



SNCB

LE RAIL 10 MAI 2006

BRUXELLES - LIÈGE

DES TRAINS À VAPEUR AU TGV • Roland Marganne

Le 10 décembre dernier, on inaugurerait la ligne nouvelle n°2 Louvain - Ans. Le deuxième maillon du réseau à grande vitesse belge était ainsi mis en service, cinq ans après l'ouverture complète de la ligne Lembeek - Wannehain-frontière, permettant de joindre Bruxelles à Paris en 1h25.

Certes, la ligne Louvain - Ans n'est qu'une étape dans la création de la liaison rapide Bruxelles - Allemagne.

Les travaux de quadruplement des voies entre Bruxelles et Louvain ne seront terminés que fin 2005, comme d'ailleurs la section Chênée - Walhorn, à la frontière allemande. Il faudra aussi attendre la fin des travaux de reconstruction de la gare de Liège-Guillemins, à l'horizon 2006.

Mais entre-temps, grâce à son caractère « mixte », la ligne Louvain - Ans, qui longe l'auto-route E 40, profite déjà à tous les clients liégeois de la SNCB : les TGV y circulent à 300 km/h tandis que les trains IC Ostende - Eupen la parcourent à une vitesse

de 200 km/h. C'est là une grande première pour nos chemins de fer: des trains du service intérieur dépassent les 160 km/h en exploitation courante pour la première fois de leur histoire.

Nous voilà bien loin des « chars à bancs » des temps héroïques qui parcouraient la centaine de kilomètres séparant la capitale de la cité ardente en une demi-journée !



SNCB/MOTIVIL

QUAND LA CRÉATION DE LA LIGNE BRUXELLES – LIÈGE DÉPEND... DU PORT D'ANVERS

Dès les premiers jours de la Révolution belge de 1830, le gouvernement provisoire fut confronté au danger de voir les communications de la Belgique avec la mer par l'Escaut interrompues étant donné l'hostilité des Pays-Bas. Il étudia alors la possibilité d'établir des «chemins ferrés», comme en Angleterre. Il s'agissait en priorité de rétablir les communications entre le Rhin et l'Escaut, devenues impossibles par les eaux intérieures néerlandaises.

Deux jeunes ingénieurs des Ponts et Chaussées, Simons et De Ridder, développèrent divers projets de communication entre le port d'Anvers et Cologne. Pour des raisons politiques et économiques (rentabiliser la ligne en passant par des régions florissantes au point de vue agricole comme le Brabant ou en cours d'industrialisation comme le pays de Liège, la région d'Aix-la-Chapelle ou Eschweiler en Prusse), le tracé définitif fut fixé d'Anvers à Cologne par Malines, Tirlemont, Waremme, Liège, Verviers, Aix-la-Chapelle, Stolberg et Eschweiler. Le passage par Malines donnait par ailleurs toutes facilités pour établir un embranchement vers Bruxelles : la ligne de chemin de fer ainsi établie faisait la jonction entre la capitale et Anvers, le pays de Liège ainsi que l'Allemagne, avec un trafic voyageurs et marchandises intéressant.

Le 5 mai 1835, le premier embranchement, Bruxelles-Malines, était ouvert au trafic. Un an plus tard, la ligne était ouverte jusqu'à Anvers. En 1838, la «ligne de l'est» était posée jusqu'à Ans, puis jusqu'à Liège le 1^{er} mai 1842. Enfin, en 1843, la frontière prussienne était atteinte à Herbesthal, faisant de la liaison Liège - Cologne le premier chemin de fer transeuropéen.

