Mémoires d'un navetteur Page 1 / 55

Mémoires d'un navetteur

Didier Malengré

Chênée, le 17 octobre 2019

Mémoires d'un navetteur Page 2 / 55

Table des matières

Introduction	3
Préliminaire : précision de vocabulaire	4
Retards	5
Incidents techniques et travaux	13
Liaisons étrangères	18
En famille	29
Au quotidien	33
Dans le bus ou dans le métro	42
En visite	44
Quelques trucs pour revenir en train.	53
Liste des anecdotes	54

Mémoires d'un navetteur Page 3 / 55

Introduction

Ma première expérience d'une gare fut celle de Düren. A l'âge de dix ans, mon père m'avait emmené à la gare de marchandises près de laquelle nous habitions, à Düren. C'est qu'une manœuvre d'un régiment prenait fin et les chars débarquaient du train militaire pour retourner à la caserne. Un char c'est déjà impressionnant quand on est enfant (quand on est adulte aussi d'ailleurs). Quand il roule, ça impressionne encore plus. Mais quand il est plus large que le wagon où il se trouve, c'est le summum. En effet, les chenilles dépassent de quelques centimètres de part et d'autre et l'engin avance doucement, sous les indications d'un responsable qui le guide depuis le sol. Mon père m'avait expliqué que le premier char était toujours un char dépanneur, car si un des chars tombait, il ne fallait pas que la dépanneuse soit immobilisée à l'arrière. J'avais été très impressionné.

Mon premier souvenir d'un train cette-fois fut celle d'un écolier qui, aux aurores, allait traverser la frontière (les douanes existaient encore à ce moment-là) avec le TPJ (Train pour Permissionnaires Journaliers, un train réservé aux militaires belges casernés en Allemagne). C'était en septembre 1973.

A douze ans, mes parents m'avaient montré le chemin pour aller à l'école. Depuis la maison en Allemagne jusqu'à l'Athénée de Verviers. A Verviers, un de mes parents m'a accompagné, de la gare à l'école, de l'école à l'internat et de l'internat à la gare. «Tu as compris ?» Oui papa. «Eh bien maintenant, voilà une carte de Verviers, un peu d'argent pour le transport. À toi de te débrouiller». Et tout c'est bien passé, dans ce pays que je ne connaissais pas. Pas de gsm, personne pour me tenir la main, en toute complète autonomie.

Ensuite, ce fut aux alentours de mes 22 ans lors d'un trajet saisonnier de Verviers à Liège. Suivi par deux intérims de 6 mois chacun vers les années 1988-1991. Puis, à partir de 1994, une période ininterrompue de navettes de Liège vers la Capitale. C'est principalement durant ces trajets-là que j'ai vécu les expériences qui vont suivre.

Mémoires d'un navetteur Page 4 / 55

Préliminaire : précision de vocabulaire

Vous serez peut-être étonnés de lire régulièrement le mot «voiture» et non pas «wagon».

Une voiture n'est pas nécessairement une auto. Bien avant la mécanique automobile, le roi Louis XIV circulait à bord de voitures hippomobiles. Une voiture est alors un véhicule tracté (donc sans moteur) transportant plusieurs personnes. Le véhicule que tout le monde prend aujourd'hui est un véhicule automobile (qui se meut par lui-même).

En conséquence, je monte tous les jours dans une voiture de chemin de fer, qui sert au transport collectif de personnes par rail. On parle alors en abrégé de «voiture».

Mais pourquoi donc pas «wagon» ? Car un wagon transporte des marchandises et des animaux. Par exemple, dans Lucky Luke, on voit régulièrement des wagons à bestiaux, des wagons de marchandises, mais plus rarement de voitures.

Bien. Mais alors une voiture de chemin de fer n'a donc pas de moteur ? En effet, le schéma classique d'un train montre des voitures tirées par une locomotive. Mais alors comment nomme-t-on les trains locaux où il n'y a pas de locomotive, comme par exemple pour le train entre Liège et Chênée ? Il s'agit là d'automotrices (toujours le préfixe auto), en abrégé pour les professionnels «AM»

Chaque voyage en train porte un numéro. Ainsi, le «528» est le train partant de Welkenraedt à 5:22 h et arrivant à Ostende à 8:17 h. C'est plus facile que de dire «le train qui part de Liège à 6 heures». Il existe différentes catégories de trains : depuis le «L», l'omnibus qui s'arrête à toutes les gares jusqu'au «EN-NZ» qui est le train de nuit pour les très longues distances (Euro-Night / NachtZug) en passant par les «IC», Intercity reliant par exemple Eupen à Ostende. Ce numéro est utile par exemple quand on a oublié quelque chose dans un train, ou lors d'une demande de correspondance à l'accompagnateur de train (le nom actuel de l'ancien «contrôleur»).

Une dernière chose : tout le monde connaît les TGV. Mais qu'est-ce une LGV ? Une Ligne à Grande Vitesse, bien sûr, la voie ferrée pour les trains roulant vite. De Bruxelles, il y en a trois : vers Paris, vers Amsterdam et vers Köln.

Mémoires d'un navetteur Page 5 / 55

Retards

Court-circuit à Landen

Au tout début de mes trajets vers Bruxelles, je somnolais dans la dernière voiture. A cette époque-là, elles n'étaient pas aussi confortables que maintenant et n'avaient pas l'air conditionné. Si on voulait ouvrir la petite fenêtre, les autres voyageurs se plaignaient du froid. C'était nécessaire, vu l'odeur parfois bestiale qui y régnait! J'essayais d'avoir une place à côté de la fenêtre pour avoir un oreiller, mais peu importe le sens: même en reculant, on dort! Par contre, pour étendre ses pieds, c'était beaucoup plus compliqué, vu que le sol était jonché d'effets personnels coincés entre des paires de jambes.

La LGV n'existait pas encore et on n'en parlait même pas comme projet. Notre train passait par Landen. Cette petite gare perdue dans la campagne est un nœud ferroviaire et une des premières gares de Belgique, bien avant celle de Liège. La première voie de Bruxelles vers Liège s'est arrêtée à Landen faute de budget !

Ce matin-là, je dormais et il faisait encore noir. En passant à Landen, je suis réveillé par un courtcircuit : les câbles sont rompus et un formidable éclair jaillit du fil qui ballote de part et d'autre du train, au gré du vent : on se sent tout petit. Un réflexe : je tire la sonnette d'alarme. Inutile puisque le train s'arrête de toutes façons : bris de caténaire. Plus d'électricité.

L'attente est longue mais nous sommes patients, quelques centaines de mètres après la gare. Jusqu'au moment où nous sommes délivrés : un autre train nous attend.

Le problème, c'est que la marche est très haute, anormalement haute et que marcher si tôt dans la neige recouvrant des cailloux (le ballast), ce n'est pas évident. Nous marchons deux cents mètres environ, dans la pleine campagne, dans la neige et dans la pénombre vers l'autre train. Puis il s'agit de gravir, d'escalader l'autre train et espérer qu'il ne se passe rien avec celui-ci. Ce temps-là est révolu : plus question de descendre (pour des raisons de sécurité). On fait attendre les gens pendant longtemps dans le train (cela peut durer des heures) en attendant que la Sncb trouve une solution.

Retard d'un non-navetteur

Liège-Guillemins, vers 1995. Tout les navetteurs sont dans le train de 6 heures 49, voie 13, le long de la colline de Cointe. Le train ne part pas.

Chacun se pose la question : ennui technique ? Correspondance assurée ?

Le contrôleur nous informe gentiment : «Le train partira dans quelques minutes car le minibariste n'est pas encore arrivé». Des rires fusent de toutes parts.

Il faut savoir que c'est dans ce train à Liège-Guillemins «ancienne gare» (quai 13, dernière voiture) que le mini-bar charge tout ce dont il a besoin pour toute la journée. Dans le «compartiment» de la dernière voiture (côté Eupen), entre les toilettes et l'espace voyageurs.

Si j'avais été en retard, m'aurait-on attendu?

Bruxelles-Liège via Namur

Puisque la centrale électrique de Bruxelles-Nord a sauté, vers les années 1996, notre train a évidemment du retard. Beaucoup de retard. La demi-douzaine de personnes que nous sommes en début de ce quai 9 de Bruxelles-Nord demande si nous pouvons passer par Namur pour arriver pas trop tard à Liège. Ok, accordé. Oralement bien sûr.

Et nous voilà partis vers l'autre quai. Il a fallut expliquer au contrôleur de ce train de Namur la situation. Mais cela s'est bien passé. Voilà Namur. Quelques minutes de correspondance avec un train

Mémoires d'un navetteur Page 6 / 55

international en direction de Liège, comme nous l'a dit le contrôleur. Ah, en voilà un. Et nous y entrons tous.

Une petite vérification quand même auprès d'un voyageur : il va bien à Liège ? Non monsieur, il va à Paris !

Nous nous sommes tous précipités dehors, en se disant que l'on a échappé belle. L'histoire ne dit pas comment et à quelle heure (nocturne) nous sommes arrivés chez nous !

Une speakerine dans le hall

Puisque qu'il n'y avait plus d'électricité à Bruxelles-Nord, il a fallu faire avec les moyens du bord : les premiers jours, les locomotives roulaient à vue. Et la speakerine, qui annonce les trains, se trouvait dans le hall, sur une vielle chaise en bois, emmitouflée dans un manteau et à côté d'un radiateur électrique de fortune. Un porte-voix permettait à tout un chacun de l'entendre. Cela a duré une dizaine de jours !

Les temps ont changé depuis : les speakerines ou speakers sont remplacés par des enregistrements digitaux. L'annonce que le voyageur entend n'est qu'une succession de morceaux pré-enregistrés pour former une phrase. Si on tend bien l'oreille, on peut s'en rendre compte.

Tout le train dans le tram

Plus d'électricité ? Alors certains trains, dont le nôtre, sont limités à Schaerbeek. Le reste du trajet est assuré par la Stib, via les lignes régulières et quelques véhicules supplémentaires. Et chacun de sortir, de courir vers le tram où tout le monde s'entasse comme des sardines, poussant les autres, pour pouvoir arriver le moins en retard possible au centre de Bruxelles. Cela bougeait, on se retenait aux autres passagers. Sans compter l'odeur de transpiration qui régnait!

Mais contre les événements, la Sncb a dû prendre des mesures d'urgence que tous les voyageurs n'ont pas beaucoup aimé, surtout que cela a duré quelques semaines...

Grève des navetteurs

Aux alentours des années 98, c'était la grande époque des retards. Pas quelques minutes une fois tous les quinze jours : plutôt tous les jours un quart d'heure minimum. Ce qui fait que chacun rate sa correspondance. Donc 3 heures de trajet au total pour faire 100 km. Faites la moyenne ...

Internet en était à ses balbutiements, les gsm et autres moyens de communication aussi : chacun était livré à lui-même, sans aide possible.

L'ambiance était à la colère et non pas à la compréhension. Je n'aurais pas voulu être contrôleur! Un navetteur a eu l'idée de faire grève. Si si. L'idée était simple: sur son billet de validation mentionnant les dates de validité, le navetteur glisse un petit papier du même format, mais qui mentionne son mécontentement des retards réguliers et incessants. Le contrôleur doit donc demander auprès de chaque voyageur d'enlever ce petit papillon afin de voir si l'abonnement est valable. Ce qui complique beaucoup les choses!

La chose a été si loin que la télévision est venue un matin filmer les navetteurs et les interviewer. Ce qui fait que je suis passé à «*Régions Soir*» vers 19 heures. Que je n'ai pas pu voir, mon train étant ... en retard.

La situation s'est lentement améliorée, la Sncb assouplissant les correspondances. Et puis le gros œuvre des travaux de la LGV ont été terminés, ce qui a permis une meilleure circulation.

Mémoires d'un navetteur Page 7 / 55

Comment appeler le contrôleur

Tout le monde était énervé, excédé par les retards répétés. Ce qui se répercutait sur l'attitude que nous avions envers les contrôleurs, qui n'en pouvaient rien et qui servaient de temps en temps de bouc émissaire. Résultat : parfois, il n'y avait pas de contrôle des billets, car les agents de la Sncb étaient ... réfugiés dans leur compartiment qui leur était réservé à l'extrémité du train (côté Eupen).

Je les comprends. Mais quand notre train avait du retard, je leur demandais d'avertir le dispatching pour que la correspondance soit assurée. Pour leur faciliter la tâche, j'avais imprimé cette demande (dans les deux langues) sur un petit papier, en mentionnant les numéros des trains.

Mais restait à trouver le contrôleur. Je savais où les agents de la Sncbs étaient : dans leur compartiment. Alors, pour les contacter, j'actionnais la semi-alarme, qui les oblige à sortir. J'étais juste derrière la porte! La demande (écrite!) leur était donnée. Restait à espérer que le dispatching ferait le nécessaire.

Cela fait près d'une quinzaine d'années que ce genre d'incident ne se produit plus : les retards sont moins élevés, le personnel de la Sncb fait beaucoup plus attention à nos correspondances, notamment par des annonces aux haut-parleurs, avec la participation des agents Sncb travaillant en gare.

S'adresser directement au dispatching

Un soir, je prenais le dernier train possible avec correspondance pour Chênée. Mais j'allais rater mon omnibus. Alors un agent de la Sncb, compréhensif, m'a donné le numéro direct du dispatching de Bruxelles. J'avais depuis acheté un gsm

Je l'ai utilisé parfois pour demander une correspondance. La communication ne durait pas plus de 10 secondes : je leur donnais le n° du train dans lequel j'étais, le numéro du train pour lequel je demande la correspondance et le nom de la gare . On m'a souvent pris pour un contrôleur, mais j'ai toujours répondu alors que je n'étais que voyageur. Ce qui en a surpris plus d'un. Une fois seulement on m'a répondu que je ne pouvais pas utiliser ce numéro. Quelques mois plus tard, le numéro avait changé, le système de communications entre contrôleurs et dispatching étant plus automatisé. De toutes façons, je n'en ai plus beaucoup eu besoin, car les trains arrivaient enfin un peu plus à l'heure!

Quand les voyageurs rouspètent en gare

Parfois, et même souvent durant les années nonante, la correspondance n'était pas assurée. Nous étions une vingtaine, plantés là dans l'ancienne gare des Guillemins, à attendre pendant près d'une heure (pour certains l'attente était même de deux heures !). Et tard en plus : on ne devait pas arriver chez nous avant 20 heures 30.

Nous nous adressions au guichet de l'information, pour rouspéter. L'employé ne savait que nous dire de remplir le formulaire de réclamations sur un formulaire «papier» (l'internet n'existait pas). Ce que certains faisaient, ensemble ou séparément. Mais notre rage ne s'atténuait pas.

Curieusement, c'est à ce moment-là que la Police des Chemins de Fer (séparée de la Gendarmerie, avec une compétence spécifique) descendait du quai 6 pour effectuer une ronde dans la salle des pas perdus. Nous n'étions pas dupes

Quelques mois plus tard, le guichet info était muni d'une vitre spéciale (anti-agression ?) et de parois pour protéger le guichetier de la Sncb. C'était d'ailleurs souvent le même que je trouvais par ailleurs sympathique et compréhensif.

Pour la petite histoire, la Sncb m'a chaque fois répondu à toutes mes réclamations. Même si la réponse -tardive- ne m'a pas souvent satisfait, le geste était au moins à préciser.

Mémoires d'un navetteur Page 8 / 55

Leuven, plus de trains vers Liège

Au début des années 2000, j'avais l'habitude de suivre deux fois par semaine des cours du soir de néerlandais à Leuven. Pour avoir le dernier train vers Chênée, je partais dix minutes plus tôt du cours.

A la gare de Leuven, l'horaire du train d'Eupen que je dois prendre ne s'affiche pas. Je demande au chef de gare : les trains Bruxelles-Liège sont détournés par Namur, car il y a un incident à Tienen. Et la LGV n'était pas encore en service. Bon, mais moi ? Eh bien vous retournez à Bruxelles. Ah, mais je vais rater ma dernière correspondance de Liège à Chênée. Ah oui, euh ... alors prenez le train pour Hasselt, Là-bas, vous irez à Liège avec le train Antwerpen-Liège.

