

19/3/71



présence du tramway

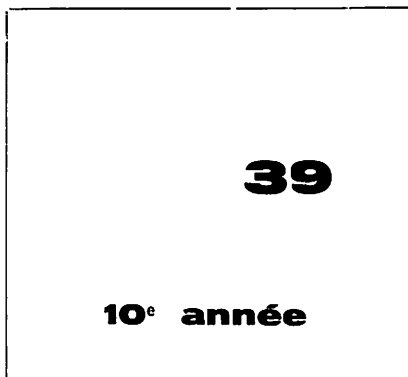
39

bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

10e année / IV 1971 prix 25 fr.

**présence
du tramway**



4e trimestre 1971

sommaire :

- *Les chemins de fer à voie étroite du G.D. de Luxembourg*
- *Le Fanal de Schepdaal*
- *Actualités en bref*
- *Le futur réseau du métro liégeois*
- *Les motrices électriques de la SNCV*

Notre photo de couverture : *Tableau hivernal au dépôt vicinal de Leerbeek, le 2 janvier 1971.* (Photo Mark Van den Eynde)

LES CHEMINS DE FER A VOIE ETROITE DU GRAND-DUCHE
DE LUXEMBOURG
1880-1957

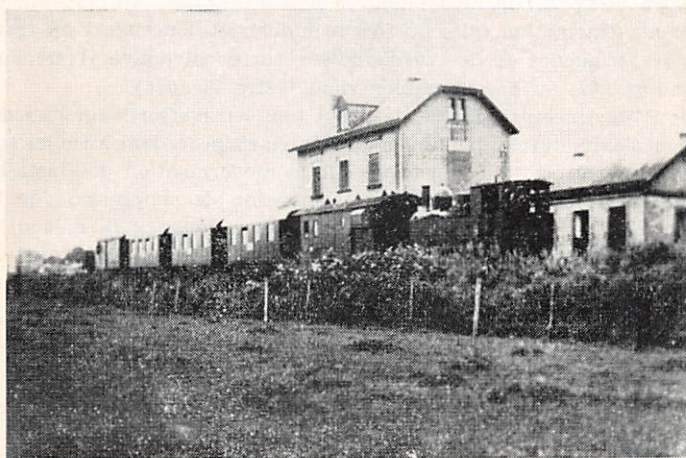
par Ch. MAYER (suite 3)

DEUXIEME PARTIE : L'UNIFICATION DU RESEAU

1) Nécessité et avantages de l'unification.

Si, en 1921, l'Etat Grand-Ducal n'avait pas réussi à favoriser la création d'un réseau ferré unique regroupant toutes les lignes à voie normale et métrique, exploitées alors par cinq sociétés différentes, il dut se résoudre bientôt à prendre directement en charge l'exploitation des lignes isolées à voie métrique, en raison de la dégradation de la situation financière des sociétés d'origine. Ainsi, à partir de 1934, toutes les lignes à voie étroite, à l'exception de la courte ligne Grundhof-Beaufort de la compagnie PH, furent directement exploitées par l'Etat pour son propre compte. Les sociétés antérieures avaient été dissoutes dans les conditions prévues aux cahiers de charges et les installations et le matériel roulant étaient devenus propriété de l'Etat. Le nouveau réseau unifié prit la désignation de « Chemins de Fer à Voie Etroite » (CVE).

A cette même époque, la construction du réseau complémentaire, décidée en 1911 et entreprise à un rythme très faible, notamment au titre de travail de chômage, fut définitivement abandonnée. Face aux difficultés rencontrées dans l'exploitation du réseau existant, on dut se résigner



TRAIN DE LA SOCIETE « P.H. » A BEAUFORT.

(Coll. de l'auteur)



TRAIN THIONVILLE-MONDORF A PUTTLINGEN, PRES DE LA FRONTIERE LUXEMBOURGEOISE. (Coll. de l'auteur)

à abandonner ces « futures » lignes aux transporteurs routiers, déjà très actifs, qui pouvaient offrir une exploitation plus souple et moins onéreuse. Même l'avantage certain qu'aurait apporté la jonction des différentes lignes isolées par une meilleure utilisation du matériel roulant ne justifiait plus les dépenses demandées pour l'achèvement des travaux engagés. L'infrastructure déjà existante en maints endroits ne reçut jamais de voie et les terrains acquis furent revendus. La construction du réseau ferroviaire luxembourgeois, qui, avec ses 543 km pour une superficie du pays de 2.586 km², comptait parmi les plus denses du monde, était terminée définitivement, abstraction faite du réseau industriel non ouvert au transport public de voyageurs et de marchandises (la construction d'une nouvelle ligne industrielle au bassin minier vient d'être décidée).

Les CVE concentrèrent dès le début tous leurs efforts sur la réduction du déficit d'exploitation des lignes existantes en procédant avec les moyens réduits mis à disposition, ainsi que sur la modernisation des installations et du matériel roulant. Il n'était pas question de suppression de lignes, malgré l'exemple donné surtout par la France voisine ; la liaison Thionville-Mondorf ne venait-elle pas d'être supprimée peu auparavant ?

2) La modernisation du réseau.

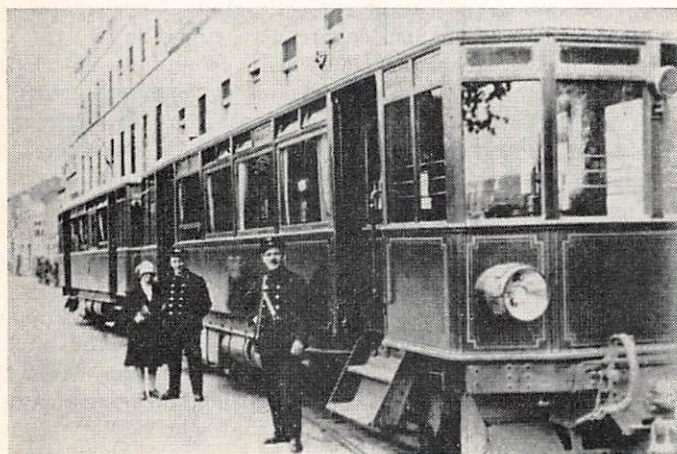
Au moment de la reprise par l'Etat, les installations et le matériel roulant d'origine, en service pour certaines lignes depuis plus de 40 ans, devaient toujours suffire à l'exploitation. Les installations n'avaient guère subi de changement et le matériel roulant n'avait été renouvelé que sporadiquement, en raison des moyens financiers précaires. Et encore s'agissait-il, en général, de locomotives achetées d'occasion à des réseaux secondaires suisses en cours d'électrification. Souvent ce matériel, quoique

bien conservé, était encore plus âgé que le matériel acheté à l'ouverture des premières lignes. Faisaient exception les Chemins de Fer Cantonaux qui avaient acquis plusieurs automotrices benzo-électriques en vue d'améliorer l'exploitation de leurs deux lignes.

