

102 Décembre
1996
Périodique trimestriel
Dix-neuvième année

BELGIQUE-BELGIË

P.P.

LIÈGE X
9/406



transfer

GTF asbl - Boîte Postale 191 - B-4000 Liège 1

SOMMAIRE

EDITORIAL	4
ACTIVITES DU GTF ASBL	5
RENOUVELLEMENT DES COTISATIONS	5
GTF-EDITIONS.....	9
GTF-DISTRIBUTION	10
GTF - VOYAGES	12
LA SNCB PAR LIGNE	16
LE MATERIEL MOTEUR SNCB	48
STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR	48
LE POINT SUR LE MATERIEL MOTEUR.....	50
ACCIDENTS - INCIDENTS.....	55
MATERIELS DIVERS	59
REPARTITION DU MATERIEL MOTEUR DIESEL AU 11 OCTOBRE 1996.....	63
EXPLOITATION SNCB	70
NOUVELLE OFFRE « VOYAGEURS » EN 1998.....	70
LES FUTURES RELATIONS AVEC COLOGNE.....	74
LES GARES DE LONDRES	77
TRANSPORTS URBAINS	85
CHEZ DE LIJN.....	85
AU TEC	86
LES TOURISTIQUES	89
FESTIVAL DU TRAMWAY DANS LA REGION DE CHARLEROI LE 17/08/1996.	89
JUBILE DU CHEMIN DE FER DE SPRIMONT	91

COLOPHON

Rédaction et revue de presse : H. Arden, J. Braive, J. Ferrière, M. Grieten, J. Laterre,
M. Lebeau, P. Lemja, J. Cl. Léonard, M. Machine, R. Stekke, A. Tenaerts

Iconographie : J. Ferrière, M. Lebeau, R. Marganne

Coordination : H. Arden & R. Marganne

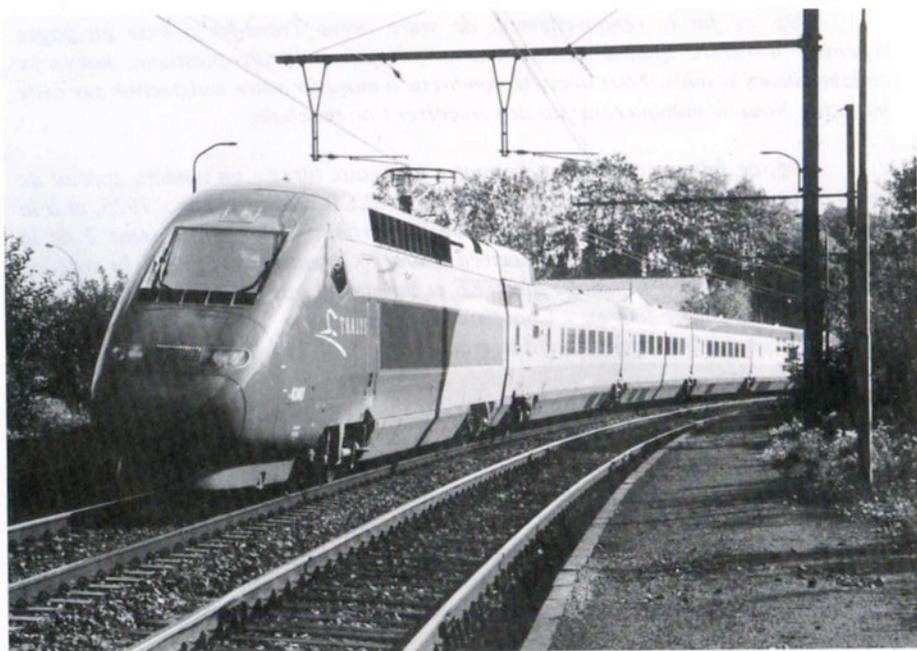
Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1250 ex.

Toute correspondance relative à Trans-fer est reçue à l'adresse suivante :

GTF asbl, rédaction de Trans-fer, Boîte Postale 191, B-4000 Liège 1

Imprimé en Belgique - Dépôt légal à la parution
Éditeur responsable : R. Marganne, rue Ambiorix, 75 à Liège



A tous les membres et amis...

*le GTF asbl,
la rédaction de Trans-fer,*

... présentent leurs bons voeux pour 1997

*La photo représente le TGV Thalys quadritension en essais,
au passage à Liège-Haut-Pré, sur les plans inclinés de Liège
(photo M. Lebeau, 21 octobre 1996)*

Editorial

1996, ce fut le renouvellement de votre revue *Trans-fer* : mise en pages repensée, meilleure qualité des photos, envoi sous pellicule plastique, nouveaux collaborateurs et amis. Vous avez été nombreux à marquer votre satisfaction sur cette initiative. Nous ne manquerons pas de persévérer l'an prochain.

1996, ce fut aussi l'édition de quatre nouveaux titres : un numéro spécial de notre revue, consacré aux lignes nouvelles de la SNCB créées depuis... 1926, et à la première section de ligne à grande vitesse Wannehain - Antoing, le tome 2 de la philatélie ferroviaire de notre membre Marcel Constant consacré à la traction diesel, une plaquette d'hommage aux TEE et un nouvel ouvrage magistral de Henri Scaillet consacré cette fois au « Chauffeur de locomotive », un métier mal connu, et aujourd'hui en quelque sorte réhabilité grâce à lui.

1996, ce fut aussi l'organisation de voyages en Belgique et à l'étranger : le magistral adieu aux locomotives CC 40.100 de la SNCF et aux rames TEE « PBA » organisé avec le COPEF entre Paris, Aix-la-Chapelle, Bruxelles et Amsterdam, le train vapeur spécial entre Bruxelles et Trois-Ponts, en collaboration avec le PFT. A l'étranger, notre voyage au long cours annuel, organisé cette fois sur les lignes remarquables du sud-ouest de la France a obtenu son habituel succès, de même que notre excursion technique du 11 novembre en Allemagne, consacrée cette fois aux transports en commun de Düsseldorf, Neuss et Duisbourg.

1996, ce fut aussi la vie quotidienne du GTF asbl : une poignée de bénévoles qui assurent le « management » de l'association, expédient les commandes, tiennent le service « Distribution », gèrent les stocks ou les archives, assurent les indispensables opérations comptables, voire tiennent notre stand pour assurer la présence de l'Association aux manifestations ferroviaires (merci, Jean et Madame !). Une équipe d'amis de longue date, dont le travail de chacun... fait chaud au coeur.

A tous nos membres « engagés », mille fois merci de votre engagement jamais pris en défaut au service de tous. A tous nos membres, merci de votre soutien et de votre fidélité : déjà, nous débordons d'idées pour préparer une saison 1997 que nous espérons la plus variée et appétissante possible.

GTF asbl

photos de couverture :

avant : première visite de la rame TGV Thalys quadritension 4341 à Liège-Guillemins pour essais le 22 août 1996 (photo M. Lebeau)

arrière : rame spéciale TEC/GTF 6129 + 6114 garée à la station Petria (métro de Charleroi), pour laisser passer un « 89 » (photo M. Lebeau - 17 août 1996)

Activités du GTF asbl

Renouvellement des cotisations

Avec la fin de l'année vient la période du renouvellement des cotisations à notre Association. Nous espérons que vous continuerez à nous apporter votre soutien.

Le taux de cotisation que nous proposons permet, nous l'espérons, à chacun, quelque soit son budget de rester membre du GTF asbl. Comme le montant minimum de cotisation proposé est loin de couvrir nos frais d'impression de Trans-fer nouvelle version, nous vous proposons, si vous le pouvez, de nous encourager en versant un montant supérieur à votre guise, ou en devenant membre protecteur. Vu son succès, nous vous proposons en 1997 encore l'abonnement combiné Trans-fer - agenda Febelrail, ainsi que la possibilité de recevoir en priorité nos circulaires « voyages » par lettre rapide : si vous aimez participer à nos voyages, n'hésitez pas à opter pour le service Express proposé pour une somme modique : nous ne sommes pas sûrs de pouvoir annoncer dans Trans-fer tous les voyages que nous prévoyons en 1997. Déjà, nous vous remercions.

Procédure de recouvrement des cotisations

Notre secrétaire bénévole insiste pour que chacun veuille bien se conformer strictement aux indications suivantes : comme chacun le sait, notre fichier est automatisé : il n'y a donc aucun risque d'erreur ou d'oubli de notre part,... à condition de bien respecter la procédure ci-après que nous avons voulue la plus simplifiée possible.

Tous nos membres voudront bien **régler leur cotisation pour 1997** le plus rapidement possible, et en tout cas **avant le 31 janvier 1997** (*après cette date, les taux de cotisation seront majorés de 60 BEF*).

TAUX de COTISATION 1997

→ Si vous habitez en Belgique, vous avez le choix entre :

Membre adhérent avec service de Trans-fer (code « membre A »): 270 BEF minimum (vous pouvez néanmoins nous soutenir en arrondissant cette cotisation à

votre gré, car ce taux de base ne couvre même pas l'impression et le distribution de Trans-fer ; nous vous en remercions déjà).

Membre adhérent avec service combiné Trans-fer + Agenda Febelrail trimestriel (code « *membre B* ») : 550 BEF minimum.

Membre protecteur avec service de Trans-fer (code « *membre P* ») : 500 BEF minimum.

Membre protecteur avec service combiné Trans-fer + Agenda Febelrail trimestriel (code « *membre C* ») : 780 BEF minimum

Supplément « Express » à ajouter à l'une des quatre cotisations ci-dessus, pour réception anticipée et sous enveloppe des circulaires « voyages GTF » (code « *EXPRESS* » à faire figurer derrière le code « membre A, B, C ou P ») : 120 BEF

→ **Si vous habitez l'étranger :**

Membre adhérent avec service de Trans-fer (code « *membre A* ») : 400 BEF minimum

Membre adhérent avec service de Trans-fer + agenda Febelrail (*membre « B »*) : 750 BEF minimum

Membre protecteur avec service de Trans-fer (*membre « P »*) : 550 BEF minimum.

Membre protecteur avec service de Trans-fer + agenda Febelrail (*membre « C »*) : 900 BEF minimum.

Supplément « *Express* » pour réception par courrier rapide de nos circulaires « voyages » : 120 BEF.

Nous vous remercions déjà de votre fidélité, et mettrons tout en oeuvre pour vous satisfaire au mieux au cours de l'année qui vient.

Comment verser votre cotisation ?

a) **vous habitez la Belgique ou le Grand-Duché de Luxembourg :**

→ versez votre cotisation au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, 4000 Liège. Indiquez en communication : « 1997 » - *membre code A, B, C ou P (avec mention éventuelle EXPRESS) - vos nom et prénom et n° membre* » (votre n° figure sur votre carte de membre et sur l'étiquette-adresse de ce Trans-fer) .

↪ *N'utilisez votre carte de crédit « Visa ou Eurocard » que si vous nous commandez en même temps un article « édition » ou « distribution » : utilisez dans ce cas le formulaire pré-imprimé que vous trouverez page 94 .*

b) **pour les autres pays** : trois modes de paiement sont possibles :

→ **par chèque** : vous envoyez un « Eurochèque » garanti (à l'exclusion de tout autre forme de chèque) à GTF asbl-Secrétariat c/o Monsieur Laterre, rue de Marchienne 68, B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL.

→ **par carte de crédit** : vous pouvez vous réaffilier en utilisant votre carte de crédit « Visa » ou « Eurocard » en utilisant le formulaire que vous trouvez page 94.

→ **par compte de chèque postal** : versez la somme correspondante au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, B-4000 Liège 1 : indiquez en communication : cotisation 1996, nom et prénom, et n° de membre.

Cartes de membre

Vous le savez, cher membre, l'envoi des cartes de membre est complètement automatisé : cette année, les cartes de membres seront encartées dans un prochain numéro de Trans-fer : les membres adhérents reçoivent une carte de membre de couleur verte, les membres protecteurs une « golden card ».

Le saviez-vous... ? Un record mondial...

Trajet le plus long que l'on peut effectuer sans interruption en tramway

Ce trajet existe en Allemagne, et plus particulièrement dans la région de la Ruhr. Il relie **Krefeld Sankt Tönis** à **Witten Annen Nord**. Si l'on ne manque aucune correspondance, on peut parcourir les 105 km du trajet... en 5 heures 30.