Nous sommes trois : un arabe qui ne parle ni français ni néerlandais, un conducteur de train francophone et moi. Je parle donc au nom des trois. Nous embarquons tous à bord de ce train pour Hasselt.

Étonnement du contrôleur qui au début ne nous croit pas (et il y a de quoi). J'explique tout cela in het Nederlands. Mais il est rassuré.

Arrivés à Hasselt, vers 22h30, dans une gare que je ne connais pas, je cherche mon second train. Rien. Quand un agent me dit que le prochain train est à 5h30 du matin!

Nous filons vers le chef de gare, dans le bloc où se trouvent tous les «aiguilleurs de rail», qui nous fait poireauter pendant une demi-heure avant de nous écouter. Il est scandalisé et furieux contre son collègue louvaniste : un taxi va venir. Encore une attente, le temps qu'il arrive...

Le chauffeur de taxi nous (ou plutôt à moi, car il n'y a que moi qui parle néerlandais) me racontera que cela se passe tellement régulièrement que les sociétés de taxis ont des tarifs spéciaux avec la Sncb.

On me conduit devant chez moi, mais ... un peu en retard

Presqu'à Angleur

Bonne journée, épuisante. Ouf, je suis à Liège-Guillemins, donc presque arrivé. Il ne reste plus que l'omnibus.. Le voilà, ah, de retour chez soi ...

Mais vers 20h20, en cette soirée d'octobre 2000, mon omnibus s'arrête, peu avant Angleur. Je regarde par la fenêtre : on est peu avant Belle-Ile, en face du pont-levis au-dessus du canal de l'Ourthe. Oui, la péniche est toujours là, je l'aperçois légèrement dans le noir. Elle est habitée, mais l'avenir lui réserve un triste sort ...

Chacun se tourne vers son voisin, vers sa voisine, interrogatif : non, ce n'est pas encore l'arrêt de notre train. Attente de dix minutes, vingt, ... le contrôleur (qui ne s'appelle pas encore accompagnateur de train) est passé pour nous dire que c'est un ennui technique. Tiens on a deviné. Le temps devient long, plus d'une demie-heure, on papote de choses et d'autres, de nos expériences de navetteur, par exemple.

Mais certains veulent aller à Angleur, dont la gare est à une centaine de mètres de là. Une suggestion est lancée : si on faisait le reste du chemin à pied ? Ce serait plus rapide que le train à l'allure à laquelle on avance ! Il faut préciser que le tunnel autoroutier qui longe actuellement le chemin de fer n'existe pas encore.

Le contrôleur refuse dans un premier temps, mais fini par accepter, en nous demandant de faire attention, et surtout de ne pas ébruiter cela, il pourrait avoir des ennuis. Une quinzaine de personnes (dont moi) descendent à même les rails, dans le noir, sans éclairage, traversent les voies, se faufilent à travers les orties du bas-côté, enjambent la clôture (toujours dans le noir). On s'entraide, on porte les sacs des voisins moins habiles. Je ferai le reste à pied, jusque Chênée, vingt minutes de marche .. (car pas encore de gsm pour appeler quelqu'un) ... mais je suis sûr que je suis arrivé avant ceux qui sont restés assis dans le train. C'est là que je perdrai une montre, en enjambant la clôture. J'aurai beau chercher le samedi suivant, rien n'y fera.

Mémoires d'un navetteur Page 9 / 55

Un contrôleur bien compréhensif

Un soir, début 1998, je rentre à Liège. Mais l'IC avait du retard, une fois de plus. Et j'avais prévenu le contrôleur de ma demande de correspondance. Las, l'omnibus est parti car nous sommes vraiment fort en retard ...

Sur ce quai 12 de l'ancienne gare des Guillemins, je suis dans la première voiture. Comme toujours : pour mieux prévenir le contrôleur, qui reste dans son poste, à côté du conducteur.

Le contrôleur s'approche de moi et me dit qu'il va tenter de faire arrêter le train à Chênée, mais sans garanties. Comme il me le demande, je m'installe derrière le conducteur. Celui-ci demande au dispatching de pouvoir s'arrêter à Chênée pour un voyageur. On lui répond qu'il n'y a pas d'objection, mais que ceci n'est pas à retranscrire par écrit. Ce qui fut fait : le train s'est arrêté pas plus de 5 secondes pour me faire gagner une heure de correspondance ratée. Ravi, j'ai vivement remercié les deux agents de la Sneb pour leur gentillesse.

C'est cela une société de service public!

Stationnement dans une courbe

En ce début de millénaire, au retour du boulot, je suis assis le long de la fenêtre, du côté droit. Le nouveau pont enjambant la Dendre à Leuven n'est pas encore construit, loin s'en faut.

Nous abordons ce franchissement de rivière, dont la courbe est très accentuée. Mais à tout feu rouge, même un train doit s'arrêter. Alors nous sommes à l'arrêt. Jusqu'ici pas beaucoup de problèmes.

Là où cela devient cocasse, c'est que la courbe du pont est forte. Pour éviter que les trains ne subissent la loi centrifuge et ne déraillent, la voie est très penchée, comme dans un vélodrome. Et quand le train y est à l'arrêt, le train reste penché. Très fort penché. J'étais du côté droit, le bon : je pouvais encore mieux m'assoupir sur la vitre.

Cela dure plusieurs minutes, les personnes perdent patience. Près d'une demi-heure plus tard, je dors toujours, mais je suis réveillé : les louvanistes s'agitent, râlant de rester en position inconfortable à quelques centaines de mètres de leur destination. Et debout de surcroît, car ils se sont levés pour préparer leur sortie, avant que le train ne s'arrête.

Le contrôleur prend pitié et leur ouvre les portes (aujourd'hui, cela serait impensable, sécurité oblige). Ouf! Libérés! Enfin pouvoir rentrer chez soi. Enjambant les voies, tout ce groupe de voyageurs progresse en ordre dispersé soit vers le parking, soit vers les autobus.

A peine sont-ils tous descendus que le train referme ses portes. Pour repartir enfin et s'arrêter moins d'un kilomètre plus loin, en dépassant les voyageurs furieux. A-t-on osé leur faire coucou à travers les fenêtres ?

Donauwalzer avec voiture restaurant

Fin mai, il fait chaud. Et ce soir, j'ai examen aux cours du soir de la Chambre Belge des Comptables de Liège. Bref, il faut être en forme.

Mais le train a du retard. Nous sommes dans la mauvaise époque, celle où les retards étaient fréquents. Les perturbations sont tellement grandes que nous pouvons, au départ de Bruxelles-Nord, prendre le Donauwalzer. Il s'agit d'un train international reliant Bruxelles à Dortmund, en Allemagne. Ce train comprend un wagon restaurant. Ouf, j'aurai de la place pour me détendre avant l'examen ...

Mais beaucoup de personnes ont pensé la même chose : on a laissé passé le train normal super-bondé, pour prendre l'international quelques minutes après. Train qui était aussi complet. Tellement complet que je suis resté dans la voiture restaurant, debout collé contre la porte, ne sachant pas bouger pendant une heure...

Mémoires d'un navetteur Page 10 / 55

Une heure à Diegem pour comprendre les bases du langage html

Nous voilà partis, en cette soirée de début 2006. Venant de la capitale, nous nous dirigeons vers la «province» et ne sommes pas encore arrivés au Ring de Bruxelles. En effet, à peine arrivés à Diegem, un arrêt. J'ai la chance d'être assis, du côté de la fenêtre en plus. J'engage la conversation avec mon voisin néerlandophone, qui ne va que jusqu'à Leuven.

.

Il s'avère que c'est un informaticien. Et que pendant cette heure d'immobilisation à la périphérie de Bruxelles, je papote. Et j'apprends les bases du langage html, qui est un langage informatique utilisé pour internet par exemple. Je ne sais plus dans quelle langue on parlait : français ou néerlandais, voire l'anglais. Je n'ai pas vu le temps passer.

Un raccourci

Au début des années 2000, la Sncb s'est rendue compte que le nombre de navetteurs liégeois croissait de plus en plus. Un train direct Bruxelles – Liège-Guillemins était mis en service sans s'arrêter à Leuven. Ce qui a surpris plus d'un flamand, lorsque ce train traversait la gare de Leuven à plus de 120 km/h. Sans faire attention, habitués à ce que tous les trains Bruxelles – Liège s'arrêtent à Leuven, ils se retrouvaient à Liège, devant payer un supplément et perdre plus d'une heure. Alors qu'en heure de pointe, ils ont plus d'un train par quart d'heure...

Ces premiers trains qui circulaient sous le label «P» étaient quasi vides : une dizaine de voyageurs par voiture au plus. Le succès grandissant, les trains ont acquis le statut de «IC» et étaient de plus en plus bondés. Les habitués les appelaient le «Maastricht» ou le «Gouvy» en fonction de leur destination finale.

C'est la blague (?) de la Sncb une fois tous les quinze jours : au lieu d'avoir 12 voitures, il est composé de 6 voitures seulement. Les clients au départ de Bruxelles-Midi étaient surpris, ceux de Bruxelles-central pleins d'espoir d'avoir un place assisse et ceux de Bruxelles-Nord très énervés, sachant qu'ils seraient debout serrés comme des sardines pendant près d'une heure. A chaque fois, c'est le même spectacle : une cinquantaine de clients courant le long du train en espérant se retrouver devant la porte.

C'est alors que circulent des invectives envers la Sncb. Car ce train était considéré par certains comme un symbole wallon défiant les flamands. On accusait la direction flamande de la Sncb de négliger (volontairement ?) ce train qui narguait des Louvanistes jaloux, en livrant aux wallons un train raccourci, voire annulé. Du genre «cela leur fera les pieds».

A contre-courant

Ce mardi 17 avril 2012, j'arrive «au central» (à la gare de Bruxelles-central). Le «Visé» (train IC 466 pour Liège-Visé, qui ne s'arrête pas à Leuven) est annoncé avec 20 minutes de retard. Génial : je prends le premier train de la voie d'en face qui va à Gent : j'ai le temps de remonter jusqu'au midi (à la gare de Bruxelles-Midi) pour avoir une bonne place assise vers Liège. Tiens, on parle français dans ce train pour Gent : deux autres personnes font la même chose que moi, remonter la jonction (liaison Bruxelles-Nord – Bruxelles-Midi). Nous sommes certainement plusieurs dizaines de liégeois à faire cela chaque jour.

À midi, sous la pluie, notre train nous attend. Nous y prenons place jusqu'à ce que qu'un voyageur nous avertit : «celui de 57» (le train pour Eupen) partira d'abord car le Visé de 24 (de l'heure 24) aura plus de 35 minutes de retard. C'est un coup de dés que je risque : je me dirige vers la voie 12. Un des écrans affiche «ligne 0/5 locomotive en panne». Il s'agit de la voie 5 de la liaison Bruxelles-Midi – Bruxelles-Nord. Déjà que la circulation est dense en heure de pointe, si une des six voies de Bruxelles-central est hors service, cela promet ! Il faut savoir qu'en heure de pointe, un train part de Bruxelles-Central presque toutes les 30 secondes...

Je reste dans le couloir sous-voie : par expérience, je sais qu'en cas de retard, on change les trains de voie : il vaut mieux rester à l'abri du vent et de la pluie et en bas des escaliers, devant les écrans

Mémoires d'un navetteur Page 11 / 55

d'information. Bingo! Une foule descend de la voie 12 pour aller à la voie 14 : mon train arrive, en même temps que tous les voyageurs restés dans le «Visé» qui est annulé. Ça va être la foire au central... déjà au départ du midi vers Liège, il y a des gens debout!

Me voilà bien assis du côté fenêtre : la meilleure place. Je m'installe mais le départ se fait attendre : il y a des bouchons sur la jonction, comme sur le ring. À Bruxelles-Nord, les gens ont de la peine à entrer dans le train, tellement les clients de la Sncb sont nombreux pour l'est du pays.

A Leuven, même si beaucoup de Louvanistes descendent, plus d'une centaine de clients de la Sncb resteront debout. Départ de Leuven avec 25 minutes de retard. A peine partis, notre train s'arrête en rase campagne. Nous sommes à contre-voie (il faut savoir qu'en Belgique, les trains roulent à gauche, ceux qui roulent à droite sont «à contre-voie»), cela sent le dépassement. En effet, le Thalys a priorité et nous dépasse à vive allure. Mais nous n'avançons toujours pas car le train pour Ostende pointe le bout de son nez et est face à nous, talonné par un Thalys pour Paris et un autre IC venant de Visé : notre train gêne, c'est encore le bouchon. Le dispatching nous aiguille vers la bonne voie, celle de gauche : nous pouvons enfin rouler à pleine vitesse.

Une journée morose

Ce lundi matin, le mois de mai 2012 continue à être morose : pluie, temps variable, pas de soleil... Je prends le bus et une passagère qui attend comme moi le bus me prévient : la radio annonce une grève sauvage à la Sncb. Dans le bus, je reçois un sms de « my train info » (information gratuite de la Sncb par sms) : mon train IC de 06h00 est annulé. Arrivés aux Guillemins, on nous annonce un retard pour ce train variant entre 12 et 19 minutes. Nous comparons les différentes possibilités et décidons de prendre le train qui s'arrête partout : retard de 25 minutes et surtout impossibilité de dormir. Ce qui est important pour les navetteurs du matin.

Le soir, je prends le train habituel qui part de Bruxelles-Central à 17h01, et je réussis à être du côté de la fenêtre. Je suis bien installé. Le train démarre à l'heure, arrive sans encombre à Leuven. Puis il redémarre et il prend la LGV, entre dans le tunnel sous l'autoroute et prend de la vitesse.

Soudain, un arrêt brusque, comme si quelqu'un avait tiré la sonnette d'alarme. Nous sommes arrêtés dans le tunnel et notre train penche car nous sommes dans une courbe. Nous patientons pendant 45 minutes avec des infos successives : problèmes techniques, on s'en occupe, ... pour finir par entendre que nous retournerons vers Leuven. L'étape deux est l'accroche du train par la locomotive de secours, qui nous tracte pendant 5 minutes à l'allure d'escargot. Arrêt. Nous avons une heure de retard et nous n'aurons pas le train de 18:28 h pour Eupen. Quelques minutes puis une annonce en néerlandais (nous sommes à Bierbeek, commune voisine de Leuven, en Flandre) : certains comprennent que le conducteur de la 2e loco a fini journée et que le train est à nouveau arrêté. Attente de près d'une heure avec des espérances diverses et surtout une agacement général : nous allons rater à Leuven le train de 19:28 h pour Eupen. Et pas d'air conditionné depuis deux heures...

Court-circuit dans la loco

Ce 6 février 2013, comme d'habitude, j'embarque dans le «528» (train numéro 528) qui part de Liège-Guillemins à 6:00 h. Départ parfait, on prend la LGV. A peine sur cette voie rapide, le train ralentit très fort puis s'arrête. Je me réveille. Mon smartphone m'indique que nous sommes à Momalle. L'accompagnateur de train passe et nous dit que le conducteur a constaté un court-circuit et a préféré arrêter la locomotive. Comme d'habitude, je suis dans l'avant-dernière voiture, côté Eupen. Bon, la journée commence bien!

D'abord on nous annonce qu'une loco viendra nous tracter. Et chacun d'espérer que nous serons tractés vers Leuven : raté : nous sommes trop près de Liège et nous serons poussés vers la Cité Ardente. Puis une autre information vient : nous serons transférés d'un train à un autre, venant de Bruxelles vers Liège. Et pour ce transfert, tout le monde passe par une même porte : celle de la première voiture. Pourquoi ? Par sécurité et pour utiliser la passerelle. Eh : il n'y a pas de passerelle, dans aucun des deux

Mémoires d'un navetteur Page 12 / 55

trains. Alors tout ce petit monde qui était convenablement installé dans la première voiture doit remonter tout le train (de 12 voitures au total), pour descendre sur le ballast (avec l'aide d'un accompagnateur car la descente est raide) et remonter dans l'autre train. Et il nous faut aussi de l'aide pour nous hisser dans le train « retour » car la marche la plus basse se trouve bien à près d'un mètre de haut. Ce qui explique que le transfert a été annoncé vers 7 heures mais que la dernière personne est passée vers 7h35. Arrivés aux Guillemins, vers 7h50, juste le temps de changer de voie pour avoir le train salvateur. Encore que certains ont fait le trajet debout ! J'ai dormi agréablement jusqu'à un peu plus de 9 heures, à l'arrivée à Bruxelles.