L'exemple du réseau vicinal belge, en cours d'électrification, amena naturellement les CVE à envisager à leur tour l'électrification, du moins partielle, de leur réseau. Dès 1934, les CVE chargèrent deux organismes à étudier la modernisation du réseau en leur laissant le choix de proposer les moyens de traction qu'ils estimaient les mieux appropriés pour les différentes lignes.

Le Bureau d'Etudes Fernand Courtoy de Bruxelles proposa l'électrification des lignes Luxembourg-Remich, avec l'antenne vers Bettembourg, et Luxembourg-Echternach, avec utilisation, pour le service voyageurs, de petites motrices et remorques à deux essieux du type tramways semblables à celles en usage dans le sud du pays (TICE), avec maintien de la traction à vapeur pour les marchandises. Après élimination des unités les plus âgées, le parc de locomotives existantes devait largement suffire à ces fins. Pour les lignes Noerdange - Martelange et Cruchten - Larochette - Heffingen, il proposa l'emploi d'autorails Diesel de 100 chevaux, à deux essieux, alors que les automotrices benzo-électriques en service devaient suffire à l'exploitation de la ligne Diekirch - Vianden.

La Société Luxembourgeoise pour Entreprises Electriques à Luxembourg proposa à son tour l'électrification de la ligne Luxembourg - Remich avec l'antenne vers Bettembourg. De puissantes automotrices et locomotives à bogies devaient assurer les services voyageurs et marchandises, avec maintien du matériel remorqué existant. Des motrices à



AUTOMOTRICES BENZO-ELECTRIQUES EN SERVICE SUR DIEKIRCH-VIANDEN
A PARTIR DE 1925. (Coll. de l'auteur)



LE « CHARLY » A ECHTERNACH.

(Coll. de l'auteur)

deux essieux, éventuellement à louer aux TICE dont le matériel roulant était surabondant, devaient assurer le service de banlieue à Luxembourg. Pour la ligne Luxembourg - Echternach fut proposé l'emploi d'autorails Diesel pour les voyageurs, et le maintien de la traction à vapeur pour les marchandises. L'électrification envisagée à un moment pour Diekirch - Vianden, avec réemploi des automotrices existantes à transformer en motrices électriques, ne semble pas avoir été retenue.

La proposition de la Société Luxembourgeoise obtint finalement la faveur des CVE, qui, en se basant sur cette étude, lançaient des demandes d'offres pour l'électrification, en première étape, de la ligne Luxembourg - Remich. Les offres devaient tenir compte de l'électrification ultérieure de l'antenne Aspelt - Bettembourg et de son raccordement au réseau des TICE par un court tronçon à construire de Bettembourg à Burange près de Dudelange (voir aussi « Présence du Tramway » N° 31).

Le cahier de charges demandait des offres pour la fourniture :

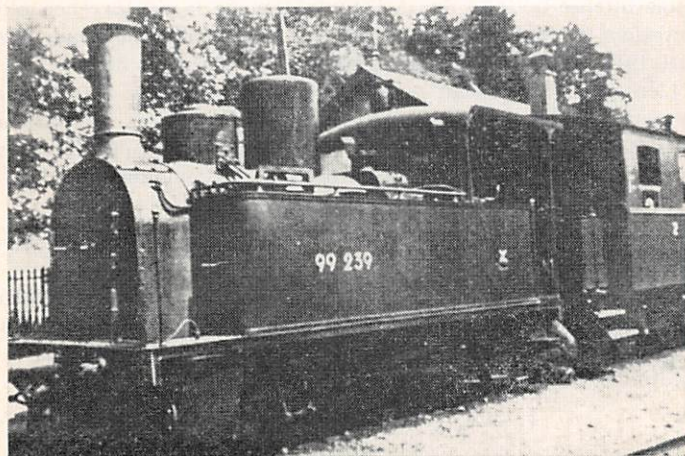
- de la ligne aérienne du type caténaire supportée par des poutrelles Grey (longueur : 30 km ; tension de régime : 1200 V) ;
- de deux sous-stations automatiques à redresseurs à vapeur de mercure ;
- de 6 automotrices à bogies de 48 places, capables de remorquer deux voitures à bogies existantes et pouvant circuler en unités multiples ;
- de 2 locomotives à bogies capables de remorquer des trains de voyageurs composés de 7 voitures et d'un fourgon, et des trains de marchandises de 145 tonnes (l'équipement des automotrices et des locomotives devait être identique).

La réalisation de cet ambitieux et intéressant projet de modernisation du réseau à voie métrique échoua malheureusement par manque de

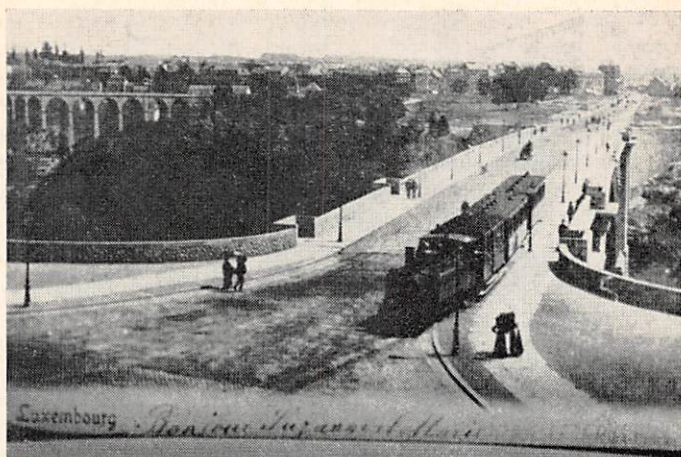
moyens financiers, dus à la crise économique de l'époque. Les CVE durent donc chercher une autre voie pour assurer la modernisation indispensable du matériel roulant. Celle-ci se présenta sous la forme d'autorails Diesel à bogies, aux caractéristiques assez semblables à celles exigées pour les automotrices électriques. A partir de 1936, des autorails et remorques modernes remplaçaient partiellement les trains à vapeur. Parallèlement, les CVE avaient procédé à la modernisation des automotrices benzo-électriques existantes, en les équipant de moteurs Diesel.

