

BELGIQUE - BELGIË

P.P.

LIEGE X

9/406



transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 86 - Mai 1993 - 60 BEF

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

S O M M A I R E

Numéro 86

Seizième année

mai 1993

Activités du GTF asbl	
Trans-fer hors série [NOUVEAUTE]	
"Les frontières électriques de la SNCB"	3
GTF-Distribution	6
Nouvelles de la SNCB	
Infrastructure SNCB	
La SNCB par ligne	9
Matériel roulant SNCB	29
Dossier historique	
Le patrimoine historique de la SNCB	31
Souvenirs liégeois du trolleybus 22	36
Divers	
Prochaines commémorations en région liégeoise	42
TGV Eurostar : marketing & tarification	43
Projets du TEC-Charleroi	45
Encarts - prochains voyages	
Tour électrique de la province de Liège	
Le GTF asbl à Berlin	

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 LIEGE1.

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

Trans-Fer passe à la couleur...



Une nouvelle édition hors série
de Trans-Fer

**"Les frontières électriques
de la SNCB"**

A la demande générale, nous sommes "passés à la couleur" pour notre nouvelle édition, qui vient de sortir de presse.

Jugez plutôt.

Ce nouveau numéro hors série et hors abonnement de Trans-Fer traite des frontières électriques de la SNCB...

Sous ce titre un peu mystérieux se cache d'abord un exposé historique des raisons pour lesquelles la SNCB a choisi, pour l'électrification de son réseau, la technologie du courant continu à la tension de 3000 volts, alors que nos voisins hollandais utilisent le 1500 volts, allemands le 15000 volts alternatif 16 2/3 Hz, les Luxembourgeois et Français ayant de leur côté adopté le 25000 volts alternatif à la fréquence industrielle.

Puis, nous faisons le tour de tous les points de contact entre le réseau électrifié de la SNCB et ses homologues néerlandais de Roosendaal et Maastricht, allemand d'Aachen Hbf, luxembourgeois de Luxembourg-gare et triage, français d'Athus, Jeumont, Quévy et Mouscron, en décrivant les solutions techniques imaginées pour "passer d'un courant à l'autre", aussi bien pour les engins de traction que pour l'infrastructure : locomotives bi-, tri- et quadritension, gares bicourant ou jonctions de pleine voie. L'avenir est évoqué avec les solutions prévues à Montzen, Rivage, au sud de Dinant sur l'Athus-Meuse, à Froyennes sur la ligne Tournai - Lille et pour le TGV... De nombreuses photos noir et blanc et couleurs illustrent un exposé qui a pris le parti de vulgariser la matière : pas besoin de connaissances particulières en électricité pour lire cette plaquette...

Enfin, dans un tableau très complet, nous donnons la liste chronologique de toutes les électrifications intervenues sur le réseau belge à ce jour.

Trans-Fer hors série "les frontières électriques de la SNCB" est préfacé par M. Van Wouwe, Directeur Général de la SNCB.

*
* *

Trans-Fer "Les frontières électriques de la SNCB" compte 64 pages papier glacé au format A5, et quarante photos dont 17 en couleurs, couverture en quadrichromie.

PERIODIQUE TRIMESTRIEL

NUMERO HORS SERIE

LIEGE X

transfer

HISTOIRE
ET ACTUALITES FERROVIAIRES
BELGES



EDITIONS
GTF
ASBL

Les frontières électriques
de la SNCB

Trans-fer hors série "Les frontières électriques de la SNCB"

notre prix

envoi en Belgique : 460 BEF + 20 BEF (port) = 480 BEF

envoi à l'étranger : 460 BEF + 40 BEF (port) = 500 BEF

pour commander : deux méthodes possibles :

PAR VIREMENT

si vous habitez la Belgique, faites votre virement au compte
240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1.

si vous habitez l'étranger, faites un versement à notre CCP
Bruxelles 000-0896641-70 GTF asbl-Editions, BP 191, B-4000
Liège 1 ou envoyez-nous un Eurochèque garanti

PAR CARTE DE CREDIT "VISA" ou "EUROCARD"

il vous suffit de nous envoyer le talon ci-après par la poste
(GTF asbl-Editions, BP 191, B-4000 Liège 1) ou par fax
(071/51.66.03).

BON DE COMMANDE PAR CARTE DE CREDIT

Je soussigné

Rue..... N°.....

Code postal..... Localité.....

commande 1 ex. de Trans-Fer "Les frontières électriques de la
SNCB" au prix de :

envoi en Belgique : 480 BEF (*)

envoi à l'étranger: 490 BEF (*)

et autorise le débit de ma carte VISA - EUROCARD (*)

N° _____ EXP _____

date

signature

(*) = biffez mention inutile

Avis de recherche

150 ans : Liège - Cologne

En automne prochain, la SNCB et la Deutsche Bundesbahn fêteront le 150e anniversaire de la première liaison internationale par voie ferrée du continent : la ligne Liège - Verviers - Aix-la-Chapelle - Cologne.

Le GTF asbl s'associera évidemment à cette commémoration, notamment par l'édition d'une étude historique et d'actualité sur la ligne Liège - Cologne.

Nous recherchons toute photo noir-et-blanc ou couleurs, ou toute diapositive relative aux bâtiments de gare anciens ou actuels (côté voies) de l'axe Liège - Cologne, parcours belge ou allemand, tout document photographique sur les ouvrages d'art, et évidemment tout document photographique utile sur les locomotives et trains qui ont circulé jadis ou circulent encore aujourd'hui sur l'axe Liège - Cologne. Toute étude ancienne sur le sujet sera aussi la bienvenue. Si vous souhaitez apporter votre contribution en rédigeant un texte relatif à ce sujet, vous êtes aussi le bienvenu.

Tout document que vous voudrez bien nous transmettre sera traité avec le plus grand soin, publié avec mention de la source, et vous sera retourné après utilisation avec un exemplaire numéroté et dédié de la plaquette GTF asbl en préparation.

Veillez transmettre tout document photographique ou toute autre proposition de collaboration à GTF asbl - service historique, boîte postale 191, 4000 Liège 1. Un accusé de réception vous confirmera la bonne arrivée de votre envoi. Merci. A suivre...

*
* *
*

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-Per. Vous pouvez aussi passer commande en nous écrivant à l'adresse précitée et en nous donnant autorisation de débit de votre carte Visa ou Eurocard (précisez bien votre n° de carte et sa période d'expiration, datez et signez).

Le printemps a apporté sur le marché plusieurs éditions nouvelles touchant au monde ferroviaire. Nous vous en proposons ci-après une sélection. Les articles ci-après peuvent nous être commandés jusqu'au 30 juin 1993. Livraison en juillet ou août, sauf imprévu chez l'éditeur.

=> 150 ans de rail à Charleroi

A l'occasion du 150e anniversaire du rail à Charleroi, l'AFCC, en collaboration avec le PFT, publie un ouvrage monumental d'histoire et d'actualité sur le rail au pays de Charleroi.

Au sommaire, non moins de 15 chapitres : une introduction sur la ville de Charleroi en général, l'histoire du chemin de fer dans la région depuis les origines jusqu'à nos jours, une présentation des grandes gares de la région (Charleroi-Sud, Châtelet et Monceau), l'histoire du tramway à Charleroi, les constructeurs ferroviaires de la région, les clients du chemin de fer (les charbonnages et la sidérurgie) et ses fournisseurs: les ACEC.

Un ouvrage de 270 pages au format A4, broché, et illustré de quelque 200 photos en noir et blanc.

prix : 850 BEF + frais d'envoi/enveloppe anti-chocs (140 BEF)
= 990 BEF
(étranger : frais d'envoi portés à 250 BEF).

=> Charleroi-Sud. vision 2000

Publié également par l'AFCC, il s'agit d'un mémoire rédigé par une étudiante en architecture, qui retrace le passé, le présent et l'avenir du site autour de la gare de Charleroi-Sud. L'étude retrace le contexte urbanistique et ferroviaire de Charleroi, puis étudie le site de Charleroi-Sud (bâtiment voyageurs et abords, transports publics...), et fait des propositions de développement de ce site.

prix : 400 BEF + frais d'envoi enveloppe matelassée (90 BEF)
= 490 BEF
(étranger : frais d'envoi portés à 120 BEF).

=> La ligne de chemin de fer n°128 Ciney - Yvoir. Histoire et documents, par Jean-Pierre HAMBLENNE, éd. Altaïr.

C'est une petite ligne de province, sans importance diront certains. Mais elle traverse l'une des plus belles régions de Belgique, la vallée du Bocq. Trafic voyageurs jusqu'en 1960, transport de pierrailles jusqu'en 1982, elle a connu une activité intense. L'un de ses tunnels a servi de refuge à Hitler et Goering durant l'invasion de 1940.

Dans cet ouvrage de 134 pages, en offset simplifié avec illustrations en noir et blanc, l'auteur tente, photos et documents à l'appui, de mieux la faire connaître, en racontant son histoire depuis les premiers projets au milieu du XIXe siècle jusqu'à ce jour.

prix : 295 BEF + 40 BEF (envoi) = 335 BEF
(étranger : frais d'envoi portés à 50 BEF).

8 - TRANS-FER 86 - Activités GTF asbl

=> Le rail au Congo belge - tome I (1890-1920)

Une nouvelle édition de la Maison bien connue Ediblanchart. Au sommaire, la géographie et l'histoire du Congo Belge, l'organisation générale de ses transports, les lignes de chemin de fer, la construction des différents réseaux et les troupes de chemin de fer. Un ouvrage très fouillé de 400 pages, avec un millier d'illustrations.

prix : 2400 F + 270 BEF (envoi par recommandé sous boîte antichocs) = 2670 BEF
(étranger : frais de port portés à 430 BEF).

=> Série de 9 cartes-vues en couleurs des Editions du Cabri (réf. Cabri TF86)

Sujets : autorail SNCF Picasso au tunnel d'Anseremme (ligne 154), motrice SNCV S 9745 et remorques sur la ligne Bruxelles-Alost, autorail SNCB 4505 sur le viaduc de Thanville, motrice STIC 422 et remorque à Taillis-Pré sur la ligne 7 Charleroi-Fleurus, motrice SNCV S 9045 à Carnières sur la ligne 31 Anderlues - Maurage, autorail SNCF X 2853 à Remonot (ligne Besançon - Le Locle), automotrice ABDe 4/4 et remorque des NStCM sur la ligne Nyon - St-Cergue, automotrice BDEeh 4/4 des AOMC à Champéry, aquarelle d'une automotrice des Chemins de Fer Fribourgeois.

prix par série indivisible de 9 cartes-vues : 180 BEF + 30 BEF (envoi) = 210 BEF
(étranger : frais d'envoi portés à 40 BEF).

=> La jonction Nord-Midi 1952-1992 par P. Jacops (éd. JENKA)

Un ouvrage de 150 pages, illustré de quelque 120 photos, et de différents plans. Une histoire complète de ce tunnel ferroviaire à trois pertuis qui permet aux trains de traverser Bruxelles de part en part depuis 1952. Une évocation de tous les types de trains qui ont traversé ou traversent la jonction. Ce livre existe en version française ou néerlandaise (à préciser à la commande).

prix : 650 BEF + 90 BEF (envoi) = 740 BEF
(étranger : frais d'envoi portés à 120 BEF).

=> NMBS type 51 par Hugo de Bot (éd. Historail)

Un ouvrage format A4 en néerlandais, de 126 pages, consacré à l'histoire exhaustive et à la description technique des locomotives-tender à vapeur série 51 de la SNCB, destinées au manoeuvres et construites entre 1866 et 1906. La dernière de ces machines, dont certaines émigrèrent en Chine, fut arrêtée à Monceau en 1961. Nombreuses photos inédites en noir et blanc.

prix : 795 BEF + 90 BEF (envoi) = 885 BEF
(étranger : frais d'envoi portés à 120 BEF)

La SNCB par ligne

Ligne 42 - Rivage - Gouvy : l'argent est là pour l'électrification...

La Communauté Européenne a donc débloqué un crédit de 420 millions de francs pour l'électrification de la ligne Rivage - Gouvy ; le gouvernement luxembourgeois en a débloqué 150 millions. Les 270 millions restants résulteront de l'apport de la SNCB.

Le 29 janvier dernier, le conseil d'administration de la SNCB a programmé les investissements comme suit sur la ligne 42 : 45 millions en 1993, 281 millions en 1994, 291 millions en 1995 et 203 millions en 1996, la mise en service de la traction électrique étant prévue pour le mois de septembre 1996.

Rappelons quelles seront les caractéristiques de cette ligne, une fois électrifiée :

- * électrification en 25000 volts alternatif monophasé

- * exploitation à simple voie, sauf sur les sections Rivage - Aywaille et Vielsalm - Gouvy qui resteront à double voie. Des possibilités de croisement seront ménagées en gare d'Aywaille, de Stoumont, de Trois-Ponts et de Vielsalm.

- * la vitesse de référence restera fixée à 90 km/h pour le trafic "voyageurs" et 80 km/h pour le trafic de marchandises : la ligne sera apte au trafic "D4" (22,5 tonnes par essieu). Toutefois, la signalisation sera montée pour une éventuelle circulation des trains à 120 km/h : il s'agit de réserver l'avenir au cas où la SNCB et/ou les CFL décideraient de mettre un ligne un matériel "voyageurs" à caisses inclinables (du type italien "Pendolino" par exemple), qui permettrait de corriger, pour les voyageurs, l'insuffisance de dévers de la voie dans les nombreuses courbes que compte la ligne.

- * la distribution des billets à voyageurs sera maintenue dans les gares de Rivage, Aywaille, Trois-Ponts, Vielsalm et Gouvy, qui bénéficieront du nouveau système d'émission des titres de transport de type "Sabin".

Une dernière particularité technique de la ligne 42... Savez-vous que, depuis la mise à voie unique de la section Aywaille - Trois-Ponts, les trains du sens Trois-Ponts - Liège circulent sur la voie unique sous le régime de "contre-voie" : présentation du chevron de prise à contre-voie à la sortie de

Trois-Ponts, signalisation à droite, feux clignotants, chevron de retour à voie normale à l'entrée d'Aywaille. Il semblerait que cette solution ait été adoptée pour des raisons d'économie... (1)

d'après l'Avenir du Luxembourg - 8/4/93
recension : J.C. Léonard

*
* *

Ligne 43 - Liège - Rivage - Jemelle : mise en service de la traction électrique

La mise sous tension de la ligne 43 entre Angleur et Marloie a eu lieu le lundi 26 avril 1993. La mise en exploitation commerciale de la traction électrique a eu lieu le dimanche 23 mai 1993.

