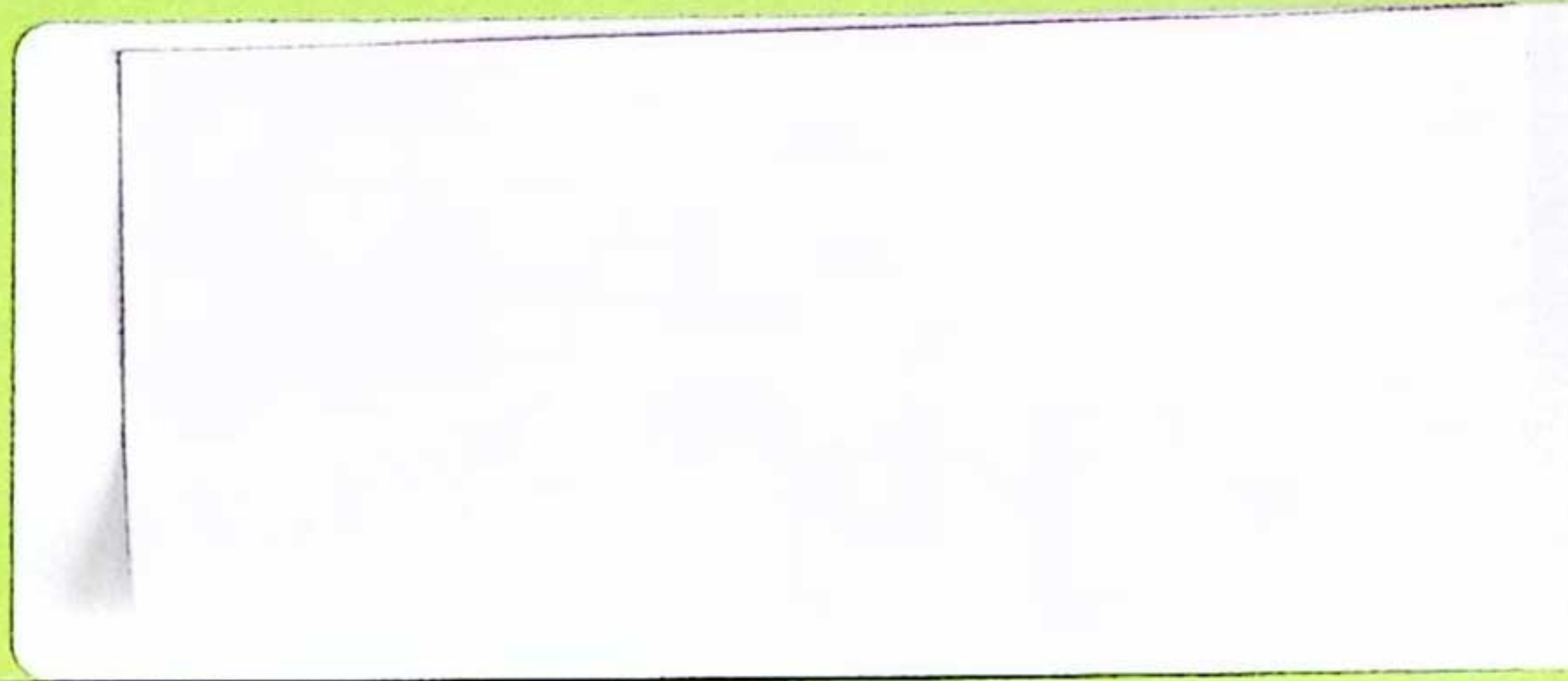


BELGIQUE - BELGIË

P.P.

LIEGE X

9/406




transfer

périodique trimestriel - Liège X

n° 91 - Mai 1994 - 60 BEF

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

Sommaire

numéro 91 mai 1994 17ème année

Infrastructure SNCB

La SNCB par ligne.....	3
Divers.....	11
Réseau de la SNCB.....	13

Matériel roulant SNCB

Commande de matériel roulant neuf.....	16
--	----

Nouvelles diverses

Un ordinateur portable pour chefs-gardes...	17
Des bornes d'information dans les gares.....	18
Nouvelles applications pour la billetterie.....	18
Projet de voie ferrée Aachen-Maastricht.....	19

Histoire ferroviaire

Le chemin de fer et le port de Zeebruges....	20
--	----

Agenda et Musées.....	21
-----------------------	----

Activités du GTF asbl

Nouvelle édition : Les chemins de fer.....	22
Electrification Gouvy-Troisvierges.....	23
GTF-Distribution.....	26
Musée des transports en commun à Liège..	28

Les voyages du GTF asbl

Ile de Man.....	29
York.....	48

Encart

prochain voyage : Bruxelles - 11 juin 1994

Colophon

Trans-fer est distribué trimestriellement à tous les membres du GTF asbl.

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-CI. Léonard, R. Marganne, M. Machine, J.P. Switten et autres collaborateurs.

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

Coordination :
H. Arden, R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1300 ex.

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

**GTF asbl, service de Trans-Fer,
B.P. 191, B-4000 LIEGE 1.**

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

Infrastructure SNCB

La SNCB par ligne

□ Ligne 42 - Rivage - Gouvy

Pistes pour l'organisation des travaux d'électrification de cette ligne en 25 kV 50 Hz.

Nos lecteurs savent que la mise sous tension, en courant alternatif monophasé, de la ligne 42 Rivage - Gouvy, doit intervenir en 1996. Une section de séparation avec le courant 3000 volts continu, présent sur la ligne Liège - Rivage - Jemelle depuis 1993, doit être aménagée entre Rivage et Aywaille. Le reste de la ligne sera mise à voie unique ⁽¹⁾ sauf sur la section au profil très raide, située entre Vielsalm et Gouvy, où la double voie actuelle sera maintenue.

La SNCB se préoccupe en ce moment des mesures à prendre, au niveau de la circulation des trains, pour permettre le déroulement des travaux d'électrification. Il faut tenir compte de la topographie des lieux : la ligne est encaissée dans les vallées de l'Amblève et de la Salm, très étroites, en des lieux pas toujours très accessibles par route. Il y a aussi l'existence d'une section à voie unique entre Aywaille et Trois-Ponts, longue de quelque 25 km, créée en 1988 par le département *Infrastructure* de la SNCB, dont les dirigeants de l'époque étaient avides de spectaculaires opérations d'économies. Cette voie unique

⁽¹⁾ - Cette ligne est déjà, depuis 1988, à voie unique entre Aywaille et Trois-Ponts, avec possibilité de croisement à Stoumont.

créée aujourd'hui une complication supplémentaire dans l'organisation du service des trains pendant les travaux d'électrification. Quand on sait qu'il n'y a aucune possibilité de garage intermédiaire pour trains de travaux entre Rivage et Trois-Ponts, même pas au point de croisement aménagé à Stoumont, on déplorera la vision à très court terme qui a présidé à la mise à voie unique précipitée de cette ligne...

Bref, il faut aujourd'hui organiser le service des voyageurs et des marchandises sur la ligne pendant les travaux d'électrification, en gérant au mieux les errements du passé du district Sud-Est. Pour les voyageurs, il s'agit du service IC Liège - Luxembourg, cadencé toutes les deux heures (7 paires de trains) et de trois paires de trains de pointe. Pour les marchandises, il s'agit essentiellement de trains à longue distance de produits sidérurgiques pour le bassin industriel luxembourgeois de la vallée de l'Alzette.

Actuellement, les services concernés de la SNCB ont imaginé les scénarios suivants.

Premier scénario : coupure totale de la ligne Rivage - Gouvy pendant les travaux d'électrification. Dans ce cas, les trains IR Liège - Luxembourg seraient assurés, soit par automotrice électrique, soit par rame tractée, entre Liège

et... Poulseur⁽²⁾. De là, les voyageurs seraient acheminés par autobus jusqu'à Gouvy, où ils retrouveraient un train IR pour Luxembourg. Pour la SNCB, les avantages de ce premier scénario seraient assez minimes par rapport aux inconvénients rencontrés : aucune relation directe pour les voyageurs entre Liège et Gouvy, aucune possibilité pour les rames assurant le service résiduel entre Gouvy et Luxembourg de revenir pour entretien à Kinkempois (locomotives série 55) ou à Liers (voitures M4), à moins de faire un long détour par Luxembourg et Jemelle, détournement du trafic des marchandises via les lignes 43, et 162 (cette dernière ayant les problèmes de saturation que l'on sait), longs trajets en autobus, personnel et matériel supplémentaire à prévoir.

Deuxième scénario : coupure partielle de la ligne en semaine entre 8 heures et 15 heures, soit après le passage du train P 2254 Gouvy - Liège et du train IR 111 Liège - Luxembourg, la remise de la voie en service en fin d'après-midi permettant le passage des trains IR 228 et 114. Dans cette solution - classique à la SNCB - les coupures partielles interviendraient soit entre Poulseur et Trois-Ponts, soit entre Aywaille et Trois-Ponts. Ce scénario apparaît actuellement plus avantageux à la SNCB, puisque les voyageurs seront acheminés en train vers et de Liège aux heures de pointe, que le matériel pourra se rendre à l'entretien et que les distances parcourues par bus seront réduites d'environ 40 km par voyage demandé. De plus, un trafic marchandises aux horaires aménagés serait maintenu entre Liège et Luxembourg. Selon la SNCB, la solu-

⁽²⁾ - à la différence de Poulseur, la gare de bifurcation de Rivage, située dans un site très étriqué, ne dispose en effet pas des installations permettant un rebroussement aisé des trains de voyageurs.

tion de la coupure partielle entre Poulseur et trois-Ponts serait plus rationnelle que la coupure partielle à Aywaille, qui obligerait la mise en service de rames voyageurs encadrées par locomotives diesel par suite du manque de temps pour évolution de la locomotive pour remise en tête à Aywaille.

Dans les deux scénarios présentés, un allongement du temps de parcours d'une demi-heure à quarante-cinq minutes est à prévoir sur la relation Liège - Gouvy, à cause du transbordement en autobus. Pour ceux qui connaissent les sinuosités de la route de la vallée de l'Amblève de Remouchamps à Trois-Ponts, ce délai ne sera pas surprenant...

On s'étonnera par contre que la SNCB n'ait rien prévu, pour les voyageurs internationaux souhaitant se rendre de Liège à Luxembourg au moment de la coupure partielle de la ligne. Ils seront évidemment dissuadés d'emprunter cet itinéraire à cause du transbordement en bus et de l'allongement d'un temps de parcours déjà peu performant en temps normal. Pourquoi ne pas prévoir la possibilité de les détourner par Namur à condition qu'ils trouvent, dans la capitale de la Wallonie, une bonne correspondance pour Luxembourg. Actuellement, en semaine, un voyageur empruntant à Liège le service « IC » Herstal - Mouscron, rate, à cinq minutes près, en gare de Namur, le service « IC » Bruxelles - Luxembourg ! Au retour, même scénario, à 2 minutes près ! Il faut alors se rabattre sur le train « IR » Liers - Liège - Charleroi, avec perte de temps de 40 minutes... A l'époque où les horairistes bruxellois de la SNCB disposent d'un outil informatique performant pour les aider dans leur travail, qu'on ne vienne pas nous faire croire qu'il n'y a pas moyen d'être créatif et de résoudre ce problème.

Pour clôturer ce sujet sur la ligne 42, voici, à titre documentaire, le nombre moyen de voyageurs occupant les différents trains circulant actuellement sur parcours belge et en semaine. On remarquera que les trains raisonnablement occupés sont les parcours « P » et les trains « IR » circulant aux heures de pointe du matin et du soir...

N° train	1ère cl	2e cl
GVY → FL		
P 3441	16	71
P 3442	19	409
IR 2254	10	195
IR 110	3	57
IR 112	2	81
INT 496 ⁽³⁾	10	79
IR 114	13	80
IR 116	5	57
IR 118	0	52
IR 120	0	13
FL → GVV		
IR 111	4	39
IR 113	16	77
IR 115	2	54
IR 117	6	73
IR 2288	6	64
INT 495 ⁽⁴⁾	13	125
P 4441	14	204
IR 119	9	338
P 4442	4	49
P 121	6	53
P 4445	1	19

⁽³⁾ - ce train international Bâle - Maastricht est remplacé à partir du 29 mai 1994 (changement d'horaires) par un service « IR » Luxembourg - Liège, assuré par du matériel des CFL.

⁽⁴⁾ - ce train international Maastricht - Bâle est remplacé à partir du 29 mai 1994 (changement d'horaires) par un service « IR » Liège - Luxembourg, assuré par du matériel des CFL.

□ Ligne 45 - Trois-Ponts - Weywertz (Wévercé)

Les travaux de restauration de l'ancien bâtiment des voyageurs de Malmédy, ainsi que la construction, à côté de celui-ci, d'un hangar, sont en cours d'achèvement.

Rappelons que ce complexe est devenu la propriété de la Croix-Rouge, et que ces travaux sont effectués bénévolement. A terme, le site de la gare sera progressivement modifié en raison de divers travaux à réaliser, dont la fameuse route de contournement de la ville, qui devrait longer en partie la voie ferrée. Il serait question de démonter l'actuelle voie 1, en gare, hors service pour le moment, et qui était prévue pour assurer le croisement des trains. En cas de démontage de cette voie, il n'y aurait plus de possibilité de croisement sur cette ligne entre Trois-Ponts et Wévercé, soit sur une longueur de quelque 30 km !

D'autre part, l'asbl *Vennbahn*, qui assure les circulations touristiques sur la ligne bien connue, annonce pour cette année 1994 la circulation d'un train régulier « vapeur » tous les samedis en saison entre Eupen et Trois-Ponts, qui viendra s'ajouter à la desserte touristique devenue traditionnelle entre Eupen et Bullange. Enfin, on apprend que des amateurs allemands de la région de Düren exploiteraient la section Raeren - Stolberg dès 1994, à l'aide d'autorails "Schienenbus".

□ Ligne 52 - Anvers - Boom

Le pont sur le canal maritime bientôt reconstruit.

La ligne 52 Anvers - Boom - Puurs - Dendermonde a eu une desti-

née singulière ces dernières années. En effet, elle est interrompue sur 800 mètres au sud de Boom depuis le 1/6/80, suite à la démolition du pont sur le Canal Maritime à Ruisbroek, en vue de sa reconstruction au gabarit adéquat. Aussi, depuis cette date, tout trafic ferroviaire est interrompu entre Boom et Puurs. D'Anvers à Boom, la ligne 52, électrifiée et à double voie, achemine uniquement un service voyageurs omnibus assez peu attractif: la fermeture pure et simple de cette ligne a d'ailleurs été envisagée à plusieurs reprises, chaque fois en fait que la SNCB cherche à « faire des économies ». De Boom à Puurs, la ligne est inutilisable, quoique la section située au sud du pont à reconstruire soit provisoirement en cul de sac pour la desserte d'un embranchement industriel (l'entreprise Prayon-Rupel) : le GTF asbl a parcouru ce moignon de ligne lors du voyage organisé par ses soins le 26 mars dernier.

Après bien des atteroiements dus à des problèmes budgétaires, mais aussi au processus de fédéralisation de la Belgique, la Région Flamande, qui a désormais les travaux publics dans ses compétences, a enfin décidé de reconstruire le pont démoli : dans un premier temps, on pensait que ce serait chose faite fin 1994, et que les trains omnibus Anvers - Boom auraient pu ainsi rejoindre Puurs et y donner correspondance au service électrique IR St-Niklaas - Louvain. Mais il y a les sempiternels problèmes budgétaires, aussi bien à la Région Flamande qu'à la SNCB, qui doit reposer les voies et électrifier la section Boom - Puurs. D'après le nouveau calendrier avancé, le nouveau pont sur le canal maritime pourrait être opérationnel dans la première moitié de l'année 1996. La SNCB, elle, pourrait remettre définitivement la ligne Boom - Puurs en service pour la fin 1996.

Aura-t-elle les fonds disponibles à ce moment-là ? *Wait and see !*

□ Ligne 73 - Deinze - De Panne

Rappelons que cette ligne est en cours d'électrification de bout en bout. C'est en fait la dernière ligne desservant le littoral belge à être encore exploitée en traction diesel.

Afin de faciliter les travaux d'électrification, les trains ont été remplacés par un service d'autobus de substitution, les jours ouvrables, entre le 31 janvier et le 1er avril 1994 sur la section à voie unique de cette ligne, entre Dixmuide et De Panne, pendant les heures creuses, soit de 9h40 à 15h40. Les trains ont cependant été maintenus pendant la période du congé scolaire du carnaval.

Il était prévu que la SNCB inaugure la traction électrique sur cette ligne au service d'été 1995. Mais la société ferroviaire sera sûrement en retard... : les travaux d'électrification marquent actuellement le pas par manque... d'argent. Par ailleurs, on devrait voir apparaître sur cette ligne un nouveau modèle d'infrastructure d'électrification, plus léger et plus moderne que le système actuel.

En 1995 aussi, *De Lijn*, l'exploitant flamand de la ligne de tram du Littoral, aurait dû ouvrir la prolongation de cette artère bien connue entre De Panne (Esplanade) et De Panne (gare). Ce travail d'infrastructure, prévu depuis plus de quinze ans, devrait améliorer notablement les prestations des transports en commun dans le Westhoek. Mais là aussi, on annonce que cette ouverture sera reportée d'un an... Nous reviendrons sur cette affaire en temps opportun.

□ Ligne 94 bis - Tournai- Lille

Les tortillards internationaux de la SNCB et de la SNCF...

La récente inauguration du tunnel sous la Manche a donné l'occasion de rappeler l'existence des rares liaisons SNCB/SNCF rescapées de deux décennies de rationalisations et suppressions diverses. Elles sont réduites aujourd'hui à cinq lignes : De Panne - Bray-Dunes (en saison seulement et pour des liaisons « touristiques »), Mouscron - Tourcoing, Tournai - Lille, Quévy - Aulnoye et Erquelines - Maubeuge, en attendant la liaison TGV Paris - Bruxelles (5).

La liaison Tournai - Lille, récemment électrifiée, a bien du mal à décoller... Inaugurée en mai 1993, elle fut dotée d'horaires surprenants : il y avait bien 29 liaisons par jour à l'horaire (au lieu de 22 précédemment) mais elles nécessitent 26 minutes pour les 24 kilomètres séparant les deux villes. Les correspondances aux deux extrémités n'avaient rien d'attrayant à l'époque. Quant au prix de l'aller-retour en 2ème classe entre Tournai et Lille, il était fixé à ... 420 francs belges... soit 16 francs au kilomètre !