Voilà une idée pour un prochain déplacement outre Rhin...

C'est ce que notre membre R. Radermecker a lu dans le « *Guinness des Records* » cuvée 1997.

GTF-Editions

Pour commander une de nos éditions, versez la somme correspondante à notre compte **240-0380489-59** de GTF asbl-Editions, B.P. 191, 4000 Liège 1. Indiquez simplement en communication le code-article correspondant.

De l'étranger, voyez la procédure en 3^e page de couverture.

Vous pouvez aussi utiliser votre carte de crédit Visa ou Eurocard : un bulletin de commande est à votre disposition page 94 du présent numéro.

DISPOSEZ-VOUS DES QUATRE EDITIONS NOUVELLES GTF DE L'ANNEE ?

Trans-fer hors série « les lignes nouvelles de la SNCB »

Sur 112 pages format A5, avec 70 photos inédites, l'histoire de toutes les lignes construites par la SNCB depuis 1926, date de sa fondation, avec un chapitre particulier consacré à la première section belge de ligne nouvelle à grande vitesse, Wannehain - Antoing.

Prix : 480 BEF + 25 BEF (envoi) = **505 BEF** (étranger : frais d'envoi portés à 60 BEF)
Code-article : 320

Le chauffeur de locomotive, par Henri Scaillet, machiniste retraité

Sur 80 pages, évocation abondamment illustrée de la vie du chauffeur de locomotive à vapeur, et de son art à conduire le feu. Exposés inédits sur les qualités de charbon utilisées dans les machines à vapeur, l'art de mélanger ceux-ci, et de nombreux petits métiers ferroviaires aujourd'hui disparus.

Prix : 375 BEF + 50 BEF (envoi) = **425 BEF** (étranger : frais d'envoi portés à 70 BEF)
code-article : 214

Adieu TEE

Brochure de 40 pages, abondamment illustrée, commémorant la disparition des rames TEE du réseau belge, et des locomotives SNCF CC 40.100 qui les remorquaient. Descriptif technique de ces locomotives, et des lignes qu'elles parcouraient.

Prix : 175 BEF + 25 BEF (envoi) = **200 BEF** (étranger : frais d'envoi portés à 40 BEF)
code-article : 213

❑ **Thématique philatélique tome 2, la traction diesel**, par Marcel Constant

La naissance et l'évolution de la traction diesel, à travers le timbre-poste.
Syllabus format A4 de 80 pages, avec de nombreuses reproductions de timbres-poste.

Prix : 250 BEF + 70 BEF (envoi) = **320 BEF** (étranger, frais de port portés à 90 BEF)
code-article : 212

GTF-Distribution

Notre service Distribution met à votre disposition des articles ferroviaires publiés par d'autres associations. Il vous les envoie par correspondance, sur commande de votre part, dans les délais indiqués.

Pour les articles ci-après, la date de limite de commande est le 31 janvier 1997.

Pour commander, versez la somme correspondante au compte **001-0643004-67** de GTF asbl-Distribution, B.P. 191, 4000 Liège 1. Indiquez simplement en communication le code-article de ce que vous commandez. Vous pouvez aussi commander par carte de crédit (un formulaire est à votre disposition page 94).

Si vous commandez de l'étranger, voyez la procédure en 3^e page de couverture.

📖 **Les trams vicinaux de Charleroi et du Centre**

Il nous reste quelques exemplaires du splendide ouvrage que l'Association Ferroviaire des Cheminots de Charleroi (AFCC) a publié, en collaboration avec le PFT (Patrimoine ferroviaire et touristique asbl), retraçant l'histoire des lignes de tram vicinales des régions de Charleroi et du Centre.

Cet ouvrage comporte l'histoire des lignes SNCV de la région, des plans de lignes, de nombreuses photos d'époques différentes, la reproduction couleur d'un film reprenant les différentes destinations, des reproductions de titres de transport.

Un ouvrage de 250 pages environ, avec de nombreuses illustrations, en langue française.

Prix : 950 BEF (+ 90 BEF port) = **1040 BEF**
(frais de port pour l'étranger portés à 170 BEF).
Code-article à indiquer en communication : 620

📅 **Calendrier « loco » 1997**

Le traditionnel calendrier Loco est à votre disposition : comme chaque année, il contient, en une présentation mensuelle de grand format, 12 vues 42x30 cm, dont 5 en couleurs, des trains belges et grand-ducaux, de Hal à Serpont, en passant par Rencheux, Zaventem, Soignies ou Benonchamps.

Prix : 395 BEF (+ 75 BEF port en Belgique) = 470 BEF

(frais d'envoi à l'étranger : port porté à 125 BEF)

Code-article à indiquer en communication : 625.

Les vicinaux belges en vidéo **INEDIT**

Timevision, une asbl belge spécialisée dans la réalisation de films propose une première en Belgique : une cassette vidéo à thème ferroviaire rassemblant et alternant des scènes filmées (en super 8) et des diapositives format 4x4 d'une grande qualité.

C'est un amateur belge qui a saisi le tram vicinal tout au long de divers itinéraires : véhicules de divers types, voyageurs, convois aux heures de pointe, sites propres...

Avec des moyens techniques appropriés et un grand savoir-faire, le réalisateur constitue une oeuvre vivante et facile à utiliser : une cassette vidéo visionnable sur n'importe quel magnétoscope. Celle-ci est constituée de deux parties d'une durée totale de 60 minutes environ :

- La ligne vicinale brabançonne Bruxelles - Asse en 1967
- Le Hainaut en 1984 à travers les lignes 30 et 31 d'Anderlues à Bracquegnies.

La sortie de studio de la cassette « système PAL » est prévue le 15.02.97. Le prix de vente public est de 1400 BEF, TVA 21 % comprise.

GTF asbl-Distribution vous propose cette cassette en souscription (jusqu'au 15.01.97) au prix de 1200 BEF (+ 85 BEF envoi en Belgique) = 1285 BEF (envoi à l'étranger : 130 BEF dans l'Union Européenne, 180 BEF hors Union Européenne).

Code-article à porter en communication : 626

En l'absence de toute mention, nous fournirons la cassette en version « PAL », le standard utilisé en Belgique. Si vous désirez obtenir la version « Secam », il suffit de le spécifier à côté du code-article.

Nous ne saurions trop vous conseiller de saisir cette occasion pour revoir à domicile le tram en couleurs sur votre écran de télévision.

C'est à travers cette souscription que nous évaluerons l'intérêt des amateurs ferroviaires pour ce support moderne de diffusion (l'image vidéo plutôt que papier).

❑ L'adieu aux CC 40.100 SNCF... en images vidéo

Les 1er et 2 juin 1996, le GTF asbl et le COPEF (Cercle Ouest Parisien d'Etudes Ferroviaires) organisaient un voyage mémorable de Paris à Liège, Aix-la-Chapelle, Bruxelles, Amsterdam et retour, en guise d'adieu aux locomotives polycourant CC 40.100 de la SNCF et aux rames TEE Inox PBA.

Le COPEF a eu l'heureuse idée de rassembler les images filmées par les amateurs en une cassette vidéo de 52 minutes. Celle-ci est évidemment compatible avec les standards vidéos utilisés en Belgique.

Revivez cet événement témoin d'une époque révolue... Si vous n'avez pas participé à ce voyage, les prestigieuses rames TEE sont encore à vous, le temps d'une projection.

ATTENTION : procédure de commande particulière à cet article !!!

❑ Si vous habitez en Belgique (et uniquement dans ce cas), vous pouvez vous procurer cet article avant le 31 janvier 1997 au prix de 855 BEF (+ 85 BEF port-emballage) par versement de la somme correspondante UNIQUEMENT au compte de notre secrétaire 000-0961618-57 Monsieur Jacques Ferrière, avenue de l'Observatoire, 92, 4000 Liège.

❑ Si vous n'habitez pas en Belgique, il vous suffit de vous adresser au COPEF, 19, rue d'Amsterdam, F-75008 PARIS, qui vous indiquera le mode de commande et de paiement.

GTF - Voyages

Notre prochain grand voyage à l'étranger...

Le Harz (Allemagne), ses chemins de fer à vapeur, Dresde, sa ville et son réseau de tramways - 7-11 mai 1997

Du 7 au 11 mai 1997 (week-end de l'Ascension), le GTF asbl organise un voyage vers l'Allemagne et plus particulièrement la région du Harz et ses trois lignes de chemin de fer à voie étroite et à vapeur. Le périple se terminera par la visite de la ville de Dresde et par un parcours sur l'un de ses réseaux à voie étroite.

Programme

Le mercredi 7 mai : départ de Bruxelles-Midi à 6h47, via Aachen, Düsseldorf et Kassel ; nous atteindrons Nordhausen à 15h36. Une voiture bistro-café est attelée au train entre Düsseldorf (10h40) et Kassel (13h55).

Installation en ½ pension à l'hôtel « Handelshof » à proximité de la gare : toutes les chambres ont cabinet de toilette, radio, TV et téléphone.

Découverte de la ville, et pour les amateurs, de son réseau de trams (deux lignes en Y).

Le jeudi 8 mai (Ascension) : départ à 8h18 en train vers Gernrode, arrivée à 11h18. Temps libre pour visite de la ville (centre de villégiature réputé ; église abbatiale et hôtel de ville à découvrir). Retour vers Nordhausen à 15h33.

Le vendredi 9 mai : départ en train à vapeur vers Drei Annen Hohne. Ascension du Brocken (1125 m) en chemin de fer à crémaillère et à vapeur. Poursuite du voyage vers Wernigerode : deux heures de temps libre sont prévus pour visiter la ville la plus colorée du Harz. Continuation du voyage vers Leipzig, installation à l'hôtel Ibis (toutes les chambres avec cabinet de toilette), repas du soir libre. Nous faisons étape à Leipzig car toutes les chambres d'hôtel proches de la gare de Dresde sont déjà réservées en raison d'un très célèbre festival de jazz.

Le samedi 10 mai : départ à 8h25 vers Dresde. Comme à ce jour, l'horaire et les tarifs du chemin de fer secondaire Radebeul - Radeburg nous sont inconnus, ce parcours fait l'objet d'une option : son prix sera fixé ultérieurement.

Le dimanche 11 mai : départ à 8h55 vers la Belgique par Francfort, Coblenz et la vallée du Rhin. Arrivée à Bruxelles-Midi à 18h04.

Nos prix

• *Ils comprennent les parcours en train régulier 2ème classe sur le réseau DB à partir de la frontière allemande, ceux des chemins de fer du Harz (2e classe), deux nuits en demi-pension à Nordhausen, deux nuits avec Breakfast à Leipzig, les*

réservations en places assises dans les trains, les suppléments IC, les frais d'organisation et la TVA.

- **Ils ne comprennent pas les boissons, les repas de midi, les dépenses personnelles et les frais exceptionnels qui surviendraient à la suite d'événements fortuits tels que grève, mauvais temps...**

13.700 BEF par personne membre GTF asbl, conjoint, compagne, ou descendant (vivant sous le même toit) sur base d'une chambre double occupée par deux personnes.

13.900 BEF par personne NON membre GTF asbl, sur base d'une chambre double occupée par deux personnes.

10.800 BEF par personne membre GTF cheminot ou conjoint titulaire de facilités internationales de circulation sur base d'une chambre double occupée par deux personnes.

270 BEF pour un supplément SNCB valable de toute gare belge à Aachen Süd Grenze en 2e classe aller-retour (indispensable si vous n'avez pas de libre-parcours SNCB)

4.100 BEF par supplément pour chambre « single » (pour 4 nuits)

1.590 BEF pour supplément 1ère classe sur parcours DB.

Inscription d'enfants : nous consulter préalablement SVP.

Inscriptions

L'inscription préalable est indispensable en renvoyant le bulletin d'inscription ci-après à l'adresse indiquée, et doit avoir lieu le plus tôt possible, car nous devons confirmer le nombre de participants le plus rapidement possible auprès des hôteliers. Nous recevrons donc les inscriptions pour le 20 février 1997 au plus tard. Passé cette date, un supplément de 200 BEF sera demandé par dossier, pour frais supplémentaires.

Acompte

Le versement d'un acompte de 3.500 BEF par personne est payable au moment de l'inscription (par chèque ou virement bancaire).

Solde

Le paiement du solde sera demandé pour le 31 mars 1997.