3) Premières menaces.

En 1938, le Gouvernement chargeait une commission d'étudier la coordination des transports par le rail et par la route. Cette commission avait pour mission essentielle de préparer la réorganisation des CVE dans le but de supprimer ou, du moins, de réduire le déficit chronique d'exploitation des lignes à voie métrique. La commission se documenta surtout en Belgique en visitant divers groupes de lignes de la région Namur-Luxembourg de la SNCV, notamment à Forville. Elle présenta son rapport le 29 janvier 1940. La conclusion de celui-ci était qu'aucune des lignes des CVE n'était viable et qu'il fallait envisager la substitution par un service routier, à moins qu'une modernisation totale du matériel roulant et une élimination de la concurrence routière (services d'autobus parallèles) n'interviennent. D'autre part, les services de banlieue de Luxembourg vers Dommeldange et Alzingen seraient à abandonner aux Tramsways Electriques de la Ville de Luxembourg (TVL), mieux outillés pour ce genre d'exploitation. Ceci imposait évidemment l'électrification du tronçon Luxembourg-Gare - Alzingen, à l'instar du tronçon Luxembourg - Dommeldange, électrifié depuis 1928.



PENDANT L'OCCUPATION ALLEMANDE : LOCOMOTIVE 4 DES C.V.E.
(ST. LEONARD 1888), RENUMEROTEE 99.239. (Coll. de l'auteur)



LE « CHARLY » SUR LE PONT ADOLPHE EN 1904 (Coll. de l'auteur)

Pour des raisons sociales et face aux efforts de modernisation déjà entrepris, la commission proposa le maintien du service ferroviaire, du moins sur les lignes partant de Luxembourg, et d'y remplacer la traction à vapeur par la traction Diesel.

L'invasion du Grand-Duché le 10 mai 1940 par les troupes allemandes, empêcha la réalisation des mesures envisagées. Après interruption de quelques jours, le service ferroviaire reprit sous direction militaire allemande. Pendant les années suivantes, les lignes à voie métrique allaient connaître une intense activité due à l'élimination de la concurrence routière. L'exploitation indépendante du réseau à voie étroite continua jusqu'au 1er avril 1942, date de son rattachement aux Chemins de Fer du Reich (DR). L'ensemble du réseau ferroviaire luxembourgeois fut alors confié à la Direction régionale de Sarrebruck des Chemins de Fer Allemands. Le matériel roulant fut incorporé au parc de ce réseau et renuméroté en conséquence. Des transferts de matériel vers l'Allemagne semblent avoir eu lieu.

Vers la fin de la guerre, les autorails Diesel, de même que les automotrices électriques en service entre Luxembourg et Dommeldange, cédèrent leur place à la traction à vapeur en raison du manque de carburant et du rationnement de l'énergie électrique. La circulation des trains à vapeur, disparus depuis 1928, redevint courante dans les rues de la capitale, où ils devaient emprunter les voies des tramways urbains.

(à suivre)

N.B. Une erreur de mise en page a été à la base d'une interversion de textes dans notre édition précédente : le paragraphe 6 devait, en réalité, se trouver à la page 4, en tête de parution. Nous nous en excusons auprès de nos lecteurs.

LE FANAL DE SCHEPDAAL

IV^e trimestre 1971

Vie de l'AMUTRA et du Musée



Salon International des Chemins de Fer.

Comme chaque année, et grâce à l'obligeance de notre consœur l'A.R. B.A.C., nous avons pu disposer d'un stand lors de cette manifestation. C'est cette même A.R.B.A.C. qui fort aimablement a assuré la vente de notre documentation. Nous lui en sommes particulièrement reconnaissants.

Le stand a été réalisé par notre excellent ami Pierre Meeuwig, et avait pour thème : « Dixième Anniversaire de la Fondation de l'AMUTRA ». La majorité des clichés exposés a été fournie par M.M. Humblet, Stevens et Temmerman, sans l'aide desquels rien n'aurait pu se faire. Nous remercions bien vivement toutes ces personnes, grâce auxquelles notre Association sera sans doute mieux connue. Ce stand eut en effet un fort joli succès.

*

A Schepdaal - Nouveau Matériel roulant.

Nous voudrions réparer un oubli commis lors de la rédaction définitive du bon-à-tirer de notre premier numéro : « Nos remerciements les plus sincères vont également à la S.T.I.L. qui, non seulement, nous a cédé ce magnifique matériel, mais qui de plus, a bien voulu en assurer le garage durant plus de trois ans. Le personnel de cette Société dut en plus reconstruire une voie pour amener les voitures au point de chargement ».

La motrice 378 de Gand est arrivée en fin d'après-midi le mardi 19 octobre, par le camion vicinal, que tous connaissent bien. Cette voiture est en assez bon état, mais diverses retouches à la peinture et un sérieux nettoyage s'imposent avant la réouverture de Pâques. Pourrions-nous éventuellement compter sur quelqu'un pour ce travail, qui peut être fait assez rapidement ? La remorque vicinale 11620, qui a été levée durant le mois de mai, a été remise sur roues le 24 octobre. La remise en état du châssis a duré près de six mois, mais le résultat est encourageant pour la suite des opérations, qui pour le moment portent sur la remise en état de l'intérieur de cette voiture.