La SNCB met ainsi un terme à d'interminables travaux d'électrification, entrepris il y a quasiment une dizaine d'années et qui auront coûté en tout quelque 1 milliard 520 millions. Rappelons que la ligne 43 a été mise à voie unique entre Bomal et Marloie, avec maintien d'un évitement en gare de Melreux-Hotton. Cette solution, fort à la mode il y a quelques années dans les bureaux du département Infrastructure du District Sud-Est, permettrait à la SNCB, dans ce cas d'exploitation à voie unique de cette section de la ligne 43, d'économiser 516 millions de francs en charge d'investissements (économie de renouvellement de la seconde voie supprimée et de son électrification) et 16 millions par an en coûts d'entretien. La SNCB indique que la capacité de la ligne 43 après mise à simple voie du tronçon Bomal - Marloie avec évitement à Melreux-Hotton, est de 65 trains par période de 20 heures.

Assez curieusement, le tunnel de Sy, situé à quelques kilomètres au nord de Bomal, point de départ de la section à voie unique a été maintenu à double voie : la SNCB se justifie de ce choix technique par le fait que les travaux d'étanchéité et de mise au gabarit électrique de cet ouvrage d'art ont coûté 70 millions de francs. La solution du maintien de la double voie dans ce tunnel par rapport à une solution à voies mariées, plus onéreuse, aurait permis de réaliser des économies : la SNCB pouvait ainsi se dispenser de mettre en place les équipements complémentaires de signalisation nécessaires pour gérer la circulation des convois via un sas à voie unique (2).

(1) - le régime d'exploitation est le même sur la voie unique Mol - Neerpelt (ligne 19).

(2) - réponse du Ministre Guy COEME à la question parlementaire posée le 3 décembre 1992 par le Député Detienne (compilation : J. Legroscollard)

Les voyageurs de la ligne Liège - Jemelle vont donc, après des années de patience imposées par des travaux menés à un train de sénateur, bénéficier de la traction électrique.

La SNCB profite de l'occasion de la mise en service d'automotrices électriques doubles "classiques" sur cette ligne (3) au régime omnibus exclusif, pour prolonger de Liège-Guillemins à Liège-Palais la totalité des trains qui vont la desservir. Arrivées à Liège-Palais, les automotrices de la ligne de l'Ourthe changeront simplement de front...

Saluons cette initiative : Il s'agit là d'un premier pas vers la revalorisation de cette "gare centrale" de Liège, idéalement située à deux pas de la place Saint-Lambert. Les installations de Liège-Palais avait été reconditionnées à coups de milliards dans les années septante (construction de locaux pour les voyageurs et le personnel en souterrain, couverture partielle des voies, création de deux voies d'évitement à quai en plus des deux voies principales existantes). Néanmoins, dans le but d'économiser le kilométrage parcouru par les trains de voyageurs, Le plan IC-IR de 1984 avait laissé la desserte de Liège-Palais à l'écart, fixant le terminus habituel des trains des lignes de l'Ourthe (43), de l'Amblève (42) et de la Meuse (trains "L" de la ligne 125 en provenance de Namur) en gare de Liège-Guillemins. Depuis lors, Liège-Palais n'est plus desservi que par quatre trains par heure et dans chaque sens (train IC Herstal - Tournai, IR Liers - Charleroi, IR Anvers - Hasselt - Tongres - Liège et L Liège-Palais - Verviers).

Le service des trains entre Liège-Palais et Jemelle prévoit au 23 mai 1993, comme dans le service précédent, la circulation de trains "L" toutes les deux heures, avec trains de renfort aux heures de pointe, faisant en fait passer la desserte à la cadence d'un train par heure à ce moment.

Néanmoins, la SNCB aurait le projet de desservir plus tard la ligne 43 à la cadence horaire systématique... Mais y a-t-il une clientèle potentielle pour une exploitation de ce type ?

Rappelons que l'on verra encore les locomotives série 55 de la SNCB entre Angleur et Rivage, tronç commun des lignes 43 vers Jemelle... et 42 vers Gouvy et Luxembourg. La mise en service de l'électrification de la ligne 42, en 25 kV 50 Hz, n'est en effet prévue que pour la fin de l'année 1996 !

R.M.

*
* *

(3) - sauf deux trains P assurés en rame tractée (locomotive électrique et voitures M2)

Ligne 50 Bruxelles - Ostende : le sort de l'hôtel "Terminus" d'Ostende n'est toujours pas réglé

Chacun sait que le bâtiment actuel de la station d'Ostende intègre la gare ferroviaire et la gare maritime. Savez-vous par contre que l'aile gauche du bâtiment - lorsqu'on le découvre de la place de la gare - comporte un hôtel, jadis dénommé "Hôtel Terminus" : celui-ci a été bâti et aménagé en 1909 en même temps que l'ensemble de la gare. On en trouve mention dans tous les indicateurs de chemin de fer belges de l'entre-deux-guerres et de l'immédiat après-guerre.

Pendant plus d'un demi-siècle, des milliers de voyageurs ont fréquenté cet hôtel de luxe comportant vingt-huit suites et quelques chambres de bonnes.

L'hôtel est désaffecté depuis le milieu des années septante et, si l'extérieur a encore aujourd'hui fière allure - l'ensemble du bâtiment de gare est classé depuis 1983 - l'intérieur est dans un état pitoyable. Dans l'ancien et majestueux hall de réception, la peinture s'écaille des murs et du plafond. La superbe cage d'ascenseur en fer forgé est rouillée. La coupole de verre de l'impressionnante salle de restaurant au plafond ouvragé est dissimulée aujourd'hui par de hideux faux-plafonds. La situation n'est guère plus brillante au premier et second étage où on trouve les suites jadis splendides dans un état déplorable d'abandon : tapis usés jusqu'à la corde, baignoires rouillées...

Depuis quelques années déjà, la SNCB, propriétaire de l'ensemble du bâtiment, est à la recherche d'un amateur pour cet établissement : la formule proposée est celle d'un bail emphytéotique, mais la restauration de l'intérieur du bâtiment, à charge du locataire éventuel, coûterait au moins 250 millions.

Récemment, le bureau anversois "Star Argo" s'est engagé à trouver des partenaires intéressés afin de réaménager "l'Hôtel Terminus" en un centre de congrès avec hôtel. Le service "Infrastructure" de la SNCB lui a réservé tous les droits jusque fin juillet 1993. Si, pour cette date, le bureau anversois ne peut mettre des propositions fiables sur la table, l'"hôtel terminus" pourrait continuer à se dégrader longtemps encore...

d'après le Soir
23/3/93

* * *

Ligne 73 - Deinze - De Panne : travaux d'électrification

Nous l'avons déjà annoncé, la SNCB a entamé les travaux d'électrification sur cette ligne flamandaise, et y prévoit la mise en service de trains électriques dès le mois de mai 1994.

Voici, section par section, un aperçu des travaux que la SNCB engagera afin de "mettre à fruit" cette électrification en 3000 volts :

Infrastructure

Grammene : remplacement d'un pont sur la Lys
Grammene : suppression passage à niveau et détournement de la chaussée
Aarsele : suppression d'un passage à niveau
Tielt : suppression de deux passages à niveau
Pittem : amélioration du tracé et suppression des quais
Pittem : suppression de deux passages à niveau
Ardoole : suppression d'un passage à niveau
Lichtervelde : suppression de trois passages à niveau
Kortemark : suppression d'un passage à niveau
Handzame : suppression de trois passages à niveau
Esen : suppression de trois passages à niveau

Voies

Dixmude - Furnes : renouvellement des voies
Coxyde - La Panne : pose d'une deuxième voie

Signalisation

Installation du block automatique sur la totalité de la ligne
La Panne : nouvelle cabine de signalisation

Electrification

Outre l'électrification en 3000 Volts courant continu des voies principales et accessoires de la ligne, relevons :
Deinze : construction d'une sous-station de traction
Tielt : construction d'un poste de sectionnement
Dixmude : construction d'un poste de sectionnement
Coxyde : construction d'une sous-station de traction

Installations fixes

Tielt : aménagement d'un couloir sous-voies pour voyageurs et remise pour vélos
Kortemark : aménagement d'un couloir sous-voies pour voyageurs et remise pour vélos
Dixmude : aménagement d'un couloir sous-voies pour voyageurs
La Panne : reconditionnement du bâtiment des voyageurs, aménagement d'un couloir sous-voies pour voyageurs.

Rappelons que le but de cette électrification est non seulement d'améliorer l'offre de transport dans la partie occidentale de la Flandre, mais aussi d'améliorer l'offre de transport public vers le Westhoek, c'est à dire la partie occidentale de la Côte Belge. L'idée est d'inciter les visiteurs de la côte, où le trafic automobile prend en saison des pro-

portions gigantesques, à mieux utiliser les transports publics. Parallèlement à cette électrification, la Société De Lijn, prolongera, pour 1994 sans doute, la ligne de tram du Littoral de La Panne Esplanade à la gare de La Panne, située en fait à Adinkerke, à quelque quatre kilomètres à l'intérieur du pays, afin d'assurer une correspondance à grand débit avec la ligne SNCB, une fois électrifiée.

compilation : E. Son

*
* *
*

**Ligne 86 - De Pinte - Oudenaarde - Leuze - Basècles
(Carrières) : histoire et avenir (c)**

Lors de notre excursion du 8 mai dernier, nous avons pu parcourir une grande partie des sections encore praticables de cette ancienne ligne "inter-communautaire" de notre nouvel état fédéral. Cette opportunité nous a donné l'idée de faire la part sur l'histoire de cette ligne, sa situation actuelle et ses perspectives d'avenir.

Un peu d'histoire

Quelle ne fut pas notre surprise en consultant de vieux grimoires pour connaître les origines de l'établissement de la ligne SNCB 86 De Pinte - Oudenaarde - Ronse/Renaix - Leuze que nous parcourons aujourd'hui. Non seulement c'est l'une des plus anciennes du réseau, mais encore... elle fut conçue comme une transversale cohérente de la Belgique puisqu'elle reliait originellement Gand à Saint-Ghislain.

Elle est en effet l'oeuvre de la "Compagnie Hainaut-Flandres", un nom qui laisse rêveur dans nos querelles communautaires actuelles. Celle-ci avait l'ambition, dès les années 1850 de "construire un chemin de fer partant du bassin houiller de Mons, le plus important de Belgique, pour se terminer à Gand, la ville la plus industrielle du pays. Il doit desservir des intérêts aussi divers que considérables, des populations nombreuses et actives, une contrée abondante en richesses agricoles, industrielles, manufacturières, en produits pondéreux de toute nature, charbons, chaux, marbres, grès, terres plastiques, pierres à bâtir (4)."

C'est ainsi, finalement que la Compagnie Hainaut-Flandres construisit une ligne partant de De Pinte jusqu'à Saint-Ghislain. Elle devait être longue de 76 kilomètres, les 9 kilomètres de De Pinte à Gand étant déjà construits et exploités par les Chemins de Fer belges de l'Etat.

Le calendrier de mise en service fut le suivant :

(4) - Félix LOISEL, Annuaire spécial des chemins de fer belges, Bruxelles, 1868, p. 385.

- * De Pinte - Oudenaarde (18 km) - 28 juin 1857,
- * Saint-Ghislain à Basècles (18 km) - 15 février 1861 pour les marchandises, 20 février 1861 pour les voyageurs (5),
- * Basècles à Leuze (8 km) - 21 mai 1861 pour les marchandises, 26 mai 1861 pour les voyageurs,
- * Leuze - Renaix/Ronse - Oudenaarde (32 km) - 1er septembre 1861, section contenant le seul tunnel de l'entreprise, situé entre Etikhove et Louise-Marie (410 mètres).

La Compagnie "Hainaut-Flandres" fut reprise par la Société Générale d'Exploitation, puis par l'Etat à la date du 1er janvier 1871. La ligne Saint-Ghislain - De Pinte - Gand connut alors un trafic très contrasté. Dans le sens sud-nord, de lourds trains de houille approvisionnaient la Flandre en combustible borain. Dans le sens inverse, de longs trains de main d'oeuvre amenaient, tantôt quotidiennement, tantôt pour la semaine, les mineurs flamands venus gagner leur pain dans les charbonnages de la région de Mons. Ainsi, l'indicateur du service des trains de l'hiver 1913 révèle-t-il l'existence de non moins de cinq trains journaliers effectuant, sous régime "omnibus" l'aller-retour entre la cité des Comtes et Blaton, et en correspondance dans cette dernière gare avec des convois pour Bernissart, où se trouvait un important charbonnage. Le trajet Gand - Blaton durait plus de deux heures ! Du côté des marchandises, pas moins de quatre trains journaliers directs reliaient encore Saint-Ghislain et Renaix en mars 1940, avec trafic d'équilibre en sens inverse.

Ces flux de trafic se tarirent petit à petit avec la fermeture des charbonnages de la région boraine dans les années cinquante et soixante, si bien que la vocation de cette artère changea insensiblement.

Situation actuelle et perspectives d'avenir

Aujourd'hui, c'est la section "nord" de la ligne 86 qui se porte le mieux, puisqu'elle est l'objet de grands travaux de mise à double voie et d'électrification entre De Pinte et Oudenaarde. Ainsi, le week-end des 8 et 9 mai dernier, le trafic des trains avait-il été suspendu pour permettre d'importants travaux à l'infrastructure. Cette section est notamment desservie par les trains omnibus de la relation Gand-St-Pierre - Renaix.

Petite mention d'Oudenaarde, une gare terriblement métamorphosée en dix ans : les 7 voies à quai au niveau du bâtiment de gare y ont fait place à cinq voies à quai surélevées, au niveau du toit d'un bâtiment de gare bien restauré dans son cachet originel du XIXe siècle.

(5) - partie intégrante de l'actuelle ligne 78 Saint-Ghislain - Tournai.

D'Oudenaarde à Renaix, la ligne est à simple voie et desservie toutes les heures par un train de voyageurs omnibus Renaix - Gand-St-Pierre, une rame tractée en semaine, un autorail série 44 les week-ends. Mentionnons sur mémoire que c'est à Leupegem que s'embranchait l'ancienne ligne ferrée vers Herseaux, aujourd'hui conservée jusqu'à Ruien, afin d'alimenter la centrale électrique thermique de la localité en combustibles solides. Mentionnons aussi que c'est entre les anciens points d'arrêt d'Etikhove et de Louise-Marie que se trouve l'un des rares tunnels de la région flamande, celui de Louise-Marie, long de 415 mètres.

La ville de Renaix dispose aussi d'une gare qui a su garder son cachet. Trois voies à quai, un petit faisceau à marchandises pour cet ancien noeud ferroviaire des Ardennes Françaises : la ligne 86 croisait en effet à Renaix une ligne totalement disparue aujourd'hui, la "87" Tournai - Ellezelles - Lessines - Bassilly. Aujourd'hui, Renaix est une gare cul-de-sac, enfin presque... Si la ligne 87 est disparue depuis quelque vingt-cinq ans, il n'y a plus de train de voyageurs entre Renaix et Leuze depuis le 29 mai 1988 ; néanmoins, cette section demeure ouverte au service des marchandises jusqu'à la gare de Frasnes-lez-Anvaing. Dans ce village, se trouve une importante usine sucrière, embranchée en gare, et un raccordement pour une entreprise d'engrais, embranché à la sortie de Frasnes-lez-Anvaing, et qui s'élève parallèlement à la ligne principale pour rejoindre l'usine. La gare de Frasnes-lez-Anvaing, au bout d'une section qui a curieusement gardé le statut de ligne principale avec vitesse autorisée à 70 km/h, a gardé tout son charme avec ses signaux à palettes, et un environnement impeccablement entretenu.

