



Ci-dessus : A Boussu, une rame réversible M1 vers Quiévrain, tractée par la locomotive 6250. A gauche, un très rare signal combiné à palettes ;
Ci-dessous : la 6040 ne roule pas à contre-voie à Thulin, mais le conducteur a oublié d'inverser les phares (photos M. Van Ussel - 20.11.84)

Trans-fer spécial 5



Ce numéro spécial de Trans-fer a été publié à l'occasion d'un voyage spécial, en train électrique, organisé par le GTF asbl notamment sur la ligne Saint-Ghislain - Quiévrain le 27 mai 1995, à bord d'une rame de voitures K4 de la SNCB.

Textes : Roland Marganne, Henri Scaillet.

Collaboration scientifique et iconographique : Jacques Bazin, Jacques Ferrière, Paul Pastiels, Jean Renard, Michel Van Ussel.

Cartographie : Georges Close

Mise en pages et réalisation : Roland Marganne

Edition : GROUPEMENT BELGE POUR LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE, *association sans but lucratif*, GTF asbl, Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1.

© Tous droits de reproduction du texte et/ou de l'iconographie sont strictement réservés. GTF asbl, mai 1995.

Des presses de l'imprimerie Buteneers sprl, rue des Clarisses à Liège.

Dépôt légal à la parution.

Editeur responsable : R. Marganne, rue Ambiorix, 75 à Liège.

Sommaire

En guise d'éditorial.....	5
La ligne Saint-Ghislain - Quiévrain, un passé prestigieux, un avenir assuré ? par Roland Marganne.....	7
En autorail de Saint-Ghislain à Quiévrain par Henri Scaillet.....	48
Le cru 1995 des voitures à voyageurs de la SNCB par Roland Marganne.....	60

PHOTOS DE COUVERTURE :

avant : la rustique signalétique d'entrée du point d'arrêt de Hainin, sur la ligne Saint-Ghislain - Quiévrain (photo J. Ferrière, 8 mai 1993).

arrière : voiture SNCB K4 de 1ère classe, mise en service en mai 1995, un matériel d'occasion acquis à la SNCF.
(Schaerbeek - photo M. Van Ussel - 3 mai 1995)

En guise d'éditorial

La mise en service de la traction électrique entre Saint-Ghislain et Quiévrain en ce mois de mai 1995 offre une belle occasion de consacrer une large part de ce numéro spécial de *Trans-fer* à une ligne qui fut ces dernières années l'objet de l'admiration des amateurs ferroviaires. Elle avait en effet conservé intactes ses installations d'avant guerre : signalisation à palettes, exploitation par annonces téléphonées, passages à niveau à commande manuelle, bâtiments de gare typiques.

Véritable « ligne-musée », témoin de la concurrence acharnée du secteur public (*l'Etat Belge*) et privé (le *Nord*) au temps où le chemin de fer était source de profits, cette courte relation à vocation à la fois internationale et locale vient de voir, sa physionomie bouleversée en cinq ans : fermeture du trafic ferroviaire transfrontalier d'abord, modernisation radicale ensuite, mise à simple voie et électrification.

Un premier article traitera de l'histoire de cette ligne internationale, et de ses perspectives d'avenir ; un second, de la plume d'Henri Scaillet, machiniste honoraire de la remise d'Haine-Saint-Pierre, fera revivre « de l'intérieur » l'exploitation de cette ligne il y a plus de trente ans...

Si la liaison ferroviaire Quiévrain - Saint-Ghislain semble aujourd'hui assurée, grâce à sa modernisation et à son électrification, l'avenir du point frontière vers Valenciennes est incertain. L'intuition de la SNCB était-elle bonne, lorsqu'en 1984, dans le cadre du plan IC-IR, elle avait prévu d'établir une relation directe entre Bruxelles et Valenciennes ? L'avenir nous l'apprendra.

Et puisque les relations avec l'Outre-Quévrain sont traitées, par la force des choses, dans ce numéro, nous en avons profité pour présenter les voitures d'occasion, en provenance de la SNCF, que la SNCB met en service sur ses trains d'heure de pointe de l'étoile de Bruxelles dès le 29 mai 1995, ainsi que la première des nouvelles voitures I11 de la SNCB.

Bonne lecture !

L'éditeur



**Un signal à palettes à 3 positions sur la ligne-musée
Saint-Ghislain - Quiévrain, avant sa modernisation et son électrification
(photo J. Ferrière, 8 mai 1993).**

La ligne Saint-Ghislain - Quiévrain, un passé prestigieux, un avenir assuré ?

par Roland Marganne
professeur

Maillon transfrontalier de la première liaison ferrée entre Bruxelles et Paris, la courte ligne Saint-Ghislain - Quiévrain - frontière française a une histoire très riche, par le fait de son enracinement à la fois international et régional dans une région de vieille tradition industrielle.

Le souvenir de son passé prestigieux mérite d'être ravivé, car elle nous paraît encore aujourd'hui porteuse d'avenir dans une Union Européenne en pleine construction.

Le chemin de fer au coeur du Borinage

C'est au coeur du Borinage, à l'ouest de la ville de Mons, chef-lieu de la province belge du Hainaut, que se déploie la ligne de chemin de fer joignant Saint-Ghislain à Quiévrain et à la France.

Aujourd'hui hélas à la traîne au point de vue économique, le Borinage eut sa période de prospérité au XIXe au pendant la première moitié du XXe siècle : c'est le charbon, dont ses sous-sols regorgeaient, qui lui donna richesse et tradition industrielle.

Cette « mono-industrie », aujourd'hui disparue du Borinage, permit à cette région de se hisser au niveau des plus grands bassins houillers belges, qui s'égrenaient le long de l'axe fluvial *Haine, Sambre et Meuse*. La houille, c'était au XIXe siècle un monde à l'avant-garde de la technique, mais aussi un monde ter-

rible de souffrance, merveilleux aussi de fraternité : n'a-t-il pas inspiré le célèbre romancier français Emile Zola dans *Germinal*, une de ses oeuvres les plus célèbres ?

En fait, l'exploitation de la houille remonte à la nuit des temps dans cette contrée : le premier acte écrit connu réglementant l'exploitation du charbon remonte à 1248 !

Mais c'est au XIX^e siècle que la Révolution industrielle stimula la production des charbonnages, dont la croissance reposa notamment sur l'existence d'une main d'oeuvre nombreuse et laborieuse, qui se fixa notamment dans la région de Saint-Ghislain - Quiévrain.

Mais revenons au chemin de fer. La nécessité de transporter une production charbonnière en constante augmentation suscita la conception et la réalisation de grands travaux d'infrastructure. Ainsi en fut-il d'abord de la voie d'eau : à cet égard, le canal Mons - Condé, héritage de l'empire français, était un témoignage de la volonté de Napoléon de capter la production charbonnière du Borinage pour l'amener vers Paris. Cette voie d'eau était en fait la ligne de navigation la plus directe du Borinage vers la France. C'est si vrai que les autorités politiques de la Belgique naissante, juste après l'indépendance de 1830, s'empressèrent de compléter le réseau hydrographique hennuyer afin de détourner ce trafic vers Tournai et le cours belge de l'Escaut, et d'éviter ainsi toute mainmise française sur un axe économiquement stratégique...

A son tour, le chemin de fer, qui naquit en même temps que la révolution industrielle, apparut comme un moyen de transport adéquat, non seulement pour le charbon mais aussi pour toute autre matière première pondéreuse. Faut-il s'étonner de ce que cette nouvelle technologie fut d'abord appliquée au Borinage ?

Ainsi, la première ligne de chemin de fer ouverte de Belgique ne fut pas, comme on le croit généralement, la relation Bruxelles - Malines, ouverte en 1835, mais le chemin de fer du Grand-Hornu. Dès 1830, cette ligne ferrée de 1800 mètres qui aboutissait au canal Mons - Condé assura, en traction chevaline, l'évacuation du charbon des houillères du même nom ⁽¹⁾. La société du Grand-

(¹) - ce canal avait été ouvert au trafic en 1812, à l'inspiration de Napoléon. La ligne de chemin de fer à traction chevaline était à l'écartement de 0,90 m, et était constituée d'ornières en fer, fixées sur des dés de pierre : son inauguration, en mai 1830, provoqua "la révolution

Hornu, très en avance sur son temps grâce notamment à son célèbre patron Henri de Gorge, a d'ailleurs marqué la région d'autres réalisations d'avant-garde : outre la première utilisation de la technologie ferroviaire, il y a l'érection du célèbre complexe, aujourd'hui préservé, du « Grand Hornu » qui comprenait une cité ouvrière intégrée de 400 maisons - la première de Belgique - d'un confort jusque là inconnu avec son dispensaire, son école, sa bibliothèque, ses bains publics, sa salle des fêtes, et, au beau milieu, les ateliers et bureaux de charbonnage, qui avaient été érigés en arc de cercle ⁽²⁾. Ces derniers bâtiments constituaient le centre nerveux d'une entreprise qui exploitait non moins de douze puits fournisseurs d'un charbon gras d'excellente qualité.

A l'imitation du Grand-Hornu, plusieurs autres lignes privées, émanant des charbonnages de Warquignies, Dour et Thulin, furent créées dès 1840 afin d'aboutir au même canal Mons - Condé. Relevons notamment parmi elles les lignes des houillères du Bas et Haut-Flénu ⁽³⁾.

Hélas, ces premiers témoins du chemin de fer industriel belge ont aujourd'hui complètement disparu, de même que la plupart des lignes de desserte des charbonnages, devenues inutiles suite à la fermeture progressive de toutes les exploitations de la région.

des charretiers", privés ainsi de leur gagne-pain, du moins le croyaient-ils. Cf. U. LAMALLE, Histoire des Chemins de fer Belges, Bruxelles, 1953, p. 15.

⁽²⁾ - une partie de cet ensemble est aujourd'hui préservé et mérite une visite....

⁽³⁾ - le Haut et Bas Flénu disposait d'un réseau de 62 km de voie principale et de 30 km de voies secondaires, se raccordant à deux charbonnages. Il fut un réseau de pointe : ce fut la première compagnie privée du pays à avoir utilisé de locomotives à vapeur industrielles. Son réseau à voie d'1m20 (petite section de Flénu) reliait les charbonnages du Haut et Bas Flénu au canal de Mons à Condé. En 1867, il disposait de 66 km de lignes, dont 38 à voie étroite. Il a été exploité par la Société Générale d'Exploitation dès le 1er avril 1867, et repris par l'Etat Belge le 1er janvier 1871. Ses lignes à voies étroites ont été mises à écartement standard dans les années 1880-1890. Le chemin de fer de St-Ghislain, lui, disposait d'un réseau primitif reliant les houillères de Dour et Warquignies au canal de Mons à Condé. Ce réseau comprenait les lignes :

* (01-03-1840) - St-Ghislain-formation (rivage) - canal (branche du canal) - 4 km

* (10-07-1840) - St-Ghislain-formation (rivage) - Warquignies - 3 km

* (01-10-1840) - Warquignies - Dour - 4 km

* (25-02-1841) - Warquignies - Chevalières - 2 km

* (05-05-1841) - Warquignies - Buisson 1 - 0,5 km

* (04-08-1842) - St-Ghislain-formation - Buisson 2 - 0,7 km

* (26-07-1845) - Warquignies - Escouffiaux 1 - 0,5 km

* (01-03-1848) - raccordement à l'Etat à St-Ghislain - 1 km

* (22-01-1849) - Warquignies - Escouffiaux 7 - 1 km

Le chemin de fer de Thulin, lui, comprenait la ligne charbonnière Dour - Thulin (3 km) ouverte le 04-08-1858.

La ligne Saint-Ghislain - Quiévrain et son enracinement international

L'environnement houiller du Borinage allait être la toile de fond d'une des premières liaisons ferrées établies par le jeune Etat belge avec son voisin français.

Il faut en effet remonter à la fameuse loi du 1er mai 1834, par laquelle le tout jeune Parlement, très en avance sur son temps, décida de doter la Belgique d'un système de chemins de fer ayant pour point central Malines, et se dirigeant à l'est vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers, au nord vers Anvers, à l'ouest vers Ostende par Termonde, Gand et Bruges, et au midi vers Bruxelles et vers la frontière de France. Peut-être sans le savoir, créait-il ainsi, à l'imitation de la Grande-Bretagne, le premier système ferroviaire continental européen.

En exécution de cette loi, la ligne Bruxelles - Mons fut établie, première étape d'une liaison future avec la France : le chemin de fer fit son entrée dans le chef-lieu du Hainaut le 19 décembre 1841, pour être ensuite prolongé sur 17 km vers St-Ghislain et Quiévrain le 7 août 1842. Dès cette date, quatre trains de voyageurs journaliers effectuèrent la liaison directe Bruxelles - Quiévrain.



La gare de Saint-Ghislain au début du siècle (coll. P. Pastiels)

La liaison avec la frontière, à moins d'un kilomètre de Quiévrain, au lieu dit « Blanc-Misseron », fut effective le 14 novembre de la même année, en fait huit jours à peine après l'ouverture au trafic de la première liaison ferrée belgo-française, la ligne Mouscron - Tourcoing, en service quelques jours plus tôt, le 6 novembre 1842 précisément.

L' « Outre Quiévrain », ou la première liaison Bruxelles - Paris

Côté français, il semble que les pouvoirs publics, aiguillonnés par l'exemple belge, aient pris plus tardivement conscience des avantages du nouveau moyen de locomotion. Aussi, la liaison ferrée entre Bruxelles et Paris ne fut opérationnelle que quelques années plus tard.

Lorsque le secteur privé français, en l'occurrence la *Compagnie de Lille à Valenciennes et extensions* demanda à son gouvernement l'octroi de la concession d'une ligne de chemin de fer joignant Valenciennes à la frontière belge, elle fit figure de pionnier, puisque, au moment de sa constitution en 1840, il n'existait encore dans le nord de la France que deux courtes voies ferrées industrielles ⁽⁴⁾. Toujours est-il que la société précitée mit en service la section française de notre ligne jusqu'à Valenciennes le 14 novembre 1842. Il fallut cependant attendre octobre 1845 pour assister à l'organisation d'horaires permettant de rallier directement Valenciennes au départ de la capitale belge, et 1846 pour l'inauguration des premières relations directes entre Bruxelles et Paris. Trois ans s'étaient donc écoulés depuis l'inauguration de la liaison Bruxelles - Cologne, première ligne de chemin de fer transeuropéenne.

En 1846 donc, il était possible d'aller directement de Bruxelles à Paris par chemin de fer. Directement... selon les schémas de l'époque bien sûr, et dans des conditions que l'on n'imagine plus aujourd'hui. Ainsi, trois fois par jour, un train de *l'Etat belge* quittait Bruxelles pour Quiévrain. A Quiévrain, tous les voyageurs devaient descendre du convoi afin de se soumettre aux contrôles de la douane et de la police belge puis française dans les bâtiments de la gare. Puis, il fallait retourner sur le quai afin d'embarquer dans un train *français* qui donnait correspondance pour Paris par les itinéraires ferroviaires de l'époque : Valenciennes, Douai, Arras et Amiens.

⁽⁴⁾ - les lignes Abscon - St-Waast (section du futur axe Somain - Péruwelz de la Compagnie du Chemin de fer d'Anzin) et la ligne Villers-Cotterets - Port-aux-Perches, intégrée plus tard dans l'artère Compiègne - La Ferté-Milon.



Quiévrain, première station belge.

Dessin de la gare de Quiévrain en 1846, au moment de l'inauguration de la liaison Bruxelles - Paris (extrait de l'Illustration, 1846 - coll. P. Pastiels)

C'est de cette époque que Quiévrain tint son statut de gare frontalière d'importance internationale, à telle enseigne les Belges prirent l'habitude de désigner la France par « *l'outre-Quévrain* ».

Bruxelles - Paris : la concurrence secteur public - secteur privé

Si le jeune état belge joua un rôle de pionnier dans l'organisation des relations ferroviaires internationales, il s'était contenté d'un sommaire réseau ferroviaire de base, afin de passer le relais aux milieux économiques et financiers privés.

Ils ne firent pas défaut, loin de là...