Pour ce qui est de la motrice 44602 (ex.-9704), qui fait l'objet des soins de MM. Devroey et Vanderstraeten, les opinions divergeaient quant à la ver-

sion dans laquelle elle sera finalement restaurée. Un compromis judicieux vient finalement d'être adopté : les plaques directionnelles du réseau urbain de Malines côtoieront la tourelle de voiture-échelle, conservée à toutes fins utiles. De toutes manières, les travaux avancent bon train sur cette voiture, qui était très abîmée.

En raison du manque de main-d'œuvre, nous nous sommes vus dans l'obligation de demander à la S.N.C.V. de faire restaurer par les Ateliers de Cureghem, la motrice à deux essieux n° 9727, du Brabant. Divers montants doivent être remplacés, en raison de leur affaissement ; cette opération nous coûtera sans doute 35.000 Frs. Par après, en fonction de nos possibilités financières, d'autres voitures seront renvoyées à Bruxelles pour être repeintes. En vue de faciliter les travaux de remise à neuf, nous avons pensé faire aménager une fosse de visite (dans la remise III). Cela ne pourra être réalisé, à cause du prix d'une telle opération (au bas mot 80.000 Frs.), et il faudra donc dégager une des fosses d'origine, dans la remise II, et qui ont été comblées lors de la constitution du Musée, en 1961.

Enfin, nous réitérons notre appel pour que de nouvelles énergies se joignent à nous : en 1972, à l'occasion du dixième anniversaire, nous ferons tout ce qui est possible pour réanimer l'Association. Divers voyages sont prévus, ainsi que des séances de projection, dont une aura sans doute lieu au Musée du Cinéma, à Bruxelles. En contrepartie, nous serions particulièrement heureux de pouvoir compter sur un plus grand nombre de volontaires. Vous pouvez participer aux grands travaux, sur voitures, prendre en charge l'entretien courant d'un ou de plusieurs véhicules, ou même participer aux restaurations qui doivent être faites aux voies et bâtiments. A ce sujet, notre appel a été entendu pour la bibliothèque : M.M. Albrecht et Stevens se sont joints aux deux « pionniers », et ce service est le seul qui fonctionne avec un nombre adéquat de membres. Nous sommes reconnaissants à ces personnes de bien vouloir assurer un travail assez ingrat. Il se confirme d'autre part que la bibliothèque sera accessible aux membres dès la réouverture.

Pour en revenir au matériel roulant, le wagon à gadoues n° 8054, originaire d'Anvers subit une remise en état en bonne et due forme. Ce long et difficile travail est assuré par M. Duquenne, d'Anvers ; la dégradation de certaines pièces est particulièrement frappante : une des poutrelles de châssis, qui doit normalement avoir une épaisseur de 6 mm, est trouée de rouille en plusieurs endroits. Cela donne une idée de l'état de nos wagons à marchandises, et il est probable que certains devront être rayés de l'inventaire du Musée, vu leur état, et leur manque d'intérêt évident pour le grand public.

Enfin, nous voudrions répondre une fois pour toutes aux innombrables questions qui nous sont posées au sujet des voitures (en service) n° 9729, 9817 (standard à caisse en bois et châssis apparent, ex-Courtrai) et 10020-21 (tracteurs Godarville) d'Ostende. Aux dernières nouvelles, il n'est pas prévu de sauver une des deux motrices « standard », sous prétexte qu'elle ferait double emploi avec la standard métallique 10308 de La Louvière. Gageons cependant que si ces splendides véhicules venaient à disparaître (9729-9817), on ne

manqueroit pas de le regretter, tout comme actuellement beaucoup regrettent la disparition de la standard à caisse en bois et à plaques, n° 9733, démolie au Musée il y a quelques années déjà. En ce qui concerne les tracteurs, le nécessaire sera fait au moment où ils seront déclassés, peut-être d'ici quelques temps. Rassurons cependant nos membres au sujet des Standard, en leur indiquant qu'il est prévu de recevoir d'Ostende la remorque 19666, ancienne motrice 9729 initiale. (La 9729 actuelle portait jadis le n° 9984, à Bruxelles), remise extérieurement en état « motrice », mais très probablement non motorisée.

Ultérieurement, nous nous proposons de répondre en ces pages à des questions qui intéressent la majorité des membres, du fait de leur rapport immédiat avec nos buts.

* * *

A l'A.M.U.T.R.A.

Grâce à une heureuse initiative de la section liégeoise de l'Amutra, le 1er octobre 1971 a été pour 76 de nos membres et amis une journée mémorable entre toutes. En effet, le voyage en autorail organisé sur le réseau S.N.C.B. de l'Est de notre pays a connu un succès retentissant et bien mérité. De tôt matin, les participants se trouvaient déjà à Ans, point de départ du circuit projeté : ils n'allaient pas regretter leur journée.

C'est donc par un soleil d'automne exceptionnellement radieux que l'autorail 4906, ex-55329, allait conduire nos amis vers la frontière allemande, où les immenses forêts avaient revêtu leur féerique parure multicolore. Par Liers, on atteignit Tongres, d'où l'on repartit en direction de Montzen, Welkenraedt, Eupen et Raeren. De ce dernier point, on gagna successivement Monschau et Sourbrodt, où un très bon déjeuner avait été prévu.

Dans l'après-midi, on visita successivement Wévercé, Losheimergraben, Waimes, Malmédy, Stavelot et Trois-Ponts. Jusque là, toutes les lignes parcourues étaient exclusivement ouvertes aux services de marchandises, ce qui ajoutait incontestablement à l'intérêt du circuit.

De Trois-Ponts, on devait regagner très rapidement la Cité ardente, par la ligne Luxembourg-Trois Vierges-Liège. Nous y débarquions à 19 h, enthousiasmés par la beauté du voyage qui s'achevait si bien, avec la ferme détermination de « remettre ça » à la première occasion...

*

Deux autres voyages ont été organisés à l'intention de nos membres en cette fin d'année 1971.

