagers s'y engouffre pour remonter d'un étage et regagner le plancher des vaches.

S'il n'avait pas plu, j'aurais embrassé le sol...

Nous sommes rentrés à Liège peu avant 7 heures, et après avoir déjeuné, je me suis mis à penser à ce que j'allais pouvoir écrire...

Jean-Pierre SWITTEN

NOTE : dans mon compte-rendu du voyage dans le Kent paru dans Trans-Fer 81, il y a lieu de lire que la locomotive "Stowe"

est une "American" (220) et non une "Atlantic" (221)... Pardonnez-moi d'avoir eu l'essieu plus grand que le ventre !

GTF - Distribution

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

* Calendrier loco 1993 (42 x 30 cm)

La firme Ediblanchart publie traditionnellement un calendrier ferroviaire, avec une photo par mois et des légendes quadrilingues. Voici les légendes du calendrier 1993 :
*automotrice double SNCB série 03, locomotive à vapeur SNCB type 24, locomotive à vapeur type 62 Etat Belge, *locomotive diesel CPL série 1800, dépôt de Bruxelles-Midi le 24 avril 1954, locomotive à vapeur SNCB type 36, vue de la gare centrale d'Anvers dans les années vingt, *TEE Parsifal en 1966 à Marche-les-Dames, locomotive à vapeur CPL type 56, locomotive électrique SNCB type 210, locomotive à vapeur Etat Belge type 66, *locomotive électrique SNCB série 23 à Namur.
(*) = photo couleur.

Prix :

envoi en Belgique : 390 BEF + 60 BEF (envoi) = 450 BEF
envoi à l'étranger : 390 BEF + 110 BEF (envoi) = 500 BEF.

Les commandes sont reçues à notre compte "Distribution" précité jusqu'au 31 décembre 1992.

Les Editions Ediblanchart annoncent la parution prochaine - sans autre précision de délai - des titres suivants : Phil DAMBLY, "Vapeur en Belgique", tome 2 ; Phil DAMBLY, "Stoom in België", tome 1 (= traduction en néerlandais du tome 1 de Vapeur en Belgique) ; "Le Rail au Congo Belge" (tome 1) et "Couleurs de la SNCB 1961-1970". Fidèle à la politique définie par notre Association, GTF-Distribution ne prend normalement pas de commande en souscription pour des ouvrages non encore parus. Nous vous proposerons les ouvrages précités dans notre rubrique "Distribution" une fois que ceux-ci seront disponibles sur le marché.



Publications officielles

Modifications à la nomenclature des lignes SNCB

(Note "T" du 21.09.92 publiée le 15.10.92)

Lignes à exploitation simplifiée devenant hors service

- * Ligne 20 : Y Beverst - Lanaken (BK 10830) (2) et Lanaken (BK 10830) - Lanaken (frontière) (3) devient :
"Y Beverst - Lanaken (frontière) (3)"
- * Ligne 29 : Noorderwijk Morckhoven - Y Canal Albert (2) devient
"- Noorderwijk Morkhoven - BK 19650 (Y Wolfstee) (3)
- BK 19650 (Y Wolfstee) - Y Canal Albert (2)"
- * Ligne 31 : Ans-Est (BK 4684) - Ans (2) devient (3)
- * Ligne 88A : Tournai - Allain (2) devient (3)
- * Ligne 112A : Roux - Courcelles-Centre (2) devient (3)
- * Ligne 119 : Gilly-Sart-Allet - (BK 16730) - Châtelet (2) devient (3)
- * Ligne 138 Châtelet - Acoz (2) devient
"- Châtelet - racc. Disteel (BK 4200) (2)
- Racc. Disteel (BK 4200) - Acoz (3)"

Rappel : (2) = ligne à exploitation simplifiée. Circulation exceptionnelle de trains de voyageurs interdite sans accord préalable du service de la voie.

(3) = ligne hors service

Ligne déclarée hors inventaire

- * Ligne 109 : Lobbes - Donstiennes

Lignes industrielles déclarées hors service

- * Ligne 210 : Ans - Glain-Ans-racc. Espérance
- * Ligne 266 : BK 2790 - Courcelles-Centre et Courcelles-Centre - Puits Périer.
- * Ligne 280 : Ninove - Industriepark Stad.

*
* *

14 - TRANS-FER 83 - Infrastructure SNCB

Ligne 42 - Rivage - Trois-Ponts - Gouvy (frontière) : un renouveau officiellement confirmé

Au début du mois de septembre, une grande réunion d'information s'est tenue à Trois-Ponts pour examiner l'avenir de la ligne 42 Rivage - Gouvy - frontière.

A cette occasion, Monsieur Page, administrateur-directeur de la SNCB, a fait part du point de vue de la SNCB sur cette ligne, et les perspectives d'avenir qui lui ont été assignées.

Il a d'abord fait le rappel historique suivant, afin d'expliquer les méandres d'un dossier complexe :

* en 1981, un accord avait été signé entre les Ministres des Communications belge (à l'époque Guy Spitaels) et luxembourgeois pour faire de l'axe Liège - Luxembourg une grande ligne internationale moderne à double voie. Il n'y eut pas de suite à cette convention, sinon que, côté luxembourgeois, on décida de mettre des sections de cette ligne à simple voie (1).

* en 1984, le trafic voyageurs sur la partie belge de la ligne est sauvé de justesse lors de l'instauration du plan "IC-IR" : les quatre liaisons journalières avec Luxembourg, accompagnées de quelques trains omnibus aux heures de pointe côté belge sont remplacées par une liaison "IR" toutes les deux heures entre Liège et Luxembourg (2).

* 1987 : les gouvernements reprennent les négociations afin de maintenir la ligne Rivage - Gouvy et d'assurer son développement. Les Luxembourgeois ont souhaité à l'époque disposer d'une liaison ferrée rapide entre Luxembourg et le TGV "Nord", qui fera arrêt à Liège-Guillemins (3).

(1) - NDLR : la SNCB semble aujourd'hui tirer argument de cette mise à simple voie côté luxembourgeois, justifiée en fait par la volonté de limiter les frais d'électrification de cette ligne entre Ettelbrück et la frontière, dans une zone comportant de nombreux tunnels, pour justifier sa propre politique d'abandon de la ligne dans les années quatre-vingts...

(2) - NDLR : dans le plan "IC-IR" originel, la SNCB avait projeté la mise en service d'une relation "circumardennaise" Liège - Gouvy - Bastogne - Libramont - Bertrix - Dinant - Namur. L'idée, qui aurait sans doute sauvé la ligne Gouvy - Libramont, aujourd'hui gravement menacée, fut finalement abandonnée.

(3) - NDLR : le TGV est, semble-t-il, l'élément décisif qui a poussé les Luxembourgeois à exiger de la Belgique la création d'un axe rapide Luxembourg - Liège. La capitale grand-ducale est en effet à l'écart des lignes TGV internationales prévues, et les Luxembourgeois veulent coûte que coûte s'y raccorder. La ligne Luxembourg - Liège est en effet considérée aujourd'hui par les autorités européennes comme une liaison d'interconnexion avec le TGV Nord, ce qui explique leur contribution financière à l'électrification de l'artère. On notera que Les Luxembourgeois ont adopté le même type de démarche vis à vis du TGV "Est" Paris - Strasbourg - Allemagne, pour lequel ils ont récemment négocié un raccordement vers Luxembourg, partiellement financé sur capitaux luxembourgeois

Monsieur Page fit remarquer que "rarement, une ligne n'a été si près de disparaître et de connaître un renouveau qui fera d'elle une des plus modernes au niveau de la traction et des télécommunications".

La modernisation et l'électrification de la ligne belge sont aujourd'hui décidées : leur coût total sera de 4 milliards de francs environ, dont 700 millions (4) pour l'électrification en 25 kV selon le système luxembourgeois (5). La ligne sera aussi équipée d'un nouveau système de signalisation et de télécommunications par fibre optique, et sera dotée d'un nouveau matériel (automotrices électriques bicourant à définir pour le trafic des voyageurs, locomotives bicourant à définir pour les marchandises).

Au niveau de l'emploi, il y aurait perte d'une trentaine de postes de travail sur les 232 actuels. Des chiffres plus pessimistes sont par ailleurs cités : 80 emplois menacés...

Les travaux d'électrification devraient être terminés côté belge pour 1998.

d'après Les Echos - 10/9/92
recension : M. Georis

A court terme...

La mise à voie unique du tronçon Trois-Ponts - Vielsalm est prévue pour juin 1993. Lorsque celle-ci sera réalisée, 2/3 de la ligne seront à voie unique côté belge : seuls les tronçons Rivage - Aywaille et la dure rampe entre Vielsalm et Gouvy resteront à double voie. Il est clair que cette situation ne fera qu'aggraver les problèmes actuels de manque de régularité sur la ligne. La SNCB promet bien l'installation prochaine de signaux de block à compteurs d'essieu pour admettre plusieurs trains dans le même sens sur les actuelles sections de block les plus longues (Aywaille - Stoumont par exemple), où présentement, il ne peut y avoir plus d'un train en section... Mais cela suffira-t-il ?

Les derniers trains de coke réguliers Alsdorf (RFA) - Esch-sur-Alzette (ARBED) ont circulé le 30 septembre dernier, via Montzen et Gouvy, suite à la fermeture de cette cokerie située près d'Aix-la-Chapelle. Durant le mois d'octobre, quelques trains résiduels ont été mis en ligne afin de vider

: les Grand-Ducaux viennent à cet effet de passer un accord avec les autorités françaises : le Grand Duché financera à hauteur de 450.000.000 FRF un raccordement direct permettant quatre liaisons par jour aller et retour entre Paris et Luxembourg, et autant avec Strasbourg !

(4) - 400 millions pris en charge par la Communauté Européenne, et 300 millions répartis à part égale entre la SNCB et les CFL.

(5) - NDLR : avec, sans doute, une jonction de pleine voie avec le système de courant 3 kV continu en vigueur à la SNCB quelque part entre Rivage et Aywaille, ce qui impliquera l'utilisation généralisée de matériel bicourant sur la ligne.

le site d'Alsdorf de sa production. Un trafic presque séculaire et typique disparaît ainsi de la ligne Liège - Gouvy...

La rénovation de la gare de Vielsalm - qui en a bien besoin - sera entamée dans deux ans.

A la gare frontalière de Gouvy, les travaux d'électrification ont commencé aux frais des CFL : au mois d'août dernier, les mâts caténaires, encore dépourvus de leurs consoles et suspensions, étaient plantés de la frontière à la sortie de la gare côté Bovigny. L'électrification d'une partie du complexe ferroviaire devrait être une réalité en automne 1993 : à cette date, les locomotives électriques luxembourgeoises pourront amener les trains de marchandises jusqu'à Gouvy, où elles céderont le relais aux "55" belges, ces bons vieux "poêles à mazout" qui sillonneront les vallées de la Salm et de l'Amblève pendant quelques années encore. Rappelons encore, comme M. Mayer, Directeur Générale Adjoint des CFL nous l'a récemment confirmé, que le début des travaux d'électrification sur le tronçon Gouvy - Rivage ne dépend plus que de l'attribution imminente de fonds en provenance des Communautés Européennes.

Côté luxembourgeois, les installations frontalières de Trois-Vierges sont aujourd'hui méconnaissables. Le bâtiment d'origine a fait place à une "cathédrale de verre" futuriste, dotée de toutes les commodités et abritant un poste d'aiguillage "à commande géographique" typiquement germanique. Les deux quais en cendrée ont fait place à un quai en dur, afin de pouvoir disposer de trois voies à quai. Un passage souterrain relie les quais et les deux quartiers de l'agglomération, car le passage à niveau situé à la sortie de la gare côté Luxembourg a été supprimé et remplacé par un pont routier en courbe. La signalétique de la gare est superbement étudiée. Seule, la petite remise à locomotives située près du tunnel au nord de la gare est toujours debout et témoigne des installations du passé... Visiblement, les CFL n'ont pas lésiné sur les dépenses et assignent à leur "ligne du Nord" un grand avenir.

R. Marganne

*
* *
*

Ligne 45 Trois-Ponts - Wévercé : nouvelles diverses

A Malmédy, l'ancien bâtiment de la gare est actuellement utilisé par la Croix Rouge. La voie 1 (d'évitement) n'a pas été désherbée et est à nouveau envahie par la végétation.