Au sud de Frasnes-lez-Anvaing et jusqu'à Leuze, un seul établissement bordait la ligne : la gare de Grandmetz, dont le bâtiment existe toujours. Sur cette section, la voie est hors service depuis août 1991, époque à laquelle la SNCB décida de desservir Frasnes-lez-Anvaing au départ de Renaix et non plus au départ de Leuze : elle avait en effet calculé que la desserte de Frasnes-lez-Anvaing via Leuze lui coûtait quelque 700.000 F de plus par an que la solution via Renaix : une polémique communautaire, proximité de la frontière linguistique oblige, éclata à l'époque à cause de cette affaire. Toujours est-il qu'aujourd'hui, un taquet d'arrêt interdit tout accès à cette section de ligne aussi bien à la sortie de Frasnes-lez-Anvaing qu'à celle de Leuze. Toute l'infrastructure de cette ligne principale où la vitesse autorisée était de 70 km/h est encore en place, mais pour très peu de temps... Les passages à niveau sont déjà hors service et on peut s'attendre à l'arrachage des rails entre Frasnes-lez-Anvaing et Leuze avant la fin de la belle saison 1993 !

Une fois de plus, le train du GTP asbl aura sans doute été la dernière circulation officielle sur une ligne...

La section sud de la ligne 86 n'est plus aujourd'hui qu'un souvenir... Entre Leuze et la bifurcation de Basècles-Carières, il n'y a plus grand chose... Le trafic des voyageurs y avait été supprimé lors de l'instauration du plan IC-IR de 1984, et le trafic des marchandises était devenu inexistant. Devant cet état de fait, la voie principale, hors inventaire

depuis 1989, a été démontée. La gare de Leuze garde pourtant encore des traces bien visibles de l'existence passée de la ligne 86 : les voies 1 et 2, qui longeaient le bâtiment de gare, y ont été démontées et le quai élargi d'autant, car elles étaient réservées à la ligne 86...

Cependant, de Basècles-Carières à Basècles, un moignon de cette ligne subsiste encore, pour la desserte d'une entreprise d'engrais locale, la SA Bataille, actuellement il est vrai en grave difficulté économique, si l'on en croit la presse de ce mois de mai 1993. Pour en revenir à notre sujet ferroviaire, signalons que, à Basècles, l'ancien accès à la ligne 86 a été maintenu en voie principale sur la ligne 78 Tournai - Mons. La voie principale de la ligne 86, où la vitesse est évidemment réduite à 40 km/h, est maintenue jusqu'à l'entrée de l'ancienne gare de Basècles, où l'ancienne voie principale longeant le bâtiment de gare a été démontée. Les trains de desserte évoluent sur l'ancienne voie d'évitement et sur un petit faisceau. Le tout se termine par un butoir.

Enfin, la section Basècles-Carières bifurcation - Saint-Ghislain de la ligne originelle est aujourd'hui englobée dans la dorsale wallonne.

Symbole d'une forme de coopération passée entre le nord et le sud du pays, l'histoire de cette ligne n'est-elle pas à verser au vaste dossier communautaire actuel ?

R.M.
(c) article sous copyright

* * *

Ligne 88 Tournai - Rumes - Nomain, une relation internationale oubliée (c)

Le saviez-vous ? Le Hainaut Occidental a disposé, pendant un bon siècle, d'une vaste panoplie de liaisons ferroviaires transfrontalières avec la France. Ainsi, entre les lignes internationales encore fonctionnelles Tournai - Blandain - Lille et Mons - Quévy - Aulnoye, on pouvait dénombrer non moins de quatre lignes de chemin de fer traversant la frontière.

Il y avait d'abord la ligne 88A Tournai - Rumes - Nomain, sur laquelle nous allons revenir. Puis la ligne 88 Antoing - Bléharies - St-Amand-les-Eaux. Longue de quelque 17,8 kilomètres, elle fut ouverte à simple voie conjointement par l'Etat Belge et la Compagnie Française du Nord le 9 juin 1881. Elle eut l'existence de toutes les lignes rurales de la région: des trains omnibus, limités au parcours belge ou français, mis en correspondance à Maulde-Mortagne, gare de douane. Victime de la concurrence routière, la ligne perdit son trafic voyageurs en Belgique le 19 juin 1950, mais donna encore passage à un trafic de marchandises jusqu'en septembre 1979 : celui-ci était assuré journallement, d'abord par une vapeur type 40 du dépôt de Tournai, puis par une locomotive diesel belge

type 212 jusqu'à Maulde-Mortagne, où le train était repris par un locotracteur de la SNCF. On se souviendra en particulier des convois d'engrais et surtout de machines agricoles, moissonneuses notamment, construites en Flandre, et destinées à la France, qui transitaient par la ligne de Bléharies dans les dernières années de son utilisation. Elle fut finalement mise hors service en 1980, puis défermée.

La ligne Péruwelz - Vieux-Condé, elle, avait plutôt une vocation charbonnière. Mise en service le 9 août 1874 sur les 1,918 km de son parcours en Belgique, elle fut exploitée par le Chemin de Fer d'Anzin dans le cadre du bassin minier de cette région française. Ainsi, le Chemin de Fer d'Anzin mettait-il en ligne dans l'entre-deux-guerres des trains de main d'oeuvre directs entre Péruwelz et Somain. La ligne, numérotée 92 par la SNCB, perdit son trafic voyageurs le 16 avril 1963, avant d'être fermée à tout trafic le 15 octobre 1975. Mais les cheminots de Péruwelz se souviennent encore des incursions des locomotives diesel françaises monocabine de couleur orange typique, semblables aux 63.000 de la SNCF : elles appartenaient aux Houillères des Bassins du Nord et du Pas de Calais et venaient périodiquement manoeuvrer les trains de charbon en provenance du bassin d'Anzin en gare belge de Péruwelz dans les années septante. La fermeture progressive des puits de mine du bassin français sonna à coup sûr le glas de cette ligne.

Enfin, il y a bien sûr la ligne St-Ghislain - Quiévrain - Blanc - Misseron - Valenciennes, dont la section frontalière Quiévrain - Blanc-Misseron est fermée à tout trafic depuis le 3 novembre 1988.

Mais revenons au court tronçon Tournai - Allain que nous avons parcouru en train spécial le 8 mai dernier ; il constitue un des derniers vestiges d'un ambitieux projet du milieu du XIXe siècle. Celui-ci consistait à relier le port d'Anvers à la ville française de Douai en passant par Boom, Alost, Zottegem, Renaix et Tournai, pour aboutir à la frontière de France. Le projet apparaît au Moniteur Belge du 28 avril 1864, et est présenté comme une voie de communication internationale destinée à unir la Hollande, la Belgique et la France, en améliorant tout particulièrement les liaisons entre le port d'Anvers, Calais et Paris.

En fait, cette concession avait été demandée dans la fièvre de l'établissement de lignes de chemin de fer en Belgique, et dans un climat de concurrence effrénée entre Compagnies. La guerre franco-allemande, les mauvaises affaires des entreprises privées de chemin de fer et la reprise de celles-ci par l'Etat différeront bien des projets. En région tournaisienne, le projet "Anvers - Douai" ne survivra qu'au travers du souhait, émis en 1870 par la Compagnie des Bassins Houillers du Hainaut, de construire une ligne industrielle entre Tournai et le centre industriel de Chercq. Finalement, c'est l'Etat Belge qui ouvrira la ligne de Tournai à Rumes (frontière belge), sur une longueur de 14 km, le 20 décembre 1883, le Nord français assurant la continuité en territoire français sur 7 km, jusqu'à Nomain - Ouvignies, gare de bifurcation sur la ligne Lille - Ascq - Orchies.

A l'époque, l'intérêt de la ligne ainsi créée était notamment d'assurer un débouché belge aux charbons du bassin français d'Aniche.

Le trafic sur la ligne à voie unique Tournai - Rumes - No-main semble avoir eu un caractère très local. Tout au long de l'exploitation, une moyenne de quatre trains de voyageurs sillonnaient la ligne, un "standard" pour les lignes belges d'intérêt local. Aucun train de voyageurs ne parcourait la ligne de bout en bout. Les trains de l'Etat Belge parcouraient la section belge en faisant arrêt à Allain (BK 1.9), Chercq (BK 2.8), Saint-Maur (BK 4.7), Ere (BK 6.6), Willemeau-Froidmont (BK 9.3) et Rumes (BK 12.1), jusqu'à Bachy, première gare française, où une correspondance du Chemin de fer du Nord, vers Orchies, attendait les voyageurs une fois la visite douanière effectuée. Mais un service d'autobus de complément existait déjà dans les années trente entre Tournai, Rumes et La Glanerie... Pour les marchandises, un train de cabotage parcourait journallement la ligne jusqu'à Rumes, avec desserte au passage de la gare privée de la Briqueterie d'Ere.

La seconde guerre mondiale mit un terme à l'exploitation de la section internationale Rumes - Bachy de cette ligne. Dès le 15 mai 1939, la SNCF en supprimait l'exploitation voyageurs en territoire français. La section frontalière fut même démontée en 1943.

Après la Libération, la section française de la ligne ne fut plus exploitée en trafic voyageurs ; elle perdit son trafic marchandises en 1957, et est aujourd'hui déferrée. La section belge vit passer son dernier train de voyageurs le 19 juin 1950. A cette date, la section Chercq - Rumes fut mise hors service, avant d'être déferrée quelque dix ans plus tard. La desserte de Chercq fut cependant maintenue, au départ de Tournai, pour les besoins industriels : une vapeur type 40 de Tournai s'en chargea. C'est près de Chercq que la SNCB fit construire, en 1956, le premier pont en béton précontraint de son réseau : il permettait à notre ligne de franchir l'Escaut. Cet ouvrage d'art ne servit que quelque vingt ans..., car la section Allain - Chercq fut mise elle-même hors service dans les années quatre-vingt : son démontage a été autorisé en 1990 et est aujourd'hui effectif. Le pont sur l'Escaut est le seul vestige subsistant de cette section, où les ouvrages d'art étaient rares, dans cette région peu vallonnée.

Seule reste aujourd'hui en service, pour la desserte d'un dépôt de mitrailles, la courte section Tournai - Allain (km 2,084), mais pour combien de temps encore ?

R.M.

(c) : article sous copyright

*

*

*

**Ligne 97 - Saint-Ghislain - Quiévrain : travaux
d'électrification**

Lors de notre passage du 8 mai dernier, nous avons pu apprécier l'avancement des travaux de modernisation et d'électrification de cette ligne.

Rappelons tout d'abord qu'un "assez long" tronçon à double voie de la ligne 97 avait été électrifié, grosso modo jusqu'à l'entrée de Boussu, lors de l'électrification du noeud de Saint-Ghislain en 1963.

De l'entrée de Boussu à l'entrée de Quiévrain, les trains roulent actuellement sur la voie "B" du sens Quiévrain - St-Ghislain. L'autre voie a été déposée pour permettre son renouvellement intégral : couche de ballast et traverses en béton sont actuellement posés. L'armement de la voie suivra prochainement. Rappelons que la ligne sera à voie unique dans sa situation définitive. Elle sera ripée sous la partie centrale des ponts, pour satisfaire aux obligations du gabarit électrique. La voie unique assimilera le régime du block automatique, avec automatisation des passages à niveau, qui seront encadrés par des circuits de voie : la sécurité en circulation sera assurée par un système basé sur le comptage des essieux, comme au tunnel de Montzen-Botzelaer, sur la ligne 24 Visé - Aix-la-Chapelle (Ouest)... Le poste PLP de Saint-Ghislain prévu, 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.

A Quiévrain, seules trois voies seront électrifiées. Une, voire deux autres voies seront maintenues pour le trafic marchandises local. Le poste "tout relais", installé dans le nouveau bâtiment des recettes de la gare, remplacera les deux cabines actuelles. Il sera ultérieurement télécommandé de Saint-Ghislain. Rappelons que l'actuel et imposant bâtiment à voyageurs de Quiévrain est voué à la démolition et au remplacement par un édifice plus moderne et fonctionnel.

A Quiévrain, les trains de voyageurs sont actuellement et provisoirement reçus sur deux voies du faisceau à marchandises, actuellement dotées d'un quai provisoire central. Cette disposition permet le réaménagement des installations de Quiévrain : les voies définitives sont actuellement déjà posées devant le bâtiment de gare : trois voies à quai en épi, se rejoignant en une voie en tiroir avec butoir, côté Blanc-Misseron : une situation permettant l'éventuelle remise en tête d'une locomotive. La section internationale vers Blanc-Misseron, dont la maintien n'est pas tranché, est encore reliée, par une seule voie, au petit faisceau à marchandises prévu... Rappelons à cet effet que les milieux politiques montois espèrent toujours que la SNCF réactivera le tronçon Blanc-Misseron - Valenciennes et l'électrifiera, afin de pouvoir prolonger les TGV Paris - Valenciennes vers Mons, et de continuer à disposer d'une relation rapide avec Paris le jour où la ligne à

grande vitesse belge, qui évite Mons, sera mise en service. On peut toujours rêver...

Nous avons enfin été frappés par la longueur des nouveaux quais prévus à Quiévrain et dans les autres points d'arrêt de la ligne. Il est vrai que, dès son électrification, l'an prochain, la ligne sera desservie par les trains IC de la relation Schaerbeek - Mons - St-Ghislain, assurés par des automotrices quadruples, qui seront ainsi prolongés en régime omnibus jusqu'à Quiévrain. On suppose que la SNCB ne perdra pas de temps à découpler les trains à forte composition à Saint-Ghislain, avant de les envoyer à Quiévrain...

*
* *

Lignes 125/130 Liège - Charleroi : de nouveau dans le matériel voyageurs...

Au 23 mai 1993, les automotrices doubles tranche 54 et 55 sont, en principe, retirées des roulements réguliers pour cause de vétusté. La disparition de ce matériel provoque le remplacement des automotrices doubles classiques assurant les trains "IR" Liège - Liège - Charleroi-Sud par des rames tractées composées d'une locomotive électrique et de voitures M2 revenues des Pays-Bas, où elles avaient été louées pendant quelques années aux Nederlandse Spoorwegen.

D'autre part, trois "triplettes" (automotrices "Break" portées à 3 caisses et repeintes en livrée grise) sont actuellement intégrées dans les roulements des trains IC assurant la dorsale wallonne (Herstal - Liège - Charleroi - Tournai) : leur présence a d'abord été justifiée par l'initiation des conducteurs. Elles circulent en mélange avec des automotrices doubles, sans aucun problème technique particulier.

d'après P. Bemja

*
* *

Ligne 154 - Namur - Dinant - Givet : l'avenir du trafic voyageurs sur la section française Givet - Vireux-Molhain - Mézières-Charleville

Nous nous sommes fait l'écho l'an dernier (Trans-Fer n°82 page 5) des craintes des voyageurs fréquentant la ligne Givet - Mézières-Charleville de voir celle-ci supprimée et remplacée par des autobus.