Ainsi, le célèbre groupe financier franco-belge Rotschild comprit très vite les potentialités économiques du chemin de fer et les profits financiers qu'il pourrait tirer notamment de l'exploitation du trafic des marchandises.

Et voici la problématique charbonnière, inséparable de l'histoire moderne du Borinage. Afin de constituer un véritable réseau, les Rotschild mirent un point d'honneur à racheter progressivement toutes les concessions privées de lignes de chemin de fer du Nord de la France, en commençant par celles qui desservaient les industries. Et il n'en manquait pas : outre les houillères, les usines textiles et métallurgiques, grandes consommatrices de charbon, étaient en train de se multiplier. En France, les Rotschild sont à l'origine de la célèbre compagnie du « *Chemin de fer du Nord* », créée le 20 septembre 1845, et qui marqua

de manière indélébile l'histoire ferroviaire de la France, mais aussi de la Belgique.

Alors que le climat politique de l'époque était favorable à l'idée nationale, et que chaque état avait tendance à se replier à l'intérieur de ses frontières, le groupe Rotschild prit une attitude opposée à « l'air du temps » dans ses pratiques financières et économiques, dans une fulgurante anticipation de « l'Europe des affaires » soutenue de nos jours par l'Union Européenne. Dans le secteur du transport ferroviaire, le groupe Rotschild mena dans l'ouest de la Belgique la même politique de rachat de concessions que dans le nord de la France, afin d'ébaucher un réseau international de transport de voyageurs et de marchandises.



Le bâtiment de la gare française de Blanc-Misseron (coll. P. PASTIELS)

L'aubaine se présenta en fait en 1858, lorsque le groupe parvint à prendre à bail, le 4 juin précisément, et pour toute la durée de la concession, les lignes naguère octroyées à la compagnie du chemin de fer de Mons à Hautmont⁽²⁾ et de Saint-Ghislain, moyennant un loyer annuel de 1.200.000 francs. C'était là une excellente affaire, puisque le groupe allait notamment mettre la main sur la ligne

(2) - une localité française située sur la Sambre, près de Maubeuge

Mons - Hautmont ⁽⁶⁾. Ouverte en Belgique entre Mons et Quévy le 12 décembre 1857, et le 1er janvier 1858 jusqu'à Hautmont en territoire français, la ligne, conçue d'emblée à double voie et à grand débit, allait devenir non seulement un des prolongements belges du chemin de fer français du Nord, mais aussi le « chaînon manquant » sur l'itinéraire le plus court entre Paris et Bruxelles, par Creil et Saint-Quentin, concurrençant ainsi l'itinéraire via Amiens, Valenciennes et Quiévrain.

Les autres sections du chemin de fer de Mons à Hautmont et Saint-Ghislain, rachetées par le groupe Rotschild, ne manquaient pas d'intérêt non plus. Il y avait notamment la ligne Saint-Ghislain - Frameries, ouverte au trafic ferroviaire le 1er juillet 1858, et la ligne Thulin - Dour, ouverte le 4 août 1858. Ces deux dernières lignes, embranchées sur l'artère « *Etat* » Saint-Ghislain - Quiévrain, allaient pouvoir, une fois dans le giron des Rotschild, capter le trafic induit par les nombreuses houillères de la région afin de l'acheminer par le réseau du groupe privé soit vers la Sambre, soit vers le canal Mons - Condé, soit vers le chemin de fer international Mons - Aulnoye : la concurrence était ainsi directe vis à vis de la ligne Saint-Ghislain - Quiévrain !

Pour arriver à ses fins, le groupe Rotschild devait encore créer une compagnie de chemin de fer de droit belge, le *Nord Belge* ⁽⁷⁾, qui prit bientôt son indépendance financière par rapport à la société-mère française, et dont un des objectifs était de damer le pion à la compagnie de chemin de fer belge de l'Etat pour le trafic avec le nord de la France : tâche d'autant plus simple que le *Nord Belge* était désormais concessionnaire de trois axes névralgiques : outre Mons - Aulnoye, Charleroi - Erquelines - Aulnoye et Liège - Namur - Dinant - Givet...

Aussi, dès l'ouverture des 16 kilomètres de la ligne Mons - Quévy (frontière) le 12 décembre 1857, et de son prolongement français jusqu'à Hautmont (Aulnoye), le 1er janvier suivant ⁽⁸⁾, le *Nord Belge* - c'était le nom

⁽⁶⁾ - Hautmont est le nom de la localité française où se situe la bifurcation de l'actuelle ligne Aulnoye - Quévy - Mons et de la ligne de la Sambre vers Maubeuge, Jeumont, Erquelines et Charleroi.

⁽⁷⁾ - c'est en 1854 que le nom conventionnel « Nord Belge » apparaît pour la première fois dans les documents officiels.

⁽⁸⁾ - la portion française de la ligne Mons - Hautmont avait été concédée par décret impérial du 19 août 1854, mais le délai d'exécution des travaux correspondants fut prorogé jusqu'au 1er mai 1858.



**Quiévrain et Quévy, ou la concurrence secteur public - secteur privé
(photos J. Renard - 1er juin 1987 & J. Ferrière - 8 mai 1993)**

que les Rotschild avaient donné à leur compagnie belge de chemin de fer - se trouva en concurrence avec la ligne « *Etat Belge* » Mons - Quiévrain pour l'acheminement des voyageurs et des marchandises vers Paris.

Les deux compagnies ne manquèrent pas de se livrer à une concurrence acharnée aussi bien au niveau des prix qu'au niveau des horaires ou du confort. Pour le choix entre l'itinéraire « *Etat* » par Quiévrain et son homologue « *Nord Belge* » via Quévy, l'histoire révèle que cette concurrence finit par tourner en faveur du « privé » : tarifs, facilités, horaires, temps de parcours... le *Nord* était imbattable, si bien que la gare de Quiévrain perdit petit à petit de son importance au profit de son homologue de Quévy pendant la seconde partie du XIXe siècle. Au début du XXe siècle, pourtant, les voyageurs avaient encore le choix entre l'itinéraire Mons - Paris via Quiévrain et Douai, aujourd'hui abandonné, et l'itinéraire via Quévy, Aulnoye et Saint-Quentin, qui est resté l'itinéraire traditionnel entre les deux capitales : la prochaine mise en service d'une ligne à grande vitesse entre les deux capitales bouleversera bientôt les habitudes.

L'enracinement régional de la ligne Saint-Ghislain - Quiévrain

Si la clientèle voyageurs et marchandises internationale de la ligne Saint-Ghislain - Quiévrain fut petit à petit grignotée par le *Nord Belge*, l'artère joua néanmoins un autre rôle, à caractère local et régional.

Outre les charbonnages branchés sur la ligne notamment à Thulin, dont témoignent encore aujourd'hui les vastes emprises en gare, notre ligne reçut une série d'affluents ferroviaires.

Nous avons déjà évoqué la courte ligne - 3 km - « *Nord Belge* » Thulin - Dour et le dynamisme commercial de ses concessionnaires. Sans doute pour les concurrencer, la compagnie de chemin de fer belge de l'Etat mit en service, à quelques kilomètres à l'ouest, la ligne Quiévrain - ... Dour par Elouges, le 1er avril (sic) 1873 ! Se détachant de la ligne principale à l'entrée de Quiévrain côté Saint-Ghislain, cette courte artère de 7 kilomètres avait aussi pour but de drainer la production des charbonnages et autres industries de la région.

Le réseau des chemins de fer vicinaux desservit aussi la région de Quiévrain. Conçu pour compléter le réseau à grand écartement, il y joua pleinement son rôle. Puisque la ligne principale était orientée « est-ouest », le réseau

vicinal métrique fut naturellement orienté « nord-sud ». Ainsi, une ligne vicinale à traction vapeur, longue de 10,430 km fut-elle ouverte vers le sud entre Quiévrain, Baisieux et Roisin le 10 novembre 1890. Vers le nord par contre, il fallut attendre le 14 avril 1922 pour assister à la mise en service d'une ligne non électrifiée jusqu'à Montroeuil-sur-Haine, bientôt exploitée en commun avec la précédente. La station « *Etat* » de Quiévrain faisait office de « gare d'échange » entre les deux administrations : un raccordement avait été aménagé à cet effet dans les emprises de la cour à marchandises. Le tronçon Quiévrain - Baisieux de la ligne de Roisin fut électrifié le 30 octobre 1949, pour permettre la création d'un service voyageurs électrique entre Mons et Quiévrain, via Boussu, Dour et Wihéries (ligne 7).

Citons enfin l'existence d'une ligne internationale de tramway qui reliait Valenciennes, Blanc-Misseron et Quiévrain, en longeant la route axiale. Ouverte le 2 août 1883 entre la porte de Mons à Valenciennes et Blanc-Misseron (frontière) par la *Compagnie des Chemins de fer économiques du Nord*, la ligne fut prolongée sur 1 km 280 en territoire belge jusqu'à Quiévrain (gare *Etat*) le 15 mars 1890. L'ensemble fut électrifié en 1914. Avec des tarifs plus attractifs, il était manifestement en concurrence avec la ligne de chemin de fer à grand écartement, pour le trafic des voyageurs du moins.

Signalons enfin côté français, une voie de rocade à grand écartement, ouverte en juillet 1875 entre Blanc-Misseron et Saint-Amand-les-Eaux, afin d'améliorer le transit des marchandises provenant de la région de Mons vers Lille, en évitant le détour par Valenciennes.

En gare de Quiévrain... les convoyeurs attendent !

Les activités de gare frontalière et d'échange de Quiévrain ont certainement contribué au développement de la localité, qui devint, fin XIXe, début XXe, la plaque tournante de l'économie de la région. Outre le commerce, traditionnellement développé dans une zone frontalière, la commune de Quiévrain, en position excentrique par rapport au bassin minier borain, avait su attirer différentes usines de taille moyenne, dans des secteurs aussi divers que la sucrerie, la briqueterie, voire la fonderie. La main d'oeuvre occupée dans ces diverses entreprises fut aussi une clientèle potentielle pour le chemin de fer ou le tramway : une chronique de la région ne relève-t-elle pas un défilé de quelque 6000 travailleurs navetteurs par jour sur la place de la gare à la fin du siècle dernier ?

<p>D. C. 1778. (C2)</p> <p style="text-align: center;">(B)</p> <p>Gare Station</p>	<p style="text-align: right;">Avis du Bericht 28/27 C van 1-4-54</p> <p>BON N° POUR UN VOYAGE GRATUIT BON N° VOOR EEN KOSTELOZE REIS</p> <p style="text-align: center;">(Convoyeur de pigeons) (Begeleider van duiven)</p>
<p>Date Datum</p> <p>Le présent bon, délivré à M. Onderhavige bon, afgeleverd aan M.</p> <p>convoyeur du ou des envoi(s) de pigeons n°(*) begeleider van (de) zending(en) duiven n°(*)</p> <p>d'un poids réel de kg met een werkelijk gewicht van (en chiffres et en lettres — in cijfers en letters)</p> <p>expédié de à verzonden van naar</p> <p>le , vaut titre de transport pour le parcours en 3° classe de géldt als vervoerbewijs in 3° klas de à van naar</p> <p>Le présent bon est à présenter à la gare d'embarquement au Deze bon dient aangeboden in het station van vertrek der terug- retour dans les 2/4 jours (1) de la délivrance. reis binnen de 2/4 dagen (1) na de aflevering.</p> <p>Il n'est valable qu'au jour indiqué par le timbre à date de Hij is alleen geldig op de dag vermeld door de datumstempel van cette gare. dit station.</p> <p>Le porteur est tenu de justifier son identité, à toute réquisition De drager is er toe gehouden zijn identiteit te bewijzen op elk de la part du personnel de contrôle et de remettre le présent titre verzoek vanwege het controlepersoneel en dit vervoerbewijs af te de transport à la gare d'arrivée. geven in het station van aankomst.</p> <p style="text-align: right;">Le Chef de gare, De Stationschef,</p>	
<p>Timbre à date de la gare de départ des pigeons Datumstempel van het vertrekstation der duiven</p>	<p style="text-align: center;">Date du voyage de retour Datum van de terugreis</p> <p>(1) 2 jours en service Intér. - 4 jours en serv. internat. — 2 dagen in bin- nenverkeer - 4 da- gen in internat. verkeer.</p>
<p>Délai de garde : 1 an. — Bewaringstermijn : 1 jaar.</p>	

**Un document historique : modèle de billet SNCB
pour convoyeur de pigeons (doc. SNCB - coll. R. Marganne)**

De l'autre côté de la frontière, à Quiévreachain (Blanc-Misseron), les ateliers de constructions métalliques drainaient une toute aussi nombreuse main d'oeuvre, de frontaliers essentiellement.



Les ateliers du Nord de la France, à Blanc-Misseron (coll. P. Pasticls)

Les emprises de la gare de Quiévrain s'étendaient sur un bon kilomètre, avec trois voies à quai pour le service des voyageurs, un long faisceau marchandises d'une bonne dizaine de voies pour le trafic d'échange avec la France, et une cour à marchandises, assurant aussi les échanges avec les chemins de fer vicinaux. Une plaque tournante, flanquée d'un dispositif d'alimentation en eau des locomotives à vapeur et d'un château d'eau, complétait l'ensemble. Le bâtiment à voyageurs, toujours fonctionnel, et d'un modèle semble-t-il unique en Belgique, rassemblait les services du chemin de fer, mais aussi de la police et des douanes. Une halle à marchandises, avec compartiment sous douane, et un bâtiment à usages divers, dont un abri pouvant recevoir cinq locomotives à vapeur, complétaient l'ensemble.

Nous nous en voudrions de terminer cette évocation des activités de la gare de Quiévrain sans rappeler une occupation aussi spécifique que pittoresque à laquelle le chemin de fer était mêlé en saison. Il s'agit des concours de pigeons voyageurs. Sport national belge, notamment répandu en Hainaut et en

Flandres, la colombophilie générait des déplacements de grandes quantités de pigeons voyageurs à travers la Belgique, quand ce n'était pas vers l'étranger ⁽⁹⁾. Jadis, c'était au chemin de fer que ce trafic incombait... et l'entité de Quiévrain était - et est toujours aujourd'hui - un des lieux de lâchage de pigeons sur « la ligne du Centre ». Accompagnés de leurs convoyeurs pendant le voyage ferroviaire, les pigeons étaient déchargés en gare de Quiévrain des fourgons des trains de voyageurs, répartis sur plusieurs points d'envol de la localité... et les convoyeurs attendaient le moment favorable pour lâcher les volatiles. Qui ne se souvient des célèbres bulletins de l'I.N.R. ⁽¹⁰⁾ du dimanche matin, où le commentateur de service informait les colombophiles des conditions météo et de l'heure de lâchage des pigeons : ceux-ci pouvaient ainsi supputer l'heure de retour de leurs coursiers et leurs chances de gains. Aujourd'hui, le chemin de fer a perdu ce trafic, au profit du transport routier.



La place de la gare à Quiévrain au début du siècle (coll. P. Pastiels)

⁽⁹⁾ - qui ne se souvient des trains de pigeons mis en ligne le samedi soir au départ de Schaerbeek vers Saint-Denis, ou Paris-Tolbiac ?

⁽¹⁰⁾ - Institut national de Radiodiffusion, ancêtre de la RTBF.

L'Entre-deux-guerres

Après les perturbations nées de la première guerre mondiale, la situation des échanges internationaux bascula nettement et définitivement en faveur du *Nord belge* et de Quévy. Ainsi, en 1923, ne comptait-on plus que trois relations directes Bruxelles-Midi - Paris par Quiévrain, Valenciennes et Amiens, pour une durée totale de trajet de... huit heures, alors que le *Nord Belge* et son homologue français proposaient cinq trains directs journaliers entre les deux capitales, pour des temps de parcours d'environ 4 heures $\frac{1}{4}$ pour les trains les plus rapides !

Si le trafic international s'étiolait, la ligne Saint-Ghislain - Quiévrain était très convenablement dotée en trains omnibus : une douzaine de relations par jour, surtout aux heures de pointe, très souvent en correspondance à Quiévrain avec des trains omnibus du *Nord Français* pour Valenciennes, Somain, voire Douai ou Arras. Sur la ligne de Dour, un service voyageurs omnibus d'ampleur plus modeste était organisé pour la desserte locale.