Renseignements complémentaires :

Après de GTF asbl - Voyages, c/o Monsieur Jean Laterre, rue de Marchienne, 68, B-6110 Montigny-le-Tilleul (tél/fax 071/51.66.03).

GTF asbl - **BULLETIN D'INSCRIPTION** voyage Harz - mai 1997

A renvoyer avant le 20 février 1997 par la poste à l'adresse suivante :
 GTF asbl - Voyages c/o M. Laterre
 rue de Marchienne, 68, B-6110 Montigny-le-Tilleul
 ou par fax (avant 21 heures) au 071/51.66.03

Je soussigné..... (nom et prénom)

Rue..... N°..... n° bte.....

N° postal..... Localité..... ☎.....

Membre GTF n° (éventuellement) :

inscrits au voyage au Harz (inscrire le nombre dans les cases)

	adulte(s) membre(s) GTF ou assimilé à 13.700 BEF
	adulte(s) NON membre(s) à 13.900 BEF
	cheminot ou conjoint (avec facilités DB) à 10.800 BEF
	billet SNCB 2e classe de toute gare belge à 270 BEF
	supplément chambre single à 4.100 BEF
	supplément 1ère classe trains DB à 1.590 BEF
TOTAL →	

J'effectue simultanément le paiement d'un acompte de..... BEF (inscrire une x)

	par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
	par virement au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, B.P. 191, 4000 Liège 1
	pour les versements de l'étranger uniquement : par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 GTF asbl, B.P. 191, B-4000 Liège 1.

Je joins à la présente une preuve de détention d'assurance voyage pour chaque participant inscrit (voir conditions point 5), paierai le solde au premier appel du GTF asbl, et déclare avoir pris connaissance des conditions de participation énoncées dans la notice du voyage et y adhérer entièrement.

(Date et signature)

Nos conditions de participation

voyages GTF asbl

1. La participation effective à nos voyages est conditionnée par la réception d'une confirmation écrite d'inscription, accompagnée des titres de transport : celle-ci est adressée par la poste au participant quelques jours avant le voyage.
2. Le GTF asbl peut refuser une inscription sans devoir en préciser le motif.
3. Le GTF se réserve le droit d'annuler le voyage si au 28/2/97 le nombre de participants requis n'est pas atteint, moyennant le remboursement des montants déjà versés. Aucune indemnité complémentaire n'est due du fait de l'annulation de celui-ci par le GTF asbl.
4. Nos prix sont établis de bonne foi en fonction des conditions économiques en vigueur au 1er décembre 1996. Toute modification à ces conditions peut entraîner un changement de prix dont nous informons les participants dans les délais les plus brefs. Si tel était le cas, seule entrerait en compte la date de départ et non la date d'inscription.
5. ASSURANCES : avec l'inscription, il est indispensable de fournir au GTF asbl une preuve de la souscription à une assurance « voyage » type « Touring Assistance », « Europ Assistance »... valable pour toute la durée du voyage et pour chaque participant.
6. Si un participant annule lui-même sa participation alors qu'il est régulièrement inscrit, un remboursement éventuel, partiel ou total, est conditionné par la date de demande d'annulation, les circonstances, le nombre d'inscrits... Le GTF asbl n'assurera le remboursement qu'en fonction des possibilités dont il est seul juge et en tenant compte des frais déjà encourus.
7. La sécurité de chacun est une préoccupation essentielle du GTF asbl. Chaque participant s'engage à respecter les indications du personnel du réseau de chemin de fer et des délégués GTF asbl.
8. Les enfants seront particulièrement surveillés par les adultes (parents ou grands-parents qui en ont la charge).
9. Chaque participant s'engage aussi à respecter le climat de convivialité et de détente du voyage.
10. Le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus.
11. Les organisateurs du GTF asbl s'efforceront de respecter le mieux possible le programme prévu ; ils ne sont pas responsables des modifications de programme qui leur seraient imposées par des circonstances extérieures.
12. Le GTF asbl décline toute responsabilité pour tout incident résultant d'une cause extérieure à son organisation : mais, le cas échéant, les organisateurs s'efforceront de prendre les dispositions utiles pour y pallier au mieux.

ⓑ La SNCB par ligne

☐ Ligne 1 - (LIGNE A GRANDE VITESSE) Lembeek - Wannehain (frontière)

Près d'Ath, le nouveau viaduc d'Arbre, long de 2.005 mètres (le plus long¹ de Belgique, sinon d'Europe..) a été inauguré par le Ministre des Transports le 27 novembre 1996. Le train d'inauguration comprenait 2 locomotives série 55 « TVM » et une rame de voitures M4.

Du coup, fin novembre 1996, on constatait que les voies sont désormais posées sur la totalité de la ligne nouvelle en construction entre Lembeek et Antoing, bien que la voie soit encore provisoire côté Lembeek, où elle se raccorde aux aiguillages déjà posés avec la ligne 96, juste avant le nouveau pont sur le canal à Hal. Quant à la voie de raccordement LGV - ligne 94 aux environs de Silly, elle est posée : sur près d'un kilomètre, il y a ainsi 5 voies : les voies de la LGV, la voie de raccord, et les voies de la ligne 94 Hal - Tournai. Les travaux de forage pour les poteaux caténaires ont débuté au départ de la base du Coucou vers Silly. La voie est en cours de pose dans le tunnel « LGV » de Hal et elle n'attend qu'à être posée entre Hal et Ruisbroek.

La mise en service commerciale de la LGV d'Antoing à Lembeek est annoncée pour le 13 décembre 1997.

M. Grieten

☐ Ligne 18 - Waterschei - Houthalen - Neerpelt - Achel (grens)

La ligne 18 n'est plus, depuis belle lurette, parcourable de bout en bout. En fait, deux sections seules de cette ligne sont encore aujourd'hui à l'inventaire de la SNCB :

- la section « sud », dénommée aujourd'hui Genk-Marchandises - Genk-Marchandises (B.K. 3.420), qui est classée dans les lignes à exploitation simplifiée (vitesse maximale : 40 km/h).
- une section « nord », entre Eksel (BK 29.750) et Neerpelt (BK. 35.583), est aussi classée dans les lignes à exploitation simplifiée, mais à présent hors service.

En fait, la raison d'être de la section nord était un raccordement, en gare d'Eksel, à des installations militaires. Or, l'armée belge a fait savoir récemment qu'elle n'avait plus aucun usage de son raccordement à Eksel. Aussi, le Département

¹ - avec ses 36 travées, 150.000 m² de coffrages, 71.600 m³ de béton, 8.500 tonnes d'armatures et 2.000 tonnes d'acier précontraint, le viaduc d'Arbre enjambe à la fois le canal Ath - Blaton, la Dendre Orientale, la Hunelle, la chaussée de Mons, la ligne ferrée Ath-Jurbise... Il aura coûté 1,7 milliard de francs.

Transport de la SNCB a-t-il, dans une note du 26.08.96, avec effet immédiat, prononcé la mise hors exploitation des installations correspondantes, entre le signal de limite de petit mouvement à la sortie de Neerpelt (BK. 35.472) et le butoir implanté à Eksel, à la BK. 29.750.

❑ Ligne 26 - Hal - Vilvorde - promotion à Bruxelles

Une campagne de promotion de la ligne 26 a été effectuée à Bruxelles en octobre 96 ; un dépliant-horaire luxueux a été distribué dans toutes les boîtes aux lettres des riverains de la ligne. On pouvait par ailleurs obtenir un ticket gratuit entre les haltes de Moensberg et de Haren avec correspondance avec la STIB en remettant dans certaines librairies un formulaire de participation à un concours dont le premier prix était un voyage en Eurostar à Londres.

Avec ses trois trains par heure en semaine entre Vilvorde et Huizingen², dont un train, amorcé à Malines, fait le crochet par Etterbeek, la ligne 26 a un succès bien réel, même s'il reste encore de nombreuses places libres dans les rames, essentiellement aux heures creuses. Il n'en reste pas moins que c'est une timide réfiguration d'un futur RER

❑ Ligne 36 - Bruxelles (Nord) - Liège (Guillemins)

Waremme

De grands travaux sont en cours en gare de Waremme dans le cadre du plan « STAR 21 » : création d'un quai bordant les voies 4 (principale vers Bruxelles) et 5, prolongation du couloir sous-voies pour desservir ce nouveau quai et la voirie de l'autre côté de la gare, remaniement du grill d'entrée et de sortie de Waremme afin d'augmenter la vitesse de référence à cet endroit.

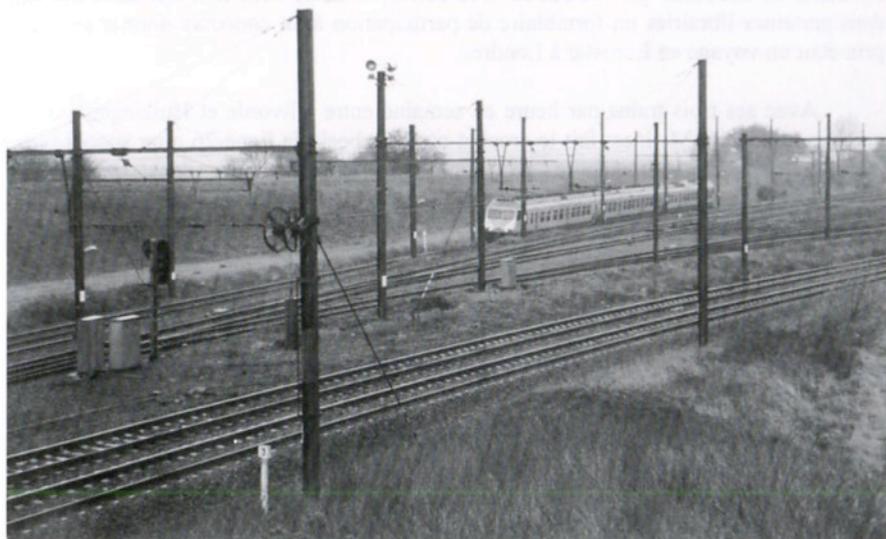
Voroux - Ans

De nombreuses voies ont été démontées dans les faisceaux de l'ancienne gare de triage de **Voroux**, entre Fexhe-le-Haut-Clocher et Bierset. Il ne s'agit pas, comme on l'entend dire parfois, de travaux TGV, mais plutôt de la rectification de la grande courbe que la SNCB avait imposée à la ligne 36 vers 1946 entre Fexhe-le-Haut-Clocher et Bierset, afin de construire en site neuf, les installations, sous-utilisées depuis belle lurette, de la gare de triage de Voroux. La plate-forme des deux voies principales nouvelles de la ligne 36 est en cours d'aménagement : elle traverse littéralement les anciennes installations.

² - l'accès à Hal ne sera possible qu'à la fin des travaux de la future gare souterraine.

C'est en fait à **Bierset** que la ligne TGV en provenance de Lembeek devrait se raccorder à la ligne 36.

Entre **Voroux** et **Ans**, les deux voies « lentes » de la ligne 36B³ ont été désélectrifiées, de même que les voies 4 et 5 à quai en gare d'Ans⁴ : là aussi, d'importantes modifications sont à prévoir : nous y reviendrons dans un prochain numéro.



Entrée nord des installations de Voroux : à l'avant-plan, voies de la ligne 36B, au centre, Voroux-Formation, à l'arrière-plan, voies principales en courbe de la ligne 36, sur lesquelles circule un train IC « B » Maastricht - Knokke. Ce sont ces dernières voies en courbe dont le profil est en cours de rectification
(photo J. Ferrière - 1er mai 1996)

Toujours est-il que l'horaire des trains de la relation « L » Liège-Guillemins - Waremme a dû être complètement remanié à cause de ces travaux : avec un départ de Liège-Guillemins à l'heure '42, le train « L » pour Waremme (AM 900) précédait traditionnellement le train IC pour Ostende de l'heure '46 jusqu'à Ans : de là à Fexhe-le-Haut-Clocher, il roulait sur les voies lentes de la ligne 36B pour se laisser dépasser en marche. Il arrivait alors à Waremme en temps opportun pour donner correspondance aux automotrices Break de la relation IC Maastricht - Knokke quittant

³ - la ligne 36B est hors service depuis le 29 septembre 1996.

⁴ - les voies 4 et 5 et le quai corrélatif sont hors service depuis le 6 octobre dernier.