A la sortie de Malmédy côté Waimes, le nouveau passage à niveau (PN) n°27 est à présent équipé de feux lumineux. Sa mise en service a eu lieu entre le 5 et le 9 octobre dernier. Le signal AP-BP qui couvrait les passages à niveau automatiques 28 et 29 a été supprimé et remplacé par un nouveau si-

gnal qui couvre en même temps le PN 27. A présent donc, à la sortie de la gare de Malmédy côté Waimes, on trouve, sur environ 1 km, sept PN automatiques répartis en trois zones : il y a le PN 31, les PN 29/28/27 et les PN 25/24/23 (6). Cette abondance de PN est justifiée par le fait que, dans cette zone, la voie ferrée est située en accotement d'une route à grande circulation : c'est un coin très pittoresque, dans la grande tradition des "Nebenbahn" allemandes.

Entre Trois-Ponts et Wévercé, ne subsiste donc qu'un PN avec limitation de vitesse obligatoire à 5 km/h : il est situé près de Stavelot, depuis que le PN 98, situé à Faymonville, a été équipé de feux lumineux, à la même époque que le PN 27.

A Wévercé, le bâtiment de gare typique, qui avait été partiellement incendié naguère, a été rasé. Il ne reste donc plus, dans cette gare, que l'ancien bâtiment provisoire de gare de Conzen, réinstallé sur le quai de Wévercé, et le bâtiment de gare originel, au droit de la bifurcation vers Sourbrodt et Jünkerath.

Signalons enfin que, sur la ligne 45A, à Bullange, la voie d'évitement est devenue tellement mauvaise que la SNCB n'y autorise plus que le passage d'une locomotive. Le quai de Bullange, de son côté, utilisé par l'asbl Vennbahn, n'admet que la mise à quai de 4 voitures.

A. Ferrière

* * *

Ligne 94 - Tournai - Blandain (frontière) : les travaux d'électrification progressent...

Les travaux d'électrification de la ligne Tournai - Lille ont commencé côté belge en janvier dernier, et, si tout se passe normalement, le chantier devrait être terminé pour le mois de juin 1993. Diverses modifications auront été nécessaires pour dégager le gabarit électrique sur cette ligne : ainsi, à la limite des communes de Blandain et Froyennes, le pont "Sory", trop bas, a dû être démoli et être remplacé par un nouvel ouvrage en cours de finition. A Blandain, le pont des Bénédictines, inapproprié, a été détruit au printemps dernier et remplacé par un passage à niveau aménagé à proximité de la gare. Depuis le mois de septembre, la pose des caténaires a débuté sur la portion belge d'une ligne qui, pendant des années, a été au centre de tant de tergiversations avant de devenir une condition au passage du TGV en site propre dans la région.

L'électrification, d'un coût d'un demi milliard de francs belges, s'accompagnera d'un relèvement de la vitesse de référence : la bifurcation de Froyennes sera franchie à 90 km/h :

(6) - le PN 24 étant doté de semi-barrières

son reconditionnement, en cours, nécessite un réaménagement complet des abords de cette gare : ainsi, il a fallu déplacer les quais, aujourd'hui reliés par un passage souterrain. La vitesse de référence de la ligne sera portée à 120 km/h.

Côté français, le début des travaux d'électrification était programmé pour le mois de septembre dernier, et pour une durée de 6 mois.

Une fois l'électrification de la ligne mise en service, les autorités locales espèrent une amélioration nette des liaisons régionales entre Tournai et Lille.

Mais surtout, la ligne sera prête à temps pour la création, mi 1993, de relations TGV Paris - Lille - Bruxelles. Le 23 mai 1993 en effet, sauf imprévu, la ligne à grande vitesse Paris - Lille sera opérationnelle. Les TGV internationaux venant de Paris pourront, à cette date, poursuivre au nord de Lille en empruntant la ligne 94 Lille - Blandain - Tournai - Bruxelles. Quelques mois plus tard, sans doute au premier semestre 1994, l'ouverture au trafic du tunnel sous la Manche permettra aussi la liaison directe Londres - Bruxelles, toujours via la ligne 94. Il s'agit là d'une solution transitoire, en attendant la mise en service du premier tronçon "belge" de la ligne à grande vitesse, de la frontière française (Hertain) à Antoing, où un raccordement à la ligne 78 permettra aux TGV de rallier Bruxelles via St-Ghislain et Mons en attendant la mise en service de la totalité de la ligne nouvelle entre Antoing et Lembeek, aux portes de Bruxelles. Mais cela, c'est pour 1996... si tout va bien.

d'après La Dernière Heure 14/8/92 et La Meuse 23/9/92

*
* *

Ligne 98 - Nouvelle technologie pour la gare de Saint-Ghislain
Poste de signalisation à logique programmable,
par J. M. VANDIJCK, Chef de Zone

La SNCB envisage, après examen des premières réalisations prototype à mettre en service à Anvers-Nord et Forest-Midi, un vaste plan de modernisation de ses cabines.

La concentration et le renouvellement de plus de la moitié des cabines du réseau par des postes informatisés devraient être réalisés dans les dix années qui suivront l'installation des postes prototypes (7).

(7) - à titre d'exemple, le poste PLP de Forest-Midi commandera 215 aiguillages et 200 signaux.

Au milieu du siècle dernier, le mouvement des trains était entièrement tributaire de préposés qui, à chaque signal, à chaque aiguillage, en réglaient le trafic. Le prix de la main d'oeuvre était forcément très élevé... Plus tard, on a abrité les commandes de quelques aiguillages dans une petite cabine. En tirant sur un levier, on pouvait faire changer un train de direction à quelques dizaines de mètres de distance. Un seul homme suffisait donc pour contrôler plusieurs aiguillages.

Depuis toujours, dans un souci d'économie, la SNCB a essayé de faire commander le plus grand nombre possible d'aiguillages et signaux par un minimum de personnel, tout en assurant une sécurité maximale.

Dans cet esprit, l'électricité a permis de faire des progrès fulgurants : désormais, les aiguillages pourraient être commandés à partir de cabines distantes de plusieurs kilomètres.

En 2010, on fera encore beaucoup mieux puisque 50 cabines suffiront pour contrôler tous les trains circulant sur le réseau belge. Un progrès faramineux rendu possible grâce à l'électronique et aux fibres optiques. Aux Etats-Unis, le recours au satellite accroît encore cette performance : là-bas, il est désormais possible de commander un aiguillage à 2.000 km de distance !

NDLR

La zone de Saint-Ghislain et la ligne 97 Mons - Quiévrain bénéficieront de cette technologie nouvelle dans les prochaines années. Tout est mis en oeuvre, en effet, pour que la zone de Saint-Ghislain soit la première en Belgique à s'équiper d'un poste de signalisation à logique programmable (PLP). Celui-ci deviendra le premier d'une longue série devant équiper par la suite près de cinquante postes qui couvriront l'ensemble du réseau d'ici l'an 2010.

Le poste PLP de Saint-Ghislain commandera la signalisation de toute la ligne 97 de la sortie de Mons à Quiévrain en reprenant tous les postes intermédiaires (block 25 à Jemappes, 28, atelier de traction diesel et block 29 de St-Ghislain, 30 de Boussu, 31 de Thulin, 32 et 33 de Quiévrain, plus les postes III et IV de la gare de formation de St-Ghislain. La vitesse de référence sera par ailleurs portée à 160 km/h entre Mons, St-Ghislain et Tournai.

Les trois phases de la mise en chantier

1ère phase : commande de la ligne 97 de Saint-Ghislain à Quiévrain, avec disparition des actuels postes de Boussu, Thulin et Quiévrain pour le printemps 1994.

METHODE : pendant la période de travaux, on circulera à voie unique entre St-Ghislain et Quiévrain, ce qui permettra la dépose de la seconde voie principale actuelle, et son remplacement par la future voie unique électrifiée définitive prévue de St-Ghislain à Quiévrain.

20 - TRANS-PER 83 - Infrastructure SNCB

2ème phase : début 1995, le poste PLP de Saint-Ghislain reprendra la commande de la ligne 97, voies principales, jusqu'à l'entrée de Mons, en englobant le poste actuel de Jemappes.

3ème phase : pour le courant de l'année 1996, tous les postes de commande de la gare de triage et de formation de St-Ghislain (cabines III et IV et block 28) devront être assimilés par le poste PLP.

Les nouvelles technologies de la SNCB en matière de signalisation

Aujourd'hui, la SNCB a déjà largement utilisé de l'informatique dans les équipements suivants :

- TLC (télécommande des postes)
- AAT (annonce automatique des trains)
- SER (système électronique de régulation) à Bruxelles-Midi.

Demain verra la mise en service progressive des équipements suivants :

- ELB (carnets de block électronique)
- TCO video (télécommande des postes par ordinateur "PC")
- EBP (pupitre de commande informatisé)
- PLP (poste à logique programmable).

Le Poste à Logique Programmable (PLP)

Le but du PLP est de concentrer les postes de signalisation, donc d'en diminuer de nombre, et de créer de plus grandes zones dont le trafic est régulé par un seul point de décision.

Dans le PLP, les circuits sécuritaires de signalisation du poste sont basés sur les micro-processeurs.

Dans un poste "tout relais" classique, comme ceux de la ligne 97, le principe de la commande et du contrôle des éléments de signalisation est matérialisé par le pupitre de l'opérateur pour l'envoi des commandes normales, l'armoire à clés enregistrées pour l'envoi des commandes de secours et le tableau de contrôle optique (TCO) pour la réception en sécurité des contrôles venant de la salle à relais et de l'extérieur.

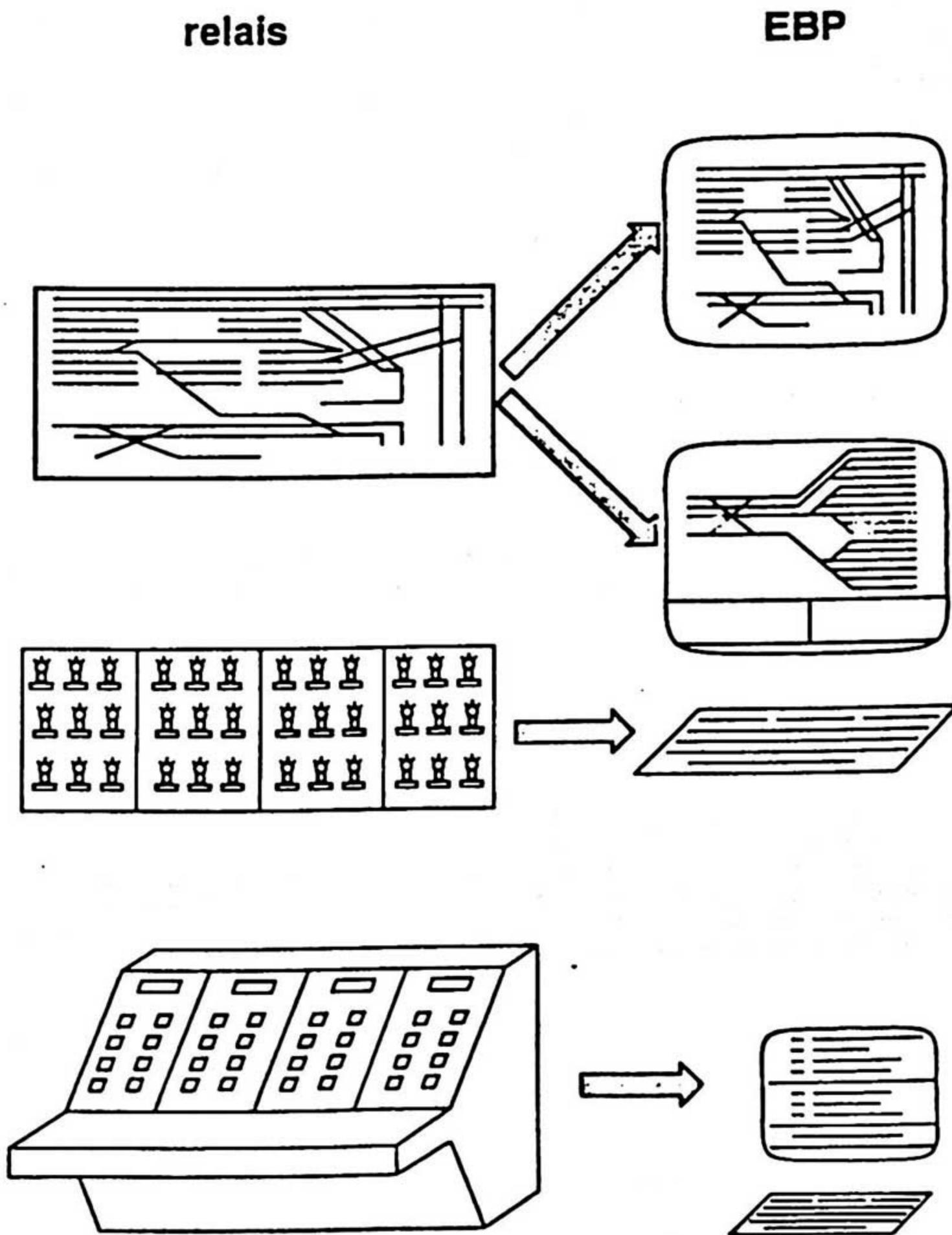
Dans le PLP, la technologie informatique remplace cet ensemble par un poste de travail constitué d'écrans couleurs et de claviers (EBP = pupitre de commande informatisé).