La ligne de Quiévrain était évidemment desservie par les ateliers de traction tout proches de Mons et de Saint-Ghislain. En 1938, par exemple elle était parcourue par des locomotives à vapeur type 64 et 81 de Mons et type 41, 71, 81 et 93 de Saint-Ghislain. Les type 38 d'Haine-St-Pierre fréquentaient aussi la ligne, ainsi que des autorails type 601, 602 et 651. En général, les machines belges ne dépassaient pas Quiévrain, si l'on excepte l'un ou l'autre service jusqu'à Blanc-Misseron. Les machines françaises de la compagnie du Nord relayaient donc systématiquement leurs homologues belges à Quiévrain, pour les trains passant la frontière.

Cette organisation prit brutalement fin en septembre 1939, à la déclaration de guerre franco-allemande. A cette époque, vu les impératifs militaires, les chemins de fer français décidèrent de regrouper tout le trafic de transit franco-belge sur un nombre très limité de points frontaliers. Quiévrain n'était pas sur la liste, et tout trafic avec la France via Quiévrain fut interrompu jusqu'à la Libération. Le même sort frappa la ligne de tramway Valenciennes - Quiévrain : toute desserte de la section frontière française - Quiévrain fut également suspendue.



**Deux aspects de la traction vapeur à Quiévrain :
en haut, locomotive type 29 et train de voyageurs en provenance de Dour,
en bas, type 16 et train de voyageurs en partance pour Saint-Ghislain.
(photos J. Bazin - 13 mai 1961)**

La période contemporaine

Fin des échanges internationaux par Quiévrain

La reprise du Nord Belge par la SNCB en mai 1940 supprima évidemment tout esprit de concurrence entre les lignes Mons - Quévy et Mons - Quiévrain : néanmoins priorité fut constamment donnée, depuis la Libération, aux échanges belgo-français via Quévy. Ce choix fut confirmé lors de l'électrification de l'artère Bruxelles-Paris en 1963 : la gare de Quévy reçut un équipement bi-courant commutable, avec faisceaux d'échange pour les trains de marchandises. Fatalement, le trafic du point-frontière de Quiévrain - Blanc-Misseron, nettement moins bien équipé que son voisin, ne cessa de décroître : en 1980, il y avait encore trois trains directs journaliers entre St-Ghislain et Blanc-Misseron et retour, soit une moyenne de 250 wagons en transit dans les deux sens. Le trafic France-Belgique était surtout constitué par des marchandises en provenance du Nord de la France et à destination du port d'Anvers. La modestie de ce trafic avait déjà amené la SNCF, dans les années septante, à mettre à voie unique la section française de la ligne, longue de 10 km, entre Valenciennes et Blanc-Misseron.



Deux BB 63.500 de la SNCF en unités multiples passent à Boussu avec le train journalier Valenciennes - St-Ghislain (photo M. Van Ussel - 20.11.84)



Quiévrain

**La locomotive prototype 6002 de la SNCB arrive
de Valenciennes en tête d'un train de citernes**

(photo M. Van Ussel - 18.07.84)

à gauche : premier signal français vers Blanc-Misseron

à droite : signal à palettes belge d'entrée de Quiévrain.

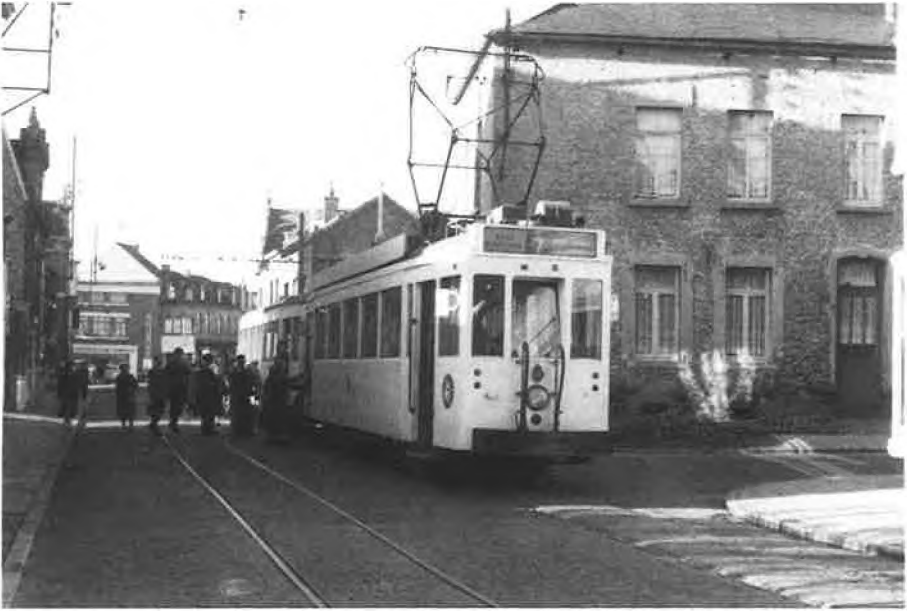
La politique préconisée par les autorités européennes de regrouper le trafic international des marchandises sur quelques points frontaliers bien équipés a finalement eu raison de la liaison Quiévrain - Blanc-Misseron. Dès 1982, les activités douanières de Quiévrain étaient transférées à Saint-Ghislain, mettant fin au trafic international des wagons isolés. Le 3 novembre 1988, le point frontière était définitivement fermé. Les locomotives diesel françaises BB 64000 ne venaient plus à Saint-Ghislain, tandis que leurs homologues belges série 60 ne parcouraient plus la ligne française jusqu'à Valenciennes.

Le trafic voyageurs international est, lui aussi, délaissé depuis longtemps sur cet axe. La SNCF a supprimé les trains de voyageurs entre Blanc-Misseron et Valenciennes il y a quarante ans déjà, le 3 octobre 1954. Par contre, jusqu'au 26 mars 1976, la gare française de Blanc-Misseron restera desservie au départ de la Belgique par quelques trains de main d'oeuvre, assurés les dernières années par des autorails série 46 : il s'agissait, paraît-il, d'un exemple unique en France d'une gare SNCF desservie uniquement par trains de voyageurs d'une administration étrangère ⁽¹¹⁾. Les conducteurs de la remise d'Ath étaient spécialement affectés à la desserte de ce service international, le seul qui ait probablement été affecté aux autorails série 46 de la SNCB ⁽¹²⁾.

Et pourtant, la SNCB ne manquait pas de projets pour la desserte entre Mons et Valenciennes. Lors des premières études du plan belge IC-IR, appliqué en 1984, la SNCB avait émis l'idée d'établir une liaison rapide classée « IC » entre Bruxelles et Valenciennes via Mons et Quiévrain. A cet effet, elle avait étudié l'électrification de la ligne sur parcours belge, de St-Ghislain à la frontière, espérant que la SNCF ferait de même sur sa section de ligne, et que les deux administrations trouveraient une solution pour la transition entre le système belge (3000 volts courant continu) et français (25000 volts 50 Hz alternatif monophasé). L'idée ne fut pas retenue à Paris : la SNCF estima la liaison non rentable pour elle, vu les investissements à consentir, malgré les pressions des autorités régionales du Nord - Pas-de-Calais.

⁽¹¹⁾ - cette situation existe aussi en Belgique : la gare SNCB d'Athus n'est plus desservie que par les trains luxembourgeois de la liaison avec Pétange depuis le 29 mai 1988, date de la suppression des trains de pointe belges Athus - Autelbas - Arlon.

⁽¹²⁾ - si l'on excepte les quelques services effectués entre Welkenraedt et Aachen Hbf par les autorails série 46 de Montzen dans la seconde moitié des années quatre-vingts.



Un matériel aujourd'hui disparu...

***Ci-dessus : un tram électrique de la SNCV à Quiévrain le 13 juillet 1961
(photo J. Bazin).***

***Ci-dessous : locomotive SNCB 6044 et rame réversible M1 à Boussu,
à la limite des caténaires (photo M. Van Ussel - 20 novembre 1984).***

Le trafic intérieur de la SNCB

L'utilité de la ligne St-Ghislain - Quiévrain est aujourd'hui essentiellement locale, pour le trafic des voyageurs.

Au fil du temps, notre ligne a perdu ses antennes ferroviaires. Les raccordements charbonniers en gare de Thulin ont disparu avec la fermeture des charbonnages dans les années cinquante et soixante. Les lignes ferrées vicinales ont laissé la place aux autobus. Ainsi, la ligne Wihéries - Quiévrain ⁽¹³⁾ vit passer son dernier tram électrique le 2 juillet 1966. Quant à la ligne non électrifiée Roisin - Quiévrain - Montroeuil-sur-Haine, elle avait déjà été désaffectée à la date du 23 mai 1954. Un an plus tard, le 12 mars 1955, les services internationaux de tramway vers Valenciennes étaient eux aussi supprimés.

Jusqu'en 1984, date de la révolution « voyageurs » que constitua l'application du plan IC-IR, la ligne de Quiévrain était parcourue, grosso modo toutes les heures, par un train de voyageurs omnibus originaire le plus souvent de Mons, mais parfois aussi de Saint-Ghislain, et limité à Quiévrain. La desserte était assurée aux heures creuses par des autorails série 46 des remises d'Ath et d'Haine-Saint-Pierre, parfois renforcés par des autorails série 45. Aux heures de pointe, on trouvait aussi des rames de voitures M1, tractées par des locomotives diesel série 60 de Saint-Ghislain.

L'application du plan IC-IR de 1984 bouleversa complètement ces données. Une relation directe entre Bruxelles et Valenciennes avait été prévue, et par la force des choses, elle fut limitée, en traction électrique, à la desserte « IC » Schaerbeek - Bruxelles - Mons - Saint-Ghislain ⁽¹⁴⁾, cadencée à l'heure et assurée par des automotrices quadruples série 08. A Saint-Ghislain, une correspondance systématique et quai à quai était assurée pour Quiévrain, à l'aide d'abord de locomotives série 60 et de rames M1 réversibles, puis plus récemment, suite à la disparition de ce matériel, par des locomotives série 62 et des rames réversibles de voitures M2. C'est avec cette dernière configuration que notre ligne fut desservie jusqu'à son électrification.

L'équipement de la ligne entre Saint-Ghislain et Quiévrain ne manquait pas de charme : c'était une véritable « ligne musée », qui avait gardé pratiquement intactes ses installations de sécurité du début du siècle. Sa vitesse de référence était de 90 km/h, un « classique » en Belgique. A double voie, elle était

⁽¹³⁾ - cette section fut électrifiée le 30 octobre 1949.

⁽¹⁴⁾ - amorcée ensuite à l'aéroport de Zaventem.



Ci-dessus : le Block 33 (cabine Saxby) de Quiévrain

Ci-dessous : le train quotidien St-Ghislain - Valenciennes quitte Quiévrain
(photos M. Van Ussel - 14.11.84)

dotée d'une signalisation mécanique « à palettes » : trois postes de block desservait la ligne. Leur liaison était assurée par appareils enclenchés entre Saint-Ghislain et Boussu, par téléphone au-delà jusqu'à Quiévrain. Le poste de Boussu (block 30) disposait d'un appareillage électromécanique de marque Siemens et de signaux à palettes à deux et trois positions ; Thulin (block 31) était doté d'un appareillage Siemens avec signaux à deux positions, et d'un passage à niveau à commande manuelle. La gare de Quiévrain, elle, était dotée de deux cabines de signalisation, reliées par des sécurités électriques : le block 32, côté Saint-Ghislain, de type Siemens et le block 33 côté Blanc-Misseron, de caractère plus archaïque encore, puisque de type Saxby : c'était un des derniers bâtis de ce modèle encore fonctionnels en Belgique. Ce poste de block avait la particularité d'assurer la sécurité des circulations vers la France. La section frontière à double voie Quiévrain - Blanc-Misseron était exploitée selon une consigne spéciale SNCB/SNCF dont la dernière mouture datait du 21 août 1984. Nous reproduisons ci-après les dispositions principales de celle-ci.

Régime d'exploitation de la section frontière Quiévrain - Blanc-Misseron (21/8/1984)

Généralités : la section frontière est limitée par les gares de Quiévrain et Blanc-Misseron, tandis que la section d'interpénétration pour les engins moteurs des deux réseaux s'étend de St-Ghislain à Valenciennes. La section frontière comporte, sur territoire belge, les passages à niveau 130, protégé par le signaleur du block 33 à la sortie de Quiévrain, et les passages à niveau 131 et 132, normalement fermés. En territoire français, le passage à niveau 174 est protégé par l'agent « transport » de Blanc-Misseron.

Circulation des trains : la circulation des trains s'effectue sous le régime du cantonnement téléphonique (appellation SNCF du block system à sections bloquées par téléphone SNCB). Le block est établi entre le block 33 à la sortie sud de Quiévrain et l'agent circulation de Blanc-Misseron.

Locomotives autorisées : entre St-Ghislain et Valenciennes, les locomotives suivantes des deux réseaux sont autorisées :

- * SNCB : locomotives diesel série 60/62, pour une charge autorisée normale de 1600 t ;
- * SNCF : locomotives diesel série BB 63000 (1600 t), 66000 (1750 t) et 67400 (2450 t).



Quiévrain

ci-dessus : vue d'ambiance (photo M. Van Ussel - 14.11.84)

ci-dessous : un train « P » retourne vers St-Ghislain, palette levée à 45 ou 90 degrés ? (photo M. Van Ussel - 22.07.87)

Le pittoresque mais antique équipement de sécurité de la ligne Saint-Ghislain - Quiévrain était d'une maintenance de plus en plus délicate et coûteuse. La circulation des trains imposait par ailleurs le gardiennage permanent des gares de Boussu et Thulin.

La SNCB décida dès lors de moderniser radicalement la ligne, et de l'électrifier. Il était plus rationnel et économique de disposer de relations « voyageurs » totalement électrifiées dans le secteur de Mons : la ligne Saint-Ghislain - Quiévrain était de surcroît une des deux dernières relations du district « Sud-Ouest » de la SNCB à être encore desservie en traction diesel, avec la ligne Charleroi - Walcourt - Couvin.

Les travaux de modernisation et d'électrification de la ligne ont commencé en 1989. S'ils ont finalement duré six ans, ce n'est pas à cause de la difficulté de l'entreprise (la ligne est courte, quasi rectiligne, sans ouvrage d'art important), mais uniquement en raison de la situation délicate des finances de la SNCB.



Le passage supérieur de Hainin a dû être démolé pour dégager le gabarit électrique (photo M. Van Ussel - 20.11.84)



la section française de la ligne
en haut : Blanc-Misseron
en bas : Valenciennes
(voyage GTF asbl, 08.04.89 - photos J. Renard)

***Coup d'oeil sur la section frontière SNCB - SNCF
Quiévrain - Blanc-Misseron - Valenciennes en 1989***

Lors d'une visite de la section française de la ligne en 1989, organisée par notre Association, voici le tableau que nous avons pu découvrir.

La gare de Blanc-Misseron se trouve en fait à un jet de pierre de Quiévrain – moins de 2 kilomètres –, si bien que le disque avertisseur du signal d'entrée de la gare française se trouve pratiquement à la sortie de la gare de Quiévrain. La ligne est restée à double voie. Après le franchissement du ruisseau de la Honnelle, la frontière est franchie, et la gare de Blanc-Misseron est en vue. La double voie devient unique sur une centaine de mètres pour aborder le faisceau d'entrée de la gare dite « d'arrêt général », encore dotée d'un imposant bâtiment voyageurs et d'un vaste faisceau à marchandises, témoins de son importance passée.

L'activité ferroviaire de Blanc-Misseron fut jadis très fournie : en plus des opérations frontalières qu'elle assurait, elle était aussi le point de regroupement du trafic minier en provenance des houillères de Crespin, et elle desservait le raccordement des Ateliers du Nord de la France (ANF), un des constructeurs ferroviaires bien connus de l'Hexagone.

De plus, Blanc-Misseron jouait le rôle de gare de bifurcation : une ligne ferrée à voie unique prenait en effet naissance à la sortie de Blanc-Misseron côté Valenciennes et se développait sur une longueur de 23,1 km vers Fresnes et St-Amand-les-Eaux. Fermée à toute circulation en différentes étapes, elle ne fournit plus de trafic à Blanc-Misseron depuis 1970. Sur quelques centaines de mètres à la sortie de Blanc-Misseron, cette ligne a cependant été préservée et dotée de caténaires afin de servir de banc d'essai au constructeur ferroviaire local.