Liège-Guillemins à l'heure '02. Avec les travaux actuels, les trains « L » doivent rouler sur les voies rapides, sous un horaire ne gênant pas les IC ; à Voroux-Goreux, leur arrêt est reporté de « Voroux-formation », sur les voies lentes, vers Voroux-Goreux sur les voies rapides. La situation est tellement complexe que certains trains « L » sont prolongés de Waremme à Landen afin d'assurer les correspondances avec des trains « P » de ou pour Bruxelles.

Liège-Guillemins

La réalisation de la future gare TGV de Liège-Guillemins a été confiée à l'architecte espagnol Calatrava. Les travaux de cette nouvelle gare, déplacée de quelque 200 mètres par rapport à l'emplacement actuel vers la Meuse (soit rue Varin) pourraient commencer en 1998.

□ Ligne 37 - Liège-Guillemins - Aachen Süd (frontière)

Enfin un nouveau bâtiment de gare à Welkenraedt !

Un bâtiment de gare définitif à Welkenraedt... voilà 32 ans que les habitants de l'endroit l'attendaient. C'est en effet en 1964 que, dans le cadre des travaux d'électrification de la ligne 37 entre Liège-Guillemins et Aix-la-Chapelle, un bâtiment provisoire fut érigé en gare de Welkenraedt. La SNCB avait en effet décidé d'y transférer les installations de gare-frontière alors installés à Herbesthal, à quelques centaines de mètres à l'est, en région germanophone. Les installations provisoires de Welkenraedt présentèrent rapidement des problèmes de chauffage et d'humidité, source de manque de confort pour les cheminots comme pour les voyageurs.

A Welkenraedt, on rêvait, en remplacement, d'un vaste complexe multifonctionnel intégrant gare SNCB, poste et Ministère des Finances. Ce dernier service public étant transféré à Verviers, on chercha un autre partenaire : les TEC furent contactés, puis un promoteur privé, puis la Gendarmerie. Les années passèrent en attermoissements et palabres administratives, tandis que le bâtiment provisoire et ses désagréments étaient toujours là.

Le dossier vient finalement d'aboutir : la pose de la première pierre d'un nouveau bâtiment, par Michel Daerden, ministre fédéral des transports a eu lieu le 29 octobre dernier.

La nouvelle gare de Welkenraedt fera partie d'un bâtiment conçu en deux parties équivalentes, dont une moitié sera réservée aux services de la Poste. Le chantier de la nouvelle gare a déjà débuté le 17 juin dernier. La Poste, elle, prévoit le début des travaux de sa partie de bâtiment au printemps 1997.



L'autorail 4609 stationne devant la gare de Welkenraedt : c'était au temps de la relation « L » Welkenraedt - Aachen Hbf (photo K. Moerenhout - 25/6/88)

La nouvelle gare sera construite sur trois niveaux. Le rez-de-chaussée sera destiné aux services à la clientèle : salle des pas-perdus, avec deux guichets, salle d'attente séparée, accès aux quais, bureaux du chef de gare et du personnel SNCB, ainsi que locaux de service. Au premier étage, on trouvera les bureaux du personnel des trains (chefs-gardes et conducteurs). Au seconde étage seront installés les locaux sociaux du personnel.

Côté rue et côté quais, un auvent en forme de coupole cintrée sera construit dans le prolongement architectural du plafond de la salle des pas-perdus. Côté quais, un escalier supplémentaire sera aménagé pour permettre une liaison plus proche et plus facile entre la sortie de la salle des pas-perdus et le couloir sous-voies : la coupole, continue et ininterrompue, permettra à la clientèle d'accéder sous abri aux différents quais d'embarquement. Ce détail d'aménagement est particulièrement important, puisque les voies principales de la ligne 37 ne bordent pas le bâtiment de gare, obligeant la plupart des voyageurs à emprunter le souterrain d'accès aux quais.

La façade de la gare sera réalisée en blocs de parement en béton teinte « pierre de France » (ocre-beige), les châssis seront en aluminium de teinte bleue, le carrelage intérieur sera de couleur grise.

Petite histoire de la gare de Welkenraedt

L'histoire des gares frontières de Welkenraedt et Herbesthal et le développement de leurs installations ferroviaires sont étroitement liés à l'histoire politique de la Prusse et de la Belgique. Lors de l'ouverture de la ligne Liège - Aix-la-Chapelle en 1843, la frontière belgo-prussienne passait entre Welkenraedt et Herbesthal, sur le pont prolongeant la « rue Mitoyenne » et enjambant les installations ferroviaires. Les Prussiens firent construire à Herbesthal une imposante gare frontalière, majestueux « porche d'entrée » de l'Empire. La belge Welkenraedt, elle, avait des ambitions beaucoup plus modestes : simple point frontière, elle est cependant citée comme gare marchandises dès 1862. Ce n'est que vers 1870 qu'elle devient « gare-voyageurs », avec tous les bâtiments nécessaires à son exploitation : à l'époque, elle est gare de bifurcation de la ligne « 39 » vers Plombières ; néanmoins, les trains directs vers les grandes villes belges ou prussiennes n'y sont pas accessibles : ils n'y font un arrêt que pour permettre le service des douaniers belges.

Après la première guerre mondiale, par suite des dispositions du Traité de Versailles, la frontière belgo-allemande fut « reculée » de quelque dix kilomètres vers l'est, à quelques centaines de mètres de l'ancienne gare prussienne de Hergenrath. Les installations frontalières belges furent alors progressivement déplacées en gare d'Herbesthal, devenue belge. Dès 1934, le trafic du point d'arrêt gardé de Welkenraedt était géré par Herbesthal.

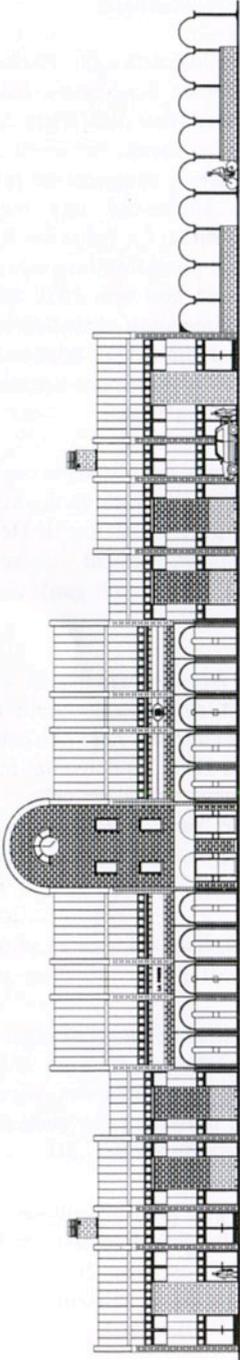
C'est l'électrification de la ligne Liège - Aix-la-Chapelle, en service depuis 1966, qui allait ressusciter la gare de Welkenraedt, et condamner celle d'Herbesthal, qui avait le désavantage d'être située dans une zone de forte rayon de courbure... et en territoire de langue allemande ! Le dimanche 8 août 1965, les nouvelles installations de la gare frontalière de Welkenraedt étaient inaugurées, et celles d'Herbesthal progressivement abandonnées : un bâtiment de gare provisoire était installé à Welkenraedt, dans l'attente d'un bâtiment définitif, pour lequel il aura fallu attendre... trente-deux ans !

📖 : pour tout savoir sur la région de Welkenraedt, lisez « **Liège - Cologne, premier chemin de fer transeuropéen** », 168 pages format carré, 175 illustrations, édition GTF asbl.

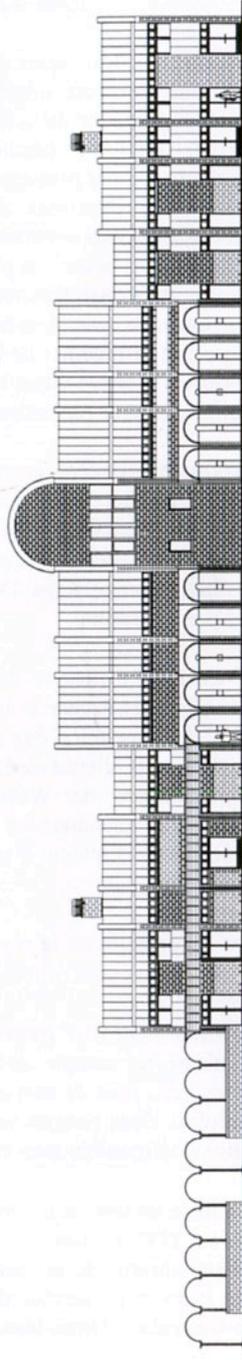
Prix : 980 BEF +90 BEF (port) = 1070 BEF. Commande par versement de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-éditions, B.P. 191, 4000 Liège. Etranger : frais de port portés à 160 BEF : pour commander, voyez en 3e page de couverture. Vous pouvez aussi commander en utilisant votre carte de crédit : un formulaire est disponible dans ce numéro page 94. *Code-article* : 208.

La mise en service du nouveau bâtiment de gare pourrait intervenir au plus tard fin 1997. Le TEC, de son côté, érigera une nouvelle gare d'autobus, lorsque l'ancien bâtiment préfabriqué de la gare aura disparu, c-à-d pas avant 2000 : il faut attendre pour cela la mise en service de la nouvelle cabine de signalisation informatisée de Verviers-Central et la mise hors service de celle de Welkenraedt.

GARE DE WELKENRAEDT



FACADE COTE PLACE



FACADE COTE VOIES

Les 800 voyageurs qui, quotidiennement, fréquentent la gare de Welkenraedt ne s'en plaindront pas. Rappelons que la gare de Welkenraedt est desservie par la liaison « IC » B tranche Ostende - Welkenraedt (- Eupen) toutes les deux heures (les trains IC « B » Ostende - Cologne ne marquent plus l'arrêt à Welkenraedt depuis 1884), et une liaison omnibus horaire Géronstère-Spa - Verviers - Welkenraedt (- Eupen). Welkenraedt est aussi tête de ligne de plusieurs trains de pointe vers Liège et Bruxelles.

Verviers-Central : rafraîchissement et modernisation

C'est au printemps prochain que la façade rénovée - et classée - de la monumentale gare-pont de Verviers-Central sera inaugurée. Dans cette même gare, un budget de 600 millions de francs sera consacré à l'aménagement de la cabine de signalisation et à la pose de fibres optiques. Enfin, le ralentissement actuel des trains aux abords de la halte de Verviers-Palais, à quelques centaines de mètres de Verviers-Central en direction de l'Allemagne, prendra fin en décembre... 1997 (!) grâce au renouvellement des aiguillages de la zone.

Avec l'aide aimable de M. F. Dejaeghere (*Relations Publiques, SNCB - District Sud-Est*)

□ Ligne 42 - Rivage - Gouvy

• fin des trains auto-couchettes

Il n'y a plus de trains auto-couchettes sur la ligne 42... le dernier de ceux-ci, le « Bressoux - St-Raphaël », est détourné depuis le 31 mai dernier par les ligne 43 Liège - Rivage - Marloie et 162 vers Luxembourg et assuré en traction électrique. Ce train avait la particularité d'être le dernier train auto-couchettes de la SNCB à être remorqué en traction diesel.

Rappelons que les derniers trains internationaux « classiques » de la SNCB en traction diesel circulent entre Liège et Luxembourg, relation « IR » cadencée toutes les deux heures (voitures M4 de la SNCB, pour tous les services, sauf un assuré par des voitures CFL Wegmann...)

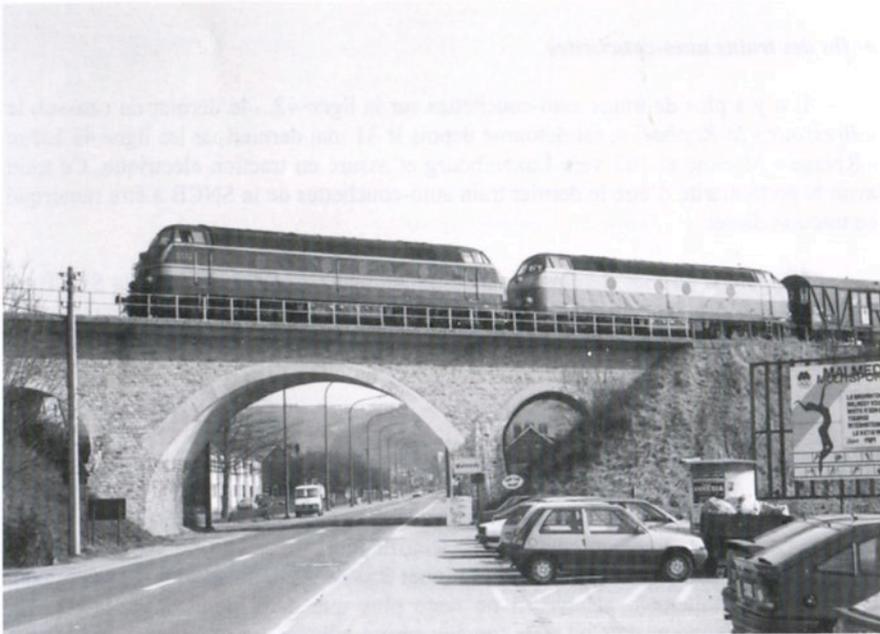
• et l'électrification ?

