

Athus-Meuse
An 2000

EDITIONS



a.s.b.l.

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



transfer

périodique trimestriel – Liège X

numéro hors série – périples ferroviaires

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

Sommaire

Athus - Meuse, an 2000	3
L'Athus - Meuse, une photographie de la ligne en 1992 par Michel Van Ussel	9
Etapes de la modernisation et de l'électrification de l'axe Athus - Meuse entre 1992 et 1998 par Roland Marganne	23
Varia par Roland Marganne	37

Colophon

Ce numéro hors série de Trans-Fer a été publié à l'occasion d'un voyage organisé par le GTF asbl en train spécial entre Libramont, Athus et Autelbas le samedi 25 juillet 1992. Le GTF asbl remercie toutes les personnes qui ont collaboré bénévolement à l'élaboration de cette édition.

Management : J. Renard

Cartographie : G. Close

Iconographie : J. Bazin, J. Braive, B. Dieu, D. Funken

Coordination et réalisation : R. Marganne et M. Van Ussel

Edition

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

Copyright : GTF asbl, juillet 1992
Des presses de l'imprimerie Polyprint sprl à Sclessin - Liège
Dépôt légal à la parution
Editeur responsable : R. Marganne, rue Ambiorix, 75, Liège

Athus-Meuse An 2000

GTF asbl

Les méandres d'un dossier

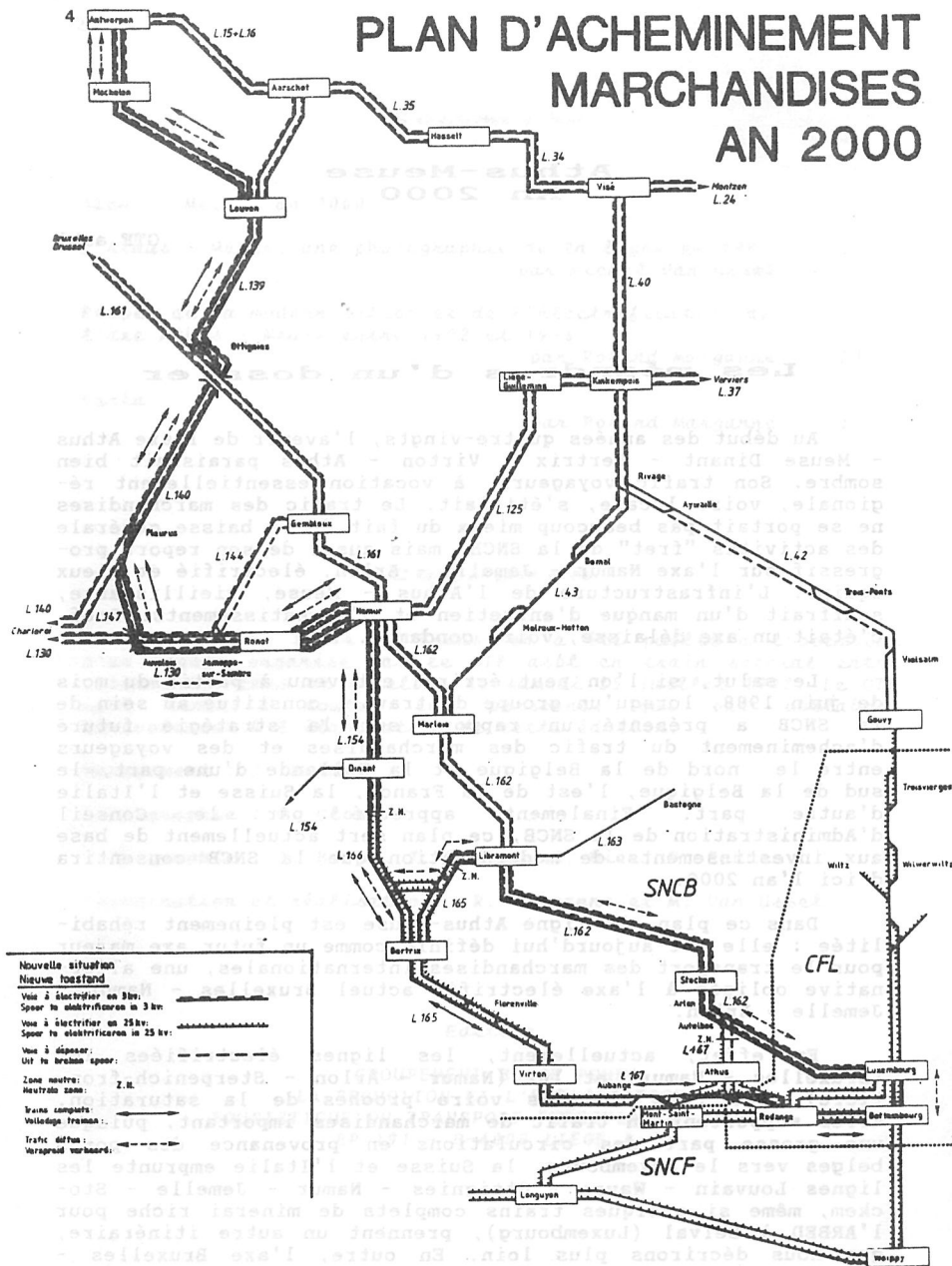
Au début des années quatre-vingts, l'avenir de l'axe Athus - Meuse Dinant - Bertrix - Virton - Athus paraissait bien sombre. Son trafic voyageurs, à vocation essentiellement régionale, voire locale, s'étiolait. Le trafic des marchandises ne se portait pas beaucoup mieux du fait de la baisse générale des activités "fret" de la SNCB, mais aussi de son report progressif sur l'axe Namur - Jemelle - Arlon, électrifié et mieux équipé. L'infrastructure de l'Athus - Meuse, vieillissante, souffrait d'un manque d'entretien et d'investissements. Bref, c'était un axe délaissé, voire condamné...

Le salut, si l'on peut écrire, est venu à partir du mois de juin 1988, lorsqu'un groupe de travail constitué au sein de la SNCB a présenté un rapport sur la stratégie future d'acheminement du trafic des marchandises et des voyageurs entre le nord de la Belgique et la Hollande d'une part, le sud de la Belgique, l'est de la France, la Suisse et l'Italie d'autre part. Finalement approuvé par le Conseil d'Administration de la SNCB, ce plan sert actuellement de base aux investissements de modernisation que la SNCB consentira d'ici l'an 2000.

Dans ce plan, la ligne Athus-Meuse est pleinement réhabilitée : elle est aujourd'hui définie comme un futur axe majeur pour le transport des marchandises internationales, une alternative obligée à l'axe électrifié actuel Bruxelles - Namur - Jemelle - Arlon.

En effet, actuellement, les lignes électrifiées 161 (Bruxelles - Namur) et 162 (Namur - Arlon - Sterpenich-frontière) sont très chargées voire proches de la saturation. Elles supportent un trafic de marchandises important, puisque une grosse part des circulations en provenance des ports belges vers le Luxembourg, la Suisse et l'Italie emprunte les lignes Louvain - Wavre - Ottignies - Namur - Jemelle - Stockem, même si quelques trains complets de minéral riche pour l'ARBED à Belval (Luxembourg), prennent un autre itinéraire, que nous décrirons plus loin. En outre, l'axe Bruxelles - Luxembourg supporte un trafic voyageurs intérieur assez dense (deux trains "IC" et un train "L" par heure entre Bruxelles et Namur, un "IC" par heure jusqu'à Luxembourg, un train "L" à l'heure jusqu'à Ciney et un train "L" toutes les deux heures jusqu'à Arlon). De plus, il achemine tous les trains express

PLAN D'ACHEMINEMENT MARCHANDISES AN 2000



vers Luxembourg, Bâle, la Suisse et l'Italie. La vitesse de référence de la ligne Bruxelles - Luxembourg est actuellement fixée à 130 km/h, une valeur bien peu compétitive par rapport au réseau routier, représenté aujourd'hui par une autoroute toute récente et la route nationale n°4, dotée de quatre bandes de circulation. Le temps de parcours d'un IC Bruxelles - Luxembourg est actuellement de 2h40, quand le train "fait" l'heure, ce qui n'est pas évident vu l'encombrement actuel de la ligne et les correspondances à assurer. Ces performances sont insuffisantes pour ramener à la SNCB une clientèle voyageurs de qualité : le projet consiste à élever la vitesse de référence à 160 km/h de Bruxelles à Ciney et à 140 km/h au delà vers Luxembourg. Dans cette perspective, il faut absolument débarrasser cet axe du trafic des marchandises, pour le spécialiser à celui des voyageurs.

Nous venons de l'écrire, les trains de minerai riche en provenance du port d'Anvers et à destination de l'ARBED à Belval suivent actuellement un autre itinéraire. Ils quittent l'itinéraire "classique" à Ottignies, et empruntent la ligne 140 vers Fleurus et Charleroi (Sud), puis la 130 vers Tamines et le triage namurois de Ronet. De là, ils sont dirigés vers la ligne Athus-Meuse par Dinant, Bertrix, Virton et Athus, d'où ils entrent au Grand-Duché, après rebroussement, via Rodange. Mais les installations des lignes non électrifiées 166 (Dinant - Bertrix) et 165 (Bertrix - Virton - Athus) sont obsolètes et nécessitent une remise à niveau urgente et fort coûteuse.

Résurrection de l'axe Athus - Meuse

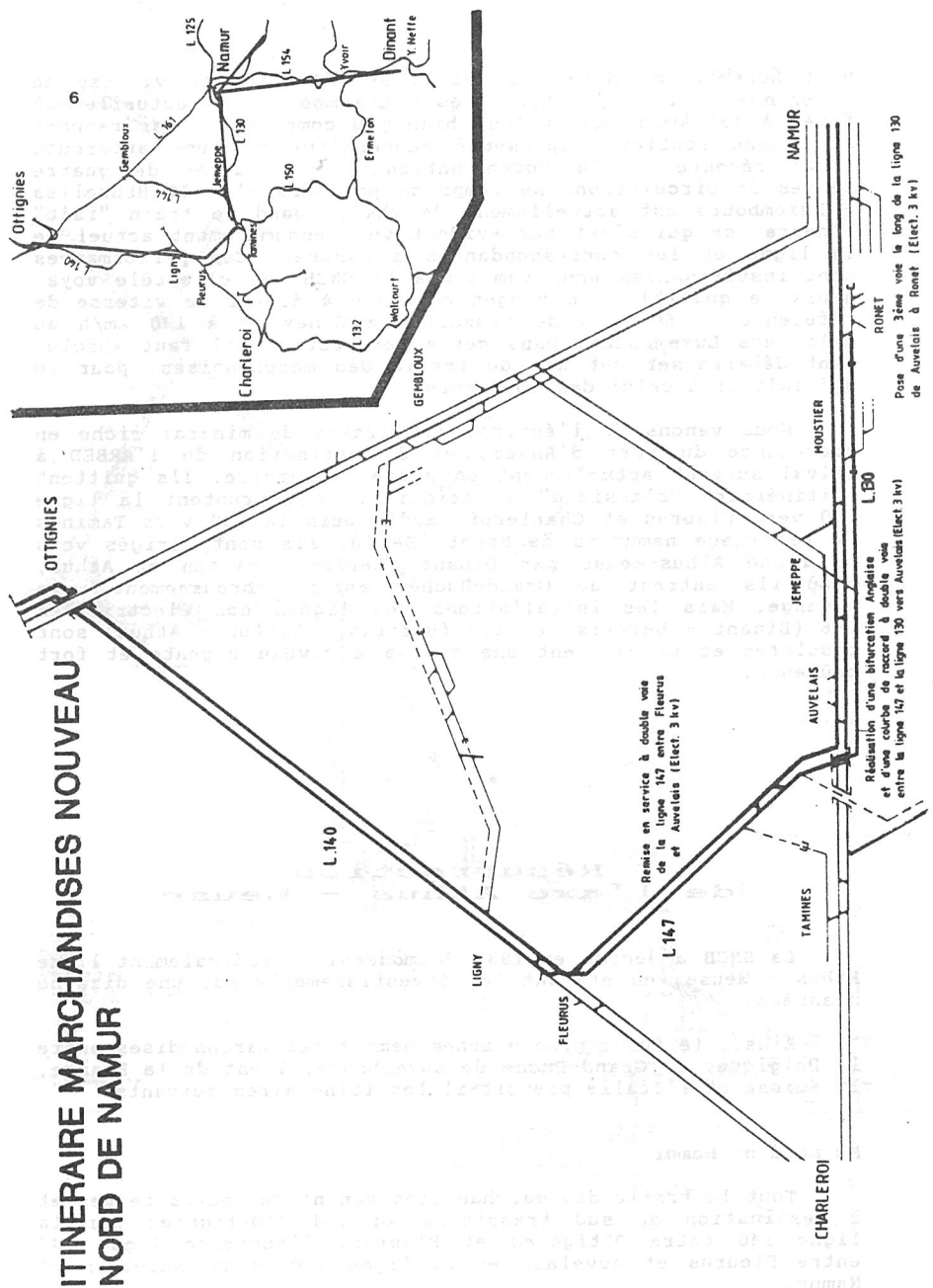
La SNCB a décidé en 1988 de moderniser radicalement l'axe Athus - Meuse, en étalant les investissements sur une dizaine d'années..

Ainsi, le futur plan d'acheminement des marchandises entre la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg, l'est de la France, la Suisse et l'Italie prévoit-il les itinéraires suivants.