La gare de Blanc-Misseron ne dispose plus aujourd'hui que d'une voie principale, une voie d'évitement à quai, et un faisceau marchandises. Au sud de celle-ci, la ligne principale, autrefois à double voie, s'étire sur une longueur de 10 kilomètres jusqu'à Valenciennes. Equipée d'une signalisation simplifiée pour une vitesse limite de 40 km/h entre Blanc-Misseron et le poste 2 de St-Saulve, et de 30 km/h au delà vers Valenciennes-voyageurs, elle ne dessert au passage qu'une seule gare intermédiaire : l'établissement de pleine ligne d'Onnaing, non gardé mais toujours desservi actuellement en trafic marchandises par la SNCF, notamment pour l'embranchement particulier Forgeval, à 1 km au sud de la gare.

Après un parcours rectiligne au profil facile à travers la campagne, la ligne pénètre dans le noeud ferroviaire de Valenciennes. Au point kilométrique 250, elle rejoint la ligne électrifiée en provenance de Lille et de Somain et traverse le garage de St-Saulve avant de donner accès en gare voyageurs de Valenciennes.



Les travaux d'électrification

en haut : renouvellement de la voie en gare de Hainin
en bas : les nouvelles voies 1, 2 & 3 à quai de Quiévrain
(photos R. Marganne - 08.05.93)

L'électrification de 1995

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

Puisque la SNCB avait décidé de mettre la ligne à simple voie, elle a mis la voie « A » (sens St-Ghislain - Quiévrain) hors service, pendant toute la durée des travaux, afin de permettre son renouvellement et son électrification. De l'entrée de Boussu à l'entrée de Quiévrain, les trains ont provisoirement roulé sur la voie "B". L'autre voie a été déposée pour permettre son renouvellement intégral : nouvelle couche de ballast, traverses en béton, armement renouvelé. Ripée sous la partie centrale des ponts, pour satisfaire aux obligations du gabarit électrique, la voie unique électrifiée assimile le régime du block automatique, avec automatisation des passages à niveau. Toute la sécurité des circulations repose sur le poste PLP ⁽¹⁵⁾ de Saint-Ghislain, qui commande la signalisation de toute la ligne 97 de la sortie de Mons à Quiévrain en reprenant tous les postes intermédiaires (block 25 à Jemappes, 28, atelier de traction et block 29 de St-Ghislain, 30 de Boussu, 31 de Thulin, 32 et 33 de Quiévrain). Un câble à fibres optiques a été enfoui à cet effet le long d'une ligne dont la vitesse de référence est portée à 120 km/h..

Les gares de Boussu et Thulin ont été dotées de quais allongés pour recevoir les trains de pointe les plus longs appelés à desservir la ligne. Le plan des voies de la gare de Quiévrain a été de son côté complètement revu. Ainsi, pendant la durée des travaux, les trains de voyageurs ont été reçus sur deux voies du faisceau à marchandises, dotées d'un quai provisoire central. Cette disposition permit le réaménagement des installations « voyageurs » de Quiévrain: trois voies à quai électrifiées et en épi, se rejoignant en une voie en tiroir avec butoir, côté Blanc-Misseron, ont été posées : une situation permettant l'éventuelle remise en tête d'une locomotive, notamment pour recevoir les trains « P » non réversibles.

Enfin, les projets actuels prévoient le remplacement de l'actuel bâtiment à voyageurs de Quiévrain, à moins que les pressions locales n'aboutissent à la rénovation de l'édifice actuel.

⁽¹⁵⁾ - poste à logique programmable, qui repose sur la technologie informatique.



**le poste de block 31 de Thulin, sacrifié par l'électrification
(photo M. Van Ussel - 20.11.84)**

Le sort de la section internationale vers Blanc-Misseron, hors service depuis le mois de novembre 1988, n'est pas tranché à ce jour. Le Conseil d'Administration de la SNCB avait bien envisagé sa désaffectation définitive il y a quelques années : devant le tollé provoqué par ces projets dans la région, une des deux voies de la liaison internationale a été maintenue et reliée au petit faisceau à marchandises qui devrait subsister à Quiévrain, et qui n'a pas été électrifié...

La ligne Saint-Ghislain - Quiévrain a donc été mise sous tension le 2 mai 1995 à 9 heures. Le vendredi 12 a eu lieu une cérémonie d'inauguration, dont les mauvaises langues disent qu'elle tombait à pic à une semaine des élections législatives...



Les rames réversibles M2 et les locomotives diesel série 62 ne fréquenteront plus Quiévrain (photo M. Van Ussel - 22.07.87)

Bref, depuis le 28 mai 1995, la ligne Saint-Ghislain - Quiévrain est desservie, toutes les heures, en régime omnibus et en 14 minutes, par les trains IC « I » de la relation Schaerbeek - St-Ghislain, systématiquement prolongés jusqu'à Quiévrain, en attendant, dans deux ans sans doute, d'amorcer ces liaisons à l'aéroport de Zaventem. Ces trains IC sont assurés à la même date, non plus par des automotrices quadruples comme jadis, mais par des automotrices « Break » triples. Par ailleurs, en semaine, quelques trains « P » Bruxelles - Saint-Ghislain



**le passage à niveau à commande manuelle de Thulin
(photo J. Renard, 8 avril 89)**

sont prolongés jusqu'à Quiévrain : c'est ainsi que l'on peut désormais voir dans la gare frontalière... des rames à deux étages de type « M5 ».

En guise d'épilogue :

Quel avenir pour la section Quiévrain - Blanc-Misseron ?

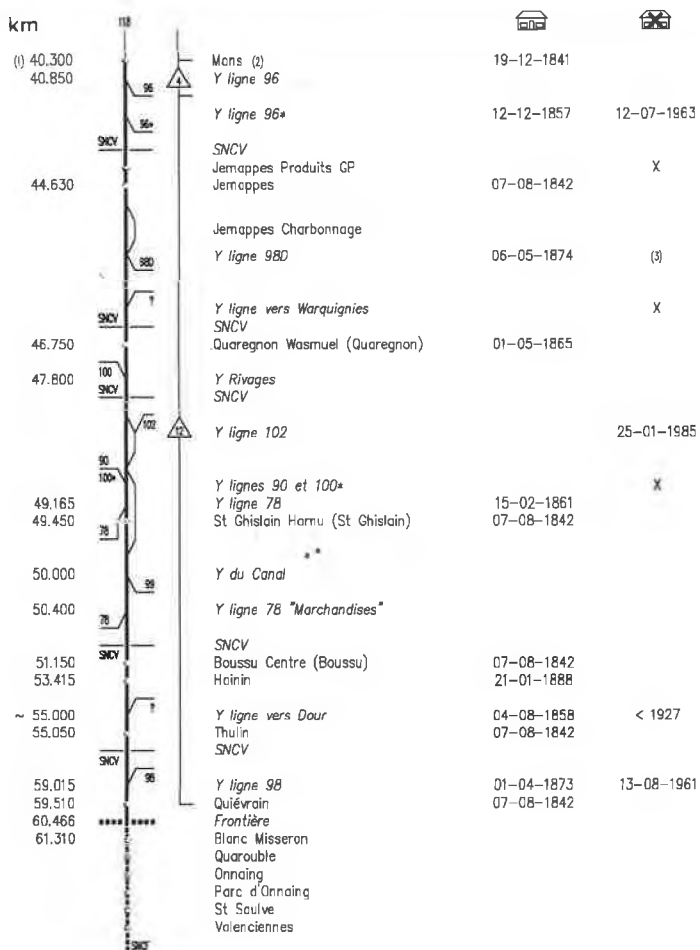
La section frontalière Quiévrain - Blanc-Misseron a-t-elle encore un avenir?

La SNCB n'a pas abandonné l'idée d'une liaison électrique directe entre Valenciennes et Bruxelles, d'autant plus que le potentiel de clientèle existe, selon un consultant français, surtout si les trains poursuivent leur route jusqu'à l'aéroport de Zaventem. Elle estime actuellement le coût de l'électrification à voie unique entre Quiévrain et Valenciennes à 250 millions de francs belges, pour une réalisation selon le système belge à courant continu, avec jonction à définir avec le 25.000 volts français. La SNCB propose de demander un financement à l'Union Européenne pour ces travaux, par le biais des crédits « *Interreg* ».

Du côté des milieux politiques montois, on espère, si l'électrification frontalière est acquise, pouvoir obtenir la prolongation des TGV directs Paris - Valenciennes vers Mons, et continuer ainsi à disposer d'une relation rapide avec la capitale française le jour où la ligne à grande vitesse belge, qui évite Mons, sera mise en service. Le tout est d'utiliser des TGV réseau tricourant de la SNCF, série 4500, un matériel actuellement disponible.

Côté français, une autre idée a récemment vu le jour. La ville de Valenciennes songe à se doter à nouveau d'un réseau de tramways qu'elle avait abandonné en 1966. Celui-ci aurait la particularité de réutiliser partiellement des assiettes de voies ferrées. Les responsables songent, dans un avenir à définir, utiliser la ligne Valenciennes - Blanc-Misseron - Quiévrain en partage avec la SNCF, en utilisant des tramways « *amphibies* », c'est à dire aptes à circuler à la fois sur une infrastructure urbaine et sur des voies « chemin de fer », comme cela se pratique par exemple à Karlsruhe en Allemagne Fédérale.

Les idées foisonnent. Y a-t-il une volonté politique de réaliser une nouvelle connexion entre deux pays de l'Union Européenne ? Affaire à suivre...



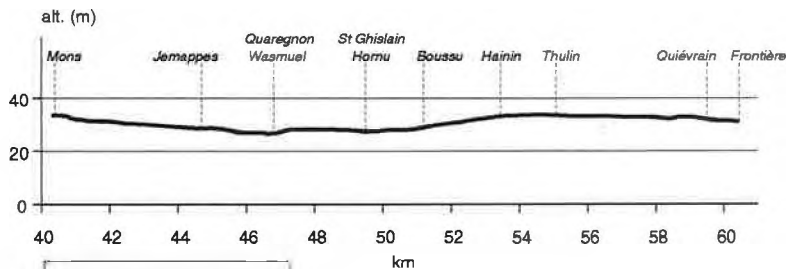
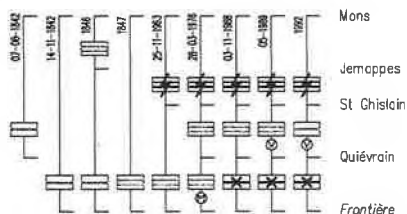
MONS – QUIÉVRAIN – FRONTIÈRE – VALENCIENNES

97

- (1) BK 0.000 Marchienne au Pont (lignes 112 – 118)
 (2) Mons : 1er BV construit en 1841
 2e BV inauguré en 1870
 3e BV inauguré en 1963
 (3) Démontage 1951

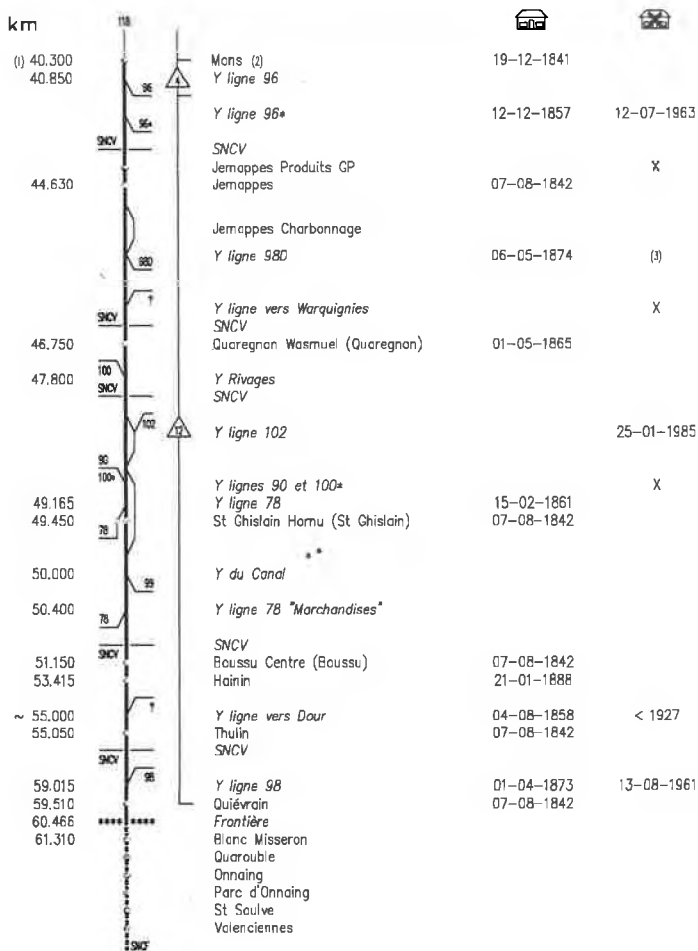
NOTES relatives à la section horizontale :

- Blanc Misseron – Valenciennes :
 suppression scs voyageurs 03-10-1954
- Frontière – Valenciennes :
 mise à voie unique vers 1975
- Quiévrain – Blanc Misseron :
 suppression scs voyageurs 28-03-1976



LEGENDE

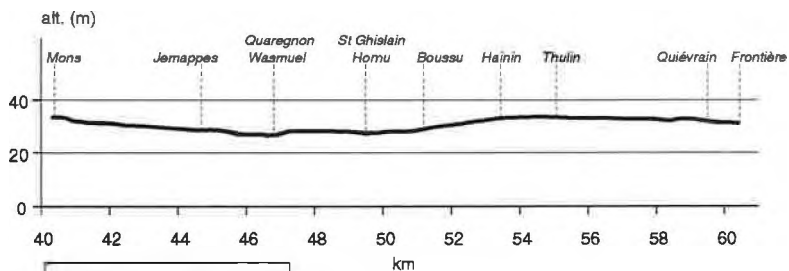
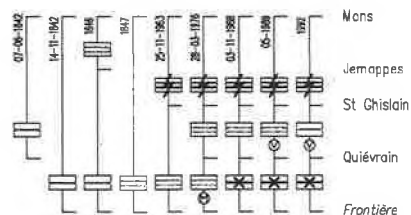
- Simple voie
- Voies multiples
- Voies multiples électrifiées
- Hors service
- Trafic exclusivement Voyageurs
- Trafic exclusivement Marchandises
- Date d'ouverture d'une installation
- Date de fermeture de dito
- Vitesse de référence de la ligne



- (1) BK 0,000 Marchienne au Pont (lignes 112 – 118)
 (2) Mons : 1^{er} BV construit en 1841
 2^e BV inauguré en 1870
 3^e BV inauguré en 1963
 (3) Démontage 1951

NOTES relatives à la section française

- Blanc Misseron – Valenciennes :
 suppression sce voyageurs 03-10-1954
- Frontière – Valenciennes :
 mise à voie unique vers 1975
- Quiévrain – Blanc Misseron :
 suppression sce voyageurs 28-03-1976