La SNCB est actuellement en train de procéder à l'adaptation de tous les ouvrages d'art de la ligne, en vue de son électrification. Ce travail est actuellement en bonne voie : la construction d'un nouveau pont à la sortie de la gare de Vielsalm côté Gouvy est pratiquement achevé. Il ne reste plus que deux ponts à rehausser, les ouvrages de Wanne et de Coö : les travaux seront adjugés incessamment, pourraient commencer au printemps 1997 et durer un an.

Quant aux mâts et caténaires 25 kV 50 Hz, ils pourraient être placés dès le printemps prochain entre Rivage et Gouvy, pour une mise en service actuellement prévue en mai... 1999.

□ Ligne 48 - « Vennbahn » : un nouveau trafic de bois...

Le mardi 24 septembre dernier, deux trains assurés en double traction (locomotives diesel série 55) et chargés de bois en provenance des pays de l'est européen ont circulé entre Trois-Ponts - Malmedy - Waimes (ligne 45) et Waimes - Wévercé - Sourbrodt (ligne 48). Ils ont été déchargés à Sourbrodt, où le bois a été acheminé par la route jusqu'à la scierie de... Bullange. Raison de ce singulier parcours terminal : la scierie n'est en effet plus raccordée au rail depuis plusieurs années, et ne peut donc plus être desservie par la gare du même nom, située sur la ligne 45A Wévercé - Losheimergraben - Jünkerath ! Quelle misère... on appréciera la prévoyance des responsables du District Sud-Est de la SNCB... et de B-Cargo ! Le jeudi 26 septembre, deux autres trains ont à nouveau circulé dans les mêmes conditions. Par après, d'autres convois ont à nouveau circulé : ainsi, le 17 octobre dernier, ce sont deux locomotives série 63 qui étaient de service, et deux 62 le 18. La SNCB signale que ce trafic durera tant que du bois en provenance des pays de l'Europe de l'Est sera à transporter.



Un train de marchandises en direction de Stavelot franchit le viaduc de Malmedy, qui enjambe la chaussée des Alliés (double traction 5532 et 5523 « bleue »).

Photo A. Ferrière - 11.03.89

Rappelons que le trafic « marchandises » de la région de Sourbrodt était essentiellement constitué de bois de grumes, jusqu'à ce que la SNCB s'en désintéresse et abandonne la desserte régulière des gares à bois de Sourbrodt, Bullange ou Losheimergraben en 1982. Les lignes correspondantes ne doivent leur survie qu'à la circulation de trains militaires vers le camp d'Elsenborn via Sourbrodt, ou des trains touristiques de l'asbl « *Vennbahn* » entre Eupen, Raeren, Wévercé et Bütgenbach ou Trois-Ponts.

Rappelons enfin que la célèbre passerelle à signaux (signalisation transitoire « ex-allemande ») de Sourbrodt (côté Wévercé) est aujourd'hui déposée, pour cause de vétusté, et remplacée par des signaux mobiles de block. Par contre, la signalisation de ce type - la dernière de Belgique avec le complexe de Raeren- située côté Montjoie est toujours fonctionnelle.

D'après notre correspondant local A. Ferrière

☐ Ligne 49 - Welkenraedt - Eupen - amélioration de la voie

A l'heure actuelle, l'état de la voie est déplorable sur cette courte antenne électrifiée et à voie unique : les traverses en béton qui y avaient été posées se sont révélées défectueuses (risque de bris) - la SNCB est empêtrée dans des ennuis judiciaires à ce sujet - et avaient imposé un ralentissement à 40 km/h de tous les trains, dont les rames du service « IC » B Ostende - Bruxelles - Eupen. Un comble !

La SNCB a enfin prévu de renouveler rapidement les traverses incriminées, afin de retrouver une vitesse de référence « convenable » de 90 km/h.

☐ Ligne 50A - Bruxelles - Ostende : grands travaux à Landegem

Les nouvelles voies rehaussées, avec nouveaux quais et passage sur les nouveaux ponts au-dessus du canal maritime ont été mises en service la nuit du 23 au 24 novembre 1996.

Le passage à niveau 50A/19 est supprimé et les nouveaux quais sont provisoirement déplacés vers Bruges.

Ces nouvelles voies, implantées de part et d'autre de celles qui étaient au niveau du sol, sont raccordées aux BK 60.8 et 63.55. Elles font partie du projet de quadruplement des voies entre Gand et Bruges. Les voies encore au niveau du sol seront, elles aussi, rehaussées, avec un nouveau pont sur le Canal Maritime, pour obtenir quatre voies sur cette section. Les nouvelles voies rehaussées seront les futures voies lentes.

Un nouveau bâtiment de gare, avec ascenseurs vers les quais, sera incorporé dans les prochains travaux. Les nouvelles voies rehaussées sont actuellement parcourables à 60 km/h.

□ Ligne 52 Anvers-Central - Boom - Puurs

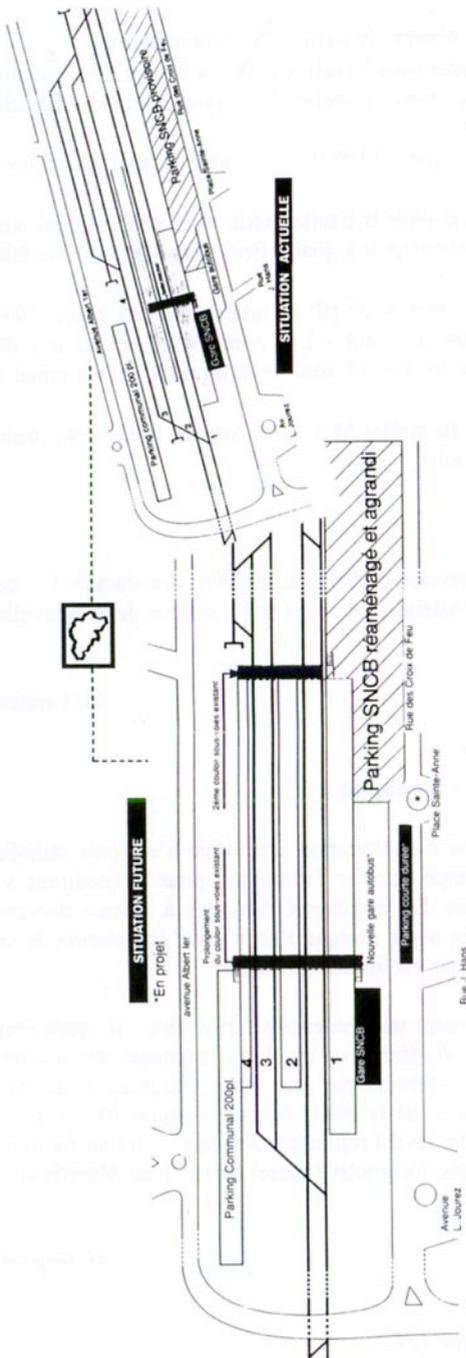
La section Boom - Puurs de la ligne 52 sera remise en service et électrifiée au mois de juin 1997. A cette époque, tous les trains « L » actuels Anvers-Central - Boom seront prolongés jusqu'à Puurs où ils donneront correspondance aux trains de la ligne 54 Malines - St-Nicolas. Le temps de parcours omnibus entre Anvers et Puurs sera de 32 minutes. La gare de Puurs est en train de subir un important lifting : nous y reviendrons...

□ Ligne 96 Bruxelles - Quévy : travaux entre Forest-Midi et Lot

- courant octobre 96 a été mis en service *le nouveau quai central pour les voies 3 et 4 à Forest-Midi*, dans le cadre des travaux pour le TGV, notamment la construction pour moitié achevée d'un viaduc à voie unique pour éviter les cisaillements entre la ligne 96B et la ligne 96 ; ce nouveau quai est avancé de 200 mètres vers Hal et accessible par une nouvelle passerelle métallique ; seule, la voie de la ligne 96B vers Bruxelles est pour l'instant raccordée ; signalons qu'aucun train régulier n'est prévu actuellement avec arrêt à Forest-Midi sur la ligne 96B. L'ancien quai central des voies 3 et 4 a déjà presque disparu la seconde semaine de novembre ; pour faciliter les travaux, un passage à niveau automatique provisoire a été installé côté opposé au bâtiment de la gare : il permet le franchissement de la nouvelle voie de la ligne 96B vers Bruxelles ;
- courant octobre également, la *voie principale de la ligne 96 vers Hal a été interrompue* à hauteur du pont sur la Senne, à la limite de Drogenbos, pour permettre la poursuite du renouvellement du pont ; les trains empruntent sur ce tronçon la nouvelle voie rapide déjà posée jusqu'à l'entrée de Ruisbroek ;
- début novembre 96, les trains circulent sur *la nouvelle voie sous le viaduc TGV construit à l'entrée de Lot* ; ce viaduc permettra aux voies « rapides » placées entre les voies « lentes » depuis Forest-Midi (et ultérieurement Bruxelles-Midi) de passer à gauche jusqu'à Lembeek ; la voie provisoire utilisée par les trains vers Bruxelles pendant la construction du viaduc est en cours de démontage, ces trains circulant désormais sur la voie anciennement utilisée vers Hal.

□ Ligne 124 - Bruxelles - Charleroi : grands travaux à Braine l'Alleud

Création d'une quatrième voie à quai, allongement et rectification du quai 3, augmentation de la vitesse des voies principales, percement du passage souterrain pour rejoindre le côté opposé à la gare, réélectrification, bref, d'importants travaux sont en cours à Braine l'Alleud. Détaillons-les :



- les voies 1 et 2 (principales à quai) de la ligne 124 seront réaménagées afin d'y permettre le passage des trains directs à 140 km/h. Ces travaux comprennent l'augmentation de l'entrevoie à 2,25 m, ainsi que la mise en place de nouveaux rails et traverses en béton ;
- Les voies 3 et 4 seront accessibles à 60 km/h au lieu de 40, grâce à la mise en place de nouveaux aiguillages ;
- la voie 4 sera électrifiée et un nouveau quai, long de 400 mètres, sera construit le long de celle-ci. Celle-ci permettra une plus grande souplesse d'exploitation (actuellement, il n'est pas rare de trouver trois trains à quai en même temps à Braine) et une réserve de capacité pour l'avenir ;
- Les 3 quais, dont les bordures seront renouvelées, seront prolongés vers Charleroi. Leur revêtement actuel sera remplacé par un dallage rouge et blanc. Un second couloir sous-voies est en projet et pourrait être construit à l'extrémité des quais côté Nivelles.

Les premiers travaux, qui ont débuté fin octobre, ont aussi pour objectif de remplacer l'ensemble des voies et caténaires et le renouvellement de la signalisation. Le couloir sous-voies existant sera prolongé et le parking réaménagé. Ces travaux devraient durer 20 mois.

Ces travaux perturbent le service des trains, essentiellement le week-end, lorsqu'une voie princi-

pale est mise hors service.

Le schéma suivant a ainsi pu être observé le samedi 12 octobre dernier :

- trains « L » assurés par AM 900 Sprinter pour Nivelles arrêtés à Braine l'Alleud aux heures '44 avec retour immédiat à vide pour Bruxelles-Midi pour y attendre l'heure de départ vers Anvers ;
- trains IR pour Bruxelles-Nord assurés par AM 800⁵ avec arrêt normal aux heures '50 ;
- Trains « L » assurés par AM classique pour Bruxelles-Midi avec arrêt normal aux heures '59 : la correspondance est assurée quai à quai à Bruxelles-Midi avec la 900 partie précédemment à vide ;
- les trains IR pour Charleroi assurent l'arrêt avec 10' de retard (soit aux heures '03) et prennent en charge les voyageurs du train « L » pour Nivelles qui ont dû descendre à Braine-l'Alleud 20' plus tôt. Les IR font alors un arrêt exceptionnel à Lillois ;
- passage à vide d'une AM venant de Bruxelles-Midi pour assurer le prochain train « L » au départ de Nivelles pour Bruxelles.