Le non-retard

La météo nous annonce pour mercredi 6 mars 2013 un temps exécrable : tempêtes de neige et retards astronomiques.

Le jour dit, pas un flocon à 5 heures 30. Le bus est à l'heure, le train aussi. J'arrive à 07:00 h à Bruxelles-Central, comme prévu. Arrivé au boulot, j'entends à la radio : la tempête de neige venait de l'est et s'approche de Bruxelles. En effet, je vois par la fenêtre la neige qui commence à tomber : la tempête nous a suivi. Les médias annoncent un record jamais égalé en Belgique : plus de 1.600 kilomètres de bouchons ...

Aïe pour le retour ! Plusieurs collègues me conseillent de partir plus tôt pour arriver chez moi pas trop tard. Finalement, je n'ai jamais été aussi vite de ma vie de navetteur : arrivé en métro à Bruxelles-Central, je constate que le train vers Liège entre juste sur le quai n° 3 : c'est le train précédent qui avait près de 20 minutes de retard. J'ai attendu ma correspondance pendant 45 secondes, pas plus. Arrivé à Liège-Guillemins, je constate que j'ai raté mon bus. Non ! Le verglas généralisé fait que le bus arrivait tout juste au moment ou je sors de la gare : délai d'attente nul. J'avais prévenu Myriam par sms que j'arriverais après 20h30 : j'étais à la maison à 8 heures du soir, au grand étonnement de toute la famille.

Le lendemain, tout le monde parlait de plusieurs heures de retard : trains annulés, bus en panne, circulation ralentie ... je n'ai rien vu de tout cela !

Mémoires d'un navetteur Page 13 / 55

Incidents techniques et travaux

Ne pas marcher en arrière...

Comme tous les jours, le train file pendant que tout le monde dort... Tiens, nous voilà arrêtés. Oh, nous sommes à Zaventem, juste au bout des pistes d'atterrissage de l'aéroport. Bizarre, tous ces cyclistes qui nous regardent drôlement! Ils ont pourtant l'habitude d'en voir des trains. Les badauds s'accumulent ...

Pas d'infos officielles, les gsm n'existaient pas encore, juste la rumeur qui arrive de bouche à oreille : le train s'est coupé en deux ! Comme nous sommes à l'arrière, les lois de la physique nous ont fait avancer de plus en plus lentement (dans l'élan), jusqu'à l'arrêt devant Zaventem.

Tout le monde a trouvé cette anecdote digne d'un De Funès, sauf un : le mini-bariste. Il avait l'habitude d'aller à reculons dans le train car les manœuvres sont plus faciles. Et lors du passage d'une voiture à l'autre, il n'a pas vu le vide et a failli tomber devant le train qui s'avançait et qui menaçait de l'écraser.

Choqué, il aurait été en congé de maladie pendant plusieurs mois, puis aurait arrêté ce travail...

Ça peut se comprendre!

Mémoires d'un navetteur Page 14 / 55

Une nouvelle LGV se construit ... à Chênée

Les LGV (lignes TGV) étant construites depuis la France jusque Liège, il restait à terminer la liaison vers l'Allemagne. Le gouvernement belge a décidé début des années 2000 de ne pas moderniser la ligne existante Liège-Aachen, mais de construire une nouvelle LGV via un tunnel qui ira de Vaux-sous-Chèvremont à Ayeneux puis longera l'autoroute E40.

Les plans établis, décidés puis approuvés par les autorités (cela a duré quelque temps ...), le premier stade était le point de départ de cette LGV : l'arrêt de Chênée.

La première crainte était la suppression de cet arrêt mais ce ne fut pas le cas car c'est le point de passage de nombreux étudiants (qui voyagent à d'autres heures que nous) qui viennent des campagnes pour aller dans l'une des nombreuses écoles à Chênée.

Notre quotidien était ponctué de spectacles divers : démolition des deux bâtiments vétustes (dont le «Bloc» de Chênée), évacuation des gravats, mise en place des nouvelles voies, creusement du tunnel, ... On a pu assister non seulement à l'arrivée de convois non ordinaires et parfois étranges (systèmes de mesure et de tests, gravillons à déposer sue la nouvelle voie, matériel de Seco-rail, agences de sécurité, wagons-grues, ...), mais aussi un flot incessant de camions évacuant jour et nuit les gravats du tunnel et des bâtiments démolis. Tout cela ponctué de quelques séances d'informations (animées) à destination des riverains avec les Comités de Quartier concernés. Les habitants des alentours se sont plaints des nuisances sonores ininterrompues de ces camions allant et revenant de ce chantier durant les nuits entières.

Nous assistons à la construction des différentes couches de support (et il y en a plus qu'on ne le croit) de la nouvelle voie ainsi qu'aux fondements de notre nouveau point d'arrêt ... jusqu'au 13 juin 2004, date de la suppression temporaire de l'arrêt de Chênée. La Sncb a adressé aux différents navetteurs quelques courriers nous offrant pendant quelques mois le trajet via les bus de la TEC.

Ces travaux débutent à partir du km 103,8, juste après le pont de chemin de fer surplombant l'Ourthe. Je craignais que ce chantier ne détruise ce pont qui est une construction typiquement belge. Ouf, il a été épargné. Mais le viaduc «les 18 arcades» entre Angleur et Chênée n'est plus visible. Ces 18 arcades témoignaient de la construction initiale du chemin de fer à ses touts débuts.

Le résultat fut que nous avons actuellement à Chênée une infrastructure moderne : de longs quais tous neufs, des aubettes, des sièges et de l'éclairage ad-hoc, ce que nous n'avions pas. D'ailleurs, à Angleur, ils ont rénové deux quais, mais pas le troisième : puisque le Thalys n'y passe pas, on le laisse tel quel.

Mémoires d'un navetteur Page 15 / 55

Une nouvelle LGV à visiter





Après avoir fini le gros œuvre du tunnel de Vaux-Soumagne, mais avant la mise en place des voies, tous les riverains de Chênée (et d'autres également) ont eu le plaisir de visiter le tunnel, le 24 septembre 2005. C'est ainsi que, accompagné de Marie, François-Xavier, Pierre-Yves, Aline et Fred, nous avons pu parcourir cette œuvre à vélo. Certains étaient à pied, en rollers, ... mais tous allaient dans le même sens : la montée depuis le point d'arrêt de Chênée jusqu'à Ayeneux. Le temps était grisonnant, le public était venu en masse faire cette ballade très bien organisée. Tout le monde n'a pas pu avoir des croissants, mais ce n'est qu'un détail. Dans le tunnel, quelques panneaux expliquaient l'évolution du chantier et quelques éléments de sécurité (matériel d'incendie ...) déjà installés attiraient le regard. Après un peu moins de deux heures de trajet, nous voilà arrivés à la fin du tunnel. Nous sommes redescendus par un trajet balisé : certains pouvaient même rejoindre leur voiture -restée à Chênée- en car.

Mémoires d'un navetteur Page 16 / 55

Bris de vitre

Comme souvent, le soir, je rentre avec beaucoup d'autres navetteurs. Mais ce jour-là, à la gare de



Bruxelles-central, la voiture qui s'arrête devant moi a une vitre légèrement abîmée. Rapidement, je trouve une place convoitée : près de la fenêtre. Sauf que cette fois-ci, je suis juste à côté de la vitre qui où j'aperçois ... un petit trou du côté extérieur de la vitre. Car si je passe la main sur la vitre du côté intérieur, je ne sens rien. Cela doit être du triple vitrage ! Oui, le train part. Ouf. Je comprends pourquoi la place était libre.

Étonné, je regarde attentivement le trou en face de moi : le contrôleur le sait-il ? Le trou va-t-il s'agrandir ? Apparemment, il n'y a aucun risque. Mais sur la LGV à du 160 km/h ?

A Leuven, l'arrêt dure plus longtemps que prévu. Un responsable de la Sncb (on le reconnaît à son képi) s'avance avec un piolet à la main et frappe de toutes ses forces vers mon visage : il veut terminer de briser la vitre, du côté extérieur. Je recule, surpris, mais aucun risque : il doit y avoir de multiples couches de verre. Aucune conséquence du côté intérieur. Cela dure bien près de dix minutes pour finir le travail : il y a une épaisseur en moins. Ce qui ne m'a pas empêché de rouler au chaud à pleine vitesse!

Mémoires d'un navetteur Page 17 / 55

L'année commence bien!

Le réveillon de nouvel an s'achève. L'année 2011 débute sous une neige qui a surpris tout le monde. Déjà qu'un 2 janvier il n'y a déjà pas grand monde, si la météo s'en mêle ... Malgré ces 5 centimètres de poudreuse, j'arrive à la gare des Guillemins.

Nous ne sommes que environ 10 % des clients habituels présents sur le quai. C'est alors qu'on nous annonce que notre train est supprimé. Pour causes techniques, bien entendu : la loco a eu froid. Le mécontentement est de courte durée : le haut-parleur nous annonce que nous pouvons prendre le Thalys sans frais supplémentaires jusque Bruxelles ! J'étais très heureux dans ce train quasi désert. L'année commençait bien !

Mémoires d'un navetteur Page 18 / 55

Liaisons étrangères

Avant que les TGV n'apparaissent, les trains internationaux avaient du prestige et du confort.

D'abord, les trains de rêve : les trains de nuit. Les voitures-lits étaient les voitures plus luxueuses et se composaient d'un ou deux lits avec évier, tablettes et armoires de rangement. Les voitures couchettes (moins luxueuses) se composaient de six lits par chambre. N'oublions pas la voiture-restaurant.

Dans les trains INTernationaux (souvent des trains de jour), se trouvent souvent les voitures à compartiments : six places assises par compartiment avec éclairage individuel, repose-tête réglable, filets à bagages, tablettes. Avec parfois des voitures-restaurant. J'ai parfois pris ces trains, lorsqu'aucun supplément n'était demandé.



Ces trains de légende portaient des noms : Le «Jean Monet» de Bruxelles – Luxembourg, le «Jan Kiepura» (du nom d'un poète polonais) de Bruxelles à Moscou, le «Vauban» de Bruxelles à Berne via Strasbourg, le «Donauwalzer (EN 225) » de Bruxelles à Wien, etc ..

Pour être pratique, les trains internationaux sont souvent composés de plusieurs parties et sont modulables. Ainsi, quand je suis allé à Copenhague, à Cologne, mon train venant d'Amsterdam a accueilli celui venant de Frankfurt. Ensemble, nous avons voyagé jusque Hannover où là notre train a été scindé : une partie vers Copenhague, l'autre vers Varsovie. Des Märklins ou Legos, en quelque sorte ...

D'autres catégories de trains existent : «EX» (Extra's). Par exemple les trains «Intersoc» affrétés par les mutuelles pour les enfants de dernière année de primaires allant en classe de neige à Leysin en Suisse. Ou des trains affrétés par des privés pour des réceptions : ce fut le cas pour Télindus au début des années nonante. Ou les «Ski-express» affrétés par la Sncb à destination de l'Autriche.

Le TPJ

Il existait aussi les célèbres «TPJ» (Trains pour Permissionnaires Journaliers), bien connus des jeunes recrues belges faisant leur service militaire en Allemagne. Ce train ramenait les militaires en permission depuis la plus lointaine garnison d'Allemagne à Bruxelles. Un train tôt le matin pour revenir en Belgique, un train le soir pour rejoindre sa caserne.

En septembre 1973, à l'âge de douze ans, j'habitais le week-end à Düren mais j'allais à l'école secondaire à Verviers. En semaine, je restais à l'internat. Chaque lundi matin, à Düren, vers 5h30 du matin, j'engloutissais machinalement mes tartines devant mes parents médusés, avant de prendre ce «TPJ» pour rejoindre l'Athénée de Verviers. Traverser une frontière (avec des contrôles douaniers) ne me faisait pas peur.

Mémoires d'un navetteur Page 19 / 55

Le wagon soviétique

Dans le début des années quatre-vingts, je ne prenais pas encore le train, car je travaillais à Liège

J'ai eu envie de voir un train exceptionnel, un train russe. Il faut dire qu'à cette époque-là, la Russie s'appelait URSS : une dictature sévère où régnait une ambiance d'espionnage, de méfiance et d'inquisition perpétuelles. Ce qui venait de là-bas faisait office soit de propagande de l'ennemi, soit d'idéologie à promouvoir ou encore d'évasion, de voyages et d'inconnu.



Le train partait de Bruxelles et passait à Liège le soir. Qu'à-cela ne tienne, je suis là. Première surprise : les voitures ne sont pas toutes soviétiques, seule la première l'est. D'un vert foncé arborant pompeusement les armoiries dorées des chemins de fer bolcheviques, la voiture de tête se composait de compartiments où tous les rideaux étaient tirés. Le couloir se situait côté quai.

Lorsque je fis mine de rentrer quelques secondes pour m'imprégner de l'ambiance, un colosse sévère surgit avec un uniforme et un visage sombres. Nettement plus haut que moi (il était sur la marche supérieure, j'étais sur le quai), il a dit quelque chose d'incompréhensible et que j'ai vite compris : je ne pouvais pas entrer.

Déçu, j'ai rebroussé chemin. Mais ma curiosité m'a incité à regarder à travers les fenêtres sans en perdre une seconde. Je me suis transporté à Moscou pendant quelques minutes ...

Mémoires d'un navetteur Page 20 / 55

Quand le réveil ne sonne pas ...

Début des années nonante, j'effectuais un intérim à Bruxelles.

Le réveil n'a pas sonné, ou plutôt je ne l'ai pas entendu : ouh, si tard ! Je m'arrange pour arriver le plus tôt possible (sans manger ni boire évidemment), mais il est déjà près de 10 heures du matin !

Le premier train pour Bruxelles est un international. Du moment qu'il arrive ...

J'avais soif : j'ai remonté quelques voitures pour rencontrer un agent officiel polonais : en allemand, j'ai demandé une gaufre et une bière polonaises. Il n'avait pas de monnaie en francs belges, mais bien en Deutsche Marks. Qu'à cela tienne, je lui laisse la monnaie ... Je crois même que j'ai gardé la canette!

Je m'installe dans un compartiment en compagnie d'un jeune homme. Quelle langue parle-il ? C'est un polonais qui va à Londres. Bon, on n'est pas sortis de l'auberge! Nous avons alors également parlé (ou baragouiner) en allemand, à l'aise.

J'étais presqu'en vacances, dans un rêve d'une heure, songeant aux périples que l'on peut faire avec la carte Interail...

La passagère russe

Fin des années nonante, j'attends calmement mon train à Bruxelles-central. Une dame de la quarantaine d'années m'accoste dans une langue bizarre.

Tout d'abord, identifions la langue. Ça a l'air une langue slave. Je comprends que c'est du russe. Par gestes, périphrases et mots étranges, je comprends qu'elle veut aller à Louvain. Oui, vous êtes au bon endroit, restez avec moi.

Changer une fois du train-train (!) habituel n'est pas fait pour me déplaire : je discute avec elle (si on peut appeler cela discuter) dans un mélange d'allemand-français-anglais-gestes. Son mari travaille dans une institution internationale, elle l'a accompagné avec lui en Belgique. Tranquillement, elle rentre chez elle. Faisons en sorte de la croire.

Nous arrivons tout doucement à Leuven. Le contrôleur arrive. «Tiens, il faut payer en Belgique? Je n'ai que quelques pièces» dit-elle. Le contrôleur se tourne vers moi, me demandant de payer le complément. Je lui fais comprendre que je n'ai rien à voir avec cette dame, mais bon, je trouve 30 francs (environ 80 centimes) pour lui. Et la dame s'en va, me remerciant.