Notre membre Fernand Jennart de Hastière nous transmet un article du quotidien français "L'Union", daté du 25 février dernier, qui apporte à ce sujet des nouvelles plutôt rassurantes.

D'après ce quotidien, une nouvelle convention de partenariat entre la région Champagne-Ardenne et la SNCF vient

d'être signée pour la période 1993-98. Selon cette convention, l'axe ferroviaire Mézières-Charleville - Givet sera privilégié dans les Ardennes, au même titre d'ailleurs que les axes Charleville - Sedan ou Charleville - Reims. Le Conseil Général s'est engagé à garantir pendant 5 ans les liaisons ferrées déficitaires qui ne bénéficient pas d'une contribution d'équilibre de l'Etat. La région a donc choisi de prendre en charge la gestion de la totalité des trains à vocation régional sur les axes précités afin d'éviter toute suppression de desserte nécessaire à un aménagement judicieux du territoire. L'engagement financier de la Région sera de 10.000.000 FRF par an jusqu'en 1998.

On peut logiquement en conclure que le trafic "voyageurs" est sauvé entre Givet et Mézières-Charleville, du moins jusqu'en 1998...

*
* *

Ligne 162 - l'avenir de la gare de Jemelle

Selon Maurice Page, Administrateur-Directeur de la SNCB, qui répondait à une question du parlementaire Amand Dalem, bourgmestre de Rochefort, l'avenir de la gare de Jemelle reste assuré.

Pour le trafic des voyageurs, la gare de Jemelle gardera la desserte actuelle. Trains omnibus en traction électrique à partir du 23 mai vers Liège-Guillemins, trafic de tous types sur la ligne 162 Namur - Arlon - Luxembourg (1 train IC à l'heure, 1 train omnibus toutes les deux heures vers Namur et Arlon, trains de pointe vers Bruxelles en semaine).

Pour le trafic des marchandises local, la gare restera intimement liée à l'activité industrielle des "carrière et fours à chaux Lhoist", que les habitués du train connaissent bien, car l'entreprise est bien visible à la sortie de la gare de Jemelle côté Marloie.

A plus long terme, la gare de Jemelle sera dotée d'une nouvelle cabine de signalisation intégrant les techniques les plus modernes (poste PLP). Celle-ci commandera signaux et aiguillages de la ligne 162 entre Ciney et Habay-la-Neuve, soit les trois quarts de l'axe Namur - frontière grand-ducale.

*
* *

Ligne 163 - Suppression du service des trains entre Libramont et Bastogne-Nord

En sa séance du 5 avril 1993, le Comité de Direction de la SNCB a décidé de remplacer les trains de voyageurs par des au-

tobus sur la relation libramont - Bastogne pour une période d'un an à partir du 23 mai prochain.

Il s'agit, au point de vue juridique, d'une suspension à caractère provisoire, avec une desserte routière présentant les mêmes caractéristiques que l'offre ferroviaire, au point de vue parcours, fréquence et tarifs. Aussi, dans ce cas précis, la convention signée entre la SNCB et les trois sociétés régionales de transport (STIB, De Lijn, TEC), stipule que la SNCB doit recourir par priorité aux services de la société régionale de transport correspondante pour assurer ce service de substitution.

L'exploitation de la ligne 163 entre mai 1993 et mai 1994 doit donc être confiée au TEC. Sur base des études actuelles, cette solution coûtera 13.626.000 F par an à la SNCB (6).

Dès le 23 mai 1993 donc, l'exploitation de la ligne de substitution 163 de la SNCB répondra aux critères suivants :

- 1) exploitation par autobus TEC
- 2) fermeture du bâtiment des voyageurs de Bastogne-Sud, puisque cette gare n'intervient plus dans la sécurité de la circulation des trains : un abribus devra dès lors être installé sur la place de la gare, qui deviendra un point d'arrêt non gardé.
- 3) chaque autobus sera accompagné... d'un chef-garde de la SNCB, qui sera chargé de la régularisation des billets et des autres prestations qui lui sont normalement dévolues (sic).
- 4) la desserte "marchandises" de Bastogne sera arrêtée dès la conversion temporaire de la ligne à l'autobus..

En mai 1994, la situation se présentera comme suit :

* ou bien un financement sera trouvé pour la remise en état de l'infrastructure ferroviaire, et les trains de voyageurs fréquenteront à nouveau Bastogne.

* ou bien le financement ne sera pas trouvé et l'article 13 du contrat de gestion de la SNCB sera appliqué : les trains seront définitivement remplacés par des autobus et la solution de l'intégration de la ligne dans les services TEC existants sera sérieusement étudiée, vu son coût moindre pour la SNCB.

Un peu de politique fiction maintenant : qui pourrait bien financer la remise en état de la ligne ? L'Etat fédéral : exclu ; la SNCB : exclu ; la Région Wallonne ? Guy Spitaels a récemment déclaré en citant nommément la ligne 163 que la région n'investirait jamais dans ce type de projet. Les Intercommunales de développement ou le Fonds Européen de développement régional (FEDER) : on peut toujours rêver...

La SNCB venant de réinventer l'autobus de substitution, chacun conclura sans peine...

En attendant, ainsi que nous le signale notre membre J.C. Léonard, la SNCB vient de procéder fin avril début mai au dé-

(6) - l'intégration du service SNCB Libramont - Bastogne au réseau TEC de la région aurait coûté moins cher, soit 8.903.000 F. Par contre, l'utilisation d'autocars privés aurait coûté 14.743.281 F/ an.

montage des installations du passage à niveau automatique de Bastogne-Nord, au droit de la route Bastogne - Houffalize - Liège. Ce passage à niveau était situé juste en amont du butoir de la gare de Bastogne-Nord, terminus des autorails, sur la section vers Bourcy et Gouvy... Les autres passages à niveau de la section Bastogne - Gouvy, maintenue jusqu'à présent pour les besoins de la nation, viennent aussi de voir leurs installations automatiques déposées...

Le dernier train militaire a quitté Bastogne mardi 18 mai dernier. Le vendredi 21, c'était le tour du dernier train de marchandises régulier, transportant du bois en grumes, de quitter Bastogne. Le 22 mai au soir, une veillée funèbre, organisée par les syndicats de cheminots, a salué la dernière circulation de l'autorail régulier...

*
* *
*

Ligne 165 - impressions de Virton

De passage à Virton un samedi après-midi pendant les vacances de Pâques, nous avons eu l'occasion de nous plonger dans l'univers ferroviaire de ce petit coin de Gaume, qui a connu bien des changements depuis dix ans, et qui en connaîtra encore sous peu, notamment avec l'électrification en 25 kV 50 Hz de l'axe Athus-Meuse.

Le trafic des voyageurs à Virton est resté ce qu'il était depuis l'instauration du plan IC-IR en mai 1984. Toutes les deux heures, semaine comme week-end, Virton est relié par autorail à Pin, Florenville, Bertrix, Libramont... et Bastogne (Nord). Néanmoins, à partir de septembre prochain, le point d'arrêt de Pin ne sera plus desservi : on peut se demander sérieusement s'il n'y avait pas moyen d'y prévoir un arrêt à la demande, parfois d'ailleurs discrètement pratiqué en cas de retard de l'autorail : le chef-garde vérifie la destination des voyageurs lors de son contrôle dans le train... et le conducteur ralentit afin d'être en mesure de s'arrêter en cas de présence de voyageurs sur un quai très visible de loin pour qui connaît un peu la ligne : mais il faut, pour cela "changer les habitudes" et s'extraire d'une habitude procédurière à laquelle hiérarchie ferroviaire et délégués syndicaux sont, à notre avis, beaucoup trop attachés...

Revenons à la gare de Virton, qui dispose toujours de cinq voies à quai, les trois premières étant seules dotées du système "IOT" permettant au chef-garde de donner le départ des trains de voyageurs de manière "électro-mécanique". Néanmoins et fort logiquement, les trains de voyageurs réguliers partent d'ordinaire de la voie I, qui longe le bâtiment de gare.

Ce sont les quadragénaires autorails série 44 et 45, aujourd'hui entretenus à Stockem-lez-Arlon, qui assurent la desserte : un seul engin suffit en général à transporter les voyageurs, à part le départ de 16h17 le vendredi, qui exige deux autorails en unité multiple. Virton est en effet un im-

portant centre scolaire, qui compte près de 3000 élèves, dont une part non négligeable d'internes, qui rentrent chez eux en fin de semaine grâce aux services ferrés de la SNCB : les cheminots locaux notent d'ailleurs que l'essentiel de la clientèle des autorails est constitué d'étudiants, qui remplissent les engins matin et soir. Ce modeste service "voyageurs", périodiquement menacé de suppression, est actuellement en sursis jusqu'en 1995. Puis... on verra. Les autorails se font vieux : les défaillances techniques ne sont pas rares, surtout en hiver, et le confort offert d'un autre âge : il n'est par exemple pas possible de faufiler une poussette d'enfant, type "buggy" devenu aujourd'hui un "standard", le long du couloir central des compartiments, entre les banquettes.

Virton vient d'être dotée d'une nouvelle gare d'autobus, appellation pompeuse qui cache un réaménagement de la place de la gare, avec rond-point et aires de stationnement pour quelques autobus. Mais la signalétique "TEC" brille par son absence et les correspondances train-bus sont loin d'être optimales : aussi, à l'arrivée des trains de voyageurs, voit-on plus souvent des voitures particulières "en correspondance" que des autobus, le plus souvent propriété d'un privé de Saint-Vincent ; il y a aussi le service "car" international Virton - Lamorteau - Montmédy, assuré par la firme "Les rapides de Verdun", une appellation bien française, qui aurait pu inspirer les dirigeants de la Société Régionale Wallonne des Transports en Commun : "les Rapides de Wallonie", voilà un nom plus évocateur que l'abscons sigle "TEC", non ?

Bref, à Virton, le personnel SNCB de gare est aujourd'hui réduit au minimum : un signaleur desservant le poste de block en contact avec les blocks encadrant de Meix-devant-Virton et Athus (7), et un sous-chef de gare, qui cumule ses fonctions de sécurité avec le service de guichet, aujourd'hui doté d'un terminal d'ordinateur de type "Sabin". Il y a des jours où il ne chôme pas, car Virton est une gare de location de vélos : en belle saison, les amateurs sont légion, et les fourgons étriqués des autorails suffisent parfois à peine pour contenir les bicyclettes rapatriées d'une gare à l'autre...

Par contre, Virton dispose toujours d'un dépôt de chefs-gardes, qui accompagnent chaque autorail, et, depuis la suppression des installations de remise de Latour, d'un dépôt de conducteurs. C'est ainsi que, d'ordinaire, quelques locomotives diesel série 52/53/54 stationnent en gare, généralement voie 5, pour assurer les dessertes les plus diverses. Outre la traction des trains de marchandises au long cours, ces machines assurent aussi journallement la desserte du raccordement de la Cellulose des Ardennes à Harnoncourt, sur la partie restante de l'ancienne ligne 155 vers Lamorteau et Ecouvieux : cette entreprise de fabrication de pâte à papier, le plus gros employeur de la région, avec plus de 600 travailleurs, reste le seul client du chemin de fer à Virton, si l'on excepte l'un ou l'autre forestier utilisateur de la cour à marchandises... et la gare SNCB de Stockem, qui gare à Virton l'une ou l'autre rame par manque de place : non seulement des wagons "X" promis au déclassement, mais aussi, lors de notre passage, des wagons

(7) - le block d'Halanzuy n'est plus desservi qu'en cas de travaux en ligne.

porte-autos en attente d'utilisation. Les usines implantées dans le zoning industriel de Latour, tel Mobil Plastic Europe ou le fabricant d'essuies-glaces automobiles "Champion", situé à l'emplacement des anciens faisceaux de la gare de triage bien connue, ne fournissent pas de trafic au rail. Il faut dire que les Travaux Publics ont fait un gros effort d'amélioration du réseau routier autour de Virton pour y attirer les entreprises... Là aussi, le chemin de fer était en retard.

Quant à la jeune firme "Ravago Plastic", spécialisée dans le recyclage de matières plastiques, et qui s'est implantée dans une partie des installations de l'ancienne remise à locomotives de Latour, elle n'a pas (encore ?) fourni au rail le trafic "marchandises" auquel elle s'était engagée.

Virton est aussi la gare désignée pour assurer le trafic local avec l'usine française de Gorcy, embranchée en gare de Signeulx. Mais, là non plus, point de trafic, même depuis la reprise de cette entreprise de fabrications métalliques par un groupe allemand. On le voit, les cheminots de Virton placent tous leurs espoirs dans le trafic des marchandises de transit entre la Suisse, la France et le Luxembourg, et les ports belges essentiellement. Après avoir connu une baisse alarmante de ce type de trafic dans les années quatre-vingt, l'Athus-Meuse semble "repandre du poil de la bête" : il y a actuellement sur la ligne au moins un train de marchandises par heure, jour et nuit. Outre le traditionnel trafic des minerais en provenance d'Anvers pour la sidérurgie grand-ducale, l'Athus-Meuse écoule aussi aujourd'hui un trafic de charbons et de wagons-citernes, récupéré de la ligne 162 Namur - Jemelle - Arlon : la SNCB essaye donc enfin de dégorger petit à petit cette ligne, où la coexistence du trafic lent de marchandises et rapide de voyageurs provoque des retards endémiques, au grand désespoir du très namurois Michel Damar, président du Conseil d'Administration de la SNCB. Il y a enfin le terminal container d'Athus, dont le développement ne cesse de s'affirmer d'année en année et qui est alimenté en caisses par la SNCB. Mais celui-ci pourra-t-il encore bénéficier longtemps de tarifs compétitifs par rapport à la route alors que les responsables de B-Cargo répètent à tout qui veut bien les entendre que chacune de leurs activités doivent être bénéficiaires - stricto sensu - pour le chemin de fer ?

Le trafic des marchandises sur l'Athus-Meuse est toujours le monopole des locomotives diesel série 52/53/54, qui auront, pour certaines d'entre elles, fait toute leur carrière sur cette ligne. Ce matériel vieillissant et de moins en moins fiable, notamment à la suite d'une politique d'entretien "minimale" de la SNCB, sera renforcé dès le prochain service d'été par des locomotives diesel série 1800 des Chemins de Fer Luxembourgeois. Ces engins équilibreront ainsi, sur l'Athus-Meuse, les prestations des machines diesel et électriques belges sur les deux lignes luxembourgeoises qu'elles fréquentent assidûment : locomotives électriques, automotrices classiques et "Break" entre Kleinbettingen et Luxembourg, locomotives diesel série 55 entre Trois-Vierges, Luxembourg... voire Thionville. Ces machines luxembourgeoises série 1800, qui seront conduites sur l'Athus-Meuse par du personnel belge, sont attendues avec impatience, précédées d'une flatteuse réputa-

tion de fiabilité et de qualité d'entretien. Aux alentours de Pâques, la gare de Virton disposait de la locomotive diesel SNCB 6289 de Kinkempois, prêtée aux fins d'écoler les conducteurs de Virton aux 1800 luxembourgeoises : la technologie des deux types d'engins est en effet la même, à part que les 62 de la SNCB sont nettement moins puissantes, et ne pourraient être d'un grand secours pour gravir les rampes sévères de l'Athus-Meuse avec de lourdes charges...