Le trajet ne manquait pas de pittoresque. Il y avait même un tunnel... précisément entre Roosbeek et Kumtich : il devait mesurer entre 800 et 930 mètres. Son percement parut inutile à certains au point qu'il devint sujet à plaisanterie : c'était, prétendait-on « pour faire comme les Anglais ». Toujours est-il qu'il surprenait les voyageurs, comme un chroniqueur de l'époque le raconte : *Les talus s'élèvent, nous allons passer sous le tunnel de Kumtich. Le train entre dans cette caverne comme une épée dans un fourreau. La voie est simple, la voûte n'a que la largeur et la hauteur nécessaire pour le passage des voitures, et si vous vous avisiez de vous pencher un peu trop au dehors, la muraille de brique vous briserait la tête comme une râpe. Un bruit épouvantable se répercute sous cette voûte étroite comme celui de mille tonnerres. Au milieu d'une obscurité plus profonde que la nuit, et dont les ténèbres sont éclairées de temps en temps par la lueur rougeâtre des charbons ardents qui tombent du foyer, vous vous sentez entraîné par une impétueuse vitesse, qui semble vous plonger dans un abîme infini, au fond des entrailles de la terre. Mais tout cela ne dure qu'un instant, le jour revient, le tunnel est franchi en trois minutes. Regardez derrière vous, avant que la courbe vous en masque la vue : le souterrain vomit une immense et épaisse fumée, qui pourrait au besoin donner une image satisfaisante de l'entrée des enfers.*

Notons que ce tunnel eut une existence éphémère : il s'effondra le 21 janvier 1845 et fut remplacé par une tranchée.

À Tirlemont, un arrêt prolongé permettait le réapprovisionnement de la locomotive en eau et en combustible. Mais il fallait la plupart du temps changer de machine, à tel point que le règlement d'exploitation prévoyait la présence d'une locomotive de réserve sous pression. À Ans, dans l'attente d'une solution pour descendre à Liège, il fallait emprunter un

La création de la ligne Bruxelles-Liège a été dictée par l'impérieuse nécessité de rétablir des communications entre le Rhin et l'Escaut.

En 1838, les premiers convois effectuaient le trajet Bruxelles - Malines - Ans en s'arrêtant à Malines, Louvain, Tirlemont, Landen et Waremme. Il n'y avait que trois trains par jour avec quatre classes de voitures construites par des fabricants de carrosses ! Chaque train était ainsi composé de berlines (deux compartiments séparés par un couloir central), de diligences (sur le modèle routier bien connu...), de chars à banc couverts et de wagons découverts. Il fallait avoir le temps car le voyage durait une bonne demi-journée mais le train offrait un confort meilleur que les diligences... et un déplacement plus sûr : les bandits de grand chemin sévissaient encore en ces temps héroïques...

omnibus du pavé à traction chevaline. La desserte, confiée au secteur privé, était aléatoire : au lieu de se partager les différents quartiers de la ville, les cochers se faisaient concurrence, parcouraient successivement tous les quartiers et mettaient plus de deux heures pour arriver à destination : le voyageur allait plus vite à pied !

Finalement, dès le 1^{er} mai 1842, les trains furent tirés entre Liège et Ans par des câbles, mus par une machinerie fixe à vapeur, située en gare du Haut-Pré, selon les plans d'Henri Maus. L'effort de traction était transmis aux trains montants par un wagon spécial, muni d'une pince dont les mâchoires saisissaient le câble moteur. Cette installation originale des

BRUXELLES-LIÈGE

LE RAIL 12 MAI 2003



SNCF/DAMONIL

- plans inclinés d'Ans resta en service jusqu'en 1871, date à laquelle la puissance des locomotives à vapeur permit de s'en passer.

Par ailleurs, il fallut attendre 1867 pour éviter le détour par Malines et disposer d'une relation plus directe entre Bruxelles et Liège, grâce à la construction de la section Bruxelles-Nord - Louvain sur son tracé actuel. La ligne joignant la capitale à la cité ardente mesurait désormais 98,9 km. C'est de cette époque que date la mise en ligne systématique de trains entre Liège et la gare du Nord de Bruxelles, établie en ce temps-là place Rogier. Le trajet durait encore quelque quatre heures, tant les performances des locomotives étaient limitées et la vitesse des trains faible : un bon 40 km/h...