Classiquement, le poste opérateur comportera deux grands écrans graphiques couleurs et un écran alphanumérique.

Le premier écran graphique couleur (dit "vue générale") présente la configuration simplifiée des voies de la zone, le suivi des trains, le numéro des trains repéré géographiquement

et d'autres éléments de signalisation. Cet écran ne dispose pas de clavier et ne permet aucun dialogue. Il peut être commun à deux opérateurs.

Comparaison schématique entre la signalisation classique type "tout relais" et les postes à logique programmable avec pupitre de commande informatisé (EBP).



Un écran alphanumérique permet à l'opérateur de composer la route à suivre par le train. L'ensemble normal des circulations pourra être introduit au préalable par le service organisateur de la zone (Bureau du Mouvement).

Seuls, les mouvements particuliers, les manoeuvres ou les modifications apportées aux itinéraires préenregistrés nécessitent de ce fait l'intervention de l'opérateur.

Le deuxième écran graphique couleur (dit "vue de détail") permet à l'opérateur de visualiser une partie de la zone sur laquelle il travaille. En plus des indications déjà présentes sur l'écran "vue générale", il trouvera sur le deuxième écran une série de données complémentaires, telles que le n° et la position des aiguillages, le contrôle des passages à niveau, le contrôle de l'occupation de la voie...). Un dialogue est possible avec ce second écran afin de modifier la zone de travail, d'acquiescer des alarmes ou de lancer des commandes de secours.

Voici pour la partie "visible". A l'arrière du décor, la salle à relais classique et les câblages cèdent le pas aux ordinateurs et aux câbles à fibre optique. Installations extérieures et appareils de signalisation et de voie bénéficient aussi des techniques nouvelles.

Les relais sont remplacés par des ordinateurs et les unités réparties à l'extérieur sont reliés au système central par un réseau de fibres optiques.

Un ensemble de modules "intelligents" permet d'effectuer en campagne la communication optique de l'information, la commande des signaux, la commande des aiguillages, le comptage des essieux et des traitements locaux destinés à réduire la charge de l'unité centrale.

Les avantages de la nouvelle technologie

Ils sont nombreux : niveau de sécurité au moins équivalent à celui des meilleurs postes "tout relais", fiabilité accrue, coût de maintenance réduit, coût d'investissement inférieur à celui de la technique "tout relais", gain en personnel grâce à la concentration des postes et à l'ide qu'apporte la technique à la desserte, réalisation aisée et coût réduit en cas de modification des installations déjà en service, et enfin... assurance d'aborder le XXIe siècle avec des moyens performants et une technologie de pointe.

*
* *

A propos de la région de Saint-Ghislain

Travaux ferroviaires prévus

Le Poste à Logique Programmable de Saint-Ghislain, dont les équipements nécessiteront un investissement de 270 millions de francs, ne sera pas la seule modernisation prévue dans la zone dans les prochaines années. Des travaux d'aménagement et de restauration sont également prévus. La gare de Saint-Ghislain elle-même fera l'objet de soins attentifs : nouveaux parkings, renouvellement de la toiture, nouveaux sanitaires, buffet, salle d'attente et remise en état des quais. Des points d'arrêt comme Quaregnon, Jemappes ou Hainin bénéficieront, soit de la sonorisation, soit de nouveaux abris, soit d'une remise en état des quais.

* * *

Le trafic ferroviaire

Saint-Ghislain est une des gares voyageurs les plus importantes de la province du Hainaut : ainsi, 4076 voyageurs ont été pointés à la montée en une journée de semaine en octobre 1991. Par comparaison, Tournai en a enregistré 6165, Ath 5486, Mons 8194, La Louvière Centre 3219, et Charleroi-Sud 13.911 (record belge absolu : Bruxelles-Central avec 56.208 voyageurs).

Saint-Ghislain est une des six gares les plus importantes du pays pour le trafic des marchandises. Elle dessert d'importants clients comme les usines sidérurgiques Boël à La Louvière, les complexes carbo-chimiques Kémira et Carcoke à Tertre, ou les Forges de Clabecq, qui hélas, se battent aujourd'hui pour leur survie.

Mais il y a aussi des trafics plus pittoresques : ainsi, chacun sait que la colombophilie est une passion très répandue dans le Borinage, et St-Ghislain n'échappe pas à la tradition. Ainsi, depuis peu, les colombophiles de la région ont un contrat avec la SNCB : deux fois par semaine, un train entier de pigeons (jusqu'à 24 wagons) part pour Angoulême ou Orléans. Ce qui, au début, était un simple arrangement régional, est aujourd'hui une institution internationale : à présent, Allemands, Français ou Hollandais viennent à Saint-Ghislain profiter du train des pigeons voyageurs.

* * *

Le trafic des voyageurs sur la ligne 97 Mons - Quiévrain

Voici le nombre de voyageurs montés sur les divers points d'arrêt existant entre Mons et Quiévrain, par jour ouvrable de semaine (chiffres d'octobre 1991) :

| | |
|-------------|------|
| Mons | 8194 |
| Jemappes | 491 |
| Quaregnon | 730 |
| St-Ghislain | 4076 |

24 - TRANS-FER 83 - Infrastructure SNCB

| | |
|-----------|-----|
| Boussu | 294 |
| Hainin | 135 |
| Thulin | 317 |
| Quiévrain | 531 |

Aujourd'hui, le service omnibus entre Mons et St-Ghislain est assuré par les automotrices quadruples de la liaison IR Aéroport National - Bruxelles - Mons, prolongés à St-Ghislain en bout de parcours sous régime omnibus. A St-Ghislain, ces automotrices donnent actuellement correspondance avec une rame réversible M2, chargée de faire la navette avec Quiévrain.

Il est patent que la justification de l'électrification en cours entre St-Ghislain et Quiévrain est d'éviter le maintien en exploitation d'un parc diesel réduit dans une zone voyageurs par ailleurs entièrement électrifiée.

La section frontalière Quiévrain - Blanc-Misseron est aujourd'hui hors service. Le projet de démontage des quelque 800 mètres de double voie qui s'étendent entre les deux gares internationales a provoqué au début de cette année 1992 un tollé dans la région : on y caresse en effet l'espoir de voir un jour les TGV programmés par la SNCF entre Paris et Valenciennes prolongés jusqu'à Mons, via Blanc-Misseron et Quiévrain. Mais, il faudrait pour cela, outre l'accord de la SNCB, que la SNCF accepte d'électrifier le tronçon à voie unique de quelque 10 km situé entre Valenciennes et Quiévrain. Ce tronçon ne connaît actuellement plus de trafic voyageurs depuis belle lurette, mais n'est maintenu en exploitation que pour la desserte des industries embranchées, notamment l'usine ferroviaire de Blanc-Misseron. Jusqu'à ce jour, la direction parisienne de la SNCF s'est montrée très sceptique sur la rentabilité commerciale d'un tel investissement...

Quiévrain deviendra-t-il définitivement un cul-de-sac ferroviaire, après avoir été le premier point frontière ferroviaire franco-belge ? Nous devrions le savoir prochainement...

*
* *
*

Ligne 163 - Libramont - Bastogne (Nord) de nouveaux horaires au service d'hiver

Dans le premier supplément à l'indicateur officiel de la SNCB, daté du 27/9/92, et distribué aux seuls habitués (aucune publicité dans les gares), on peut lire dans un coin de page la mention suivante : "tous les trains de la relation Bastogne - Libramont et au-delà sont avancés de 7 minutes au départ de Bastogne (Nord et Sud)" et "à l'exception du L 7654 (A), tous les trains de la relation Virton - Bertrix - Libramont - Bastogne sont retardés de 7 minutes à l'arrivée à Bastogne (Sud et Nord)."

Aucune explication, aucune précision... la SNCB n'a même pas pris la peine de recomposer un tableau horaire clair : à l'heure de l'informatique, quand on sait qu'il n'y a que quelques manoeuvres à effectuer sur un clavier d'ordinateur

pour modifier un tableau, on peut en déduire l'intérêt résiduel de la SNCB pour cette ligne...

Nos lecteurs connaissent, eux, les raisons de cet allongement du temps de parcours entre Libramont et Bastogne. Depuis le printemps dernier, les trains de cette ligne sont obligés de réduire leur vitesse de 70 à 40 km/h sur près de 10 km du parcours vu le mauvais état de la voie ; les anciens horaires ne permettaient plus d'assurer la correspondance à Libramont avec les trains IC pour Bruxelles et Luxembourg.

La SNCB ne parvient manifestement pas à prendre de décision sur le maintien ou non en service de cette ligne, alors que les mandataires politiques régionaux commencent à se mobiliser pour le maintien en service "voyageurs" des lignes 165 Bertrix - Virton, 166 Dinant - Bertrix et 163 Libramont - Bastogne, à nouveau menacées par les projets de rationalisation de la SNCB.

Revenons aux "nouveaux" horaires si discrètement annoncés: dans la région, on avait fait remarquer que, si vraiment il fallait allonger les temps de parcours entre Bastogne-Nord et Libramont, on pouvait regagner du temps en réduisant le stationnement de... 7 minutes des autorails, prévu en gare de Bastogne-Sud : comment peut-on en effet justifier un tel laps de temps ? Les horairistes de la SNCB ne l'ont pourtant pas entendu de cette oreille et ont pris une mesure linéaire d'allongement du temps de parcours, au risque que les correspondances train/bus ne soient plus assurées dans la nouvelle gare de correspondance inaugurée à grands frais il y a quelques mois à Bastogne-Nord ; peut-être ne connaissent-ils pas la ligne, ...ou y a-t-il une raison impérieuse et cachée à ce très long stationnement à Bastogne (Sud) : un lecteur avisé pourrait-il nous éclairer ?

*
* *

Ligne 165 - Bertrix - Virton travaux d'aménagement en gare de Virton

Le TEC est en train de réaliser une gare d'autobus sur la place de la gare de Virton : une entreprise locale est en train d'y aménager une aire de manoeuvre pour autobus, des parkings et des quais de débarquement et d'embarquement pour les clients des transports en commun. L'investissement est de 6,5 millions de francs.

Espérons que ce ne sera pas un travail inutile et que la gare de Virton continuera à être desservie par les trains de voyageurs de la SNCB.

*
* *

Services voyageurs menacés de suppression

La signature entre la SNCB et le gouvernement, d'un contrat de gestion manifestement "taillé trop étroit" obligera la SNCB à de nouvelles économies. Déjà les services de la SNCB examinent comment rétrécir l'offre "voyageurs".

Dans les diverses déclarations et fuites provenant notamment des administrateurs de la SNCB, il est actuellement difficile de faire la part entre les véritables projets de la Société et les déclarations fracassantes destinées à faire pression sur le monde politique. Malgré cette absence de transparence - dont la SNCB est hélas coutumière - il nous semble que deux idées "font leur chemin".

Tout d'abord, la SNCB estime que l'offre voyageurs du week-end est le seul secteur dans lequel elle peut franchement faire des économies sans trop mécontenter la clientèle. Il faut donc s'attendre, en 1993 ou 1994, à un "aménagement" des actuelles cadences héritées du plan IC-IR, tout particulièrement le dimanche. Certains trains seraient carrément supprimés; pour d'autres relations, la SNCB aurait l'idée d'affréter des autobus "charters"... Ce n'est pas une idée neuve : elle trouva sa première application... vers 1935!