Pour le reste, rendez-vous dans les prochaines années, où l'électrification de l'axe "Athus-Meuse" provoquera bien d'autres bouleversements dans ce petit coin de Gaume.

Ami ferroviaire, une visite dans la région de Virton vaut la peine. Les vestiges ferroviaires y sont abondants : l'ancienne remise de Latour, où pratiquement toutes les voies ont disparu, mais où le typique bâtiment subsiste encore, les gares belge de Lamorteau et française de Gorcy, reconverties l'une en centre culturel, l'autre en restaurant non loin des vignobles du village belge de Torgny, à quelques centaines de mètres duquel les locomotives "Sybic" de la SNCF assurent du service sur l'axe français monophasé Valenciennes - Longuyon - Thionville, Ethe et son ancien dépôt vicinal, ou encore le bâtiment de gare de Buzenol, impeccablement restauré en pleine forêt, sur le site de l'ancienne ligne Virton - Marbehan, dont la section Ethe - Croix-Rouge a été en partie réaménagée en piste pour cavaliers et pour cyclistes. Bonne promenade !

R. Marganne
15/4/93

*
* *
*

Ligne 167 - la fermeture du point frontière d'Athus - Mont-St-Martin sera peut-être reportée

Nous avons déjà fait écho des menaces de fermeture de ce point frontière, pourtant mis à simple voie et électrifié depuis juin 1988 seulement.

Le Ministre Coëme a eu l'occasion de faire le point sur la question suite à une interpellation du sénateur Elie Deworme. Voici les précisions que la SNCB a "soufflées" au Ministre.

Les réseaux ferroviaires belge, français, néerlandais, grand-ducal et de la péninsule ibérique se sont regroupés en une "Union d'offres" qui s'efforce de concentrer le trafic international de marchandises sur des axes performants. Ainsi, dans le cas du point frontière d'Athus - Mont-St-Martin, cette "Union" a-t-elle décidé de reporter le trafic diffus transitant par le point frontière de Mont-Saint-Martin sur l'axe Stockem - Luxembourg - Bettembourg - Thionville - Woippy.

La SNCB est certes consciente des conséquences de la fermeture du point frontière d'Athus-Mont-St-Martin sur l'acheminement des marchandises dans la zone transfrontalière du "Pôle Européen de Développement" créé dernièrement à cheval

sur la Belgique, la France et le Grand-Duché . Mais, d'autre part, la suppression de ce point frontière permettrait techniquement de réaliser aisément la pose de la liaison ferrée directe Aubange - Rodange, permettant aux trains de la ligne "Athus-Meuse" de disposer d'un accès direct avec le Grand-Duché de Luxembourg sans rebroussement à Athus. S'il fallait maintenir la voie entre Athus et Mont-St-Martin, il y aurait croisement... à angle droit avec ce nouveau raccord et nécessité de mise en oeuvre de solutions techniques onéreuses.

Après avoir pesé le pour et le contre, l'"Union d'offres" a néanmoins proposé la fermeture du point frontière d'Athus-Mont-St-Martin dans le courant de l'année 1994. Par la suite, la SNCF a proposé à la SNCB d'avancer cette suppression à septembre 1993, date acceptée par la SNCB.

Toutefois, depuis lors, un certain nombre de données économiques et commerciales ont changé, notamment depuis les dernières grèves prolongées des dockers du port de Dunkerque, actions qui ont entraîné une perte de confiance des clients industriels dans les services rendus par ce port et le déplacement, vraisemblablement temporaire, de certaines opérations de déchargement de bateaux dans les ports belges de Zeebruges et d'Anvers. Ce phénomène a donné naissance à certains trafics de marchandises, nouveaux pour la SNCB, et qui étaient autrefois purement internes au réseau de la SNCF. C'est ainsi qu'en particulier, l'approvisionnement de l'usine sidérurgique de Hayange (Lorraine française) se fait actuellement par trains complets depuis Zeebruges et Anvers, via le point frontière d'Athus-Mont-St-Martin.

Aussi, le Comité de Direction de la SNCB a-t-il engagé une nouvelle concertation avec la SNCF et les CPL, afin de "défendre les intérêts de la SNCB en matière de réception." A suivre donc...

d'après l'Avenir du Luxembourg
8 mai 1993
compilation : J.C. Léonard

Nous remercions tous ceux de nos membres qui ont documenté notre rédaction en vue de l'alimentation de cette rubrique que beaucoup d'entre vous apprécient, nous le savons. Aussi, nous vous demandons instamment, surtout si vous lisez la presse régionale, de ne pas hésiter à nous envoyer toute coupure de presse intéressante et relative aux lignes de chemin de fer de votre région. Tout "reportage" - quelques lignes suffisent - est aussi le bienvenu. Nous publierons bien volontiers ce que vous nous enverrez pour en faire profiter tous nos membres ; une seule adresse : GTF asbl, service de Trans-fer, boîte postale 191, 4000 Liège 1.

**Numérotation
des rames "TGV - Eurostar"**

La numérotation des trains TGV commandée par les British Railways (BR), la SNCF et la SNCB pour assurer le service Paris/Bruxelles - Londres est aujourd'hui définie. Chaque train, composé de deux motrices encadrant plusieurs remorques, recevra, selon le système SNCF, deux numéros, pair et impair, dans l'ordre arithmétique.

Voici la numérotation attribuée, qui respecte les principes de celle de chaque réseau propriétaire :

* Les trains britanniques (BR) composés de deux demi-rames formées d'une motrice et de neuf remorques chacune seront numérotés dans la classe 373.

Les 11 trains seront numérotés 373 001-002 à 373 021-022.

* les trains français (SNCF) seront de deux sortes :

> trains composés de deux demi-rames formées d'une motrice et de neuf remorques chacune : 16 trains numérotés 3201-3202 à 3231-3232.

> trains composés de deux demi-rames "courtes" formées d'une motrice et de sept remorques chacune : 7 trains numérotés 3301-3302 à 3313-3314 (ces trains seront destinés aux services prolongés au nord de Londres).

* les trains belges seront composés de deux demi-rames formées d'une motrice et de neuf remorques chacune. Ils seront numérotés dans la classe 3 jusqu'à présent réservée dans la renumérotation de 1970. Les 4 trains belges seront numérotés dans la série 3101-02 à 3107-08.

*
* *

**A propos des automotrices
"Sabena"**

Nous avons traité de la sortie de l'AC Malines de l'automotrice "Sabena" n° 597 dans Trans-Fer 85, page 8, et des transformations opérées à son aménagement intérieur et extérieur (livrée bordeaux au lieu d'une nouvelle livrée, logiquement attendue pour différencier ce service : les responsables de l'AC Malines n'aimeraient-ils pas les combinaisons de couleurs ?).

Notre membre M. Jean Bruggeman, technicien à l'ATSE Schaerbeek, et affecté à ce type d'automotrices, rectifie notre propos comme suit, à propos des transformations intérieures.

"Lors de son passage à l'Atelier Central de Malines, l'aménagement intérieur originel de la 597 n'a en fait pas été modifié. Cette automotrice a donc gardé ses banquettes traditionnelles à 5 places de front dans le compartiment de 2e classe fumeurs situé derrière le poste de conduite de la voiture Bx. Les autres compartiments de 2e classe ont gardé leurs sièges individuels d'origine à 4 places de front : mais leur garnissage a été remplacé : le coloris d'origine brun-orange du revêtement des sièges a été remplacé par un revêtement gris. Aucune modification n'a été apportée en 1ère classe (revêtement de sièges orange)."

Notre membre signale enfin que la 599 est sortie de l'AC Malines à la mi-avril, la 596 étant prévue pour le 25 juin 1993.

Nous remercions notre membre de ces précisions.

*
* *
*

Une grande première au GTF asbl

une diesel série "59" en composition réversible !

Les participants à notre voyage du 8 mai dernier ont pu assister à une grande première technique. Nous avons en effet affrété la locomotive-musée 5927 ex-SNCB, appartenant aujourd'hui à Monsieur Delcart. Ce splendide engin, admirablement restauré, est normalement en service sur la ligne touristique du BVS entre Termonde et Puurs. Celui-ci avait été associée pour l'occasion à la rame-musée de voitures M1 de la SNCB (1 voiture AB et 1 voiture BDX à cabine de conduite). L'association des deux matériels était totalement inédite à ce jour : bien que la possibilité technique existait, jamais les locomotives série 59 de la SNCB n'avaient été utilisées à la pousse de rames réversibles, à notre connaissance.

La 5927 de Monsieur Delcart a fait merveille pour cette excursion, qui comportait de nombreux rebroussements sur lignes en cul de sac, notamment à Ruien, Chercq, Basècles ou Quiévrain, où la présence de ce matériel était plutôt... pittoresque. Les excursionnistes ont notamment pu apprécier les performances de la rame poussée dans les dures rampes de la ligne Mons - Quévy, où le 100 km/h fut atteint facilement, vitesse limite autorisée suite à la composition de la rame réversible, qui ne comportait que deux voitures.



LE PATRIMOINE HISTORIQUE DE LA SNCB

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

Pour la SNCB cela s'est passé en Belgique en 1951 lors de l'ouverture du musée du chemin de fer dans l'ancienne gare de Bruxelles-Nord à l'occasion des 25 ans de la SNCB. Lors de la construction de la jonction Nord-Midi, la collection fut toutefois transférée à Bruxelles-Congrès. Un nouveau musée n'était pas prévu à l'origine. Toutefois, lors de la construction de la gare de Bruxelles-Nord, deux locaux - à l'origine prévus comme restaurant - se libérèrent et furent réservés pour les collections anciennes. Néanmoins, le musée ouvert en 1958, fut dès le début trop petit et des agrandissements s'avérèrent nécessaires.

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

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

La Commission du Patrimoine Historique.

La tâche de la Commission du Patrimoine Historique consiste à déterminer la ligne de conduite générale en la matière, à examiner les questions et les problèmes qui se présentent et à trouver les solutions adéquates, en conformité avec les principes déterminés.

Les objectifs de la Commission du Patrimoine Historique.

Dans l'optique de ce qui précède, la Commission poursuit les objectifs suivants :

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

Le Patrimoine Historique préservé pour l'avenir.

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

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

La conservation du Patrimoine Historique ferroviaire nous concerne tous.

La préservation des témoins du passé est trop importante que pour rester le souci de quelques personnes spécialement formées ou sensibilisées à cette question. La qualité des actions entreprises dans ce domaine dépendra bien entendu des décisions et des mesures prises par la Commission du Patrimoine Historique mais également, pour une bonne part, des informations qui émaneront de sources aussi nombreuses que différentes.

Le fonctionnement des Commissions.

A la fin de l'année 1989 la Commission Nationale fut installée.

Afin de répondre efficacement aux questions qui se posent, elle a été subdivisée en quatre Sous-Commissions chargées d'atteindre les objectifs généraux évoqués ci-dessus, chacune dans le domaine qui lui est confié. Ces Sous-Commissions sont les suivantes :

- la Sous-Commission du Patrimoine Immobilier. Elle traite les demandes d'utilisation des lignes hors service ou hors exploitation ainsi que les questions relatives aux bâtiments de gares ou autres (sachant que certaines gares ont déjà été classées) et aux ouvrages d'art (un viaduc désaffecté par exemple) que certains organismes ou associations voudraient voir conserver.
- la Sous-Commission du Patrimoine Mobilier Roulant. Celle-ci doit examiner toutes les questions relatives à la sauvegarde des locomotives, voitures, wagons, engins spéciaux, etc. ou, en d'autres termes, tout ce qui est susceptible de rouler sur le réseau. Les décisions à prendre ont trait à la sélection du matériel, à son prêt à des organismes offrant les garanties voulues de sérieux, à ses conditions d'utilisation éventuelle, etc.
- la Sous-Commission du Patrimoine Mobilier Non-Roulant. Celle-ci s'occupe des questions relatives à la sauvegarde des objets, outils, machines et autres équipements non mobiles. Il peut s'agir, par exemple, d'installations de signalisation, d'équipements spéciaux de voie ou d'autres réalisations techniques spécifiques à la technologie ferroviaire. Son mode d'action s'apparente à celui de la Sous-Commission précédente.
- la Sous-Commission relative aux archives et à la documentation. Elle traite plus particulièrement les dossiers relatifs à la sauvegarde de tout ce qui constitue des documents écrits, des plans, des imprimés à caractère historique, y compris les documents en rapport avec les témoins du passé dont la conservation est décidée par les autres Sous-Commissions.

Les Sous-Commissions se sont réunies pour la première fois en mai 1990. Pendant cette réunion, l'inventaire des tâches fut défini. L'attribution de celles-ci buta rapidement sur des difficultés causées par le fait que certains dossiers peuvent et/ou doivent être traités entre deux ou plusieurs Sous-Commissions. Il s'avéra d'autre part nécessaire de procéder à une conservation réelle avant de disposer d'inventaires et de documents suffisants. Cela eut pour suite que les premières questions de tiers ne purent être traitées qu'à la fin de l'année. En effet, les différentes questions posées ne peuvent trouver réponse qu'au cours des réunions des Sous-Commissions. Or, ces questions doivent être débattues à l'appui d'un dossier préalablement instruit par l'apport de renseignements de différents interlocuteurs (départements, services, districts, . . .), ce qui prend un certain temps et ne permet pas toujours de compléter le dossier pour la réunion de la Sous-Commission. En conséquence, une nouvelle méthode de travail a été élaborée.

Nous pouvons néanmoins constater qu'après un an d'activités quelques lignes de conduite ont déjà été déterminées, à savoir :

- travailler en accord avec les instances officielles et les associations privées.
- la préservation de l'héritage industriel du chemin de fer, par la possibilité de la création d'un musée industriel, du mouvement du chemin de fer ce qui permettra aux témoins du passé de pouvoir être conservés pour l'avenir.
- la SNCB conservera elle-même un certain nombre de témoins remarquables du passé. Ceux-ci doivent avoir un intérêt historique, en d'autres mots, avoir marqué une période dans l'évolution du chemin de fer.
- essayer de conserver les témoins du passé sur leur site propre et/ou les transférer sous abris.

Une autre décision de principe importante impliquait l'avenir du musée du chemin de fer. Etant donné que la SNCB est sous régime national et que quelle que soit l'évolution, le chemin de fer restera toujours un patrimoine national, il a été décidé que si un musée du chemin de fer est créé, il doit avoir un caractère national et en conséquence, être implanté à Bruxelles. En même temps, il doit s'agir d'un musée complet, où toute l'histoire du chemin de fer doit avoir sa place.