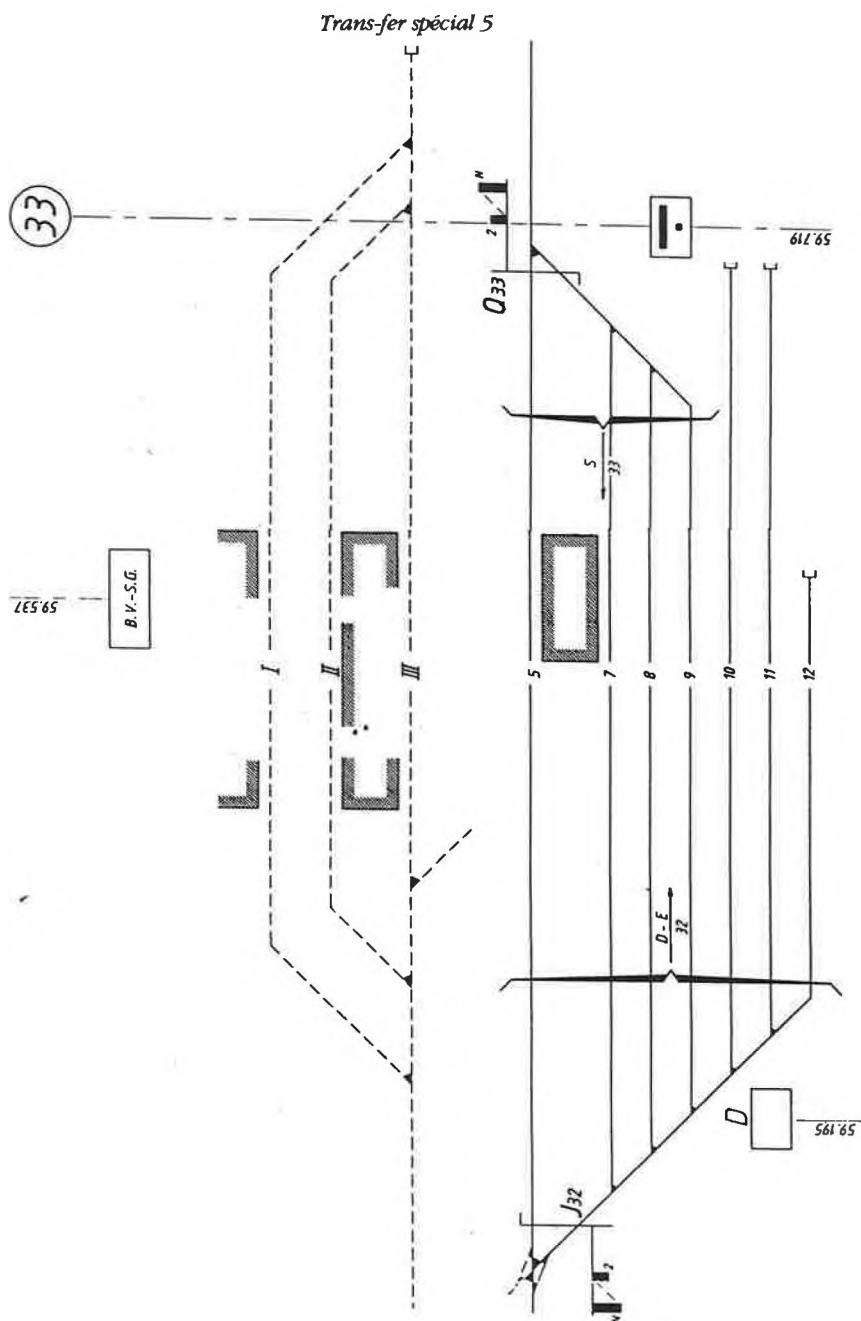


BK 0,000 : Marchienne au Pont (112)

LEGENDE

- Simple voie
- Voies multiples
- Voies multiples électrifiées
- Hors service
- Trafic exclusivement Voyageurs
- Trafic exclusivement Marchandises
- Date d'ouverture d'une installation
- Date de fermeture de ditto
- Vitesse de référence de la ligne

QUIÉVRAIN



Extrait du plan schématique de signalisation SNCB de Quiévrain (19.08.94) - les traits en pointillé figurent les voies principales I, II & III encore hors service. Le quai provisoire encadre les voies 5 et 7.



***Souvenirs de la desserte française de la ligne
en haut : Hainin (photo M. Van Ussel - 20.11.84)
en bas : Thulin (photo M. Van Ussel - 14.11.84)***

Souvenirs des voyages du GTF asbl



ci-dessus : croisement à Boussu

ci-dessous : ambiance à Thulin

(autorail triple affrété par le GTF asbl le 08.04.89 - photos J. Renard)



ci-dessus : Quiévrain : quai provisoire (photo J. Ferrière - 08.05.93)

ci-dessous : promenade ferroviaire dans la campagne française
près de Valenciennes (photo J. Renard - 08.04.89)



**Voie libre à Quiévrain !
(photo M. Van Ussel - 26.06.89)**

Bibliographie

José BANAUDO, *Trains oubliés*, vol. 4, *l'Etat, le Nord, les ceintures*, éd. Du Cabri, Menton, 1982.

Phil DAMBLY, *Vapeur en Belgique*, tome 1, Bruxelles, 1989, et tome 2, Bruxelles, 1994.

D. J. K. DAVIES, *100 years of the Belgian Vicinal, 1885-1985*, éd. LRTA, Londres, 1986.

Joseph DELMELLE, *Histoire des chemins de fer belges*, éd. Paul Legrain, Bruxelles, Bruxelles, 1977.

Encyclopédie générale des transports, vol. 1, *les chemins de fer*, éd. de l'Ormet, Valignat, Nord-Pas de Calais, février 1993.

Les lignes ferrées de Mons et du Borinage, éd. PFT asbl, sans date.

Les lignes ferrées oubliées de la banlieue de Mons, dans *Trans-fer* hors série, éd. GTF asbl, Liège, 1982.

Ulysse LAMALLE, *Histoire des chemins de fer belges*, Bruxelles, 1953.

Roland MARGANNE, *Les lignes ferrées oubliées du Borinage et du Valenciennois*, dans *Trans-fer spécial 4, Trains en liberté de La Panne à Losheimergraben*, éd. GTF asbl, Liège, 1990.

Bruno MERCKX, *La gare de Quiévrain, un site menacé, qui mérite d'être préservé*, dans *Patrimoine Industriel*, 24, novembre 1992, pages 4 sq.

Henri SAILLET, *J'étais machiniste*, éd. GTF asbl, Liège, 1994.

Wallonie-Bruxelles, berceau de l'industrie sur le continent européen, Louvain-la-Neuve, 1990.

Wallonie-Bruxelles, Guide Gallimard, Paris, 1995.

Trans-fer, revue périodique du GTF asbl, divers numéros
documentation personnelle de l'auteur et du GTF asbl.



**Deux aspects de la traction vapeur en gare de Saint-Ghislain :
en haut, train en provenance de Quiévrain, remorqué par une type 40
le 20 septembre 1957 ; en bas, train de même origine remorqué par
une type 16 le 4 octobre 1958 (photos J. Bazin)**

En autorail dans la région de Quiévrain

par Henri Scaillet
*machiniste honoraire
atelier d'Haine-Saint-Pierre*

Auteur de l'ouvrage « J'étais machiniste », publié par notre Association il y a quelques mois, Henri Scaillet a été employé par la SNCB entre 1943 et 1979. Machiniste de locomotives à vapeur, puis conducteur d'autorails à Haine-Saint-Pierre, il a accepté de nous faire partager ses souvenirs de conduite sur les lignes Mons - Quiévrain... et Warquignies - Dour.

Puisqu'il est fait appel à ma mémoire à propos de mes souvenirs sur la conduite des trains dans la région de Quiévrain, je m'exécute bien volontiers, mais je demande avant tout l'indulgence du lecteur pour les erreurs ou omissions qu'il pourrait relever.

Pour ce qui concerne les détails techniques tels que l'emplacement des postes de signalisation, bifurcations, ouvrages d'art, passages à niveau..., les spécialistes plus documentés que moi s'en chargeront, bien mieux que je ne pourrais le faire.

La ligne Mons - Saint-Ghislain - Quiévrain

Au point de vue profil, cette ligne 97, au profil presque plat, ne me laisse aucun souvenir particulier si ce n'est qu'à part la sortie de la gare de Mons, en courbe de grand rayon, le tracé était presque rectiligne jusqu'à l'entrée de Saint-Ghislain. Même topo à la sortie de cette gare, et puis « c'était tout à plat » jusqu'à Quiévrain.



Ci-dessus : trifurcation à la sortie de Mons (ancien tracé) : en avant-plan, double voie vers St-Ghislain (ligne 97) et Quévy (ligne 96) ; en arrière-plan, double voie de la ligne 109 vers Cuesmes-Etat

(coll. B.Dedoncker-ARBAC - 14 juin 1959).

Ci-dessous : une motrice SNCV type S de la ligne 7 Mons - Dour franchit le passage à niveau de Quaregnon (photo J. Renard - 19 août 1967).

Bref, cette ligne, longue d'une vingtaine de kilomètres, était considérée à « profil facile » par mes collègues.

Par contre, il faut signaler que la proximité du canal et de la Haine ne facilitait pas la conduite des trains, surtout au printemps et en automne, à cause du brouillard, souvent fort étendu et persistant ou du manque d'adhérence sur rails humides. Il fallait bien souvent - surtout au démarrage - se servir des sablières pour rétablir cette adhérence. Pour faire bref, on peut dire que cette ligne à gros trafic n'avait pas usurpé son titre de « *ligne à brouillard* ».

Les nombreuses industries d'extraction et de transformation (métallurgie), implantées de part et d'autre de la ligne, y étaient aussi pour quelque chose, surtout sur le tronçon Mons - Saint-Ghislain, que nous, les machinistes d'Haine-Saint-Pierre, nous parcourions aussi bien en tête des trains de marchandises lourds de et vers la gare de formation, qu'avec les voyageurs de et vers Tournai ou Quiévrain.

Voilà pour les préliminaires. Je vais maintenant essayer de décrire de mémoire le tracé de cette ligne, il y a trente ans.

Juste à la sortie de Mons, avant le pont de Jemappes, il y avait un signal - de type mécanique à trois mâtereaux - qui autorisait le passage soit vers la ligne 109 vers Fauroeux (mâtèreau de gauche), soit vers la ligne 96 pour Quévy - Paris (mâtèreau central), soit vers la 97 qui nous occupe (mâtèreau de droite).

Une fois sorti de la courbe, on voyait loin devant soi et on apercevait un signal d'arrêt, précédé de son avertisseur, qui avait été placé là pour permettre l'espacement des trains, car la section Mons - Jemappes avait été jugée trop longue. Grâce à ce signal, on pouvait admettre un train supplémentaire entre ces deux gares.

Puis, en légère courbe, on abordait les installations de la gare de Jemappes : le signal d'entrée permettait soit le passage en voies principales, soit l'entrée sur les voies de garage du faisceau «marchandises», à gauche des voies principales. Ensuite, c'étaient les signaux de sortie, tant en principales que dans le faisceau de garage.

On parcourait ensuite la distance Jemappes - Quaregnon où on retrouvait à peu de choses près la même situation que celle décrite pour Jemappes. De



***Ci-dessus* : un train en provenance de Quiévrain, remorqué par une type 40, arrive à son terminus en gare de Mons (photo J. Bazin, coll. M. Georis, 20 septembre 1957)**

***Ci-dessous* : une motrice Standard Eugies de la SNCV de la ligne 5 à Quaregon (station) le 13 mai 1961 (photo J. Bazin)**

plus, à la gare de Quaregnon, le tram vicinal électrique de la ligne 5 Wasmes - Baudour traversait les installations ferroviaires ⁽¹⁾.

A dire vrai, c'était rare lorsqu'il nous fallait entrer dans les faisceaux « *marchandises* » des gares intermédiaires de la ligne. Le trafic était tel à l'époque que, lorsqu'on remorquait des trains de marchandises, on avait « pris sa charge » soit à Havré, soit à Obourg, et on la conduisait directement sur une des voies de réception de la gare de Saint-Ghislain, auxquelles on accédait grâce à une troisième voie se raccordant aux voies principales, à environ trois cents mètres du signal d'entrée de la gare voyageurs de Saint-Ghislain.

Faut-il ajouter que, si on était en tête d'un « *voyageurs* », on ne quittait pas les principales entre Mons et Saint-Ghislain, et l'horaire nous donnait souvent 13 minutes, arrêts à Jemappes et Quaregnon compris. Il ne fallait donc pas traîner.

Je dois à la vérité d'écrire que j'ai très peu parcouru - ou alors occasionnellement - avec des trains à vapeur - la section Saint-Ghislain - Quiévrain. C'est lorsque je suis devenu conducteur d'autorails que j'ai desservi ce tronçon.

Avec nos type 553 et 554 (aujourd'hui rebaptisés série 49 et 46) à moteur Brossel 6 cylindres en ligne de 165 CV (dont 155 disponibles pour la traction), et à transmission mécanique à 4 vitesses avec inverseur, nous assurions les navettes sur cette ligne, dans un confort inexistant : c'était une glacière en hiver, un chaudron en été...

La sortie du quai à Saint-Ghislain était abordée à 40 km/h à cause des bifurcations allant vers Warquignies à gauche des principales, ou vers Blaton - Tournai à droite.

Nous prenions les voies du milieu, et rapidement nous rencontrions un signal mécanique qui protégeait à la fois le passage à niveau et l'entrée de la gare de Boussu. Notre clientèle se composait avant tout de navetteurs et d'étudiants, dont un client de Quiévrain devenu une personnalité locale importante.

⁽¹⁾ - l'exploitation de cette ligne de tram fut abandonnée le 26 mai 1963, en raison des travaux d'électrification de la ligne SNCB entre Saint-Ghislain et Mons, qui aboutirent à une mise en service le 25 novembre 1963. Le croisement entre deux lignes aériennes de tension différente posait trop de problèmes...



Ci-dessus : un autorail série 46 (ex-554) en gare de Quiévrain
(photo R. Marganne - 30 juillet 1970)

Ci-dessous : on fumait « du belge » sur les locomotives de la SNCF :
train en partance pour Feignies à Mons (gare latérale)
photo J. Bazin (coll. M. Georis) - 13 mai 1961.

La ligne se dirige ensuite vers le point d'arrêt de Hainin, qu'il fallait bien chercher en cas de brouillard : il n'était pas rare qu'il faille freiner brusquement pour ne pas le dépasser, au grand dam des voyageurs regroupés autour de l'abri, et qui avaient pris l'habitude que l'autorail s'arrête en face d'eux... ✱

Puis, on avançait prudemment pour apercevoir le signal d'entrée de la gare de Thulin, desservi par le poste de block 31. En temps de brouillard, notre point de repère était un pont à bout de quai, côté Saint-Ghislain.

Le dernier tronçon nous amenait à l'entrée de la gare de Quiévrain. Je ne me souviens pas d'être jamais entré directement à quai dans cette gare frontalière, sans faire arrêt devant le signal d'entrée. En fait, le signaleur du block 32 de Quiévrain (côté Boussu) ne pouvait mettre ce signal au passage sans avoir préalablement fermé le passage à niveau. Et comme la circulation était déjà importante à l'époque, c'était toujours au dernier moment que le passage à niveau était fermé... ce qui nous occasionnait un retard à l'arrivée d'une à deux minutes.

Une fois les voyageurs débarqués à Quiévrain, le conducteur de l'autorail changeait de poste de conduite, inversait le sens des feux rouges, puis... se restaurait ou en profitait pour aller chercher son camembert ou son litre d'alcool « outre Quiévrain », en fait à quelques centaines de mètres de la gare, à la première épicerie française de Blanc-Misseron. Ça, c'était le privilège du métier... En attendant l'heure du voyage en sens inverse !

La France étant donc à deux pas, nous croisions de temps en temps des collègues français en gare de Quiévrain. Ils venaient en « voyageurs » avec un autorail *Picasso*, afin de donner correspondance pour Valenciennes. Ils venaient aussi, notamment vers neuf heures du matin, avec une machine à vapeur de type 132, en tête d'un train de marchandises. C'étaient de splendides locomotives, d'une très belle tenue, qui achevaient leur vie en faisant ce genre de navettes avec 30 ou 40 wagons. Si nous n'avions aucun rapport professionnel avec les machinistes de la SNCF, cela ne nous dispensait pas de les saluer cordialement de la main. Nos collègues français profitaient de leur séjour en Belgique pour acheter du tabac belge, notamment le célèbre « *Roisin* », bien moins cher que les produits vendus aux « bureaux de tabac » de leur pays. Ils s'étaient même fait une spécialité de ravitailler leurs collègues à grande échelle... jusqu'à Tergnier ! Ça aussi, c'était le privilège de leur métier... Et ils ne se faisaient pas faute d'en profiter. A titre d'exemple, je me souviens de nos collègues français qui remorquaient journalièrement deux trains omnibus de Mons à Feignies, première gare française de la ligne d'Aulnoye et Paris, et qui partaient de la gare latérale de



Ci-dessus : en gare de Warquignies,
l'autorail 553.07 est en partance pour Dour.
Ci-dessous : le même autorail vient d'arriver au terminus
en gare de Dour (photos J. Bazin - 13 mai 1961)

Mons avec une belle locomotive à vapeur de type 230 à cheminée oblongue et échappement Giesel : ils en profitaient pour aller s'approvisionner en tabac et cigarettes à la buvette de la gare. Et ils ne faisaient pas dans le détail, je vous l'assure ! Je n'apprendrai rien à personne si j'écris que, de Mulhouse à Dunkerque, « *on fumait du belge* » sur toutes les locomotives SNCF qui avaient accès aux gares luxembourgeoises ou belges. Voilà pour le folklore...