Rappelée à l'ordre de toutes parts, la SNCB a fait un effort en septembre 1993. Plusieurs liaisons directes furent établies entre Mons, Tournai et Lille, grâce à une locomotive SNCB bitension série 12 et une rame de voitures M4. Le problème des correspondances était revu, tandis que le prix du billet aller-retour descendait à... 320 BEF. C'était en fait la SNCB qui abandonnait à 50 % de sa part sur

(5) - Il n'y a plus aucune liaison avec le réseau SNCF au sud de la ligne Maubeuge - Erquelines depuis la fermeture, l'an dernier, de la ligne Athus - Mont-St-Martin.

le billet, la SNCF restant, elle, intraitable sur ses barèmes. Mais les trains ne vont toujours pas plus vite.. Quant à la SNCF, elle paraît plus préoccupée par la desserte suburbaine française de la ligne, quand elle n'avance pas l'argument de la saturation de sa gare en cul-de-sac de Lille-Flandres.

Vu cette situation, la clientèle attirée par la desserte Tournai - Lille n'est pas énorme : à peine un millier de personnes par jour, soit six fois moins que le seuil de rentabilité fixé par la SNCF pour ce genre de relation...

A ce train (!) là, que peut-on espérer comme élément neuf pour cette ligne ?

A ce propos, savez-vous que l'emplacement de la section de séparation 3 kV / 25 kV crée bien des problèmes aux conducteurs des rames électriques bitension mises en ligne entre Tournai et Lille. Dans le sens Tournai - Lille en effet, la section de séparation, qu'il faut franchir pantographes baissés, est située à moins de 800 mètres au-delà de la bifurcation de Froyennes (lignes 94bis et 75 bers Mouscron). Pour peu que le train Tournai - Lille ait dû marquer l'arrêt au point d'arrêt de Froyennes par exemple, ou que les conditions atmosphériques rendent l'adhérence plus difficile sur une section par ailleurs en rampe, le convoi manque d'élan pour franchir la fameuse section... Aussi, Il n'est pas rare de trouver un train électrique en détresse sous la section de séparation, incapable de redémarrer sans le secours d'une locomotive diesel à fournir par la gare de Tournai...

Pourquoi diable les services concernés de la SNCB n'ont-ils pas vu le problème au moment de la conception des plans d'électrification ? Cela coûtait-il nettement plus cher

d'implanter la section de séparation centaines de mètres plus loin vers la France ? Était-il trop difficile de consulter les services spécialisés du Département Transport avant de réaliser le travail sur le terrain ?

Le TGV Eurostar Bruxelles - Londres, lui, sera-t-il affranchi de ce problème, lorsqu'il parcourra la section Tournai - Lille en attendant l'ouverture de la ligne à grande vitesse Espléchin - Bruxelles-Midi ?

□ Ligne 97 - St-Ghislain- Quiévrain

Quand l'électrification n'est pas au rendez-vous...

Les travaux d'électrification de la ligne Saint-Ghislain -Quiévrain, qui devaient s'achever en mai 1994, ont été mis en veilleuse depuis quelques mois, par manque de fonds là aussi...

La mise sous tension de cette courte ligne est reportée à des temps meilleurs, jusqu'ici non précisés...

□ Ligne 124 - Bruxelles - Charleroi

Des nains et des elfes en gare d'Uccle-Stalle ?

Je ne sais pas si vous connaissez la gare d'Uccle-Stalle, Ukkel-Stalle. Je l'ai vue il y a quelques mois, depuis que je n'habite plus à Bruxelles !

Dans aucun pays, dans aucun continent, je n'ai jamais rien vu de semblable. Jugez-en.

Le bâtiment principal est vide, désaffecté. Les fenêtres sont cassées ou murées par des planches en bois. A gauche, une baraque délabrée, en-

tourée de buissons "décorés" de papiers.

De l'autre côté de la voie, il y a heureusement un abri pour les voyageurs ; mais par quel tour de magie, ou plutôt de mauvaise éducation, cet abri à peine repeint, est-il couvert de graffitis ?

Il y a aussi un beau banc sur le perron de notre gare. Un beau banc, long, large ; peint dans un beau vert ; couvert de graffitis d'ailleurs ; mais pourquoi les pieds du banc n'ont-ils que 15 centimètres de hauteur ? Des nains ou des Elfes habiteraient-ils le bois voisin ?

Là bas, plus loin, nous voyons une vieille, très vieille pancarte : sortie-uitgang ; vous lui faites confiance, et, par un sentier glissant et pierreux vous vous retrouvez dans le bois ! Vous devez retourner sur vos pas et sortir par l'entrée !

Près du quai, quelques arbrisseaux, mais surtout, un splendide rosier, taillé avec soin, et qui, l'été dernier, était couvert de magnifiques fleurs rouge-foncé, lesquelles roses, d'ailleurs seraient mieux dans un vase de salon.

Mais le "clou" sil l'on peut dire, c'est, au milieu du perron, devant ce qui était l'entrée principale de la gare, une dalle, ayant la forme d'une... pierre tombale, (oui) et entourée de pavés peints en jaune canari. Un facétieux ne s'est pas trompé, lui qui y a dessiné une croix à la craie blanche et qui y a écrit un nom... Je n'invente rien.

Pour conclure, pourquoi ne pas classer ce site extraordinaire de la commune d'Uccle ? En face de ce bâtiment, qui fut gare et qui continue de s'appeler gare n'y a-t-il pas une forêt ?

La forêt de Blanche-Neige et des nains ? Sous la gare, n'y aurait-il pas une nécropole ? Et quel jardinier ne voudrait-il pas avoir un tel rosier dans son jardin ? par la belle végétation du bois, par les quelques plantes qui ressemblent à des palmiers et qui poussent là-bas au bout du quai, par son aspect vétuste, cette gare ferait penser à quelque petite gare cingalaise - les graffitis en moins - et encore. Même notre train ressemble à un tchouc-tchouc, lui qui, une ou deux fois, a dépassé l'arrêt et qui a fait marche arrière.

Mais de grâce, qu'on ne supprime pas la gare de Stalle. Le train omnibus pour Nivelles-Nijvel s'y arrête plusieurs fois par jour. Si l'on ne voit personne aux heures creuses, il y a assez de voyageurs écoliers et travailleurs en d'autres moments de la journée.

Mme Gloukhegny
dans La Libre Belgique - 26/3/94
recension : Michel De Greift

□ Ligne 139 - Louvain - Wavre - Ottignies

Le point d'arrêt de Bierges, près de Wavre, est bien connu par les visiteurs du parc d'attraction "Walibi".

Tout proche de l'entrée du célèbre lieu de délasserment, il connaît une fréquentation accrue entre avril et septembre, pendant la période de fréquentation du parc. Des visiteurs du parc de plus en plus nombreux empruntent les trains réguliers de la liaison Louvain - Ottignies pour s'y rendre, d'autant plus que la SNCB propose un billet combiné train + entrée au parc à prix attractifs. L'année dernière, un train "T" mis en ligne par la

SNCB entre Anvers, Louvain, Ottignies et Dinant a fait systématiquement arrêt à Bierges, pour y déposer les amateurs. Périodiquement, des trains spéciaux sont organisés jusqu'à Bierges, parfois grâce à du matériel peu courant dans la région : Ainsi, les autorails français "Caravelle" ont-ils de temps à autre poussé jusqu'à Bierges pour y amener des écoliers du nord et de l'est de la France.

Devant cette affluence de voyageurs, la SNCB, la ville de Wavre et le parc d'attraction ont uni leurs efforts pour mieux aménager un point d'arrêt jusque là fort sommairement équipé, et pour assurer une liaison piétonne sûre entre la gare et le parc d'attractions.

Au point d'arrêt, la SNCB a installé fin septembre 1993 un couloir sous-voies préfabriqué de 150 tonnes, doté de rampes d'accès de 30 mètres de long, en pente douce de 10 %. Elle a par ailleurs renforcé l'éclairage des quais, refait l'installation de sonorisation et installé de nouveaux abris. La ville de Wavre, elle, a aménagé des trottoirs asphaltés pour améliorer l'accès depuis la voirie jusqu'au point d'arrêt. Quant au parc d'attractions, il a financé lui-même le lancement d'une passerelle pour piétons au-dessus de la très fréquentée route nationale 238 Ottignies - Wavre. Cette passerelle a l'originalité d'avoir la forme... d'un TGV.

Reconnaissons que la SNCB fait actuellement un effort en vue de mieux équiper les points d'arrêt non gardés. Les utilisateurs de lignes nouvellement électrifiées, comme Liège - Jemelle par exemple, s'en rendent très facilement compte...

Dans l'indicateur SNCB 1994-95 qui vient de sortir de presse, le point d'arrêt de Bierges a été rebaptisé « Bierges-Walibi ».

□ Ligne 162 - Namur - Sterpenich : des ralentissements à la pelle...

Les retards de trains continuent à s'accumuler sur cette ligne, dépassant souvent les 10 minutes.

En cause, notamment, de nombreuses zones de ralentissement "temporaires" installées dans plusieurs endroits suite à l'état des voies. Ainsi en est-il entre Ciney et Haversin, où un triangle de ralentissement à 60 km/h doit être posé incessamment, si ce n'est déjà fait. Depuis 1991, on ne roule plus qu'à 90 km/h à la traversée de la gare de Jemelle. Plus au sud, à Habay, les trains de voyageurs sont limités à 80 km/h depuis le 23 novembre 1993, et les trains de marchandises à 60. A Autelbas, un ralentissement à 80 km/h est installé depuis le 18 mai 1993, alors que le remplacement des aiguillages de la bifurcation et l'assainissement de la plateforme auraient du être réalisés depuis avril 1993...

Pourtant, le Ministre des Communications a signalé récemment que les ralentissements dus aux travaux en cours entre Ciney et Arlon étaient... pratiquement terminés. En 1994, la SNCB doit, selon le Ministre, investir 296 millions sur cette ligne, soit 20 km de renouvellement du ballast et 30.000 traverses. Pour 1995, une enveloppe de 400 millions serait prévue selon le Ministre pour poursuivre les travaux de rénovation des voies, notamment à Jemelle, Habay ou Autelbas

La réalité est plus forte qu'un lord-maire, Monsieur le Ministre... Bien plus, lors de la signature récente d'une convention entre la SNCB et les CFL, n'a-t-on pas indiqué qu'il faudrait investir quelque huit milliards de francs belges entre Bruxelles et Luxembourg afin de gagner un quart d'heure sur la

durée actuelle du trajet ferroviaire entre les deux capitales ? Et le directeur des CFL n'a-t-il pas jugé cet investissement franchement irréaliste dans la conjoncture actuelle...

□ Ligne 162 - Namur - Sterpenich frontière : un nouveau trafic "marchandises" à Libramont

Les installations "marchandises" de Libramont viennent de décrocher un contrat important de chargement : le chargement hebdomadaire d'une rame de 26 conteneurs de lait à destination de l'Italie.

L'entreprise laitière Solarec de Libramont-Recogne exporte en effet chaque semaine près de 1200 tonnes de lait à destination de l'Italie, à la firme Permalat précisément.

Jusqu'il y a quelques semaines, le lait destiné à l'Italie était transporté par camions de Libramont à Bettembourg, la grande gare de triage luxembourgeoise, afin d'y être... chargé sur train.

Les mandataires publics de la région de Libramont ont suscité une nouvelle organisation du transport, pour que le chargement sur train se fasse désormais en gare de Libramont. Cette nouvelle solution procurera quelque 30 heures hebdomadaires de travail aux cheminots de Libramont.

Le premier train complet hebdomadaire de lait Libramont - Italie a quitté la gare belge le 5 mars prochain.

Mais un tel trafic nouveau n'a pas fait que des heureux... La société Tremex, établie à Bettembourg, et qui transportait jusqu'alors les conteneurs

de lait de Libramont à Bettembourg, en 26 convois, craint de devoir licencier du personnel, à la suite de la perte de ce trafic très important pour elle...

□ Ligne 165 - raccordement Aubange (SNCB) - Rodange (CFL)

Dans le cadre des travaux de modernisation de l'axe "Athus-Meuse", la SNCB a décidé de créer en site propre une liaison directe entre la localité belge d'Aubange, située sur la ligne Virton - Athus, et la localité luxembourgeoise de Rodange, sur la ligne CFL de Belval.

Cette liaison permettra aux trains directs Belgique - Grand-duché d'éviter le rebroussement actuel obligatoire en gare d'Athus. Rappelons par ailleurs que cette nouvelle liaison a entraîné la fermeture de la ligne électrifiée à voie unique qui unissait Athus à Longwy, en France.

Nous apprenons de source bien informée que la courbe de raccordement Aubange - Rodange pourrait être mise en service dès le mois de septembre 1994, ce qui ne manquera pas de poser à la SNCB un problème nouveau.

Dès que la nouvelle liaison sera effective, les locomotives diesel série 52, 53, 54 et 55 de la SNCB seront amenées à assurer la remorque des trains de marchandises sur le réseau des CFL entre Rodange et au-delà d'Esch-sur-Alzette. Or, la réglementation des CFL est plus astreignante que celle de la SNCB en matière d'accompagnement des trains. Ainsi, la SNCB devra, à chaque incursion de ses locomotives sur la ligne CFL, prévoir du personnel d'escorte sur tout engin

moteur non équipé de la liaison radio sol-train.

Conclusion : si la SNCB veut éviter de placer du personnel d'escorte sur ses locomotives diesel, elle devra prévoir, dans les meilleurs délais, l'installation d'un équipement radio sur toutes les locomotives circulant sur l'axe « Athus-Meuse »...

□ Ligne 167 - section Athus - Mont-St-Martin - Longwy

Cette ligne internationale franco-belge, électrifiée en 25 kV 50 Hz et à voie unique a été mise hors service le 26 septembre 1993.

Depuis cette suppression, présentée comme inéluctable suite des impératifs de rationalisation du côtes des points frontaliers, et par les projets SNCB de création d'un raccord direct entre Aubange (B) et Rodange (CFL), les cheminots belges et français n'ont cessé de réclamer, au sein d'une intersyndicale, l'aménagement d'un nouveau raccordement de 600 mètres, permettant le rétablissement de la liaison franco-belge. Une telle courbe représenterait un investissement de 36 millions de francs belges. La SNCF ayant notifié son refus, les cheminots ont maintenant bon espoir d'obtenir un financement du côté du PED (*Pôle Européen de Développement*).

Divers

□ Traverses en bois ou en béton : les éléments du débat.

Voici une comparaison entre les deux systèmes de traverses (bois et béton), employés par la SNCB.

Elle a été fournie par le Ministre des Communications, "tuyauté" par la SNCB, à la demande d'un parlementaire.

PRIX : le coût d'une traverse en bois est de 20 à 40 % supérieur à celui d'une traverse comparable en béton.

DUREE DE VIE : 20 à 25 ans pour une traverse en bois, 35 pour le béton.

AMORTISSEMENT : inférieur pour une voie équipée de traverses en béton, par rapport au bois.

ENTRETIEN : le coût d'entretien d'une traverse en béton équivaut à 85 % du coût d'entretien de son homologue en bois.

POSE ET RENOUVELLEMENT : peu de différences entre les deux types de traverses.

QUALITES INTRINSEQUES :

bois : plus grande souplesse dans des circonstances difficiles, moins de hauteur, manutention plus aisée.

béton : masse plus élevée assurant une meilleure stabilité de la voie, espérance de vie plus longue, absence de selles métalliques.

C'est pour toutes ces raisons que la SNCB préfère le béton depuis 10 ans.

Voici maintenant le point de vue des forestiers évincés. La scierie Dusausoit, qui fournit à la SNCB des traverses en bois depuis plus de quarante ans, objecte les éléments suivants :

PRIX DE LA TRAVERSE : les forestiers objectent que les arguments de la SNCB sur le prix de la traverse en béton, de 20 à 40 % moins chère que le bois, ont été formulés en 1982. Depuis lors, le prix de la traverse en bois a diminué de quelque 30 %, tan-

dis que celui de la traverse en béton augmentait chaque année. Comprenne qui pourra, ajoutent les forestiers. De plus, ils ajoutent que, dans les calculs de prix de revient, la SNCB ne semble pas tenir compte du coût très important de manutention, d'acheminement et d'immersion en mer du Nord des traverses en bois usagées, tandis que les traverses en bois usagées sont revendues par la SNCB à un prix comparable à leur prix d'achat... 25 à 30 ans plus tôt.

Durée de vie : les forestiers constatent que certaines traverses en béton cassent lors de la pose, d'autres ne sont jamais posées pour défektivité, d'autres encore menacent à tout moment de casser une fois placées : allusion à l'affaire des traverses, que la presse a longuement évoquée ces derniers mois. Les forestiers disent que la SNCB aurait perdu 1 milliard de francs dans l'affaire des "mauvaises" traverses en béton.

Les forestiers concluent que la traverse en bois a fait ses preuves depuis plus d'un siècle. A ce jour, aucun incident n'a pu lui être imputé. Aucun contentieux non plus. En plus de sa sécurité et de sa fiabilité, elle permet la valorisation de la forêt belge. La traverse en bois est un maillon indispensable de la filière bois et occupe une main d'oeuvre importante.

A quand la réaction des fabricants de traverses en béton ?