Par la suite, une réunion nationale de la Commission du Patrimoine Historique de la SNCB a eu lieu en janvier 1991. Cette réunion doit être considérée comme la prise de connaissance de l'existence d'une division Patrimoine Historique au sein de la SNCB.

Etant donné que cette communication a abouti à des résultats favorables, une nouvelle réunion Nationale, prévue en 1992, n'est pas jugée opportune. Mais afin de tenir chacun au courant de l'évolution et des résultats en rapport avec notre Patrimoine Historique, nous donnons les développements les plus importants aux intéressés pour information.

Grâce à cette première réunion, les contacts de base ont été établis avec les différentes associations ferroviaires touristiques. Nous recherchons encore toujours avec celles-ci des solutions aux problèmes qui les préoccupent. Nous pensons ici à l'acquisition du matériel roulant et à d'autres objets ferroviaires; et ce à des conditions nouvelles et plus avantageuses en ce qui les concerne. Nous devons par ailleurs signaler qu'un groupe de travail a été créé à la SNCB afin d'élaborer une réglementation qui autorise les associations ferroviaires touristiques à effectuer des parcours avec leur matériel sur le réseau SNCB.

D'autre part, toutes les indications, informations et questions des amateurs sont examinées dans notre passé ferroviaire, et les directives sont données afin de conserver les témoins de notre héritage ferroviaire industriel pour l'avenir. C'est ainsi que des mesures ont été prises afin de conserver pour notre Patrimoine Historique les derniers signaux chandeliers qui se trouvent encore sur notre réseau SNCB. Les relations avec des tiers, comme les organismes officiels, les autorités communales, etc. ont également évolué favorablement.

La Sous-Commission du Patrimoine Historique du matériel Immobilier a ainsi organisé une journée d'étude avec les amateurs du rail et les représentants régionaux des monuments et paysages. Lors de cette rencontre, un groupe de travail informatif a été créé afin de rédiger une liste des constructions ferroviaires pouvant être prises en considération pour la conservation. De plus, des pourparlers sont en cours avec les autorités communales de Watermael-Boitsfort pour le classement de la gare, celle-ci ayant encore été peinte par Paul Delvaux. L'abri de Jeuk a également été déménagé pour l'embellissement de la gare.

Une suite moins favorable nous a été donnée à Quilévrain suite à notre souhait de conserver la cabine de signalisation, une barrière, quelques signaux caractéristiques et le château d'eau. Les plans de modernisation élaborés étaient même adaptés de façon à ce qu'une voie sans caténaire où du matériel électrique ne pouvait circuler soit prévue, de façon à ce que les amateurs puissent encore photographier ce site unique dans l'avenir. Notre seule préoccupation était de protéger le site contre le vandalisme. Etant donné que la SNCB était dans l'impossibilité d'intervenir, dans ce domaine, l'aide de l'autorité communale fut demandée. Notre échange de correspondance est hélas resté sans suite . . . et les plans originaux ont été ressortis. De nouveaux contacts au sujet de la conservation en site propre de ces témoins du passé sont actuellement en cours avec une association privée.

Des transactions sont momentanément encore en cours afin de céder certains bâtiments à des tiers, entre autres la gare de Hoboken. Pour notre Patrimoine Historique en général, le fait le plus marquant a été la transformation de l'atelier de traction de Haine-Saint-Pierre en dépôt du musée.

En plus de Louvain, il s'agit du deuxième atelier, où le matériel et les témoins du passé peuvent être conservés à l'abri. Etant donné que trois personnes employées sont prévues, il est possible tout comme à Louvain d'y effectuer des restaurations. Nous tenons néanmoins à souligner le fait que ces deux remises ne sont pas des musées mais des dépôts où les reliques ferroviaires sont conservées pour un futur musée national ferroviaire qui, comme le propose la commission nationale du Patrimoine Historique devrait être créé à Bruxelles. De plus, des locaux sont prévus dans le dépôt du musée de Haine-Saint-Pierre pour les archives de la SNCB. Dans l'avenir, on envisage même de construire un centre d'archives; un 4ème employé sera désigné à cette intention.

Un cinquième agent a également été installé au niveau des Services Généraux. Il s'occupera principalement de la coordination des occupations à Haine-Saint-Pierre et à Louvain et de la recherche en site propre des informations signalées ou recueillies concernant les objets ferroviaires historiques, après quoi la conservation ou la non-conservation des objets recherchés peut être étudiée.

Une des premières tâches qui lui fut confiée consistait à inventorier sur tout le réseau tous les wagons et voitures de chantier qui dans le cadre de l'amélioration de l'image de la SNCB doivent disparaître. Suite à cet inventaire, il fut possible de déterminer quels wagons et voitures seront repris par le Patrimoine Historique. Par la même occasion les signaux intéressants, colonnes hydrauliques, gabarits, etc. les plus marquants ont pu être photographiés et signalés afin de permettre dans l'avenir d'effectuer les démarches nécessaires pour la conservation.

Une autre méthode de travail pour la découverte des témoins du passé qui sera utilisée de plus en plus dans l'avenir consiste à parcourir les lignes mises hors service ou à moderniser avec les présidents des différentes Sous-Commissions. Pendant ces visites de travail, tout est passé au peigne fin et noté sur place afin de déterminer ce qui doit être repris dans l'héritage de la SNCB. Un premier essai fructueux en ce sens fut la recherche sur la ligne Saint-Ghislain - Quiévrain.

Il faut également signaler l'acquisition dans la collection Quanjér de documents importants et de négatifs concernant notre passé ferroviaire. Les pièces de cette acquisition sont actuellement inventoriées, afin d'être d'ici peu au service des chercheurs.

En ce qui concerne le matériel photo, la possibilité de réaliser un livre à ce sujet en collaboration avec le groupe de travail d'histoire ferroviaire est actuellement soumise. Cela permettrait de récupérer partiellement les frais d'investissement.

Une autre donnée digne d'être mentionnée, est l'intérêt de l'atelier de traction de Kinkempois pour la HLD 6041. La locomotive diesel sera avant tout entretenue par l'ATE de Kinkempois après avoir été remise en état de marche avec les intéressés de l'ATF-SE.

En dernier lieu, nous tenons à signaler qu'une ASBL sera créée pour le musée régional ferroviaire "de Mijlpaal" afin que la collection puisse encore être visitée dans l'avenir. En plus de la SNCB et du "Mijlpaal", la ville de Malines siègera également dans cette association à créer.

**Souvenirs liégeois
du trolleybus 22
Cathédrale - Burenville**

De 1956 à la fin de sa circulation, j'ai eu l'occasion de voir, si pas d'emprunter, presque quotidiennement, le trolleybus de la ligne 22, qui partait de la place du roi Albert à Liège vers Saint-Nicolas.

Sans être un spécialiste et si ma mémoire est fidèle, le matériel utilisé était de la série "T 38".

Je me souviens cependant avoir voyagé à l'occasion dans un véhicule gris, apparenté aux "T 54" dont il devait être le petit frère. Les gamins l'appelaient "le petit gris". De même, il m'est arrivé d'embarquer dans un autre véhicule que nous surnommions "le gros bleu", mais ma mémoire n'est plus assez précise (1).

J'empruntais notamment le "22" en fin d'après-midi, place du Roi Albert. Le tarif le plus bas dont je me souviens devait être "5 francs" !

Pour ma part, j'utilisais le "carnet", constitué d'une série de bandelettes jaune-orange, marquées "TULE", qu'il fallait découper en plus ou moins grand nombre, en fonction de la longueur du trajet. Sur le 22, il fallait utiliser trois bandelettes.

Sur la place du Roi Albert, face à l'actuelle Galerie Nagelmackers, les points d'embarquement étaient constitués de portiques en tubes de fer, supportant une plaque peinte, en forme d'arc de cercle. Il y avait à gauche, quand on tournait le dos au parterre, l'arrêt du 25 Liège - Ougrée, au milieu, celui du 36 Liège - Sainte-Walburge, et celui du 22, et à droite, à côté du kiosque à journaux, les arrêts du 21 Liège - Laveu et 20 Liège - Cointe.

Le trolleybus arrivait par le "Tournant Saint-Paul" où il croisait la ligne du 37 Liège - Oupeye qui circulait au retour rue Cathédrale pour repartir vers la banlieue.

A l'époque, les trolleybus avaient une livrée bleue et crème. L'avant, plat et vertical, ne montrait que deux phares ronds et souvent, un petit panneau publicitaire pour "Aspro" ou les "meubles Thélen - Welkenraedt".

Les flancs arboraient un large bandeau marqué "J'achète tout au grand Bazar". A l'arrière, le pare-chocs portait "Je roule pour Englebert".

(1) - le "petit gris" était le trolleybus prototype numéroté "550" et le "gros bleu" le prototype de 1948, numéroté "519".

Par son ramage et son plumage, le trolleybus était un petit monument à l'industrie et au commerce liégeois !

On accédait au véhicule à l'avant, par une porte pliante en bois, qui s'actionnait assez sèchement. A l'intérieur de la porte avant, un verrou ordinaire comme ceux des cabinets rustiques pouvait s'engager dans la glissière de la porte, bloquant celle-ci et la porte arrière en même temps.

Le conducteur était vêtu d'un uniforme de drap gris avec boutons métalliques et écussons de col vert billard. Très souvent, il portait une montre à gousset dont la chaîne lui barrait le ventre. Il était coiffé d'un képi de style français "Second Empire".

Assis derrière son grand volant (direction non assistée!), il avait sous les yeux un tableau de bord assez rudimentaire. A sa gauche, on pouvait voir le grand levier du frein à main et à sa droite, un levier plus petit, soit le frein rhéostatique, et après le passage d'un cran, l'inverseur de marche. La poignée en forme de baïonnette surmontait une tige munie d'un anneau où il fallait introduire le petit doigt et appuyer pour "passer la marche arrière".

A l'époque, le conducteur s'appelait officiellement "wattman". Quand on cite ce nom aux générations actuelles, elles imaginent un héros habillé en chauve-souris.

Le wattman avait, au-dessus de la tête, le gros boîtier du disjoncteur, avec sa poignée. Son siège était isolé à l'arrière par une cloison vitrée, mais occultée par un store de toile brune.

En haut de cette cloison était fixée la lampe de demande d'arrêt, un curieux bulbe orange monté sur un socquet en forme de pipe, qui s'allumait sans sonnerie.

Du côté droit du pare-brise, une grande décalcomanie, ornée d'un triangle de danger, disait : "Parler au conducteur, c'est le distraire, c'est provoquer l'accident ! N'engagez pas votre responsabilité !"

Des plaques métalliques faisaient défense "de fumer et de cracher". Autre temps, autres moeurs... Il n'y avait pas de graffiti et les sièges n'étaient pas lacérés au cutter...

A l'avant du trolleybus, de chaque côté, des banquettes longitudinales à trois sièges surmontaient les passages de roues. Il en était de même à l'arrière. La partie centrale était occupée par des banquettes transversales biplaces dont le dossier portait la marque "sièges Lafontaine".

Juste avant et du côté droit, le receveur officiait sur un siège fait exprès pour lui.

En général, au départ, il se tenait sur la plate-forme arrière. Engoncé dans un baudrier d'accordéoniste, il portait sur la bedaine son célèbre oblitérateur qu'on appelait "li bwète". L'appareil portait une fente supérieure dont la largeur se réglait avec une tirette. On y introduisait le ticket

ou les bandelettes d'un carnet, bientôt oblitérées par un coup sec de la manivelle située sur la droite.

Après avoir servi les premiers voyageurs, le receveur s'installait sur son siège et disposait son appareil dans un support ad hoc. Ce support portait aussi un bouton rouge qui permettait d'éteindre la lampe de demande d'arrêt et son témoin au tableau de bord, indiquant ainsi au wattman qu'il pouvait fermer la porte arrière et démarrer.

A deux autres endroits de la voiture, des boutons semblables étaient disposés sur une sorte de boîtier marqué "Poussoir interdit au public". Sitôt un arrêt demandé, des farceurs actionnaient en douce le bouton et éteignaient la lampe, entraînant des échanges de propos peu amènes.

L'éclairage des voitures était assuré par de simples ampoules. Au plafond, courait une double rangée de poignées triangulaires, attachées par une lanière de cuir à des tiges de bois. Le chauffage était produit par des radiateurs électriques cylindriques, placés sous certaines banquettes.

*
* *
*

Le 22 démarrait et s'engageait sur du Pont d'Avroy. Il coupait, au carrefour du boulevard, la ligne aérienne des trams 1 et 4. Au moment du croisement, un bruit semblable à un roulement de tonnerre lointain résonnait dans la toiture. Les lampes du plafond clignotaient.

Le trolleybus empruntait la rue Saint-Gilles, souvent encombrée. Le 20 et le 25 quittaient le "tronc commun" et viraient dans la rue Louvrex.

Un peu plus haut, au Trixhay, le 21 entamait la montée de la rue Saint-Gilles.

Le 22 et le 36 s'engageaient rue Reynier puis viraient à droite dans la rue Wazon. A cet endroit, l'amateur de chemins de fer pouvait apercevoir, avec un peu de chance, un convoi sur le ligne de Bruxelles.

Au sommet de la rue Wazon, au carrefour Saint-Laurent, le trolleybus croisait les lignes aériennes des trams vicinaux 53, 56 et 61, avec le même bruit de roulement.

La rue Bidaut était franchie et rue Dehin, le 36 continuait tout droit, tandis que le 22 virait à gauche vers le petit viaduc de l'Aumônier.

S'il traînait un peu, le même amateur de chemins de fer pouvait s'en mettre plein les rétines. Devant lui s'étendaient la gare de Liège-Haut-Pré et ses installations : à droite, des voies de garage, des wagons de marchandises et une locomotive type 81. A gauche, un convoi montant avec son allège type

98... Un peu plus haut enfin, se trouvaient les voies de raccordement du charbonnage de l'Aumônier, situé à l'endroit de l'actuel garage Renault.

Le plus souvent, on pouvait apercevoir, sur ces voies, des tombereaux tirés par une machine dont la soute à eau en selle trahissait l'origine britannique. Si mes souvenirs sont bons, il y avait aussi une machine ressemblant assez bien au type 51 Etat. Les convois du charbonnage passaient sous le viaduc par un pertuis spécial et escaladaient la colline, base du terril, qu'ils contournaient. On pouvait ensuite les voir passer en surplomb des Fonderies Scuvie, rue du Calvaire.

Arrivé au-dessus de l'étroit viaduc, le 22 virait à gauche puis directement à droite, ce qui provoquait à l'occasion un décâblement. Il escaladait ensuite la rue Burenville. Il n'était pas rare, lorsque la voiture était bondée, d'entendre se déclencher le disjoncteur, qui claquait comme un coup de fusil.