Je ne saurai jamais si j'ai été grugé ou si elle était sincère.

Quelques mois après, le jour même de la communion de ma fille Marie, quelqu'un a subrepticement glissé une enveloppe dans notre boîte aux lettres, avec quelques cartons de bières russes. Sans un mot. Car je le lui ai évidemment raconté ma collection. Y a-t-il un rapport ? J'ose l'espérer ...

Mémoires d'un navetteur Page 21 / 55

La gloire liégeoise

Fin du 19° siècle, le liégeois Georges Nagelmackers s'associe avec l'américain Pullman pour créer les wagons-lits luxueux qui firent la gloire des grands voyages par rail.



C'est par eux que fut construit le transsibérien, qui relie Moscou à Vladivostok, sur l'océan Pacifique. Un voyage d'une semaine à travers la steppe et la toundra russe, franchissant le lac Baïkal sur des rails posés à même la glace durant les premiers hivers. Une variante vers Pékin a été envisagée, abandonnée pour des raisons politiques mais qui a repris ultérieurement.

Lors de l'exposition Europalia Russie en 2005-2006, j'ai eu l'occasion de parcourir plusieurs fois une exposition consacrée au transsibérien: prodigieux, inoubliable, fantastique, indescriptible. Des plans aux croquis des ouvriers, de la porcelaine à bord des wagons-lits au merveilles de la nature, de la découverte des peuplades isolées du monde dans ce terrible froid aux aventures techniques autour du lac Baïkal, tout était là pour l'émerveillement sur une époque qui nous a laissé une trace : les célèbres wagons-lits qui ont entre autres parcouru l'Europe avec le Trans Europ Express appelé aussi TEE.

Le début du XXIe siècle est marqué par l'envie de chacun d'aller plus vite pour moins cher : les compagnies aériennes à bas prix ont plus de succès que les trains-couchettes.

Ce qui a amené ce jour fatidique que j'ai vécu avec émotion : l'arrivée à Bressoux (dans la périphérie de Liège) du dernier train «auto-couchettes» arrivant dans la cité de son fondateur : c'était le 26 septembre 2004

Plusieurs amoureux du rail étaient au rendez-vous pour accueillir les derniers voyageurs, le dernier minibar, les dernières automobiles descendant du train. La Sncb a clôturé le voyage. D'autres voisins continuent l'expérience : la DB (Deutsche Bundesbahn) assure le service entre autres vers Moscou, Wien, Copenhagen. Berne ...

Mémoires d'un navetteur Page 22 / 55

Croisement de deux histoires

J'apprends que le 2 octobre 2004, un train historique TEE circulera à Liège. Je me renseigne : il passera à Angleur vers 16 h 35. Je fais ni une ni deux : je réserve la date. C'est une rare occasion qu'il ne faut pas rater.

J'invite les enfants à venir admirer la superbe vapeur 29.103 tractant de magnifiques superbes voitures-restaurant, voitures-lits de la «compagnie internationale des wagons-lits et des grands express européens». Tout y est : le décor intérieur, la vapeur, le soleil, ...
J'invite les enfants à apprécier ces splendides bijoux.

Et soudain, un bruit derrière-moi : un autre train, futuriste celui-là le dernier ICE (TGV



des chemins de fer allemands) file à toute allure sur le quai opposé. Le XXIe siècle croise le XIXe siècle. Inattendu et déroutant : où donner de la tête ?



Mémoires d'un navetteur Page 23 / 55

Après les cours du soir, le train ...

Ce vendredi de février 2001, je sors un peu plus tôt des cours du soir de néerlandais à Leuven. Après un quart d'heure de marche, j'arrive vers 20h30 à la gare.

Oh surprise: on annonce un train pour l'Autriche. Un train-couchettes, qui a peu de retard. Étonnant qu'il s'arrête à Leuven. Bon, au lieu d'attendre trois quarts d'heure à «stamper», si je le prenais ? S'il s'arrête ici, il doit s'arrêter à Liège! Je vérifie sur les panneaux apposés aux fenêtres des portes d'accès: en effet, le prochain arrêt est Liège. Même si je n'avais pas de ticket valable, je m'engage...

Dans ce train nommé «Ski Express» régnait une ambiance décontractée, de fête : des valises partout, des bagages de toutes sortes et de toutes formes, un va-et-vient incessant dans ces couloirs étroits. Et une multitude de langues, dans la bonne humeur, la joie de vivre et l'insouciance. Les compartiments de 6 personnes étaient pleins à ras bord, tant de gens que de choses. Avec peine, je m'avance vers l'arrière.

Puis un dégagement : la voiture est composée de poufs avec à l'arrière un bar. Du monde partout : à discuter, à boire, à circuler... Mais de la musique arrive par de l'autre côté du bar, situé au milieu de la voiture. Une piste de danse, des projecteurs lumineux, de la musique à la mode, et ... plus aucune place pour danser, tellement c'est rempli de jeunes. Je retourne du côté du bar, prendre une boisson, et rêver. Fermons les yeux, imaginons, rêvons. J'étais aux anges, ou même plus encore.

Le contrôleur passe, je lui explique que je prends un peu de vacances avant de revenir chez moi : pas de problème, mais ne gênez pas les passagers, mettez-vous sur le côté, dit-il. Cela ne m'a pas empêché de continuer mon voyage, entre les songes, les skis, le plaisir intégral du train, les imaginations, ... Je me suis même pris un café. Il sentait le café viennois original, même si c'était un bête café d'une machine automatique. Je crois même que j'ai gardé le gobelet ...

«Le train, déjà un goût de voyage» : c'est plus qu'un slogan, c'est une réalité.

Mémoires d'un navetteur Page 24 / 55

Rêveries Berlinoises ...



Une week-end de juin 2005, il m'est arrivé de rôder à la gare de Liège-Guillemins vers minuit, rien que pour voir s'arrêter puis repartir le train-couchettes NZ 243 de Paris-Nord à destination de Berlin - Hamburg. Même si le train n'est arrivé que vers 01 h 30, le temps ne m'a pas paru long, tellement je rêvais. Au milieu de ce convoi, il y avait un «Bordbistro» : c'était la voiture-restaurant où chacune des tables était éclairée par une petite lanterne du plus bel effet. Et quelques heures plus tard, à 04 h 54, le train NZ 242 devait venir de Berlin pour Paris : c'est celui dans l'autre sens. Ces trains internationaux sont identifiables par un plaque métallique apposé sur chaque porte, avec le numéro du train, le numéro de voiture, les noms des gares de départ et d'arrivée (et quelques gares intermédiaires). Histoire d'être certain de monter dans le bon. Car ces trains de nuit ont parfois plusieurs destinations pour un même convoi (le NZ 236 vient de Hamburg, le NZ 242 de Berlin). Ici, les lettres «NZ» viennent de l'allemand «NachtZug».

Mémoires d'un navetteur Page 25 / 55

... ou plus loin?

Quelques mois plus tôt (début 2005), j'errais à Angleur pour photographier le «Jan Kiepura» (c'est le nom du train, d'un poète polonais), appelé également «Ost-West-Express», train-couchettes de Bruxelles à Moscou. Composé de superbes voitures lits très modernes (que j'ai pu visiter une fois au départ de Bruxelles-Midi), ce train est composé néanmoins de voitures assez éclectiques, avec beaucoup de variantes : certaines sont à compartiments, d'autres sont couchettes et d'autres sont lits (plus confortables), certaines sont aménagées pour accueillir quinze vélos, il y a évidemment la voiture-restaurant (appelé aussi «Bord Bistro»).



Des voitures portent le logo DB (chemins de fer allemand), d'autres RZD (chemins de fer russes). Et c'est assez surprenant de voir, au-dessus des fenêtres, le mot «voiture-lits» également traduit en allemand, polonais et russe. Ou de lire le mot «MAPNIK» que j'ai deviné être Paris en russe. Sans oublier la (ou les) locomotives belges qui tirent tout ce beau petit monde.

J'ai eu aussi l'occasion de voir le «Vauban 90» pour Milan (Trenitalia) qui est un train de jour: il arrive vers 19:30 h à Bruxelles-midi. Ou le «Vauban 91» qui part de Bruxelles vers Brig à 6:55 h. Ou le «Jean-Monnet 295» pour Strasbourg.

Mémoires d'un navetteur Page 26 / 55

Dans le poste de pilotage

Un matin, Dieu sait pourquoi, je prends un train plus tard. C'est l'été. Le premier train vers Bruxelles est un ICE (de la DB, Deutsche Bundesbahn) tout nouveau pour l'époque, avec beaucoup plus de ligne que les Thalys. Tiens, si je demandais pour embarquer ? En allemand ? Allons-y!

Je m'avance vers le contrôleur allemand et je baragouine ma demande en allemand. Il accepte, et même sans devoir payer de supplément.

A l'intérieur, quelle classe! Moi qui avais déjà pris quelques Thalys vers Paris, j'apprécie la différence. Plus de place, plus de clarté, une ergonomie plus recherchée, des couloirs qui sillonnent, des salles de réunion, des prises casque pour écouter la radio,... Je prends place, je rêve. Et si j'allais au bar? La je savoure, tant le café que l'ambiance ...

Soyons fous : avançons encore vers la tête du train. J'arrive au début : seule une porte vitrée me sépare du conducteur. Comme nous sommes arrêtés à Bruxelles-Nord, je frappe à la porte : je demande en allemand si je peux entrer : Ja ! Me dit-il. Et je luis montre mon admiration pour cet ICE. Je me trouve face à un vrai poste de pilotage, comme dans les avions. Une question : pourquoi les ICE ne peuvent-ils pas emprunter la LGV mais la ligne classique ? C'est à cause de la hauteur du train par rapport aux rails : l'ICE est plus «bas sur roues» que le Thalys, car il va plus vite et est d'une conception plus moderne. C'est du moins ce que j'ai compris. Le train redémarre vers Bruxelles-Midi : je luis dis mille mercis et m'éloigne discrètement.

Quelques mois plus tard, les ICE prenaient la LGV : un accord (commercial ? technique ?) était intervenu entre la DB et la Sncb.

Mémoires d'un navetteur Page 27 / 55

Le train rouge





Mars 2011, une journée comme les autres : je prends le bus et j'arrive à 5 h 38 devant la gare des Guillemins.

En sortant du bus, je regarde la gare : tiens à la voie une se trouve un train que je ne connais pas. En effet, on peut reconnaître les trains situés sur la première voie depuis la place qui se trouve devant la gare. Ce sont souvent les Thalys vers Köln ou les IC vers Eupen. Mais cette fois-ci, ce n'est pas le rouge du Thalys. Et c'est trop tôt pour ce train-là.

J'avance et j'entends une animation inattendue : des enfants ! A cette heure-ci !

C'était un train Intersoc (train affrété par les écoles catholiques pour des voyages de classe de neige de 6e primaire) venant de Bruxelles la veille et qui avait eu une vitre brisée. Changement de voiture, attente du service technique, colmatage, explications, ... le train avait plus de neuf heures de retard et les enfants que je voyais devaient être déjà en !

Il y avait des parents et des enfants partout dans la gare, somnolant ou fatalistes : ils ont passé une nuit blanche. La Croix-Rouge leur est venue en aide. Les guichets de Liège-Guillemins sont restés exceptionnellement ouverts, la Sncb leur a offert à boire. Le sol était jonché de gobelets, sacs de couchage, dormeurs, etc ...

Pauvres parents, pauvres enfants! Ils s'en souviendront : même la presse en a parlé!

Mémoires d'un navetteur Page 28 / 55

Le plaisir des voyages

Le 5 août 2004, j'ai pu partir en vacances avec Myriam à Vienne. J'avais réservé et payé par internet pour ce train au départ de Cologne. Auprès d'une compagnie privée, CNL City Night Line. Arrivés dans cette gare, nous trouvons facilement le train. D'ailleurs, la composition du train est visible sur le quai, avec la locomotive qui tire des carrés de couleurs, numérotés et avec des symboles. Il faut bien embarquer du bon côté, sinon on risque de se retrouver à Milan. Car le train est scindé peu après Francfort : une partie vers l'Italie, l'autre vers l'Autriche. Notre partie se nomme «CNL 313 Donau Kurier». Ça fait déjà rêver !

Nous découvrons notre compartiment. Ouf : c'est mignon, bien organisé, mais petit. J'ai des yeux partout pour admirer. Et durant le trajet, j'ai invité Myriam dans la voiture-restaurant, pendant que nous longions le Rhin, avec la fin du coucher de soleil. Très romantique. Je n'ai pas beaucoup dormi, car j'étais excité par l'ambiance : je voulais savourer à du 1000 %! Partis de Cologne à 20:05 h, nous arrivons à Vienne vers 9 heures du matin. Et le trajet du retour fut tout aussi réussi!

Sept ans plus tard, nous partions en amoureux à Copenhague. Départ de Cologne dans le CNL-EN 437 provenant d'Amsterdam. Ici aussi, le train est scindé, à Hanovre cette fois-ci : l'autre partie va à Varsovie et à Prague. Départ un peu plus tard, à 21:26 h. Le temps de faire toutes sortes de photos. Le matin, nous sommes entourés d'eau : le train passe sur un très long pont. Impressionnant ! Arrivée à Copenhague sans encombres, vers 10 heures.

Le retour de ce voyage danois s'effectue également en train. Nous cherchons notre compartiment, quelques photos, on s'installe, j'admire, nous soupons, l'hôtesse allemande nous demande si nous sommes bien installés, ... tout va bien. Une fois endormis, le train continue sa vive allure.

Soudain, j'entends des gens parler à haute voix. En allemand. Tiens ? Nous sommes arrêtés le long d'un quai et il est ... 3 heures du matin ! Myriam est réveillée depuis un certain temps. Curieux, je m'habille pour aller voir. Je remarque que notre compartiment est tout au bout du train-couchettes et que la porte d'accès à la voiture-lits suivante est ouverte sur le vide. Deux ouvriers allemands attendent et papotent. J'essaie de me renseigner. D'après ce que je comprends, nous attendons la partie du train venant de Varsovie et de Prague. Et comme il y a du retard, nous attendons l'autre moitié en compagnie des ouvriers allemands qui effectueront la manœuvre.

Après plus d'une heure, l'hôtesse allemande nous demande gentiment (et un peu gênée) de changer de train. Nous sommes à Hanovre et un train ICE nous attend. L'autre partie de notre train-couchettes a beaucoup de retard et ceux qui vont à Cologne (ce qui est notre cas) ont intérêt à rejoindre ce Tgv allemand. Nous rassemblons nos affaires, l'hôtesse nous donne notre petit déjeuner avec mille excuses. Un peu endormis et hésitants, nous embarquons dans l'ICE avec tous nos bagages. En espérant qu'il reste des places libres, car les voyageurs n'embarquent normalement qu'après réservation. Ouf, nous voici bien assis ... jusqu'à Cologne.

Mais là, j'avais prévu une correspondance qui m'emmènerait jusqu'à Bruxelles (pour aller travailler) et jusqu'à Liège-Guillemins pour Myriam. Évidemment, notre correspondance est partie et nous serons livrés à nous-mêmes. Que nenni! A mon grand étonnement, on nous annonce qu'un Thalys nous attend voie 5. Du moins, c'est ce que je comprends. Armés de tous nos bagages, nous arrivons sur le quai, mais pas de Thalys, uniquement un train régional allemand. Oh, j'ai du mal comprendre ... Je me retourne : il est sur le même quai, mais de l'autre côté : vers la Belgique. C'est vrai qu'il y a deux côtés à un quai! Nous accourrons ... mais nous ne sommes pas les seuls à venir de ce train de nuit pour prendre ce Thalys. Bon, nous voyagerons debout, mais ce n'est pas grave. En chemin, j'ai fait la connaissance d'un jeune Français qui retournait chez lui, à Chartres. Sa correspondance était plus aléatoire.