Ouf...

Signalons que la voie 3 est hors service du 9/10 au 6/12/96 ; les trains « L » de la relation de semaine Alost - Braine l'Alleud sont reçus sur l'amorce de la nouvelle voie 4.

M. Grieten

□ Ligne 141 - Court-Saint-Etienne - Genappe

Rappelons d'abord que cette ligne à exploitation simplifiée n'est plus utilisée qu'à la demande de la sucrerie de Genappe (groupe Tirlémont), pour l'expédition de trains complets de sucre à l'exportation. De nombreux passages à niveau doivent encore être franchis sur cette ligne après avoir marqué l'arrêt pour commande de la signalisation à pied d'oeuvre et où la vitesse est limitée à 20 km/h.

Cette petite ligne a connu récemment un événement ferroviaire : le week-end des 12 et 13 octobre 1996, un train spécial affrété par un club d'amateurs ferroviaires d'Ottignies a circulé à raison de 3 allers-retours par jour entre Ottignies, Court-St-Etienne et Genappe : le train était composé de la 6041, de trois voitures M1 et de la 6260. De plus, le 12 octobre, un train vide devant rejoindre Genappe, le retour du train spécial s'est fait avec l'ajout en tête d'une locomotive diesel série 51 de Merelbeke : un trafic intense pour une si petite ligne...

M. Grieten

⁵ - il n'y a pas d'IC le week-end sur la ligne 124

□ Ligne 147 - section Fleurus - Tamines : à propos de la réouverture

Dans notre numéro 101, nous avons annoncé la prochaine réouverture de cette section de ligne, ainsi que son électrification en 3 kV continu, dans le cadre du projet « Athus-Meuse » : pour rappel, il s'agit de moderniser l'itinéraire « marchandises » entre le nord du pays (notamment le port d'Anvers), le Grand-Duché du Luxembourg, l'est de la France, la Suisse et l'Italie en prévoyant un itinéraire électrifié à grand débit Louvain - Ottignies - Fleurus - Tamines - Namur - Dinant - Bertrix - Virton - Aubange - Rodange (Grand-Duché).

C'est dans ce cadre que la section Fleurus - Tamines de la ligne 147 doit être rouverte au trafic et électrifiée pour 2001.

La première phase des travaux peut être décrite comme suit :

- gare de Fleurus : entre PN 14 (km 52.527 et PI 52.290), liaison pour reprise voie normale vers Ottignies. Au km 53.050 (ligne 140), aiguillage vers Auvelais.
- Construction d'une voie unique électrifiée sans aucune installation complémentaire intermédiaire. Sur le terrain, celle-ci sera placée en position « vers Auvelais ».
- Seront maintenus, les PN 13, 12, 11, 9, 7, 3, 2.
- Sont supprimés, le passage supérieur au km 5.102 et le PN 6.
- A Auvelais, la nouvelle voie est branchée sur la voie vers Namur (voie II), aux environs du km 80.300 (ligne 130). La voie 3 est mise en cul de sac. Au km 01.300 (ligne 147), un aiguillage donnera accès à la ligne 147/1 en liaison avec la ligne 150.

□ Ligne 155 - Marbehan - Croix-Rouge : premier coup de pelle du futur raccordement « Valvert »

C'est le 8 octobre 1996 que Robert Collignon, Ministre-Président de la Région Wallonne, a donné le premier coup de pelle mécanique symbolique des travaux du futur raccordement Valvert. Dénommé officiellement « voie ferrée d'accès au zoning de Gantaufet à Etalle », il prendra naissance sur la ligne 155, à la bifurcation de Saint-Lambert. Le zoning de Gantaufet disposera de deux voies de garage à double issue, outre la voie de circulation. Au bout de celui-ci, un tiroir et deux voies dites « palettes », pour le chargement des wagons d'eaux « Valvert » pénétreront dans l'usine d'embouteillage. Deux autres voies sont prévues dans une deuxième phase.

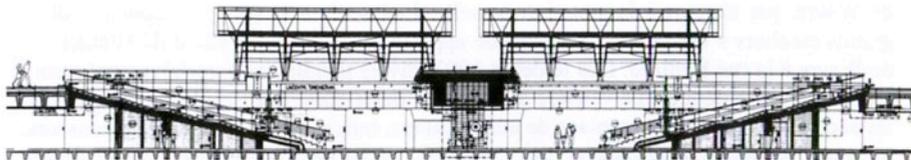


Emplacement des nouvelles voies « Valvert » à l'extrémité de la ligne industrielle en cours de construction (photo J.C. Léonard - 8 octobre 1996)

□ Ligne 161 - Bruxelles - Namur

Mise en service partielle de la nouvelle gare de Bruxelles-Quartier-Léopold

Dans le cadre de la vaste opération immobilière en cours de réalisation dans le quartier européen de Bruxelles, la gare de Bruxelles-Quartier-Léopold, située sur la ligne 161 Bruxelles - Namur, est en pleine métamorphose. Les installations de voies sont en fait progressivement recouvertes par une vaste esplanade que bordent l'édifice du Parlement Européen (surnommé « le Caprice des dieux ») et divers bâtiments à usage des services de l'Union Européenne.



Le chantier SNCB a débuté en juin 1992. Au programme des travaux, la SNCB a prévu six voies à quai rééquipées, rectifiées pour supprimer les quais en forte courbe de l'ancienne gare, de nouveaux câbles de signalisation et une caténaire renouvelée. Les travaux concernent aussi la construction, entre le niveau des voies et l'esplanade, d'une mezzanine, de 3.700 m², partiellement fonctionnelle depuis novembre 1995 : cette zone d'accueil devrait prochainement abriter les bâtiments de service de la gare. Côté Etterbeek, la SNCB prévoit une zone de guichets, dont la plupart seront de type « ouvert », une salle d'attente confortable, un service « bagages », une librairie, une cafetaria, un bureau de change, un fleuriste...

Les travaux d'équipement des voies ont été réalisés en phases successives, nécessitant la plupart du temps la mise hors service de deux voies. On a d'abord travaillé aux voies 5 et 6, puis aux voies 1 et 2, et enfin aux voies 3 et 4.

C'est ce complexe de voies souterraines à quai qui a été mis en service depuis le 29 septembre dernier. La SNCB en a profité pour réorganiser l'occupation des voies, qui seront désormais spécialisées selon les destinations, un peu à la mode néerlandaise. Ainsi, les voyageurs seront sûrs, en semaine et en période normale, de trouver les trains suivants sur les voies correspondantes :

n° voie	relation	matériel	sens
1	L INT	AM doub HL+rame	Braine l'Alleud - St-Job - Bockstael - Denderleeuw - Alost Bâle - Luxembourg - Bruxelles-Midi
2	IC IC	AM triple AM triple	Luxembourg - Namur - Bruxelles Dinant - Namur - Bruxelles - Gand-St-Pierre
3	IR L	AM quad AM doub	Ottignies-Louvain-la-Neuve - Bruxelles - Binche Ottignies-Louvain-la-Neuve - Bruxelles-Schuman
4	IC IC	AM triple AM triple	Bruxelles - Namur - Luxembourg Gand-St-Pierre - Bruxelles - Namur - Dinant
5	IR L	AM quad AM doub	Binche - Bruxelles - Ottignies-Louvain-la-Neuve Bruxelles-Schuman - Ottignies-Louvain-la-Neuve
6	L IN	AM doub HL+rame	Alost - Denderleeuw - Bockstael - St-Job - Braine-l'Alleud Bruxelles - Luxembourg - Bâle (et au-delà)

La SNCB espère un trafic plus fluide, grâce à ce dispositif : les accès aux nouveaux quais sont néanmoins toujours provisoires.

Quant au nouveau bâtiment de gare, il sera légèrement décentré vers la chaussée de Wavre, par rapport à la situation actuelle. Les accès à la gare se feront par deux grands escaliers s'ouvrant sur l'esplanade appelée « Mail », qui s'étend de la chaussée de Wavre à la rue Belliard. Dès le début 1997, divers travaux de parachèvement seront entrepris : placement d'une verrière de 22 m² en demi-dôme sur l'esplanade recouvrant les accès aux quais, mise en place de huit escaliers, huit escalators et quatre ascenseurs, nouveau système d'affichage des horaires, éclairage, chauffage, sonorisation, revêtement de sol.

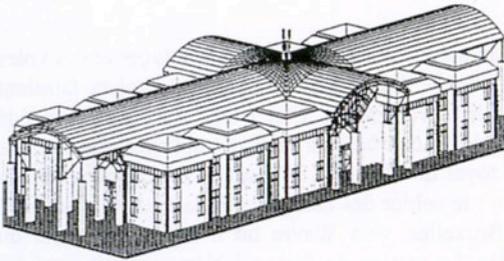
Rappelons enfin que la façade de l'ancienne gare « du Luxembourg » et notamment ses célèbres vitraux, est classée : une étude est en cours pour intégrer au mieux cet ensemble aux nouvelles constructions.

Les travaux de la gare devraient être terminés pour la mi-1998. Actuellement, la gare de Bruxelles-Quartier-Léopold est fréquentée par 6.900 voyageurs par jour. A terme, la SNCB compte drainer 22.000 voyageurs dans les nouvelles installations.

D'après doc. M. Grieten

Enfin une nouvelle gare à Ottignies

Après 15 ans d'atermoiements, le projet d'un nouveau bâtiment de gare à Ottignies est enfin sur les rails...



L'actuel bâtiment, rasé en ce début de décembre 1996, avait été construit en 1884 : miné par la mэрule, il était devenu, aux dires de la SNCB, inadapté à l'évolution des services et du nombre des voyageurs, surtout depuis le déménagement de l'Université de Louvain à quelques kilomètres d'Ottignies et la création de la ligne 161 D Ottignies - Louvain-la-

Neuve : 15.000 voyageurs y transitent chaque jour, faisant d'Ottignies la troisième gare de Wallonie, en nombre de voyageurs, après Namur et Liège-Guillemins. On verra que cette opinion, soutenue par la SNCB, n'est pas partagée par tout le monde : l'ancienne gare ne méritait-elle pas plutôt une rénovation ? On verra plus loin...

La nouvelle gare sera construite au même emplacement que l'ancienne, soit sur une portion de terrain exiguë, enchâssée entre les voies de la ligne 161 Bruxelles - Namur et 140 Ottignies - Fleurus - Charleroi, donnant au plan des voies à quai un aspect surprenant : voies 1 à 5 (lignes 161/161D) à double issue, voies 6 à 8 en cul-de-sac (issue vers Bruxelles-161/Louvain-139), voies 9 à 11 (ligne 140) à double issue. Les architectes ont donc choisi un plan en croix, plus long que large.

Le sous-sol de la nouvelle construction sera occupé par des locaux techniques, tandis que la salle de pas-perdus occupera le volume du rez-de-chaussée et du 1er étage au coeur de la croix. L'accès aux quais sera intégré à l'ensemble, et donc couvert. Des bureaux et une cafétéria compléteront l'ensemble, les emplacements commerciaux, eux, étant prévus dans les prolongations du couloir sous voies.

Quant à l'ancien centre routier, dans lequel les guichets et le buffet ont provisoirement trouvé refuge, il sera ultérieurement détruit, notamment pour créer un rond-point face à la nouvelle gare.

Sur les quais, la SNCB procède actuellement à l'installation de panneaux de télépancartage : la gare d'Ottignies était en effet jusqu'à présent totalement dépourvue de tout type d'installation d'annonce de destination des trains. Avec 11 voies à quai, c'était un comble...

Petite évocation historique d'Ottignies

 source : Charles Scops et Robert Havermans, *Ottignies à travers les âges*, 1975
synthèse : Thierry Couvreur, dans *Vers l'Avenir* - 4/11/96 - compilation : M. Grieten

L'histoire d'Ottignies est, on s'en doute, fortement liée à celle du chemin de fer.