D'autre part, neuf lignes "voyageurs" sont actuellement dans le collimateur de la suppression pure et simple : six en Wallonie totalisant 205 km et 40 gares et 3 en Flandre, totalisant 82 km et 13 gares. Il s'agit des lignes suivantes :

Wallonie

- * 43 Liège - Rivage - Jemelle (en cours d'électrification) - actuellement, service omnibus cadencé toutes les deux heures + renfort aux heures de pointe.
- * 144 Gembloux - Tamines (ligne électrifiée avec service voyageurs en semaine aux heures de pointe).
- * 132 Charleroi - Couvin (actuellement service omnibus étoffé adapté aux besoins de la clientèle)
- * 163 Libramont - Bastogne (actuellement, service cadencé toutes les deux heures)
- * 165 Libramont - Bertrix - Virton (actuellement, service cadencé toutes les deux heures)
- * 166 Dinant - Bertrix (actuellement, service cadencé toutes les deux heures)

Flandre

- * 15 Mol - Hasselt (actuellement, service cadencé toutes les deux heures)
- * 52 Anvers - Boom - Puurs (ligne électrifiée jusqu'à Boom avec service omnibus cadencé horaire les jours ouvrables)
- * 82 Alost - Burst (service voyageurs en semaine aux heures de pointe)

N'y aurait-il aucune autre idée alternative à la SNCB que des suppressions de trains et de lignes dont le passé a démontré qu'elles se traduisaient invariablement et systématiquement par une perte définitive de clientèle et par un recours accru à la voiture particulière ?

NOUVEAU MATERIEL

**De nouvelles locomotives électriques développées en commun par
le SNCB et les CFL**

M. Charles-Léon Mayer, Directeur Général Adjoint des CFL, nous a confirmé récemment que la SNCB et les CFL ont mis au point une convention pour l'acquisition, l'utilisation et l'entretien en commun de locomotives bi-tension 3 kV continu/25 kV alternatif aptes à assurer le trafic sur le futur axe électrifié Athus-Meuse, et tout autant que sur l'axe Liège - Luxembourg, le jour où il sera électrifié lui aussi.

* * *

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR

Période de mai à octobre 1992

1/ SORTIES DE REVISION GENERALE

De l'AC Malines (HLE/AM/AR)

| | |
|-------------------------|---------------------------|
| 2378 - Ronet - 30.04 | 324 - Stockem - 29.07 * |
| 327 - Stockem - 30.04 * | 4402 - Merelbeke - 30.07 |
| 320 - " - 12.05 * | 2558 - Schaerbeek - 03.08 |
| 308 - " - 04.06 * | 325 - Stockem - 06.08 * |
| 317 - " - 05.06 * | 319 - " - 13.08 * |
| 314 - " - 10.06 * | 329 - " - 25.08 * |
| 310 - " - 18.06 * | 318 - " - 04.09 * |
| 313 - " - 24.06 * | 312 - " - 24.09 * |
| 321 - " - 30.06 * | 306 - " - 02.10 * |
| 322 - " - 06.07 * | 2382 - Ronet - 05.10 |
| 315 - " - 10.07 * | 331 - Merelbeke - 15.10 * |
| 326 - " - 22.07 * | 332 - " - 22.10 * |
| | 334 - " - 30.10 * |

* = Automotrices "Break" à composition portée à trois caisses

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

| | |
|---------------------------|---------------------------|
| 5129 - Hasselt - 05.05 | 7401 - Anvers-Dam - 17.07 |
| 5307 - Stockem - 15.05 | 5318 - Stockem - 12.08 |
| 7408 - Anvers-Dam - 20.05 | 8251 - Anvers-Dam - 21.08 |
| 8231 - Monceau - 02.06 | 6333 - Merelbeke - 14.09 |
| 8462 - Anvers-Dam - 16.06 | 7379 - Merelbeke - 02.09 |
| 1801 - Kinkempois - 01.07 | 7407 - Anvers-Dam - 30.09 |
| 5102 - Schaerbeek - 08.07 | 5403 - Stockem - 09.10 |
| 6324 - Kinkempois - 10.07 | |

28 - TRANS-FER 83 - Matériel SNCB

2/ MISES HORS-EXPLOITATION

- AM 343 (Kinkempois) : au 30.09.92 (accident à un PN à St-Ghislain - remise en service prévue mi-95 !)
- HLE 2020 (Ronet): au 01.10.92 (accident d'Hatrival)

3/ MISES HORS-INVENTAIRE

- HLE 2616 (Ronet): au 01.06.92 (accident du 02.02 à Châtelet)
- AM 058 et 099 (St-Ghislain): au 01.07.92 (revente à un réseau privé italien)
- AM 026 (Schaerbeek): au 17.07.92 (incendiée le 30.06.92)
- HLD 6265 (Merelbeke): au 01.08.92 (accident à un PN à Leupegem)
- AM 116 (Ronet): au 01.10.92 (accident le 22.07 à Marche-Lez-Ecaussinnes)
- AM 061 (St-Ghislain): au 1.10.92 (revente à un réseau privé italien)

4/ MUTATIONS

- HLD 6302 - 6309 : de Merelbeke vers Kinkempois (au 13.07.92)
- HLR 8417 - 8433 : de Montzen vers Anvers-Dam (au 15.09.92)
- AM 331 à 335 : de Stockem vers Merelbeke (au 28.09.92)
- 336 - 337 : de Kinkempois vers Merelbeke (")
- 354 à 364 : d'Ostende vers Merelbeke (")
- 405 à 415 : de Merelbeke vers Ostende (")

Mac' Machine (11/92)

Rappel des abréviations : HLD : locomotive diesel de ligne
HLR : locomotive diesel de manoeuvre
HLE : locomotive électrique
AM : automotrice électrique
AR : autorail diesel

Du nouveau au préméto de Charleroi

Le 28 août dernier, après des années d'atermoiements, on a assisté à un "bond en avant" dans l'exploitation du métro de Charleroi. Celui-ci s'est en effet étoffé de nouvelles sections, dont l'infrastructure était parfois prête depuis belle lurette, au point de faire partie des "travaux inutiles".

* Antenne de Gilly

Celle-ci est enfin opérationnelle depuis la station "Beaux-Arts", où un dispatching central métro a été installé, jusqu'à la station "Gilly" en passant par "Waterloo", "Samaritaine" et "Gazomètre", stations parachevées depuis quelques années, mais qui ont dû subir une remise en état complète, le vandalisme ayant fait son oeuvre...

* Antenne d'Anderlues

Celle-ci était opérationnelle depuis longtemps, à part la traversée de Marchienne-au-Pont. Depuis le 28 août, le dernier "morceau" du site propre intégral, sur le territoire de Marchienne-au-Pont, est mis en service : il comprend les stations "Providence", "Marchienne" et "Cartier",... avec un fameux "couac". Lorsque les plans du préméto furent dressés, un projet prévoyait le déplacement de la gare SNCB de Marchienne-au-Pont et son transfert vers le centre de la commune. C'est donc assez logiquement que la station pré-métro "Cartier" fut érigée sur le site prévu pour la nouvelle gare SNCB. Par la suite, la SNCB revint sur son projet tant et si bien que les deux gares, SNCB et TEC-métro, seront séparées par la Sambre et distantes de quelques centaines de mètres. Dommage pour l'interconnexion des réseaux...

* Fréquences et matériel

Ce sont évidemment les motrices "BN", progressivement renumérotées "7400" et équipées d'oblitérateurs "Camp" récupérés du réseau MIVG de Gand (1), qui assurent le service sur les antennes d'Anderlues et de Gilly. Les TEC doivent mettre en service une quinzaine de motrices "BN" pour couvrir l'exploitation. Sur la nouvelle ligne 54 Charleroi-Sud - Gilly, Une rame circule toutes les 5 minutes en pointe du matin et du soir (parfois en unité multiple !), toutes les 7 1/2 ou 10 minutes aux heures creuses. Sur l'antenne de Fontaine l'Evêque (lignes 89/90), la fréquence varie entre 10, 15 ou 30 minutes selon le moment de la journée. Unique au monde sans doute... les installations du métro sont fermées après 20 heures, crainte du vandalisme oblige : des autobus prennent alors le relais.

(1) - les machines à billets "Almex" ont fait place, sur les tramways, à des billets carton d'un voyage que le voyageur doit oblitérer lui-même à l'appareil. Les cartes "Inter" à cases ont aussi été adaptées à l'oblitération mécanique.

L'avenir du métro de Charleroi

Nous ne rappellerons pas ici les palinodies, hésitations et couacs en tout genre des hommes politiques et des dirigeants de la SRWT dans les quelques mois qui ont précédé la mise en service de l'antenne de Gilly et du site propre de Marchienne-au-Pont. Le diable est dans la bourse... régionale, et le bourgmestre de Charleroi, poussé par son électorat, s'oppose actuellement à de nouveaux travaux lourds sur le territoire de sa ville.

A la date d'aujourd'hui, il n'est pas facile de connaître les intentions exactes du Ministère Wallon des Transports pour les extensions futures du métro de Charleroi.

Nous avons pensé que la meilleure solution était de communiquer à nos lecteurs un résumé du rapport du bureau d'études Stratec, commandé par les autorités régionales et relatif à l'avenir du métro de Charleroi, tel qu'il a été dévoilé dans un article du journal "Le Soir" en date du 28 juillet dernier. Cette synthèse permet de se faire une idée des investissements qui restent à réaliser pour valoriser les travaux actuellement encore en chantier et pour doter Charleroi d'un réseau de transport en commun rationnel et de qualité.

Idées générales

Le bureau Stratec plaide pour la fermeture de la boucle centrale de Charleroi et pour une mise en service rationnelle de certaines antennes, par trams ou par bus. S'il faut accomplir la totalité de ce programme "minimum", c'est encore



près de 3 milliards qu'il faut consacrer au métro carolorégien. Fermeture de la boucle centrale en moins, on pourrait se contenter de 1,6 milliards. En toute hypothèse, en "resserrant encore les boulons", c'est à dire en s'en tenant aux indispensables parachèvements des travaux déjà réalisés et qu'il serait indécent de ne pas valoriser par une exploitation métro, sans autres engagements, et en consacrant 400 millions par an aux travaux à parachever (est-ce possible dans le contexte financier actuel ?), on ne peut espérer l'ouverture de nouvelles antennes avant 2 ou 3 ans.

La situation antenne par antenne

1.- L'antenne de Fontaine l'Evêque

Celle-ci est actuellement opérationnelle jusqu'à la station "Pétria". Il manque cependant actuellement 33 millions pour aménager la station "Cartier" à Marchienne-au-Pont. De plus, selon STRATEC, il faudrait que le métro "pousse" jusqu'à Anderlues, ce qui ne sera pas rentable, car la clientèle potentielle paraît insuffisante entre Fontaine et Anderlues. Ou alors, il faut simplement maintenir une liaison de service entre Pétria et le dépôt d'Anderlues, toujours voué au garage des trams.

2.- L'antenne de Gilly

Celle-ci est opérationnelle jusqu'à la station "Gilly". Il faut investir 360 millions pour achever les travaux entrepris sur les sections suivantes vers "Marabout" et "Sart-Culpart". Au-delà de "Sart-Culpart", 321 millions seraient nécessaires pour prolonger la ligne jusqu'à son terminus projeté, à "Soleilmont". Tout semble indiquer qu'on ira bien jusqu'à "Sart-Culpart" avec le temps et les moyens, mais le projet "Soleilmont" reste plus imprécis, même si tout le monde s'accorde à reconnaître que c'est à cet endroit que le métro devrait récupérer des voyageurs rabattus par bus de la périphérie (Fleurus, Farciennes, Wanfercée-Baulet).