Je suis arrivé au travail, avec ma valise et beaucoup de rêves, d'images et de souvenirs. Mon cœur était aux anges d'avoir pu effectuer ce voyage avec Myriam. Une aventure extraordinaire, que mes collègues n'ont pas saisi toute la joie que j'éprouvais.

Mémoires d'un navetteur Page 29 / 55

En famille

Le conducteur explique ...

Début des années 80, j'étais amené à effectuer le trajet de Jalhay (dans les Hautes Fagnes) à Liège. Je prenais donc l'omnibus Verviers-Liège.

Las de rester seul, je m'approche du poste de conduite pour parler au conducteur, sans le déranger bien sûr. Et presqu'à chaque fois, ils ont été ravis de me répondre, précisant souvent qu'il ne faut pas s'approcher ni les déranger.

Et une quinzaine d'années plus tard, j'étais enchanté d'expliquer à mes enfants la même chose, en leur montrant d'où et comment on pilote ce petit train omnibus. C'est toujours un plaisir de partager ses passions!

Une royale voiture

Par hasard, j'apprends que la voiture royale de Léopold II sera stationnée à Liège-Palais ce week-end. Pas de chance, nous prévoyons d'aller à Bruges!

J'emmène les deux filles par la main vers cette gare, Pierre-Yves et François-Xavier n'étaient pas encore nés. Un monde fou pour voir cette vapeur et ces voitures de rêve que l'on ne fait qu'admirer de l'extérieur : pas question d'y entrer ! A tour de rôle, je prends chaque fille pour la soulever afin qu'elle puisse admirer le confort de cette voiture. Mais le plus impressionnant, c'était d'aller dans la cabine de la locomotive à vapeur. Chaque petite fille était subjuguée par l'intensité des flammes qui rougeoyaient là, tout près ... sous la surveillance des machinistes et du père, resté à terre avec l'autre enfant. Un souvenir impérissable en cette canicule d'été. Dans le sous-sol de la gare, tout un marché de tas de bibelots, parmi lesquels deux t-shirts que je ramènerai du stand du musée des chemins de fer de Kinkempois. Je ne connaissais pas ce musée et je me suis promis de le visiter rapidement. J'ai mis plus de dix ans à m'y rendre ...

Un coup de fil (par la cabine téléphonique, pas encore de gsm!) à la maman pour confirmer le rendezvous : en bas de l'hôpital des Anglais, juste pour le départ de Bruges. Et tout à roulé comme sur des roulettes (de loco, bien sûr)! Mémoires d'un navetteur Page 30 / 55

Un petit garçon en touriste

C'est le week-end, nous allons bénéficier des «Bonus Pass» que la Sncb distribue aux fidèles clients (les navetteurs), qui reçoivent des tickets gratuits valables uniquement le week-end, mais partout en Belgique. Presque toute la famille en profite pour faire une excursion à Hasselt.

Pierre-Yves et François-Xavier ont 5 ans et accompagnent leurs grandes sœurs et moi à Hasselt. Il fait beau, profitons-en pour aller voir le jardin japonais et faire une petite promenade en ville.

La maman a déposé le papa et tous les enfants à Liège-Guillemins. Embarquement quai 6, qui longe les bâtiments de l'ancienne gare. Une fois dans le train, en attendant le départ, le papa explique qu'on va traverser Liège par les tunnels, que c'est par là qu'on va avancer, ... Nous sommes partis!

On enlève les manteaux pour se mettre à l'aise, on dépose les sacs à dos remplis de biscuits sur les banquettes ... nous voici dans le tunnel... Bouh Bouh ! Quelqu'un a eu peur ? Mais non, nous sommes grands !

Après un quart d'heure, lorsque nous entrons dans le Limbourg, on s'aperçoit que François-Xavier a toujours ses pantoufles! Nous continuons notre visite, notamment aux jardins japonais, en priant tous les saints qu'il ne pleuve pas. En me promenant à Hasselt, je me suis surpris à lorgner sur les magasins de vêtements ... Tout s'est bien déroulé, la visite fut bien agréable et la maman a bien ri au retour!

Mémoires d'un navetteur Page 31 / 55

Le grand départ

Chaque année, l'école primaire organise un grand voyage appelé «classes de neige». Depuis des dizaines d'années, les enfants partent pour une semaine à Leysin dans le Valais en Suisse.





L'organisation est rodée, les institutrices y vont depuis des années, pas de tracas : les parents peuvent dormir sur leurs deux oreilles.

Sauf que pour moi, c'était la première fois. Et que Myriam, qui y est déjà allée, n'était pas là pour rassurer les inquiets éventuels.

Ce 20 mars 2004 est le grand jour : Isabelle a vêtu son nouveau manteau bleu clair, tout neuf pour affronter le froid suisse. On a pris tous les bagages ? Tous les enfants sont prêts ? Bien emmitouflés ? Nous voici arrivés dans la nouvelle gare en construction. Papa guide tout le monde afin que personne ne s'égare. Le tableau des départs indique que le train INT part à 21:13 h de la voie 3. Destination Sierre. Ok. La Sncb a même indiqué où nous devrions attendre sur le quai, par des panneaux jaune vif indiquant 505 Mehagne. 505 étant le numéro de train.

Garder un œil (ou les deux?) sur chaque enfant, dans toute cette foule n'est pas chose aisée. Le traincouchettes arrive, Isabelle monte dedans. De multiples au-revoir, des photos en quantité : c'est l'effervescence. Et l'attente, histoire de vérifier que tous les enfants sont dedans. Les parents ne pouvaient pas entrer, à juste titre d'ailleurs.

Le train part et s'efface dans la nuit : nous retrouverons Isabelle dans quelques jours. Le retour, par un mercredi avec un cil d'un bleu étincelant, fut également plein d'émotions qu'il est difficile d'expliquer. J'aurais aimé être du voyage!

Juste une petite remarque

En ce jeudi 5 novembre 1998, les cheminots font grève. Cela ne m'arrange pas. Je propose de venir travailler le samedi au lieu du jeudi. Pour moi, cela revient à la même chose : les enfants ont congé jeudi et je les verrai de toutes façons soit jeudi, soit samedi.

Mémoires d'un navetteur Page 32 / 55

Comme c'est les vacances, toute la famille loge à la campagne, dans la maison de mes parents à Jalhay. Ils viendront mer chercher à la gare de Verviers vers 19 h 30. Je connais la gare et j'embarque dans la deuxième voiture, celle qui se trouve en face des escaliers lorsque le train s'arrêtera à Verviers.

A cette époque, il existait des compartiments fumeurs dans chaque voiture, représentant environ 20 % des places. Quelques jeunes entrent à Liège et commencent à fumer dans la partie non-fumeurs. Je leur fait une petite remarque en leur indiquant le compartiments fumeurs où il y avait encore de la place. A cette heure-ci, il n'y a de toutes façons pas beaucoup de gens. Faisant les durs à cuire, ils me narguent et continuent à fumer là où ils sont. Bof, on ne va pas s'énerver pour si peu. À la hauteur de Pepinster (peu avant l'arrivée à Verviers), le contrôleur passe : je l'informe de la situation. Ils obtempèrent avec regret.

Quelques minutes plus tard, nous voici à Verviers. Splendide gare ! Mais personne pour m'accueillir. Les gsm n'existaient pas encore : impossible de les contacter. Alors je monte par les escalators. J'arrive dans la magnifique salle des pas perdus : j'admire le bâtiment en cherchant ma famille.

Bong! Me voilà par terre, inconscient. Que s'est-il passé?

A ma descente du train, je suis descendu sans m'apercevoir que les voyous fumeurs descendaient par l'autre côté de la voiture. Je suis monté par les escalators et eux par les escaliers. Ils m'ont attendu dans le hall de la gare pour me frapper violemment, avant de s'enfuir hors de la gare. Et pendant que je montais par l'escalator, toute la famille descendait par les escaliers. Ne me trouvant pas sur le quai, Myriam et les enfants sont alors remontés quelques minutes plus tard. Et de trouver un attroupement au milieu de la gare : c'était moi par terre. Encore heureux que mes enfants (encore petits) n'avaient pas assisté à l'agression !

Mais l'histoire ne s'arrête pas là. Après s'être remis de mes émotions, nous décidons de passer par l'hôpital de Verviers. Histoire de voir s'il n'y a pas de séquelles. Après près d'une heure d'attente : «non monsieur, vous n'avez rien» me dit le médecin, sur base des radios. Ouf! Et nous repartons soulagés, pour profiter du dimanche à la campagne.

Je sais que je suis un peu mauviette, mais j'ai vraiment mal. Dimanche, lundi encore, mardi toujours ... A Liège, mardi soir, je vais chez mon médecin puis refais une radio : «mais monsieur, vous avez la mâchoire cassée !». Mon dentiste m'a alors retiré toutes les dents de ce côté-là et mis un bridge.

Mais il a fallu expliquer cela à l'assurance du travail (ou plutôt sur le chemin du travail). Pourquoi un samedi, pourquoi je ne rejoignais pas mon domicile, pourquoi une déclaration tardive. Si j'étais retourné dans un camping, je n'aurais pas été assuré : seule les habitations fixes sont prises en compte.

Et la déclaration que j'ai faite à la Police des Chemins de Fer n'a rien donné : ils n'étaient compétents que dans un périmètre restreint autour de et dans la gare. De toutes façons, la fusion de la Police des Chemins de Fer avec la Gendarmerie pour donner la Police fédérale pointait le bout de son nez et a jeté le dossier au fond du panier. Je ne me faisais pas d'illusions.

Et c'est peut-être la seule fois que je n'ai volontairement pas payé une facture celle de l'hôpital de Verviers, malgré les rappels qu'ils ont envoyé pendant trois ans....

Le père rencontre sa fille dans le train

Mars 2004 : les classes de 6° primaire partent en classe de mer. Et de revenir en train. Génial ! Et par quel train ? Le même que celui que je prends tous les jours. Re-génial !

C'est ainsi que mon retour de Bruxelles s'est déroulé parmi une collection de filles, toutes plus délurées les unes que les autres... Une photo par ci, un petit film par là, oh je peux le voir ?la journée s'est très bien terminée, j'espère aussi pour Marie!

Mémoires d'un navetteur Page 33 / 55

Au quotidien

Quand on entre dans la voiture juste à temps.

Un soir de novembre 1994, ventant du métro Heysel depuis Wemmel, éreinté, j'arrive juste à temps à Bruxelles-Central. Le train est sur le quai.

J'accours vers la seule porte d'entrée restée ouverte : celle où le contrôleur se trouve. Mais l'agent de la Sncb ne veut pas que j'entre. Je pousse pour entrer, il me repousse. La porte est ouverte, sapristi, et c'est mon train ! Sept secondes plus tard, le train part. Et nous deux de se repousser l'un l'autre...

Il accepte que j'entre, mais me signale que je ne pouvais pas entrer. Car c'est trop dangereux dit-il, et c'est comme cela. J'ai pas saisi où était le danger ... Car si je trébuche, il ne sait plus arrêter le train, une fois que la rosace montre au conducteur de train qu'il peut partir. Et c'est vrai.

Papiers d'identité, asseyez-vous là. Vous vous présenterez au bureau de police des chemins de fer de Liège-Guillemins. Ce que je fis. Le policier très aimable prit ma déposition sur ordinateur (c'était nouveau à l'époque, au lieu d'un formulaire avec quatre carbones derrière) en terminant par une phrase du genre : «Vous ne le referez plus». «Non, non, non» dis-je, me disant que je reprendrais peut-être le risque.

L'heure gagnée (ou plutôt non perdue) à réussir a avoir ce train-là (et pas celui une heure plus tard), je l'ai perdue au poste de police.

Moralité, depuis lors, je pars toujours du travail avec une marge de sécurité, si jamais le métro avait du retard, un incident, un contrôle ... Cela permet d'éviter de rater le train.

Dormir le matin ...

Le matin, j'ai l'habitude de dormir dans le train. Chaque jour, c'est le même scénario : mettre son abonnement pour que le contrôleur le voie, placer ma valise pour éviter les vols, ajuster mes lunettes de sommeil, me blottir dans la position préférée, et je m'endors facilement. Les soubresauts de Leuven me laissent dans mon repos, je ne lève la paupière qu'à Schaerbeek, à trois minutes de Bruxelles. Le temps de faire surface, ... et me voilà à destination.

Ce jour-là, j'étais fatigué. Quelqu'un pose sa main sur mon épaule : «Monsieur, Bruxelles-Midi !». Je sursaute, ouvre les deux yeux : il n'y a plus personne dans la voiture alors qu'à Liège elle était bondée ! Vite, je rassemble tout, y compris mes esprits et je cours vers la sortie. Je dépose tout par terre et je m'assieds à même le sol : je l'ai échappé belle ! Et je n'ai même pas su remercier la personne ... sans qui je me serais retrouvé à Gent !

Et au début de mai 2008, idem. Je dors profondément à Bruxelles Central lorsque j'entends quelqu'un frapper à la fenêtre sur laquelle je dors. Je me réveille en sursaut : je suis arrivé! Mon réveil a été une dame de 50 ans que je connais de vue dans le train, et qui sait que je sors comme elle à Bruxelles-Central. Merci! Depuis, je mets une alarme à mon gsm, de telle manière que je n'arrive pas à Gand.

... dormir le soir

Au printemps 1997, Jean-Michel Watrin, mon directeur parisien en visite en Belgique, m'offre une sortie à Bruxelles. Après une ballade autour de la Grand'Place, il m'invite chez Léon. Nous nous installons à côté d'une table où deux asiatiques bavardent. Jean-Michel ne peut s'empêcher de lier conversation avec les charmantes demoiselles. Elles nous dessinent sur le set de table en papier les nombres de 0 à 10 dans leur langue. L'ambiance est très bonne et le repas succulent. Merci Jean-Michel.

Mémoires d'un navetteur Page 34 / 55

Mais j'ai gardé ma montre à l'œil : il ne faut pas que je rate le dernier train, en laissant une marge (assez grande) car je connais l'artiste ... Le petite promenade digestive nocturne s'effectue agréablement. Il me laisser arriver à Bruxelles-Nord où je dois prendre mon train.

Le danger, c'est que celui-ci va a Berlin-Zoo et que c'est un train-couchettes. Mmmm ... il ne faut pas que j'arrive à Berlin, même si cela n'est certainement pas fait pour me déplaire. Pas de gsm, pas de réveil, pas âme qui vive réveillée dans la voiture...

J'avise le contrôleur : la dernière voiture est décrochée à Liège-Guillemins. Ouf, je suis libéré! Dans ce train, j'ai pu rêver de voyages, d'aventures en chemin de fer à vapeur ... et je n'ai pas fermé l'œil!

Trêve de papotages

Le train «IC» d'Ostende est bien arrivé à Liège-Guillemins. Il faut maintenant que je prenne l'omnibus pour Chênée.

J'étais en forme : j'engage la conversation avec ma voisine, un Sœur. J'ai tellement papoté que j'ai dépassé Chênée et que je me suis retrouvé à Trooz ! Le gsm n'existe pas encore et je vois que la cabine téléphonique me libère : Mimi saura venir me chercher. Avec beaucoup de rires d'ailleurs. Et j'étais tellement honteux que je n'ai pas eu la présence d'esprit de regarder si l'horaire du train du retour (de Trooz à Chênée) ! Est-ce héréditaire ? Début 2013, ma fille Marie a également raté l'arrêt de Chênée et s'est retrouvée à Trooz. L'histoire ne dit pas si elle parlait avec un moine ou un curé...

Un contrôleur atypique



Durant la fin des années nonante, lorsque l'omnibus s'arrêtait à Chênée, j'entendais parfois une grosse voix qui criait «Chênée Gare!» pour annoncer aux clients le lieu où le train venait de s'arrêter. Au bout

Mémoires d'un navetteur Page 35 / 55

de quelques fois, j'ai constaté que c'était toujours le même (et le seul) contrôleur qui agissait ainsi. C'était le reflet d'une époque...