Au sommet, le 22 arrivait au carrefour avec la rue de l'Espérance, près de la petite et vétuste chapelle Saint-Hubert. Il longeait ensuite l'école communale puis gagnait la rue Saint-Nicolas, qu'il parcourait, le long du "Palais du Meuble" pour virer dans la rue André Delchef, à son terminus, près d'une vieille chapelle qui a disparu lors de la construction de la grande surface "Delhaize".

En descendant, l'amateur de chemins de fer pouvait encore passer un "quart d'heure de haute jouissance". Il découvrait une large perspective sur le charbonnage de l'Espérance et plus près de lui, le tronçon de la vieille ligne Ans - Flémalle, réduite à l'état de moignon. Avec un peu de chance, il pouvait voir un "type 81" manoeuvrer des tombereaux de charbon. Il pouvait aussi observer, plus loin vers la "paire" de la houillère, un petit locotracteur à chaudière verticale à l'échappement saccadé caractéristique.

*
* *

Je me souviens aussi de quelques incidents tels qu'ils me reviennent à l'esprit.

Les décâlements étaient, pour les gamins passagers du trolleybus, un événement qui les faisait se ruer sur la plateforme arrière, pour observer le receveur aux prises avec les cordes de rappel des perches. Il y avait des endroits propices à ce genre d'incident, comme la petite place en amont du viaduc de l'Aumônier, où nous avons pu voir, au cours d'un décâblement sévère, le personnel recevoir sur le képi un isolateur fumant détaché de la ligne aérienne !

Lors du trajet vers la ville, le virage à droite dans la rue Louvrex, venant de la rue Saint-Gilles, était parfois scabreux. Je me rappelle ainsi avoir vu, lors d'un décâblement,

une des bobines de l'enrouleur quitter la face arrière du véhicule et servir de yo-yo à une perche en folie !

Une autre fois, une tête de trolley, arrachée par le choc contre un fil transversal, était allée finir dans le pare-brise d'une voiture. Lorsque je fréquentais l'école primaire de Burenville, nous voyions passer les trolleybus par la fenêtre. Nous observions aussi le véhicule d'entretien, un camion vert surmonté d'une nacelle où deux ouvriers appliquaient une espèce de brosse sur les fils afin de les nettoyer.

En hiver, lors de fortes gelées, il arrivait aux fils d'être couverts de givre. Le trolleybus passait alors en provoquant des gerbes d'étincelles crépitantes du plus bel effet.

Vers la fin des années cinquante, l'école primaire de Burenville organisait des "classes vertes" avant la lettre à la plaine des sports de Cointe.

Avec notre instituteur, nous attendions le trolleybus "SPECIAL" à hauteur de l'école d'horticulture, rue de l'Espérance. Nous suivions l'itinéraire du 22 jusqu'au début de la rue Louvrex. Là, le wattman changeait les perches de ligne, et continuait sur la ligne 20, jusqu'à la place du Batty.

La descente de Burenville, en ligne droite, se faisait suivant le tempérament du conducteur. Certains dévalaient "à fond les manettes" avec la pédale du controller "a stoke". D'autres, plus réservés, en profitaient pour tester le frein rhéostatique...

Le trolleybus était silencieux et ne puait pas. A l'intérieur, s'il roulait sur du macadam, il donnait l'impression de "filer sur ses chaussettes".

Sur les tronçons à gros pavés, les fenêtres latérales coulissantes et les portes pliantes émettaient un bruit de castagnettes plein d'esprit.

J'ai ainsi pris le trolleybus de très nombreuses fois, et jamais je n'ai été témoin du plus banal accrochage ou accident.

Le fait divers le plus spectaculaire a eu lieu - encore une fois si ma mémoire est bonne - fin juin 1966, au pied du viaduc de l'Aumônier, quand une locomotive diesel de manœuvres sans frein et désertée par son conducteur, allait défoncer le heurtoir et s'arrêter rue Dehin avec deux wagons (dont l'un portait un grand verre à pied rouge avec la mention "ne pas tamponner" !). Au moment de l'accident, un trolleybus venant de Liège abordait le carrefour. Le wattman put éviter la collision, mais son véhicule fut endommagé par le début d'incendie provoqué par la chute de la ligne aérienne dans le fuel perdu par la locomotive.

Au terme de toutes ces descriptions, j'allais oublier ce qui faisait une des caractéristiques du trolleybus de cette époque. Le véhicule avait un avertisseur électrique du type "klaxon", mais aussi un inimitable gong que le wattman actionnait en tapant du poing droit sur une sorte de champignon d'ébonite qui coiffait une tige verticale, placée à sa droite.

*
* *
*

Voici quelques souvenirs d'un gamin qui a passé une après-midi de plaisir teinté de nostalgie à Ferexpo II...

En hommage à tous ceux du "trolley"...

J.P. SWITTEN

Le sujet développé par notre membre vous a-t-il intéressé... Nous vous rappelons qu'il nous reste quelques exemplaires de notre plaquette :

"Le trolleybus à Liège",

publiée en novembre dernier à l'occasion de l'exposition "Ferexpo II". Cinquante-deux pages d'évocation de ce moyen de transport en Belgique en général et à Liège en particulier. Couverture en quadrichromie, 45 photos.

Le trolleybus à Liège, une édition GTF asbl

Prix : 430 BEF envoi compris (pour l'étranger, le prix est porté à 450 BEF)

Pour commander, versez la somme correspondante à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1. (Nos membres étrangers voudront bien se référer à la 3e page de couverture).

Divers

Prochaines commémorations en région liégeoise

★★

150 ans de relation internationale Liège - Cologne

Le week-end des 16 et 17 octobre prochains, la SNCB et la DB fêteront le 150^e anniversaire de la mise en service de la ligne Liège - Cologne, première liaison ferrés internationale du continent. A cette occasion, la SNCB et la DB nous préparent un éventail de manifestations tout au long du tronçon Liège - Verviers - Welkenraedt - Aachen - Stolberg - Eschweiler - Düren + Eupen !

Il y aura des expositions, animations, sans doute trains spéciaux et autres manifestations dont nous donnerons le détail le moment voulu. Le GTF asbl ne manquera pas de s'y associer.

★★

100 ans de tramway électrique à Liège

Nous ignorons si cet autre événement historique soulèvera l'enthousiasme des autorités locales. Le premier tram électrique urbain a en effet circulé à Liège le 9 août 1893, il y a donc cent ans.

La première ligne de tram urbain reliait en effet Liège (place Coronmeuse) à Herstal, en substitution à la ligne hippomobile Guillemins - Coronmeuse - Herstal. C'est grâce donc aux 150 mètres du tronçon place Coronmeuse - limite de Herstal que la ligne a droit à la qualification de "liégeoise", au grand dam des Bruxellois qui n'inaugurèrent leur première ligne électrique urbaine "que" 9 mois plus tard, le 5 juin 1894.

L'électrification avait été décidée par la Société des Tramways Liégeois (TL) après accord contractuel avec les CEI et autorisation du Ministre de l'Agriculture, qui avait alors les tramways dans ses attributions.

Le but de la nouvelle ligne était de relier directement Herstal à Liège-centre par les quais de la rive gauche de la Meuse, alors que les tramways communaux circulaient par le quartier St-Léonard. Cette ligne sera électrifiée à son tour le 22 octobre 1896.

Cinq motrices immatriculées 1 à 5 (plus tard 201 à 205) avaient été fournies par la Société CIE de St-Léonard. Un dépôt avec ateliers fut construit derrière Coronmeuse, dépôt qui fut finalement fermé lors de la suppression des lignes 1 et 4 le 31 août 1964.

Dix ans plus tard, en 1903, avant la mise en commun des réseaux TL et TC, les TL disposaient d'un parc de 46 motrices construites par la Compagnie Métallurgique de Nivelles, par Germain de Monceau-sur-Sambre et par Seneffe.

La ligne de Herstal avait été prolongée jusqu'à la Goffe le 3 juin 1903, la place Cockerill en octobre 1903 et le Théâtre le 3 avril 1905. Tandis qu'en bout de ligne, l'embranchement de Vivegnis avait été ouvert le 6 juillet 1899 et celui de Wandre le 3 avril 1905.

Mais il est évident que cela ne justifiait pas un tel parc, mais les TL avaient en point de mire l'ouverture de deux lignes au sud-est de la ville, de St-Lambert à Renory et Streupas, ouvertes à l'occasion de l'Exposition Universelle les 23 avril et 1er juin 1905. Entre 1904 et 1914, les TL acquirent 22 motrices et 75 remorques qui vinrent s'ajouter au parc des TC (60 motrices et 64 remorques) pour desservir les réseaux urbains et de banlieue. La numérotation des lignes fut jugée nécessaire en 1904. C'est également à cette époque que la circulation des trams passa de la gauche à la droite.

La ligne 5 (Vivegnis) fut supprimée et remplacée par autobus le 19 décembre 1963. La ligne 6 (Wandre) avait de son côté rendu l'âme lors de la destruction du pont de Wandre en mai 1940, et elle reprit vie avec des trolleybus en 1949, sous le n°38. Les lignes 7 et 8 avaient été remplacées par trolleybus en 1937. En 1928, les terminus de St-Lambert (lignes 7 et 8) et du Théâtre (lignes 5 et 6) avaient été permutés, à l'occasion de l'aménagement du "tramodrome" de la place Saint-Lambert.

En cherchant bien, l'amateur perspicace découvre encore aujourd'hui les seuls vestiges de ces lignes : quelques rosaces d'amarrage des fils de suspension des lignes électriques sur des façades anciennes et qui ont échappé à la rénovation...

B. Jar

*
* *
*

TGV "Eurostar" Transmanche marketing et tarification

Nous l'avons déjà annoncé, les premiers essais du TGV Eurostar Bruxelles - Londres auront sans doute lieu en Belgique dès l'automne de cette année, pour une mise en service à prévoir au mieux en été 1994.

Les responsables des services commerciaux de la SNCB travaillent déjà de concert avec ceux de la SNCF et des British Railways pour établir les futurs tarifs... Il s'agit d'attirer au TGV Eurostar une clientèle de haut niveau qui fréquente l'avion jusqu'à présent. Il faudra être attentif à la concurrence des ferries. Et remplir les rames aux heures creuses...

La tarification ne sera définitivement établie que fin 1993, début 1994. Mais ses grandes orientations sont déjà arrêtées. On se situerait en gros à des prix inférieurs de quelque 20 % à ceux de l'avion à prix plein, soit quelque 8000 BEF aller-retour.

Les tarifs seront modulés sur une échelle de 1 à 5 selon les heures de la journée, le jour de la semaine et la période de l'année, selon le système actuellement prévu à la SNCF pour le TGV Paris - Lille. Le tarif le plus élevé sera évidemment appliqué aux heures de pointe. La réservation pourra se faire jusqu'à six mois à l'avance : ce sera aussi un critère de tarification : les voyageurs qui se décident au dernier moment, c'est à dire jusqu'à deux heures seulement avant le départ d'un "Eurostar" paieront bien sûr plus cher...

Il est déjà entendu que les agences de voyages pourront vendre des billets TGV.

Parallèlement, les divers réseaux s'occupent à organiser le service à bord des rames "Eurostar". Ils veulent le placer sous le signe de la qualité totale. Le service à bord des "Eurostars" a été attribué à un consortium formé par des sociétés qui ont déjà de l'expérience en la matière : Intercity on board Services, Wagons-Lits et la Sabena.

Une vaste campagne de promotion du nouveau "produit" sera par ailleurs confiée à Youg et Rubicam.

d'après L'Echo, 23/3/93
recension : J. Braive

*
* *

La Belgique perd sa place de pays le plus "ferré" d'Europe

Selon les dernières statistiques sur les transports publiées par la Communauté Européenne (Eurostat), la Belgique vient de perdre - de justesse - son titre de pays européen où la densité de lignes de chemin de fer exploitées par 1000 km² de superficie est la plus élevée.

Pour l'année 1990, la Belgique compte en effet quelque 114 km de lignes de chemin de fer exploitées par 1000 km², contre 130 km/1000 km² en 1980 ! L'Allemagne Fédérale (RFA + l'ancienne RDA) en compte 115, contre 120 en 1980, à l'époque où elle n'était pas réunifiée.

Sur papier, l'Allemagne "dépasse" donc la Belgique, mais il faut noter que ces statistiques englobent l'ancienne république démocratique allemande, où le réseau ferré est encore à l'image de ce qu'il était en Europe Occidentale pendant les années cinquante... Nul doute que, dans les prochaines années, les plans de rationalisation y fleuriront. Il n'empêche... La Belgique, en dix ans, a perdu quelque 16 points au baromètre de la densité de lignes par 1000 km².

L'Office des statistiques de la Communauté Européenne souligne même que si l'ensemble de la Communauté européenne est passée de 60 km par 1000 km² à 58 km par 1000 km², c'est la Belgique qui a enregistré le recul le plus marqué, en passant de 130 à 114 km de ligne par 1000 km².

Le classement des pays en fonction de leur densité ferroviaire est le suivant, en 1990 :

- 1) Allemagne (115 km)
- 2) Belgique (114 km)
- 3) Luxembourg (104 km)
- 4) Grande-Bretagne (68 km)
- 5) Pays-Bas (67 km)
- 6) France (62 km)
- 7) Danemark (54 km)
- 8) Italie (53 km)
- 9) Portugal (33 km)
- 10) Irlande (28 km)
- 11) Espagne (25 km)
- 12) Grèce (19 km)

Faut-il applaudir les "redresseurs du rail" de la rue de France à Bruxelles et leurs ministres de tutelle successifs de cette rationalisation ?

Une petite note pour finir sur l'amplitude du réseau autoroutier dans les pays de la Communauté Européenne : en 1990, la Belgique se trouve en première position avec 54 km d'autoroute par 1000 km². Les Pays-Bas sont classés seconds avec 49 km par 1000 km²...

*
* *

Les projets du TEC - Charleroi

A l'occasion de la signature du laborieux contrat de gestion imposé par le picaresque Ministre régional André Baudson aux diverses sociétés "TEC" régionales, Jacques Van Gompel, président du TEC-Charleroi, a eu l'occasion de préciser ses projets pour une société qui occupe quelque 900 travailleurs et dispose d'un budget d'1,7 milliards de francs en 1993.

Relevons les aspects "ferroviaires" de ses projets.

Premier objectif : "faire tourner ce qui est en place", à savoir le métro entre la gare du Sud, Gilly et Fontaine (Pétria). (1).

Deuxième objectif : achever l'aménagement du tronçon métro Waterloo - Janson - Parc, à Charleroi même, afin de permettre aux tramways de desservir le palais de Justice, les hôpitaux et écoles du secteur. 380 millions sont prévus à cet effet au budget de 1993 : une mise en service de ce tronçon peut être espérée pour la fin de l'année 1994. Par contre Jacques Van Gompel précise qu'il est hors de question, dans les projets actuels, de relier par fer la station "Parc" à la gare du sud par rail. Place aux autobus...