Le premier, qui eût lieu le samedi 20 novembre, nous permit de parcourir diverses grandes artères de Bruxelles, en autobus parisien. Ce voyage a été réalisé par notre ami et administrateur Henri Irtou, et a remporté un succès certain puisque, en dépit d'un temps assez frais, près de 60 personnes ont pris part à cette excursion. La voiture avait été décorée de panneaux publi-



EVOCATION DE L'ANCIENNE LIGNE 40, A HAUTEUR DE LA PLACE MADOU,
LORS DE L'EXCURSION DU 18.12.1971. (Photo Stevens)

citaires, et il ne fait aucun doute que le TN 6 utilisé à cette occasion a été très remarqué, car en plus, nous avons parcouru deux fois l'itinéraire prévu !

Le deuxième voyage fut organisé le samedi 18 décembre, sur diverses lignes de tramway de la S.T.I.B. Cette Société avait bien fait les choses puisque les plaques directionnelles nécessaires au train 1407 + 967 avaient été reconstituées spécialement : nous avons ainsi pu parcourir les lignes 15, 40 et 60 ; la quatrième plaque était inédite jusqu'à ce jour, puisqu'il s'agissait du report sur une plaque en bois du film « S - Service Spécial » des autobus. Nous avons de même parcouru la section terminale du 93, sur laquelle les rames standard n'ont plus circulé depuis près de dix ans déjà, et qui de plus est très pittoresque. 80 membres ont pris part à cette excursion, qui prélude à une année que nous ferons, autant que possible, très animée. En effet, comme déjà indiqué par ailleurs, diverses excursions sont prévues au programme.

M.G.S.

* * *

PETITE ANNONCE

Je recherche en vue d'achat ou de prêt pour reproduction des photos de motrices standard métalliques de la SNCV Namur, ainsi que toute documentation technique concernant le frein oléo-pneumatique système Pieper (version motrice électrique, pas autorail). Je suis disposé à offrir de bons prix.

Ecrire : Alain Francotte - Rue Langeveld, 65, 1180 Bruxelles.

|| actualités en bref ||

A LA S.T.I.B.

A partir du 23 novembre écoulé, les nouvelles PCC articulées (série 7501) ont été mises en service progressivement sur la ligne 103, à la plus grande satisfaction des usagers : les qualités de confort en sont remarquables et leur volume permet, fort à propos, d'absorber les pointes de trafic qui caractérisent la ligne susmentionnée.

Au 31.12.1971, la S.T.I.B. avait déjà réceptionné les 26 premières unités de cette série.

*

Dans notre numéro précédent, nous avons fait écho aux travaux consécutifs à la création d'un viaduc provisoire dans l'axe du Bd. Emile Jacqmain. Le montage de cet ouvrage d'art a été effectué dans la nuit du 29 au 30 octobre 1971 : il doit notamment permettre au trafic automobile d'éviter l'actuel chantier « métro » de la Place Rogier et, ultérieurement, celui du Bd Adolphe Max.

* * *

AU T.T.A.

L'exercice 1971 a été caractérisé par une légère augmentation du kilométrage parcouru. Le tableau ci-dessous permettra au lecteur de juger des résultats encourageants de la saison écoulée. Dans le domaine du matériel roulant, statu-quo en 1971 par rapport à 1970 : aucune nouvelle mise en service n'a été notée.

Nombre total de voyageurs	21.716
Nombre de voyages aller-retour	566(1)
Kilométrage parcouru (service voyageurs)	6.798(2)
Moyenne de voyageurs par train aller-retour	38,35
Nombre de voyageurs au kilomètre	3,19
Kilométrage moyen d'un aller-retour	12
Nombre de jours d'exploitation	102(3)
Moyenne de voyageurs par jour d'exploitation	213

(1) dont 62 en service vapeur

(2) dont 744 en service vapeur

(3) dont 27 jours d'exploitation sous réservation

A la S.N.C.V.

Notre article sur le réseau de La Louvière était à peine achevé, que nous apprenions la subite décision relative à la suppression du complexe de lignes Manage-Familleureux. Cette décision a été influencée par l'incidence des nombreuses bretelles d'accès de l'autoroute de Wallonie dans cette région, ainsi que par la création du zoning industriel de Feluy. La première phase de l'opération a été marquée par la suppression des services de tramways sur la section La Crorière (Pont du Thiriau)-Familleureux, de la ligne 32, et cela dès le 27 septembre 1971.

*

Le groupe de Brabant a vendu comme mitraille, au cours du dernier trimestre de 1971, un lot de 41 véhicules, se décomposant comme suit :

- 5 motrices électriques :
 - 10176 et 10363 (type Standard)
 - 10439, 10462 et 10471 (type N)
- 4 remorques à bogies :
 - 19350 et 19403 (caisse métallique)
 - 19422 et 19497 (caisse bois)
- 1 wagon sous-station : 89708
- 31 wagons à marchandises (soit 20 wagons à haussertes, 6 plats et 5 fermés).

Qui l'eût cru ?

« Dans cinq ans, quand sera inauguré le premier tronçon du métro, les liégeois retrouveront les trams. »

(Le Soir du 5 juin 1971)

1) Le Problème :

C'est ce qui ressort de la conférence de presse tenue à Liège, le 2 juin dernier, par M. l'Ingénieur LOMBARD, directeur au ministère des communications. La Commission régionale interurbaine des transports en commun de Liège se prononça enfin, au mois d'avril 1971, pour la construction d'un métro type classique en tunnels et sur RAILS pour Liège, abandonnant du coup tous les projets « Safège » (métro suspendu, type Châteauneuf-sur-Loire) pourtant défendus ardemment mais non construits commercialement, et surtout les projets aberrants et polluants de tunnels pour véhicules sur pneus qui ne sont pas des trolleybus. Le service spécial d'études de la STIL s'installait, dans le courant du mois de mai, dans ses nouveaux bureaux et remaniait, au gabarit métro, tous les plans élaborés jusqu'alors.

2) La texture du futur réseau :

Elle s'oriente sur une boucle urbaine de 10,9 km (approximativement

la ligne 4) sur laquelle se greffent quatre antennes ferrées et trois non ferrées (voir plan du R.U.L.).

L'antenne ferrée St Lambert-Coronmeuse (reprise des lignes actuelles en totalité ou en partie : 1, 5, 76 et 79) comprend un souterrain le long des quais à partir du quartier St Georges. De Coronmeuse, prolongation ultérieure le long du chemin de fer (ligne 34 SNCB) vers Herstal-centre, puis Pré-Wigi (ACEC d'Herstal, où se construisent actuellement les équipements électriques des 7500 de Bruxelles).