Le tronçon Warquignies - Dour

Dans mon livre ⁽²⁾, j'ai expliqué qu'avec nos locomotives à vapeur type 64 d'Haine-Saint-Pierre, nous avions un service que nous appelions « *el tour du Bo* » (le tour du Borinage en français). Au départ de Tamines puis de Mons, par Cuesmes-Etat, Flénu-Produits, Wasmes, Warquignies, Boussu-Route et Saint-Ghislain, nous repartions vers Charleroi sans décrocher la machine. Cette dernière ligne, fort belle et au parcours vallonné, nous permettait de travailler à notre aise, puisque l'horaire était tellement large qu'on avait l'impression de se promener.

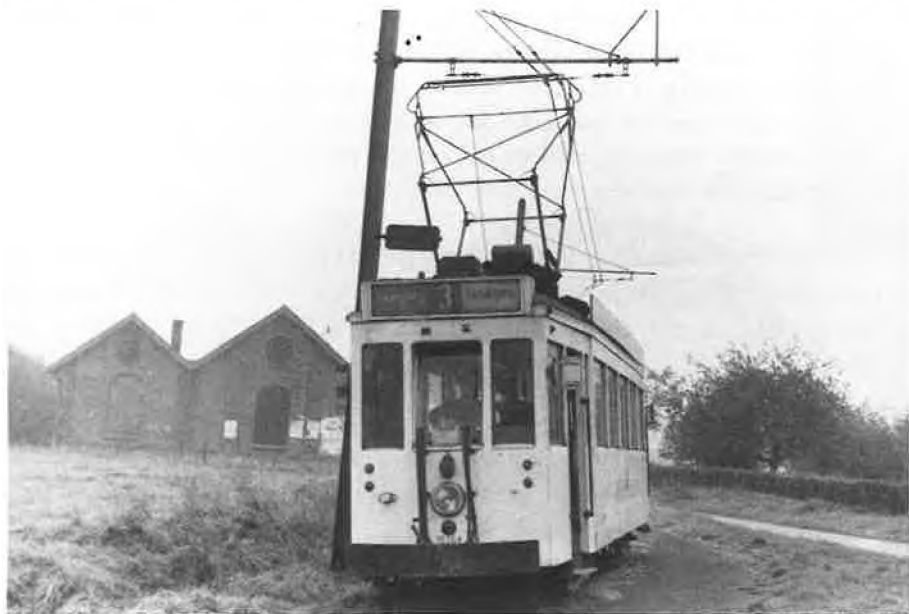
Avec la suppression des charbonnages et de tout ce qui gravitait autour, le nombre de voyageurs a chuté de manière spectaculaire sur cette ligne qui ne transportait plus que les habitants des villages traversés devenus eux-mêmes des... navetteurs, puisqu'ils avaient été obligés par la force des choses d'aller chercher du travail sous des cieux plus cléments.

Tant et si bien que, dès 1953-54, la clientèle à transporter chuta tellement qu'un autorail devint suffisant surtout aux heures creuses. Par ailleurs, des besoins nouveaux se sont fait sentir : c'est ainsi que nous avons deux services par jour avec autorail, qui avaient Dour comme destination au lieu de Saint-Ghislain.

A la sortie de Warquignies, un signal à deux directions permettait, soit le passage vers Boussu (Route) et Saint-Ghislain à droite, soit vers Boussu (Bois) et Dour à gauche. Pour aller à Dour, c'était un petit bout de ligne d'environ cinq kilomètres avec deux arrêts intermédiaires, l'un à Warquignies-Clinique, l'autre à Boussu-Bois.

Le point d'arrêt de Warquignies-Clinique avait été créé pour les besoins de la clinique du même nom : c'est d'ailleurs elle qui nous amenait l'essentiel de

(2) - Henri SCAILLET, *J'étais machiniste*, Liège, GTF asbl, 1994, page 144.



Ci-dessus : tram SNCV entre Wasmes et Boussu-Bois (12 septembre 1953)

Ci-dessous : tram SNCV dans les « Hauts Pays » à Erquennes
(20 septembre 1957) - (photos J. Bazin)

notre clientèle, qui embarquait ou débarquait à ce point d'arrêt situé près du passage à niveau d'une route très fréquentée qui reliait Warquignies à Quiévrain.

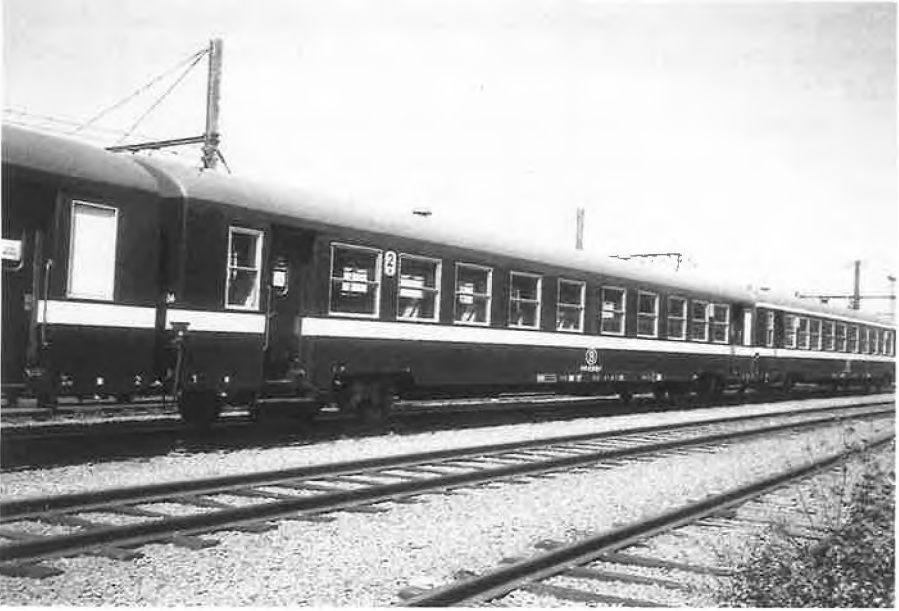
Boussu-Bois de son côté disposait d'un bâtiment de gare d'allure moderne pour l'époque, en un étage avec plate-forme, une sorte d'ancêtre des gares modernes d'aujourd'hui. La signalisation, dans cette gare, très simplifiée, se faisait par signaux mobiles et couvrait notamment le passage à niveau de la route Dour - Bavay. Ici aussi, le tram vicinal croisait le chemin de fer : il s'agissait de la ligne 8, qui allait de Mons à Erquennes, et qui était familièrement appelée par les gens de la région « *le tram des Hauts Pays* ». C'est ainsi qu'avec nos trains ou nos autorails, il nous arrivait souvent de voir les trams attendre bien sagement que les trains aient dégagé la voie pour leur permettre de continuer leur voyage. Depuis... il n'y a plus de tram et les bus ont pris la relève. Revenons à la signalisation simplifiée de Boussu (Bois) où, dès que le drapeau vert remplaçait le drapeau rouge, nous pouvions repartir vers Dour, en serpentant entre les terrils sur une voie posée sur des cendrées, et en légère rampe de quelques millimètres au mètre.

On arrivait enfin en gare de Dour avec, à gauche et à droite, des usines de chaudronnerie, mécanique et surtout la câblerie. Nous nous arrêtions au droit du drapeau rouge placé juste devant le passage pour piétons qui accueillait le reste de notre clientèle qui venait prendre la pose de l'après-midi à la câblerie, qui revenait d'avoir fait ses courses en ville... ou qui se rendait à la Justice de Paix de ce chef-lieu de canton.

Après une petite heure de battement qui nous permettait de casser la croûte, nous repartions en sens inverse : au delà de Dour, il n'y avait plus de service « voyageurs » ⁽³⁾. Nous avions alors Mons comme destination... Ou Saint-Ghislain après un nouveau changement de front à Warquignies.

Voilà, brièvement résumés, les souvenirs, qui s'estompent et deviennent bien imprécis au fil du temps, d'un machiniste vapeur, devenu par la force des choses et un peu contre son gré, un conducteur d'autorails de la remise d'Haine-Saint-Pierre.

⁽³⁾ - le service des trains de voyageurs a été supprimé sur la branche de Roisin-Autreppe le 29 mai 1960 ; sur la branche de Quiévrain, il en fut de même le 13 août 1961.



Voitures K4 « d'occasion » de la SNCB , ex-SNCF :

***ci-dessus* : voiture de 2ème classe**

***ci-dessous* : voiture 2ème classe/fourgon**

(photos M. Van Ussel - Schaerbeek - 3 mai 1995).

Une vue de la voiture de 1ère classe figure au verso de la couverture.

Le cru 1995 des voitures à voyageurs de la SNCB

par Roland Marganne
professeur

Le printemps 1995 a été l'occasion pour la SNCB de présenter deux nouveaux types de voitures à voyageurs : un matériel d'occasion de type K4, acheté à la SNCF, et le véhicule tête de série d'une nouvelle génération de voitures neuves, dénommé « type I11 ».

Les voitures « d'occasion » K4

Pénurie de matériel voyageurs à la SNCB

Jusqu'au début de l'année 1995, la SNCB a encore fait usage de vieux matériel, datant du début des années cinquante, pour transporter ses voyageurs en service intérieur : 31 automotrices électriques doubles des tranches 50-53, spécialisées à l'axe ABC ⁽¹⁾, 26 automotrices doubles des tranches 54 et 42 voitures remorquées de type K1 et K3 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ - axe Anvers - Bruxelles - Charleroi, où la généralisation des quais « hauts » dans les gares et points d'arrêt a permis l'engagement de ce type d'automotrices à l'embarquement inadapté aux quais « bas ».

⁽²⁾ - à la constitution de la SNCB en 1926, le type « K » désignait un modèle de voitures de service intérieur pour trains directs, avec grandes plates-formes d'about et 2 portes par côté et par plate-forme, d'une longueur de caisse de 22 mètres ; le type « M » désignait des voitures de service intérieur pour trains omnibus, avec deux plates-formes médianes, munies de portières à commande pneumatique. Ces codifications sont toujours utilisées par la SNCB, même si les voitures les plus récentes ne répondent plus tout à fait à la définition originelle.

La SNCB avait prévu que les 57 automotrices précitées devraient être mises hors service en 1995 : sans une très coûteuse et peu justifiable révision, ce matériel n'avait plus la fiabilité requise vu son âge canonique. Les problèmes techniques survenus à ce matériel au début de l'année 1995 ont confirmé cette prévision : toutes les automotrices doubles des tranches 50-53 ont en effet dû être prématurément retirées de l'exploitation pour le 19 avril 1995...

Quant aux 42 voitures K1 et K3 survivantes de séries dont la construction s'échelonne depuis l'entre-deux-guerres jusqu'aux années cinquante, elles ne peuvent plus rouler au delà de l'an 2000 : leur entretien est devenu de plus en plus coûteux vu leur vieillesse, et leur confort est insuffisant. La SNCB a d'ailleurs prévu de les retirer toutes de l'exploitation le 28 mai 1995.

Devant ces désaffectations en masse, la SNCB a battu le rappel du reste de son matériel de service intérieur pour assurer le service de ses trains : outre un parc important d'automotrices électriques doubles, triples et quadruples, la SNCB dispose de plusieurs types de voitures « M », dont l'inventaire montre cependant l'insuffisance numérique : les voitures de type M1, de construction d'avant guerre, n'existent plus. Les bientôt quadragénaires 613 voitures M2 sont toujours en service, bien qu'elles aient « mal vieilli ». Néanmoins, la SNCB les utilise au mieux : celles qui avaient été louées pendant quelques années aux *Nederlandse Spoorwegen*, eux aussi à court de matériel en attendant de nouvelles livraisons, ont été rappelées en Belgique. Quant aux voitures M3, elles n'existent plus à l'effectif de la SNCB : en bien piteux état comme ont pu le constater les participants au voyage GTF asbl du 11 juin 1994, elles ont été revendues aux *Chemins de Fer Israéliens*. La SNCB peut bien sûr compter sur son parc de voitures M4 (579 voitures) et M5 (130 voitures à deux niveaux), de construction récente. Citons pour mémoire les quelques autorails diesel quadragénaires encore en service sur les lignes Alost - Burst ⁽³⁾, Dinant - Libramont et Libramont - Virton.

Tous comptes faits, la SNCB a dû constater qu'elle serait à court de voitures à voyageurs de service intérieur décentes, au 29 mai 1995, et ce jusqu'à la livraison du nouveau matériel commandé : les automotrices tranche 96 et les nouvelles voitures rapides de service intérieur de type I 11, dont les toutes premières livraisons débutent en 1995, pour s'étaler jusqu'en l'an 2000.

(3) - et le week-end entre Renaix, Gand et Eeklo.

Les services compétents de la SNCB ont évalué à 80 caisses les besoins de matériel entre 1995 et 2000 pour « boucher le trou ». Un projet de reconditionnement de voitures de type K, d'abord envisagé, a rapidement été abandonné : les frais auraient été trop élevés pour un matériel de surcroît dépourvu de portières automatiques, un équipement jugé indispensable par la SNCB.

Une solution... française

Dès 1993, la SNCB, acculée, a d'abord introduit une demande en bonne et due forme auprès des réseaux voisins en vue de louer du matériel à voyageurs. La *Deutsche Bahn* a notamment été contactée, de même d'ailleurs que la SNCF, plus précisément pour la location de voitures de type « *Corail* ». Mais aucun des réseaux approchés n'a pu offrir du matériel en location.

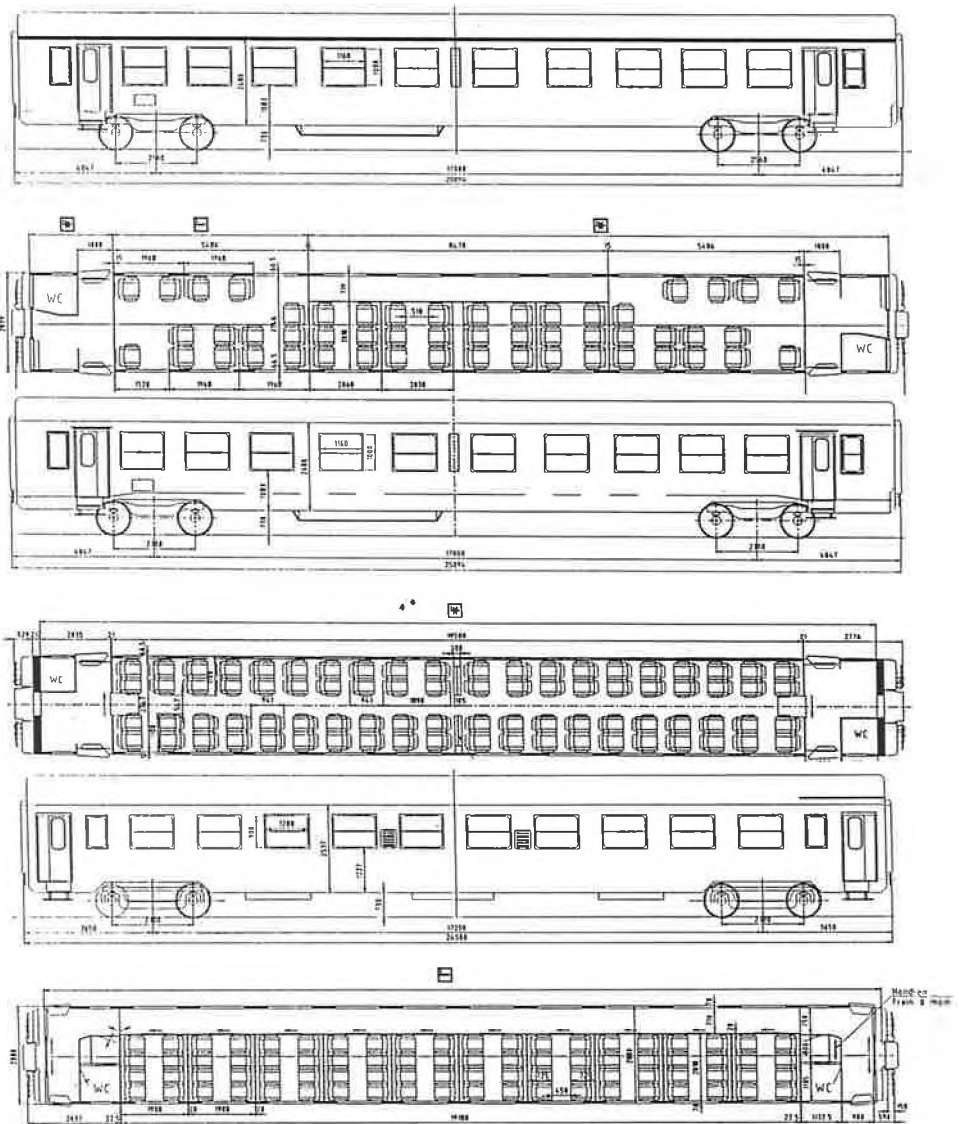
La solution est finalement venue de la SNCF, qui a proposé au début de l'année 1994 à son homologue belge de lui vendre de matériel SNCF de réemploi, qui n'a pas encore atteint sa durée de vie prévisionnelle et n'est retiré du service par la SNCF qu'à la suite de l'arrivée en masse d'un parc de rames TGV de nouvelle génération (les TGV « *réseau* »).