Au nord de Namur

Tout le trafic des marchandises venant des ports belges et à destination du sud transitera au sud d'Ottignies par la ligne 140 entre Ottignies et Fleurus, l'ancienne ligne 147 entre Fleurus et Auvélais et la ligne 130 entre Auvélais et Namur.

Cet itinéraire nouveau implique les travaux suivants :



- a) la remise en service à double voie et l'électrification en 3000 V de la ligne 147 de Fleurus à Tamines (1)
- b) la création d'une courbe de raccord à double voie avec saut-de-mouton entre la ligne 147 et la ligne 130 vers Auvélais, à Tamines
- c) la pose d'une troisième voie électrifiée le long de la ligne 130 entre Tamines et la gare "marchandises" namuroise de Romet.

Au sud de Namur

La SNCB fera transiter tout le trafic des marchandises par l'Axe Athus-Meuse entre Namur et Bertrix via Dinant. Au sud de Bertrix, tous les trains de marchandises à charge complète transiteront par les lignes 165/167 (via Virton) vers Rodange et la gare de triage luxembourgeoise de Bettembourg, tandis que les trains du trafic diffus bifurqueront à Bertrix vers la ligne 165 jusqu'à Libramont, puis la ligne 162 pour accéder à la gare de triage arlonnaise de Stockem.

Ce schéma permet la spécialisation complète de la ligne 162 au trafic des voyageurs entre Namur et Libramont. Au sud de Libramont, la ligne 162 est libérée de tous les trains complets de marchandises.

Ces itinéraires nouveaux impliquent les dispositions suivantes :

- a) maintien de la double voie de Namur à Dinant
- b) ligne 166 Dinant - Bertrix : maintien de la double voie,
- c) réalisation d'une courbe de raccord à Bertrix entre les lignes 166 et 165 pour éviter le changement de front des trains de trafic diffus à Bertrix
- d) maintien de la double voie de la ligne 165 de bout en bout jusqu'à Athus, pour optimiser son débit.
- e) réalisation, au départ d'Aubange, d'une courbe de raccord à voie unique vers la ligne 9 des CFL en direction de Rodange pour éviter le changement de front des trains à Athus.
- f) mise à simple voie de la ligne 167 Y Autelbas - Athus, maintenue en service notamment comme itinéraire de secours en cas d'interception de la ligne 162 Namur - Arlon - Luxembourg, mais aussi pour permettre un accès des locomotives de remorque de l'axe Athus-Meuse vers leur atelier d'entretien situé à Stockem près d'Arlon.
- g) assainissement des plates-formes instables des lignes 162 et Athus-Meuse

(1) - avec simplification corrélative des installations actuelles de la ligne 144 Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre, qui serait mise à simple voie, et spécialisée au trafic "local".

h) amélioration de la signalisation sur l'Athus-Meuse sur base d'un nouveau système utilisant les fibres optiques et les compteurs d'essieux

Le mode de traction

Au nord de Namur, l'électrification du nouvel axe "marchandises" s'imposait en 3000 volts courant continu, vu que la quasi totalité des lignes adjacentes était déjà équipée de ce type de courant.

Au sud de Namur, la SNCB a longuement hésité. Certes, la ligne Namur - Dinant était-elle électrifiée en 3000 volts courant continu. Fallait-il électrifier tout le complexe situé au sud de Namur, et selon quelle tension d'alimentation ? Après avoir envisagé l'utilisation de nouvelles locomotives diesel de 4000 CV sur l'Athus-Meuse, la SNCB a finalement conclu que l'électrification était la solution d'avenir : pour la première fois de son histoire, elle a néanmoins opté pour le courant alternatif monophasé (25 kV 50 Hz) qui permet de fortes économies dans le dimensionnement des sous-stations et dans l'armement de la caténaire. Cette solution impliquera évidemment la construction et la mise en service de locomotives bi-courant aptes à circuler sur tout le réseau belge.

Il est temps, nous semble-t-il, de faire le point sur l'évolution de l'axe Athus - Meuse jusqu'à l'an 2000, d'après les dernières informations reçues de la SNCB. Tel est le modeste objet de ce numéro hors série de notre revue périodique.

La rédaction de Trans-Fer.



L'ATHUS - MEUSE Une photographie de la ligne en 1992

par Michel Van Ussel

L'axe "Athus-Meuse" est actuellement en pleine mutation : il semble intéressant d'en établir un état des lieux, ne serait-ce que pour mettre en lumière le sous-équipement et la vétusté de certaines de ses installations, et de mesurer ainsi plus aisément le chemin qui reste encore à parcourir pour en faire un axe ferré performant.

L'Athus-Meuse résulte en réalité de la juxtaposition de nombreuses sections de ligne aux caractéristiques techniques parfois très différentes, non seulement du point de vue profil, mais aussi du point de vue équipement (mode de traction, signalisation, etc).

La description de la ligne que vous lirez ci-dessous a été réalisée du Nord vers le Sud : c'est souvent ainsi en effet que l'on découvre l'Athus-Meuse pour la première fois...

* * *

La superstructure, tronçon par tronçon

Namur - Dinant

Premier chaînon : la section Namur - Dinant de la ligne 154. Sa récente électrification en 3000 volts courant continu ⁽¹⁾ a suffisamment contribué à sa publicité ; il est donc inutile d'y revenir, sinon pour signaler que ce nouvel équipement ne sert actuellement qu'aux trains du service voyageurs : tout le trafic des marchandises reste assuré en traction diesel, un relais de machines électriques/diesel à Dinant étant superfétatoire. Rappelons aussi que la voie de la section Namur - Dinant a été quasi intégralement renouvelée, et que la signalisation lumineuse y est performante, avec des prises de contre-voie à Jambes-Nord, Lustin et Yvoir. Ces possibilités

⁽¹⁾ la mise en service de la traction électrique (3 kV continu "standard" de la SNCB) sur la ligne Namur - Dinant a eu lieu le 27 mai 1990.

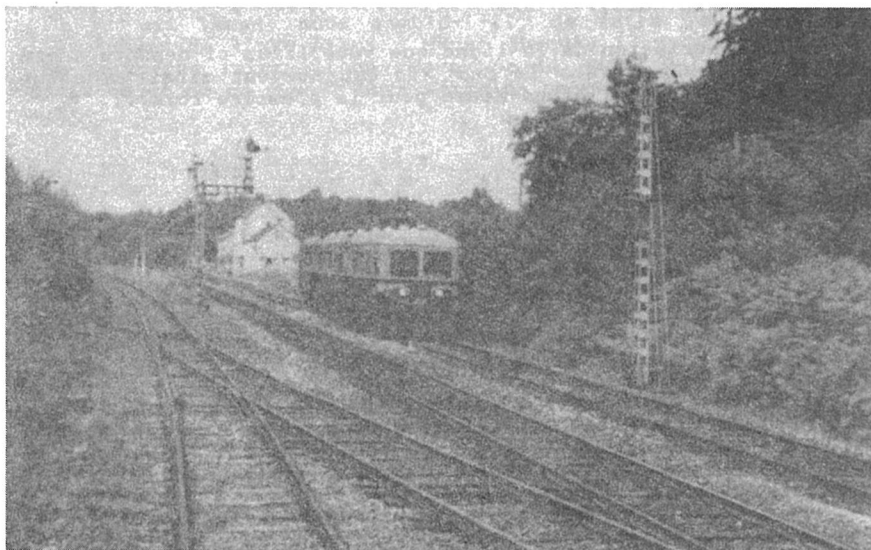
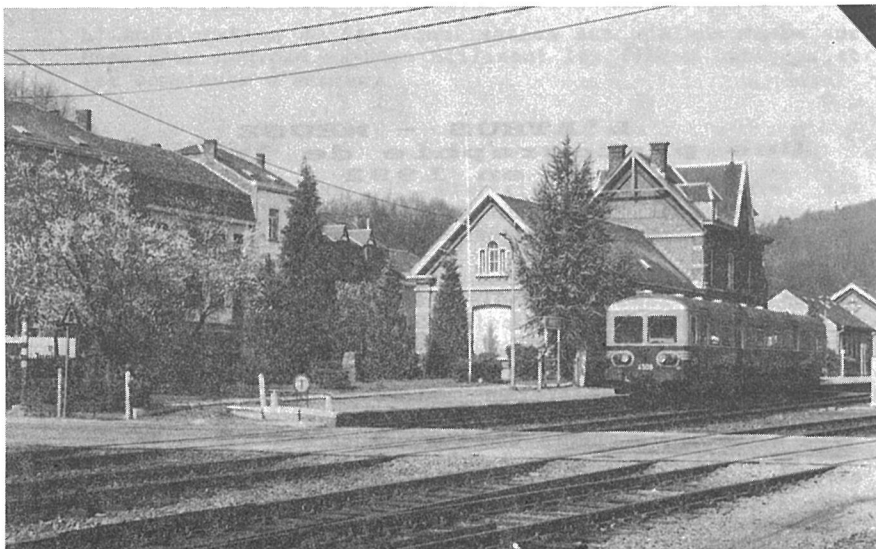


fig. 1 : la "gare des kayaks" : l'autorail 4508
stationne à Houyet le 15 mars 1990

fig. 2 : les installations de St-Vincent-Bellefontaine, où
l'autorail du service régulier vient de passer le 28/7/1989,
sont aujourd'hui bien simplifiées ! (photos D. Funken)

ont d'ailleurs été largement mises à profit au cours des longs travaux d'électrification de la ligne.

Dinant - Houyet

Bien que la sortie de Dinant puisse faire illusion, la caténaire s'arrête bel et bien actuellement à la bifurcation de Neffe, où se séparent les lignes 154 vers Heer-Agimont ⁽²⁾ et 166 vers Bertrix. La raison de cette "amorce" d'électrification vers Bertrix est la présence du poste de sectionnement électrique au droit de cette bifurcation, ce qui signifie incidemment que Dinant ne pourra pas devenir une gare bi-courant commutable, puisqu'il apparaît aujourd'hui que l'Athus-Meuse sera électrifiée au sud de Dinant en courant alternatif monophasé 25 kV 50 Hz.

Tout en franchissant la ligne 154, la ligne aborde le fameux viaduc à simple voie d'Anseremme, qui enjambe la Meuse : celui-ci devra être rénové à court terme - mais non remplacé, comme on l'a cru initialement - dans le cadre de la modernisation de la ligne. Son état actuel a amené la SNCB à prescrire, depuis des années déjà, un ralentissement permanent à 40 km/h pour les autorails (et même à 20 km/h pour les autres types de trains).

La ligne retrouve sa double voie à la sortie du viaduc, affiche sa vitesse actuelle de référence (90 km/h), et enfile la longue succession des ponts et tunnels de la vallée de la Lesse jusqu'à Houyet.

La voie est bonne (elle a été renouvelée dans les années quatre-vingts), la signalisation lumineuse permet toujours le régime de contre-voie, et le profil n'excède pas les 6 pour mille, bien que les premiers contreforts ardennais ne tarderont pas à apparaître : n'oublions pas que "du temps de la vapeur", la gare intermédiaire de Gendron-Celles était le lieu d'ajout et de retrait des locomotives d'allège, profil oblige...

Houyet - Beauraing

Pour reprendre le langage des coureurs cyclistes, c'est une "étape de transition". La superstructure de la voie A (montante) est vétuste, et sera bientôt remplacée. Par contre, la signalisation y est déjà lumineuse. Le profil, en rampe continue vers Beauraing, devient montagnard : une moyenne de 9 pour mille entre Houyet et Wiesme, avec quelques raidillons de 12 et 13 pour mille, histoire de voir ce que les moteurs de traction ont dans le ventre...

(2) - actuellement hors service pour les besoins de la SNCB, mais exploitée à des fins touristiques, en saison, par le Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées (CFV3V asbl).

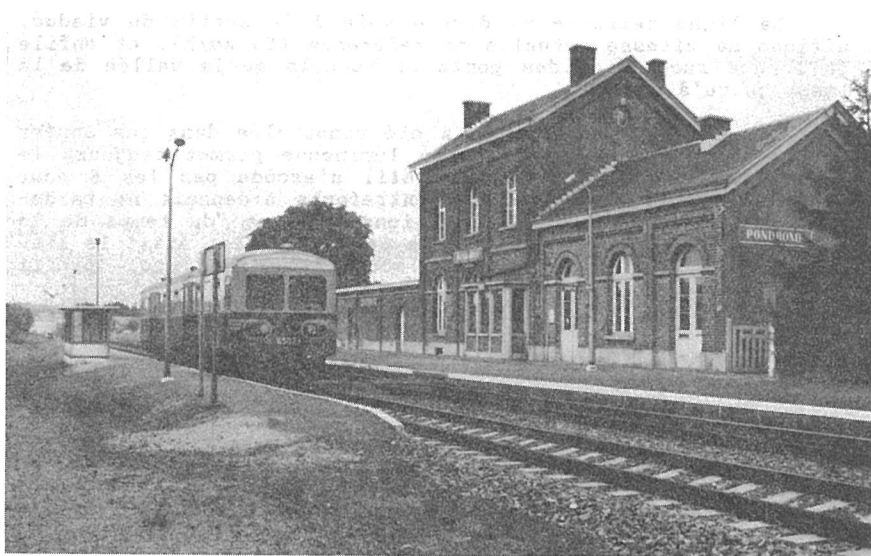


fig. 3 : un train de minerai passe à Vonèche le 30/3/1990
 fig. 4 : arrêt de l'autorail régulier 4507 à Pondrôme
 le 1/8/1989
 (photos D. Funken)

Beauraing - Gedinne

Après une relative accalmie lors de la traversée de Beauraing, le profil ne laisse plus aucun doute à la sortie : nous sommes bien en Ardenne... De longues sections de rampe à 12, voire 13 pour mille vont faire hurler les GM (3) au maximum de leur puissance, pour hisser notamment les 2000 tonnes de leurs trains de minerai. Une anecdote : en juin 1984 (et même après, diront les mauvaises langues), lors de l'arrivée sur la ligne des autorails de la série 45 en provenance de la remise hennuyère d'Haine-St-Pierre, un tuyau d'arrosage traînait sur le quai en été à Vonèche (4). Il servait parfois à arroser les bacs à fleurs de la gare, mais surtout à... refroidir les radiateurs surchauffés des 45, peu habitués dans le Centre à des cols de troisième catégorie...