*d'après l'Avenir du Luxembourg
16 et 23 février 1994*

Réseau de la SNCB

Adaptation des circuits de voie aux nouvelles techniques de traction

L'arrivée de nouveaux engins de traction sur le réseau belge dans les prochaines années, fonctionnant avec de nouvelles technologies, notamment celles utilisant des courants de type triphasé, va obliger la SNCB à revoir tous ses circuits de voie sur les lignes susceptibles d'être parcourues par ces nouveaux engins. Nous vous en donnons ci-après la liste, ce qui permettra à nos membres de découvrir quels nouveaux types d'engins de traction fréquenteront les lignes correspondantes de la SNCB dans quelques années.

date	lignes à adapter	motif	remarques
fin mai 1994	frontière française - Hal - Bruxelles-Midi (lignes 94, 96) et lignes de secours : Tournai - Mons - Hal (78,97, 96) Mouscron - Tournai (75A) Gent - Bruxelles-Midi (50A) Quévy - Mons (96)	TGV "Eurostar"	
fin mai 1994	Mouscron - Gent-St-P - Muizen (75,50, 53)	Dry Port (Muizen) trains de marchandises directs au départ de Fréthun (tunnel sous la Manche)	priorités : Mouscron - Kortrijk (75) Kortrijk - Gent (75) Gent - Bruxelles (50A) Gent - Muizen (50/53)
janvier 1996	Lille - Mons (94 - 78) Gent - Antwerpen (59)	mise en service prototypes AM 96 SNCB	
janvier 1996	Gouvy - Liège (42-43)	électrification 25 kV	

fin mai 1996	Bruxelles - Roosendaal (25, 27, 27A, 12) Bruxelles - Liège + lignes de secours : Weerde - Muizen - St-Kathelijne-Waver (27B) Muizen - Leuven (53) Bruxelles-Midi - Schaerbeek (28)	TGV "PBKA"	
début 1997	Oostende - Gent (50A)	entretien de la nouvelle génération de locomotives SNCB	
fin mai 1997	Liège - Aachen Hbf (37)	TGV PBKA	
fin mai 1997	lignes de secours : Bruxelles - Dendermonde - Aalst - Schellebelle (50) Hal - Schaerbeek/Milvoorde (26)	entretien nouvelle génération de locomotives SNCB	
fin mai 1997	Bruxelles (Nord) - Luxembourg (161 - 162) et lignes de secours : Gembloux - Ronet (144, 130)	emploi des AM type 96 et des nouvelles locomotives électriques CFL	
fin mai 1997	Angleur - Kinkempois (37/1)	emploi des AM type 96 et des nouvelles locomotives électriques CFL	
fin mai 1997	Leuven - Ottignies (139)	emploi des nouvelles locomotives électriques CFL	
fin mai 1998	Leuven - Aarschot - Antwerpen-Noord (35-16-27A) Kontich - Lier (13)	emploi de la nouvelle génération de locomotives électriques SNCB pour trains de marchandises	
fin mai 1998	axe Athus-Meuse (165-166), Bertrix - Libramont (165) + lignes aboutissantes : Namur - Dinant (154) et Ottignies - Charleroi (140)	électrification 25 kV	
fin mai 1998	(Oostende) - Brugge - Kortrijk (- Lille)	engagement nouveau matériel	
fin mai 1998	Bruxelles - Charleroi (124)	engagement nouveau matériel	
fin mai 1998	Liers - Charleroi - Mons (34, 125, 130, 118, 118) Flémalle-Haute - Kinkempois	engagement nouveau matériel	

fin mai 1998	Charleroi - Jeumont (130A)	engagement nouveau matériel	
fin mai 1998	Zeebrugge - Brugge (51A - 51)	engagement nouveau matériel	
fin mai 1998	Aarchot - Hasselt (35) et itinéraire de secours Landen - Hasselt (21)	engagement nouveau matériel	
fin sept. 1999	Poperinge - Kortrijk (69) Lichterveelde - Deinze (73 - itinéraire de secours ligne 50A)	engagement nouveau matériel	
fin mai 2000	Hasselt - Montzen (24) Kinkempois - Visé (24) Y Glons - Liers (34) Rivage - Marloie (43) Voroux - Kinkempois (36A)	engagement nouveau matériel	

Petites annonces (réservées aux membres GTF asbl)

Jean-Paul MATHIAUD, Maison des cheminots, 2, rue Chantoiseau, F-03100 MONTLUÇON, amteur de l'histoire de la CIWLT, recherche des photos des années 1930 à 1970, prises en Belgique, Luxembourg, Pays-Bas et Allemagne, des trains express ou rapides de jour avec des WR ou WL. Echanges possibles, y compris d'informations ou passages de livres sur la CIWLT.

Alain TENAERTS cède TCO en deux parties de la gare de Libramont, avec matérialisation des signaux par points lumineux, comprenant les embranchements des lignes vers Bastogne et Bertrix. Contact (heures de bureau) : 54.89.19.

Matériel roulant SNCB

Commande de matériel roulant neuf à la SNCB

Au moment où la SNCB se débat avec des problèmes financiers considérables, largement répercutés dans la presse, et où la politique des dirigeants de la société est de plus en plus ouvertement mise en cause, nous croyons utile de rappeler la substance des commandes de matériel roulant passées par le Conseil d'administration de la SNCB ces derniers mois.

Matériel à grande vitesse

➤ La SNCB sera propriétaire de quatre rames TGV "Eurostar" pour le trafic Bruxelles - tunnel sous le Manche - Londres, et de onze rames TGV PBKA (pour la future liaison Paris - Bruxelles - Köln/Amsterdam).

Matériel de service intérieur

Trois types de commandes sont soit passées, soit envisagées.

➤ La SNCB a commandé en décembre dernier 163 voitures à voyageurs "grand confort", aptes aux 200 km/h, notamment pour assurer une desserte rapide entre Ostende, Gand, Bruxelles, Liège et Eupen. Le bon de commande actuel prévoit que leur mise en service s'étalera de 1995 à 1997.

➤ Elle a par ailleurs commandé 120 automotrices triples (AM 96), dont en principe septante seront en version monotension (3 kV) et cinquante en version bitension (3 kV continu / 25 kV

alternatif) pour le trafic avec la France (et qui sait... celui avec le Grand-Duché, pour la liaison Liège - Luxembourg). Ce matériel, muni d'un système d'intercirculation entre rames, avec anneau caoutchouté et dispositif d'effacement du poste de conduite de type « danois », devrait être livré entre 1995 et 1999.

➤ Enfin, un projet de commande de 100 locomotives électriques bitension de grande puissance (3 kV = / 25 kV 50 Hz ~) existe, en partenariat avec les Chemins de fer luxembourgeois (CFL). Trente de ces engins appartiendraient en propre aux CFL, qui remplaceraient ainsi d'un coup tout leur parc de traction actuel, tant électrique (locomotives monotension série 3600) que diesel (locomotives série 1800). Les septante autres exemplaires appartiendraient à la SNCB. La SNCF, intéressée au départ par une commande groupée de ce type de locomotive, s'est finalement retirée du consortium, et a préféré faire adapter 30 locomotives « Sybic » bitension en construction chez Alstom pour qu'elles puissent aussi circuler en Belgique sous caténaire 3 kV =. De leur côté, la SNCB et les CFL espèrent que leurs futures locomotives entreront en service à partir de 1997...

Nouvelles diverses

Un ordinateur portable pour chefs-gardes

Le projet IVETTE

Nos chefs-gardes SNCB, eux aussi, vont être « informatisés ». Il est vrai que leur tâche de délivrance de billets est aujourd'hui encore bien archaïque, avec des carnets à souche à remplir manuellement, avec consultation du kilométrage de la ligne et des barèmes de tarifs à la clé. Un ordinateur portable va bientôt changer tout cela...

Ivette est le nom de code du nouvel ordinateur portable dont les chefs-gardes de la SNCB devraient être dotés dès le 1er septembre 1994.

Cet engin leur permettra d'effectuer automatiquement toutes les opérations de vente qui leur incombent et notamment d'éditer les titres de transport de plus en plus nombreux que les chefs-gardes confectionnent actuellement manuellement. La disparition du personnel dans de nombreux points d'arrêt exige par ailleurs une automatisation de cette opération.

Mais, *Ivette* aura d'autres fonctions. Ainsi, le logiciel est prévu pour opérer le calcul des taux de change et la conversion de ou vers les monnaies étrangères : une facilité appréciable dans les trains internationaux. Il offrira aussi au chef-garde la possibilité de consulter le programme "ARI-Disc" et de renseigner les voyageurs sur les horaires des trains. Il contiendra enfin un

programme de collationnement automatique du comptage des voyageurs montés et descendus à chaque point d'arrêt du train desservi : cette opération, qui incombe aussi au chef-garde, se fait actuellement manuellement.

Alimenté par des batteries donnant une autonomie de 24 heures minimum, *Ivette* sera équipé d'un écran, d'un clavier, d'une imprimante et d'un lecteur de badge, permettant l'identification de l'utilisateur.

Les portables du programme "*Ivette*" seront couplés au système informatique *Sabin*, qui équipe tous les points de vente de billets du réseau de la SNCB. Ce couplage aura lieu dans les "*docking-stations*", des gares équipées pour lire les données stockées dans les portables des chefs-gardes et enrichir ceux-ci de données nouvelles. L'enregistrement des données comptables pour la totalisation des recettes opérées par les chefs-gardes sera ainsi automatisée.

Encore la fin d'une époque... Avis aux collectionneurs de billets délivrés manuellement par les chefs-gardes, qui devraient normalement conserver, du moins provisoirement, leur célèbre pince imprimante...

d'après "C'est à dire", 4/93

Des bornes d'information dans les gares

Des bornes d'information seront très bientôt installées dans les grandes gares du réseau de la SNCB afin d'informer les usagers, de manière très conviviale, sur tous les aspects des voyages en train.

Ces bornes seront installées, au cours d'une première phase, dans les principales gares, une douzaine, dont les chefs-lieux de province. Dans ce but, la SNCB vient de lancer un appel d'offres en vue de présélectionner les entreprises qui participeront à la procédure de passation du marché prévue pour fin septembre 1994.

Ces bornes ne renseigneront pas seulement la clientèle sur les horaires et tarifs. Actualisées en temps réels, ces bornes incluront toutes les destinations européennes.

Des renseignements pourront être aussi fournis sur l'infrastructure d'accueil des gares, les excursions et billets forfaitaires, des informations touristiques mentionnant pour chaque destination les centres d'intérêt, musées, bibliothèques publiques, bureaux de poste, hôtels et restaurants (ces derniers renseignements à titre de publicité payée par l'annonceur)...

Le gestionnaire du système devra dès lors posséder une mémoire très puissante, conçue de manière modulaire, de manière à permettre toute extension du système. La mise à jour devra se faire, soit localement, pour l'information propre à chaque gare, ou directement par téléchargement.

Les bornes devront être équipées de processeurs assez rapides pour que le temps de réponse ne soit pas perceptible par l'utilisateur.

Ces bornes devraient être installées quelque six mois après l'attribution du marché, soit au printemps 1995...

Nouvelles applications pour la billetterie SNCB

Lors de la mise en place du nouveau système « Sabin » de délivrance de billets, certains se sont interrogés sur la raison de changement de format des billets de service intérieur, et sur le coût du support agrandi du billet (format AB, soit le format « avion » normalisé au niveau mondial, avec piste magnétique au dos, encore inutilisée à ce jour).

La SNCB répond que ce n'est pas un gaspillage de papier. Au contraire, le système actuel est beaucoup plus rationnel que le précédent, puisque le système Sabin imprime désormais tous les types de billets valables sur le réseau belge et bientôt européen : la SNCB ne doit plus faire imprimer des types de billets spéciaux tels que les « Pass », ni détruire ou adapter manuellement des stocks en cas de changement de tarif ou de formule de billets.

De plus, le système Sabin va désormais permettre d'imprimer des cartes-train dès la demande du voyageur, sans le faire attendre ni lui demander de repasser. Dans chaque gare, il y aura l'appareil nécessaire

pour insérer une photo d'identité et plastifier la carte-mère de la carte train (ancien abonnement).

Le système Sabin peut aussi travailler sur la base d'un contingent, en cas de trains spéciaux ou de manifestations exceptionnelles. Si toutes les places d'un contingent donné sont vendues, le système peut clôturer la vente de ce type de billets, ou signaler que les moyens de transport prévus par la SNCB doivent être renforcés.

Dans les prochains mois, le système Sabin imprimera aussi automatiquement l'itinéraire et l'horaire correspondant au billet demandé. Il pourra aussi imprimer les billets internationaux et les réservations TGV.

Enfin, le saviez-vous ? D'une part, la SNCB met en vente des billets « zone », valables pour deux heures à partir de l'heure d'émission du billet, et pour un nombre illimité de voyages à l'intérieur d'une même zone. Il s'agit des gares d'une même agglomération. Le prix de ces billets « zone » est fixé à 50 F dans la zone de Bruxelles, et à 40 F dans les autres zones. D'autre part, dans n'importe quelle gare de la SNCB, vous pouvez désormais obtenir un billet valable entre n'importe quel endroit du pays.

A nos frontières

Un nouveau projet de ligne ferrée d'Aix-la-Chapelle à Maastricht

Selon le journal belge d'expression Allemande "Grenz-Echo", la ville d'Aix-la-Chapelle aurait l'intention de racheter la portion de la ligne ferrée Aix-la-Chapelle - Simpleveld aujourd'hui désaffectée entre Richterich (RFA) et la frontière germano-néerlandaise.

Le projet serait de créer un nouveau raccordement ferré partant de cette ligne abandonnée vers l'actuelle ligne se dirigeant vers Kerkrade. On faciliterait ainsi la liaison Aachen - Heerlen, et on permettrait au réseau hollandais de se connecter au réseau TGV en gare d'Aix-la-Chapelle.

recension : H. Groteclaes

Histoire ferroviaire

Les chemins de fer et le port de Zeebruges un regard historique

La dernière livraison de la revue "B-cargo-news" (6), consacrée au port de Zeebruges, nous amène une intéressante contribution historique de Frans Waeyaert, chef de gare de Zeebrugge-formation depuis septembre 1986. Son texte constitue en effet un survol historique du développement simultané du port de Zeebrugge et du chemin de fer avoisinant.

La relation entre le rail et le port à Zeebruges est très intime depuis les premiers temps. C'est en effet la société de chemin de fer qui, la première, a parlé de "Zeebrugge". A l'origine, la région littorale aux alentours de Bruges s'appelait "Zee-Brugge". C'est en 1895, lorsque le Parlement belge, poussé par le roi Léopold II, décida d'y établir un nouveau port de mer. En 1904, les chemins de fer relieront le port embryonnaire à la ligne de chemin de fer directe vers Bruges. Le fronton de la nouvelle gare allait pour la première fois porter le nom de "Zeebrugge", écrit en un seul mot.

Cette ligne, inaugurée le 1er mai 1906, arrivait juste à temps pour rendre possible le premier trajet Bruxelles - Hull. Un mois plus tard, le navire *Duke of Clearance* prenait pour la première fois le large pour Hull : 13 heures de navigation ! Venant d'Angleterre, les passagers, une fois arrivés à Zeebruges, pouvaient prendre le train jusqu'à Bruxelles-Nord, puis des

correspondances vers Cologne ou Bâle. Mais, deux ans plus tard, le service Zeebruges - Hull, jugé trop peu rentable, était supprimé.

Les trains-ferries mis en ligne au départ de Zeebruges connurent, eux, plus de succès. Ils sont le véritable fil rouge de l'histoire du port. En avril 1924, c'est la liaison avec Harwich qui s'ouvrait. La ligne était alors exploitée par la Société belgo-anglaise des ferry-boats, plus tard liée à la SNCB. Un terminal, ultramoderne pour l'époque - fut installé au Ferrydock, sur la rive ouest du canal maritime. Trois navires de la *Great Eastern Train Ferries* assuraient la navette. Le Ferry n°3 est parti le premier. IL avait à son bord un chargement de 100 tonnes : on pouvait voir sur le pont trois voies ferrées, totalisant presque 330 mètres.

Un nouveau terminal, destiné aux Ferries, est apparu au début des années cinquante dans l'avant-port. Il permettait de réaliser un gain de temps considérable.

L'année 1985 fut une année record. On transborda sur les navires quelque 554.000 tonnes de marchandises. Néanmoins, il s'agissait du chant du cygne. De nouvelles exigences et de nouvelles habitudes de transport allaient jeter le voile sur cette image typique du port de Zeebruges. Le 31 janvier 1987, le ferry *Speedlink*

(6) - B-Cargo-news, 1/94, page 9.

Vanguard emmenait à son bord son dernier train.

Entre février et fin mars 1988, on a pu croire que cette période pourrait renaître : le train-ferry qui assurait normalement la liaison Dunkerque - Douvres jetait l'ancre sur la côte belge. Mais ce n'était là qu'une escale temporaire : on exécutait à l'époque des travaux au terminal de Dunkerque.

Après ce dernier épisode, ce qu'il était convenu d'appeler "la chèvre" a bel et bien disparu du paysage. L'espace libéré a été transformé en quai de transbordement pour le transport combiné et en terminal pour voitures neuves. Tout un symbole. On venait d'entrer dans la nouvelle phase de l'histoire du port de Zeebrugge.

Agenda et musées

14.06.94 : Ne manquez pas la réunion GTF du mardi 14 juin prochain à 20 heures au mess du personnel de la gare de Liège-Guillemins (au bout du quai 6 côté Ans). Au programme : grande projection de diapositives sur le matériel belge circulant à l'étranger et sur le matériel étranger circulant en Belgique.

25 & 26.06.94 : Athénée royal de Soumagne, rue des prairies à Soumagne, exposition de chemins de fer miniatures « de la miniature au TGV » : collections privées, participation de l'ALAF avec son réseau, exposition SNCB, avec experts sur le futur réseau TGV. Ouverture : samedi 25 juin de 14 à 18 heures et dimanche 26 juin de 12 à 20 heures.

11, 12, 13 & 14.11.94, Ferexpo III, à Liège-Naniot, rue des Genêts. Thème : les 100 ans du tram électrique de Liège, le 30ème anniversaire de la fin du tram « blanc » urbain à Liège.

Le Musée du Transport Urbain à Bruxelles, avenue de Tervuren 364b (dépôt Woluwé) est ouvert du 2 avril au 2 octobre 1994, tous les samedis, dimanches et jours fériés de 13h30 à 19h00. Soixante anciens véhicules de 1869 à nos jours y sont exposés. Les jours d'ouverture, nous roulons avec des tramways datant du début du siècle sur la ligne touristique de notre musée vers Tervuren à travers la Forêt de Soignes et également vers les musées du Parc du Cinquantenaire. Notre association propose aussi chaque dimanche à 10h00 une balade historique et insolite sur les lignes du centre de la capitale jusqu'au pied de l'Atomium. Renseignements : ☎ 02/515.31.08.