La proposition de la SNCF concernait la vente de lots de voitures qui sont en quelque sorte l'ancêtre des voitures Corail, à savoir :

- 55 voitures B10t USI ⁽⁴⁾ (2e classe), construites entre 1963 et 1973 ;
- 15 voitures B4t4 USI (2e classe), construites entre 1964 et 1969 en version A4t4, et que la SNCF proposait de remettre elle-même au type A4t4 (1ère classe) ;
- 15 voitures B5d UIC (2e classe/fourgon), construites entre 1969 et 1973.

Dans sa remise de prix, la SNCF a en outre proposé d'effectuer elle-même les travaux de révision classiques et la remise en peinture extérieure de ce matériel au goût de la SNCB, mais aussi son adaptation aux exigences du client belge, à savoir notamment le montage d'un dispositif de fermeture automatique des portières.

⁽⁴⁾ - USI pour « voiture Unifiée de Service Intérieur »



Diagrammes SNCB des voitures K4 :

de haut en bas : voiture de 1ère classe ex-SNCF USI, voiture de 2ème classe ex-SNCF USI et voiture 2e classe/fourgon à compartiments, ex-SNCF UIC.

Le prix unitaire proposé par la SNCF était de 840.000 FRF pour les B10t USI, 1.050.000 FRF pour les A4t4 USI et 780.000 FRF pour les B5d UIC (multipliez par 6 pour la conversion en francs belges...), une fois révisées et transformées. Pour la petite histoire, ces prix s'entendent « franco », y compris la livraison à la frontière belge en gare de Tourcoing

La SNCF a précisé qu'ainsi reconditionnées, ces voitures pourraient, de son point de vue, être utilisées pendant 5 ans sans travaux notoires à effectuer sur l'infrastructure et la caisse. Du matériel de ce type continuera par ailleurs à circuler jusque vers 2005 sur le réseau de la SNCF, ce qui devrait rassurer la SNCB quant à la disponibilité de pièces de rechange.

La SNCB a accepté les propositions de la SNCF et a signé en 1994 un contrat d'achat pour les 84 voitures suivantes :

- **55 voitures de 2ème classe** « USI » de type B10t, soit des voitures « *coach* » à couloir central, avec quatre places assises de front.
- **14 voitures de 1ère classe**, anciennes « USI » A4t4 (1ère classe), transformées jadis en B4t4 par la SNCF, et qui seront remises au type « 1ère classe » par les soins de la SNCF avant livraison. Ces voitures sont équipées, en leur partie centrale, de quatre compartiments avec couloir latéral, encadrés de deux salles « *coach* » où les sièges seront disposés à trois places de front.
- **15 voitures 2e classe-fourgon**, qui sont finalement des voitures de type « UIC » B 10, à savoir des voitures disposant de 10 compartiments de 2e classe, *avec couloir latéral*. Un de ces compartiments sera sommairement transformé en local pour le chef-garde du train (avec coffre à valeurs, armoire pour le personnel...). Pour justifier ce choix, la SNCB a fait valoir qu'elle n'avait nul besoin de local-fourgon spacieux à proprement parler, puisque à ce jour, elle a prévu de spécialiser l'ensemble de ce matériel d'occasion à la desserte des trains « P » d'heure de pointe, où le nombre de places offert est primordial et où un espace fourgon est inutile.

Quelques adaptations ont été demandées par la SNCB à la SNCF : ainsi, comme nous l'avons écrit, toutes ces voitures devront être munies d'un dispositif de fermeture automatique des portières : cet impératif se comprend aisément par le fait que ce matériel est destiné à circuler aux heures de pointe, et notamment dans les gares de Bruxelles-Nord, Central et Midi, saturées de trafic, et où la durée du stationnement à quoi doit être drastiquement limitée.

Par ailleurs, si les adaptations intérieures à réaliser sur les voitures de 2ème classe sont peu importantes (avant tout, une révision, un grand nettoyage et un « rafraîchissement »), la transformation des 15 voitures B4t4 USI en A4t4 implique le remplacement du plancher, de la moquette de sol, et de tous les sièges de 2ème classe existants par des fauteuils de 1ère classe, avec dossier inclinable.

Une fois ces travaux effectués, ces anciennes voitures françaises, malgré leur âge, représentent une nette amélioration du confort pour le voyageur belge de service intérieur. Outre les sièges inclinables en 1ère classe, inconnus à la SNCB à ce jour, en disposition à 3 places de front de surcroît, les sièges individuels de 2e classe, disposés à quatre de front, trancheront avec les banquettes à cinq places de front, de règle jusqu'à présent en service intérieur en Belgique (°). Quant au choix que les voyageurs des deux classes auront entre l'intimité du compartiment et la convivialité de la grande salle « *coach* », c'est Byzance...

C'est l'atelier SNCF de Saintes qui a été désigné pour le reconditionnement et la peinture extérieure des voitures destinées à la SNCB, dont la livrée extérieure décidée est le *bordeaux* avec bande gris clair, un classique à la SNCB pour le matériel voyageurs depuis la fin des années septante. Qu'il nous soit permis ici de narrer une pittoresque anecdote : alors que les premières voitures « d'occasion » étaient déjà mises en peinture à Saintes début 1995, on s'avisa soudain à la SNCB qu'il aurait peut-être mieux valu choisir la livrée dernier cri dont sont aujourd'hui revêtues les automotrices « Break » série 03 portées à trois caisses et certaines voitures du service international destinées aux trains « Eurocité » haut de gamme : le gris métallisé foncé et clair, le bleu cobalt et le rouge vif. Cette dernière livrée est de surcroît destinée à habiller le matériel actuellement en commande (automotrices tranche 96 et voitures I11). Après diverses polémiques, et surtout évaluation des coûts supplémentaires occasionnés par cette fantaisie, on convint finalement de s'en tenir au choix « classique » du bordeaux pour un matériel qui n'est tout de même plus de première jeunesse.

Il fallait aussi régler un problème technique de blocs de frein. Il faut savoir que les blocs en usage à la SNCF ne sont pas adaptés aux conditions de freinage en usage à la SNCB. De nouveaux blocs ont été commandés : à titre d'essais,

(°) - à l'exception de la voiture intermédiaire, aujourd'hui intercalée aux automotrices Break doubles série 03, garnie de fauteuils individuels à 4 places de front en 2e classe, et qui est présentée comme le standard du confort des matériels futurs de la SNCB.

une voiture USI en livrée SNCF a été ajoutée à certains trains journaliers de l'axe Ostende - Welkenraedt - Eupen jusqu'au 31 décembre 1994 ⁽⁶⁾.

Restait à intégrer administrativement ces voitures d'occasion au sein du parc de la SNCB : le département « T » les a répertoriées sous le type « K4 » et leur a attribué les matricules suivants :

Ex-numérotation SNCF	Numérotation « M » SNCB	Numérotation « UIC » SNCB
type USI - B10t	B10	B10
20 37 308	22 501	50 88 20 38 401-6
309	22 502	50 88 20 38 402-4
316	22 503	50 88 20 38 403-2
321	22 504	50 88 20 38 404-0
324	22 505	50 88 20 38 405-7
326	22 506	50 88 20 38 406-5
335	22 507	50 88 20 38 407-3
362	22 508	50 88 20 38 408-1
363	22 509	50 88 20 38 409-9
365	22 510	50 88 20 38 410-7
370	22 511	50 88 20 38 411-5
376	22 512	50 88 20 38 412-3
377	22 513	50 88 20 38 413-1
381	22 514	50 88 20 38 414-9
394	22 515	50 88 20 38 415-6
401	22 516	50 88 20 38 416-4
455	22 517	50 88 20 38 417-2
20 70 874	22 518	50 88 20 38 418-0
923	22 519	50 88 20 38 419-8
929	22 520	50 88 20 38 420-6
930	22 521	50 88 20 38 421-4
934	22 522	50 88 20 38 422-2
978	22 523	50 88 20 38 423-0
979	22 524	50 88 20 38 424-8
981	22 525	50 88 20 38 425-5
985	22 526	50 88 20 38 426-3
987	22 527	50 88 20 38 427-1
989	22 528	50 88 20 38 428-9

⁽⁶⁾ - la voiture SNCF USI numéro 50 87 2074 787-4, choisie pour cet essai, était classée en tête du train à Ostende et n'était pas accessible aux voyageurs. Elle circulait avec les trains 530, 509 et 538 des lundis, mercredis et vendredis, des trains 3008, 4004 et 517 des mardis et jeudis, et 506, 535, 515 et 544 des samedis et dimanches.

Ex-numérotation SNCF	Numérotation « M » SNCB	Numérotation « UIC » SNCB
20 71 002	22 529	50 88 20 38 429-7
20 74 013	22 530	50 88 20 38 430-5
014	22 531	50 88 20 38 431-3
019	22 532	50 88 20 38 432-1
021	22 533	50 88 20 38 433-9
023	22 534	50 88 20 38 434-7
038	22 535	50 88 20 38 435-4
050	22 536	50 88 20 38 436-2
055	22 537	50 88 20 38 437-0
062	22 538	50 88 20 38 438-8
732	22 539	50 88 20 38 439-6
734	22 540	50 88 20 38 440-4
735	22 541	50 88 20 38 441-2
739	22 542	50 88 20 38 442-0
740	22 543	50 88 20 38 443-8
747	22 544	50 88 20 38 444-6
774	22 545	50 88 20 38 445-3
776	22 546	50 88 20 38 446-1
778	22 547	50 88 20 38 447-9
779	22 548	50 88 20 38 448-7
780	22 549	50 88 20 38 449-5
784	22 550	50 88 20 38 450-3
786	22 551	50 88 20 38 451-1
787	22 552	50 88 20 38 452-9
20 77 799	22 553	50 88 20 38 453-7
852	22 554	50 88 20 38 454-5
857	22 555	50 88 20 38 455-2
Type USI - B4t4 ex-A4t4	A8	A8
28 37 015	21 501	50 88 18 38 401-0
016	21 502	50 88 18 38 402-8
033	21 503	50 88 18 38 403-6
28 77 103	21 504	50 88 18 38 404-4
109	21 505	50 88 18 38 405-1
112	21 506	50 88 18 38 406-9
117	21 507	50 88 18 38 407-7
123	21 508	50 88 18 38 408-5
125	21 509	50 88 18 38 409-3
126	21 510	50 88 18 38 410-1

Le cru 1995 des voitures voyageurs de la SNCB

127	21 511	50 88 18 38 411-9
128	21 512	50 88 18 38 412-7
132	21 513	50 88 18 38 413-5
134	21 514	50 88 18 38 414-3
Type UIC- B10	BD	BD
20 71 700	29 501	50 88 82 38 401-1
706	29 502	50 88 82 38 402-9
738	29 503	50 88 82 38 403-7
742	29 504	50 88 82 38 404-5
746	29 505	50 88 82 38 405-2
750	29 506	50 88 82 38 406-0
751	29 507	50 88 82 38 407-8
752	29 508	50 88 82 38 408-6
762	29 509	50 88 82 38 409-4
763	29 510	50 88 82 38 410-2
765	29 511	50 88 82 38 411-0
766	29 512	50 88 82 38 412-8
770	29 513	50 88 82 38 413-6
775	29 514	50 88 82 38 414-4
788	29 515	50 88 82 38 415-1

La cadence de livraison des voitures K 4 à la SNCB est actuellement la suivante : 10 voitures le 13 avril 1995, 16 autres le 15 mai, et 14 autres le 1er septembre, soit 40 au total. La livraison du solde est encore à déterminer au moment où nous écrivons ces lignes.

L'emploi des voitures K4 au 29 mai 1995 : veinards, les navetteurs...

Voici les prévisions d'utilisation de ce matériel de réemploi, telles qu'elles ont été établies par la SNCB pour le changement d'horaire qui intervient le 29 mai 1995.

Il s'agit en fait d'une partie de « chaises musicales » sur le réseau...

Les 84 voitures K 4 ex-SNCF remplaceront à terme 60 voitures de type M4 du dépôt de Schaerbeek, actuellement « sous-utilisées » dans la composition de trains « P » circulant sur l'étoile de la capitale. Ces 60 voitures M4 libérées seront



***Ci-dessus* : Aménagement intérieur de la voiture K4 de 1ère classe :
un confort jusque là inconnu en service intérieur.**

Veinards, les navetteurs !

***Ci-dessous* : un train de voitures K4 arrive à Schaerbeek
(photos M. Van Ussel - 3 mai 1995)**

réutilisées sur la relation IC « G » Ostende - Courtrai - Bruxelles, à la place des rames réversibles de voitures M4 actuellement en service ⁽⁷⁾.

Ces rames réversibles M4 libérées de l'axe courtraisien seront notamment engagées sur la relation IC « K » (Anvers - Bruxelles - Charleroi), où l'utilisation d'un matériel réversible de grande capacité est indispensable, notamment suite à la configuration en cul-de-sac de la gare d'Anvers-Central. Ces rames, une fois utilisées sur l'axe « ABC », libéreront une dizaine d'automotrices quadruples, qui pourront être engagées sur les relations L (*omnibus*) Anvers-Central - Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord - Ottignies - Louvain-la-Neuve (Université).

L'équivalent de vingt-huit automotrices doubles sera ainsi libéré : douze qui seront nécessaires dès la mise en service de la traction électrique entre Gand et La Panne en septembre 1996 sans doute, et seize qui combleront le vide laissé par la mise hors service des automotrices tranches 50, 53 et 54.

Les navetteurs des trains « P » de l'étoile de Bruxelles vont donc prendre place dans des voitures « grandes lignes » de la SNCF reconditionnées pour la SNCB. S'ils disposeront de sièges individuels, au lieu des inconfortables banquettes des voitures M4, ils devront sans doute prendre patience au moment de l'embarquement et du débarquement. L'existence d'une seule portière à l'extrémité des voitures augmentera inmanquablement la durée des arrêts aux heures de pointe...

Voici la liste des trains sur lesquels ces voitures « K4 » seront graduellement engagées à partir du 29 mai 1995. Il s'agit de trains « P » d'heure de pointe, assurés à l'aide de voitures M4 jusqu'au 26 mai 1995.