La voie montante est toujours aussi vétuste, et oh surprise, les premiers signaux mécaniques apparaissent : d'abord timidement à Pondrôme, ensuite à Vonèche, qui - pour reprendre l'expression consacrée - vaut le détour... Cette gare est en effet une des rares de Belgique à posséder - pour quelques temps encore - de "chandeliers" à palettes, tout comme à St Vincent-Bellefontaine et Florenville... C'est bien la raison pour laquelle les amateurs de vieux chemin de fer viennent de toute l'Europe pour photographier ces sites, et constituent à leur tour un sujet de curiosité bien compréhensible pour les autochtones riverains de la ligne...

Gedinne - Paliseul

Quelques kilomètres avant Gedinne, le profil de la voie change insensiblement : jusqu'à Bertrix, ce seront désormais les "dents de scie" (5), les rampes de 13 succédant aux pentes du même taux... Les palettes sont toujours là ; quant à la voie...

Intégralement renouvelée au début de l'année 1990 entre Gedinne et Paliseul (voie A, l'autre voie ayant déjà subi ce traitement auparavant), elle repose sur des traverses en béton, ce qui, au pays du bois et de l'exploitation forestière, avait fait les gros titres des journaux locaux à l'époque...

Ceci dit, le roulement sur ces traverses en béton est sensiblement plus dur que sur les sections "bois", et les autorails y sont animés d'un désagréable mouvement de "tamis", rendant l'inconfort total. C'est avec soulagement que l'on aborde la zone non renouvelée entre Paliseul et Bertrix (par ailleurs limitée à 60 km/h pour... mauvais état de la voie !), et on se prend à se demander si ce sont bien les suspensions des autorails qui sont les seules en cause, ainsi que le prétendent les gens du service de la Voie...

(3) - pour "General Motors", nom du motoriste des locomotives diesel-électriques série 52 - 53 et 54, familières de cette ligne.

(4) - et des seaux d'eau à Pondrôme...

(5) - "les bacs", comme les appellent les roulants...



fig. 5 : le train de minerai vide 2 49912 Esch-sur-Alzette - Stocatra (Anvers) au passage à Orgeo le 2/7/1985.

fig. 6 : un train de marchandises aux Epioux le 2/7/1985
(photos B. Dieu)

Paliseul - Bertrix - Straimont

Le point culminant de l'axe Athus-Meuse sera franchi entre la BK 70 et 71 ⁽⁶⁾ (un peu avant Burhaimont) : on y culmine à 443 mètres au dessus de la mer... A titre de comparaison, Houyet est à 120 mètres au-dessus de la mer, et est distante de 55 km : faites le compte...

A part la nouvelle cabine de signalisation de Bertrix (de technologie "Poste à Logique Programmée"), qui reprendra dans le futur la commande des signaux de la zone comprise entre Gendron-Celles et Florenville, toute l'infrastructure (voie et signaux) est à refaire sur cette section ; de plus, une courbe de raccord sera réalisée entre les lignes 166 et 165 à l'entrée de Bertrix, pour permettre le transit de certains trains de marchandises vers Stockem via Libramont et Marbehan sans rebroussement dans cette dernière gare.

Un petit coup d'oeil en passant à la remise de Bertrix - du moins à ce qu'il en reste - et la double voie plonge vers Virton, en jouant aux montagnes russes jusqu'à Straimont.

Straimont - Saint-Vincent-Bellefontaine

Pour les amateurs que nous sommes, c'est vraisemblablement la plus belle section subsistante de toute la ligne. C'est dire si son caractère de "chemin de fer de Bon Papa" y a été conservé... Et de fait, tout y est encore d'époque : la voie (bien que certaines sections aient déjà été renouvelées, notamment au-delà de Florenville), une signalisation mécanique du plus bel effet (les signaux ont même tous été repeints naguère à Saint-Vincent !), et les typiques petits postes de block perdus en pleine nature, où même le temps semble s'être arrêté... Pas de doute, c'est bien un autre chemin de fer..!

Depuis Straimont, on s'engage dans une déclivité continue jusqu'à Florenville ; les taux ne dépassent toutefois pas les 13 pour mille. La Semois est franchie par le viaduc de Lacuisine (à l'entrée de Florenville), et la voie se remet à grimper jusqu'à la BK 100 aux environs de Jamoigne. Saint-Vincent-Bellefontaine est atteint après une pente douce de quatre kilomètres.

St-Vincent - Virton-St-Mard

La gare de Saint-Vincent-Bellefontaine - dont la longueur du nom fait furieusement penser à certaines gares du Pays de Galles - était aussi un haut lieu de la géographie ferroviaire, du temps de la vapeur : tout comme Gendron-Celles, les allèges qui avaient contribué à "monter" des trains depuis Virton y étaient différées.

D'ici en effet, la voie plonge littéralement vers Virton, en passant par Lahage (où se trouve le seul tunnel de la ligne 165 Bertrix - Virton... pour quelques années encore, car sa

(6) - BK = borne kilométrique.



Deux aspects du trafic marchandises sur l'Athus-Meuse en 1980
 fig. 7 : train Z 86443 Athus - Kinkempois au passage
 à St-Vincent - Bellefontaine le 14/8/1980.
 fig 8 : train Z 49912 à Virton le 2/9/1980.
 (photos B. Dieu)

mise "à ciel ouvert" est prévue pour 1995). C'est sur cette section que l'on rencontre la plus forte rampe (ou pente, selon le sens parcouru) de l'Athus-Meuse : de la BK 104 (St-Vincent) à la BK 111 (Meix-devant-Virton), les taux oscillent de 14,4 à 16,6 pour mille !

C'est d'ailleurs en fonction de cette rampe que la puissance des diesels type 202 et 203 ⁽⁷⁾ a été calculée lors de leur construction au début des années cinquante. De nos jours, une double traction de pareils engins hisse une charge de 2000 tonnes en parvenant au sommet de la rampe à... 25 km/h. C'est "Saint-Vincent-Bellefontaine-sur-Gothard", en quelque sorte...

Mais les meilleures choses ont une fin, et Meix-devant-Virton en est un bel exemple : la signalisation lumineuse (télécommandée par Virton) y a fait son apparition, tandis que la pente ne dépassera plus 8,7 pour mille jusqu'à Virton, à l'exception d'un petit raidillon juste à la sortie. Par contre, la superstructure est très ancienne, et rails, traverses et ballast ont bien besoin d'une cure de jouvence : la SNCB, après divers attermoissements, a décidé récemment de maintenir la double voie sur la totalité de l'Athus-Meuse, y compris entre Florenville et Virton, quelque soit la solution qui sera adoptée quant à la pérennité du trafic voyageurs au sud de Bertrix.

Virton - Athus

Le profil redevient beaucoup moins tourmenté, puisque les déclivités ne dépassent plus les 13 pour mille en moyenne.

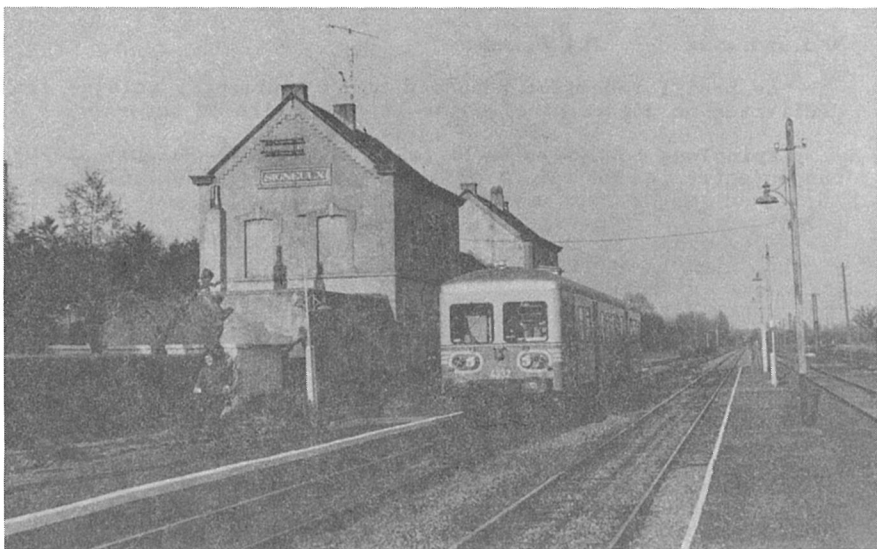
Epingleons tout de même la faite situé entre Halanzy et Aubange (entre les BK 135 et 139), où la voie grimpe à nouveau à 16,6 pour mille, sur moins d'un kilomètre, il est vrai. Au sommet, on se retrouve à la cote 300,493 mètres au-dessus de la mer, alors qu'on était redescendu à 206,393 mètres à Virton; quant à Athus, il est "coté" à 272,073 m...

Entre Virton et Aubange (sens indiqué), la voie, en mauvais état, nécessitera l'engagement de frais d'entretien importants dans les prochaines années. Après avoir prévu, dans les plans initiaux, de mettre la section Virton - Athus à simple voie, la SNCB a finalement décidé de maintenir l'exploitation à double voie.

La signalisation actuelle sur ce tronçon est soit lumineuse, soit... inexistante : lors de la suppression du trafic voyageurs en juin 1984, de nombreux postes de block intermédiaires furent tout simplement supprimés, vu la modestie du trafic résiduel.

Remarquons enfin que la vitesse de référence de la ligne a changé à partir de Virton : elle n'est plus en 1992 que de 70 km/h, avec de longues zones de ralentissement à 40 km/h lors des traversées de Virton, de Latour et d'Athus. Quand on se rappelle que le plan de modernisation de l'Athus-Meuse prévoit un relèvement de la vitesse à... 120 km/h entre Beauraing et

⁽⁷⁾ - renumérotées depuis 1970 dans les séries 52 et 53...



Deux installations aujourd'hui désaffectées :
fig. 9 : gare de Musson le 31/3/1984 (photo J. Bazin)
fig. 10 : gare frontalière à double corps de Signeulx
en avril 1976 (photo J. Braive)

Virton, et de 90 km/h au nord et au sud de ce tronçon, à savoir entre Namur et Beauraing d'une part, Virton et Athus d'autre part.

*
* *

Le trafic

Au 5 juillet 1992, le trafic ferroviaire est constitué - outre bien entendu les autorails vétustes du service voyageurs entre Dinant et Virton (8), et les quelques rares trains de desserte marchandises (les "caboteurs", dont les charges sont en hausse), de 18 trains réguliers de marchandises (9), circulant dans les deux sens et de bout en bout, entre la gare namuroise de Ronet et Athus ou vice-versa. Dans le sens Nord-Sud, il s'agit d'abord de quatre trains de minerai en provenance d'Anvers, et à destination de l'ARBED, le grand conglomerat sidérurgique du Grand-Duché de Luxembourg. En outre, on dénombre un train de produits métallurgiques en provenance de Châtelet (CARLAM) à destination de Dudelange (Grand Duché de Luxembourg), un train inter-formation Monceau - Stockem via Athus et Autelbas (10), un train de minerai Anvers - Hayange (France), un train de minerai Anvers - Pont-à-Mousson (France) et un train de produits pétroliers Anvers - Luxembourg. Dans l'autre sens, on compte les quatre trains vides de minerai en provenance de l'ARBED à Dudelange, un train vide de produits métallurgiques de même provenance, un train de soude et autres produits Longwy - Anvers, un train de produits métallurgiques remis par l'ARBED pour le triage carolorégien de Monceau, et les deux trains vides de minerai en provenance respectivement de Hayange et Pont-à-Mousson.

A tout ceci, il faut encore ajouter les trains spéciaux, parfois des "réguliers rebaptisés", parce qu'ils circulent sous d'autres horaires ou avec d'autres charges, mais surtout du nouveau trafic, tel du minerai de Zeebruges ou de Zandvliet (Anvers), à destination de l'ARBED.

Des rames de charbon circulent aussi entre Beringen, Anvers et Gand d'une part, vers Mont-St-Martin, gare française vis à vis d'Athus, pour continuation sur la SNCF. Un train de pondéreux roule également entre Roosendaal (frontière néerlandaise) et Athus, à destination de la France.

Signalons enfin la fameuse rame d'eau minérale (en "jerricanes") en provenance de la station thermale française

(8) - le trafic voyageurs est essentiellement assuré par 10 autorails diesel simples série 45, construits en ... 1955. Même s'ils ont été modernisés, ces engins roulent depuis ... trente-cinq ans !

(9) - pour 11 tracés au 28 janvier 1990 : un progrès !

(10) - ce train est en effet détourné de l'axe 162 Namur - Jemelle - Libramont - Stockem, car sa charge est fixée à 2000 tonnes.

bien connue d'Evian et à destination de la brasserie Artois à Louvain : la bière est belge, mais le liquide est français, le saviez-vous ?