3.- L'antenne de Montignies-sur-Sambre

Son sort est beaucoup plus compliqué à décrire. Actuellement, cette antenne est exploitable au départ de l'actuelle station "Waterloo" jusqu'à la station "Centenaire" via "Neuville", "Chet" et "Pensée" ; les spécialistes reconnaissent cependant aujourd'hui que cette antenne sera largement déficitaire, car la clientèle potentielle est quasiment inexistante. Quant aux travaux de prolongement actuellement entrepris jusqu'aux stations "Champeau" et "Léopold", ils nécessiteraient 370 millions pour être achevés. Par contre, on peut considérer comme "enterré" le projet de réalisation d'une dernière section jusqu'à la station "Corbeau" (185 millions). Celle-ci est d'autant plus inutile que la gare SNCB voisine de Châtelineau-Châtelet offre de nombreuses liaisons par heure avec Charleroi. Bref, la question que l'Exécutif devra trancher est : "va-t-on mettre en service le tronçon Waterloo-Centenaire terminé, et si oui, quand et à quel prix ?"

4.- L'antenne de Gosselies

La ville de Charleroi veut voir celle-ci exploitée par bus depuis sa brouille avec l'Exécutif Régional.

Pourtant, c'est l'antenne la plus facile à mettre en service dans un délai rapproché. Actuellement cette antenne est en partie utilisée par les tramways à vide qui vont garer au dépôt de Jumet. La solution la meilleure serait de tirer parti de la rénovation de la ligne tramway déjà réalisée depuis quelques années (2) ; il suffirait de procéder à l'exhaussement des voies tramway actuellement posées au centre de la Nationale 5, afin de les isoler de la circulation générale et d'améliorer ainsi la vitesse commerciale des tramways. STRATEC propose par ailleurs une solution pour exploiter rationnellement l'antenne à son extrémité de Gosselies, où les rues étroites rendent le passage des tramways malaisé. Il suffirait d'instaurer un sens unique pour le tramway : à la montée vers Gosselies, les tramways passeraient par la chaussée de Bruxelles jusqu'au lieu-dit "Carrosse" à la limite de Jumet et Gosselies, où ils emprunteraient l'assiette remblayée de la ligne de chemin de fer désaffectée 119, fileraient vers la gare SNCB de Gosselies désaffectée, puis repiqueraient en direction de l'ancien dépôt du Faubourg de Bruxelles. A cet endroit, ils pourraient effectuer leur manoeuvre de demi-tour afin de reprendre la direction de Charleroi via "le Calvaire" et le "Monument" à Gosselies. Coût de l'opération : 200 millions, boucle finale comprise.

5.- Et la boucle centrale ?

STRATEC propose que la boucle centrale, dont la ville de Charleroi ne veut plus entendre parler, soit achevée depuis la gare du Sud jusqu'à la station "Waterloo" par l'est. A l'heure actuelle, il faut 458 millions pour équiper la section "Waterloo" - "Parc" dont le gros oeuvre est achevé. Pour aller du "Parc" au "Sud", il faudrait encore trouver 929 millions supplémentaires pour la mise des trams en site propre intégral et la traversée de la Sambre.

Si on ne veut pas investir cette somme, plusieurs solutions alternatives moins coûteuses sont possibles : une première idée serait d'organiser une rupture de charge tram/bus à la station "Parc", qu'il suffirait d'équiper dans ce cas d'une petite gare "bus" de surface. On peut aussi prolonger les voies ferrées en surface de la station "Parc" jusqu'au rond-point Tirou, ou même jusqu'au au carrefour de la rue de Montignies, où on installerait une gare de bus. Autre

(2) - rappelons ici qu'il y a environ 5 ans, la SNCV avait dépensé plus de 100 millions de francs pour réaménager la ligne de tramway Charleroi - Gosselies : nouvelles voies, nouvelles lignes caténares, sous-station électrique flambant neuve et réfection de la route N5. Une fois terminée, l'infrastructure n'a jamais servi : le chantier presque terminé, la SNCV a décidé de... supprimer les trams qui circulaient sur cette ligne.

solution: on peut même installer les voies de tram en surface de la station "Parc" jusqu'à... la gare du Sud : l'idée n'est pas aussi irréalisable qu'on a bien voulu le dire...

6.- Antennes de Couillet et de Mont-sur-Marchienne

Sur ces deux antennes, il n'y a, selon STRATEC, aucun problème majeur pour faire une exploitation par autobus en site propre. Vers Couillet, les autobus pourraient rouler au milieu de la route de Philippeville (N 5) et gagner le rond-point de Couillet-Queue, à hauteur de la sortie du ring autoroutier. La mise en place de zones d'arrêt protégées et l'équipement des véhicules nécessiteront 60 millions.

Sur l'antenne de Mont-sur-Marchienne, il faudrait 80 millions environ pour adapter l'avenue Pastur en site propre pour bus et équiper les véhicules qui feront la navette jusqu'à l'ancien carmel.

On le voit, diverses options existent encore pour étoffer le mini-métro de Charleroi : tout dépendra de la bonne volonté des autorités locales et régionales, de l'argent qu'on voudra bien y investir, et aussi de l'attitude des syndicats du personnel roulant du TEC. On dit qu'actuellement, ceux-ci sont défavorables à l'exploitation par tramways : a-t-on pensé à leur montrer les réalisations "tramway" étrangères récentes de Grenoble, Nantes... ou Paris, où le tramway semble faire l'unanimité.

Mais pour cela, il faut des idées, une vision politique claire des enjeux du transport public de l'an 2000. A-t-on actuellement cette vision en Wallonie ?

* * *

Et la ligne de tram 90 Charleroi - Binche - La Louvière ?

Le TEC-Charleroi avait décidé qu'à l'occasion de la mise en service des nouvelles antennes du métro, il mettrait à exécution une idée vieille de deux à trois ans déjà et n'exploiterait plus la ligne 90 par tramway entre Fontaine l'Evêque, Anderlues, Binche et La Louvière, tout en transférant l'exploitation de la ligne au TEC-Hainaut.

Cette décision a été violemment contestée par le TEC-Hainaut, société-soeur du TEC Charleroi, chargée de l'exploitation des réseaux bus de Mons-Tournai et la région du Centre. La direction du TEC-Hainaut estimait qu'elle ne disposait pas de suffisamment de matériel autobus pour exploiter la ligne 90. TEC-Hainaut refusait également de reprendre l'exploitation du 90 par tramway, car cette société ne disposait d'aucune autre ligne de tram et estimait déraisonnable d'effectuer des investissements pour "maintenir en vie un bout de ligne de tram".

Le TEC-Hainaut a donc demandé et obtenu un sursis de quinze mois à la suppression des trams sur le "90", le temps de trouver une solution d'exploitation.

Aujourd'hui, le tram 90 est donc en sursis, jusque fin 1993 sans doute (3).

Voire... Les responsables communaux binchois et louviérois ont de leur côté manifesté leur indignation face au remplacement annoncé des trams de la ligne 90 par des autobus. Estimant que TEC-Charleroi pratique la politique du fait accompli, contraire au décret installant les sociétés régionales de transport, ils soulignent les avantages du tram 90. D'abord, il passe la plupart du temps en site propre dans les campagnes tout en desservant le centre des deux villes. D'autre part, l'infrastructure de la ligne 90 a été entièrement renouvelée, à grands frais, il y a environ six ans. Enfin, le matériel existe, en quantité surabondante.

Bien malin qui pourrait dire aujourd'hui si les trams circuleront encore au-delà de "Fontaine-Pétrie" vers Binche et La Louvière en 1994 : du côté du TEC-Hainaut, on continue à chercher des solutions pour exploiter la ligne par autobus ; ce n'est pas une mince affaire : une rumeur selon laquelle TEC-Hainaut affermerait la ligne 90 à un exploitant privé a provoqué des tensions sociales du côté des chauffeurs du TEC-Hainaut qui craignent de voir leur emploi menacé...

Affaire à suivre.

recension : R. Marganne

*
* *
*

Et à Bruxelles...

Une nouvelle prolongation de ligne de métro

La STIB vient de marquer son accord sur le tracé de la prolongation de la ligne de métro 1B jusqu'à l'hôpital Erasme à Anderlecht. Ce tracé comptera 2765 mètres, dont 1800 mètres en souterrain et 975 mètres en site propre et à l'air libre.

Trois stations seront prévues : "CERIA-COOVI", "Carence" et "Erasme-Erasmus". Un parking de dissuasion d'une capacité de 1400 véhicules sera prévu à proximité du grand Ring.

Le coût de ces travaux est estimé à 2,5 milliards de F. Les travaux pourraient débuter en 1994, pour une mise en service à prévoir en 1997.

recension : A. De Preter

(3) - Actuellement, la liaison directe à Anderlues par la chaussée de Mons entre la Fosse n°2 et le Monument est cependant définitivement hors service. Tous les trams font le "crochet" par Anderlues-Jonction.

Le GLT Jemelle - Rochefort, c'est fini...

Le constructeur du GLT (Guided light transit - transport léger guidé) a décidé de mettre fin à l'exploitation commerciale et touristique de ce véhicule hybride, qui était devenu une des attractions de la région de Rochefort.

Rappelons que le GLT est une sorte de "tram sur pneus" capable de circuler aussi bien sur route classique, en mode autobus à moteur diesel, que sur site propre bétonné, en mode guidé à traction électrique.

Sorti des ateliers BN, l'engin circulait depuis six ans, à titre expérimental, sur l'assiette aménagée et électrifiée de l'ancienne ligne 150 entre Jemelle et Rochefort. Il avait bénéficié d'aide financière de la part de la Région Wallonne, et l'ancien ministère national des Communications voulut en doter la ville de Mons.

Aujourd'hui, BN signale qu'il n'a pas renoncé à ce projet, mais que l'exploitation commerciale des deux prototypes entre Jemelle et Rochefort n'est plus à son programme.

Rappelons que le GLT n'a, à ce jour, fait l'objet d'aucune commande ferme, même si, selon BN, des acquéreurs potentiels continuent à marquer leur intérêt pour l'idée développée.

En attendant, les techniciens s'affairent toujours autour des deux prototypes, dans l'atelier de Jemelle, même si ces deux véhicules circulent de moins en moins...

*
* * *

A nos frontières

**A propos de la nouvelle relation germano-hollandaise
Aachen Hbf - Heerlen**

En page 82 de notre numéro 82, nous avons évoqué brièvement la nouvelle relation mise en service par la Deutsche Bundesbahn et les Nederlandse Spoorwegen entre Aix-la-Chapelle et Heerlen, en remplacement de la ligne directe Aix-la-Chapelle - Simpelveld - Schin-op-Geul - Maastricht.

Plusieurs de nos membres sont allés se rendre compte sur place de la nouvelle relation, et notamment MM. Broers de Den Haag, A. Ferrière de Malmédy et R. Radermecker de Micheroux. Voici une synthèse de leurs observations.

A Aix-la-Chapelle-Ouest, l'embranchement DB vers Simpelveld - Maastricht est aujourd'hui hors service : rails rouillés, végétation et branchages envahissant le site. Le

tronçon hollandais de Simpelveld (frontière) à Schin-op-Geul est abandonné : une amorce de démontage des voies est déjà réalisée en gare de Schin-op-Geul (1).

La section nouvellement parcourue qui se détache de l'artère électrifiée Aachen - Mönchen-Gladbach à la bifurcation de Herzogenrath ne doit pas mesurer plus de 300 à 400 mètres avant d'aboutir à la frontière germano-hollandaise.

L'état de la voie des premiers kilomètres de ligne sur parcours néerlandais est franchement médiocre. Au-delà de Landgraaf, où la ligne internationale rejoint la ligne électrifiée Kerkrade - Heerlen, la voie est parfaite.

La gare de Landgraaf n'a pas été rouverte à l'occasion de l'inauguration de la relation Aix - Heerlen : elle existait déjà depuis plusieurs années pour la ligne électrique Heerlen - Kerkrade. Par contre, elle a été munie d'un nouveau quai pour desservir la ligne internationale, et est maintenant dotée d'une configuration très particulière : située au droit de la bifurcation vers Kerkrade et Herzogenrath, elle dispose de deux voies à quai distantes de quelque cent mètres d'axe en axe... Il y avait sans doute place, à cet endroit, pour un faisceau marchandises destiné au défunt trafic minier d'une région jadis truffée de charbonnages.

Le matériel utilisé sur la ligne internationale, des autorails doubles de type DE 2, paraît bien vétuste (il date des années cinquante) et bien peu adapté au profil vallonné de la ligne : les autorails se traînent littéralement dans la rampe située entre Herzogenrath et Kohlscheid, de même que dans la courte montée vers Landgraaf.