L'antenne ferrée Bavière-Droixhe (lignes 4, 17, 18, 60, 67, 76 et 79) comprend une traversée sous-fluviale au droit du quartier St Georges, dessert l'actuel hôpital universitaire puis, par un souterrain sous la rue Général de Gaulle à Bressoux, arrive au centre résidentiel de Droixhe.

L'antenne ferrée Val Benoît-Jemeppe (lignes 2, 3 et 27) comporte 400 m de viaduc au Val Benoît et 400 m de tunnel à Sclessin. Site propre le long du chemin de fer (ligne 125 SNCB) sur les 4 km restants (on reprend l'ancien site propre du tram derrière l'église de Tilleur). Le terminus est établi derrière la gare routière de Jemeppe (Pont de Seraing).

L'antenne ferrée Val Benoît-Sclessin-Ougrée-Seraing (Val Potet) (lignes 2, 3, 9, 14, 15, 16, 25, 27 et 93) dessert l'actuel terrain du « STANDARD » (les anciens convois « motrice + 2 remorques » avaient quelque chose de bon pour contenir l'enthousiasme des spectateurs) puis, viaduc pour franchir la Meuse et surplomber les usines Cockerill ; ensuite, souterrain rue du Chêne à Seraing, enfin en surface jusqu'au Val Potet. Cette antenne de 5900 m compte 1200 m en viaduc et 850 m en tunnel.

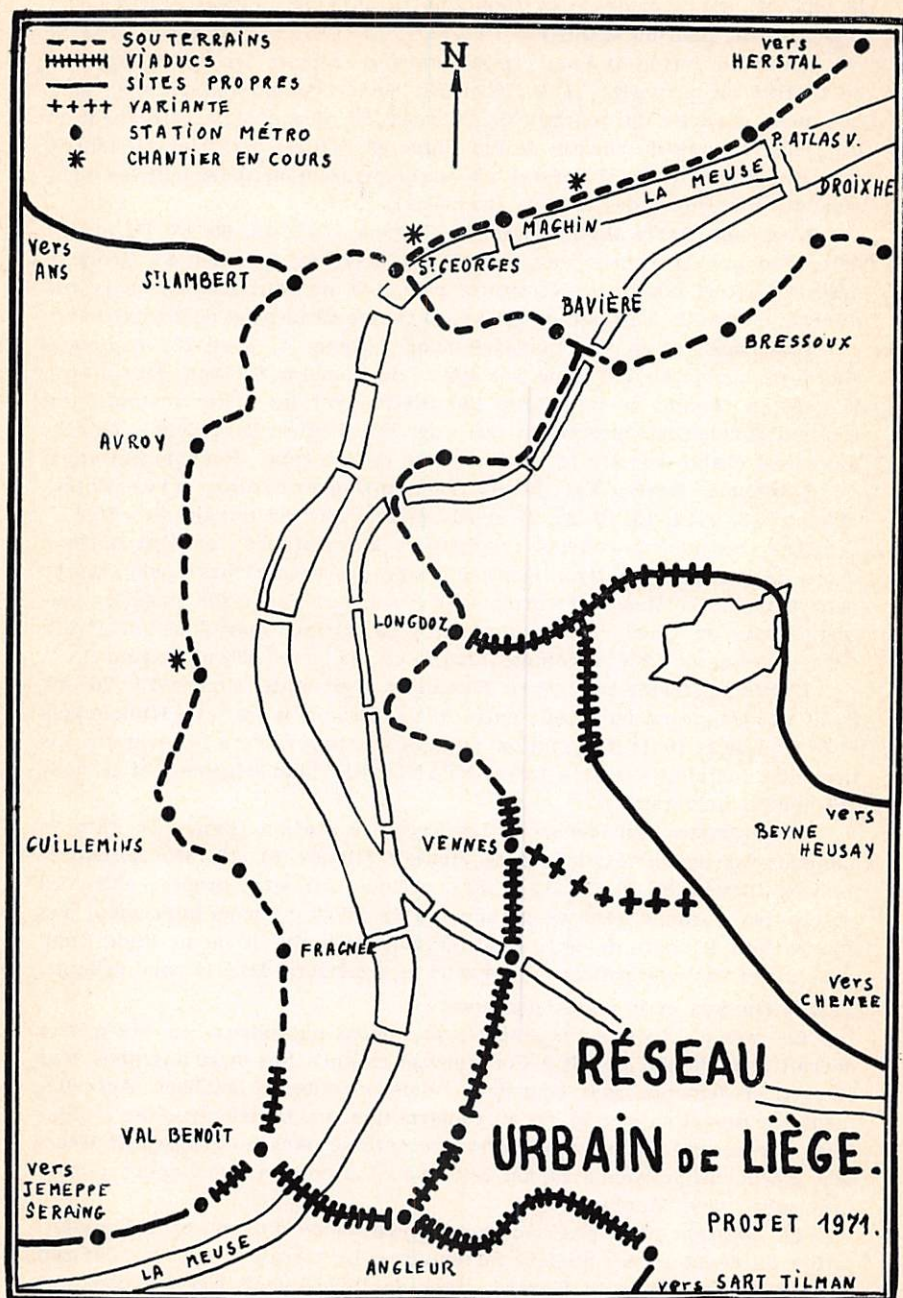
L'antenne ferrée vers Sart Tilman et Université (lignes 25, 26, 48, 90 et 91) comprend un viaduc entre le Val Benoît, la gare de Kinkempois et le pied de la route du Condroz, puis un site propre vers l'Université, les nouvelles installations du « Royal STANDARD Club liégeois » et le nouvel hôpital universitaire.

Les antennes non ferrées St Lambert-Ans station (ligne 12), gare de Longdoz-Grivegnée (Haut)-Beyne Heusay (lignes 10, 13, -35), Longdoz-Chênée (lignes 29, 30, 31, 33 et 34), prévues sur sites propres entre les autoroutes urbaines, viaducs et tunnels très courts ne nous intéressent pas encore dans le cadre de cette étude. Précisons toutefois qu'au stade final, plus aucun véhicule polluant sur pneus ne pénétrera dans la zone urbaine.