Comme chacun peut le constater à la lecture de cette nomenclature, on assiste déjà à un certain mouvement de transfert de trains de la ligne 162 vers l'Athus-Meuse, dans la perspective future de la spécialisation de ce dernier axe au trafic des marchandises. Mais ce transfert ne pourra malheureusement pas continuer dans l'immédiat, puisque d'une part, les trains de conteneurs et du trafic combiné rail/route en sont exclus, à cause du gabarit actuel trop réduit des tunnels de l'Athus-Meuse, et d'autre part par la vitesse de référence trop basse des lignes de l'axe, qui ne permet pas de respecter les délais d'acheminement des trains "inter-formations" du plan TOP de la SNCB (11). De plus, les longues sections (principalement la nuit, lors de la fermeture des postes de block intermédiaires de Ponderôme et de Vonèche) handicapent le débit de la ligne. Tous ces problèmes seront prochainement réglés dans le cadre de la modernisation de l'Athus-Meuse, dont on traitera plus loin.

* * *

La traction

Pour remorquer tous ces trains, un bataillon de 35 locomotives diesel est théoriquement disponible à l'effectif de l'ATD (12) arlonnais de Stockem (13). C'est en effet ce dernier atelier qui s'est vu chargé depuis le 31 mai dernier de l'entretien de l'ensemble des séries 52, 53 et 54, ces engins diesel auparavant entretenus à Latour ayant été mutés à cette date. Latour fermé, Stockem reste donc le seul atelier de traction en service au sud du sillon Sambre et Meuse !

Récemment, le Conseil d'Administration de la SNCB a décidé de faire transformer les dernières locomotives encore équipées de leurs cabines de conduite d'origine (les "gros nez"), en les faisant équiper à leur tour de "cabines flottantes" : comme cette opération se déroule cette année à la faveur d'une grande révision à l'AC (14) Salzinnes, l'avenir des 52, 53 et 54 semble assuré au moins jusqu'en l'an 2005. Entre-temps,

(11) - plan d'acheminement rapide du trafic marchandises de la SNCB.

(12) - Atelier de Traction Diesel.

(13) - onze locomotives série 52 (5201, 5202, 5205, 5209* et 5211 à 5217), vingt série 53 (5301, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 et 20*) et quatre série 54 (5401*, 5403*, 5404* et 5407*) - les matricules des locomotives disposant encore à ce jour des anciennes cabines de conduites "non flottantes" et ayant donc encore leur aspect d'origine sont frappés de l'astérisque.

(14) - Atelier Central.

l'électrification de la totalité de l'Athus-Meuse, prévue pour 1998 sera une réalité, et on devrait y voir circuler une nouvelle génération de locomotives bi-courant, dont on déclare qu'elle serait développée en commun par la SNCB et son homologue luxembourgeoise, les CFL ; c'est du moins à espérer...

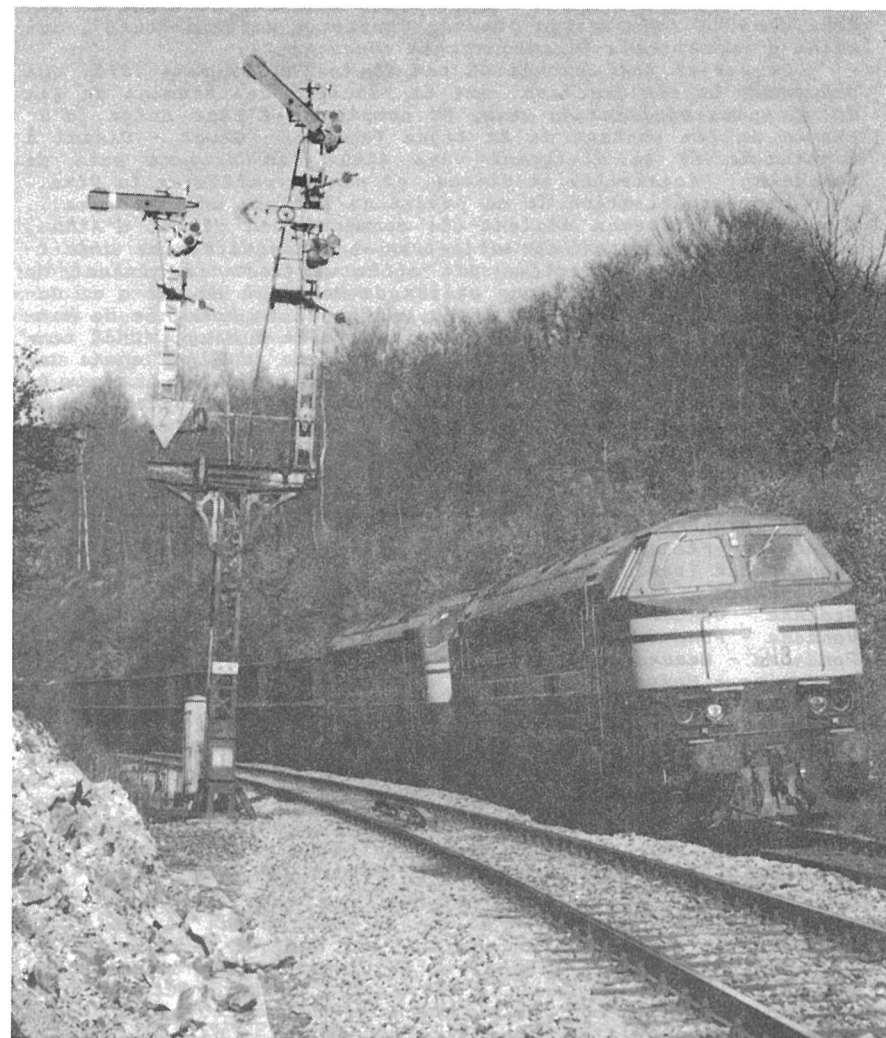


fig.11 : un train de minerais passe au droit du chandelier d'entrée de Vonèche le 14 mars 1990 (photo D. Funken)

Un peu d'histoire...

La découverte, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, de gisements de minettes phosphoreuses au Grand Duché de Luxembourg provoqua une véritable ruée des investisseurs dans cette région : des industriels carolorégiens notamment, soucieux d'alimenter leurs entreprises sidérurgiques en minerai de fer. Ceux-ci projetèrent de créer une ligne de chemin de fer d'Athus à la Meuse, afin d'évincer le monopole ferroviaire détenu dans la zone par la "Grande Compagnie du Luxembourg", aux mains d'industriels luxembourgeois concurrents.

Ce projet fut concrétisé par la loi du 15 mars 1873, qui prévoyait la construction, par la "Société des chemins de fer des bassins houillers", pour le compte de l'Etat Belge, d'un chemin de fer partant de la ligne Taminés - Givet - Dinant à construire et se dirigeant vers Athus, en passant près de Beauraing, Florenville et Virton, et par la vallée de la Vire.

La concrétisation de ce projet ne fut pas une sinécure... A peine les travaux étaient-ils commencés au départ d'Athus, que l'Etat Belge dut se substituer à l'adjudicataire défaillant. En 1885, il modifia par ailleurs le tracé général de l'axe : au lieu de la ligne prévue de Mettet à Hastière et Gedinne, il décida l'emprunt de la vallée de la Mollignée de Mettet à Anhée, et celle de la Lesse, de Neffe à Houyet ; il tergiversa également sur le tracé définitif de la ligne entre Gedinne et Houyet. Ajoutons à cela les difficultés créées par le relief, et chacun comprendra la lenteur de la progression de la construction de l'axe Athus-Meuse, initialement construit à simple voie.

Tronçons	km	mise en service
Athus - Signeulx	14,4	06.11.1876
Signeulx - Florenville-provisoire	33,9	26.03.1879
Florenville (prov.) - Florenville	0,5	17.07.1880
Florenville - Bertrix - Gedinne	47,6	20.12.1880
Gedinne - Vonèche	8,3	20.10.1899
Vonèche - Ponderôme	7,2	01.10.1898
Ponderôme - Beauraing	5,8	01.08.1898
Beauraing - Houyet	9,6	22.10.1895
Houyet - Gendron-Celles	4,9	01.04.1896
Gendron-Celles - Anseremme	7,0	27.07.1896
Anseremme - bifurcation Neffe	2,0	01.06.1898
bifurcation Bouvignes - Anhée	2,0	01.05.1892
Anhée - Ermeton-sur-Biert	14,1	15.10.1890
Ermeton-sur-Biert - Mettet	4,6	03.01.1889
Mettet - Taminés	20,7	03.09.1879

Le tracé de l'axe Athus - Meuse au XIX^e siècle était donc bien différent de la ligne actuelle au nord de Dinant ; il s'agissait, pour l'Etat, d'éviter le passage par les voies du Nord Belge, d'ailleurs empruntées sur quelque 6 km entre la bifurcation de Neffe, Dinant, et Bouvignes. Cette situation de concurrence disparut lors de la reprise du Nord Belge par la SNCB en 1940 : la compagnie nationale put dès lors abandonner progressivement l'itinéraire par Ermeton, au profil difficile, pour la ligne actuelle par Yvoir et la vallée de la Meuse.

d'après Le Rail, août 1987, pp. 3-11 (P. Pastiels)

Etapas de la modernisation et de l'électrification de l'axe Athus - Meuse entre 1992 et 1998

par Roland MARGANNE
d'après une documentation SNCB

Nous devons à la bienveillance de Monsieur Georges Dupont, ingénieur civil chef du projet "Athus-Meuse" à la SNCB, de pouvoir présenter dans cet article un condensé des diverses étapes des travaux de modernisation et d'électrification de l'axe Athus - Meuse, telles qu'elles sont prévues et planifiées jusqu'en 1998. Nous les présenterons de manière systématique vu l'ampleur du projet et le développement des lignes traitées.

*
* *
*

Situation générale de la voie

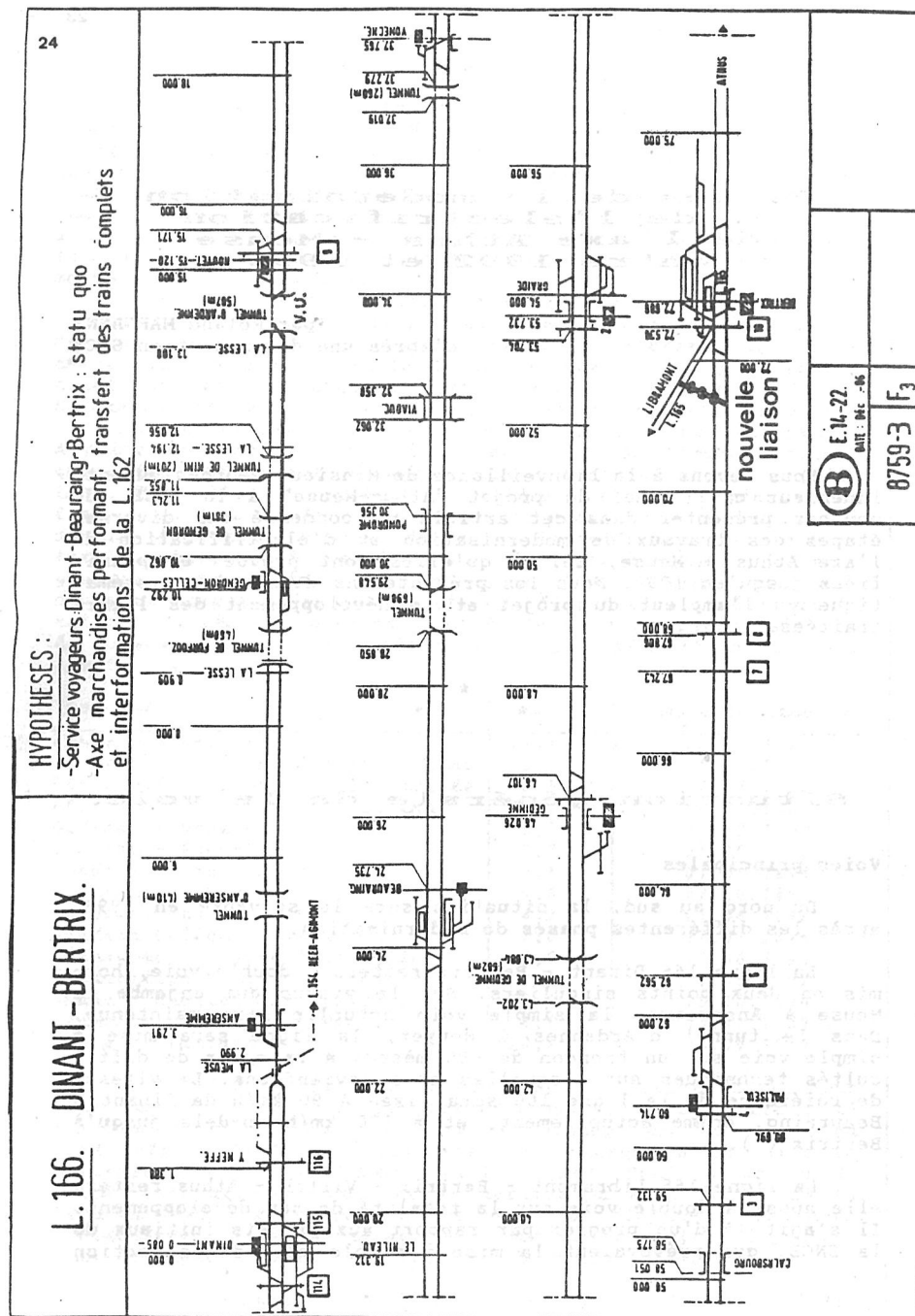
Voies principales

Du nord au sud, la situation sera la suivante en 1998, après les différentes phases de modernisation.