Un nouveau musée : Musée du Chemin de fer à vapeur de Treignes, au terminus de la ligne-musée du CFV3V (☎ 060/39.09.48). Face à la gare terminus de la ligne CFV3V, cet impressionnant bâtiment, à l'esthétique extérieure contestable en milieu rural, comporte une exposition de matériel roulant, locos vapeur, diesel, électriques, autorails, de voitures anciennes, sur quatre voies. Il comporte aussi un atelier avec pont tournant, cinquante vitrines de collections diverses, une cafeteria et une boutique. Ouvert tous les jours du 30/4/094 au 31/10/94 de 10 à 18 heures. Possibilité d'obtenir des billets combinés train CFV3V/Musée.

Activités du GTF asbl

GTF - Editions

Une nouvelle édition du GTF asbl :

Suggestions pour une thématique philatélique
Les chemins de fer,
par Marcel Constant
première partie : l'ère de la vapeur

Nous avons le plaisir de publier aujourd'hui un travail original et magistral de notre membre Marcel Constant, président du Cercle philatélique de la Semois.

Notre membre, passionné à la fois du chemin de fer et de philatélie a eu l'idée de retracer l'histoire du chemin de fer à travers le timbre-poste.

Nous vous proposons aujourd'hui la première partie de son travail. C'est une thématique philatélique contant l'histoire de l'invention et du développement de la locomotive à vapeur, à travers les cinq continents, illustrée à l'aide de timbres-poste d'époque, de tous les pays du monde.

Le texte abondamment illustré de fac-similé de timbres-poste ou de macros, se développe sur non moins 240 pages format 21 x 29,7 cm, papier offset 100 grammes sous couverture cartonnée marbrée.

Un ouvrage indispensable pour les philatélistes ferroviaires, mais aussi pour ceux qui désirent se documenter « autrement » sur l'histoire du chemin de fer.

Prix : 490 BEF + 90 BEF (envoi) = 580 BEF
(étranger :frais de port portés à 140 BEF.)

Cet ouvrage sera disponible dans le seconde partie de juin. Comme le tirage sera très limité, nous vous proposons de réserver dès à présent votre exemplaire par versement de la somme correspondante à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, B.P. 191, B-4000 Liège 1. En communication, il suffit d'indiquer le code-article « 209 ».

Vous pouvez aussi commander en utilisant votre carte de crédit en utilisant notre formulaire que vous trouverez en page 27.

Nos membres étrangers qui ne disposent pas de carte de crédit se réfèrent aux modalités de paiement figurant en 3e page de couverture.

A propos de Trans-fer hors série

"Électrification Gouvy - Troisvierges"

Nous avons reçu un abondant courrier à propos de cette nouvelle édition. Comme toujours, nos lecteurs apportent précisions ou rectifications dont nous sommes heureux de faire profiter tous nos membres.

A propos de la halte de Bellain (page 43 et 67)

Monsieur Nico Mercatoris d'Ettelbruck signale que la desserte actuelle du point d'arrêt de Bellain n'est pas aussi étoffée que nous l'avions écrit.

Pour rappel, cette halte se trouve, en territoire luxembourgeois, entre Gouvy et Troisvierges.

En effet, depuis le 23 mai 1993, le train matinal de service intérieur CFL 1715/1726, qui effectuait jusqu'alors la desserte de Bellain, par rebroussement au départ de Troisvierges, est limité à cette dernière gare. La circulation de ce train en "voie barrée", avec rebroussement à Bellain, n'a donc plus lieu. Notre membre pense que cette manoeuvre aurait été interdite par les CFL pour des raisons de sécurité.

A ce jour, la desserte de Bellain se limite donc au train 1767/1782 Luxembourg - Gouvy et retour. Ce train a été remplacé par un autobus entre Troisvierges et Gouvy du 26 septembre 1993 au 2 janvier 1994, en l'attente de l'achèvement des travaux d'électrification. Le premier train électrique régulier, qui circula entre Troisvierges et Gouvy, fut donc ce train 1767/1782, assuré en matériel électrique depuis le 3 janvier 1994, et non les trains de marchandises repris par les CFL en traction électrique depuis le 23 janvier 1994.

Notre correspondant termine son courrier en signalant que les syndicats réclament en ce moment une prolongation des trains du service intérieur des CFL de Troisvierges à Gouvy. Cette mesure semble justifiée, toujours selon notre correspondant, par le grand nombre de travailleurs frontaliers belges se rendant journellement au grand-Duché. La halte de Bellain, créée en 1895, pourrait alors connaître une renaissance.

A propos des escapades des locomotives polytension série 18 de la SNCB au Grand-duché de Luxembourg

Nous avons signalé que les incursions de ce type d'engins au Grand-Duché s'étaient limitées à un parcours d'essai Bruxelles - Lyon. Notre membre liégeois

Daniel Coenen précise que des locomotives série 18 se sont occasionnellement substituées aux locomotives série 16 de la SNCB lorsque celles-ci assurèrent, en 1991, la traction de trains autos-couchettes entre Bruxelles et Thionville. Ce service prévoyait un aller à charge et un retour à vide vers la capitale belge. Dont acte !

Trans fer hors série Electrification Gouvy - Troisvierges

Rappelons encore une fois que le 15 décembre dernier, un événement ferroviaire a marqué la région de Gouvy. A cette date, les Chemins de Fer Luxembourgeois ont mis sous tension la courte ligne de chemin de fer internationale joignant la gare belge de Gouvy et son homologue luxembourgeoise de Troisvierges. Désormais, des trains électriques peuvent joindre Gouvy à Luxembourg.

Voulez-vous tout savoir sur cet événement ferroviaire ardennais :

- les circonstances de la création de la ligne ferrée Liège - Luxembourg, qui à l'origine, passait... par Spa !
- la rénovation et l'électrification de la Ligne du Nord, épine dorsale des Chemins de fer Luxembourgeois ;
- les projets des chemins de fer belges entre Rivage, Trois-Ponts et Gouvy ;
- l'électrification et l'exploitation de la section frontalière Gouvy - Troisvierges ;
- les nouvelles missions confiées à l'artère Liège - Luxembourg, à savoir créer une liaison rapide entre le TGV - Nord, qui fera arrêt à Liège avant l'an 2000, et la capitale grand-ducale...

"Électrification Gouvy - Troisvierges", un numéro hors série de "Trans-fer", revue périodique du GTF asbl. Une élégante plaquette format A5 de 72 pages, avec couverture en quadrichromie. Nouvelle présentation, mise en page et composition. Le texte est illustré d'une cinquantaine de photos en noir et blanc de qualité et d'une dizaine de plans et schémas.

Pour se procurer cette plaquette, il suffit de verser une somme de 300 F (+ 20 BEF port) = **320 BEF** à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, B.P. 191, 4000 Liège 1 (si vous faites votre virement par téléphone, il vous suffit de faire figurer en communication le code-article "319").

Envoi à l'étranger : 300 BEF (+ frais de port : 45 BEF) = 345 BEF à verser à notre CCP Bruxelles 000-0896641-70 GTF asbl 4000 Liège 1.

PAIEMENT PAR CARTE DE CREDIT : si vous désirez utiliser votre carte de crédit, il vous suffit de nous envoyer le formulaire de commande que vous trouvez en page 27.

Trans-fer épuisé : ne nous commandez plus « le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Amblève »... Cette édition est complètement épuisée...

GTF-Editions - nos tarifs au 01/05/94

GTF asbl-Editions, Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1 (Belgique)

Code tarif	Désignation de l'article	prix net	port (B)	port étrang
Cartographie				
101	carte des voies ferrées de Belgique	260	40	70
102	carte du réseau ferré des Fagnes belges	160	40	40
Librairie				
201	Les tramways au Pays de Liège tome 2 (vicinaux)	2700	240	350
203	Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB	2750	280	510
204	Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV	1140	100	160
205	Histoire du chemin de fer de Landen à Statte	750	90	140
206	Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise	350	50	70
207	Le trolleybus à Liège	380	50	70
208	Liège-Cologne, premier ch. de fer transeuropéen	980	90	140
209	Les chemins de fer - thématique philatélique	490	90	140
Trans-fer (numéros spéciaux et hors série)				
302	Spécial n°2 Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain	300	25	50
303	Spécial n°3 (St-Vith, Clabecq, trams littoral...)	425	30	75
304	Spécial n°4 (Trains La Panne à Losheimergraben)	450	30	75
311	Musée des transports du pays de Liège	250	25	50
312	Aspects ferroviaires du pays de Charleroi	390	25	50
314	Le Fagnard (ligne Trois-Ponts - Jünkerath)	100	20	40
315	Dossier TGV	100	20	40
316	Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières	370	25	50
317	Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith	200	25	50
318	Les frontières électriques de la SNCB	460	25	50
319	Electrification Gouvy - Troisvierges	300	25	50
Divers				
401	Photos historiques transports en commun belges	250	50	100
456	8 cartes-vues noir et blanc série 56 (Liège)	100	25	50
457	8 cartes-vues noir et blanc série 57 (SNCB)	100	25	50
459	12 cartes-vues couleurs (SNCB + tramways)	200	25	50

Pour commander :

↪ *par versement postal ou bancaire* : versez préalablement la somme correspondante, augmentée des frais de port, à notre compte **240-0380489-59** de GTF asbl-Editions, B.P. 191, 4000 Liège 1. Indiquez simplement en communication le(s) code(s)-tarif correspondant à votre commande.

De l'étranger uniquement, utilisez plutôt notre CCP Bruxelles 000-0896641-70, GTF asbl, B.P. 191, B-4000 Liège 1, ou envoyez-nous un Eurocheque garanti.

↪ *par carte de crédit Visa ou Eurocard* : écrivez-nous à GTF asbl-Editions, B.P. 191, B-4000 Liège 1. Indiquez les articles commandés (le code-article suffit), le prix total frais de port compris et la formule " *j'autorise le GTF asbl à débiter ma carte de crédit* " : indiquez le n° de 16 chiffres de votre carte et la date d'expiration. Dated et signez. Un formulaire préimprimé est disponible dans la plupart des n° de *Trans-fer*.

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, B.P. 191, B-4000 LIEGE 1, en indiquant en communication le code-article ou le titre de l'ouvrage souhaité. Nos membres étrangers se réfèrent à la 3e page de couverture de Trans-fer. Vous pouvez aussi commander en utilisant votre carte de crédit "Visa" ou Eurocard" : utilisez dans ce cas le formulaire que vous trouvez en page 27.

Date limite des commandes pour les articles ci-après : 25 juin 1994
Livraisons début juillet.

🚂 Vapeur en Belgique, tome 2 (1914-1966), par Phil DAMBLY (éditions Ediblanchart)

Voici enfin sorti de presse le second tome de "Vapeur en Belgique", annoncé et attendu depuis si longtemps. Deux des plus éminents spécialistes de la vapeur belge, les très regrettés Fernand Dumont et Robert Huysman auront, à quelques mois près, raté cette sortie de presse...

Dans la ligne du tome 1, cet ouvrage compte non moins de 348 pages, 914 photos, 83 schémas et diagrammes, et 6 cartes. Format 300 x 210 mm.

Cet ouvrage, dont le plan est assez semblable à celui du tome 1, dont il constitue la suite, comporte huit chapitres : la première guerre mondiale, locomotives du War Department et Armistice, l'Entre-deux-guerres, les locomotives des compagnies reprises de 1930 à 1948 (Gand-Terneuzen, Nord Belge (en 48 pages !), Compagnie de Chimay et Malines-Terneuzen, la seconde guerre mondiale, les dernières fumées, les systèmes de freinage, les caractéristiques générales des principaux types de locomotives de l'Etat Belge et de la SNCB et les renumérotations des locomotives de l'Etat Belge et de la SNCB.

prix : 2200 BEF + 110 BEF (port) = **2310 BEF** (pour l'étranger, les frais de port s'élèvent à 250 BEF).

(code-article : 603, qu'il vous suffit de faire figurer sur votre bulletin de versement).

[:] Nouvelle série de 8 cartes-vues en couleurs "Editions du Cabri"

Motrice SNCV type S à Trazegnies (Charleroi), autorail SNCF X-2879 en gare du Valdahon, locomotive à vapeur CFV3V 040T NE-61 SACM à Treignes, locomotive à vapeur Elna 130T à Vonèche, autorail Picasso ex-SNCF à Waulsort, trams STIB 7911 et 7930 ligne 18, motrice TEC 7433 à Trivières (ligne 90), automotrices ABDe 4/4 1 et 2 à Aigle (réseau ASD).

prix : 160 BEF + 50 BEF (envoi sous enveloppe matelassée) = **210 BEF.**

(code-article : 604, qu'il vous suffit de faire figurer sur votre bulletin de versement).

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

BON DE COMMANDE PAR CARTE DE CREDIT

→ *Utilisez ce bon de commande si vous désirez vous réaffilier ou/et commander nos articles "Editions" ou "Distribution" en payant à l'aide de votre carte de crédit "Visa" ou "Eurocard".*

Renvoyez-nous le présent document (ou une copie) :

soit par la poste à notre adresse :
GTF asbl - Editions, B.P. 191, B-4000 Liège 1.

soit par fax au n° **071/51 66 03** (avant 21h30)

Je soussigné.....

Rue N°.....

Code postal..... Localité.....

commande :

Code- article	Désignation	prix envoi compris
TOTAL (*)		

J'autorise le débit de cette somme totale (*) de ma carte
VISA / EUROCARD

N° EXP

Date

Signature

Musée des transports en commun du pays de Liège

Nos amis du GTF asbl savent que celui-ci participe activement à la gestion du Musée des Transports en commun du Pays de Liège, rue Richard Heintz à Liège (Natalis). Il est ouvert de 14 à 18 heures le week-end et les jours fériés en saison.

Le GTF asbl y a délégué deux membres au Conseil d'Administration : l'un d'eux, votre serviteur, est chargé d'une tâche qui s'alourdit d'année en année : trouver des personnes bénévoles qui veulent bien, une fois de temps en temps, assurer l'ouverture et la garde du musée de Natalis.

Cette garde dure de 13h40 à 18 heures, les samedis, dimanches et jours fériés de Pâques à la mi-octobre. Il faut ouvrir au public les portes du Musée, percevoir le droit d'entrée et surveiller l'endroit. Cela n'est pas difficile, et bien entendu, j'école les nouveaux venus.

Mais voilà, des nouveaux venus, il n'en vient pas alors que les Anciens nous quittent, parfois pour une raison suprême... leur décès.

Aussi, on lance un appel vibrant à tous les membres du GTF asbl qui habitent en région liégeoise (ou même plus loin, s'ils le veulent bien) afin qu'ils nous rejoignent. Plus nombreux seront-ils, et moins souvent seront-ils sollicités.

En tout cas pour 1994, il reste plusieurs places à pourvoir, car, dans l'idéal, il convient d'être deux pour remplir cette tâche, et comme plusieurs anciens du Musée n'ont pas encore rentré leur inscription, voici les dates libres :

dimanche 12 juin : 1 personne
samedi 2 juillet : 1 personne
dimanche 3 juillet : 1 personne
samedi 13 août : 2 personnes
dimanche 14 août : 1 personne
lundi 15 août : 2 personnes
samedi 3 septembre : 2 personnes
dimanche 4 septembre : 2 personnes
samedi 24 septembre : 1 personne
dimanche 25 septembre : 2 personnes
samedi 15 octobre : 1 personne
dimanche 16 octobre : 2 personnes

Vous avez ce qu'il vous reste à faire : écrivez ou téléphonez à :
Robert STEKKE, rue des Ateliers, 8, 4031 Angleur (Liège), ☎ 041/42.29.74
pour vous inscrire même à titre d'essai.

Par votre présence et votre service, vous permettrez au "Musée de vivre" grâce à l'ouverture de ses portes au public intéressé. Merci d'avance.

Les voyages du GTF asbl

Ile de Man

Ascension 1993

Une cinquantaine de nos membres ont visité l'Ile de Man à l'Ascension de l'an dernier, à l'initiative de Jean Laterre, notre délégué « voyages au long cours » et de Jean Renard, notre président. Paradis des chemins de fer, l'Ile de Man méritait bien une présentation dans Trans-fer. Vous trouverez donc ci-après une présentation générale et ferroviaire de cette île, compilée par J. et G. Delandtsheer, et une pittoresque relation du voyage des membres du GTF asbl, par Yves Jasselette. Que nos membres précités soient remerciés, chacun en ce qui le concerne, de leur collaboration empressée.