3) Les travaux et le matériel roulant :

Le premier tronçon exploitable en métro ou, mieux, en pré-métro, devrait aller du Val Benoît à Coronmeuse (8 km). Les deux antennes vers Herstal et Jemeppe sont beaucoup moins onéreuses à réaliser. Actuellement, un tunnel en courbe est en construction Av. Blonden-rue des Guillemins. Un second tunnel va bientôt être entamé dans le quartier St Georges. Enfin, un troisième tunnel est amorcé depuis la rue Laport (sortie provisoire) vers Maghin.

La question n'est pas encore tranchée en ce qui concerne l'implantation du dépôt et des ateliers ferroviaires. Le terrain prévu sur l'ancien site du Charbonnage du Hasard, siège de Belle-Vue à Herstal, jouxtant



Présence du Tramway 14

le chemin de fer, est actuellement envisagé pour y établir le dépôt et les ateliers.

La suite des travaux comporterait la boucle urbaine, puis l'antenne vers Seraing qui est conditionnée par les aménagements de Cockerill et de routes rapides. Quant à l'antenne vers Sart Tilman, au fur et à mesure de la construction des autres branches du métro, les services de voyageurs seraient rabattus sur Sclessin puis sur Kinkempois.

Enfin, en ce qui concerne le matériel roulant, s'il y a une phase pré-métro, les motrices de tramways seraient du type Francfort (marchepieds permettant l'embarquement des voyageurs en site propre ou en ville et aux gares munies de quais). Car on reviendra peut-être au tram, même si à Liège, il y avait jusqu'en 1968 les fameuses motrices « Métro » de 1934 qui auraient certainement encore tenu 10 ans au moins, aussi bien entretenues qu'elles le furent. (Pensons qu'à Charleroi, roulent encore à la S.T.I.C. à l'heure présente, des motrices de 41 ans d'âge). Quant aux motrices de métro, elles seraient pratiquement les mêmes que celles prévues pour Bruxelles, bien qu'allongées d'1 m 50, puisque comportant deux postes de conduite.

4) Conclusion :

Le premier pas est franchi. Il est important. Il consacre le fait inéluctable qu'un transport rapide de masse incombe au rail. Que ce véhicule roule en tunnel, en viaduc ou en site propre, ce matériel reste attachant pour nous, qu'il se nomme tramway ou métro. Car la seule chose qui nous réjouit le cœur aujourd'hui, c'est de savoir que tôt ou tard roulera un METRO à LIEGE. La conclusion que nous tirions en 1964 dans le n° 12 de notre revue, reste valable : « Tram pas mort. Vive le tram ».

Ad multos annos.

Robert HUMBLET

* * *

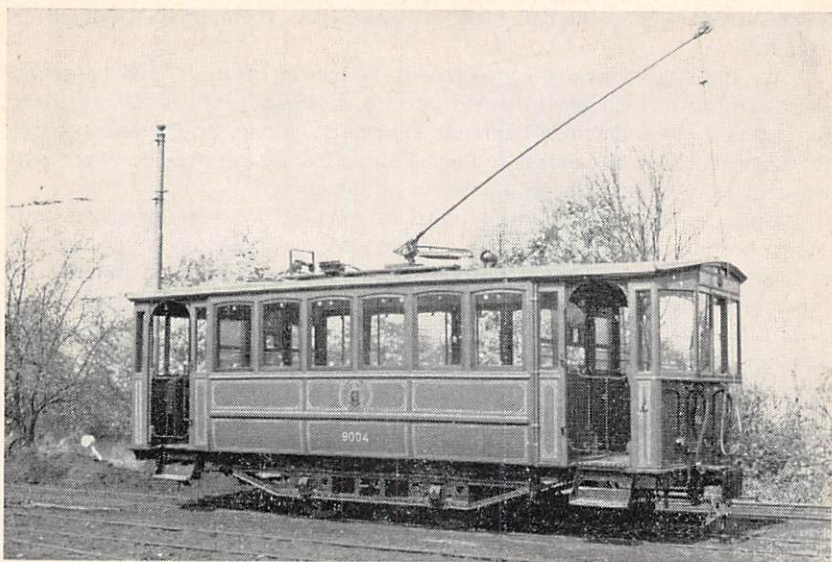
LES MOTRICES ELECTRIQUES DE LA S.N.C.V.

par P. DEHON et E. KEUTGENS

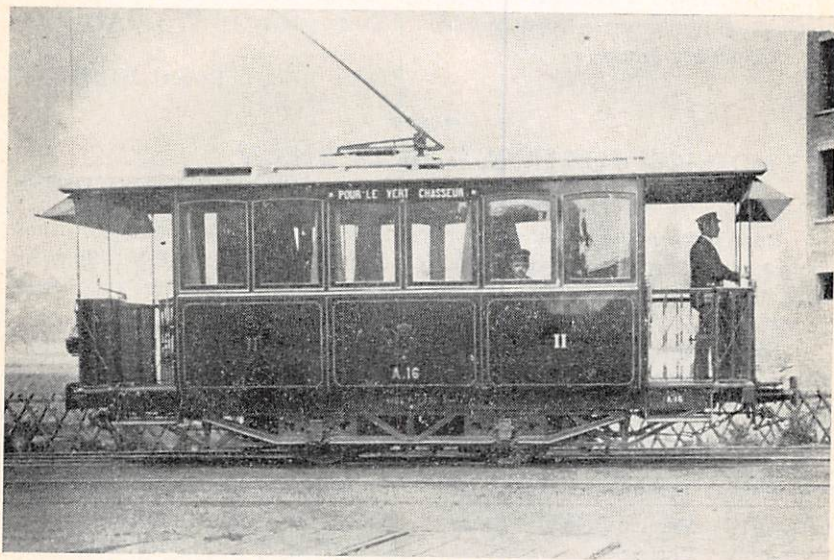
Dans cette nouvelle rubrique, nous nous proposons de soumettre à nos lecteurs la liste du matériel de traction électrique de la S.N.C.V., illustrée, dans la mesure du possible, de photographies se rapportant aux séries décrites.