La ligne 166 Dinant - Bertrix restera à double voie, hormis en deux points singuliers. Sur le viaduc qui enjambe la Meuse à Anseremme, la simple voie actuelle sera maintenue. Dans le tunnel d'Ardennes à Houyet, la ligne sera mise à simple voie sur un tronçon de 680 mètres à la suite de difficultés techniques sur lesquelles nous reviendrons. La vitesse de référence de la ligne 166 sera fixée à 90 km/h de Dinant à Beauraing, comme actuellement, et à 120 km/h au-delà jusqu'à Bertrix ⁽¹⁾.

La ligne 165 Libramont - Bertrix - Virton - Athus restera elle aussi à double voie sur la totalité de son développement. Il s'agit là d'un progrès par rapport aux projets initiaux de la SNCB, qui prévoyaient la mise à simple voie de la section

(1) - contre 90 km/h dans la situation actuelle.



Virton - Athus (2). La vitesse de référence sera fixée à 120 km/h (3) entre Libramont et Virton, et à 90 km/h de Virton à Athus (4).

La ligne 167 Athus - bifurcation Autelbas, sera définitivement exploitée à simple voie (5), pour une vitesse de référence de 90 km/h ; un "sas" sera prévu à Autelbas afin de garantir la régularité sur les lignes 162 Namur - Luxembourg et 167 bifurcation Autelbas - Athus..

Nouvelles liaisons

Deux nouvelles liaisons seront aménagées afin de mieux connecter l'Athus-Meuse avec le reste du réseau ferré. La première est une courbe à simple voie à aménager (6) à Bertrix, calculée pour une vitesse de référence de 60 km/h. Une fois posée, elle permettra notamment aux trains du trafic marchandises diffus venant de Dinant de se diriger directement vers Libramont et Stockem, sans rebrousser en gare de Bertrix. La seconde est une liaison directe à simple voie à établir entre Aubange et Rodange. Grâce à elle, les trains de marchandises venant de la direction de Namur et se dirigeant vers le Grand-Duché de Luxembourg pourront éviter toute manœuvre de rebroussement en gare d'Athus. Cette liaison permettra la pratique d'une vitesse de 90 km/h. Nous y reviendrons.

*
*
*

Electrification

Tout le complexe de lignes de l'Athus-Meuse ainsi décrit sera électrifié en courant alternatif monophasé (25 kV 50 Hz) de Dinant à Athus et Rodange, antennes Bertrix - Libramont et Athus - Autelbas comprises (7). Il s'agit là, pour la SNCF, d'une grande première : le choix de cette technologie a été dicté par le coût moindre de l'infrastructure correspondante par rapport à la solution - classique à la SNCF - du courant continu à la tension de 3000 volts.

(2) - certains services de la SNCF proposaient même, économies à court terme obligent, la mise à voie unique du tronçon Florenville - Virton.

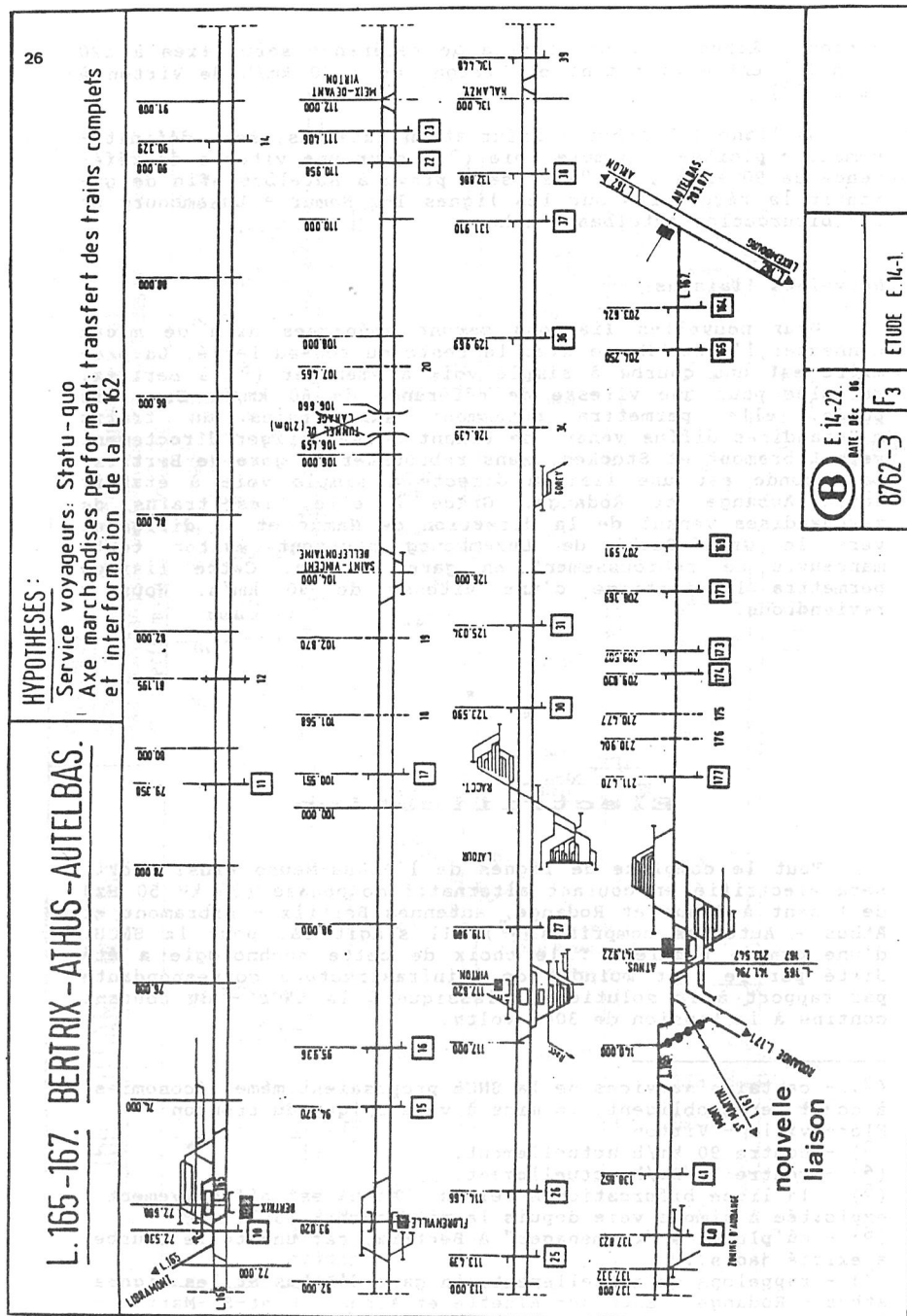
(3) - contre 90 km/h actuellement.

(4) - contre 70 km/h actuellement.

(5) - la ligne bifurcation Autelbas - Athus est effectivement exploitée à simple voie depuis la mi-décembre 1991.

(6) - ou plutôt à "réaménager" à Bertrix, car une telle courbe a existé jadis...

(7) - rappelons qu'actuellement, la gare d'Athus et les lignes Athus - Rodange - Esch-sur-Alzette et Athus - Mont-St-Martin - Longwy sont électrifiées en courant alternatif 25 kV 50 Hz.



La SNCB ne prévoit pas d'aménager de gare bi-courant compatible aux trois points de contact entre les lignes constituant l'Athus-Meuse et le reste de son réseau électrifié. La solution adoptée sera la plus simple et la moins onéreuse : des jonctions de pleine voie avec zone neutre. Aux points de contact, on rencontrera donc successivement les deux types d'alimentation, en courant continu et alternatif, séparés par une zone neutre de quelques dizaines de mètres, dont la caténaire sera mise à la terre, afin d'empêcher toute mise en présence directe des deux tensions d'alimentation. Ces aménagements imposeront l'utilisation généralisée de locomotives électriques bi-courant sur l'Athus-Meuse. De tels engins restent encore à définir et à construire à ce jour.

La localisation d'une des trois jonctions de pleine voie est actuellement déterminée : côté Dinant, elle sera aménagée au km 4.950, à quelque quinze cents mètres au sud de la gare d'Anseremme. Côté Libramont et côté Autelbas, aucune décision d'implantation n'a encore été prise.

La mise en service de la traction électrique sur l'ensemble de l'Athus-Meuse est actuellement prévue pour 1998.

Gabarits à dégager

Deux types de gabarit sont à dégager sur l'Athus-Meuse : le gabarit électrique 25 kV bien sûr, nécessaire à l'électrification, mais aussi le gabarit dit "W 400". Celui-ci permet le passage de trains chargés de conteneurs standards⁽⁸⁾ ou de trains du trafic "rail-route" chargés de semi-remorques de 4 mètres de haut pour 2,6 mètres de large, placées sur des wagons "kangourous" spécialisés.

L'entrevoie sera portée à 2 mètres 10.

*
*
*

Travaux prévus par spécialité

Voies

La voie doit être apte au trafic de classe "D4"⁽⁹⁾ : les trains de ce type doivent pouvoir circuler à 80 km/h sans restriction du nombre d'essieux avant la fin de l'année 1993. A la fin de la modernisation, ces convois doivent pouvoir rouler à la vitesse de 120 km/h.

(8) - 8'6" de large et 9'6" de haut.

(9) - les wagons de classe "D4" ont une charge de 22,5 tonnes par essieu et de 8 tonnes au mètre pour une vitesse maximale de 80 km/h.

L 166 : DINANT - BERTRIX
PTR : Poste Tout Relais
L 165 : Tronçon BERTRIX - ATHUS
PLP : Poste à Logique Programmée
L 167 : AUTELBAS - ATHUS
BAL : Block Automatique Lumineux
BSRM : Blocage du sens de circulation matérialisé

	TYPE DE POSTE		EQUIPEMENT EN LIGNE		SIGNALISATION CV (année)	FIBRE OPTIQUE (année)	CABLE 1000 V (année)	TELECOM- MANDE (année)	REMARQUES
	ACTUEL	FUTUR (année)	ACTUEL	FUTUR (année)					
ANSEREMME (DINANT) KM 3.121	Accès à la simple voie : PTR de Dinant	Accès à la simple voie : PTR de Dinant	BAL 1 section de ± 6 Km	idem 5 sections (08/93)	BSRM (excitant)	(08/95)	(08/93)		Tunnels de Pont-à-Lesse et Furfooz : 1994/1995
GENDRON-CELLES KM 10.288	PTR type ancien	PLP (08/97)	BAL 1 section	idem	BSRM (excitant)	(08/95)	(08/93)	(04/98)	Tunnels de Gendron et Nini : 1992/1993
HOUYET KM 15.120	PTR type ancien	PLP (12/97)	BAL 3 sections	idem 5 sections (08/98)	BSRM (excitant)	(08/94)	(08/94)	(04/98)	Tunnel de Houyet + tronçon à simple voie : 1998
BEAURAING KM 24.752	PTR type ancien	PLP (04/98)	block par téléphone : 1 section de 6 Km	BAL (08/95) 6 sections	BSRM (08/95)	(08/94)	(08/94)	(04/98)	
PONDROME KM 30.558	Cabine mécanique de block	Supprimé (1995)	block par téléphone : 1 section de 6 Km			(08/94)	(08/94)		Tunnels de Pondrome et Vonêche 1998/1997
VONECHE KM 37.785	Cabine mécanique	PLP (04/95)	block par téléphone : 1 section de 7 Km	BAL (04/95) 4 sections	BSRM (04/95)	(08/94)	(08/94)	(04/98)	Tunnel de Gedinne : 1998

Dès 1992 et dans cette perspective, la SNCB prévoit de renouveler différentes pièces de bois au viaduc d'Anseremme, sur la ligne 166, entre les km 2.900 et 3.080. Elle envisage aussi des renouvellements de traverses sur la voie A ⁽¹⁰⁾ entre les BK 12.000 et 20.000 (zone de Houyet), et entre les BK 29.560 et 45.580 (entre Beauraing et Gedinne). Le ballast sera renouvelé sur les mêmes sections. On procédera au soudage par étincelage sur la ligne 166 (voie A) entre les BK 62.128 et 72.145 au sud de Paliseul, et sur la voie B entre les BK 60.898 et 66.530.

Les travaux complémentaires de modernisation des voies seront concentrés sur les exercices 1994, 1995 et début 1996.

Signalisation

Les tableaux ci-après présentent un planning de réalisation des travaux de mise en service des futurs équipements en cabine et en ligne et de la télécommande à partir du poste directeur de Bertrix. En première phase, la SNCB prévoit un nouveau sectionnement entre Dinant et Gendron-Celles, à mettre en service pour le mois d'août 1993. La deuxième phase aura trait à la technologie "PLP" (poste à logique programmée) entre Bertrix et Vonêche, à mettre en service pour avril 1995.

Les distances d'avertissement des signaux d'arrêt devront évidemment permettre la circulation des trains de marchandises à la vitesse de référence de la ligne : celles-ci seront fixées à 900 mètres sur les sections où la vitesse des trains sera de 90 km/h, à de 1600 mètres pour 120 km/h.

Bâtiments de gares

Seules, les gares d'Anseremme, Houyet, Beauraing, Gedinne, Bertrix, Florenville et Virton disposeront encore de personnel préposé à la vente des titres de transport.

Le transfert des activités de l'atelier de Bertrix est prévu à partir de mars 1993.