L'Ile de Man : présentation générale

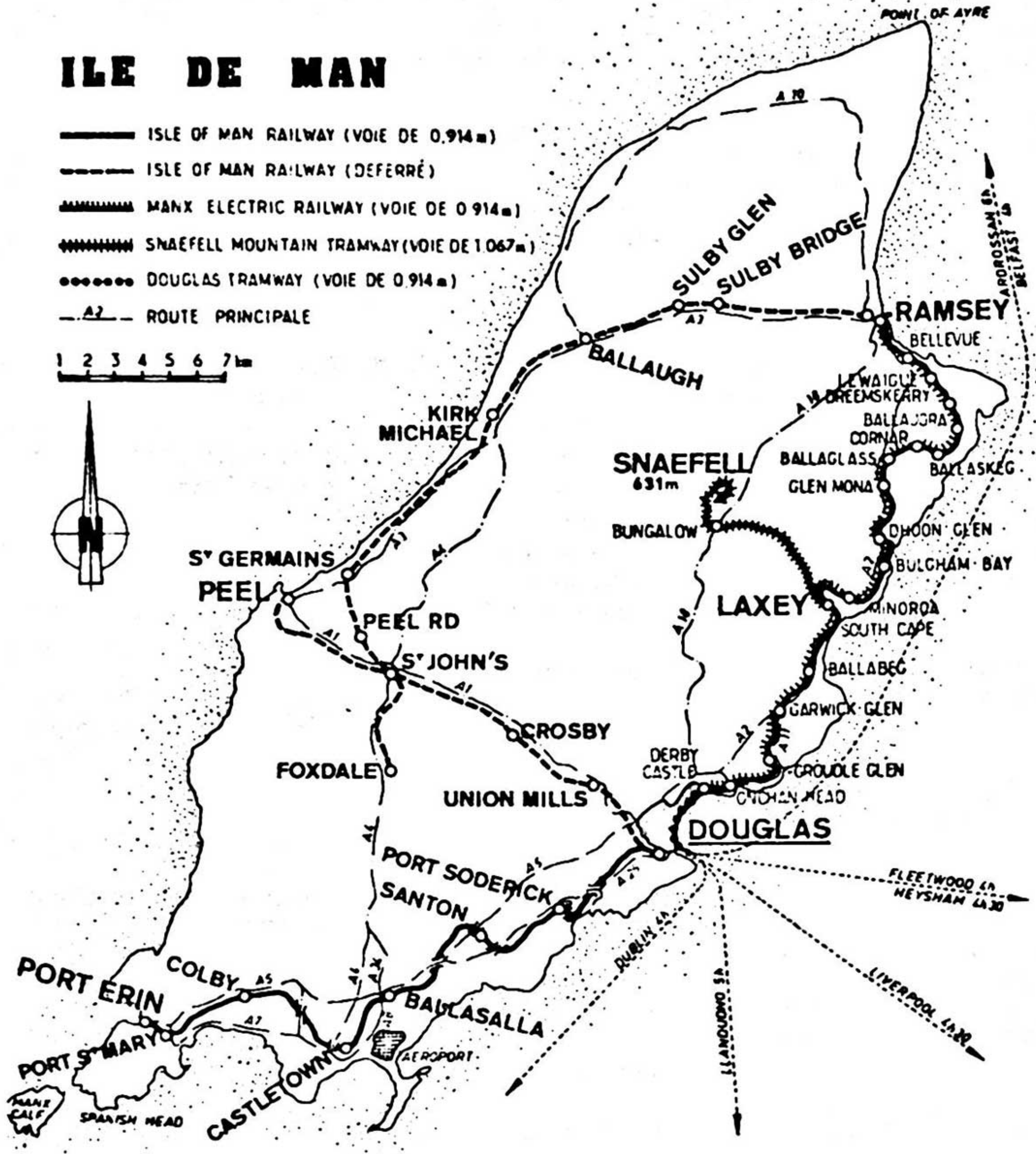
Quelques données de base

Les données de ce texte sont extraites du *Dictionnaire encyclopédique Larousse* pour la partie historico-géographique et l'excellente revue "Voies Ferrées" pour la partie "fer". La prose et les photos de Marc DAHLSTROM dans le n° 23 de cette revue (mai-juin 1984) raviront les amateurs, mais on peut comprendre que le format de cette splendide publication ne convienne pas parfaitement à l'usage du globe-trotter ferroviaire.

* * *

ILE DE MAN

- ISLE OF MAN RAILWAY (VOIE DE 0.914 m)
- - - ISLE OF MAN RAILWAY (DEFERRÉ)
- ▬▬▬▬ MANX ELECTRIC RAILWAY (VOIE DE 0.914 m)
- ⚡ SNAEFELL MOUNTAIN TRAMWAY (VOIE DE 1.067 m)
- DOUGLAS TRAMWAY (VOIE DE 0.914 m)
- A2 - ROUTE PRINCIPALE



Un peu de géographie

L'île de Man appartient à la Grande-Bretagne et se trouve en plein centre de la partie nord de la Mer d'Irlande. Sa superficie est de 570 km² et environ 55.000 habitants la peuplent. Les villes principales sont Douglas (sud-est) et Ramsey (nord-est). L'intérieur de l'île est formé de hauts plateaux mamelonnés, entaillés par des vallées profondes et pittoresques. Les régions côtières sont tournées vers l'élevage à l'ouest. Dans l'est, abrité de l'humidité, l'agriculture reste prépondérante. Mais la ressource principale est la pêche (hareng).



Histoire

L'île de Man connut la domination romaine, puis fut disputée entre Gallois, Ecossais et sporadiquement Anglo-Saxons. Déjà ravagée par plusieurs raids scandinaves, elle fut prise à la fin du IXe siècle par le roi de Norvège Harald Harfager. Les Norvégiens en restèrent les maîtres jusqu'en 1266. L'île fut alors cédée au roi d'Ecosse Alexandre III. Devenue en 1405 propriété d'une famille anglaise, les Stanley, puis des ducs d'Atholl (1736), elle fut rachetée par la Couronne en 1765 et constituée, depuis 1829, comme les îles anglo-normandes, une sorte de colonie de la Couronne au statut spécial.

Une race de chats à poil court et sans queue est appelée "*chat de l'île de Man*." Ces animaux se distinguent par la conformation de leur train postérieur, dont les membres, plus élevés que les antérieurs, lui donnent une allure sautillante, rappelant celle du lapin.



Les chemins de fer

Comme l'insularité a pu préserver certaines espèces biologiques de la concurrence, celle-ci a probablement bénéficié aux chemins de fer incroyablement *hors du temps* que l'on rencontre sur cette île.

L'écartement étroit (ce qui signifie < 1435 mm) est la règle générale, et, contrairement à l'Afrique du Sud, à l'est de la Suisse et à la Corse, on ne peut parler de "chemin de fer principal à voie étroite", car la plus grande longueur de l'île (SSW-NNS) ne dépasse pas 56 km et la plus grande largeur accuse 21 km.

Les premiers "mobiles" de l'aventure ferroviaire furent la nécessité de relier les ports à l'intérieur des terres (ou à un gisement de plomb), puis le développement urbain de Douglas (d'où l'aspect "tram" de "Douglas-Ramsey"). Enfin, le tourisme présida à la construction du "Snaeffel Mountain tramway" et du "Groudle Glen Railway".

Le Snaeffel est tout simplement le point culminant de l'île à 631 m d'altitude, soit 63 m sous le niveau de notre signal de Botrange national (au "zéro tage altimétrique" près). La vue depuis le sommet du Snaeffel était célèbre bien avant la construction du chemin de fer. On peut en effet apercevoir par temps clair le Cumberland anglais, les Mulls de Galloway écossais, l'île galloise d'Anglesey et les Monts Moume irlandais (sans oublier l'île de Man elle-même).

Le "**Snaeffel Mountain Railway**" présente une rampe atteignant 8,3 % (83 pour mille pour les ferrovipathes) et dispose d'un troisième rail central système Fell. Le système Fell peut être considéré comme un compromis entre la crémaillère et le système classique. L'adhérence sur les rails principaux est moins sollicitée (comme avec une ligne à crémaillère) et il n'existe pas de dents difficiles à engager (comme en adhérence). L'astuce est de créer une adhérence longitudinale non pas avec le poids propre vertical (ce qui déchargerait maladroitement les roues classiques) mais avec des efforts horizontaux transversaux antagonistes tendant à pincer le rail central. Cependant, et je devine ici la déception des amateurs d'exotisme technologique, le rail Fell n'est utilisé ici que pour le freinage, des sabots pinçant le rail. C'est évidemment bien plus simple que des roues motrices horizontales appliquées sur le rail Fell par un système de pression sophistiqué. Le chemin de fer Chamonix-Vallorcine utilisait naguère également un rail Fell pour le seul freinage. Les motrices ont un moteur par essieu (4 essieux groupés en 2 bogies) et cela suffit pour vaincre la rampe.

Le "**Groudle Glen Railway**" a été qualifié de chemin de fer touristique le moins connu de Grande-Bretagne. Un homme d'affaires local profita de l'arrivée du Douglas-Ramsey pour promouvoir le tourisme dans la vallée de Groudle qui s'étend jusqu'à l'embouchure de la rivière Ballacottier. Des lions de mer ont été introduits pour renforcer l'attrait touristique et cette initiative engendra un parc animalier environ 80 ans avant Han-sur-Lesse.

Le tableau qui suit et qui se limite aux sections ayant survécu jusqu'à nos jours (1) confirmera que la monotonie est inconnue des chemins de fer de l'île de Man.

(1) - L'"ISLE OF MAN RAILWAY" comprenait également une ligne en forme de "C" qui desservait le côté ouest au départ de Douglas et de Ramsey.

NOM	PARCOURS	construction	écartement mm	TRACTION
Isle of Man Railway	Douglas - Port Erin	1873-1886	914	vapeur
Man'x Electric Railway	Douglas - Laxey - Ramsey	1893-1899	914	500 volts trolley
Snaeffel Mountain Railway	Laxey - Snaeffel	? - 1895	1014	550 volts archet
Douglas Horse Trams	Douglas . Victoria Pier - Derby Castle	? - 1876	914	chevaux
Groudle Glen Railway	Groudle - Sea Lion Rocks	1895-1896	610	vapeur

Compilation : J. & G. DELANDTSHEER

Le GTF et l'île de Man, un voyage de mai 1993

Un voyage, car mon itinéraire ne fut pas celui de tous. Notre ami Jean, par dessus tout aime le bateau. Goût immodéré que je n'ai jamais pu comprendre et moins encore depuis un certain retour de Londres en septembre 1992.

Vous souvient-il ? ce jour-là, une belle tempête - ah, les vagues sur Shakespeare clift - grondait en mer ; ça arrive. Le *jetfoil* ne volait pas ; normal. Les navires de la RTM battaient la semoule - un peu plus que P & O sur Calais ou que Sally Lines - ; d'accord.

Mais l'incurie totale, le *je m'en foutisme* intégral, la belgiétude irréductible nous attendaient à Ostende. Là, lorsqu'après être sorti du navire par les ponts embleuis après les camions et leur *drinkgeld*, bien sûr, lorsqu'avec bagages et gosses endormis, je me suis entendu, schleu-chement, intimé l'ordre de gagner la gare à trente mètres de plancher des vaches par leur espèce de tour à passerelles capricieuses avec leurs tapis non-roulants, passons ; là donc, je me suis juré de ne plus

mettre un pied sur un rafiote vers Albion. RTM, RIP et sachez-le parce que je trouve cela d'autant plus préoccupant, j'ai l'honneur de ne pas devoir payer mes traversées.

Renonçant aux facilités de circulation pour la commodité du voyage, j'ai choisi, avec un ami cheminot, mes enfants et nos femmes, le tout-avion.

Départ de mercredi 19 mai 1993 Saint-Yves (je me plais à le souligner, merci Guy) - 7h30 de Zaventem, Jean arrive à Hull. Changement à Heathrow - 9h00 heure locale, Jean se traîne vers Leeds avec trois quarts d'heure de battement à Huddersfield. Huddersfield - le savent-ils seulement - le plus beau portique classique depuis la disparition de celui de Londres Euston. La première gare privatisée et ainsi sauvegardée, classée *Grade I* ; les bâtiments d'entrepôts ferroviaires avec leur ascenseur à wagons ; Huddersfield Tunnel, Huddersfield Viaduct, Lockwood Viaduct, Longwood Viaduct, Paddock Tunnel & Viaduct. Regrets. Bah, ils auront juste eu le temps de galoper pour la correspondance.

Nous, relax... Nous sommes à 11h00 à Ronaldsway Man'x Airport. Sans bagages. Pas prévu mais très commode, ils nous seront remis à l'hôtel. Les taxis attendent, l'oeil vautour. Nous ? Dormez. Un bus passe ; destination Peel. Pourquoi pas ? Ce n'est pas au programme de Jean qui n'est pas encore à Liverpool.

A Peel, voir le château-fort isolé sur une île en mer, viking en diable. Des répliques de drakkar dans la rade parfonde l'ambiance. Restes, reliefs de gare, petit château d'eau, remise reconvertie, belles grilles de l'ancienne enceinte aux marchandises.

Aucune trace de ligne, on devine bien que l'éphémère liaison avec le camp de Knockaloe devait profiter de ce gros sillon humide. Isolée comme elle l'est, Man est évidemment le lieu idéal de villégiature forcée : 20.000 prisonniers de guerre furent parqués à Knockaloe dès 1915, nécessitant un raccordement spécial pour le ravitaillement.

Venant de Douglas, par Tyrwald, la plaine de l'assemblée populaire nationale manxoise, la ligne de chemin de fer gagne Ramsey au nord par l'ouest, par le plat. Comme de nos jours, il n'existe plus de train dans les parages, c'est par un autobus de substitution que nous gagnons Ramsey, son port - très accessoire - et la ligne du *Manx Electric Railway*.

Ma femme et les gosses, un peu fatigués, ne rêvent que de bus à impériale. Allez, viande à pneus. Le temps jusque là pas franchement mauvais, pas carrément beau, se met au diapason de mon enthousiasme à l'arrivée du « train de Douglas ».

« *Douglas Laxey Ramsey Electric Railway* », ça a de la gueule ; une raison sociale centenaire, motrice n° 21 Milnes de 1899, remorque n° 40.

Je m'arrête en grinçant et schtung, geschtung, geschtung, gesch... on me tire ma roulette, on me tourne ma perche, on m'la remet du premier coup, qu'est-ce que vous croyez ? En cent ans ils se sont fait la main,... schtung, geschtung, geschtung, je te repars en poussant ma remorque à vingt mètres, geschtung, gesch... et on me l'a renlève, tourne, remet, et j'te repars sans ma remorque et on rattaque. Pour l'ex-

ploitation, le trolley pas idéal pour changer de front. Heureusement pour nous que dans l'île, soit ils ne se lassent pas vite, soit ils n'ont pas d'idée.

Premier siège en contresens, libre, occupé, près de la porte, zut le wattman veut garder tout l'air frais pour lui. Just'on pitit'craie pour l'objectif. On roule. Le pays, l'île est vraiment superbe, l'herbe vert tendre, les haies d'ajoncs en grande parure, le ciel bleu, la mer plus bleue, un petit nuage : cliché. Quel bonheur !

Le vénérable engin se secoue encore avec une bonne dose d'énergie. Grince-t-il davantage de l'usure de sa vieille carcasse ou des rails disjoints et bien peu respectueux de ses efforts ? C'est que pardi ces rails ont mieux à faire : chercher le soleil sur ce col-eke, flâner entre les grands arbres de cette vallée, rougir de leur nudité sur lit de cailloux, le talon hésitant à gagner, à se laisser glisser dans les rus sous les fougères, puis dans un élan inexplicable s'agripper à la caillasse jusqu'à défier les chèvres. Le ronron en rien turbinant, le charme exceptionnel des lieux nous amènent à grands tours de roues sur Douglas. Ah, tiens y a d'autres timbrés que nous embusqués le long de la ligne. Oh pardon, Président-Dictateur-Gtf. La surprise. J'espère que tu n'as pas de grands bras d'imbéciles qui s'agitent sur tes dias !

Nous voici rendus et point trop nombreux ; idéal pour risquer un oeil dans le dépôt.

L'accueil y est correct, le contenu époustouflant. Impossible à raconter. Tout y est : au repos ou sous le bistouri, comme l'originale motrice (ou wagon automoteur?) n° 23 au levage. A cet âge tout se dégingue. Gêne ? C'est que la salle d'op. est bien vieillotte aussi, les fosses, les outils. Tristesse, ennui.

Dehors sur la place du terminus, il est une très belle taverne, pour plus tard, et le jamais vu, les tramways à chevaux. Premier départ, trop bruyant, une colonie de gosses, pauvre cheval. Un tram revient, arrêt, le contrôleur-palefrenier attrape le cheval au licol, le conducteur-cocher s'empare du palonnier, ôte une cheville de fer. Ensemble, ils font le tour de la voiture n° 32 - Milnes de 1896, ploc la cheville dans le trou et prêt au départ. Ca-ta-plop, ca-ta-plop, petit raidillon, faux-plat et puis l'échappement - non ça arrive mais ce n'est pas à cela que je pensais - se fait léger et rapide. La bestiole ne semble pas faire d'effort ; le tram la poursuit. C'est qu'il y a vraiment pas loin de ses jambes à la caisse. Il ne se fait jamais rattraper ? Non, à ce qu'ils disent. Oh, bon ! C'est par ici qu'on veut descendre. Où est la sonnette ? Un continental peut tout se permettre, il est de toute façon jugé irrécupérable. Alors on dit haut et clair son intention aussitôt exaucée - efficace mais peu instructif.

L'hôtel repéré par l'ami Jean, pas encore arrivé, a bel air de l'extérieur - aïe, c'est dit. Vous avez compris, l'intérieur est pas mal ; pas vraiment, mais un peu, non, tout à fait, comme toute cette île *has been*.

Tiens des gens du groupe enfin. Certains un peu pâlots, d'autres, c'est question de goût, hyperexcités. « Quoi, un incident ? ». « Oui, si on veut, on a frisé la catastrophe avec atterrissage au milieu de tout ce que ce caillou doit compter comme pompiers ! »

Nous repartons vers Ramsey. l'horaire semble tendu tout à coup. Courbe à 90°, belle vue sur le Glen Roy Viaduct, passage à Minorca avec vue sur South Cape, finie l'épingle à cheveu, on retrouve la mer à la même bonne hauteur. Sacrée hauteur même à Bulghan Cliffs.

Sans être le passage de la Rivoire, l'à-pic est impressionnant, voire inquiétant puisque c'est ici qu'en janvier 1967 une partie de l'assiette décida de s'offrir des vacances au bord de mer. L'endroit est réparé mais çà et là le parapet semble indiquer que toute velléité de mouvement n'est pas *under control*. Mettant à profit l'arrêt-photos - mais qu'est-ce qu'ils sont lents, ces photographes - je me fais expliquer le paysage, la côte en face *Cumberland* par notre accompagnateur-perchiste qui n'a de cesse de me faire admirer des chèvres équilibristes. Mouais, qu'est-ce qu'elles ont, ces biques ? Elles sont d'une race extraordinaire. Ah bon ? Connues en Scandinavie et venues avec les Vikings ; dans la caillasse éblouissante, elles sont retournées à l'état sauvage et sont aujourd'hui protégées mais pas farouches, en tout cas à l'égard du tram auquel elles sont habituées. Il est arrivé que ce soit pour leur malheur comme le soir où une chèvre - hyper-équilibriste, gyrosco-bique, trot-tinait gentiment sur le champignon d'un rail dans le soleil couchant... rêvant d'un cabri-olé..., ce fut le tram.

Assez déconné, on repart. Les photographes se sont rassis et les autres commencent à bouger. La ligne se lasse de la mer et descend dans la campagne. Dhoon Glen, l'abri ne fait pas 4m² ; le Jean's Place, petit bistrot de la gare, guère le double. Dhoon Quarry, anciennes carrières, traces de raccordement, trafic perdu. Glen Mona, failli la rater celle-là, moins de 4 m², la borne aux lettres à côté, pas loin d'1 m². Sûr qu'ils écrivent encore sur des tablettes de pierre. Tranchée de Ballagorry avec passage inférieur, un des rares - deux - ponts au-dessus de la ligne et plongeon sur Ballaglass, ancienne centrale électrique. Pas étonnant, ils devaient pomper à cet endroit. *Now privately owned*, le feeder médian suffit.