Littéra rame	trains assurés	composition voitures K4	places 1e/2e classe
M 59	3925-4941 (Bruxelles - Kortrijk et retour)	2A + 7B + 2BD	104 / 704
M 85 ⁽⁸⁾	3726-4716 (Bruxelles - Charleroi et retour)	A + 6B + 2BD	52 / 624
M 63 ⁽⁹⁾	3725-4712 (Bruxelles - Charleroi et retour)	2A + 9B + BD	104 / 792

⁽⁷⁾ - si toutes les voitures M4 sont aptes à la réversibilité, puisqu'elles sont munies du câble ad hoc courant le long de la voiture, la SNCB ne dispose que d'un nombre limité de voitures-pilote (de type Ax), ce qui explique leur retrait des services IC « G » Bruxelles - Courtrai - Ostende au profit de l'IC « K » Anvers - Charleroi.

⁽⁸⁾ - ces trains roulent avec voitures K4 dès le 29 mai 1995.

⁽⁹⁾ - ces trains rouleront avec voitures K4 dès réception d'un nombre suffisant de voitures de ce type.

Litté- rame	trains assurés	composition voitures K4	places 1e/2e classe
M 64 ⁽¹⁰⁾	3722-4710 (Bruxelles - Charleroi et retour)	A + 6B + 2BD	52 / 624
M 65	3039 ⁽¹¹⁾ -4050 (Bxl - Gand-St-P. et retour)	A + 8B + BD	52 / 712
M 71	3013-3009-4917 (Bxl-Ostende et retour)	A + 5B + BD	52 / 472
M 62	3028-4030 (Bxl - Gand-St-P. et retour)	A + 8B + BD	52 / 712

Les trains de navetteurs, le meilleur choix pour les voitures K4 ?

Nous ne pouvons nous empêcher de nous étonner du choix de la SNCB des trains où est engagé ce matériel d'occasion, mais de bonne tenue et de confort très acceptable.

Certes, les navetteurs, clients fidèles et le plus souvent abonnés, ont droit à toute la sollicitude commerciale de l'entreprise ferroviaire.

Mais le matériel K4 a été conçu à l'origine par la SNCF non pour des services courts, mais pour de longues étapes. N'aurait-il pas mieux valu l'engager par exemple sur les trains « IR » Liège - Luxembourg, où les inconfortables banquettes de 2ème classe des voitures M4 de la SNCB font pâle figure sur un trajet qui, de bout en bout, dure plus de deux heures. Ce matériel n'avait-il pas aussi sa place sur la longue relation « IC » Ostende - Bruxelles - Liège - Eupen, actuellement desservie notamment par les mêmes voitures M4, en attendant la livraison des voitures de type I11. Que dire enfin de la relation Bruxelles - Luxembourg, où le confort des automotrices « Break » ne vaut pas celui des rames tractées...

A méditer...

⁽¹⁰⁾ - ces trains roulent avec voitures K4 dès le 29 mai 1995.

⁽¹¹⁾ - nouveaux trains au 28 mai 1995.

Les voitures I11 : une nouvelle génération

C'est en 1992 que la SNCB a décidé de passer une grosse commande de voitures à voyageurs et automotrices triples neuves à l'industrie belge. Parallèlement à la création d'un réseau de lignes à grande vitesse, le gouvernement de l'époque avait poussé à la modernisation du réseau intérieur « classique ». Le plan STAR 21 avait concrétisé cette volonté politique. L'investissement décidé en 1992 revient à rajeunir considérablement le parc de matériel voyageurs de service intérieur : 20 % du parc actuel d'automotrices et 11 % de celui des voitures remorquées sera ainsi renouvelé entre 1995 et 2000.

Le contrat, signé par la SNCB et Bombardier Eurorail (ex Brugeoise et Nivelles), concerne la fourniture de 163 voitures et 120 automotrices triples, en association avec ACEC Transport, pour un montant total de 34 milliards de francs belges, soit 26,4 milliards pour les 120 automotrices (« tranche 1996 ») et 7,6 milliards pour les 163 voitures (« type I11 »).

La livraison de ce nouveau matériel sera échelonnée entre mai 1995 et mars 2000.

Ainsi, la voiture « tête de série » de type I11 vient d'être présentée à la presse le 26 avril 1995 ⁽¹²⁾. L'ensemble des voitures correspondantes devrait être livré pour l'été 1997.

Une conception inspirée du TGV

Automotrices triples et voitures I11 sont conçues « dans le même moule », afin d'en rationaliser la construction et l'entretien. Leur conception s'inspire des TGV Eurostar « Transmanche » et Thalys « Paris-Bruxelles-Amsterdam/Cologne » tant pour les technologies embarquées que pour le confort intérieur. Ce dernier point a été jugé particulièrement important : la SNCB souhaite donner au

⁽¹²⁾ - remercions ici le service « Presse et Relations Publiques » de la SNCB, qui nous a fourni la documentation de base nécessaire à la rédaction de cet article de présentation des voitures I11.

voyageur le sentiment que son confort est aussi poussé sur les rames TGV que sur le matériel de service intérieur.

Les trois types de voitures I11

La commande porte sur 163 voitures, 36 de première classe offrant 60 places assises, 106 de 2ème classe offrant 80 places, et 21 voitures-pilote de 2ème classe (avec 58 places, fourgon à bagages, local de service pour le personnel du train et cabine de conduite permettant la réversibilité).

Toutes les voitures sont revêtues de la livrée qui avait été mise au point pour les automotrices « Break » série 03 portées à trois caisses : gris métallisé clair et foncé, rouge et bleu cobalt : les nouvelles teintes emblématiques de la SNCB.

Les innovations technologiques des voitures I11

Parmi les nouveautés techniques de ces voitures, nous en retiendrons quatre.

Les nouvelles voitures sont d'abord conçues de manière modulaire, de manière à réduire considérablement les coûts de maintenance et les temps d'immobilisation. Les modules concernent notamment le système d'air conditionné, généralisé sur le nouveau matériel, et les réservoirs chimiques de rétention liés aux toilettes. La même technique d'interchangeabilité a également été appliquée pour certains aménagements intérieurs : ainsi, plafonds ou parois intérieures peuvent être facilement démontés et ainsi plus efficacement nettoyés.

Les voitures I11 sont aptes à circuler à 200 km/h, une vitesse qui exige des systèmes de freinage plus performants. Les bogies ont été équipés de patins de frein magnétique, pour les cas de freinage d'urgence. En action, ceux-ci s'appliquent sur les rails et sont parcourus par un courant continu, afin d'accroître l'effort de freinage du train. De plus, chacun des essieux est équipé d'un système de freinage « ABS », qui contrôle automatiquement le roulement de l'essieu en freinage et prévient toute amorce d'enrayage.

Les appareillages électroniques gérant les divers équipements installés à bord mémorisent les diverses anomalies de fonctionnement, afin qu'elles

puissent être repérées au poste d'entretien grâce à un ordinateur portable. Une manière de faciliter la localisation du problème et son traitement.



Aménagement intérieur d'une voiture I11 de 2ème classe (photo SNCB)

Enfin, les convertisseurs statiques embarqués, fournis par GEC Alstom ACEC Transport, sont conçus pour pouvoir être alimentés par quatre niveaux de tension différents correspondant aux quatre réseaux ferroviaires sur lesquels ces voitures seront aptes à circuler : 3000 volts continu (SNCB), 1500 volts continu (Nederlandse Spoorwegen), 1500 volts alternatif 50 Hz (SNCF) et 1000 volts alternatif 16 Hz 2/3 (Deutsche Bahn AG). Ces convertisseurs doivent alimenter en courant basse tension les auxiliaires du véhicule comme la climatisation, l'éclairage, l'électronique de contrôle, les batteries... Ils délivrent une puissance totale en régime permanent de 40 kW, avec une sortie courant continu et une autre courant alternatif.

Le confort des voyageurs

La SNCB a voulu créer un matériel accueillant pour ses clients. Qu'on en juge.



**Détail de l'aménagement intérieur d'une voiture I11 de 2ème classe :
tablette rabattable et repose-pied pour les sièges en file (photo SNCB)**

Les sièges individuels sont enfin généralisés : trois de front en 1ère classe, quatre en seconde. 40 % de ceux-ci sont disposés en vis à vis, le reste en file. Chaque siège est recouvert d'une housse en tissu bleu en 2ème classe et de velours en 1ère classe : le tout est amovible afin de faciliter entretien et nettoyage. Chaque siège dispose aussi d'un dossier haut et d'un accoudoir. Les sièges disposés en file sont pourvus d'une tablette individuelle et d'un repose-pied. Le pas entre les sièges a été porté à 2 mètres dans les deux classes. En 1ère classe, les voyageurs disposeront en plus d'une liseuse individuelle. Enfin, 90 % des places sont désormais réservées au non fumeurs.

Les voitures sont entièrement climatisées et insonorisées. Les portes entre compartiments et plate-forme sont entièrement vitrées et à commande automatique.

L'information du voyageur a été totalement repensée. Visuellement, elle comprend deux « afficheurs » extérieurs, électroniques et lumineux, indiquant la destination finale du train : ceux-ci remplacent les traditionnelles plaques d'itinéraires. De plus, les voitures sont dotées de deux afficheurs intérieurs, des panneaux électroniques placés au dessus des portes d'accès à la plate-forme, qui indiqueront le prochain arrêt ainsi que des messages spéciaux comme l'amplitude d'un retard ou l'imminence du passage du minibar. Ce système est programmé : le chef de train choisit l'itinéraire de la rame à sa prise de service, et le système commande automatiquement les annonces des arrêts successifs en fonction des distances parcourues et de l'ouverture de portes extérieures. Le personnel peut en outre déclencher ponctuellement des messages standardisés stockés en mémoire, ou composer des messages non programmés à l'aide d'un clavier : on peut penser à l'indication de la température extérieure, de l'heure exacte, des correspondances, ou même de la vitesse de pointe du train !

Outre le classique signal d'alarme, et un système spécifique d'alerte incendie, chaque voyageur dispose d'un bouton d'appel lui permettant d'appeler le personnel du train. Une sonorisation classique complète cet ensemble visuel. Une cabine téléphonique publique est par ailleurs installée dans les voitures de 1ère classe.

Les voitures d'un même train sont reliées, non plus par les antiques soufflets, mais par une structure métallique articulée, imperméable et isolée acoustiquement et thermiquement. Cette formule permet de disposer d'un plancher quasi continu, gage d'un déplacement plus facile des voyageurs, du personnel du train... et du minibar.

L'accès aux personnes en fauteuil roulant a été amélioré. Certaines voitures (les voitures-pilote) disposent de deux sièges repliables, libérant un emplacement pour un fauteuil roulant, ainsi que d'une toilette appropriée.

Toutes les toilettes sont de type chimique : elles fonctionnent en circuit fermé, vu la grande vitesse autorisée pour les voitures I11 ; elles sont vidangeables à poste fixe et équipées d'un sèche-mains électrique et d'un lavabo, dont - luxe suprême - le robinet se met en marche ou s'arrête automatiquement selon que les mains de l'utilisateur s'en approchent ou s'en éloignent !



L'afficheur intérieur d'une voiture I11 de 2ème classe (photo SNCB)

Affectation des voitures I11

Aptes aux 200 km/h, les voitures I11 sont d'abord destinées à la relation Ostende - Bruxelles - Liège - Eupen. Dans l'avenir en effet, la section « classique » entre Bruxelles et Bruges sera aménagée pour permettre la pratique du 200 km/h. Entre Bierbeek et Bierset, sur la ligne de Liège, ces voitures emprunteront aussi la ligne nouvelle à grande vitesse dont la construction est prévue dans les prochaines années. Elles pourront être tractées par les nouvelles locomotives SNCB série 13 : la SNCB devrait passer commande de ce type de matériel cette année encore.

La SNCB destine aussi ces voitures à un autre axe très chargé de son réseau : Anvers - Bruxelles - Charleroi.

Dans un cas comme dans l'autre, l'existence des gares en cul-de-sac d'Ostende et d'Anvers justifie pleinement l'utilisation d'un matériel réversible.

En conclusion

Gageons que les voyageurs apprécieront ce nouveau matériel, qui offre un confort jusqu'ici inconnu en service intérieur.

Aussi, le matériel actuel risque de prendre un sacré coup de vieux... La SNCB ne devrait-elle pas songer à rénover l'intérieur de ses voitures et automotrices les plus récentes, comme les M4 ou les automotrices Break, dont le niveau de confort risquera de ne pas souffrir la comparaison avec les voitures I11 ?

Connaissez-vous le GTF asbl ?

Le GTF asbl regroupe toutes les personnes intéressées de près ou de loin par les chemins de fer. Apolitique, pluraliste et animé bénévolement, il soutient le rail belge, documente ses membres et organise des excursions ferroviaires en Belgique et à l'étranger afin de permettre à chacun de découvrir sous un jour nouveau des régions pourtant bien connues.

Le GTF asbl publie trimestriellement "Trans-fer", bulletin de liaison entre ses membres, qui se veut un reflet de l'actualité ferroviaire belge. Des numéros hors série et spéciaux de *Trans-fer* sortent régulièrement de presse et contiennent des études plus complètes d'histoire ou d'actualité ferroviaire belge.

Numéros hors série et spéciaux parus au 15/05/95

- Les voies ferrées oubliées de la banlieue de Mons (*épuisé*)
- Aspects ferroviaires du pays de Chimay (*épuisé*)
- Tous les chemins mènent à Anvers (*épuisé*)
- Histoire des moyens de transport dans la vallée de l'Ourthe (*épuisé*)
- Le pays de Herve en train, tram et trolleybus (*épuisé*)
- Promenade ferroviaire en Hainaut (*épuisé*)
- Musée des transports en commun du pays de Liège
- Le rail en Gaume (*épuisé*)
- Aspects ferroviaires du pays de Charleroi
- Le chemin de fer de l'Ourthe et de l'Ambève (*épuisé*)
- Le Fagnard (histoire de la ligne internationale Trois-Ponts - Jünkerath)
- Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières
- Rallye d'autorails dans l'Entre-Sambre-et-Meuse (*épuisé*)
- Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith
- Athus - Meuse, an 2000 (*épuisé*)
- Les frontières électriques de la SNCB
- Électrification Gouvy - Troisvierges
- Trans-fer spécial n°1 (9 articles) (*épuisé*)
- Trans-fer spécial n°2 (Charleroi - Mariembourg - Vireux-Molhain et ses antennes)
- Trans-fer spécial n°3 (10 articles)
- Trans-fer spécial n°4 (Trains oubliés de La Panne à Losheimergraben)
- Trans-fer spécial n°5 (St-Ghislain - Quiévrain - les voitures K4 et I11)

Autres éditions du GTF asbl

- Les Tramways au pays de Liège
 - * tome 1 (les tramways urbains) (*épuisé*)
 - * tome 2 (tramways vicinaux de la province de Liège)
- Carte des voies ferrées de Belgique
- Carte du réseau ferroviaire des Fagnes belges
- Aide-Mémoire ferroviaire n°1 (*épuisé*)
- 50 ans de transport voyageurs à la SNCB (2 tomes, en collaboration avec l'ARBAC)
- Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV
- Histoire du chemin de fer Landen - Statte, par D. FUNKEN et C. LAMBY
- Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise et de la ligne Marbehan - Virton - Montmédy
- Le trolleybus à Liège, par J. BRAIVE, J. EVRARD et R. MARGANNE
- Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen, sous la direction de R. MARGANNE
- Suggestions pour une thématique philatélique, les chemins de fer (t.1) par M. CONSTANT
- J'étais machiniste, par H. SCAILLET

Toutes nos éditions sont disponibles par correspondance, de même que des articles publiés par d'autres associations et mis à la disposition de nos membres par notre service "Distribution". **Tout renseignement complémentaire, catalogue d'éditions, conditions d'affiliation vous sont envoyés bien volontiers et sans engagement. Ecrivez nous à GTF asbl-Secrétariat, B.P. 191, B-4000 LIEGE 1 (joignez un timbre-poste pour lettre pour la réponse ou un coupon-réponse international).**



Ci-dessus : sur le quai de la gare frontalière de Quiévrain..., sur fond de signaux à palettes (photo M. Van Ussel - 14.11.84)

Ci-dessous : voiture I11 de 2e classe tête de série (doc. SNCB)



EDITIONS



a.s.b.l.

GRUPEMENT BELGE
POUR LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION TOURISTIQUE
DU TRANSPORT FERROVIAIRE

B.P. 191 B-4000 LIEGE 1