La cinquantaine, il aimait vraiment son métier et nous discutions volontiers avec lui, sans jamais s'asseoir à côté de nous comme nous lui proposions. Toujours de bonne humeur, il était réaliste envers la Sncb et comprenait nos critiques. Durant une de ces conversations, il nous a annoncé qu'il prenait sa pension en mars 2006. Nous étions plusieurs à lui dire adieu avec émotion !

Le sac! Le sac!

Durant le milieu des années nonante, je débutais mon expérience de navetteur. En cette fin mai, je prends mon train habituel et rentre vers Liège-Guillemins.

Le voyage me berce et dès mon départ de Bruxelles, je m'assoupis. Presqu'arrivés à Leuven, j'entends une voix qui me réveille en sursaut : «Le sac ! Le sac !» Pourquoi crie-t-on si fort ? Que me veut-on ? Rien de bizarre ... et je me rendors.

Arrivé paisiblement à l'entrée de Liège, je prépare mes affaires et je constate que ma pochette (baisenville) a disparu. Ah je comprends pourquoi on a crié si fort à l'entrée de Leuven : quelqu'un a pris mon «sac» qui se trouvait juste au-dessus de ma tête, dans les filets à bagages ! J'aurais dû réagir !

Bon, il est temps de faire bloquer mes cartes bancaires, d'identité et tout le reste. Et de m'apercevoir que j'avais pris beaucoup d'argent : j'en avais pour plus de 8.000 francs belges (env. 200 euros). Le policier à qui je fais ma déclaration n'est pas surpris : en cette fin de mois, les vols de ce genre redoublent... Dépité, je rentre à la maison, tête basse.

Mais l'histoire ne s'arrête pas ici : le lendemain, on me téléphone : on a retrouvé ma pochette ! «Elle était dans les parois en caoutchouc séparant deux voitures et est à votre disposition à Liège-Guillemins». Génial ! Fantastique ! Et de plus, avec tout l'argent !

Visiblement, à Leuven, le voleur a été surpris par les cris de mon voisin et a laissé tombé toute ma pochette dans les parois entre les deux voitures. Et personne, ni les nettoyeurs de la Sncb à Eupen, ni les responsables des chemins de fer à Eupen ou à Liège ne sont servis au passage : tout l'argent était là ! Ils auraient pris chacun 1.000 francs (25 euros) que je n'aurais rien su ! Et je ne savais pas les remercier !

Les élèves reviennent de la mer

Durant l'été, des groupes scolaires effectuent quelques excursions à la mer. Et souvent, ils reviennent par le même train que les navetteurs. Ce qui n'est pas sans excéder quelques-uns, égoïstes, ne pensant qu'à leur besoin de silence (vers 18 heures !). Ce n'est pas pour me déplaire : nous sommes tous passés par là, chahutant au retour d'une excursion. C'est la vie qui bouillonne et cela me change bien de mes habitudes et de mon train-train quotidien.

Ce soir-là en tête de train, peu de places libres. Et parmi ces dizaines d'élèves, je me retrouve avec un groupe de 3 jeunes garçons de fin de primaire. Ils reviennent de la mer et retournent à Verviers, tout un traiet.

Il en manque un pour jouer aux cartes ? Ben je veux bien, mais je ne connais pas les règles ! Eh bien monsieur, c'est pas compliqué, on va vous expliquer. C'était une sorte de belote. L'éducateur est venu voir ce que je faisais avec eux et est reparti ravi.

Je me suis très bien amusé. En me promettant de noter les règles sur un petit papier ... que j'ai vite égaré d'ailleurs. Et pour l'anecdote, j'ai perdu aux cartes, mais ce n'est évidemment pas le plus important

Mémoires d'un navetteur Page 36 / 55

Saine curiosité

Au tout début de mes trajets en train, au milieu des années 80, je faisais le trajet de Verviers à Liège pour une formation professionnelle de l'Onem. Tous les matins, je prenais l'omnibus.

Au fur et à mesure des trajets, la curiosité m'a pris et j'ai régulièrement posé toutes sortes de questions aux chauffeurs, qui souvent acceptaient de me répondre lorsqu'ils n'étaient pas trop occupés.

C'est ainsi que j'ai appris les distinctions des différents véhicules, le fonctionnement d'une automotrice, la signification des différents panneaux de signalisation, la sécurité, la pédale de l'homme mort, ...

C'est toujours le cas actuellement : les chauffeurs de train, souvent seuls, acceptent volontiers la conversation ! Ce que je faisais parfois avec les enfants, en leur demandant de ne pas déranger le conducteur de train. Le conducteur se fait toujours un plaisir de leur répondre aux questions.

L'interview



Après quelques années d'expériences ferroviaires, le 28 octobre 1998, je prenais le train qui partait de Liège-Guillemins vers 7 heures. Le premier départ avec un Mini-bar. J'ai trouvé une bonne place pour faire mon petit somme du matin. C'était un vendredi, d'été : le soir, je resterai dans le train pour retrouver les enfants à Verviers, puis à Jalhay.

Une fois encore, il y a du retard : il y a de l'énervement dans l'air. Mais cette fois-là, les caméras et journalistes étaient de la partie. J'ouvre un œil. Oh on me tend un micro. Que penser des retards ? J'explique entre autres, que les retards quotidiens m'empêchent de voir mes quatre enfants : je suis parti avant leur lever et les retards des trains du soir m'empêchent de voir mes enfants le soir. Puis je me rendors. Le soir, je raconte tout cela à la famille en vacances, sous forme d'anecdote. Les jours passent.

Quelques jours plus tard, monsieur Seguin, un voisin, passe devant la maison à Herbiester : «Il est bien l'interview», dit-il. Ah? Lequel ? Comme à ce moment-là il n'y avait pas de télé dans cette maison à Jalhay, nous ne savions pas que l'interview était passé à 19 heures dans «Régions-Soir» sur la Rtbf. Visiblement, mon histoire d'enfants a ému quelques personnes. Par contre, ce que j'ai raconté au journaliste à propos des correspondances ratées n'a pas été retenu par la Rtbf et n'est pas passé à l'antenne...

Mémoires d'un navetteur Page 37 / 55

Vingt ans après, grâce à la Sonuma, j'ai su acquérir l'extrait. Émouvant de se découvrir après deux décennies!

Un abonnement périmé

Les contrôleurs (pardon, les accompagnateurs de train) passent pour vérifier les titres de transport. Mais, lorsque je montre mon abonnement, ma carte train, je m'aperçois qu'ils ne l'examinent pas très attentivement.

Un lundi matin, je fais le pari : dans ma carte train, je mets mon billet de validation valable derrière celui périmé du mois précédent. Et je fais l'innocent.

Ce n'est que vendredi après-midi qu'une accompagnatrice de train m'a fait remarquer que ma carte train était périmée; oups! J'ai oublié de la changer ... J'ai donc su que j'ai fait 18 voyages avec un ticket périmé, sans que personne ne s'en aperçoive. Ou alors qu'il n'y a que environ 5 % des accompagnateurs/trices qui font attention aux dates de validité. Ou que ces accompagnateurs/trices reconnaissent leurs clients.

Prolongation de trajet

Parfois, je prolonge mon trajet retour Bruxelles - Liège-Guillemins pour aller jusqu'à Verviers (dans les années nonante) ou plus récemment jusqu'au terminus à Eupen.

Je prépare mon abonnement pour le trajet habituel et j'appose à côté mon titre de ticket avec ma carte de réduction de famille nombreuse. Cela fait beaucoup de papiers sur le rebord de la fenêtre. Dans ce cas, mon ticket n'a été validé moins d'une fois sur dix, les accompagnateurs de train croyant que l'abonnement apposé concernait tout le trajet. Quant au retour Eupen-Liège à 21-22 heures, je ne vois presque jamais aucun agent de la Sncb.

Il m'est même déjà arrivé de dormir jusqu'à Verviers en oubliant de demander que l'accompagnateur de train me confectionne un billet.

Nouvelles cartes train

La validité de ma carte train arrive à échéance, je dois la renouveler. Mais depuis une dizaine de jours, la Sncb a mis en service un nouveau format de carte, d'une dimension de carte de bancaire au lieu des cartes «grand format» qui n'entraient dans aucun portefeuille. J'étais donc parmi les premiers à avoir cette nouvelle carte.

Comme d'habitude, je dépose ma carte train sur le rebord de la fenêtre. Le matin, le soir. Ce jeudi 4 avril 2013, le soir, l'accompagnateur de train prend ma carte à mon grand étonnement : il passe la carte devant son appareil et le scan émet un petit bip. Ce n'est pas dans les habitudes. Étonné, je lui demande pourquoi il a pris ma carte. C'est pour afficher le parcours. Il me montre son appareil et le résultat de son scan : ma carte est valide entre Bruxelles-Nord et Ans. «Ah bon» dis-je. Je ne m'étais pas aperçu que ma carte train n'indiquait pas mon trajet, mais uniquement sa validité. Et que depuis 4 jours, personne ne s'était soucié de savoir si ma carte était valable... Il faut dire que les trains que j'utilise sont utilisés très majoritairement par des navetteurs comme moi !

Mémoires d'un navetteur Page 38 / 55

Les Diables Rouges

Cela se passe dans les années nonante, quand le mini-bar agrémentait encore nos voyages. Le mini-bar était un petit chariot qui circulait tout le long du train et qui vendait du café (chaud), des boissons froides, et des en-cas comme des gaufres et des chips. Les prix étaient élevés mais le matin, il avait tellement de succès que le minibariste (celui qui conduit le mini-bar) n'arrivait pas à l'autre bout du train à Bruxelles.

Un été, une compétition internationale de football (je ne sais plus laquelle) passionne beaucoup de gens dans le train. C'est alors que Coca-Cola a effectué une action de promotion appréciable.

A chaque achat de deux boissons, la société offre un sous-verre en métal à l'effigie d'un joueur de l'équipe nationale de football. Cela a eu beaucoup de succès, surtout chez moi. J'en ai bu quelques-unes, surtout pour le sous-verre.

Cela me fait penser à une anecdote : Tous les minibaristes avaient chacun leur manière de s'annoncer lorsqu'ils entraient dans la voiture. Parmi eux, un avait l'habitude de chanter, tout le long du trajet, ce qui agaçait certains. Moi, je trouvais cela très sympathique car c'était original et cela mettait de la bonne ambiance.

L'histoire dit que la direction de Sodexho, après quelques avertissements, l'a licencié, sur base de plaintes de voyageurs. Ce ne sont que des rumeurs ... Il paraît qu'il tient actuellement un café. J'espère le rencontrer un jour, histoire de le remercier d'avoir mis de la bonne humeur chaque matin et chaque soir.

Surprises!

Parfois, la Sncb nous surprend : en septembre 2004, nous avions droit à des croissants pour les navetteurs matinaux. Dans la gare provisoire de Liège-Guillemins, chacun a pu en déguster un. Et quelques semaines plus tard, des Pères Noëls animaient la gare de Bruxelles-Central. Sans compter les échantillons de barres de céréales, de boissons énergisantes ou d'eau pétillantes qui sont offertes à la sortie des gares. Comme je sors vers 7h05 de cette gare, parfois je vois les camionnettes débarquer les marchandises : la distribution commence parfois plus tard ...

C'est ainsi que le 30 juin 2012, le Tour de France part de Liège. Toutes les festivités s'offrent à vous pour égayer l'événement. Ainsi la veille, vendredi matin, vers 5h40 du matin, nous sommes quelques navetteurs à remarquer la présence d'un stand de Radio Contact. Pour le Tour de France qui part samedi, bien sûr. Mais nos narines s'agitent : une centaine de sachets individuels comprenant entre autres chacun des croissants sont préparés par des hôtesses. Et nous nous approchons : «on peut en prendre un ?» «Ah non, ce n'est qu'à partir de 6 heures !». Comme notre train part précisément à 6 heures, nous insistons mais elles disent suivre les ordres. «Où est le chef ?» «C'est moi, que voulezvous ?». intervient quelqu'un. C'était un vigile qui s'était attribué le grade de chef. Vu le ton et l'air qu'il prenait, on n'a pas insisté. Quant à Radio Contact, ce fut une merveilleuse contre-publicité.

Le 1er décembre 2006, je déambule à Bruxelles-Central et j'aperçois une dizaine de jeunes qui distribuent des petits papiers. Ce n'est pas la première fois : cela se passe même fréquemment. Et je remarque un attroupement devant l'entrée principale. Je fais comme la foule, je sors pour voir ... un char Léopard (belge) des années 1970-75. Et une banderole : «Même avec ça ... t'as aucune chance !». C'était une action contre le Sida.

Mémoires d'un navetteur Page 39 / 55

En bout de piste





Au début de mes trajets vers Bruxelles, j'ai été fort surpris d'un bruit assourdissant qui venait du plafond : notre train passe à Zaventem, et croise un avion qui, pour atterrir, rasait (hum) notre train. Car le bout de la piste est à 100 mètres des rails de chemin de fer.

Le 4 juin 2008, un avion s'écrase au bout de la piste de Zaventem. Toutes les télévisions belges en ont parlé. C'est du spectacle pour les navetteurs : tous les jours, nous suivions l'évolution de cet accident peu banal. Puis on se lasse de ce spectacle ...

L'atterrissage d'un avion juste quand le train passe au bout des pistes : un avion qui croise un train : voilà qui m'a fort étonné. Cela ne m'est arrivé que deux fois en près de 20 ans... cela peut aussi arriver à Bierset où la piste se termine aussi près du chemin de fer.

L'animation de fin juin

Ce 26 juin 2012, j'attends à Bruxelles-Midi le train venant d'Oostende. Les examens sont passés et c'est le moment des excursions d'un jour ou plus. Je me prépare à monter dans l'avant-dernière voiture, mais une vingtaine d'enfants d'une école primaire venant de la mer descendent : il va y avoir beaucoup de places libres ... mais pleines de sable et les poubelles sont remplies à ras-bord de canettes et autres cartons à boissons.

Qu'on ne se tracasse pas : à Bruxelles-Central, c'est une trentaine de liégeois(es) d'une dizaine d'années qui embarquent. Comme l'école n'a pas réservé les places, il y a des enfants partout qui sont agités comme des puces : ça crie, ça court partout et ça bouge tout le temps. Les navetteurs de Leuven sont à peine sortis, que je vois arriver une collection de bambins du même âge qui remontent le train (en vain) pour trouver des places. L'institutrice crie «tout le monde s'assied par terre». Tant bien que mal, ils s'asseyent dans le couloir par manque de place. Ambiance assurée!

Certains navetteurs sont gênés par cette ambiance festive. Pour moi, c'est l'occasion d'apprécier ce moment d'évasion et de gaieté. C'est la vie souriante et trémoussante qui s'intègre dans nos quotidiens d'adultes encore imprégnés de nos soucis. J'accueille volontiers un de ces enfants à côté de moi (il n' y reste pas longtemps car il a la bougeotte, malgré les injonctions de son institutrice). Un peu de conversation, il est tout content de pouvoir me raconter sa journée. A Liège-Guillemins, mon cœur est rempli de joie!

Un train trop tôt ...

14 février, la Saint-Valentin : essayons d'arriver à l'heure à la maison. Il est 16h50, j'arrive à la gare : mon train part à 16:57 h à la voie 12. Accélérons le pas. Ma fille Marie me téléphone pour me

Mémoires d'un navetteur Page 40 / 55

conseiller gentiment. Je monte les escalators. Oui, Marie, c'est une bonne idée mais ... oh mon train est déjà là ! Vite...

Tiens, le train est vide. «Dis, Marie, je te retéléphone dans quelques minutes?» Et nous sommes que trois à entrer dans ce train. Bizarre ... On s'installe, on a toute la place! Oh: l'affichage digital intérieur indique «Terminus Bruxelles-Midi». On sort la tête pour regarder l'affichage de la gare: oui, oui, c'est bien le train pour Liège. Et l'accompagnateur qui se trouve sur le quai nous le confirme. Je rentre dans le train et je m'installe, du côté de la fenêtre. Nous sommes biens seuls.