Comaa. Que font-ils ? On rebrousse. Changement de voie ; le perchiste joue de la roulette. On repart à contre-voie avec le Stoke - bâton-pilote. Que se passe-t-il ? travaux de voie ? Non, de caténaire. Non, cette cordelette ne mérite pas ce nom-là. Bref, un train a joué de la perche folle - remarquez, la roulette a de quoi être ivre, elle tourne 145.000 fois par trajet, ils ont compté - et a accroché les suspensions sur une centaine de mètres. On répare et nous ne traînons pas en arrêts-photos pour ne pas bousiller les circulations des réguliers. Plus qu'une longue descente à peu près rectiligne vers Ramsey au milieu des champs en pente douce vers la mer retrouvée. Ballure Viaduct, poutre de treillis sous tablier, 160 feet, 1899, construit par *Francis Morton & Company of Garston* de Liverpool. Il serait peut-être impressionnant si les arbres ne le rapetissaient. Et stop dans la cour de Ramsey, face à un mur de pierres, couvrant une rangée de maisons basses identiques, coron comme les *British* savent en faire quand ils s'y mettent.

Il est l'heure de manger. Un panier du laboureur fait mon affaire. La ville blanche, balnéaire, maritime a son charme. Chantier naval-ke avec skid, pont-tournant assez ferroviaire non ? Non, vérifié dans les bouquins. Ni le *Man'x Northern Railway*, ni le train du Ramsey Pier ne passaient par ici. Ramsey a une estacade (2300 feet, 1886), qui possédait sa petite ligne d'excursion partant de la gare du tram électrique. Ligne à écartement de 915 mm, propriété de l'administration des ports manxois, ses

tram en exploitation commerciale continue. Elle est superbe, même si c'est avec l'aide de quelques kilos de "fond de teint".

Tout le monde à bord, bien installé, sauf le jeune trolleyman agrippé à la corde de sa perche. On roule, l'équilibriste entre en action, mais que fiche-t-il ? Il faut descendre la perche à chaque appareil de voie et reviser le fil ; pas évident sur cette chaloupe qui grince de toutes ses membrures.

Premier arrêt-photos. A Onchan Head, la vue vers Douglas est superbe, mais les photographes sont irréductiblement belges, peu disciplinés et compétents : à un tram sur fond de baie, ils préfèrent un beau contre-jour. Autant repartir et rouler. Groudle Glen, la ligne tourne le dos à la mer et s'enfonce dans les terres en suivant la route A 11 vers son premier terminus atteint le 26 août 1893. La ligne ouverte au service régulier le 7 septembre 1893 et fermée, pour l'hiver, le 28 du même mois, transportera 20.000 voyageurs, en 17 jours !

La station de Groudle est dans son état originel de 1894 : vaste abri vert, engangé dans le lierre fou. Courbe à 90°, viaduc, courbe à 90°. Comique ce viaduc, il n'a l'air d'un viaduc que d'un côté tant le mur vert à l'extérieur de la courbe cache le vallon. Un alignement en accotement, que c'est vicinal. Ah, on va embêter les mange-bitume. Un petit tour à droite et on remet ça ! Beau site. Trou spécial, pfuiits arrêt-photos ! On se poste et c'est incroyable, même sur ce caillou oublié des dieux, une file se forme mais ça n'a pas l'air de gêner le wattman, pas plus que nous, quoi. Nous repartons dans l'herbe humide mais sous un ciel clair, la ligne se fait pastorale.

Pasons Baldrine, halte de tôles vertes avec sa grande boîte aux lettres de béton ; la niche a plus bel air que la ferme. Garwich, où est la gare ? Rasée en 1979, devenue sans utilité, l'ancien centre d'excursion est aujourd'hui propriété... privative. La voie se hisse jusqu'à la route qu'elle retransverse à Ballabeg. Superbe, cette petite gare verte avec ses fenêtres liserées de blanc, avec sa borne style boîte aux lettres en fonte, abritant les connexions du feeder, sectionnements et tout le bataclan, avec la mer en toile de fond. Et pourquoi pas clic ? Le soleil est mal mis. Je reviendrai. La ligne, comme si elle avait humé la mer, plonge, traverse Fairy Cottage en trombe, vire sur l'aile à South Cape encore haut au dessus de la plage de Laxey et se recoiffant, entre dignement à 6 mph par un beau pont courbe aux parapets crénelés sous l'immense esplanade de la station de Laxey. Surréaliste que l'endroit, des airs de gare forestière sauf qu'ici descendent de la voûte boisée des dizaines de cris effrayants de Cracoucass - cherchez pas dans la faune commune !

Y avez-vous déjà pensé ? Moi, j'y songe. La peinture de Delvaux que j'aime beaucoup est silencieuse sauf peut-être un petit grincement d'anse de lanterne dans le garde II. Imbécile, la peinture est toujours silence. Qui a dit ça ? Sans parler du cri de Munch, la plaine de Cau de van Gogh, ses corbeaux, vous ne les entendez pas, vous ? Bande d'irrécupérables !

Revenons à nos moutons. Justement à la gare de Laxey, vous pourrez trouver de beaux pulls, écharpes et autres lainages typiques de l'île, tous écrus. Oui, oui, je sais. A Laxey, il y a aussi les motrices du Snaefell et Lady Isabella ; c'est pour samedi, na !

Nous repartons vers Ramsey. l'horaire semble tendu tout à coup. Courbe à 90°, belle vue sur le Glen Roy Viaduct, passage à Minorca avec vue sur South Cape, finie l'épingle à cheveu, on retrouve la mer à la même bonne hauteur. Sacrée hauteur même à Bulghan Cliffs.

Sans être le passage de la Rivoire, l'à-pic est impressionnant, voire inquiétant puisque c'est ici qu'en janvier 1967 une partie de l'assiette décida de s'offrir des vacances au bord de mer. L'endroit est réparé mais çà et là le parapet semble indiquer que toute velléité de mouvement n'est pas *under controle*. Mettant à profit l'arrêt-photos - mais qu'est-ce qu'ils sont lents, ces photographes - je me fais expliquer le paysage, la côte en face *Cumberland* par notre accompagnateur-perchiste qui n'a de cesse de me faire admirer des chèvres équilibristes. Mouais, qu'est-ce qu'elles ont, ces biques ? Elles sont d'une race extraordinaire. Ah bon ? Connues en Scandinavie et venues avec les Vikings ; dans la caillasse éblouissante, elles sont retournées à l'état sauvage et sont aujourd'hui protégées mais pas farouches, en tout cas à l'égard du tram auquel elles sont habituées. Il est arrivé que ce soit pour leur malheur comme le soir où une chèvre - hyper-équilibriste, gyrosco-bique, trot-tinait gentiment sur le champignon d'un rail dans le soleil couchant... rêvant d'un cabri-olé..., ce fut le tram.

Assez déconné, on repart. Les photographes se sont rassis et les autres commencent à bouger. La ligne se lasse de la mer et descend dans la campagne. Dhoon Glen, l'abri ne fait pas 4m² ; le Jean's Place, petit bistrot de la gare, guère le double Dhoon Quarry, anciennes carrières, traces de raccordement, trafic perdu. Glen Mona, failli la rater celle-là, moins de 4 m², la borne aux lettres à côté, pas loin d'1 m². Sûr qu'ils écrivent encore sur des tablettes de pierre. Tranchée de Ballagorry avec passage inférieur, un des rares - deux - ponts au-dessus de la ligne et plongeon sur Ballaglass, ancienne centrale électrique. Pas étonnant, ils devaient pomper à cet endroit. *Now privately owned*, le feeder médian suffit.

Comaa. Que font-ils ? On rebrousse. Changement de voie ; le perchiste joue de la roulette. On repart à contre-voie avec le Stoke - bâton-pilote. Que se passe-t-il ? travaux de voie ? Non, de caténaire. Non, cette cordelette ne mérite pas ce nom-là. Bref, un train a joué de la perche folle - remarquez, la roulette a de quoi être ivre, elle tourne 145.000 fois par trajet, ils ont compté - et a accroché les suspensions sur une centaine de mètres. On répare et nous ne trainons pas en arrêts-photos pour ne pas bousiller les circulations des réguliers. Plus qu'une longue descente à peu près rectiligne vers Ramsey au milieu des champs en pente douce vers la mer retrouvée. Ballure Viaduct, poutre de treillis sous tablier, 160 feet, 1899, construit par *Francis Morton & Company of Garston* de Liverpool. Il serait peut-être impressionnant si les arbres ne le rapetissaient. Et stop dans la cour de Ramsey, face à un mur de pierres, couvrant une rangée de maisons basses identiques, coron comme les *British* savent en faire quand ils s'y mettent.

Il est l'heure de manger. Un panier du laboureur fait mon affaire. La ville blanche, balnéaire, maritime a son charme. Chantier naval-ke avec skid, pont-tournant assez ferroviaire non ? Non, vérifié dans les bouquins. Ni le *Man'x Northern Railway*, ni le train du Ramsey Pier ne passaient par ici. Ramsey a une estacade (2300 feet, 1886), qui possédait sa petite ligne d'excursion partant de la gare du tram électrique. Ligne à écartement de 915 mm, propriété de l'administration des ports manxois, ses

trains - une baladeuse ou un tracteur plus remorque à boggies - donnaient correspondance aux bateaux Douglas - Belfast faisant escale à Ramsey !

Au retour, nous nous servons les occasions manquées à l'aller, à l'aise quoiqu'avec la lumière - vite - baissante et une excellente Newcastle ambrée, à la taverne de Derby Castle pour réhydrater ma langue fatiguée, tordue d'une longue conversation avec le trolleyman. Originaire de l'île, il travaille l'hiver en Angleterre, mais revient l'été sur le tram. *Very good job*, bien payé. Son rêve est de conduire, mais les vieux ne passent pas la main facilement. Il ne manie que rarement les contrôleurs « *The British Thomson Houston* », *General Electric - K 11* de 1904, 5 crans en série, 4 parallèles ou le frein à air, Westinghouse sauf sur quelques engins ; les motrices 21 et 22 sont équipées d'un robinet plus moderne, modulable au serrage. Tiens, les moteurs, sont-ils toujours des *Électricité et hydraulique* ? Regard perplexe! C'est du belge. *Really* ?

Vendredi 21 mai - The Steam Railway

Today, we 're organised. Debout tôt, un peu dur because le dancing dans les caves. Moi, danser ? Vous rigolez ! Non, il nous a fallu subir les basses jusqu'à tard dans la nuit. Ça lasse.

Le bus arrive. Nous montons jusqu'à la gare routière repérée au bout de Loch promenade, au bout de Central Promenade, au bout de Queen promenade, au bout de la Douglas Bay quoi.

La Loch Promenade n'est pas loin d'être monstrueuse. Anciens hôtels mités, abandonnés en projet de reconversion abandonné. Vraiment *has been* le caillou et la résurrection n'est probablement pas pour demain. Il faut le dire, la capacité hôtelière de l'île est gigantesque, à la mesure des dizaines de milliers de visiteurs quotidiens des années trente et de l'immédiat après-guerre. En août 1937, le record de 68.372 passagers embarquant et débarquant en un seul jour au port de Douglas fut enregistré, et sans que l'île s'enfonce !

Nous voici arrivés à la Bus Station - Air Terminal et là, flèche Steam train. Let's go... pour une petite balade sous la pluie sur le North Quay d'un petit port poisson.

Tiens qui rev'là l'bus que nous venons de quitter et qui se rend à la gare, malin mais heureusement non épuisant. La gare est superbe. Le bâtiment en briques flamboyantes, pas tellement haut pourtant, a vraiment fière allure avec sa cour charretière clôturée par des grilles impeccablement repeintes et dorées, avec sa verrière luisante sous le crachin. L'intérieur est avenant, le côté voies bien vaste.

Il pourrait même passer pour un peu prétentieux si l'on ne savait l'activité qui y régnait au temps de l'âge d'or de l'île.

A cette époque glorieuse, la présence simultanée de quatre convois en gare n'était pas exceptionnelle. Dans les années trente, plus de cent trains quotidiens faisaient de Douglas la gare à voie étroite la plus active des Iles Britanniques. A présent, du matériel - en bon état - dort sur ce qui reste du faisceau. Un pâle reflet

de-de-que-ce-fut à voir le poste de block perdu au loin dans l'asphalte, derrière plusieurs couches de bus. Coup de sifflet. En voiture, il reste de rares compartiments vides. En voici un suffisamment sur l'arrière qui fera l'affaire. Il y a pas mal de clients sous le crachin. Sous le crachin ? Il a cessé. Le train s'ébranle. Au-delà des quais à droite se trouve l'atelier et le dépôt des machines avec parc à charbon et grue à eau

Tiens, la gare était enceinte de ce côté-ci aussi et une barrière, un portail en fer, permettait de clore hermétiquement le périmètre. Douanes ? Sitôt franchie la limite, la loco ahane dans un raidillon sous les grands arbres, le long de la rivière Douglas. Et dire que c'est ici qu'avant 1965, avant la suppression de la ligne de Peel et Ramsey, les trains faisaient la course.

Nous franchissons la rivière, c'est ici qu'était la bifurcation. Aucune trace, aucun espace. La ligne de Peel et Ramsey partait à droite, conservant la vallée de la Douglas puis larguant la rivière Glass, suivait la rivière Dhoo - dire *dou* ! - vers le centre de l'île. Nous, nous n'avons plus même un ru mais une belle tranchée bien humide, bien encaissée : pas question de sortir les têtes, pas même le nez. remarquez que ce n'est pas nécessaire, dans ce boyau vous humez la vapeur, la suie, l'huile chaude, le bois poumi même sans le vouloir. La ligne revient à la lumière sur une crête au milieu des prairies, au dessus de la route et à distance respectable de la côte fort découpée. Port Soderick, premier arrêt, le bâtiment de la gare est aujourd'hui hors quai *privately owned*. Je ne vois pas très bien pourquoi on s'est arrêté. Re tac-tac, tchouc-tchouc, tuut-tuut vers Santon. Pas d'arrêt. Le Santon Halt semble pourtant digne d'intérêt : un abri semi-ouvert de pas trois mètres sur neuf avec une boîte transversalement disposée de pas trois mètres sur deux pour le chef, tout en planches et tôles ondulées près d'un parc à rails et d'un pont. Pont ? C'est plutôt un mur avec une petite ouverture en plein cintre. On manque plus de génie que de matériaux.

Arrivée à Ballasalla. Croisement. Enfin l'occasion de se dérouiller les pattes et d'autant plus que l'horaire n'est pas respecté. Le train croiseur n'est pas encore là. La gare originelle en bois n'existe plus, remplacée par des bureaux et un parking... La nouvelle gare en dur est fort réussie. Quai impeccable sur la voie déviée, petit auvent et surtout petite *bow window* d'observation, très typique.

Au sud, petit château d'eau tout carré et passage à niveau - block. Les traditionnelles barrières ferment encore la voie. Je verrai en repartant qu'elles sont commandées par transmission à fil par une gigantesque roue et guindeau.

Mais nous n'en sommes pas encore là. Des lignes se sont formées, embusquées pour l'instantané du croisement que gâcheront quelques saisis tendus aux fenêtres des deux convois. J'espère qu'il y aura d'autres occasions. Qu'on ne vous reprenne plus ! Ça valait le coup pourtant, la locomotive n° 12 Hutchinson - Beyer Peacock de 1908, cabine en avant et quatre voitures de notre train, n° 11 Maitland-Beyer Peacock de 1905 avec trois voitures.

Oh, plus le temps de s'éterniser, le croiseur croisé, on s'en reva dans la platitude de la plaine qui contient l'aéroport de l'île. De Ronaldsway Halt, on aperçoit Ronaldsway Airport. A quand la liaison rail (vapeur) - aéroport ?

Casteltown. Belle gare en pierre, basse, trapue avec un auvent solide, obscur qui lui donne un air buté. De quai, point. La voie surgit de la cendrée, pas une traverse à l'horizon, les rails tiennent-ils par habitude ou de leur agencement dans ce véritable macadam - j'ai pas dit tarmacadam, les ignares - où l'on peut aisément évaluer l'usure des boudins (de roue évidemment).

Casteltown fut capitale de l'île jusqu'en 1869. La ville vaut le détour, son ancien château-fort vaut le voyage. J'ai rarement vu un bâtiment d'une telle qualité et aussi bien mis en valeur. Dans chaque pièce vous trouvez des plans de situation et historiques : étages supérieurs et chambres au Moyen-Age, réserve après l'exhaussement au XVe-XVIe peut-être cuisine, cellule de femmes au XVIIIe, etc... L'ancien logis seigneurial est bien restitué, grandes tapisseries au mur, lumière parcimonieusement distribuée par des fenêtres aux lourds volets de bois et châssis tendus de vélin fin, fin, enfin bien opaque. Banquet dont on annonce qu'il est reconstitué d'après des documents français. Bourguignon oui. Il s'agit ni plus ni moins d'une reproduction en trois dimensions du célèbre banquet du faisan.

Une autre chambre du donjon comporte un lambris du XVIIIe extraordinairement conservé. Autre époque, autre façon de s'isoler de la rugueuse pierre humide. L'extérieur du château est aussi intéressant, l'espace entre le donjon et l'enceinte est encombré comme il se devait, d'appentis de petits métiers, d'étables, de réserves de bois, de fourrage et que sais-je encore.

Le port, petit bassin coincé au pied du château, a son charme. Pêcheurs et plaisance. Juste à-côté, contre la jetée à bâbord se trouve le musée maritime. Deux points saillants : à l'étage un salon construit à l'exacte réplique d'un carré de château arrière d'un vaisseau du XVIIIe, style frégate avec cambrure du pont, placard dans les hors plomb, petit poêle sur sa taque et dans la cave un authentique Yacht de 1791 *The Peggy*, oublié, emmuré, isolé de la mer sur la grève par la construction de la jetée précitée. Trêve de plaisantes plaisanteries, revenons au train.