Ottignies ou Wavre ?

Normalement, la commune n'aurait pas dû accueillir ces aiguillages et ces voies qui s'étalent à partir de Limelette : c'est à Wavre que les premiers projets faisaient passer la voie ferrée vers Namur et les Ardennes. L'Etat Belge, qui avait concédé plusieurs lignes à des compagnies privées, à charge pour elles d'établir les installations et de les exploiter, avait, par arrêté royal du 18 juin 1846, accordé la concession du chemin de fer dit « du Luxembourg » : le cahier des charges stipulait que le tracé irait de la gare du Quartier Léopold à Bruxelles, vers Wavre où il rejoindrait celui du chemin de fer de Louvain à la Sambre. La section de Wavre à Namur aurait ainsi été commune avec cette ligne servant de débouché aux houillères de la Basse-Sambre.

Mais dès 1847, le choix de Wavre, qui s'impose déjà comme une cité commerçante, semble mis en veilleuse par les dirigeants de la Grande Compagnie du Luxembourg. Ils pensent plutôt à Ottignies pour l'établissement d'une gare : ils font effectuer des relevés sur le terrain et prévoient un simple embranchement au départ d'Ottignies vers Wavre. L'hypothèse la plus couramment retenue est que l'itinéraire par Ottignies aurait été choisi pour des raisons de coût : la compagnie concessionnaire, aux prises avec de graves difficultés financières, aurait privilégié le tracé par Ottignies, plus court, en zone moins accidentée. Alors que la date limite pour l'achèvement du chantier était 1851, un nouveau délai la porte à 1856. Finalement, le premier tronçon de la ligne du Luxembourg est ouvert au trafic entre Bruxelles et La Hulpe le 12 août 1854. La section La Hulpe - Gembloux, elle, date du 9 juin 1855. Quant aux habitants de Wavre, ils obtinrent en 1878 une faveur tarifaire restée en vigueur jusqu'en 1980 (sic) : pendant toutes ces années, ils ont pu acheter leurs titres de transport vers Bruxelles au même tarif que les habitants d'Ottignies, malgré les quelques kilomètres de plus. Ce tarif préférentiel était bien connu des Ottintois, qui n'hésitaient pas à prendre leur abonnement ferroviaire au départ de Wavre plutôt que d'Ottignies : ainsi, pour le même prix, pouvaient-ils se rendre gratuitement et à leur gré dans la cité du Maca...

Première gare d'Ottignies... en planches

La première gare d'Ottignies est terminée en 1858. Ce n'est pas un édifice en dur : le site est en effet ingrat, combinant courbe et déclivité pour la ligne Bruxelles - Namur à la jonction avec la ligne Louvain - Wavre - Fleurus - Charleroi. Pendant des années, les voyageurs ne trouveront là que des baraquements provisoires.

Le bâtiment en cours de démolition

Pourtant, très vite, l'accroissement de population aux alentours de la gare est assez conséquent, ne serait-ce que par l'arrivée de familles de cheminots. C'est vers 1870 qu'on envisage la création d'un bâtiment de gare « en dur ». Il faut dire que l'Etat a racheté la ligne du Luxembourg en 1873.

En 1884, le bâtiment aujourd'hui en cours de démolition apparaît : il est l'oeuvre de Charles Licot, auteur notamment du palais de justice de Nivelles et premier restaurateur des ruines de Villers-la-Ville. *« L'édifice tire son intérêt de la combinaison des dispositions d'une gare de passage et d'une gare tête de ligne par un plan en H, disposé comme une île au milieu des voies. C'est unique en Wallonie et rare en Europe. Le bâtiment se caractérise par un style à la charnière entre le néogothique et l'éclectisme : toitures à pignons, portique sur colonnes à l'entrée et espace couvert donnant accès au hall vitré disparu témoignent d'une grande recherche esthétique dans la mise en oeuvre des matériaux taillés et sculptés et le choix de leurs couleurs⁶. »*

La gare d'Ottignies à la belle époque

Au début des années 1900, la gare d'Ottignies offrait un visage assez différent de celui qu'on a connu jusqu'à ces dernières années. Dans l'aile droite avait été aménagé le local de la poste et du télégraphe. C'est là que se trouvait le central téléphonique de la localité. Un grand mât avait été dressé à l'arrière de la gare, pylône de dispersion des fils téléphoniques. L'aile gauche servait de remise pour les vélos : il fallut y faire une extension en 1910. Au milieu, quand on passait la porte d'entrée du bâtiment de gare, on trouvait deux guichets à gauche, un pour les 1ère-2ème classe, un pour la 3ème classe : ils n'étaient ouverts qu'une demi-heure avant l'arrivée d'un train. Tout droit, on aboutissait dans un couloir coupé perpendiculairement par un autre couloir menant à deux salles d'attentes, pour séparer les voyageurs selon la classe de leur billet : on ne pouvait s'y asseoir que si l'on était porteur d'un « billet de place ». Entre les deux salles, un buffet desservait les deux salles. Plus loin, trois sorties différentes menaient à des guérites où des gardes-salle poinçonnaient les billets.

⁶ - ainsi s'exprimait notre membre Dominique Verhaegen dans une lettre adressée à Robert Collignon, ministre-président de la Région Wallonne, afin d'obtenir le classement du bâtiment de gare d'Ottignies. Cette démarche n'a pas abouti, faut-il l'écrire...

Le plus impressionnant était sans doute cette grande verrière qui surplombait les quais : une sorte de halle couverte en métal et en verre : elle a été démontée en 1923.

Entre 1900 et 1905, on a ajouté un local de chaufferie devant la gare, du côté gauche. Le corps de chauffe d'une locomotive à vapeur y avait été installé : de là, des conduites d'eau chaude partaient vers les quais : ils servaient à l'alimentation des chaufferettes des voitures à voyageurs...

Quand Ottignies prend de plus en plus d'importance

Gare-relais au début, la station d'Ottignies est aussi devenue gare de formation, ce qui engendra la construction d'une remise à locomotives et d'un atelier de réparation en 1924. Ces installations furent exploitées jusqu'en 1971.

Quant au bâtiment qui abrite provisoirement les guichets (depuis 1993), c'est l'ancien centre routier de la SNCB. Ce service, établi vers 1950, a été dotée de ce bâtiment en dur en 1957-58 ; le Centre Routier est fermé depuis septembre 1989.

Gare de Namur : nouvel engagement de travaux

Dans notre numéro 101, notre membre Michel Lebeau nous a longuement présenté la gare de Namur, et ses perspectives d'avenir. Fin octobre 1996, le Conseil d'Administration de la SNCB a approuvé l'adjudication de la phase suivante des travaux d'aménagement de la gare de Namur : ils comprennent le parachèvement des nouvelles voies déjà construites sous une dalle partielle, l'adaptation des voies non encore transformées et la couverture de ces voies par la deuxième partie de la dalle (455 millions). Les travaux viennent de commencer...

J. Braive

□ Ligne 162 - Namur - Sterpenich (frontière) : les trains s'arrêtent à nouveau à Chapois et Leignon

Comme pour Maffle (ligne 90 Ath - Jurbise), la SNCB a, suite à des pétitions d'usagers et pressions politiques diverses, fait marche arrière (si l'on peut écrire...) et rouvert les points d'arrêt de Chapois et Leignon, entre Ciney et Marloie, à la date du 29 septembre 1996. Une dizaine de trains omnibus y marquent désormais l'arrêt entre 5h30 et 20h.

☐ Ligne 163 : Libramont - Bastogne (Nord) : ne nous faisons aucune illusion...

Ceux qui croient encore à une réouverture prochaine du trafic des voyageurs sur la ligne Libramont - Bastogne peuvent sans doute, hélas, ranger leurs espoirs au placard. Celle-ci a été fermée en 1993 pour cause de mauvaise tenue de la voie⁷ ; la SNCB prétendait à l'époque que le trafic sur cette ligne ne justifiait pas l'investissement nécessaire à la remise à niveau de son infrastructure ; elle indique depuis lors dans l'indicateur officiel, avec son art consommé de la langue de bois : *« les trains sont provisoirement remplacés par des autobus »*. Depuis 1993, donc, des autobus de substitution des TEC circulent entre Bastogne et Libramont, sans arrêt intermédiaire, avec tarification SNCB. Néanmoins, la gare de Bastogne-Sud est toujours gardée par un guichetier chargé de vendre les produits de la SNCB.

Cette situation transitoire va-t-elle encore durer longtemps ? *« Je ne vois pas les éléments qui permettraient une remise en service de cette ligne »*, expliquait récemment le prudentissime Michel Damar, président du Conseil d'administration de la SNCB. *« Nos relations avec les TEC nous permettent aujourd'hui d'organiser les choses autrement »*. Déduisons que la nouvelle offre voyageurs, programmée pour 1998, et dont nous suivons périodiquement le projet, permettra à la SNCB d'enterrer définitivement cette ligne de campagne, sauf sursaut des autorités locales et régionales.

☐ Lignes 165 (Libramont - Bertrix - Virton - Athus - Rodange), 166 (Dinant - Bertrix) et 167 (Y Autelbas - Athus).

RENOUVEAU DE L'ATHUS-MEUSE

Le Conseil d'Administration de la SNCB a récemment approuvé un investissement de 6,4 milliards de F (valeur 1995) pour la modernisation et l'électrification de l'axe Athus - Meuse (Dinant - Rodange) et de ses antennes Bertrix - Libramont et Athus - Autelbas.

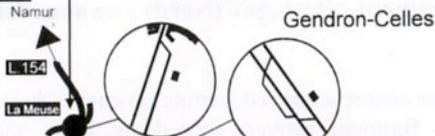
Rappelons que les travaux concernent avant tout l'électrification des lignes concernées en 25 kV 50 Hz alternatif monophasé. La zone neutre de coupure électrique entre le 3 kV continu et le 25 kV 50 Hz sera située sur la ligne 166, à quelques kilomètres au sud de Dinant, au km 4.950 précisément, soit avant le tunnel d'Anseremme (vers Bertrix). Sur la ligne 167 Autelbas - Athus, la zone neutre sera située au km 210.250 en voie unique (soit environ 3 km en deça de la gare d'Athus), soit entre les P.N. 175 et 174.

Les lignes 166 et 165 seront fortement simplifiées, ainsi que les schémas ci-après le montrent.

⁷ - les défenseurs de la ligne estiment que la SNCB a sciemment organisé le non-entretien de la voie, et planifié des horaires de trains non adaptés à la situation locale, pour pouvoir l'abandonner.

Dinant

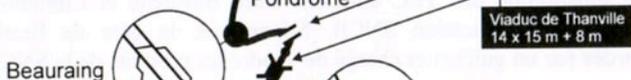
Viaduc d'Anseremme
2 x 84 m + 91 m + 37 m



Vallée de la Lesse
* 5 tunnels : $\Sigma = 1957$ m
* 6 ponts : $\Sigma = 323$ m



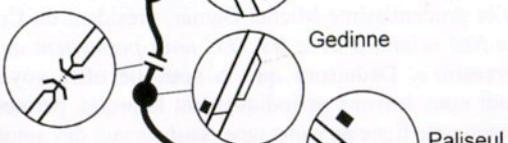
Tunnel de Ponderôme - 702 m



Tunnel de Vonèche - 260 m

Viaduc de Thanville
14 x 15 m + 8 m

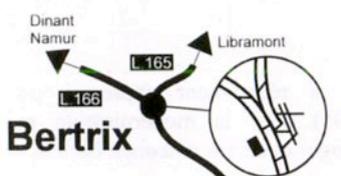
Tunnel de Gedinne - 675 m



Libramont

L. 165

Bertrix - Athus (situation future)

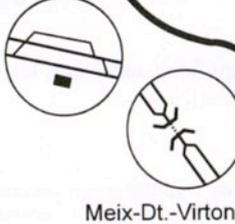


Straimont

L. 165

Viaduc de Lacuisine 5 x 16 m

Florenville



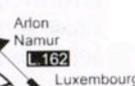
Tunnel de Lahage 172 m

Tintigny

Virton

Halanzy

Aubange



Athus

Rodange
Bettembourg

Meix-Dt.-Virton

Musson
Liaison
Aubange - Rodange

L. 165

Travaux en cours et à prévoir

La voie doit être renouvelée (rails, traverses et ballast) sur la quasi-totalité de l'axe : la technique des longs rails soudés améliorera l'intégration de la voie ferrée dans l'environnement, tandis que les nouveaux matériaux utilisés garantiront une meilleure tenue dans le temps des qualités de la voie, et donc une diminution des frais de maintenance

Les ouvrages d'art

L'axe Athus-Meuse se caractérise notamment par une succession importante d'ouvrages d'art. Les travaux d'électrification de la ligne nécessitent l'adaptation, voire le remplacement de nombreux ouvrages d'art (ponts routiers ou ferroviaires, tunnels, viaducs...), car une ligne électrifiée requiert une hauteur spécifique que tous les ouvrages d'art ne présentent pas dans leur configuration datant le plus souvent de la traction « vapeur ».