Au début du XX^e siècle, les progrès de la traction vapeur permirent cependant une diminution significative des temps de parcours sur une ligne désormais numérotée « 36 » : ainsi, les trains internationaux les plus rapides parcouraient la ligne en 1h30. Les convois du service intérieur avec arrêts intermédiaires dans les gares importantes, mettaient encore deux heures...

L'ENTRE-DEUX-GUERRES : HORAIRES CADENCÉS ET NOUVEAUX PROGRÈS

Dès la fin de la Première Guerre mondiale, les besoins en mobilité s'accrurent, notamment à la suite du développement de l'administration bruxelloise, dans une Belgique encore très centralisée. La technique ferroviaire de l'époque était orientée vers la machine à vapeur : on évoquait déjà la

traction électrique, mais essentiellement pour résoudre des difficultés ponctuelles d'exploitation, comme la circulation sur des lignes de montagne ou la desserte des banlieues des grandes villes : l'expérience belge de l'électrification de la ligne suburbaine Bruxelles - Anvers en 1935 correspondait parfaitement à ce concept.

La SNCB exploita donc toutes les potentialités des locomotives à vapeur sur la ligne Bruxelles - Liège. En 1925, elle mit en service des «trains-blocs», comme d'ailleurs entre Bruxelles, Ostende, Charleroi ou Mons : des trains à composition fixe, avec voitures à bogies, où la réservation était obligatoire, vu le nombre limité de places. Sans arrêt entre Bruxelles et Liège, ces trains parcouraient l'étape en 1h12, un temps de parcours similaire aux internationaux de luxe, tels que le *Pullman* Ostende - Cologne.

L'étape suivante fut la démocratisation de la vitesse et l'organisation d'un service cadencé entre Bruxelles-Nord et la cité ardente, à partir du 22 mai 1937. La SNCB avait même uniformisé l'heure de départ dans les deux grandes gares, à l'heure « ronde ». La durée du trajet - sans arrêt intermédiaire - était fixée à 75 minutes, dans le sens Bruxelles - Liège, 72 minutes dans le sens opposé. Bon nombre de ces trains, dont la vitesse maximale était fixée à 90 km/h - un «standard» pour l'époque - avaient Verviers-Central pour destination ou pour origine. Pour ce nouveau service, la SNCB avait réservé son meilleur matériel : des voitures «flambant neuves» métalliques et à bogies de type « K 1 », remorquées

par des locomotives à vapeur type 10 - puis 1 - de Schaerbeek, des type 10 de Liège et des type 7 de Herbesthal. Quant à la relation Bruxelles-Nord - Liège-Guillemins en une heure exactement, elle fut finalement créée - après bien des attermolements - le 15 mars 1940, et encore... pour une seule paire de trains : le célèbre 390 (départ à 8h30 de Bruxelles - Nord, arrivée à Liège-Guillemins à 9h30) et le 393 (départ de Liège-Guillemins à 17h30, retour à Bruxelles-Nord à 18h32). Cette fois, la traction était assurée par une locomotive à vapeur carénée type 12... question d'image sans doute, afin de contrebalancer un nouveau service créé entre Bruxelles et Ostende, et assuré lui aussi en une heure. Pour la première fois, la vitesse de deux trains était portée à 120 km/h sur la ligne 36.

LA SECONDE GUERRE MONDIALE : UNE PÉRIODE NOIRE

La destruction des ponts du Val-Benoît à la sortie de Liège-Guillemins côté Verviers le 31 août 1939 et l'état de guerre dès le 3 septembre mirent à mal l'exploitation de l'artère Bruxelles - Liège - Verviers. Tous les internationaux disparurent, à l'exception d'une paire de trains Bruxelles - Cologne. Quant aux quelques convois venus de Bruxelles qui dépassaient Liège dans la direction de Verviers, ils étaient détournés par la nouvelle ligne Voroux - Kinkempois, avec arrêt à Angleur...