Départ, grosses volutes renvoyées par les grands arbres : la ligne est véritablement dans un tunnel de verdure. Autre tunnel du même ordre - il n'en existe par d'autres sur l'île - à l'entrée de la halte de Ballabeg. Cabine en planches avec auvent, taille roulotte de plage, sous un pin... maritime. On passe sans s'arrêter, paysage plat, mer dans le lointain horizon, trait d'argent cassant les perspectives de haies et moutons. Ralentissement, s'arrêterait-on à Colby ? Non, passage à niveau en vue. Fermé pour nous. Il s'ouvre à demi, puis deuxième portail, voie libre vers Port St Mary. Gare cahute sur le quai et gigantesque bâtisse au cachet bien ferroviaire à côté. C'est bien l'ancienne gare. En volume de maçonnerie, elle ne doit pas être loin de celle de Douglas. Elle fut hôtel jusqu'il y a peu, vendue en d'autres temps où déjà les chemins de fer liquidaiement leur patrimoine dans l'espoir insensé de nouer les deux bouts. et la recette fait toujours recette sinon recettes. Sur le bâtiment, un grand tableau *Welcome to Port Saint Mary-Local Events*. Vierge, le *has been* frise la neurasthénie. Pour nous, événement, nous arrivons au terminus. Port Erin. La gare n'a pas choisi la position transversale, heurtoir. Avec un petit effort, le train pourrait dévaler jusqu'à la plage ; pour remonter, crémaillère indispensable. La baie et la plage de Port Erin sont magnifiques avec un front de mer en corniche, al-tier, de beaux immeubles blancs, edwardiens.

Retour à la gare ou plus exactement à la remise qui la jouxte et qui contient les trésors de l'*Isle of Man Railway*.

Notamment la n°1 Sutherland Beyer, Peacock de 1873. La locomotive qui tira le premier train vers Peel, le 1er mai 1873 avec le Duc de Sutherland sur le marche-pied. Vous vous souvenez de ce Duc anglais devenu écossais par alliance, de son château de Dunrobin avec gare, remise, loco privées. Remarquez que ce n'est pas le seul lien avec le rail écossais, l'entrepreneur J. & W. Grainger de Glasgow réalisa les 16 miles de la ligne du *Man'x Northern Railway* de St John à Ramsey en même pas un an.

Et puis la n°15 Caledonia 0-6-0 T (0-C-0 T pour les puristes) : la seule machine à avoir roulé dans l'île à n'être pas de configuration 2-4-0 T (1-B-0 T) ; destinée à tracter les lourds trains de minerais de la ligne de Foxdale à Saint-John, 2 1/2 miles et une compagnie indépendante mais affermée au *Man'x Northern Railway*. Sa bonne adhérence lui valut de peiner sur les rampes du Snaefell lors de la construction de cette ligne. d'aucuns rêvent de remettre ça pour le centenaire de cette ligne en 1995. Je voudrais le voir.

Faites le tour de ce musée, ça vaut le coup. Vous y verrez de l'outillage dont vous n'avez pas idée, des tickets Edmonson de toutes sortes, pour tout transport : chien, chat, manxois ou non, canaris et des comptes-rendus, des anecdotes cloche-merlesques.

Pour le retour, certains choisissent le pneu, plus rapide. Moi, devinez ? Moins de fous, moins de risques de s'énerver et de surcroît le soleil s'y est franchement mis. C'est donc en homme comblé que j'arrivai à Douglas et que à peu près tous les autres partis, nous pûmes renifler dans le dépôt, trébucher dans un atelier d'un autre siècle, au sol de brique et terre battue, avec des machines-outils actionnées par de longues courroies pendouillant d'un arbre de transmission sur console de fonte, entraînée non plus par une machine à vapeur, mais par un bon gros vieux sympathique moteur électrique tout suiffé. Ici, tenez-vous bien, ils fabriquent tout : leurs ressorts à lames de A à Z, sciés, courbés, emboîtés, frétés ; les crochets d'attelage du plus pur style Trix, forgés ; les lanternes, débosselées, rapiécées, ressoudées...

Et là, derrière l'ancien block, derrière les bus, derrière un antique camion à débarquer, dans ce hangar pourri, passoire de tôles non émaillées, château de cartes pour le prochain éternuement d'Eole, un bric à brac incroyable de voitures, de wagons de service et les autorails dits ex-County Donegall. Les extraordinaires autorails du *Isle of Man Railway*, ceux dont on attendait - comme partout - le salut. Engins biscomus composés, en gros, d'un tracteur poste de conduite-fourgon, et d'une voiture articulée sur le boggie moteur (et sur un autre boggie porteur pour ceux qui ne l'imagineraient pas spontanément). Ils ne sont pas près de redémarrer, mais avec les *British*, il ne faut jamais dire "jamais".

Le souper, j'me souviens plus, donc correct.

La soirée, je la prolongeai au bar, sagement. Si j'ai forcé sur quelque chose, ce ne fut que sur la parole dans le fol espoir de gagner quelques heures sur les timbrés de la cave.

Alors là, il faut que je vous dise. L'île de Man, c'est un caillou merveilleux, d'une beauté surprenante, les manxiens rencontrés étaient fort affables, les chemins de fer d'une autre époque comme tout le reste. Hélas, la modernité locale, c'est drainer tout ce que les villes du bout des lignes maritimes qui aboutissent à Douglas peuvent compter comme tarés. Même style de comiques que ceux du Heysel. Je suppose qu'ils viennent jouer au chemin de fer, à l'autre, sur une soirée, une infime partie de soirée, disons la moitié de ce qu'ils ont pu gagner sur une semaine, puis boivent et braillent le long restant de leur nuit pour oublier. Cependant que moi, bourgeois près de bourgeoise et des petits bourgeois ne puis me résoudre à les entendre tambouriner sur la porte de ma chambre parce qu'ils se sont trompés d'étage ou dégueuler de leur balcon du second sur ma terrasse du premier. Eh bien, croyez-moi : cette nuit, je ne regrette pas du tout, du tout le retard du *Chunnel*.

Samedi 22 mai - Snaefell Mountain Railway

Jusque Laxey, voyez au 20 mai sauf que nous avons attendu sans hésiter le premier *Horse tram*. Laxey, le tram spécial attend, n°5 - Milnes de 1895, le sommet lui ne nous attend pas car il est toujours dans les vaps. Peut-être a-t-il aussi trinqué. L'engin démarre fort et ça grimpe dès la route traversée, tak à tak sur les aiguillages d'entrée vers les remises-ateliers. L'engin avale son chemin, gentiment, ronronnant sans effort. Si la caisse est vieillotte, et si elle se trémousse malgré son discret corset en cornière d'acier qui recoupe un peu abruptement la perspective du lanterneau (les grands, gaffe aux têtes !), les moulins sont des jeunets, 4 x 61 CV récupérés sur d'anciennes motrices d'Aix-la-Chapelle, adaptés par les ateliers du *London Transport* en 1977-1979. Passons. C'est impressionnant comme une Coccinelle avec un moteur de 412 IE. Et puis, au Snaefell, l'attraction, ce n'est pas tant les engins que la voie avec son rail central système Fell.

Impressionnant que le système de Monsieur James Barraclough Fell. Son but premier était d'augmenter l'adhérence des engins moteurs sur ligne de montagne. Nous sommes à la fin des années 1850, Nicolas Riggenbach ne prendra brevet pour sa crémaillère que le 12 mars 1862. Il en proposera l'application en 1866 pour la ligne du Gothard alors en projet, mais ne réalisera le chemin de fer de Vitznau-Rigi qu'en 1870. L'idée de Fell est de prendre le rail en étau pour accroître l'adhérence. Il place horizontalement à 8 pouces du niveau des traverses un rail standard de l'époque, c'est à dire à double champignon. quatre roues en deux jeux articulés enserrant le rail. Elles sont entraînées indépendamment des essieux conventionnels qui conservent leur fonction. Avec sa *double adhérence*, une machine Fell est capable de remorquer une charge double de celle d'une locomotive conventionnelle de même puissance et poids et à une vitesse supérieure.

L'inventeur avance encore la sécurité et l'économie de son système. Le guidage optimal par le rail central garantit des déraillements, évite ou diminue l'usure des rails dans les courbes, exclut la nécessité du contre-rail, permet un surécartement des rails porteurs et partant des courbes de rayons plus faibles, enfin et surtout en cette époque héroïque, offre des possibilités de freinage inégalables.

Premier essai au Mont-Cenis où Fell reçut une concession pour 25 ans alors que la construction du tunnel du col de Fréjus était déjà entamée. Fell installa une ligne de 70 km entre St-Michel (F) et Susa (I) par le col. En trois ans, elle transporta

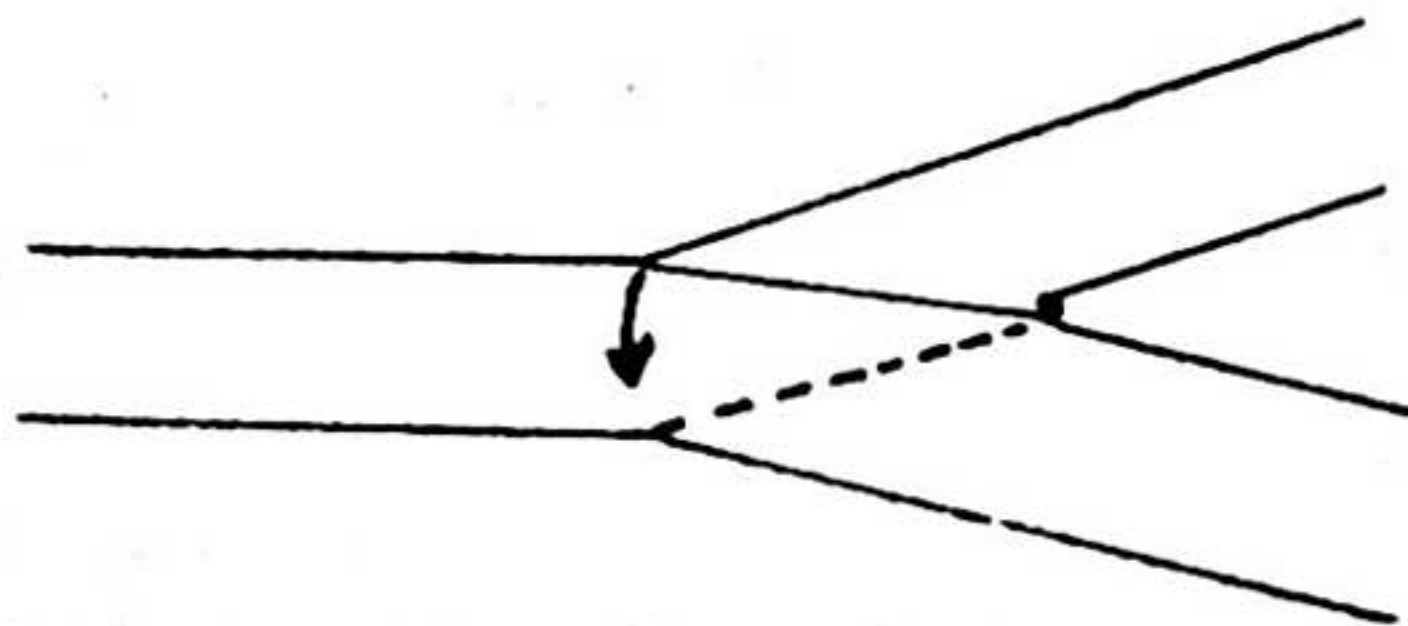
plus de 150.000 passagers et le courrier de la malle des Indes vers Brindisi. Elle fut démontée, comme convenu lors de la concession, à la mise en service du tunnel, intervenue grâce aux perforatrices à air comprimé de Sommeiller à l'automne 1871 alors qu'elle était attendue pour la fin du siècle. Quelle époque !

Autre application en 1885 sur la Rimutaka Pass en Nouvelle Zélande d'où nous vient un document extraordinaire d'un train de 260 tonnes, 28 wagons enlevés par quatre machines Fell intercalées pour soulager les attelages, une tous les sept véhicules. Et ces panaches durèrent jusqu'en 1955, jusqu'au percement d'un tunnel de base. Il est un panache que je regretterai éternellement, celui du tramway du Puy de Dôme. Eh bien, système Fell aussi ! Les andouilles. Mouais, nous avons bien bousillé la ligne de la citadelle à Namur !

Revenons au Snaefell. La fée électricité et la puissance tramway révélèrent à l'expérience l'absence de problème d'adhérence. Le seul but est de sécurité : éviter de dévaler les longues pentes dénudées du Snaefell, dans un sens ou dans l'autre !

De le savoir fait du bien, parce que l'état de la voie est lamentable, surtout au droit de ces fossés de tourbe marécageuse, couleur Guinness qui s'arrachent doucement de leur vieux volcan de support. Et nous roulons, tiens oui, voie de droite la plus proche de l'abîme. L'ayant fait remarquer au wattman, il nous a expliqué qu'à Bungalow, le vide change de côté. Nous arrivons précisément en vue, c'est beaucoup dire, de Bungalow à hauteur d'une petite étable de pierre qui doit être la sous-station vu que les trois feeders qui coiffaient les poteaux y entrent. Trop fort pour l'éclairage ou même pour une machine à traire ces moutons qui se dévouent à soutenir la voie. Bungalow, passage à niveau sur la A 18, la route de montagne entre Douglas et Ramsey, partie du circuit moto du T.T. (*Tourism trophy*), ah bon. Dès après le PN, la ligne ici manifestement revisitée s'accorche ferme sans chercher la facilité que ne réclame pas l'engin comme dynamisé, enragé, déchaîné. Qu'est-ce qui lui prend, au wattman ? Il semblerait que la clé du mystère résulte dans une bonne surtension volontairement entretenue sur cette section en fort dénivelé. Fort bien. Et nous voici fort haut - height 2.036 feet affiche le fronton du Souvenirs-bar-Summit ex-hôtel, criard mais bien chaud.

Aux gens et à la chaleur, je préfère brume et vent en rafales et pars dans la caillasse spongieuse à la recherche de la table d'orientation des 7 royaumes sous les haubans qui claquent et le capuchon qui fasseille. Rien à faire que reprendre la meilleure place pour la descente et contempler le changement de la lame-cœur d'un appareil de voie que je ne puis me résoudre à appeler "aiguillage".



Un petit dessin vaut mieux qu'un long discours.

Esprit indépendant que J.B. Fell.

Après une descente pleine de trous d'air, nous revenons à Laxey dans le soleil et là, pfuff, le groupe fond comme neige. Lui en bus, eux en train ; la plupart vers Douglas pour une dernière demi-journée de shopping ou d'escapades impossibles. A nous, les jet-fans, il reste encore un jour et demi. Bonne raison de s'attarder dans la douceur de l'air. Primo, verres et sandwiches au bar. Exceptionnel que celui-ci, son comptoir est rien moins qu'une réplique d'un tramway électrique. Vous êtes atablés aux fenêtres, le boss pompe - pas de pression ! - à l'intérieur. une Guinness, plate, boueuse objectivement infecte mais allez savoir pourquoi j'en redemande toujours.

Je consacre l'après-midi à hanter le dépôt du *Snaefell Mountain Railway*, à reparcourir la ligne à la recherche du plus bel angle de Lady Isabella, à la visite de celui-ci. Ho, une chose à la fois !

Vous verrez au dépôt de Laxey - sur l'air d'il y était un petit navire - une accumulation incroyable de mitrilles. Même en bricoleur conservateur, récupérateur enragé, je ne puis comprendre et puis ça fait mauvais genre. Ici un vieux boggie permet, à condition de se salir les mains, d'observer le fonctionnement du parallélogramme du frein Fell - même principe que les très vieux crics Renault - : ici, une ancienne draisine Wickham, qui servait à l'armée pour ravitailler sa base radar au sommet du Snaefell : sauvegarde urgente, mais non impossible ; ici... boggie ? châssis ?... répugnant. Et à l'intérieur ? Par la serrure. L'ancien dépôt de l'armée - des Wickhams - abrite une machine jaune style Matisa bourreuse, dresseuse ? Certainement utile si en état de marcher sur rail Fell.

Le dépôt, l'ancien, le vrai, est - j'avais lu - équipé pour effectuer un maximum de travaux sur les motrices pour éviter les retours dans les ateliers à Douglas sur boggie-truck avec utilisation de l'embranchement à trois files de rails de la gare de Laxey. Le Snaefell est à l'écartement de 1067 mm (3 pieds 6 pouces), les autres réseaux à 914 mm (3 pieds) - gnan, gnan, je sais, le Groule Glen est à 610 mm mais on n'y est pas encore et il n'est pas interconnecté. Tiens, ils peuvent faire rouler un train à vapeur sur la ligne du *Horse Tram* et du *Man'x Electric Railway* et ils ne s'en privent pas à l'occasion, mais comment faire grimper la 060 Caledonia du musée de Port Erin pour le centenaire du Snaefell ? Si vous en avez vent, faites-moi signe...

Vérification faite, en 1895, ils posèrent une voie provisoire de trois pieds d'écartement et vous savez ? Ils ont dû mettre les six pouces supplémentaires pour loger l'appareil moteur de Fell, qui s'avéra inutile en définitive...

Le dépôt du Snaefell est actif. La preuve, il y a une bouilloire sur le poêle, mais les fosses de visite sont pleines de flotte ou de vieilles chaînes, vieux filins, vieux treillis *Ursus-Moutons*.

Malgré toute ma sympathie, la chienlit est digne des meilleures volontés du continent.

Retour à la nature, elle est véritablement séduisante sous ce soleil, se battre avec les ronces à hauteur du quinzième poteau pour créer l'image que tout le monde a, nez de tram sur fond de Lady Isabella tourniquant. Réussi, est-ce possible, n'est-il

pas ? Parfaitement heureux, je m'offre pour redescendre la petite fantaisie de jouer à la chèvre sur le rail Fell. Y a pas de gloire à s'y faire, l'équilibriste trois (de mes) pouces de large ! Et bien si : osé-je le confesser, ledit rail ploie sous mes septante kilos. Je saute en marche. le rail à plat offre son âme bien creuse à l'humidité proverbiale de l'endroit. la pente de 83 pour mille n'y change rien - ça doit "rigoler" pourtant - parce que les éclisses font barrage. Vous voyez ? faudrait me souder ça !