Aller d'Aix-la-Chapelle à Maastricht en train n'est plus très performant depuis l'ouverture de la nouvelle relation Aachen - Heerlen. Celle-ci est en effet aujourd'hui desservie toutes les 90 minutes... et il faut changer à Heerlen !

*
* *
*

Une ligne française exploitée par les Chemins de Fer Luxembourgeois : le cas de la relation Esch-sur-Alzette (L) - Audun-le-Tiche (F)

Une ligne partiellement française, exploitée en trafic voyageurs par les Chemins de Fer Luxembourgeois ; une gare française exclusivement desservie par les CFL, avec titres de transport luxembourgeois... Voilà l'imbroglie juridico-administratif dénoué par les autorités luxembourgeoises pour rouvrir la ligne Esch-sur-Alzette (Grand-Duché) - Audun-le-Tiche (France) au trafic des voyageurs.

(1) - nos membres ont eu l'occasion de parcourir la ligne directe Aix-la-Chapelle - Maastricht en 1990, au cours d'un mémorable voyage dans la région, à bord de deux autorails série 46 de la SNCB.

Longue de 1,3 km en territoire français et de 1,7 km au Luxembourg, soit 3 km sur l'ensemble de son parcours, la ligne Esch - Audun, en dépit de son caractère modeste, marque une première européenne. Dans cette région transfrontalière, c'est un train luxembourgeois qui desservira une gare française, avec une exploitation purement CFL.

Exploitée en trafic voyageurs jusqu'en 1942, la ligne Esch - Audun a été réactivée en trafic voyageurs à la suite de négociations difficiles qui ont duré près de ... six ans. Côté grand-ducal, on estima qu'un certain potentiel de navetteurs habitant la région d'Audun-le-Tiche et obligés de recourir à la voiture individuelle pour rejoindre leur travail à Luxembourg-ville pourrait passer au train si l'on rétablissait le trafic des voyageurs sur cette courte relation ferrée, électrifiée et alors vouée au seul trafic des marchandises. Mais les contacts avec les autorités françaises s'enlisèrent compte tenu de la volonté des autorités de l'Hexagone de maintenir la souveraineté française sur toutes les voies ferrées situées sur le sol national.

L'idée fut relancée en 1990, après qu'un questionnaire distribué aux automobilistes franchissant la frontière à Audun-le-Tiche ait fait apparaître que 350 personnes au moins étaient prêtes à laisser leur voiture au garage si on leur proposait une liaison ferrée directe et attractive entre Audun et Luxembourg. La volonté luxembourgeoise d'alléger la circulation routière dans la capitale fit le reste et un arrangement fut trouvé entre les CFL et la SNCF ; la société française, fut, dit-on, très dure dans les négociations, y compris sur le montant de la redevance que les CFL devraient acquitter pour pouvoir exploiter le tronçon français de la ligne.

La ligne Esch - Audun-le-Tiche fut rénovée par la SNCF avec les deniers luxembourgeois pour un coût de 26 millions de LUF : rénovation de la voie, d'un pont, mise en place d'un quai à Audun-le-Tiche et construction d'un parking de 400 places. Ce sont aussi les CFL qui prendront en charge les frais d'exploitation de la ligne, de l'ordre de quelque 10 millions de LUF par an.

La ligne voyageurs rénovée a été mise en service le 27 septembre 1992 : elle est sous le contrôle de la cabine de signalisation CFL d'Esch-sur-Alzette. Depuis cette date, une dizaine de trains, assurés par automotrice électrique des CFL, quittent Audun-le-Tiche pour Esch-sur-Alzette (ou Luxembourg) ⁽²⁾ aux heures de pointe matinales et vespérales. Il n'y a pas de trains de voyageurs le dimanche.

Au niveau de la billetterie, seuls les billets luxembourgeois de service intérieur sont valables sur cette relation, et... pas question d'installer un guichet CFL sur le sol français, pour des raisons juridiques. Cette difficulté a finale-

(2) - départs d'Audun le Tiche pour Esch à 6.16, 6.40, 6.58, 7.27 (direct Luxembourg), 7.55, 17.35, 17.53 (direct Luxembourg), 18.20 et 19.06. Retours à Audun dans les mêmes tranches horaires. Les trains limités à Esch donnent correspondance directe, quai à quai, pour Luxembourg.

ment été contournée en vendant billets et abonnements dans les trains, et... chez certains commerçants de la région d'Audun-le-Tiche !

* * *

Un nouveau point d'arrêt à Howald

Non contents d'ouvrir une nouvelle relation voyageurs entre Esch-sur-Alzette et Audun-le-Tiche, les CFL ont aussi ouvert un nouveau point d'arrêt à Howald, dans la banlieue de Luxembourg, sur la ligne Luxembourg - Bettembourg. Une dizaine de navettes sont mises en service les jours ouvrables, depuis le 27 septembre, sur les 2 km qui séparent la gare de Luxembourg-ville et Howald.

Les CFL mettent donc progressivement en vigueur un vaste plan de réactivation de leur réseau de transports publics. Savez-vous que le nombre de trains de voyageurs a augmenté de 40 % sur le réseau intérieur luxembourgeois depuis le mois de juin 1992 ? Une évolution tout à fait à l'inverse de la politique que compte mener la SNCB dans le cadre de son fameux contrat de gestion. A méditer !

* * *

Le dernier train de minette en Lorraine française

Nous ne pouvions omettre de répercuter cette nouvelle, reprise à la Vie du Rail n°2352 du 2 juillet dernier.

En juin 92 en effet, la mine de fer française de Mairy, profonde de 240 mètres, a cessé son activité, mettant un terme définitif au trafic des lourds trains de minerai de fer expédiés par la gare de Tucquegnieux, en Meurthe-et-Moselle.

Rappelons, avec la Vie du Rail, que la minette de Lorraine, nom de baptême du minerai de fer de la région, a été extraite du sous-sol des départements français de la Moselle et de la Meurthe-et-Moselle pendant près de 150 ans. Elle a alimenté notamment la sidérurgie hennuyère et liégeoise. Les trains de minette ont fait les beaux jours des Compagnies françaises de l'Est et du Nord, et de la ligne Mézières - Charleville - Vireux-Molhain. Dans cette gare, les trains de minerai pour le bassin de Charleroi étaient dirigés vers Treignes, Mariembourg, Walcourt et Charleroi, tandis que les convois pour la région liégeoise étaient remis au Nord Belge en gare de Givet. A partir de 1939, pour des raisons d'ordre stratégique, les convois furent détournés par Ecouvieux - Larmorteau, revivifiant ainsi la célèbre ligne Athus-Meuse.

Comme il fallait trois tonnes de minette, assez pauvre en fer à vrai dire, pour produire une tonne de fonte, l'industrie belge en particulier et européenne en générale s'est progressivement tournée vers les minerais riches d'Outre-Mer dès les

années soixante, au moment où ceux-ci furent compétitifs. Le trafic du minerai de fer bascula progressivement sur d'autres lignes, ... mais c'est une autre histoire que nous espérons bien narrer un jour.

Entre-temps, la gare de Tucquegnieux, dont le nom était bien connu de bon nombre de cheminots du sud de la Belgique, est aujourd'hui désaffectée, et ses voies seront désélectrifiées et déferrées. Encore la fin d'une époque...

*
* *
*

Rions un brin...

Votre poisson ne peut plus prendre le train...

L'ancien service "SNCB-Colis", actuellement rebaptisé "ABX" arrête le transport du poisson frais, des crustacés et... des petits mammifères (sic) à la date du 1er septembre 1992.

La SNCB motive sa décision par un souci d'économies... et le manque de matériel adapté. Elle aurait dû équiper ses wagons et camions (elle ne disposait en fait que d'un camion frigorifique pour tout son réseau) aux normes européennes et les coûts en personnel auraient été trop élevés pour un trafic qui ne rapportait que moins de 5 millions de francs par an.

Plus de poisson frais, donc, sur les camions ABX !

Ceci nous rappelle une anecdote, qui fera plaisir aux cheminots liégeois. Naguère, du poisson frais était transporté notamment sur la ligne "de l'Amblève", Liège - Gouvy, par un train de voyageurs matinal, afin d'approvisionner les restaurateurs du coin. Au début, les caisses de poisson étaient déposées, à même le sol, dans le compartiment fourgon de la rame composée de voitures de type "M2" : ils voisinaient sacs de courrier et... journaux quotidiens. A la suite des protestations des voyageurs... et des lecteurs, qui n'appréciaient pas la senteur marine de leur quotidien favori, un fourgon à bagages supplémentaire, non occupé par le personnel, avait dû être attelé au train pour abriter le poisson...

R.M.

Maisons de commerce vendant tout ou partie du catalogue GTF

ASSORTIMENT ASSEZ COMPLET

*Musée des transports en commun du pays de Liège, rue Heintz, 4020 Liège (ouvert en saison samedis et dimanches après-midi)

*Jocadis, rue de Bruxelles 53, 1390 ENGHEN

ASSORTIMENT LIMITE

*MTUB, avenue de Tervuren 364B, 1150 BRUXELLES

*Chalet du CFV3V, route de Givet 49, 6370 MARIEMBOURG

125 ANS DE CHEMIN DE FER A KORTENBERG ET A ERPS-KWERPS

par Georges FERON

Lors de la période hollandaise de notre histoire nationale, de petites lignes ferrées de caractère industriel furent créées dans la région des charbonnages hennuyers. Le Gouvernement de l'époque fit entreprendre le creusement du canal de Bruxelles à Charleroi, essentiellement pour acheminer le charbon vers la Hollande.

Convaincus des avantages que présentaient les chemins de fer, M.M. Gray et John Cockerill suggérèrent au Souverain d'accorder la préférence au rail, mais ils ne furent pas entendus.

Survint alors la révolution de 1830. Nos voisins du nord prirent des mesures de rétorsion dont la plus sérieuse était le refus d'accès à l'estuaire de l'Escaut et de la Meuse. La création d'un réseau ferré s'imposa si l'on voulait sauvegarder l'indépendance de notre jeune nation. En plus, il était clair que cette solution était la seule pouvant être réalisée dans les délais les plus brefs.

Après d'interminables discussions à la Chambre et au Sénat, le plan des ingénieurs Simons et Deridder fut adopté à une confortable majorité.

Conformément à la loi du 1er mai 1834, l'Etat s'engageait à créer et à exploiter un réseau ferré reliant initialement les quatre points cardinaux avec Malines comme point central. La Belgique allait devenir le premier pays du continent européen à disposer d'un réseau ferroviaire structuré.

Le premier tronçon reliant Bruxelles Allée-Verte à Malines fut inauguré le 5 mai 1835 en présence de S.M. le Roi Léopold Ier (Malines-Anvers le 3 mai 1836, Malines-Louvain le 10 septembre 1837, Louvain-Tirlemont le 22 septembre 1837, etc...). En 1843, l'Etat avait réalisé le plan qu'il s'était fixé et l'initiative privée allait pouvoir prendre le relais.

Dans les grandes lignes, c'est ainsi que les choses se passèrent en Belgique mais dans la région de Kortenberg les problèmes ferroviaires constituaient le cadet des soucis des autorités et de la population locale. En cette matière, la capitale et les villes de Louvain et de Malines se substituaient encore longtemps aux communes situées dans le triangle.

Déjà en 1833, Louvain et Tirlemont avaient réagi aux projets d'établissement d'une ligne ferrée longeant leurs enceintes. Tirlemont était favorable, Louvain opposée. Les louvanistes estimaient qu'un chemin de fer ne se justifiait qu'aux endroits ne pouvant être desservis par la voie d'eau. En outre, la cité de Louvain disposait d'un canal la reliant à la ville de Malines et par conséquent, ses édiles estimaient que la liaison ferroviaire envisagée entre la Prusse et la Belgique devait être limitée entre la frontière et la ville de Louvain, à proximité du canal, sans aller au-delà.

Le Comte de Mérode, alors Ministre de l'Intérieur et le député local De Quirini, plaidèrent également en faveur d'une ligne de chemin de fer partant de Louvain vers l'est en remplacement de celle prévue au départ d'Anvers, mais ce projet fut rejeté.