Après l'invasion du 10 mai 1940, trois paires de relations directes furent maintenues par l'occupant entre Bruxelles et Liège : c'était des trains internationaux qui s'arrêtaient à Louvain.

cours directs pour locomotives à vapeur type 1 ou 10 transformées restaient de 69 à 75 minutes selon le tonnage remorqué dans le sens Bruxelles-Nord - Liège-Guillemins, et de 71 à 74 minutes dans l'autre sens.

Les performances de la traction à vapeur plafonnaient... Seule l'électrification pouvait apporter une amélioration radicale de la desserte. Son principe fut adopté pour Liège - Bruxelles, en même temps que pour les liaisons vers Gand et le littoral, et la ligne du Luxembourg. En outre, la mise en service de la jonction Nord-Midi à Bruxelles en 1952 allait permettre la création d'une des plus importantes épines dorsales du réseau : la liaison directe Ostende - Gand - Bruxelles - Liège - Herbesthal, reportée à Welkenraedt en 1966 et étendue à Eupen en 1984.

Les travaux d'électrification furent - comme généralement - l'occasion d'un remaniement en profondeur des installations fixes pour améliorer le trafic. Outre la suppression de passages à niveau, la SNCB dut prévoir l'espace suffisant pour tendre les caténaires au-dessus des voies. Elle décida aussi d'abaisser les fils de contact de 5,50 mètres à 5,10 mètres en pleine voie. C'est aussi sur la ligne 36 qu'apparut, pour la première fois, la signalisation dite « de contre-voie » : les installations permanentes de contresens y furent généralisées.

À Zaventem, le saut-de-mouton vers l'aéroport fut achevé dès août 1954, permettant une desserte de l'aéroport par chemin de fer : une grande première européenne ! D'importants aménagements furent par ailleurs réalisés à Schaerbeek, Zaventem, Kortenberg, Louvain - dont la marquise de gare fut démolie au cours du second trimestre 1953

Seule l'électrification de la ligne pouvait apporter une amélioration radicale de la desserte et réduire les temps de parcours.

Le débarquement en Normandie et la libération n'arrangèrent guère les choses - au point de vue ferroviaire s'entend - : tous les trains prévus à l'horaire étaient devenus facultatifs. Quant au temps de parcours, il était aléatoire, compte tenu des destructions causées par la guerre aux installations fixes.

L'APRÈS-GUERRE ET L'ÉLECTRIFICATION : UNE AMÉLIORATION DÉCISIVE

La normalisation de l'exploitation du réseau - vers 1949 - n'apporta pas de changement significatif dans la durée du voyage ferroviaire entre Bruxelles et Liège. Les temps de par-

- avec deux nouveaux ponts au sud de la gare, pour mieux séparer les courants de trafic des lignes 36 pour Liège et 139 vers Wavre et Ottignies. D'autres remaniements de voie intervinrent à Tirlemont, Landen, Waremme, Ans et même... Liège-Haut-Pré, dont les voies locales - un luxe suprême - furent électrifiées.

La ligne électrifiée fut mise en service en deux étapes : Bruxelles-Nord - Louvain le 17 octobre 1954 et Louvain - Liège-Guillemins un an plus tard, le 1^{er} octobre 1955. Des sous-stations avaient été construites à Louvain, Landen et ...

BRUXELLES-LIÈGE

LE RAIL 14 MAI 2003



PHOTOS : R. MARGANNE

▲ Locomotive à vapeur type 12

- Voroux, ainsi que des postes de sectionnement à Kortenberg, Tirlemont et Waremme.