Visite de courtoisie à Lady Isabella... Pas le moindre voile ! Impressionnante que cette roue à aubes construite en 1854 pour l'exhaure des mines de plomb locales. Géniale que cette technique d'équilibrage des masses, de transmission de la force par un long viaduc - dynamoduc, dynamophore - mais les adorateurs locaux de la Miss me laissent un drôle de goût en bouche. *Largest Waterwheel in the world* avec ses 22 mètres de diamètre. Il me semble avoir déjà vu près des petits trains du Pays de Galles un engin qui avait les mêmes caractéristiques et prétentions.

Et pour finir ma journée, puis-je vous l'avouer ? Bien sûr, je suis retourné à la taverne de Derby Castle mais ça je n'en ai honte, j'ai soif de modération. Non, je me jette . j'ai fait des kilomètres en bus sur l'insistance de mon épouse pour voir l'île y inclus ses tramways noyés dans la lointaine verdure. Les petites routes *britishs* ont encore ce charme merveilleux des tours et catours, des haies-tunnels taillées à coup de rétros. Comme le pneu ne craint rien, la route prend au plus haut, vous servant de somptueux panoramas, fuit jusqu'à l'extrême point nord de l'île, près du phare de notre pote Stephenson à Point of ayres, au milieu des galets - merci ma femme pour la dia. Ah ces ingénieurs du XIXe, c'était autre chose - pardon, Président ! Elle retransverse ensuite la plate campagne de Sulby où vous trouverez un passage à niveau pour... avions, la route coupant une piste militaire ? ...de secours ?

Et le soir, après le souper, salut les mecs ! Bon retour demain matin. Nous, le jet fans club, on repart à 17 heures.

Dimanche 23 mai

Cons, faut-il être... Réveillés, nous nous sommes levés avant 7 heures pour faire coucou au revoir de la *terrasse dégueulis* aux amiches en partance. Puis, tant qu'à être debouts, sommes allés au Groudle Glen railway où nous avons retrouvé d'autres ferrovitrespathes plus matutinaux encore- eh ! j'invente pas tous les mots qu'est-ce que vous croyez ? Le plus méconnu des chemins de fer britanniques gagne à être visité. Bah, la longueur de la ligne ne vous accapare guère. Mais la petite 240 T (1-B-0 T) Sea Lion de 1896 vaut à elle seule le voyage. Véritablement un bel engin dans un état extraordinaire. Était-ce parce que c'était le week-end, la date anniversaire de la réouverture de la première section de ligne en 1896, mais j'ai trouvé en ce lieu une ambiance amateur vraiment séduisante : un dépôt ordonné, un atelier donnant envie de travailler, une marquise flambant neuve et d'une grande qualité de charpente, une voie neuve bien dressée... Toute cela dans une vallée sur un caillou perdu au bout du monde civilisé.

Créer cette ligne en 1895 pour desservir un lieu de récréation et un zoo marin aménagé dans une anfractuosité de la côte défiait déjà toute logique, mais l'avoir ressuscitée après de multiples faillites, l'abandon en 1965 et la dispersion du matériel aux quatre coins de la Grande-Bretagne en juin 1968 tient du miracle.

Vous voulez un autre miracle ? C'est qu'il fait beau ce dimanche matin. sans hésitation, nous remontons au Snaefell. Je vous le dis tout de suite : si du haut on voit le pied de ce puy volcanique, si on devine la côte, les X royaumes, tintin et peu me chaut... Tout ce qui compte, c'est le tram descendant, l'appareil de voie bisornu et le tram ascendant. Clic, dans la petite boîte...

Bon, ben, c'est qu'avec des engins du siècle dernier, pour attraper un avion il faut s'y prendre à temps. Fini le caillou. Y reviendrai-je ? Y a bien ce foutu petit fort rond vu sur la brochure, cherché au large de Castletown et aperçu bêtement calé entre le train et l'aile droite au décollage. A Heathrow, la Sabena avait fait tellement de surbooking que nous avons dû attendre un Dash de dédoublement, tous frais payés, indemnités et tard, tard. Vivement le Chunnel !

Yves JASSELETTE
Waterloo, décembre 1993

Vous trouverez la plupart des éditions du GTF asbl :

***⇒ à Bruxelles, au Musée du chemin de fer de Bruxelles-Nord,
ouvert en semaine de 9h à 16h30 et le premier samedi du mois.***

⇒ à Enghien, chez Jocardis, rue de Bruxelles, 53.

***⇒ à Liège, chez Hobby 2000, rue Méan 11,
au Musée des transports en Commun du pays de Liège
(éditions relatives à Liège)***

et à la librairie Michel Lhomme, rue des Carmes, 7A (dernières éditions).

Le GTF à York - avril 1994

Le mois dernier, c'était au tour de la ville anglaise de York, et de ses richesses ferroviaires, de recevoir la visite d'un groupe du GTF asbl piloté par Jean Laterre. En voici quelques souvenirs, égrenés par l'un de ses participants, notre membre Jean-Pierre Switten.

Après une traversée confortable sur un « *North Sea Ferry* », parti la veille au soir de Zeebrugge, une bonne vingtaine de membres du GTF asbl débarquait ce 9 avril 1994 à Hull, où un car les prenait en charge.

Après un arrêt pour contempler l'énorme pont suspendu sur le fleuve Humber, le groupe prenait la direction de York.

York est une ville admirable, au cachet particulier et chargée d'une longue et riche histoire.

Antique colonie romaine, ancienne *Jorvik* des Vikings, elle allait avoir un rayonnement culturel et spirituel remarquable dès le Haut Moyen-Age, lorsque le moins Alcuin d'York influença et assista Charlemagne dans l'organisation des premières écoles.

Actuellement, York est devenue en outre un des lieux de pèlerinage des amateurs d'histoire des chemins de fer, avec son *National Railway Museum* que le groupe visita en premier lieu.

Un vaste bâtiment récent, éclairé par une verrière, montre, groupée autour d'une plaque tournante, une riche collection de locomotives, à vapeur pour la très grande majorité.

Parmi tous ces trésors, épinglons la vieille *Agenoria* de Foster et Rastrick, à la cheminée démesurée, et la célèbre *Rocket* de Stephenson, toutes deux de 1829. Un peu plus loin, se trouve la *Single Wheeler* de Patrick Stirling, aux couvre-roues ajourés évoquant les bateaux à aubes, la vieille *Coppernob* dont la boîte à feu en cuivre rouge porte toujours les impacts de projectiles du *Blitz*, et aussi la belle *City of Truro*, un pur-sang du rail britannique.

Un des bijoux de la collection est sans conteste la *Mallard*, imposant bolide caréné de *Nigel Gresley*, détenteur du record de vitesse pour un engin à vapeur (1938 - 202 km/h). Contemporaine de nos type 1 et 12, elle est revêtue d'une livrée bleue et porte, devant sa cheminée à tuyères multiples, le sifflet *Crosby* caractéristique de l'époque. elle est marquée par la patte inimitable de *Gresley*, à savoir un moteur à simple expansion à trois cylindres, mais à deux distributions *Walschaert* extérieures, celle du troisième cylindre étant commandée par un système de balanciers articulés particulièrement génial.

L'autre partie du musée est installée dans l'ancienne gare à marchandises et montre plusieurs convois anciens, comme le train de la reine Victoria, et une série de locomotives à vapeur, dont l'élégante machine de *Johnson*, en livrée pourpre, et la 2-2-0 *Cheltenham*.

Le reste de la journée était laissé à la discrétion des participants, tant il y a de choses à voir à York.

Personnellement, nous avons dirigé nos pas vers les ruines de l'ancienne abbaye, puis visité le musée tout proche, montrant les découvertes archéologiques accomplies sur le site de la ville.

Après les fossiles et les reconstitutions articulées grandeur nature de sympathiques reptiles dignes de *Jurassic Park*, diverses salles montrent l'époque romaine, l'époque viking, puis le Moyen-Age.

Nous avons ensuite visité l'imposante cathédrale qui, à elle seule, mériterait plusieurs heures de notre temps, par la richesse de ses ornements et la splendeur de ses vitraux, dont une rosace à vous couper le souffle.

Par un réseau de petites rues piétonnes, aux vieilles maisons abritant des commerces de toutes sortes, nous aboutissons à la *Clifford Tower*, vestige médiéval perché sur une butte, à l'extrémité de la ville. Tout à côté se trouve l'intéressant musée de la vie locale, à l'intérieur duquel sont reconstituées des rues d'York au début du siècle dernier, avec magasins, poste de police, arsenal des pompiers..., de même que des intérieurs yorkais à différentes époques, jusqu'au début des années cinquante.

Après un excellent souper et une bonne nuit à l'hôtel *Abbott's Mews*, le groupe était conduit le lendemain en car à *Pickering*, gare de départ du *Northern Yorkshire Moors Railway*.

Le bâtiment de la station, en style edwardien, plonge le voyageur quelques années en arrière. Sur le quai protégé par un auvent vitré, on peut voir entre autre l'horloge cubique suspendue, la vieille bascule à bagages, et, accrochés au mur, les traditionnels et réglementaires seaux peints en rouge et marqués « *fire* ».

Plus loin, à l'air libre, le quai est agrémenté de bancs et de bon nombre de vieilles publicités d'époque sur panneaux émaillés.

Un coup de sifflet annonce l'arrivée de la machine de « notre » train, une 2-2-0 de la classe *School*, baptisée *Repton*, qui vient s'arrêter en douceur contre la rame de voitures à quai. Cet arrêt est mis à profit par tous les photographes et cameramen amateurs, tandis que machiniste et chauffeur astiquent leur locomotive.

A 10h20, le départ est donné. Après un parcours champêtre, le convoi s'engage résolument en plein bois où serpentent des ruisseaux. des plaques de neige subsistent çà et là.

Un peu plus tard, le paysage se transforme. Le train parcourt une bande marécageuse et vallonnée où croissent genêts et bruyères, et où paissent des moutons à tête noire, aux cornes spiralées et à la toison pendante et épaisse. Nous sommes dans une ancienne vallée glaciaire, actuellement réserve naturelle où sont tracées de nombreuses promenades pédestres à partir de chaque gare ou halte intermédiaire.

Après une heure de trajet, le convoi arrive à la gare-terminus, *Grosmont*, après avoir longé le dépôt et l'atelier de la ligne et franchi un tunnel. La gare de Grosmont a conservé un tel pittoresque qu'elle figure couramment dans des films et ou des séries télévisées.

Sur la seconde voie à quai patiente la locomotive du train descendant, une locomotive de guerre, restaurée dans sa livrée d'origine, soit vert bouteille avec boîte à fumée noire. par certains détails comme l'échappement, elle évoque notre type 29. La paroi de l'abri arbore le blason rouge à croix bleue et le tender les lettres *W.D.*, soit les emblème et sigle du *War Department*.

Avec quelques personnes intéressées, nous nous rendons, guidés par un Monsieur à cheveux blancs et fines besicles, au dépôt et à l'atelier. Nous nous engageons dans un tunnel plutôt étroit, parallèle au tunnel principal où notre train vient de passer. Monsieur Barr - c'est notre guide - nous explique qu'en 1800, le tunnel où nous marchons était parcouru par une voie où circulaient des convois à traction chevaline desservant l'industrie locale et qu'en fait, le tunnel principal a été creusé bien des années plus tard, pour le « grand » chemin de fer.

Avec un regard et des gestes trahissant le locomaniaque, Monsieur Barr explique, à côté d'une machine stationnant sous le trémie à charbon, le fonctionnement de la traction à vapeur. De la façon dont il flatte les tuyauteries de la main et caresse les bielles, Monsieur Barr en arriverait à nous convaincre qu'il s'agit d'un être vivant qui respire, transpire, tousse, gémit et rugit !

Il nous entraîne ensuite dans l'atelier où les restaurations sont en cours, par tout un staff de bénévoles complètement mordus.

La visite s'achève à peine qu'il est l'heure de reprendre le train pour Pickering, puis le car et finalement le bateau..., pour conclure sereinement un voyage impeccable par son organisation, et de plus agrémenté par un temps magnifique.

A la prochaine...

Jean-Pierre SWITTEN

Merci de nous avoir lus, cher Membre...
Vous avez pu le constater, nous avons complètement revu
notre mise en page et notre présentation de Trans-fer.
Nous espérons ainsi vous avoir été agréables. N'hésitez pas
à nous communiquer nouvelles intéressantes, articles,
remarques ou suggestions. Vous connaissez notre adresse :
GTF asbl, service de Trans-fer, B.P. 191, B-4000 Liège 1.

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

© **Copyright GTF asbl** : les articles rédactionnels propres au GTF asbl, contenus dans ce numéro, ne peuvent être reproduits qu'avec l'autorisation préalable et écrite de l'éditeur, selon les règles de la législation belge et européenne. Néanmoins, les articles que nous empruntons à d'autres publications, avec leur autorisation, restent la propriété de celles-ci et leur reproduction reste donc 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, B.P. 191, B-4000 Liège 1 en joignant un timbre pour lettre.

La cotisation de nos membres est très modique : en 1994, 220FB pour les membres belges, 350 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 **Eurocheque** garanti (à l'exclusion de tout autre type de chèque) à l'ordre de GTF asbl, B.P. 191, B-4000 Liège 1.

→ commande par lettre à notre adresse (B.P. 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, B.P. 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**

Prochain voyage de notre saison 1994



A la découverte des grands travaux ferroviaires bruxellois

samedi 11 juin 1994

Nous avons le plaisir de vous convier à une promenade ferroviaire à et autour de Bruxelles. Le thème en sera la découverte des grands travaux qui sont en train de modifier de fond en comble divers sites ferroviaires jusqu'ici bien connus, soit à la suite des grands travaux d'installation des bureaux de l'union Européenne, soit à la suite de l'aménagement des gares et voies dans la perspective du TGV.

Mais comme d'habitude, nous vous réservons plusieurs autres surprises. Ainsi, nous voyagerons dans une rame tractée de voitures... M3 remorquée par une locomotive diesel. Les voitures M3, version allégée de la célèbre et omniprésente voiture M2 sont "fin de vie" et seront très prochainement déclassées. Ce voyage constituera donc un adieu à ce matériel.

Quant à la locomotive diesel, sa présence dans le noeud ferroviaire bruxellois quasiment totalement électrifié, sera aussi un événement.

Nous partirons de la gare de Bruxelles-Nord à 8h50. Après le franchissement de la jonction Nord-Midi, nous emprunterons la ligne de ceinture ouest de Bruxelles, qui nous donnera un premier aperçu des travaux TGV en cours dans le secteur. Par la bifurcation « Pont de Senne », et une section de ligne que l'on connaît très peu, nous rejoindrons la gare de Bruxelles-Schuman, et celle du Quartier-Léopold, en pleine métamorphose à la suite des travaux de l'Espace Léopold, qui accueille le Parlement Européen et des immeubles de bureaux de l'Union Européenne. Puis, nous rejoindrons Schaerbeek par la ligne 26 (ceinture est de Bruxelles).

A l'atelier de Schaerbeek, nous organiserons un parallèle d'automotrices quadruples SNCB dans les diverses livrées qu'elles arborent, parfois pour quelques jours encore. Avis aux photographes.

Puis, en rame encadrée (surprise !), nous irons à l'aéroport de Zaventem, via la 3e voie de la ligne 36 Bruxelles - Liège : l'actuelle gare de l'aéroport, où nous rebrousserons, sera bientôt déplacée, dans le cadre de l'agrandissement des installations aériennes. Retour vers Bruxelles-Midi où nous ferons la pause « diner » entre 13 et 15 heures. Vu les possibilités multiples de restauration à cet endroit, nous ne vous proposons pas de repas collectif : chacun trouvera sans problème sur place ce qui lui convient.

L'après-midi, nous vous proposons de « descendre » à Tubize, par la ligne 96 que les travaux TGV sont en train de métamorphoser. A Tubize, nous pousserons une pointe jusqu'à Clabecq, moignon électrifié (!) subsistant de la regrettée ligne

106 vers Ecaussinnes, et... jusqu'à **Quenast**, sur ce qui reste de la ligne 115, parcourue aujourd'hui par les seuls trains de marchandises desservant les célèbres carrières. Il sera alors temps de revenir sur Bruxelles... par la ligne 26, Etterbeek, Schuman et Bruxelles-Nord, où l'arrivée est prévue à 18h50, au moment où vous trouverez une correspondance dans toutes les directions.

Vous le savez, nous essayons de vous ménager une surprise à chaque voyage. Nous tenterons encore le coup cette fois-ci...

Nos prix

Ils comprennent le voyage circulaire de Bruxelles à Bruxelles, les frais d'organisation, la TVA et la documentation exclusive que nous vous distribuerons au départ. Ils tiennent compte de la longueur de la journée, et des prestations que nous demandons à la SNCB pour organiser cette excursion.

- Adulte membre GTF asbl, épouse, enfant habitant sous le même toit : **1400 BEF**
- Adulte non membre GTF asbl 1994 : 1500 BEF
- Enfant de moins de 12 ans : 700 BEF
- Enfant de moins de 6 ans: gratuit

Parcours d'approche

Nous vous conseillons de nous rejoindre par trains réguliers si vous n'habitez pas Bruxelles. Nous vous proposons un billet « *parcours d'approche* » valable de toute gare belge à Zone Bruxelles, aller-retour en 2ème classe au prix imbattable de **250 BEF**. Réservation du billet sur bulletin de participation ci-après.

Inscriptions

Elles sont reçues dès que possible et au plus tard le lundi 6 juin par envoi du bulletin de participation ci-après à l'adresse qui y est indiquée. Veillez à effectuer simultanément le paiement. Une circulaire de confirmation, ainsi que vos billets, vous parviendront quelques jours avant le voyage.

Au plaisir de vous rencontrer nombreux à notre nouvelle excursion.

GTF asbl

A renvoyer avant le 6 juin 1994 soit par la poste à l'adresse suivante :
GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre
rue de Marchienne 68 - B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL
soit par FAX au 071/51.66.03 avant 21h30

* Je soussigné..... (nom et prénom)

Rue N°..... N° bte.....

N° postal..... Localité.....

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

* inscrits au voyage (inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="text"/>	adulte(s) membre GTF asbl à 1400 BEF
<input type="text"/>	adulte(s) non membre GTF asbl à 1500 BEF
<input type="text"/>	enfant(s) de moins de 12 ans à 700 BEF
<input type="text"/>	enfant(s) de moins de 6 ans	
<input type="text"/>	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 250 BEF

TOTAL (*)

J'effectue simultanément le paiement de cette somme totale (*) :

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