Oh! Notre train pour Liège et Eupen se trouve sur la voie 14! Ah, je comprends: je suis dans le train qui part ... dans une demie-heure, dans le «Gouvy» et le train que je vois partir est celui de 16:57 h que je voulais prendre. Pendant ma conversation avec mon gsm, j'ai dû rater l'annonce de changement de voie. Et je suis dans le train qui venait de Liège et qui avait pour terminus Bruxelles-Midi. D'où la signalisation intérieure «Terminus Bruxelles-Midi», destinée aux voyageurs qui venaient de descendre.

Maintenant j'ai le temps de rappeler Marie ... pour lui dire que j'arriverai en retard!

L'orchestre en gare

Ouf, me voilà arrivé à Liège-Guillemins. Je sais que le bus 30 arrive très bientôt : j'accélère le pas.

Soudain, une musique retentit : il ne s'agit pas d'une radio d'ambiance, mais d'une fanfare qui joue un moreau connu. Zut, comment s'appelle-t-il encore Ah oui, «Capitaine Flamme». Tiens, une réception ? Le Roi, ou un ministre qu'on accueille à la gare ? Allons voir... mais sur quel quai ? Je monte sur la passerelle supérieure et j'aperçois un attroupement sur le quai n° 3. Tiens, maintenant c'est «Valeureux Liégeois» qu'on joue. En quelle occasion ?

C'est tout simplement le départ à la retraite d'un accompagnateur de train. Une demi-douzaine de collègues s'étaient rassemblés pour fêter l'occasion, en jouant (très bien) quelques petits morceaux. Avec des banderoles rouges sur l'omnibus vert «Dernier Train». Le nouveau pensionné était ému avec son bouquet de fleurs. Il n'oubliera pas cette date du 21 mars 2013, c'est certain!

Je suis rentré à la maison avec le bus suivant, mais avec plein de joie dans le cœur.

Le réveilleur

De plus en plus de clients se lèvent vers 4:30 heures du matin pour prendre le train de 6:00 heures depuis la gare de Liège-Guillemins. La plupart sont organisés pour dormir durant le trajet : avec un masque, un oreiller, ou un manteau pour bien se positionner pour bien dormir. Moi-même, j'ai programmé une alarme sur mon smartphone pour pouvoir me lever à temps. Et surtout ne pas oublier de sortir la carte train pour ne pas être réveillé par le contrôleur. La plupart des voyageurs sont installés du côté de la fenêtre et mettent leur abonnement sur la grille de ventilation le long de la fenêtre. Ainsi, on est assurés de dormir une heure, sauf s'il y a des parleurs ou des touristes en partance de voyage (on les reconnaît facilement).

Les navetteurs sont de plus en plus nombreux à utiliser la nouvelle carte train de format «carte bancaire» munie d'une puce, instaurée en avril 2013. Les informations ne sont plus visibles à l'œil nu mais sont intégrées dans la puce. Le contrôleur ne se contente plus de regarder la date d'échéance sur la carte train «ancien format», mais doit prendre la carte train et la passer devant son lecteur pour que les informations s'affichent sur son appareil.

Nous avons remarqué que, parmi les contrôleurs, il y en a un assez particulier. Il réveille les clients-navetteur pour leur demander de lui donner la carte train à puce. «Eh, bien, elle est disponible le long de la fenêtre, vous pouvez la prendre», dit le client encore endormi. Le contrôleur ne veut pas car il «risque de tomber» (sic). Il est très poli dans sa demande mais énerve tout le monde : le client concerné mais également les voisins qui dormaient si bien avant que le ton monte. Visiblement, les autres contrôleurs qui prennent (puis redéposent) les cartes-train des clients prennent des risques inconsidérés et vivent dangereusement ...

Mémoires d'un navetteur Page 41 / 55

J'ai été ainsi réveillé plusieurs fois par ce petit bonhomme. Maintenant, je dépose mon abonnement sur la tablette à côté de moi, le long du couloir. A la disposition de chaque contrôleur (et de chaque voleur). Ah oui : le contrôleur en question, dans sa gentillesse, est celui qui annonce le plus fréquemment (à chaque trajet pour ainsi dire) «attention aux pickpockets qui sévissent, mettez vos effets personnels à l'abri». Dont ma carte train que je mets le long du couloir pour ne pas être réveillé

Vitesse

Depuis plus de 10 ans, mon train emprunte la LGV entre Ans et Leuven. Et notre train longe l'autoroute. Bien assis dans ce train climatisé, je jette parfois un œil sur les véhicules roulant sur l'autoroute. Comme la locomotive fait des pointes de 160 km/h, cela donne l'impression de laisser les voitures de la troisième bande sur place.

Sauf qu'un soir de mai 2014, j'ai aperçu une Bmw essayant de nous dépasser. A plus de 160 km/h donc. C'était le première fois et assez pittoresque. Comme il est 17h30 environ, la circulation est un peu dense. Notre conducteur a du freiner dans sa course poursuite par un autre véhicule roulant plus lentement (ou à une vitesse plus adaptée ?). Il a du émettre quelques jurons dans sa voiture! Et il ne nous a pas rejoints!

Mémoires d'un navetteur Page 42 / 55

Dans le bus ou dans le métro

Le trajet en bus ou en métro fait aussi partie du trajet du navetteur.

Gsm dans le bus

Ce soir-là, je prends le bus 65 pour retourner chez moi. Je n'ai pas encore l'habitude d'un gsm que je viens d'acquérir. C'est ainsi que je l'oublie dans le bus. Le lendemain, quelqu'un a téléphoné à la maison : je peux venir le chercher au dépôt à Banneux ! Un grand merci !

Les employés du TEC ont pu me contacter car le gsm n'était pas verrouillé par un mot de passe. C'est depuis lors que je n'enregistre pas de mot de passe pour mon gsm. Et que j'enregistre dans mes contacts le nom «ICE In Case of Emmergency» afin qu'on puisse me contacter au cas où j'aurais la tête ailleurs. La même expérience fut vécue par François-Xavier qui a oublié son gsm au début de l'année 2012 : il l'a retrouvé!

Un bonjour matinal

Un lever vers 4 h 30 du matin, c'est souvent difficile. Et attendre le bus à 5:30 h, parfois dans le froid, également. Le chauffeur de bus a des cheveux blancs mais a une conduite impeccable, sans a-coups, s'arrêtant juste devant ses clients qui attendent leur bus. Bref, un plaisir de voyager.

Mais il y a un plus, chaque matin, il nous fait la surprise quand le bus matinal arrive à Liège-Guillemins : via le haut-parleur, il nous souhaite une bonne journée ! Et on sent que cela vient du cœur. C'est très sympathique et nous lui souhaitons de même. Ce petit mot gentil me fait beaucoup de bien.

Le passe-temps

7 octobre 2013 : fini journée ! Dans le métro, je lis un peu. A côté de moi, un jeune de 17 an environ, pas très bien habillé, casquette en arrière, nonchalant, ne paie pas de mine. Il passe son temps avec un Rubik's Cube. Il a déjà rassemblé deux lignes sur chaque face. Ses mains s'agitent pour terminer le Cube. Par automatisme, il ne regarde ses mains que de temps en temps. Sur le temps de deux arrêts de métro, c'est terminé. Et de dire que c'est facile. Le plus rigolo, me dit-il, c'est que certaines personnes qui veulent mélanger le Rubik's Cube lui disent de ne pas regarder comment ils le mélangent ! Avant de le quitter, je l'ai félicité.

En avance sur son temps

Dans le milieu des années 80, la société des transports en communs liégeois (Stil devenue Tec) a projeté la construction d'un métro liégeois. Toute la nouvelle technologie wallonne aurait eu la ville de Liège pour vitrine envers le monde entier : les wallons avaient déjà mis au point un système de rames de métro sans chauffeur ! Un T.A.U. (Transport Automatisé Urbain), sorte de rame de métro futuriste, exposée au centre de la place Saint-Lambert de l'époque. Un exemplaire est exposé au Musée des transports en commun de Liège.

Malheureusement, une poignée de commerçants s'y opposa et fit échouer ce beau projet futuriste. Ils craignaient les désagréments des travaux. C'est penser à très court terme en n'ayant aucune vision de l'avenir. Résultat vingt ans plus tard : les centres commerciaux fleurissent en périphérie (Rocourt, Belle-île, Médiacité, ...). Comme l'hypercentre de Liège se dégarnit, les commerçants doivent payer le parking au client pour le faire venir ! Sans compter sur la perte d'une partie de notre savoir-faire qui s'envole en fumée !

Mémoires d'un navetteur Page 43 / 55



Pendant près de vingt ans, devant la gare des Guillemins, on pouvait voir quelques balises insérées dans le sol par les ingénieurs de la Stil : «Métro S.T.I.L.». Ces dernières balises s'effaceront au profit (??) d'un tram liégeois, qui n'avancera pas plus vite car il sera coincé dans les bouchons de la circulation de surface. Quel gâchis!

Pas d'abonnement

Février 2014 : le temps est doux pour l'époque. Et ce matin-là, j'arrive à l'arrêt de bus vers 5h27. Le bus arrive, je prends mon abonnement ... Pas d'abonnement ! Il est resté sur ma table de nuit ! Je le signale au chauffeur qui me dit d'entrer quand même. Cela fait plus de cinq ans qu'il me voit chaque matin : je suis un client fidèle. Oui, c'est gentil de me laisser monter sans abonnement (sous ma responsabilité), mais j'en ai besoin pour le train et pour le métro, dis-je en déclinant sa proposition.

Et je rebrousse chemin, pour rentrer chez moi. Après avoir fait deux pas, je constate que le bus ne démarre pas. Je reviens vers lui «Vous m'attendez ?». «Combien de temps avez-vous besoin ?» me demande-t-il. «De trois minutes» répondis-je. «Ca va, je vous attends»

Très étonné, j'ai couru du plus vite que je peux. Et en revenant à l'arrêt, le bus était toujours là. Merci chauffeur! Ca c'est du service à la clientèle! Il faut dire qu'à cette heure-là si matinale, je n'ai pas perturbé son horaire.

Mémoires d'un navetteur Page 44 / 55

En visite

A toute vapeur



Ce mardi, je survole le journal gratuit «Métro». Par hasard, je tombe sur une annonce de la Sncb : ce vendredi 24 novembre 2006, un train à vapeur partira de Bruxelles-Midi vers La Louvière et retour. Je profite de l'aubaine et je m'y inscris rapidement.

Le temps est beau et la foule au rendez-vous : chacun admire qui la superbe loco numérotée 29013 toute fumante, qui la décoration étincelante des voitures, qui les boiseries des portes ou les sanitaires. Les appareils photos fonctionnent à plein régime, le mien aussi d'ailleurs. Même le contrôleur avait vêtu un uniforme d'époque.

Le départ est donné, je profite du confort des sièges moelleux, de la décoration intérieure, du système de ventilation, des filets porte-bagages : que de plaisir ! Nous voilà en pleine campagne : j'ouvre la fenêtre et bouh ! Toute la vapeur de la loco en pleine figure ! Tout dépend du sens du vent. Quand il est dans le bon sens ; on admire le paysage défiler ... en faisant de petits films avec mon appareil photo. De toutes façons, j'y prends beaucoup de plaisir.

J'apprends que le train est mis en service pour une raison étonnante : une personne passe son permis de conduire ! On en a profité pour mettre des voitures derrière. Excellente idée ...

A La Louvière, nous avons l'occasion de visiter un dépôt où sont entreposées toutes sortes de machines : des automotrices démontées, des anciennes voitures pour des voyages dans toute l'Europe, des TEE Bruxelles-Paris d'avant le Thalys, du matériel en réparation, des anciennes loco diesel, des wagons postaux, du matériel roulant aux ormes bizarres, etc ... Pendant ce temps-là, on s'affaire autour de la loco : deux personnes sont occupées à lui mettre (un peu?) d'huile. Certains se font photographier devant la superbe machine.

Je n'ai pas regretté d'avoir pris un demi-jour de congé!

Mémoires d'un navetteur Page 45 / 55

Une petite pause ... au musée ou ailleurs

Jusque dans les années 2005, le «musée des chemins de fer» était ouvert à la gare du Nord. Je m'y suis quelque fois régalé les yeux. Puis la fermeture du musée...





Il y avait des anciens panneaux de signalisation, un réseau de trains miniatures Märklin, la maquette de la gare de Schaerbeek (à visiter!), une des premières vapeur belges, des plans et explications sur la « côte d'Ans à La Meuse (Haut-Pré) » datant de 1839, des magnifiques objets divers ...

Ils vendaient des calendriers, affiches, bibelots ... pour presque rien.

A la gare de Bruxelles-Central, avant son agrandissement, une des sorties était bordées d'anciennes affiches promouvant les trains de nuit ou trains internationaux datant parfois de 1899! Le matin, arrivé à Bruxelles-Central à 7 heures, je prenais (pas trop souvent) un café assis dans un petit bistrot, rien que pour admirer la décoration : aussi d'anciennes affiches!



Le tunnel d'Anvers

Lorsque la Sncb investissait un euro en Flandres, un prorata était investit également en Wallonie. C'est la règle des 60/40. Avec parfois des aides européennes. C'est ainsi que le nord du pays a décidé de moderniser la gare d'Anvers, le sud du pays décidait de construire une nouvelle gare à Liège.

La gare d'Anvers était un cul-de-sac, ce qui

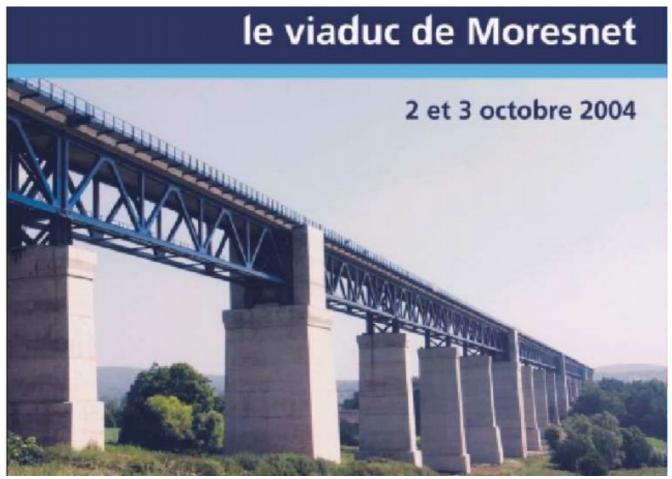
était gênant pour une métropole aussi grande. L'idée de créer un tunnel partant des sous-sols de la gare pour traverser la cité pouvait paraître saugrenu mais l'idée a été maintenue. Début 2004, les travaux étaient terminés.

Le 18 avril 2004, la Sncb organise une visite de ce tunnel : je suis partant pour la visite. Reste à convaincre le reste de la famille. Par ce temps radieux, nous avons parcouru (parmi la foule très nombreuse) ce fameux tunnel, décoré pour l'occasion. C'était très impressionnant, tant pour la gare qui a subi un gros coup de lifting (création de plusieurs quais en sous-sol) que pour le tunnel en lui-même, traversant le centre de la ville de part en part.

Maintenant, la circulation, entre autres des TGV, est beaucoup plus fluide et la gare conserve toujours son charme et son authenticité!

Mémoires d'un navetteur Page 46 / 55

Moresnet



Il existe des voies de chemin de fer qui ne sont jamais empruntées par les voyageurs, car elles ne sont empruntées que par les convois de marchandises. Alors, on les connaît très peu.

Il en existe une qui traverse le nord du plateau de Herve et longe la frontière hollandaise : elle relie Tongres-Visé à Aachen (Aix-la-Chapelle). Durant la seconde guerre mondiale, tout le monde s'accordait sur l'importance stratégique de cette ligne. Elle a été de nombreuses fois détruite puis reconstruite tant par les allemands que par les alliés. Le «Groupe Sncb» l'a rénové il y a quelques années. Le viaduc s'étend sur une longueur de 1.107 mètres est le plus long de Belgique,

C'est ainsi qu'une visite est organisée à Moresnet le 3 octobre 2004. Le trajet (en train bien sûr) est organisé depuis un parking d'un zoning industriel jusque tout près du lieu-dit «Les Trois Bornes» (croisement des frontières allemandes, hollandaises et belges) avec de magnifiques vues depuis le pont de Moresnet que nous empruntons. Les voitures avec lesquelles nous voyageons me sont inconnues : des auto-motrices aux couleurs vives jaune-rouge numérotées 4506 ou jaune-bleu 4403.