Le bâtiment de Paliseul ne sera plus nécessaire pour les besoins de la SNCB après 1995.

Tunnels

Les travaux de mise au gabarit électrique des tunnels constituent traditionnellement des chantiers d'envergure.

Ainsi, l'aménagement des souterrains de Gendron (381 m) et de Nini (Celles - 201 m), sur la section Dinant - Houyet, débutera le 1er août 1992 et durera non moins de 500 jours calendrier. Les tunnels de Pont à Lesse (408 m) et de Furfooz (460 m) subiront le même sort en 1994-1995. La technique utilisée consistera, selon le cas, soit à transformer la voûte

(10) - voie A = voie du sens Dinant - Bertrix.

	TYPE DE POSTE		EQUIPEMENT EN LIGNE		SIGNALI- SATION CV (année)	FIBRE OPTIQUE (année)	CABLE 1000 V (année)	TELECOM- MANDE (année)	REMARQUES
	ACTUEL	FUTUR (année)	ACTUEL	FUTUR (année)					
GEDINNE KM 46.026	Cabine mécanique	PLP (04/95)				(06/94)	(06/94)	(04/95)	
			block par téléphone : 1 section de 7,5 Km	BAL (04/95) 8 sections	BSRM (04/95)	(06/94)	(06/94)		
GRADE KM 53.732	Cabine mécanique de block	Supprimé (04/95)							Installations locales traitées comme raccordement
			block par téléphone : 1 section de 7 Km						
PALISEUL KM 60.714	Cabine mécanique	PLP (04/95)				(06/94)	(06/94)	(04/95)	
			block par téléphone : 1 section de 10,5 Km	BAL (04/95) 6 sections	BSRM (04/95)	(06/94)	(06/94)		
BERTRIX KM 72.688	PTR	EBP(04/95)				(06/94)	(06/94)	(04/95)	Poste chef
			block par téléphone : 1 section de 8 Km	BAL (12/95) 10 sections	BSRM (12/95)	(06/95)	(06/95)		
STRAIMONT KM 81.215	Cabine mécanique de block	Supprimé (12/95)							
			block par téléphone : 1 section de 11 Km						
FLORENVILLE KM 93.044	Cabine mécanique	PLP (12/95)				(06/95)	(06/95)	(12/95)	
			block par téléphone : 1 section de 10 Km	BAL (04/96) 5 sections	BSRM (04/96)	(06/95)	(06/95)		
ST-VINCENT-BELLE KM 103.000	Cabine mécanique	PLP (04/96)				(06/95)	(06/95)	(04/96)	
			block par téléphone : 1 section de 7 Km	BAL (08/96) 4 sections	BSRM (08/96)	(06/1995)	(06/1995)		Tunnel de Lahage : suppression en 1995

24/6/92

	TYPE DE POSTE		EQUIPEMENT EN LIGNE		SIGNALI- SATION CV (année)	FIBRE OPTIQUE (année)	CABLE 1000 V (année)	TELECOM- MANDE (année)	REMARQUES
	ACTUEL	FUTUR (année)	ACTUEL	FUTUR (année)					
MEDX-DVT-VIRTON KM 111.751	PTR	idem				(06/95)	(06/95)	(04/97)	
			BAL 1 section de ± 5 Km	idem	BSRM (existant)	(06/95)	(06/95)		
VIRTON KM 117.277	PTR	idem				(06/95)	(06/95)	(04/97)	
			BAL 1 section de 4 Km	BAL (12/96) 9 sections	BSRM (12/96)	(06/95)	(06/95)		
LATOIR KM 122.000	Fait partie du PTR de Virton	supprimé (1992)							
			BAL 1 section de 12 Km						
HALANZY KM 134.411	PTR simplifié	PLP(12/96)				(06/95)	(06/95)	(04/97)	
			BAL 1 section de 6 Km	BAL (04/97) 4 sections	BSRM (04/97)	(06/95)	(06/95)		
ATHUS KM 141.794 KM 213.498 (L161)	PTR	idem				(06/1995)	(06/1995)		
			BAL à double voie : 3 sections	BAL à simple voie : 2 sections + sas (93)	BSRM (1993)				
AUTELBAS KM 203.046 (L162)	PTR	nouveau PTR (04/1993)							Télécommande d'Arion

31

existante (notamment si son état laisse à désirer), soit à abaisser le radier, soit à combiner des deux procédés.

Le tunnel d'Ardennes à Houyet (507 m) pose, lui, un problème spécifique. Côté Dinant, il est en effet flanqué d'un pont long de 56 mètres, jeté sur la Lesse. A la tête du souterrain côté Houyet, se trouvent les aiguillages d'entrée de la gare. Creuser dans le radier du tunnel pour abaisser les voies obligerait la SNCB à rattraper la différence de niveau par rapport au reste de la ligne sur quelques centaines de mètres, tant sur le pont que sur le grill d'entrée de Houyet : une solution jugée trop onéreuse et trop complexe. La SNCB a donc décidé de mettre la ligne à simple voie et de la poser dans l'axe du tunnel, afin de dégager le gabarit électrique aux moindres frais. Cet aménagement sera réalisé en 1996, en profitant de l'interception de la ligne consécutive aux transformations prévues au pont d'Anseremme. Il faut en effet riper le tablier du pont jeté sur la Lesse et adapter la "tête de gare" à Houyet.

Les autres tunnels seront adaptés plus classiquement, afin de maintenir la double voie. Le tunnel de Gedinne (675 m) sera approprié en 1998, celui de Pondrôme (702 mètres) et de Vonêche (260 m) en 1996-1997. La mise à ciel ouvert du court tunnel de Lahage (172 m) est prévue pour 1995.

Passages inférieurs

Ligne 166 Dinant - Bertrix

Le viaduc d'Anseremme restera donc à voie unique. Les deux tabliers situés côté Dinant et datant de 1896 seront remplacés par des tabliers ballastés. Les trois autres, situés côté Bertrix, et en place depuis 1942, seront rénovés selon la technique déjà utilisée en 1991 pour le traitement du "pont des Allemands" à Visé (ligne Tongres - Montzen). Ce travail est envisagé pour septembre 1996, et nécessitera l'interruption totale du trafic sur l'Athus-Meuse pendant une quinzaine de jours.

Les autres travaux concernent le passage inférieur de Wiesme (BK 20.593) (11), le renouvellement des tabliers au passage inférieur de Beauraing (BK 25.026) par des tabliers ballastés de type "pont-bac" au premier semestre 1993, la modernisation de passages inférieurs à Pondrôme et Vonêche, et l'élargissement d'un passage inférieur à Louette. Un passage inférieur vient par ailleurs d'être supprimé à Gedinne.

Ligne 165 Bertrix - Athus

Des passages inférieurs doivent être modernisés à Pin, Lahage, Dampicourt, Saint-Mard, Latour, Saint-Remy (3 ouvrages), Musson et Baranzy.

Passages supérieurs

(11) - l'ouvrage est en cours.

Plusieurs ponts qui enjambent les voies devront évidemment être modifiés ou remplacés afin de dégager le gabarit "électrification". Ainsi, le passage supérieur de Recogne est-il déjà adapté. Un passage supérieur est en cours de modification à Saint-Mard, un troisième doit être traité à Halanzy en 1993. Pour les autres, les études sont en cours.

Télécommunications

Dans le cadre du programme national d'équipement du réseau de la SNCB avec des câbles à fibres optiques, une installation de ce type sera établie sur la totalité de l'Athus-Meuse. Elle transmettra tous les signaux de télécommunication nécessaires à l'exploitation de la ligne : téléphonie, bornes "SOS", signalisation, télécommande des sous-stations d'alimentation et postes de sectionnement...

Entre Libramont et Bertrix, ce câble sera enterré dans le caniveau existant. Par contre, entre Dinant et Bertrix, le câble à fibres optiques sera tout simplement... suspendu aux poteaux caténaires. L'installation de cet équipement étant prévu entre 1993 et 1995, les premiers poteaux caténaires devraient apparaître sur l'Athus - Meuse dès l'année prochaine.

Equipeement caténaires

Sur la ligne 166 Dinant - Bertrix, la pose de poteaux commencera donc dès le mois de mars 1993, afin de pouvoir dérouler au plus vite le câble à fibres optiques ; avis aux photographes... Pour les lignes 165 Libramont - Athus et 167 Autelbas - Athus, les premiers relevés géologiques in situ sont toujours en cours. L'évaluation des besoins en sous-stations de traction et postes de sectionnement est également en cours.

Nouvelles voies principales

L'étude du tracé théorique d'une courbe de raccord parcourable à 60 km/h à Bertrix est en cours.

Pour l'établissement de la liaison Aubange - Rodange à Athus, l'Arrêté Royal d'utilité publique, daté du 30 octobre 1991, est paru au Moniteur Belge. L'étude définitive de cette nouvelle infrastructure a néanmoins été contrariée par une prise de position des Chemins de Fer Luxembourgeois. Cette administration n'était pas disposée à adapter avant 1996 les installations de signalisation fort vétustes de la gare de Rodange, afin de les rendre compatibles avec la réception et l'envoi des trains de la ligne SNCB 165. Comme la SNCB estime ne pas pouvoir attendre jusqu'à cette date pour mettre la nouvelle liaison en service, elle a négocié un accord avec son homologue luxembourgeoise en avril 1992 : celui-ci définit une phase d'aménagement transitoire de cette nouvelle liaison afin de la rendre opérationnelle, malgré l'équipement actuel de la gare de Rodange, dès fin septembre 1994. En 1996, après rénovation des installations de Rodange par les soins des CFL, tout se passera comme si la ligne à double voie actuelle Athus

- Rodange était "remplacée" par deux lignes à simple voie, l'une en provenance d'Athus, l'autre en provenance d'Aubange.

La suppression de la ligne Athus - Mont-Saint-Martin reste actuellement un objectif de la SNCB, pour qui un croisement à niveau avec la nouvelle liaison Aubange - Rodange paraît une sujétion inacceptable. Des négociations en ce sens doivent être poursuivies avec la SNCF.

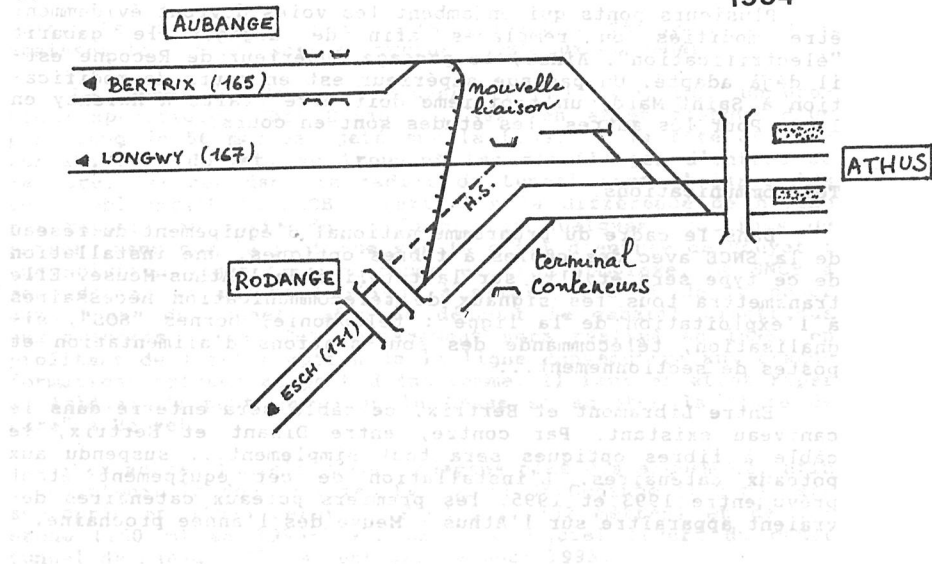
* * *

Tels sont les projets de la SNCB pour l'Athus - Meuse, arrêtés à la date du 26 juin 1992. Souhaitons à notre aimable cicérone, Monsieur Georges Dupont, et à ses collaborateurs de la SNCB, bon succès pour une exécution parfaite de ce projet qui garantira la pérennité d'un axe ferré qui traverse une des plus belles régions du pays.

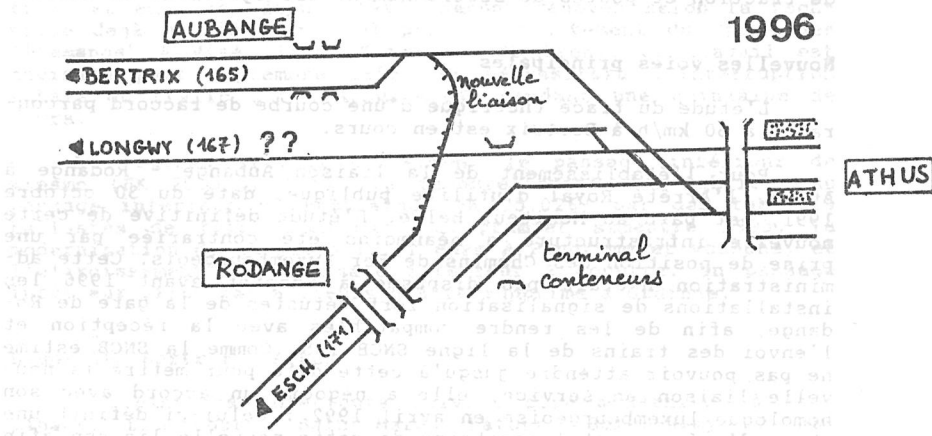


fig. 12 : le site d'Aubange, dont la gare a été photographiée par J. Bazin le 31/3/84, connaîtra bientôt, sans doute, une nouvelle célébrité.