Nous commencerons par les quatre premières séries mises en service sur la ligne Bruxelles-Petite Espinette entre 1894 et 1901.

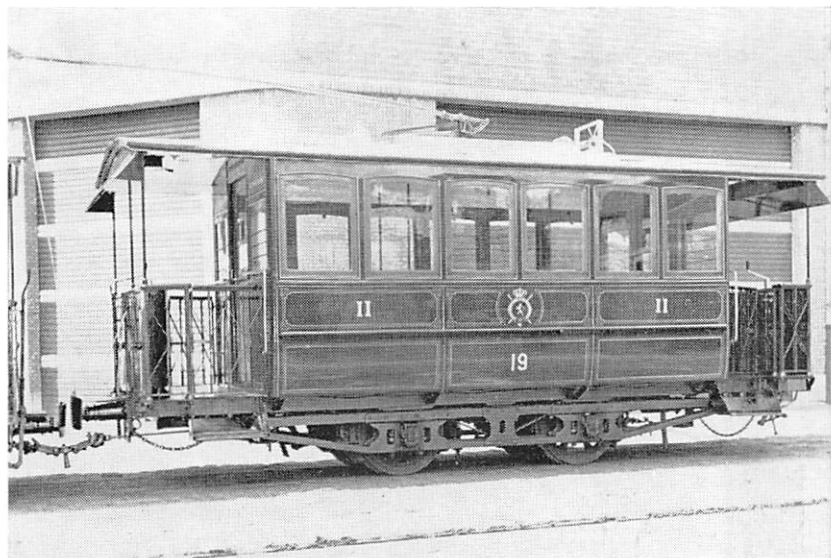
<i>Séries</i>	<i>Constructeurs</i>	<i>Adjudications</i>	<i>Mises en service</i>
9001-9012	Verhaegen	28- 9-1893	} 9001-9006 : 21-3-1894 9007-9012 : 27-6-1894
9013-9018	Franco-Belge	20-11-1894	
9019-9024	Verhaegen	22- 1-1896	VI à VIII 1896
9025-9030	} Electricité & Hydraulique	19- 5-1899	25-7-1901
9048-9051			



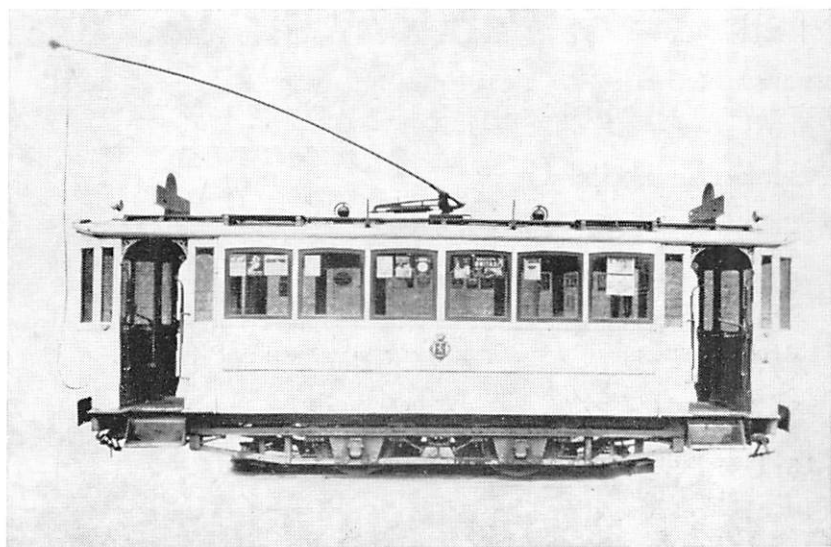
La 9004, une des douze premières unités de la ligne de l'Espinette (A.1-A.12, plus tard 9001-9012), avec plates-formes fermées vers 1910. Document réalisé au musée de Schepdaal en 1962. (Photo R. Plétinckx.)



La série A.13-A.18 se distinguait de la précédente par la forme de son truck. Ce détail apparaît clairement sur ce document original, réalisé en 1895 sur le site des futurs ateliers de la Rue Eloy. (Collection Amutra)



La motrice 9019, rétablie dans son état original en 1958. Cette troisième série (A.19-A.24) se distinguait également des deux précédentes par la conception du truck. Document réalisé aux ateliers de la Rue Eloy.
(Photo R. Plétinckx)



La quatrième série « Espinette » (A.25-A.30, et A.48-A.51) offre déjà les caractéristiques propres au constructeur carolorégien « Electricité & Hydraulique » : compartiments allongés, truck apparenté à la série A.52-A.85 du réseau de Charleroi. Notre photo représente la 9027, avec plates-formes transformées vers 1910.
(Document SNCV)

ASSOCIATION POUR LE MUSEE DU TRAMWAY (AMUTRA)

a.s.b.l. fondée le 7 mars 1961

C.C.P. 449.30

SIEGE SOCIAL-TRESORERIE : rue Pannenhuis, 164, à 1020 Brux.

Cotisations :

Membres adhérents : 200 fr. — Membres bienfaiteurs : 300 fr.

Membres de soutien : 500 fr. (min.) — Membres affiliés* : 50 fr.

* habitant sous le même toit qu'un membre d'une autre catégorie.



Le 10e anniversaire de la fondation de l'AMUTRA a été le thème de notre stand au dernier Salon des Chemins de Fer. (Photo P. Meeuwig)

PRESENCE DU TRAMWAY

Bulletin périodique, distribué gratuitement aux membres d'expression française (sauf membres affiliés) de l'Amutra.

L'édition néerlandaise « Tramleven » peut également être obtenue, moyennant un supplément annuel de 100 fr.

Abonnements annuels (personnes non membres) :

« Présence du Tramway » ou « Tramleven » : 100 fr	} frais d'expédition
« Présence du Tramway » et « Tramleven » : 200 fr.	

REUNIONS AMICALES : le 2e vendredi de chaque mois, à 20 h. aux « Armes des Brasseurs », Bd. Anspach, 56, Bruxelles (Bourse).

Imprimerie Lode Opdebeek, Tweemontstraat, 278, 2100 Deurne (Antwerpen)