Le soir, un très beau festival de projecteurs et de feux d'artifice est organisé, venant à la fois du sol et depuis le pont. Le temps était de la partie et les spectateurs ont été nombreux à apprécier!

Mémoires d'un navetteur Page 47 / 55

Le Bloc 1



Début 2008, j'apprends que le site «navetteurs.be» organise en collaboration avec Infrabel (faisant partie du groupe Sncb) une visite du bloc 1 (aux alentours de Bruxelles-Midi). Il faut savoir que le terme «bloc» suivi d'un numéro désigne un centre de communication du groupe Sncb plus ou moins important. Le «bloc 1» désigne la plus grande infrastructure belge, gérant les communications de tout le centre de la Belgique et du réseau LGV.

Un opérateur a 6 écrans devant lui et gère le trafic. Les gestionnaires du réseau LGV sont dans un local à part. C'est autre chose que les petits trains Märklin! Chuuut: on ne dérange pas ... C'est très impressionnant. Après cela, on réalise mieux la difficulté d'assurer les correspondances!

Mémoires d'un navetteur Page 48 / 55

Des gares oubliées



Février 2005 : tout le pays est recouvert d'une épaisse couche de neige. Le rendez-vous des louveteaux nous est communiqué par mail. Dans la Citroën, nous suivons (aveuglément) le Gps, en direction de la rue du rail. Arrivés sur place, oh, surprise : c'est à la gare de Reuland ! Il est vrai qu'elle est jolie au bord du bois, à l'écart du village, enveloppée de son drap blanc. Les louveteaux partis, le père s'est promené dans les environs ... avec son appareil photo !

Isabelle est invitée à un vernissage ayant pour thème la construction de la gare de Chaudfontaine. Lieu de rendez-vous : dans la gare elle-même ! Et nous voici partis découvrir cette gare en style art-déco, inaugurée le 17 juillet 1843. Donc au début de l'aventure ferrée dans le monde . Le dernier train y s'arrêtera en 1984. Mais le style de cette gare vaut le détour. L'exposition également ; elle retrace toutes les étapes de la construction de la ligne Liège-Verviers, du temps où le transport par chemin de fer était un must.

La gare de Pepinster possède une verrière de toute beauté (qui a été rénovée d'ailleurs). Fin des années nonante, des sociétés privées organisaient des trajets «TEE» tractés par des locomotives à vapeur. Avec tout ce style rétro «fin 19e siècle », c'est la gare de Pepinster qui a évidemment été choisie : l'ensemble devait être parfait ! Les prix aussi, je suppose ...

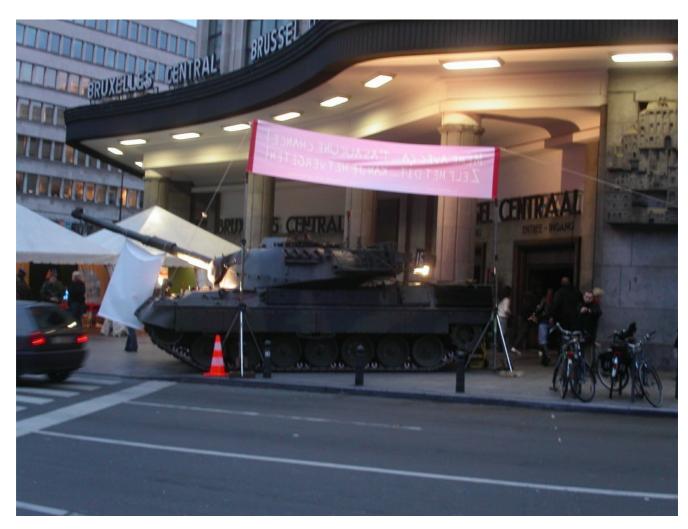
Et en 2019, la gare a repris du service : les trains s'y arrêtent à nouveau!

Bruxelles-Central

Au début de mes trajets vers Bruxelles-Central, le sous-sol de la gare était près de trois fois plus petit qu'aujourd'hui : les accès vers le «Mont des Arts» et vers la Grand Place n'existaient pas. Il y avait beaucoup moins de commerces. Et fin des années '80, devant l'entrée principale, se trouvait une sorte de terrain vague où les automobiles se stationnaient sur les gravillons. L'accès vers ce parking se faisait par le sous-sol.

Les années ont passé et un hôtel très luxueux y a été construit. Mais la Sncb désirait garder cet accès vers l'hypercentre de Bruxelles. Le litige a duré plus de dix ans. L'accès à ce couloir était occupé par une friterie-hamburgers bien connu des navetteurs.

La Sncb a organisé une visite de ces lieux : je n'ai pas manqué d'y participer. On y a découvert un somptueux couloir descendant en courbe vers un grand hall. Tout cela éclairé par quelques éclairages provisoires aménagés pour l'occasion et remplis de poussière et de toiles d'araignées. Les guides nous éclairaient par des lampes de poche. Nous étions une vingtaine à progresser dans les divers couloirs pour arriver à une «rue souterraine», reconnaissable aux pavés sur lesquels nous marchions. Jusqu'il y a très longtemps, cette rue était à l'air libre et faisait partie des bruxellois, avant la construction de la gare. Puis surprise : on entend un train, des coups de sifflet, des gens parler ... Je m'éloigne un peu du groupe en direction du bruit. Par un interstice j'aperçois ... le quai n° 1 ! Nous étions au même niveau que les voyageurs embarquant dans les trains, mais de l'autre côté de la paroi ... «Eh ! Monsieur ! Revenez vers le groupe !» me dit le guide. Et de rejoindre le groupe en continuant à arpenter les couloirs accompagnés des explications. Soudain, derrière une porte frêle, c'est la sortie : nous sommes en face du Quick de la Grand Place de Bruxelles ! Maintenant, tout cela est aménagé : c'est la «Galerie Horta» de la gare centrale. La Sncb a visiblement gagné contre l'hôtel ...



Mémoires d'un navetteur Page 51 / 55

La gare de Liège

Liège a vu trois gares se succéder : la première de style Léopold II (comme la gare d'Anvers), une d'un style «bloc de béton» des années soixante et la dernière que chacun a déjà vue.

La construction d'une nouvelle gare tout en maintenant le trafic nécessite toute une organisation : tous les services doivent être assurés. Par exemple, l'accès des clients de la Sncb au parking de la rue du plan incliné (côté centre), l'accès des piétons de la rue des Guillemins vers la colline de Cointe, etc... Des ouvrages ont été écrits sur la construction de cette nouvelle gare, je ne m'arrêterai que sur quelques anecdotes.

- Pendant plusieurs années, la sortie du train se faisait sur les quais de la nouvelle gare mais on sortait de la gare par les portes de l'ancienne gare. Résultat : chaque quai n'avait qu'une seule sortie disponible : tout au bout du quai, du côté de Bruxelles, à l'arrière de la locomotive. Le soir, les navetteurs revenant vers Liège qui étaient tacticiens embarquaient en tête du train, là où il y avait plus de place. Sachant que la sortie unique était tout à l'autre bout du train (12 voitures, soit au total plus de 100 mètres), les connaisseurs entamaient depuis Bierset une grande transhumance en remontant toutes les voitures pour accéder à la dernière voiture, près de la sortie. Un flot incessant de personnes remontait plus ou moins facilement durant de longues minutes tout le convoi.
- Durant cette même période, les nouveaux quais étaient construits, mais pas la toiture. Au milieu des quais, se trouvaient bizarrement des pavés en verre translucides. On supposait qu'il y aurait une galerie en-dessous. Ces pavés était situés là où il y avait le plus de personnes : vers la sortie. Mais ce qu'ils n'avaient pas prévu, c'est que sous la pluie et sous la neige, c'est que ces pavés formaient une vraie patinoire. Et la Sncb a installé des plaques en caoutchouc et en carton pour éviter les glissades et les accidents. L'accès était difficile et dangereux.
- L'ancienne gare avait 5 quais (numérotés de 1 à 5) en cul-de-sac situés à gauche (quand on regarde la gare depuis la rue des Guillemins) qui ont vite été supprimés, faisant place à la base des nouvelles arcades qui seront le «toit» de la nouvelle gare. Ces arcades en béton reposent de part et d'autre de l'édifice. Comment ont-elles été installées ? Chaque arcade est construite sur le côté (au niveau de l'entrée actuelle). La première arcade terminée, elle est poussée avec de puissants vérins vers la colline de Cointe pour faire place à la deuxième arcade. Et ainsi de suite. Les opérations se faisaient la nuit dans le plus grand secret. Avec un puissance terrible pour le poussage des dernières arcades... Je n'ai jamais su à l'avance quand cette opération se faisait. Le matin, à 5h45, je découvrais l'avancement du toit qui avait «grandi» par rapport à la veille.
- Ce qui est impressionnant, c'est quand un train de plusieurs centaines de tonnes roule (à faible allure!) sur des des éléments provisoires dont certaines parties ont près de 5 mètres de haut! Et quand on se trouve du côté des échafaudages, c'est tout aussi surprenant! Ce qui m'a frappé, c'est parfois le labyrinthe de passerelles durant les travaux pour passer de l'ancienne gare (entrée-sortie piétons) à la nouvelle (départ-arrivée des trains). Ou encore les travailleurs espagnols occupés à des hauteurs élevées à souder vers 5h45 du main, quand j'arrive dans la gare.
- Venant de l'autoroute, on découvrait sur ce chantier jusqu'à huit grues toutes les unes près des autres, ce qui produisait un spectacle assez particulier. Avec un train d'avenir (l'ICE allemand) passant de la gare en ruines à la gare futuriste. Ou avec un train de nuit qui donne à rêver de contrées lointaines arriver dans cette gare en travaux
- La fermeture définitive de l'ancienne s'est faite le 2 juin 2007. Ce soir-là, quelques passants contemplaient pour une dernière fois le bâtiment qu'ils avaient traversé pendant plusieurs années sans le regarder. Et de voir un couple de pensionnés démonter avec de vieux tournevis le distributeur de chiques que je n'avais pas remarqué. Le lendemain, les voyageurs

Mémoires d'un navetteur Page 52 / 55

découvraient la gare provisoire. Le 29 août de la même année, vers 19 heures, une foule de curieux se pressait pour voir le spectacle tant attendu : une grue allait lancer son boulet contre l'ancienne gare : la démolition commençait. Mais le bâtiment résistait : certains éléments ne cédaient qu'après le dixième lancer... Et les portes de la nouvelle gare se sont ouvertes le 15 septembre 2007.

Question : quels éléments de l'ancienne gare retrouve-t-on dans la nouvelle ? Le monument aux morts qui a d'ailleurs été la toute première chose définitive de la nouvelle gare. Mais aussi la plaque commémorative d'une inauguration de Michel Daerden (alors ministre des transports).
 Cette plaque ronde (sans allusions alcooliques) et bombée se trouve maintenant par terre, devant l'entrée. Que les clients piétinent nonchalamment ...

Mémoires d'un navetteur Page 53 / 55

Quelques trucs pour revenir en train.

Pour profiter pleinement de mon trajet du soir, pour rentrer à Liège sainement, l'expérience de plus de vingt années de chemins de fer m'a indiqué quelques trucs.

Avant d'éteindre l'ordinateur, je jette un coup d'œil sur railtime.be pour vérifier si la circulation et/ou le train que je prendrai n'a pas de problèmes. Comme je connais leur(s) numéro(s) du(es) train(s), la consultation est rapide. Souvent, je monte dans le 467 (le Gouvy) ou le 515.

Je pars environ 15 minutes plus tôt que nécessaire. La prudence est bonne conseillère. Si un collègue ou la direction me demande quelque chose, j'ai le temps de répondre. C'est mieux que de partir en refusant d'aider son voisin. Si la circulation des métros pose un problème, j'arriverai quand même à l'heure. Et si le train précédent a du retard, j'aurai le plaisir de le prendre et ... d'arriver plus tôt que prévu!

Mais avant d'utiliser le train, j'utilise le métro. Dans la station de métro Alma, je remonte le quai jusque presqu'au bout : j'ai repéré l'endroit où sont les places assises libres et perpendiculaires à la marche (c'est plus confortable) et qui se trouvent en face des escaliers de l'arrêt «Gare Centrale» du métro. Pour être bien assis sans pour autant perdre du temps.

Deux arrêts de métro avant «Gare Centrale», je me lève, je prends mes bagages et je me positionne devant la porte de sortie de la rame de métro : je serai le premier sorti et je ne risque pas de lambiner derrière quelqu'un qui gravit avec peine les escaliers. Même si ça m'arrivera bien un jour ... Ainsi, on ne perd pas de temps et on ne s'énerve pas,

Au-dessus des escaliers, je prends le couloir de gauche : même si c'est un peu plus long en mètres, il y a beaucoup moins de monde et on arrive plus vite à la gare.

Arrivé à la gare, normalement un quart d'heure trop tôt, je consulte rapidement les horaires : si le train précédent a un peu de retard, je me dépêche de ne pas le rater et j'arrive à Liège un peu plus tôt que prévu. Sinon, je prends n'importe quel train de la voie 2, 4 ou 6 : ce sont les trains qui vont vers Bruxelles-Midi. Vers Charleroi, Mons, Ostende, ,,, j'ai le choix. Là, je suis prêt à prendre le train vers Liège, avec le bénéfice de choisir la place assise que je veux : le train n'est pas encore bondé. Et je prends place à contresens de la marche : il y a moins de risques d'avoir un voisin à côté de moi. Et je choisis une voiture à l'arrière du train si je sors à Liège-Guillemins ou une voiture en tête du train si je sors à Angleur. Cela dépend de la configuration de la gare...

Mémoires d'un navetteur Page 54 / 55

Liste des anecdotes

Court-circuit à Landen

Retard d'un non-navetteur

Bruxelles-Liège via Namur

Une speakerine dans le hall

Tout le train dans le tram

Grève des navetteurs

Comment appeler le contrôleur

S'adresser directement au dispatching

Quand les voyageurs rouspètent en gare

Leuven, plus de trains vers Liège

Presqu'à Angleur

Un contrôleur bien compréhensif

Stationnement dans une courbe

Donauwalzer avec voiture restaurant

Une heure à Diegem pour comprendre les bases du langage html

Un raccourci

A contre-courant

Une journée morose

Court-circuit dans la loco

Le non-retard

Ne pas marcher en arrière...

Une nouvelle LGV se construit ... à Chênée

Une nouvelle LGV à visiter

Bris de vitre

L'année commence bien!

Le TPJ

Le wagon soviétique

Quand le réveil ne sonne pas ...

La passagère russe

La gloire liégeoise

Croisement de deux histoires

Après les cours du soir, le train ...

Rêveries Berlinoises ...

... ou plus loin?

Dans le poste de pilotage

Le train rouge

Le plaisir des voyages

Le conducteur explique ...

Une royale voiture

Un petit garçon en touriste

Le grand départ

Juste une petite remarque

Le père rencontre sa fille dans le train

Mémoires d'un navetteur Page 55 / 55

Quand on entre dans la voiture juste à temps.

Dormir le matin ...

... dormir le soir

Trêve de papotages

Un contrôleur atypique

Le sac! Le sac!

Les élèves reviennent de la mer

Saine curiosité

L'interview

Un abonnement périmé

Prolongation de trajet

Nouvelles cartes train

Les Diables Rouges

Surprises!

En bout de piste

L'animation de fin juin

Un train trop tôt ...

L'orchestre en gare

Le réveilleur

Vitesse

Gsm dans le bus

Un bonjour matinal

Le passe-temps

En avance sur son temps

Pas d'abonnement

A toute vapeur

Une petite pause ... au musée ou ailleurs

Le tunnel d'Anvers

Moresnet

Le Bloc 1

Des gares oubliées

Bruxelles-Central

La gare de Liège