1994



1996



Nouvelle liaison Aubange - Rodange

Situation transitoire (septembre 1994) et définitive (1996)
(d'après doc. SNCB)



Deux dessertes voyageurs du passé :

fig. 13 : rame omnibus de voitures "K" tirée par locomotive diesel à l'arrêt à Bouvignes, sur la ligne Namur - Dinant (photo J. Bazin - 29/7/1980).

fig. 14 : desserte autorail d'Halanzy, assurée par le GTF asbl le 31/3/84 (photo J. Bazin)

Varia

par Roland MARGANNE

Le trafic voyageurs de l'Athus-Meuse Un bilan contrasté

Le service des trains de voyageurs offre un aspect fort contrasté sur l'Athus - Meuse : si, au nord de Dinant, des améliorations significatives ont été apportées depuis 1990, sur le reste de l'axe, le panorama est, comme nous allons l'indiquer, nettement moins brillant.

Au nord de Dinant, sur l'ancienne ligne du Nord Belge, l'électrification a permis des améliorations décisives au service des voyageurs. Les anciennes rames de voitures "K" remorquées par des locomotives diesel ont fait place aux récentes automotrices "Break", aujourd'hui doubles et demain à trois caisses, chargées toutes les heures de la liaison "IC" Gand-St-Pierre - Bruxelles - Namur - Dinant. Des trains supplémentaires complètent cette desserte aux heures de pointe. La gare de Dinant proprement dite a été complètement reconstruite dans les années septante, et la SNCB a tiré le meilleur parti de l'exiguïté du site.

Au sud de la cité mosane, par contre, le service des voyageurs a été réduit au fil du temps à sa portion congrue.

En 1992, du nord au sud, la situation est la suivante :

ligne 166 Dinant - Bertrix : la desserte de base est constituée par la circulation cadencée, toutes les deux heures, d'autorails série 44 ou 45 ⁽¹⁾ qui n'offrent que des places en deuxième classe. En correspondance avec les trains électriques à Dinant, où ils sont d'ailleurs généralement reçus sur la même voie, ces autorails sont prolongés jusqu'à Libramont, après rebroussement à Bertrix. Les navetteurs peuvent en outre utiliser trois trains de pointe dans chaque sens, dont l'un est assuré par rame tractée le matin entre Bertrix et Namur, avec parcours d'équilibre en sens inverse le soir. La SNCB est honorée, sur cette ligne, d'un autre type de clients encore : les amateurs de... kayaks qui disposent en période touristique de... quatre trains supplémentaires mis en ligne en matinée entre Dinant et Houyet. Ceux-ci leur permettent de laisser leur voiture au garage afin de s'adonner à leur sport favori : une fois arrivés à Houyet par train, ils redescendent la Lesse

(1) - l'atelier de Stockem dispose, pour la desserte des lignes "ardennaises" non électrifiées, des autorails 4407, 4408, 4410 et des 10 autorails série 45 (n° 4501 à 4510).

grâce à ces originales embarcations jusqu'à Anseremme (2). Forte de ce succès, la SNCB a bien tenté d'attirer un autre type de touristes sur la ligne : en 1990, elle prit l'initiative de faire circuler un train Charleroi - Namur - Dinant - Virton et retour les week-ends d'été : mais ce service fut supprimé dès l'année suivante, vu son succès mitigé.

ligne 165 Bertrix - Virton : la desserte est, elle aussi cadencée toutes les deux heures entre Bertrix et Virton, avec arrêts intermédiaires à Florenville et Pin. Ces trains sont assurés par autorails série 44 ou 45 dont le point d'origine ou de destination est Bastogne (Nord), via la ligne 163 et Libramont. Contrairement à la ligne de Dinant, il n'y a plus ici ni train d'heure de pointe, ni train de week-end depuis la suppression du parcours Charleroi - Virton susmentionné, qui était assuré, précisons-le, par rame tractée de voitures M2 les week-ends d'été.

ligne 167 Virton - Athus : toute desserte voyageurs est supprimée depuis le 3 juin 1984 sur cette ligne qui était, jadis, essentiellement parcourue par les ouvriers de la région au travail dans les défuntes entreprises sidérurgiques du sud Luxembourg.

ligne 167 bifurcation Autelbas - Athus : toute desserte voyageurs est supprimée depuis le 29 mai 1988 (3).

Le moins que l'on puisse écrire est que ce service "minimum" ne satisfait pas grand monde dans la région. Les raisons en sont multiples : cadencement de base dogmatique et aveugle, peu adapté aux besoins d'une clientèle locale jamais consultée systématiquement et scientifiquement, matériel médiocre, vieilli et peu confortable, temps de parcours peu attractifs, correspondances mal conçues ou aléatoires... On ne se bouscule donc pas dans les autorails ardennais, et le sort de la desserte voyageurs au sud de Dinant est incertain. D'autre part, la SNCB, acculée aux économies notamment depuis la signature du contrat de gestion, ne cache pas qu'une telle desserte de lignes longues, à la clientèle clairsemée, lui coûte fort cher. Evidemment, la réglementation SNCB actuelle exige que chaque autorail soit accompagné de deux agents, un conducteur et un chef-garde. Certains n'ont pas manqué de proposer une solution "à la suisse" pour alléger les coûts d'exploitation : confier la vente et le contrôle des titres de transport au seul conducteur. Mais les organisations syndicales de cheminots s'opposent jusqu'à présent farouchement à cette solution.

(2) - certains week-ends d'été, le nombre de candidats "kayakers" est tel que la SNCB doit remplacer les autorails matinaux Dinant - Houyet par des rames tractées composées de deux locomotives diesel série 52 de Stockem encadrant quelques voitures de 2e classe de type K3, qui terminent ainsi leur carrière dans ces curieuses rames réversibles.

(3) - Athus, gare belge exclusivement desservie par un réseau étranger en service voyageurs : il s'agit de rames électriques des CFL, en provenance de Luxembourg ou d'Esch-sur-Alzette. N'en cherchez pas les horaires de ces trains réguliers dans l'indicateur officiel de la SNCB, version "papier" ou "informatique" : les services concernés les ignorent systématiquement, pour des raisons restées obscures à ce jour.

Au-delà des arguments techniques formulés, il apparaît que les chefs-gardes de la région craignent avant tout la perte de leur emploi, notamment dans leurs dépôts situés à Bertrix et Virton, dont le maintien est uniquement justifié, à vrai dire, par la desserte de ces autorails.

Par ailleurs, si la SNCB maintient le service des voyageurs au sud de Dinant, il faudra bien qu'elle songe à remplacer un jour les autorails actuels, bientôt quadragénaires. L'électrification prochaine de l'Athus-Meuse impliquerait l'utilisation d'automotrices bi-courant. Un tel matériel ne manquera pas d'être prochainement mis au point notamment pour assurer la desserte de la gare TGV de Lille au départ de Tournai ou de Mouscron.

Assistera-t-on à une commande complémentaire de matériel de ce genre pour assurer la desserte "voyageurs" de l'Athus - Meuse ? Nous voudrions le croire...

En fait, l'avenir nous apprendra si la SNCB aura la volonté de faire profiter ses clients-voyageurs de l'outil performant qu'elle met en place actuellement pour le trafic des marchandises, grâce à la modernisation de l'Athus - Meuse.

*
* *
*

Un petit train pour les nostalgiques du voyage

La gare est déserte cet après-midi - là. Un train vers Bertrix est prévu à 15h30. Pas de panneau électronique. Pas d'annonce au micro. Une mauvaise photocopie placée dans une armoire vitrée annonce les horaires : un train toutes les deux heures dans chaque sens, plus quelques "express" le matin et le soir. La salle d'attente est tristounette. Des panneaux d'affichage posés sur le sol attendent désespérément les clous qui leur permettraient d'être à la hauteur de l'usager moyen. Dans un coin, un petit poêle réchauffe l'atmosphère. Dans un autre, un banc en bois attend impatiemment l'heure de pointe pour pouvoir offrir ses services. La petite gare comblerait bien des nostalgiques.

"Un billet pour Libramont, SVP." La demande sort l'unique employé de ses pensées. Habituellement, il coince un morceau de carton dans une presse mécanique pour façonner le ticket. Des plaquettes métalliques interchangeables assurent l'impression de la destination et le type de réduction. Dans le cas présent pourtant, aucune plaquette ne correspond à la destination demandée. L'employé devra se résoudre à compléter à la main un billet pré-imprimé. "C'est encore fort archaïque ici", explique-t-il en s'excusant presque.

15h30. "Le vl'à !" L'annonce a l'avantage d'être sympathique. Un train ? une micheline, diront les gens du coin. Un autorail, corrigeront les professionnels du rail. Le véhicule, caractéristique de la ligne "Athus-Meuse", a la taille d'un wagon normal. Un double poste de conduite couplé à un moteur diesel assure la mise en mouvement.

Rouge sous les fenêtres, jaune dans sa partie supérieure. Le train s'arrête. La porte s'ouvre en accordéon. Pas de problème de décrocher une place assise. Un seul siège est occupé... part un employé SNCB de retour du boulot. Lentement, très lentement, la micheline s'ébranle. Les moteurs hurlent sous les pieds. La vacarme paraît tout à fait disproportionnée par rapport à l'accélération obtenue. 15h38, le contrôleur fait son entrée. "Peux voir vot'billet, s'vous plaît ?"

L'autorail glisse sur le plateau ardennais. Tougoudou, tougoudou... Chaque passage sur un interstice des rails résonne dans l'habitacle. Dans le même temps, la vitesse engendre un impressionnant ballotement gauche-droite. On croirait le voyage rythmé par un orchestre Oberbayern.

Rideaux jaunes défraîchis, sièges à peine rembourrés, tapis de sol déchirés, banquettes reprises comme un pantalon de clochard. Pas de première classe. Tout est en seconde. On est tenté de dire en troisième. 15h44, l'autorail entre en gare de Bertrix. Vingt minutes d'attente. Le temps d'admirer une micheline repeinte en gris-bleu. Le temps aussi d'accrocher un second autorail au premier et d'embarquer une dizaine de voyageurs. 16h04 : départ vers Libramont. Les moteurs hurlent de plus belle ! Un quart d'heure plus tard, la micheline arrive à bon port. "Libramont, ici Libramont. Le train à destination d'Arlon-Luxembourg entre en gare." Un superbe IC bordeaux glisse sur les rails de la seconde voie et dépasse la micheline. Presque orgueilleusement ! Le choc des générations de matériel roulant ! Les voyageurs s'engouffrent dans les souterrains. Il est 18h20. Il aura fallu cinquante minutes pour relier la gare de Paliseul à celle de Libramont. Vitesse moyenne : 30 km/h. En décomptant les arrêts, on atteint tout de suite 50 km/h ! Les lignes Dinant - Virton et Bertrix - Bastogne, il est vrai, sont fort peu importantes. Leurs horaires ne figurent d'ailleurs pas dans la brochure concentrant les "1001 relations cadencées" de la SNCB ! Déjà un goût de voyage ?

texte paru dans le journal *"Le Soir"* des 15 & 16/2/92.

*

*

*

Y a-t-il un avenir pour la ligne Athus - Mont-Saint-Martin ?

Nous l'avons écrit dans le cadre de notre article sur la modernisation de l'Athus - Meuse, la SNCB s'est fixée comme objectif de supprimer purement et simplement la courte ligne à voie unique de 3 kilomètres, électrifiée en 25 kV 50 Hz, qui relie la gare belge d'Athus à la région française de Longwy par Mont-Saint-Martin. Ce problème est pendant depuis quelques années : aussi avons-nous jugé intéressant de faire le point sur ce dossier.

Actuellement, la fermeture de cette ligne est envisagée par la SNCB d'ici un an ou deux, à cause des problèmes techniques que poserait le croisement à niveau, à peu près à angle droit, de cette ligne avec la liaison prévue en site neuf entre Aubange et Rodange.

Mais là n'est pas la seule raison. Depuis au moins deux ans, l'abandon de la ligne était envisagé par la SNCB et la SNCB suite à l'insignifiance des tonnages échangés par ce point frontière (4).