Autre piste de travail : l'achèvement de la ligne actuelle de tram de Gilly vers les stations Marabout et Sart-Culpart à l'horizon 1995-1996. Jacques Van Gompel se déclare par ailleurs partisan de poursuivre la ligne de tram jusqu'à Soleilmont, d'autant que la station "Sart Culpart" n'est pas conçue pour un échange métro-bus. Mais le ministre Baudson a fait stopper les expropriations à Soleilmont...

Le rétablissement de la liaison par tram entre Charleroi-Viaduc et Gosselies reste aussi au programme. Cette réouverture nécessitera un budget de quelque 100 millions, mais va surtout modifier la topographie du centre de Gosselies. Tout ce quartier devrait être réaménagé en piétonnier ou semi-piétonnier, tout en laissant passage à la voie de tram. Les tramways iront jusqu'à l'ancien dépôt de Gosselies, où les autobus de la périphérie amèneront la clientèle. En ce qui concerne l'idée d'une boucle ferrée vers l'aéropôle" de Gosselies, Jacques Van Gompel la trouve prématurée : "on analysera la situation lorsque le besoin n'en fera sentir"...

Sur les autres grands axes comme Couillet, Marcinelle ou Mont-sur-Marchienne, Jacques Van Gompel déclare rester fidèle à l'idée de faire circuler des autobus sur des bandes réservées. Point final (2).

d'après Le Soir (17/2/93)

*
* *
*

(1) - NDLR : l'avenir de la relation ferrée Anderlues - Binche - La Louvière (ligne 90) paraît définitivement compromis. Aucune garantie n'existe sur le maintien de cette ligne de tramway à la fréquentation honorable, dont quelque 40 % du tracé sont en site propre, après le 1er janvier 1994... L'impression générale est que TEC-Charleroi et TEC-Hainaut cherchent à la faire disparaître discrètement...

(2) - NDLR : Pas un mot sur l'antenne métro de Montignies-sur-Sambre (antenne "Centenaire"), pourtant exploitable au moins de la station Waterloo jusqu'à la station Centenaire : dans l'esprit des dirigeants du TEC-Charleroi, le potentiel de trafic est sans doute trop faible et le déficit d'exploitation à prévoir trop important. Encore un travail inutile ?

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.

Le GTF asbl à BERLIN

du jeudi 09/09 (soir) au dimanche 12.09.93

Cette ville, qui illustra la grandeur de l'Allemagne avant d'en symboliser la déchéance et la division, a reconquis son statut de capitale d'une des premières puissances économiques du monde. Tous les malheurs qui se sont abattus sur Berlin au cours du dernier demi-siècle n'ont en rien altéré la grandeur de cette ville, et encore moins le dynamisme et la soif de vivre des berlinois. Berlin est une ville surpeuplée, mais les parcs sont innombrables, les espaces verts sur les rives de la Spree sont immenses. Berlin fut détruite, ravagée, saccagée, mais elle s'attela avec ténacité à la reconstruction, pierre par pierre, de ses plus glorieux monuments, à la récupération des ses plus beaux trésors.

Berlin est une ville vivante, grouillante d'activité, débordante d'animation et de vie, une ville où le temps ne s'arrête jamais, où nuit et jour ne font qu'un. L'activité commerciale y est incroyablement animée : les petites boutiques comme les magasins prestigieux débordent de produits venant des quatre coins du monde.

PROGRAMME

Le 09/09 : Bruxelles-Midi, départ : 22.50

Le 10/09 : Berlin Zoo, arrivée : 09.10

Le matin : visite de la ville d'une durée de 3 heures en autocar avec commentaires en français

L'après-midi : temps libre : shopping, visites de l'église "Gedächtniskirche", Charlottenburg, le Kurfüstendam avec ses nombreuses boutiques, le KaDeWe, après Harrods de Londres, le plus vaste magasin d'Europe, le Musée Egyptien, l'arc de triomphe de Brandebourg.

Logement en 1/2 pension au NOVOTEL SIEMENSSTADT à Berlin.

Le 11/09 :

Le matin : visite du réseau de tramways en véhicule réservé.

L'après-midi : temps libre

Le 12/09 :

Départ de Berlin en train Eurocity à 08.53.

Arrivée à Bruxelles-Midi à 18.01.

PRIX : adulte membre GTF asbl, conjoint ou parent vivant sous le même toit : 10.980 BEF sur base de chambre double occupée par 2 adultes. Il n'y a pas de "single".

adulte non membre GTF asbl : 11.100 F
 enfant : tarif sur demande.
 cheminot : tarif sur demande.

Ce prix comprend : Les trajets en chemin de fer de la frontière allemande à Berlin aller-retour y compris le supplément Eurocity, la visite de Berlin en autocar, le logement en 1/2 pension (toutes les chambres sont avec douche,wc et téléphone) les réservations, la libre circulation 2 jours sur le métro, le circuit en tram, les frais et la TVA.

Suppléments facultatifs :

Courette : 580 F.
 Wagon-lits T2 : 2.310 F.
 Wagon-lits T3 : 1.540 F.

Pour ceux qui ne disposent pas de libre parcours sur le réseau SNCB, nous proposons un billet SNCB "parcours d'approche" de toute gare belge à Aachen Süd frontière et retour pour le prix de 280 F.

Conditions générales

- Le G.T.F. asbl se réserve le droit d'annuler ce voyage si au 30 juin 1993 le nombre minimum de participants n'est pas atteint. Dans ce cas, l'acompte sera remboursé intégralement.
- Notre prix a été établi en fonction des conditions économiques en vigueur au 1er mai 1993. (taux de change, transports, hôtels, etc ...) Toute modification de ces conditions peut entraîner un changement de prix dont le participant sera obligatoirement informé dans les délais les plus brefs. Si tel était le cas, seul entrerait en ligne de compte la date de départ et non la date d'inscription.
- Notre prix ne comprend pas : les boissons, les repas de midi, les frais exceptionnels survenant à la suite d'événements fortuits (tels que grève, mauvais temps, etc...) et toute dépense à caractère personnel.
- Assurances : lors de l'inscription, il est indispensable de fournir au GTF asbl une preuve (photocopie) d'une assurance type "Europe Assistance", "Mondial Assistance", etc... valable pour la durée du voyage et pour chaque participant.
- En cas d'annulation par le participant, le G.T.F. asbl n'assurera un remboursement qu'en fonction des possibilités, dont il est seul juge, et en tenant compte des frais déjà encourus.

INSCRIPTIONS : Le plus vite possible et avant le 30 JUIN 1993.

ACOMPTE : 3000 F par personne à verser lors de l'inscription sur le compte n° 068-0883360-08 du GTF asbl

SOLDE : A verser le 01.07.93

RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES : auprès de GTF- Voyages, c/o Mr Jean Laterre, 68, rue de Marchienne 6110 Montigny-le-Tilleul. Tél et Fax : 071 51 66.01



BULLETIN DE PARTICIPATION

VOYAGE A BERLIN

DU 09/09 AU 12/09/93

Bulletin à renvoyer avant le 30/06/93 à l'adresse suivante :
GTF asbl, 68, rue de Marchienne 6110 MONTIGNY-LE-TILLEUL
fax : 071/51.66.03

* Je soussigné nom et prénom
Rue N° Bte
n° postal Localité
membre GTF n° Tél N°

* inscris au voyage à Berlin :

... participant adulte membre à 10.980 F soit F.
... participant adulte non membre à 11.100 F F.
... " enfant à F soit F.
... " cheminot à F soit F.
... parcours d'approche SNCB à 280 F soit F.
... couchette(s) à 580 F soit F.
... wagon-lits T 2 à 2.310 F soit F.
... wagon-lits T 3 à 1.540 F soit F.
<hr/>	
Total F.

* J'effectue simultanément le paiement de l'acompte de.....F

- par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
- par virement au compte n° 068-0883360-08 du GTF asbl

* J'effectuerai le paiement du solde pour le 25 juin 1993.

* Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation et y adhérer entièrement. Je joins une photocopie de mon contrat Europ Assistance ou similaire valable aux dates du voyage et pour les personnes m'accompagnant.
Date et signature.

A nos membres

Toutes les cartes de membre 1993 ont été expédiées à nos membres au courant de la dernière semaine du mois de mai.

Le n° 52 de l'agenda "Febelrail" a été expédié pendant la seconde quinzaine de mai aux membres protecteurs et aux membres adhérent "B" (qui ont payé le supplément correspondant à leur cotisation).

Nos membres qui ont payé le supplément "EXPRESS" avec leur cotisation ont reçu anticipativement et par lettre notre circulaire "voyage" ci-incluse et consacrée au tour électrique de la province de Liège du 19 juin.

Petites annonces

A VENDRE : réseau complet en parfait état Märklin Z, 150 x 70 cm, décor entièrement terminé, 2 transfos, 30 aiguillages et signaux fonctionnels, le tout recouvert d'un coffret en plexiglas + locomotives, wagons et voitures divers. Renseignements et conditions auprès de notre secrétaire J. Ferrière (tél. 041/52 49 57 après 17h).

RECHERCHE livre "Le Transsibérien" par Enzo PIPPER, édition française, paru en 1980 à l'Office du Livre à Fribourg. Faire offre à notre membre Francis GENON, rue Haynol, 21, 6800 Libramont.

Avis de recherche - historique vicinal

En vue de pouvoir clôturer une étude historique consacrée aux trams vicinaux de la Semois, qui pourrait aider un de nos éminents membres à trouver les dates suivantes :

- 1.- Ligne Gedinne - Bohan/Alle-sur-Semois n°161 : date de mise en service du premier autorail.
- 2.- Ligne de Bouillon vers Paliseul n°34 et vers Pussemange n°135 : date de mise en service du premier autorail (estimation : début 1933).
- 3.- Ligne Arlon - Ethe n°45 : date de clôture du service ferré.

La presse locale de l'époque ("l'Avenir du Luxembourg") est muette et ne relate pas ces trois événements.

Tout renseignement utile sera le bienvenu et est attendu avec impatience par Albert De Preter, chaussée de Ninove, 194, 1700 DILBEEK (02/569 31 09).

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

Notre prochain voyage

**Tour électrique de la province de Liège
samedi 19 juin 1993**

Le prochain voyage auquel nous vous convions est un périple dans la région liégeoise, à bord d'une des dernières automotrices électriques doubles de la tranche 1955, typiques par leurs plates-formes étroites et leur ex-compartiment "snack-bar". A l'origine, cette tranche avait été conçue pour assurer les services directs entre Liège et le littoral belge, d'où des plates-formes plus étroites, la présence d'un compartiment pour le minibar et une vitesse de pointe fixée à 140 km/h. Rapidement remises "au type" standard, ces automotrices ont ensuite sillonné la totalité du réseau. Des 38 rames réalisées en 1955 par différents constructeurs belges, seules 13 ont survécu jusqu'au 23 mai dernier ; à partir de cette dernière date, l'entretien de ces engins a été suspendu, et la dernière "AM 1955" sera "arrêtée" fin juillet.

Pour célébrer cet événement, une des toutes dernières rescapées partira en train spécial de Liège-Guillemins le samedi 19 juin prochain vers 9 h. Elle nous conduira d'abord à Spa-Géronstère, par la ligne 44, la seule de Wallonie à n'avoir jamais été parcourue à ce jour par un train spécial du GTF asbl. Nous nous rendrons ensuite par la ligne 37 à Welkenraedt (pause-dîner), puis à Eupen par la ligne 49. Nous aurons aussi l'opportunité de nous rendre à Montzen (spectacle garanti !), puis à Visé (Haut) et Tongres par la ligne 24 réservée au trafic des marchandises. Nous reviendrons ensuite à Liège, par la ligne 34, monterons à Voroux-Goreux via la ligne 36B, réservée au trafic des marchandises, puis redescendrons vers Ans pour parcourir ce qui reste de la ligne 31 vers Ans, dont une partie a été... désélectrifiée. Nous reviendrons enfin à Liège-Guillemins vers 20 h 30, pour assurer les correspondances dans toutes les directions.

Un tour électrique de la province de Liège copieux, à défaut d'être absolument complet.

B

Nos prix

Ils comprennent le tour circulaire en automotrice de Liège à Liège, les frais d'organisation et la TVA :

- * adulte membre GTF asbl, conjoint, ascendant ou enfant vivant sous le même toit : 720 BEF
- * adulte non membre GTF asbl : 770 BEF
- * enfant moins de 14 ans : 350 BEF
- * enfant moins de 6 ans : gratuit (participation limitée aux enfants accompagnant parents ou grands-parents, et voyageant sous leur autorité).

Repas de midi

Nous vous proposons, sur réservation sur bulletin de participation, un repas de midi collectif dans un restaurant de qualité, composé d'une entrée, d'un plat principal et d'un dessert, au prix de 500 BEF service et TVA compris, boissons en sus.

Parcours d'approche

Nous vous proposons de laisser votre voiture au garage et de rejoindre le point de départ de notre excursion en train régulier SNCB. Le prix du billet aller-retour en 2e classe de toute gare belge à notre point de départ de Liège-Guillemins est de 230 BEF ; nous vous fournirons volontiers ce titre de transport sur réservation sur notre bulletin de participation ci-après.

Documentation

Vous trouverez une documentation complète sur toutes les lignes proches des frontières allemande et hollandaise que nous allons parcourir le 19 juin dans Trans-fer hors série "Les Chemins de fer oubliés des Trois Frontières" que nous avons publié il y a quelques mois. Nous pouvons vous remettre ce numéro spécial dans le train au départ de Liège : il vous suffit de le réserver sur le bulletin de participation ci-après (370 BEF).

Inscriptions

Le plus vite possible et avant le 12 juin en renvoyant le bulletin d'inscription joint à l'adresse indiquée. Faites simultanément le paiement selon un des modes prévus.

=> Si vous utilisez notre n° fax pour nous envoyer votre bulletin, n'envoyez pas de confirmation par la poste SVP pour éviter une double inscription (si vous y tenez vraiment, inscrivez en grand sur le bulletin envoyé par la poste "CONFIRMATION FAX"), envoyez votre bulletin par fax au format de cette circulaire, et envoyez votre fax avant 21h30. Merci.

date rentrée | n° inscription

cases réservées aux indications de service. Ne pas remplir.

BULLETIN DE PARTICIPATION voyage tour électrique prov. Liège

A renvoyer avant le 12 juin 1993 à l'adresse suivante :
GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre
rue de Marchienne 68 - B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL
(fax : 071/51.66.03)

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

*Inscris au voyage du 19 juin 1993

(inscrivez le nombre dans les cases)

Table with 2 columns: Description of service and corresponding amount in BEF. Rows include: adulte(s) membre GTF asbl à 720 BEF, adulte non membre GTF asbl à 770 BEF, enfant(s) de moins de 14 ans à 350 BEF, enfant(s) de moins de 6 ans (GRATUIT), repas de midi à 500 BEF, parcours d'approche SNCB 2e cl. à 230 BEF, trans-fer "les chemins de fer oubliés des 3 frontières" à 370 BEF.

TOTAL

J'effectue simultanément le paiement :

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

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

(date et signature)

Conditions de participation à nos voyages

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