Durant plus de vingt ans, de nombreux spécialistes allaient s'occuper d'une liaison directe par rail entre Bruxelles et Louvain. En 1837, le sieur Emile Verhaegen sollicita la concession d'une telle ligne qu'il souhaitait faire passer par Tervueren. Par la même occasion, il posait sa candidature pour la création d'une liaison directe de Bruxelles à Gand via Alost. En 1838, la ville de Tirlemont adressa une requête à S.M. le Roi Léopold I pour obtenir d'une part une liaison ferroviaire avec Namur et d'autre part une liaison directe avec Bruxelles en faisant remarquer que la désignation de Malines comme point central du réseau était une erreur. De son côté, Louvain voulait également une ligne de chemin de fer mais par un autre itinéraire. Vifquain, l'ingénieur bien connu, apporta son appui aux deux propositions.

Le Gouvernement décida que Namur serait relié au réseau par la ligne dite "du Midi". Les villes de Louvain et de Tirlemont mirent une sourdine à leur rivalité et se contentèrent provisoirement de leur liaison avec la capitale et la Prusse par la ligne passant à Malines.

En 1846, M.M. Du Vivier et Marchal proposèrent à nouveau de créer des liaisons ferroviaires directes entre Bruxelles et Louvain et entre Bruxelles et Gand via Alost afin d'accorder à Bruxelles la place qui lui revenait en tant que capitale. Face à toutes ces initiatives, Malines se démenait comme un diable dans un bénitier. L'année 1846 sera l'année record en matière de propositions et de demandes de concessions pour la ligne Bruxelles-Louvain qui nous occupe.

L'ingénieur Desart des Ponts et Chaussées posa sa candidature pour la ligne sans en préciser le tracé tandis que M.M. Grebon, Vandebossche et Drapier proposaient un train via Tervueren.

L'ingénieur Le Hardy de Beaulieu fut un des nombreux auteurs de plans pour une jonction Nord-Midi à Bruxelles. Il estimait en outre qu'un tel projet serait coûteux mais que le gain de temps réalisé pour joindre la Prusse, serait perdu à cause du détour à faire par Malines. Il préconisait donc une liaison directe de Bruxelles à Louvain par Kortenberg. L'entrepreneur des Travaux publics Troignée partageait ce point de vue. En 1846, il introduisit une demande de concession dans ce sens.

A cette époque un chemin de fer atmosphérique fut mis à l'essai en Irlande.

L'ingénieur Alexandre Vifquain, un parent de l'autre ingénieur Vifquain déjà cité, proposa de créer un chemin de fer semblable entre Bruxelles et Louvain.

Quand il réalisa que le système envisagé ne présentait que des inconvénients, il renonça au train à pression d'air mais il maintint sa demande en proposant une exploitation par locomotive à vapeur classique.

Dans les milieux gouvernementaux on se tâta en se posant mille et une questions quant à la solution idéale. Les propositions étaient des plus variées et les estimations des coûts vraiment ahurissantes. Dès lors, l'ingénieur Groetvaerts, ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées et auteur d'un projet de jonction Nord-Midi en 1852, fut chargé par le Gouvernement de passer tous les projets au crible et d'en extraire la proposition la plus acceptable.

En 1853, les citoyens Vangindertaelen et Dandelin introduisirent chacun une demande de concession pour une ligne transitant par Kortenberg.

Le dernier nommé démontrait en plus que le tracé passant par Tervueren serait onéreux parce qu'il exigeait, notamment la réalisation de deux tunnels.

En 1855, Vandebossche et Verhaegen, déjà cités, proposèrent de créer une ligne de chemin de fer de Bruxelles à Héverlee qui, raccordée à la ligne de Liège, transiterait par Louvain.

Le moins que l'on puisse dire est que ce projet n'enthousiasmait guère les Louvanistes. L'ingénieur Le Hardy de Beaulieu, proposa à nouveau une ligne par Kortenberg. Le Lieutenant-Colonel honoraire Outiès lui apporta son appui et proposa en plus d'infléchir le tracé de manière à épouser celui du canal à proximité de Louvain.

Les frères Waring du Londres, des amis de l'ingénieur Vifquain sollicitèrent une concession de 43 ans pour la ligne de Bruxelles à Louvain. Le Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions proposa le 20 juillet 1859 que la ligne soit réalisée par l'Etat en adoptant le tracé passant par Kortenberg.

Le Gouvernement demanda un crédit de 6 à 7 millions en précisant, par la même occasion, que les calculs de l'ingénieur Vifquain étaient plus proches de la réalité que ceux de l'ingénieur Grootaerts.

Le Gouvernement déclara également que la création et l'exploitation de la ligne incombaient à l'Etat car elle se trouvait au centre du réseau de l'Etat et constituait un chaînon important d'une relation internationale. La Chambre se déclara opposée à cette thèse.

En 1859, MM. Missale et Vifquain introduisirent une demande de concession. Ils proposaient de construire la ligne, d'en confier l'exploitation à l'Etat et de partager les bénéfices.

Le Gouvernement répliqua que si la ligne devait voir le jour, elle serait créée par l'Etat qui en assurerait nécessairement l'exploitation. MM. Detiège et Groulard sollicitèrent le prêt de quelques millions pour la liaison Aarschot-Diest, moyennant quoi, ils s'engageaient à réaliser la ligne Bruxelles-Louvain.

Une telle situation ne pouvait s'éterniser. Par la loi du 14 août 1862 le Gouvernement obtint les capitaux nécessaires à l'établissement d'une ligne à double voies de Bruxelles à Louvain via Kortenberg. Par la loi du 8 juillet 1865, un crédit supplémentaire de 2,8 millions de francs fut accordé.

La ligne fut mise en exploitation le 15 décembre 1866 pour les trains de marchandises et deux jours plus tard pour le service des voyageurs. A partir de ce moment, Malines n'était plus le centre du réseau.

Durant de nombreuses années Bruxelles, Malines, Louvain et Tirlemont avaient fait valoir des arguments pour ou contre la ligne. Lorsque les choses prirent une tournure favorable on se réveilla à Kortenberg et à Erps-Kwerps.

Vers 1850, MM. Hensmans et Schuermans, respectivement bourgmestre et échevin à Kortenberg demandèrent une gare pour leur commune et indiquèrent même l'endroit idéal pour la construction de celle-ci, c-à-d. à proximité de la commune de Nossegem. La gare fut édiflée à cet endroit en 1866.

Le baron Emile Snoy, bourgmestre d'Erps-Kwerps avait également proposé la construction d'une gare en faisant valoir les arguments de sa commune.

Le Gouvernement trancha la question par une solution à la belge, c-à-d. en fixant l'emplacement de la gare à un endroit pouvant satisfaire les parties en présence.

C'est sur le territoire d'Erps-Kwerps que la place de la gare et la gare de Kortenberg elle-même se situeraient. Situation qui durera jusqu'à la rectification des limites communales, réalisée quelques années avant la fusion. Erps-Kwerps obtint deux autres points d'arrêt, l'un à la hauteur de la Zavelstraat, comprenait un passage à niveau, deux quais et un modeste abri en planches. Quelques omnibus y avaient un arrêt facultatif. Il fut construit à la demande d'un haut dignitaire de la Cour, habitant un château tout proche.

L'autre halte qui portait un nom champêtre : "Olmenhoek", c-à-d le "coin des ormes" vit le jour en 1885 et fut pourvue d'emblée d'un bâtiment de gare aussi simple que classique. Le dernier chef de halte fut Monsieur Mathieu Van Bogaert. Le bâtiment fut rasé en 1985.

A l'époque de la création de la ligne, le Ministère des Travaux Publics publia un ordre de service prescrivant un certain type de construction pour les bâtiments des gares intermédiaires. Les trains s'arrêteraient du côté du bâtiment et là où cela ne serait pas possible, un pavillon serait érigé sur le quai du côté opposé. Ces édicules devaient être du type que l'on a pu voir à Nossegem jusqu'à un passé récent, soit plus cossus et vitrés comme il en subsiste un exemplaire à Veltem. Comme tant d'autres localités belges, Veltem, Kortenberg, Zaventem, Diegem obtinrent une gare classique du type précité, c-à-d à pignons espagnols.

A Kortenberg à la suite de ce que l'on appelle si souvent "modernisation", le bâtiment fut agrandi, et les pignons en escaliers disparurent, ainsi que le pavillon situé du côté de la Engerstraat, les toilettes, la cabine de signalisation et la passage à niveau.

Entre Schaerbeek et Louvain, il y avait des gares, des haltes et des points d'arrêt à Haren-Sud, Diegem, Zaventem, Nossegem, Erps-Kwerps, Olmenhoek, Beissem, Veltem, Herent et Wilsele (canal). La plupart des gares disposaient d'une ou de plusieurs voies d'évitement, d'une cour, d'un bâtiment à marchandises et souvent de voies de raccordement. On comptait de nombreux passages à niveau avec les inévitables pavillons de garde-barrières et les maisonnettes de route (terme disparu). De 1867 à 1898, le chef de gare de Kortenberg était également titulaire d'un bureau de poste.

La ligne fut électrifiée en 1955. Quasi tous les PN (passages à niveau) furent supprimés pour des raisons de sécurité et remplacés soit par des ponts soit par des passages sous-voies. A Kortenberg, une sous-station de traction fut construite.

Après 1926, le rail perdit graduellement le confortable monopole des transports qu'il avait connu depuis 1835.

Chaque fois que la situation du réseau s'aggrave, on prescrit des restructurations et des assainissements. Sur la ligne qui nous occupe, ces mesures ont laissé de vilaines cicatrices. Des gares furent déclassées, fermées ou démolies. Il n'y a quasi plus de raccordements industriels. Espérons que le plus dur est terminé.

Dans le passé et pas toujours lointain, de grands projets relatifs au rail provoquèrent régulièrement des remous, de l'inquiétude et parfois des manifestations.

Nous avons vu qu'à l'origine, les premiers projets de chemins de fer ne provoquèrent souvent que l'indifférence après des populations rurales. L'intérêt, la passion, voire la colère ne se déchaîneraient que plus tard quand elles seraient directement touchées. Ce n'est d'ailleurs qu'après la première guerre mondiale que le peuple allait obtenir le droit de s'exprimer et aurait ainsi voix au chapitre. Avant cette époque les grands problèmes n'étaient connus et discutés que par les grands de ce monde mais les conséquences, bonnes et mauvaises étaient le lot commun.

En 1846, un Xème plan "diabolique" provoqua pas mal de remous. Il s'agissait de l'établissement d'un chemin de fer atmosphérique entre Bruxelles et Louvain.

C'est encore l'ingénieur A. Vifquain qui était à la base de ce projet. Il s'inspira des plans de MM. Clegg et Samuda qui avaient installé un tel chemin de fer entre Dublin et Kingston. Avec ce système, les locomotives n'étaient plus nécessaires. Une conduite était placée entre les rails. Des machines fixes y comprimèrent l'air. La face supérieure présentait une ouverture, obturée par une lamelle de cuir bien graissée. Le premier véhicule était équipé d'un dispositif permettant de soulever cette lanière. A la même voiture était fixé un piston s'introduisant dans le tube. Sous l'effet de la surpression provoquée par l'air extérieur, le piston subissait une poussée dans le tuyau sous vide, faisant ainsi avancer le train. Le deuxième véhicule était pourvu d'un autre dispositif, permettant de refermer le tube en remettant la lanière de cuir en place. En 1848, Cockerill livra de telles voitures pour le chemin de fer de Paris à Saint-Germain en France.

L'ingénieur Vifquain prévoyait le terminus de cette fameuse ligne à Louvain, à proximité du canal. Mais en Belgique, ces idées ne dépassèrent pas le stade de projet. Son élaboration présentait trop d'inconvénients. Les obturations en cuir s'usaient à une allure inimaginable, les aiguilles constituaient des problèmes quasi insurmontables et enfin, les rats attirés par la bonne graisse dévoraient allègrement les pièces de cuir. Déjà le 31 décembre 1846, A. Vifquain renonça au projet initial et le remplaça par une demande de concession pour une ligne de chemin de fer utilisant de classiques locomotives à vapeur.

Vers la fin du XIXème siècle un autre projet grandiose mit les esprits en émoi. Ne proposait-on pas la création d'une ligne de chemin de fer électrique entre Bruxelles et l'Allemagne ? Une ligne TGV avant la lettre ! Pour des raisons d'économie (déjà) on envisageait de faire passer les trains rapides par le tronçon classique reliant la capitale à Louvain mais de cette dernière ville, une voie de chemin de fer rectiligne devait se diriger vers la frontière en passant par Visé. Inutile de dire qu'à Liège on ne décolerait pas face à ce cas de "lèse Cité Ardente".