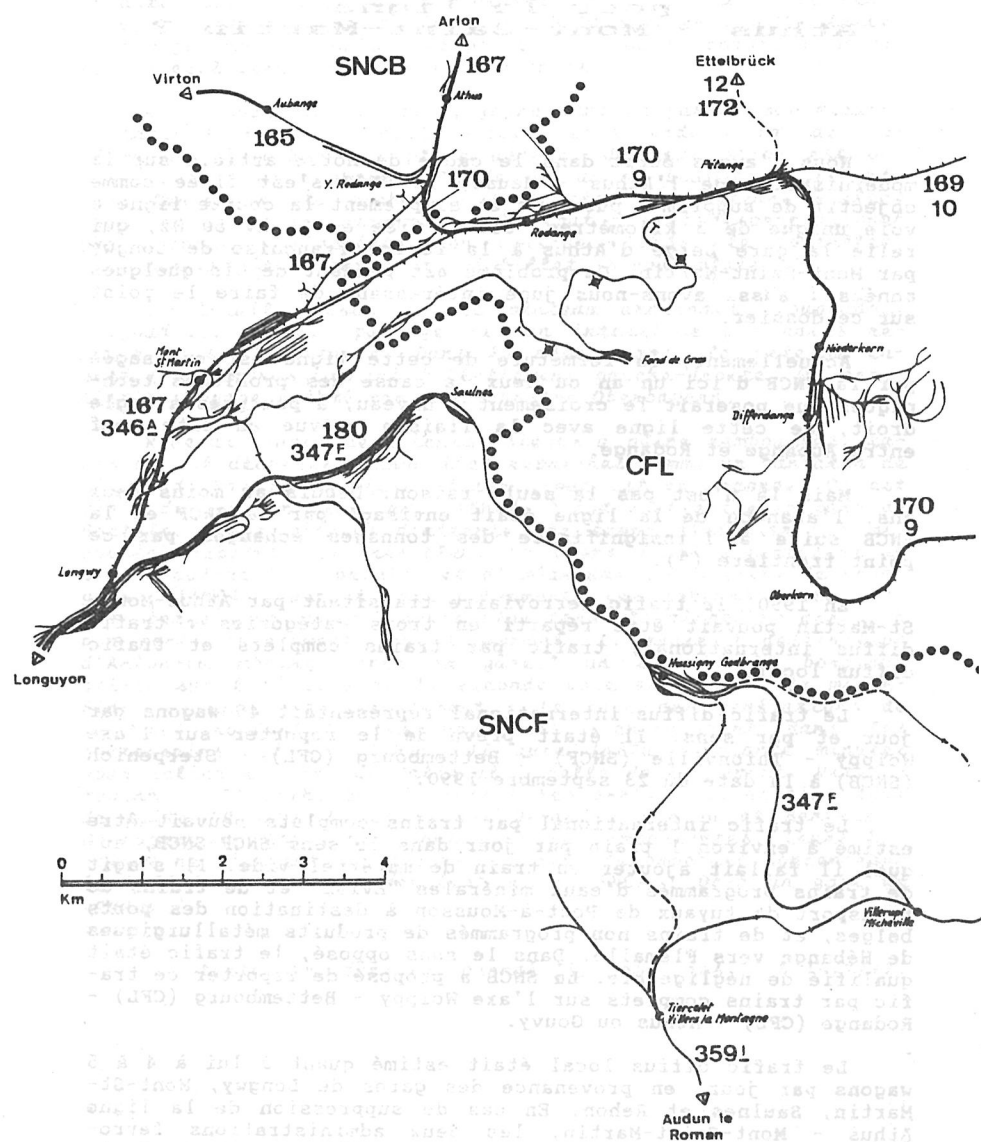
En 1990, le trafic ferroviaire transitant par Athus-Mont-St-Martin pouvait être réparti en trois catégories : trafic diffus international, trafic par trains complets et trafic diffus local.

Le trafic diffus international représentait 45 wagons par jour et par sens. Il était prévu de le reporter sur l'axe Woippy - Thionville (SNCF) - Bettembourg (CFL) - Sterpenich (SNCB) à la date du 23 septembre 1990.

Le trafic international par trains complets pouvait être estimé à environ 1 train par jour dans le sens SNCF-SNCB, auquel il fallait ajouter un train de matériel vide. Il s'agit de trains programmés d'eaux minérales "Evian" et de trains de transport de tuyaux de Pont-à-Mousson à destination des ports belges, et de trains non programmés de produits métallurgiques de Hébange vers Flémalle. Dans le sens opposé, le trafic était qualifié de négligeable. La SNCB a proposé de reporter ce trafic par trains complets sur l'axe Woippy - Bettembourg (CFL) - Rodange (CFL) - Athus ou Gouvy.

Le trafic diffus local était estimé quant à lui à 4 à 5 wagons par jour, en provenance des gares de Longwy, Mont-St-Martin, Saulnes et Rehon. En cas de suppression de la ligne Athus - Mont-Saint-Martin, les deux administrations ferroviaires proposaient de dévier ce trafic diffus local via Mont-St-Martin (SNCF) - Rodange (CFL) - Athus (SNCB), à savoir en

(4) - lettre de Didier Reynders, président de l'époque du Conseil d'Administration de la SNCB, au député permanent André, président d'Idelux, rapportée par le journal *"L'Avenir du Luxembourg"* du 23 décembre 1989.



panorama des installations ferroviaires de la région transfrontalière d'Athus (Belgique) - Longwy (France) - Rodange (Grand-Duché de Luxembourg) - dessin G. Close.

empruntant la branche luxembourgeoise de ce triangle. Cette solution est jugée techniquement possible, car elle garantit le respect des délais d'acheminement actuels d'autant plus que les CFL n'envisagent pas, de leur côté, la fermeture du point frontière de Rodange - Mont-St-Martin, vu la croissance du trafic des voyageurs local entre Longwy et Luxembourg, composé essentiellement de navetteurs.

Dans son étude initiale sur la modernisation de l'axe Athis-Meuse, la SNCB avait envisagé de construire une liaison à partir d'Aubange, non seulement avec la ligne d'Esch-sur-Alzette à Rodange, mais aussi avec la ligne de Mont-Saint-Martin. Inutile de préciser que le projet de réalisation de ce "bout" de ligne est aujourd'hui tombé aux oubliettes.

A ce point de l'argumentation, qu'il nous soit permis de relever le joli gaspillage des deniers publics qui a été fait dans le secteur. En effet, la ligne Athis - Mont-St-Martin a fait l'objet d'importants travaux d'aménagement en... 1988. A cette époque pas bien éloignée, elle a été mise à voie unique et électrifiée en 25 kV 50 Hz, afin de combler l'hiatus électrique existant entre Mont-St-Martin, où arrivait la caténaire française en provenance de Longwy, et Athis, dont les faisceaux marchandises ont été partiellement électrifiés en 1961 à l'initiative et aux frais des Chemins de Fer Luxembourgeois (ligne en provenance de Rodange). La solution de l'électrification avait pour avantages l'augmentation de la charge admise des trains de 1600 à 1800 tonnes et la suppression de relais de machines diesel/électrique pour une courte distance à Mont-St-Martin, avec l'obligation pour la SNCF, qui a l'initiative de la traction jusqu'à Athis, de maintenir un petit parc diesel dans un secteur complètement électrifié.

Même si, semble-t-il, l'électrification a été menée sur un mode "économique" sur cette ligne, en réutilisant notamment des équipements sans emploi sur d'autres lignes lorraines en cours de démantèlement, les travaux de modernisation et d'électrification ont tout de même coûté en 1988 4.100.000 FF à la France pour 1030 m de caténaire, et environ 40.000.000 FB à la Belgique, pour une longueur de caténaire de 1220 mètres, posée à l'intervention de la firme Duchêne de Modave. La mise sous tension de cette courte ligne date du 13 juin 1988. Un voyage inaugural Longwy - Athis - Rodange - Longwy a même été organisé le 18 du même mois, à l'aide d'une automotrice "Z2" de la SNCF.

La décision de modernisation et d'électrification de cette ligne paraissait à l'époque justifiée en outre par les flux de trafic qui y étaient observés. En 1987, la ligne Athis-Mont-St-Martin voyait passer 410.000 tonnes à l'exportation et 860.000 tonnes à l'importation. En 1988, quatre trains internationaux complets transitaient entre la France et la Belgique par ce point frontière ; ils transportaient voitures automobiles, eau minérale d'Evian, et produits sidérurgiques lorrains. En sens inverse, deux trains complets étaient répertoriés, sans compter un à deux trains non programmés par jour... Le trafic diffus international provenait de Bâle, ou de l'Italie.

LONGUYON — LONGWY — MONT-SAINT-MARTIN (Athus)

Etablissements			Schéma de la ligne	Mode de cantonnement	
Désignation	km	Observations		Sens pair	Sens impair
LONGUYON	Voyageurs et Poste 1...	228,0			
	Bif. Racc. L. 2...	228,8			
	E.P. laminage de Gorcy...	233,9			
	Cons-la-Grandville P.L.	237,8			
LONGWY-MONT-SAINT-MARTIN	Poste 1...	242,2			
	Poste 3...	243,6			
	Voyageurs	243,8			
	P.S...	246,7			
	Poste 2...	247,1			
	Bif. vers le Luxembourg	248,0			
	Signal C. 28	248,2			
	Frontière belge	249,0			

Deux ans plus tard, en 1990, une bonne partie de ce trafic avait disparu... à moins qu'il n'ait déjà été détourné par un autre point frontière, comme Sterpenich, afin de préparer une future décision de fermeture.

Dans cette région sinistrée par la crise sidérurgique et en pleine reconversion, on qualifie les projets de la SNCB de catastrophiques : on souligne le fait que le "Pôle Economique de Développement" transfrontalier créé il y a quelques années dans la région de Longwy - Rodange - Athus avec le soutien de la CEE a bien besoin de conserver toute son infrastructure pour garder ses chances d'épanouissement. Mais cette logique ne semble pas trouver grâce aux yeux de la SNCB, qui en oppose une autre, issue du sacro-saint "contrat de gestion" signé avec la gouvernement belge : la rentabilité à tout prix du réseau des marchandises.

A la date de mise sous presse de ce texte, la SNCB poursuit imperturbablement ses négociations techniques avec la SNCF en vue de la suppression pure et simple de la ligne vers Mont-St-Martin. Tout indique qu'elle parviendra à ses fins. Voire...

Spécifications techniques de la ligne 171
Athus - Mont-Saint-Martin - Longwy

- * Voie unique banalisée, exploitée par consigne spéciale.
- * Traction électrique 25 kV 50 Hz, avec section de séparation au km 249,021, sous l'autorité du régulateur sous-stations de Metz pour la partie française de la ligne.
- * Ligne à circulation en avance.
- * Distance de couverture des obstacles : 1500 mètres.
- * Block manuel à circuits de voie (BMCV sur la section SNCF), block system à sections ouvertes réalisé par relais (section SNCB). Postes de block encadrant : Athus block 105 (SNCB) - Mont-Saint-Martin poste 2 (SNCF).
- * Vitesse limite : 70 km/h d'Athus à la frontière géographique, 80 km/h jusqu'à Mont-St-Martin (PS km 246,7).
- * Engins moteurs autorisés à circuler sur la ligne :
 CFL : locomotives diesel série 1600 et 1800
 locomotives électriques série 3600
 SNCF : locomotives électriques série 12000, 13000, 14100, 15000, 16000/25200, 16500, 22200, 25100, 25500.
 locomotives diesel série 72000, 68000, 68500, 67400, 66000, 66400, 63500, 63109, Y 8000.

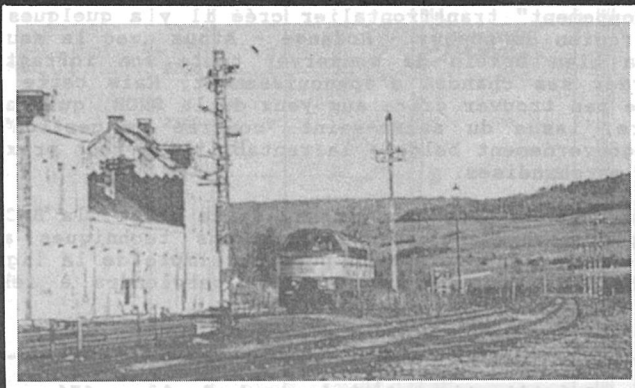
Sources : Renseignements techniques SNCF L.2 Longuyon - Longwy-Mont-Saint-Martin - Athus (SNCB) ou Rodange (CFL), n°1721, édition du 29 mai 1988, rectifiée en 1989.

Arrangement franco-belge du 3 janvier 1983 pour l'exploitation de la section frontière Athus - Mont-St-Martin (chantier).

Jean - Claude Léonard

Lamorteau

histoire d'une gare gaumaise et de la ligne Marbehan - Virton - Montmédy



Dans cette nouvelle plaquette, que le GTF asbl vient de publier, vous trouverez toute l'histoire de la ligne Marbehan - Virton - Montmédy, le plus célèbre des affluents de l'Athus-Meuse, car sa section Virton - Lamorteau - Ecouvies fut, jusqu'en 1985, un point d'échange très actif avec le réseau ferré français.

Toute l'histoire des gares frontalières de Lamorteau et Ecouvies y est retracée par notre membre Jean-Claude Léonard, originaire de la région.

Un élégant ouvrage format carré 21 x 21 cm, comportant 52 pages papier glacé sous couverture en quadrichromie. Le texte est agrémenté d'une quarantaine de photos noir et blanc grand format, toutes inédites.

Cette plaquette est disponible contre versement préalable d'une somme de 400 FB envoi compris à notre compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1.

(pour les paiements en provenance de l'étranger, le montant est porté à 430 FB à faire parvenir à notre CCP Bruxelles 000-0896641-70).



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 31/5/92

- Les voies ferrées oubliées de la banlieue de Mons (épuisé)
- Aspects ferroviaires du pays de Chimay (épuisé)
- Tous les chemins mènent à Anvers
- 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'Amblève
- Le Fagnard (ligne internationale Trois-Ponts - Jünkerath)

- Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières
- Rallye d'autorails dans l'Entre-Sambre-et-Meuse
- Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith
- Trans-Fer spécial n°1 (9 articles - épuisé)
- Trans-Fer spécial n°2 (2 articles Entre-Sambre-et-Meuse)
- Trans-Fer spécial n°3 (10 articles)
- Trans-Fer spécial n°4 (excursions GTF de 1989)

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 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

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, BP 191, B-4000 LIEGE1 (joignez un timbre-poste pour lettre pour la réponse ou un coupon-réponse international).

Le présent numéro hors série de Trans-Fer peut être obtenu par voie postale par versement préalable d'une somme de 120 FB envoi compris à notre compte 240-0380489-59 GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1.