Dès 1955, un service cadencé fut généralisé entre Bruxelles et Liège, grâce à deux relations par heure. La première était assurée par un train direct Ostende - Bruxelles - Liège avec un temps de parcours limité à 61 minutes entre Bruxelles-Nord et Liège-Guillemins. Il était remorqué par une locomotive type 122 (future série 22) et équipé de voitures type «K» qui subsistèrent sur la ligne pendant près de vingt-cinq ans. La seconde était assurée, en une heure quart, par des automotrices électriques doubles - construites en 1954 et 1955 - selon le régime des semi-directs. Qui se souvient encore qu'à Landen, le fractionnement des trains vers Liège et Hasselt était impossible à l'époque à cause de la configuration des voies ? La bifurcation des deux lignes se trouvait côté Tirlemont et le bâtiment de gare était coincé entre elles. La bifurcation vers Hasselt ne fut reportée en aval qu'à partir du 28 mai 1967, permettant une liaison sans changement de train entre Bruxelles, Hasselt ou Liège : un dispositif toujours en vigueur aujourd'hui...

BRUXELLES - LIÈGE À 140 KM/H...

Quant à la vitesse des trains électriques, elle fut améliorée progressivement. Elle fut d'abord relevée à 120 km/h de Schaerbeek aux abords d'Ans : seule, subsistait la réduction permanente à 90 km/h, dans la grande courbe qui précède, côté Bruxelles, la formation de Louvain. Finalement, c'est le 5 mai 1959 que la vitesse de référence fut relevée de 120 à 140 km/h, avec création d'une zone de ralentissement permanent à 120 km/h à la traversée de Tirlemont.

Les horaires furent alors calculés sur la base de trains directs de 550 tonnes à 140 km/h avec un temps de parcours de 60 minutes entre Bruxelles et Liège (58 minutes dans l'autre sens). En pratique, cette vitesse était rarement atteinte : ni les locomotives type 122 ni les automotrices électriques ne le permettaient. Bien que certaines d'entre elles, construites en 1955, aient été conçues pour l'atteindre, elles furent vite remises au type pour permettre leur interchangeabilité avec les autres types d'automotrices du parc.

Il fallut attendre l'apparition des locomotives quadritension série 16 en 1966 pour atteindre la vitesse de 140 km/h entre Bruxelles et Liège avec des trains internationaux. Les trains du service intérieur, eux, bénéficièrent de la mise en service des locomotives série 27 dès 1981. Entre 1970 et 1998, le temps de parcours oscillait entre 57 et 59 minutes pour des trains lourds de 650 tonnes. Puis, il fut porté provisoirement à 1h09 à la suite des travaux de quadruplement de la ligne entre Bruxelles et Louvain et aux raccordements de la future ligne à grande vitesse n°2 à Louvain et à Ans.

Quant au matériel voyageurs, il fut petit à petit modernisé : les automotrices, voitures K et automotrices électriques doubles furent progressivement remplacées par des voitures M4, puis I 11, des automotrices « Break », puis les plus récentes du parc le week-end...

15 DÉCEMBRE 2002 : UNE NOUVELLE ÈRE COMMENCE

La date du 15 décembre 2002 est le prélude à une desserte de l'artère Bruxelles - Liège digne du XXI^e siècle. Les trains internationaux sont désormais assurés par des rames TGV et ICE, les trains IC Ostende - Eupen par des rames réversibles de voitures I 11 tractées par des locomotives série 13. Certes, le gain de temps du parcours actuel entre Bruxelles et Liège est encore faible (6 minutes), les horaires étant encore pénalisés par les travaux délicats entrepris entre Bruxelles et Louvain.

Lorsque ceux-ci seront terminés, à l'horizon 2005, les Liégeois disposeront d'une quadruple voie d'Ans à Bruxelles et pourront se rendre dans la capitale à 200 km/h, en moins de 50 minutes. Quant aux TGV et autres ICE 3, ils réaliseront des performances meilleures encore...

En quelque 160 ans, le temps de parcours par chemin de fer entre Liège et Bruxelles aura ainsi été réduit de trois quarts...

■