Pourtant de nombreux parlementaires s'étaient prononcés en faveur de ce projet. En 1902, S.M. le Roi Léopold II se rendit en visite officielle chez son illustre cousin l'Empereur Guillaume II. Ce dernier informa notre souverain de ce qu'une guerre avec la France devenait inévitable. Qui ne serait pas avec l'Empire Germanique serait fatalement contre lui et traité en ennemi. Par la suite, S.M. le Roi Albert aurait à subir le même discours.

Les plans d'invasion de notre pays avaient été préparés de longue date. Les chemins de fer devaient y jouer un rôle im-

portant. Si la ligne à grande vitesse envisagée avait été réalisée, l'ennemi aurait pu atteindre le coeur du pays en train sans coup férir puisque en dehors de portée des canons de la place forte de Liège.

Durant la première guerre mondiale, l'autorité allemande fit réaliser la liaison ferroviaire de Aix à Tongres. Dès 1916, la ligne devint opérationnelle. La ligne à très grande vitesse resta dans les cartons pour ressortir régulièrement comme un autre monstre du Loch Ness.

Au début du XXème siècle, les plans pour une jonction Nord-Midi de l'ingénieur F. Bruneel furent approuvés. Ce plan fut réalisé mais ce n'est que le 20 décembre 1956 que S.M. le Roi Baudouin put inaugurer ce magnifique ouvrage.

Déjà en 1902, on avait envisagé de n'admettre que des trains électriques dans la jonction Nord-Midi à réaliser et cela afin d'éviter les inconvénients résultant de l'émission de fumée. Il était clair que l'échange des locomotives aux deux issues du tunnel provoquerait des pertes de temps assez importantes. Afin d'éviter cet inconvénient, l'ingénieur Carlier proposa en 1912 d'électrifier dans un rayon de 30 km toutes les lignes partant de Bruxelles.

L'ingénieur Deleu de l'Université de Louvain et la toute jeune firme ACEC appuyèrent ce projet, comme bien l'on pense. On envisagea le système à courant continu avec troisième rail et une tension de 1200 à 1500 V. Actuellement, nos trains électriques circulent à 3000 V continu.

Dans un passé encore assez récent, on envisagea un plan visant la pose de quatre voies partant de Bruxelles vers tous les azimuts jusqu'à 15 km de la capitale et de les prolonger par une troisième voie jusqu'à 30 km. Sur la ligne reliant Bruxelles à Louvain, il y aurait donc eu quatre voies de Bruxelles à Kortenberg et trois entre cette gare et Louvain. Une troisième voie fut effectivement posée entre Schaerbeek et Zaventem, mais depuis lors les données du problème se présentent autrement. Sans avoir été abandonné définitivement, il se trouve néanmoins relégué aux oubliettes.

Des études ont démontré que les localités desservies par des lignes de chemin de fer judicieusement exploitées avaient connu un développement significatif et que le chiffre de la population s'y était non seulement maintenu mais que bien souvent il s'était accru. Les entreprises locales connurent un développement comparable mais les changements constatés dans ce domaine sont d'une autre nature.

Dans cet ordre d'idées, examinons l'impact du rail sur les communes de Kortenberg, Erps-Kwerps et environ.

La lecture des nombreux ouvrages de Monsieur Henri Vanmoppen permet de se faire une idée assez précise à ce sujet.

A première vue, il semble que la création, en 1866, d'une ligne de chemin de fer traversant les communes de Kortenberg et d'Erps-Kwerps provoqua des réactions assez négatives de la part de la population. La noblesse, conservatrice de nature, vit l'introduction du rail d'un mauvais oeil car elle comprit que la main-d'oeuvre à bon marché dont elle disposait, allait trouver des possibilités mieux rémunérées dans les grandes villes et les centres commerciaux et industriels. Déjà en 1838 le député Comte de Mérode d'Everberg avait posé son veto à l'octroi de subsides aux chemins de fer de l'Etat.

Les classes les moins aisées crurent que le train allait perturber leur isolement. Comme en d'autres endroits, les

agriculteurs craignirent les effets néfastes du train diabolique sur la production laitière ou sur la ponte des poules.

Mais lorsque la ligne fut créée, on releva de profondes modifications dans l'habitat, les secteurs industriels, commerciaux, agraires mais aussi dans le domaine de la vie politique et religieuse.

Des habitations de plus en plus nombreuses furent construites le long des rues menant aux gares et haltes. Des quartiers résidentiels naquirent à Kortenberg et à Erps notamment à la Engerstraat et à la Chaussée de Malines. Des hameaux poussèrent comme des champignons comme à Edegem et à Schoonaarde et des rues s'étirèrent à l'infini comme les Zavelstraat, Kouterstraat et d'autres. Par suite de la présence du chemin de fer avec trois gares, haltes ou points d'arrêt, l'habitat prit un essor remarquable à Erps-Kwerps.

L'emploi subit des modifications significatives. Les journaliers et les domestiques gagnèrent mieux leur vie dans les entreprises de Zaventem, Haren, Diegem, Schaerbeek et Louvain. Dès 1868, les chemins de fer de l'Etat créèrent l'abonnement à la semaine permettant une navette à bon marché.

De nombreux cheminots s'établirent à Kortenberg et environs où ils furent à la base de la structuration de la classe ouvrière.

Le rail assura aussi la rénovation de l'agriculture en permettant par exemple les envois massifs de pommes de terre depuis la gare de Kortenberg et la réception du charbon nécessaire.

Grâce au train, les petits paysans purent se rendre chaque jour à Bruxelles pour y vendre les produits de la ferme.

Le chemin de fer fut aussi le véhicule d'idées nouvelles dans les domaines de la politique et de la religion mais ceci pourrait faire l'objet d'une autre étude.

Sources :

1. "Histoire des chemins de fer belges" par Ulysse LAMALLE.
2. "Mechelen. Leuven. Tienen en retour", Standaard Boekhandel.
3. Les nombreux livres et articles de Monsieur Vannoppen.
4. Documents personnels.

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 1993, 210FB pour les membres belges, 320 FB 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**

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

| |
|--|
| Cologne et son marché de Noël samedi 19 décembre 1992 |
|--|

Nous avons le plaisir de vous inviter à rallier Cologne avec nous... en train, à l'occasion du Marché de Noël.

Comme partout en Europe, la fête de Noël est célébrée avec faste mais aussi recueillement dans l'Allemagne rhénane. Elle a cependant à Cologne un relief particulier : elle est notamment précédée à Cologne d'un "marché de Noël", qui attire beaucoup de visiteurs étrangers. Le samedi 19 décembre, tous les magasins du centre ville - un vaste piétonnier - d'ordinaires fermés le samedi, sont ouverts et proposent une animation... et des prix intéressants. Sur la grand-place, une série d'échoppes proposent des produits traditionnels d'artisanat et de bouche. Enfin, une ambiance de circonstance règne dans les rues : chanteurs, théâtre de rue...

Nous vous proposons de passer une journée de détente en rejoignant Cologne en train selon les modalités suivantes.

Horaire de la journée : rendez-vous dans le train IC 413 départ Ostende 6.34, Bruxelles-Midi 7.43, Liège 9.00, Verviers 9.20 où des places seront réservées (nous vous proposons par ailleurs un billet "parcours d'approche" couvrant le trajet aller-retour en 2e classe de toute gare belge à la frontière germano-belge). **Arrivée à Cologne Hauptbahnhof à 10.38.**

Nous laissons la journée à l'initiative de chacun. Néanmoins, nous proposons, pour ceux qui le souhaitent et sur réservation sur bulletin d'inscription :

* une visite guidée de la ville de Cologne en autocar, avec guide francophone (durée : ± 2 heures) (prix : 300 BEF pour les adultes, 250 BEF pour les enfants de moins de 12 ans).

* un repas de midi rhénan typique dans une brasserie de Cologne. Menu de circonstance : jarret de porc, choucroute et purée, au prix de 400 BEF, TVA et service compris, boissons en sus.

Le shopping sera évidemment possible toute la journée ainsi que la visite des plus beaux monuments du centre ville (Cathédrale, Musée Romain-Germanique, musées d'art)... ou la visite du somptueux réseau de tram de la ville (une carte libre-parcours individuelle ou familiale peut être acquise sur place auprès de l'entreprise de transport).

Le rendez-vous pour le retour est fixé dans le train IC 434 départ de Cologne Hauptbahnhof à 18.17, arrivée Verviers 19.24, Liège-Guillemins 19.42, Bruxelles-Midi 20.55, Ostende 22.09.

Nos prix

forfait "marché de Noël" comprenant le parcours en train sur le réseau de la Deutsche Bundesbahn de la frontière germano-belge à Cologne aller-retour, les frais d'organisation et la TVA :

adulte : 500 BEF
 enfant 4 à 12 ans : 250 BEF
 cheminot muni d'un billet de service valable en
 Allemagne : 75 BEF
 enfant moins de 4 ans : gratuit

Suppléments en option selon votre goût :

* Si vous ne disposez pas de libre-parcours sur le réseau ferroviaire belge, vous avez besoin d'un billet "parcours d'approche" valable de toute gare belge à la frontière germano-belge, que nous pouvons vous fournir au prix forfaitaire de 330 BEF par personne adulte ou enfant de plus de 6 ans (rappelons que les enfants de moins de 6 ans sont transportés gratuitement en Belgique, alors qu'en Allemagne, les enfants de 4 à 6 ans doivent payer leur place).

* repas de midi rhénan : 400 BEF

* visite guidée en français et en autocar de Cologne :

adulte : 300 BEF
 enfant : 250 BEF.

Pour vous inscrire...

Votre inscription doit nous parvenir le plus tôt possible et au plus tard le 7 décembre prochain en envoyant le bulletin de participation ci-joint à l'adresse qui y est indiquée, et en faisant simultanément le paiement correspondant, selon l'une des modalités indiquées.

Une circulaire de confirmation, ainsi que vos billets vous parviendront par voie postale dans la semaine précédant le voyage.

Prochain voyage à l'étranger, organisé par le GTF asbl

Nous avons l'intention d'organiser un voyage à l'Île de Man pendant le "pont" de l'Ascension 1993, avec départ le mardi 18 mai en soirée, et retour le lundi 24 mai en matinée. L'Île de Man, qui se trouve "entre" la Grande Bretagne et l'Irlande, regorge de trésors ferroviaires, et 1993 est l'année du 100e anniversaire du "Manx Electric Railway".

Pour recevoir en priorité une circulaire expliquant les modalités de ce déplacement, sans engagement de votre part, envoyez dès maintenant une enveloppe timbrée à 15F, rédigée à votre nom et adresse et portant dans le coin supérieur gauche la mention "Île de Man" :

notre adresse : GTF asbl, c/o Monsieur Jean Laterre, rue de Marchienne, 68 à B - 6110 MONTIGNY-le-TILLEUL.

| | |
|---|---------------------------------|
| date rentrée | n° inscription |
| cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir. | |
| BULLETIN DE PARTICIPATION | Cologne Marché de Noël 19.12.92 |

A renvoyer avant le 07.12.92 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.....

*inscris au voyage "marché de Noël" à Cologne (19.12.92)

(inscrivez le nombre dans les cases)

| | | |
|--------------------------|--|-------|
| <input type="checkbox"/> | forfait adulte(s) à 500 BEF | |
| <input type="checkbox"/> | forfait enfant(s) 4 à 12 ans à 250 BEF | |
| <input type="checkbox"/> | enfant(s) de moins de 4 ans (GRATUIT) | |
| <input type="checkbox"/> | repas de midi à 400 BEF | |
| <input type="checkbox"/> | parcours d'approche SNCB 2e cl. à 330 BEF | |
| <input type="checkbox"/> | visite Cologne car adulte à 300 BEF | |
| <input type="checkbox"/> | visite Cologne car enfant 4 à 12 ans à 250 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 LIEGEL (évittez 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)

Si vous prenez le train à Liège-Guillemins ou Verviers, cochez la case ci-contre SVP. Merci. =====>

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, de la Deutsche Bundesbahn 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.
 - * le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus ; nous ne contrôlons pas les présences après chaque arrêt.

Le GTF asbl vous remercie de votre confiance et de votre sérieux.