Là où la situation le permet, les appuis d'extrémité (culées) de certains ponts routiers sont conservés et adaptés, et la travée (partie reliant les deux appuis) est remplacée par une nouvelle, compte tenu du gabarit imposé.



Passage supérieur en nouveau style « Athus-Meuse » à Paliseul : on remarque que les poteaux caténaires sont déjà implantés, de même que la nouvelle signalisation, encore hors service (photo SNCB - D. Moinil - automne 1996)

Certaines situations impliquent la reconstruction complète de l'ouvrage d'art, ou encore un abaissement des voies, lorsque l'ouvrage ne peut être surélevé (comme c'est le cas à l'entrée de Houyet par exemple).

En ce qui concerne les tunnels, deux techniques sont d'application pour en augmenter le gabarit : abaissement des voies (gain d'espace par le bas) ou rehaussement de la voûte (gain d'espace par le haut), qui consiste à remplacer plusieurs lits de briques par un voile plus mince en béton armé.

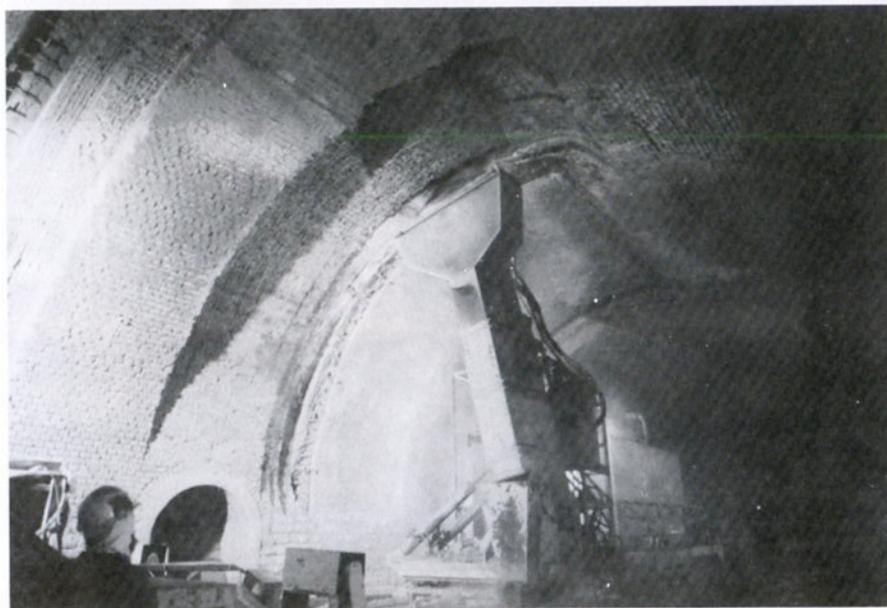
Quelques ouvrages caractéristiques de l'Athus-Meuse

• **Viaduc d'Anseremme sur la Meuse (295 mètres)**

Le viaduc fera l'objet de plusieurs adaptations. Le tablier de 84 mètres de portée, côté Dinant, sera remplacé. Les deux tabliers métalliques, côté Bertrix, subiront une cure de rajeunissement selon une technique déjà utilisée sur le viaduc sur la Meuse à Visé (ligne 24 Tongres - Montzen). Ces travaux nécessiteront une coupure des voies du 25 avril au 18 mai 1997, avec report du trafic des voyageurs par route (autobus) entre Dinant et Beauraing pendant cette période.

• **Tunnel de Furfooz (460 mètres)**

Pour répondre aux normes en vigueur sur une ligne électrifiée et apte au trafic combiné, le tunnel de Furfooz fait l'objet d'un surhaussement de la voûte et d'un abaissement des voies.



Adaptation du tunnel de Furfooz (photo D. Moinil - SNCB)

• Passage supérieur à Orgéo

Au sud de Bertrix, le pont routier d'Orgéo a été également modernisé. Sa conception est un exemple du nouveau style « Athus-Meuse ». L'ancien ouvrage d'art a été remplacé par un cadre en béton armé avec parements structurés (non lisses) qui s'intègre au mieux dans le paysage.

Signalisation

L'antique et très médiatique signalisation à palettes est en cours de remplacement par une signalisation lumineuse : un seul poste électronique à commande informatisée, situé en gare de Bertrix, commandera la totalité de l'axe entre Dinant et Athus.

Rappelons d'abord que la signalisation est normalement commandée au départ de cabines de signalisation. Les opérations de sécurité se déroulent dans des « salles à relais ». Les opérations de commande des itinéraires de manoeuvre des aiguillages et d'ouverture/fermeture des signaux s'effectuent au départ des salles de commande. Ces dernières sont actuellement équipées de grands tableaux de contrôle optique qui reproduisent schématiquement la configuration des voies, la position des aiguillages et des signaux, ainsi que celle des trains. Ils sont commandés via des pupitres qui peuvent atteindre de très grandes dimensions. La cabine EBP/PLP en cours d'installation à Bertrix, poste à commande électronique, remplacera l'imposant pupitre de contrôle et le tableau de contrôle optique par un ordinateur central qui échange informations et commandes via des ordinateurs industriels, avec tous les avantages qui en résultent. Le système EBP doit permettre une régulation plus fluide et plus rationnelle du trafic, tout en augmentant le confort de travail du signaleur. Elle permet donc un meilleur déroulement du trafic ferroviaire grâce à une meilleure occupation des voies.

En outre, le système électronique offre des possibilités en matière d'échanges de données en temps réel avec des systèmes de gestion du trafic, d'indication des trains, voire d'installations de sonorisation.

De leur côté, les ordinateurs dits « PLP » (pour Poste à Logique Programmée) remplaceront les salles à relais où se trouve réellement le contrôle de la sécurité. Ainsi, la salle à relais sera, elle aussi, informatisée.

Le nouveau poste électronique de Bertrix comportera cinq écrans d'ordinateur, deux pour la partie nord de la ligne Dinant - Bertrix, deux pour la partie sud Bertrix - Rodange et le cinquième pour une vue globale de toute la zone commandée. Trois écrans supplémentaires permettront dans la suite au dirigeant de la cabine de visualiser toutes les opérations. Un câble à fibres optiques déroulé entre Dinant et Athus et entre Bertrix et Libramont - soit enterré, soit fixé latéralement sur poteaux caténaires - acheminera le flux d'informations nécessaire à l'exploitation de l'axe (téléphonie, signalisation, télécommande des sous-stations et postes autotransformateurs).

En situation définitive, l'intégralité de la ligne comportera six équipements PLP répartis en trois équipements pour la partie nord et trois autres pour la partie sud. La gare de Bertrix, elle, gardera sa salle à relais. La mise en service partielle de cette cabine était prévue en novembre 1996.

Une fois électrifié et modernisé, l'axe « Athus-Meuse » permettra aux trains de marchandises de rouler à une vitesse de référence de 120 km/h (au lieu de 90 km/h entre Dinant et Virton et de 70 km/h entre Virton et Athus actuellement). Les charges remorquées passeront de 900 à 1500 tonnes en simple traction, et de 1600 à 2000 tonnes en double traction, avec les 80 nouvelles locomotives électriques commandées par la SNCB et les CFL.

Rappelons aussi que des trains de voyageurs, actuellement assurés par les quadragénaires autorails série 44/45, circulent entre Dinant, Bertrix, Libramont et Virton. Là aussi, un matériel flambant neuf devrait remplacer les véhicules actuels à bout de souffle : la SNCB prétend que la mise en ligne d'automotrices électriques ne s'avère pas « avantageuse » dans ce cas. Aussi, verra-t-on circuler, dès 1999, les autorails diesel doubles série 41 (80 exemplaires) que la SNCB compte commander pour ses lignes non électrifiées : un choix contestable, et contesté semble-t-il, au sein même de la SNCB : mais la décision est prise...⁸

Rappelons que la « courbe » de Rodange, en service depuis 1994, permet déjà une accélération du trafic marchandises vers le Grand-Duché, par suppression du rebroussement jusqu'alors obligé en gare d'Athus.

Une fois ces gigantesques travaux terminés - pour 2001 - et la livraison des nouvelles locomotives électriques bicourant série 13 (et de leurs homologues luxembourgeoises), la SNCB espère récupérer des parts de marché dans le trafic à longue distance des marchandises entre les zones portuaires du nord du pays (Zeebruges, Gand, Anvers), le bassin de Charleroi, le Grand-Duché de Luxembourg, l'est de la France, la Suisse et l'Italie. Les trains de l'avenir seraient notamment « intermodaux », c'est-à-dire combinant le transport par rail, bateau et route (conteneurs ou remorques de camions placés sur des wagons). De surcroît, la mise en service d'un axe Athus-Meuse modernisé pourra permettre un désengorgement de la ligne voyageurs Bruxelles - Namur - Jemelle - Arlon - Luxembourg, et une plus grande régularité d'une offre actuellement lamentable, faut-il encore l'écrire, pour le transport des voyageurs.

D'après documentation aimablement fournie
par le service « Presse et Relations Publiques » de la SNCB (Bruxelles)

⁸ - les syndicats de cheminots espèrent profiter de la mise en service de ces nouveaux autorails pour demander le rétablissement du trafic des voyageurs entre Virton et Athus... Ils ont, à cet égard, établi un dossier, remis à Michel Damar, président du Conseil d'Administration de la SNCB. Celui-ci a promis de l'étudier. On verra...

□ Electrification complète de la ligne industrielle 260

La ligne industrielle n° 260 relie au rail le bassin Ouest de la sidérurgie carolorégienne à la gare de triage de Monceau. Elle a été mise en service en 1882/1883, à l'origine pour desservir l'industrie charbonnière très prospère dans la région. Au fil du temps, avec l'évolution de la conjoncture économique et le déclin des mines, elle s'est transformée en pourvoyeuse de matières premières pour la sidérurgie.

Cette ligne industrielle à voie unique, longue de 5.300 mètres trouve son origine en gare de Monceau pour finalement se greffer sur la ligne 140 (Charleroi - Ottignies) au complexe de voies de Charleroi Ouest. Dans le cadre de sa modernisation, intervenue en 1988, elle est désormais commandée par un poste du type « Tout relais » (Block 4) situé au droit du faisceau « Blanchisserie ». A la même époque, son électrification partielle a été entreprise d'une part de Charleroi Ouest à la BK. 4.276 et d'autre part de Monceau à la BK. 1.208. L'électrification côté Charleroi Ouest permet, aux trains de minerai en provenance d'Anvers, l'entrée directe au faisceau « Blanchisserie » situé à quelques centaines de mètres seulement du raccordement TMP 8 de Cockerill Sambre affecté au déchargement de cette matière. Toutefois, la partie centrale de la ligne n'étant pas électrifiée, les trains de minerai en provenance des ports de Gand et Zeebruges doivent transiter via Monceau où ils ont une escale obligée pour être repris en traction thermique vers le faisceau « Blanchisserie ».

Afin d'accélérer l'acheminement de ces trains, la SNCB vient de décider l'électrification complète de la ligne 260. Ces travaux devraient se dérouler dans le courant 1997. Outre le gain de temps enregistré pour les trains en provenance de Gand et Zeebruges ne devant plus faire l'objet d'un changement de locomotive à Monceau, cette électrification facilitera la circulation haut-le-pied des locomotives électriques entre Monceau et le faisceau « Blanchisserie ». Actuellement ces parcours doivent transiter via la ligne 124A, Marcinelle et Charleroi Ouest où s'opère un changement de front pour gagner la ligne 260. Le nouvel itinéraire électrifié en ligne 260 permettra un gain de temps appréciable tout en désencombrant le tronçon chargé de la ligne 124A entre Marchienne-au-Pont et Marcinelle.

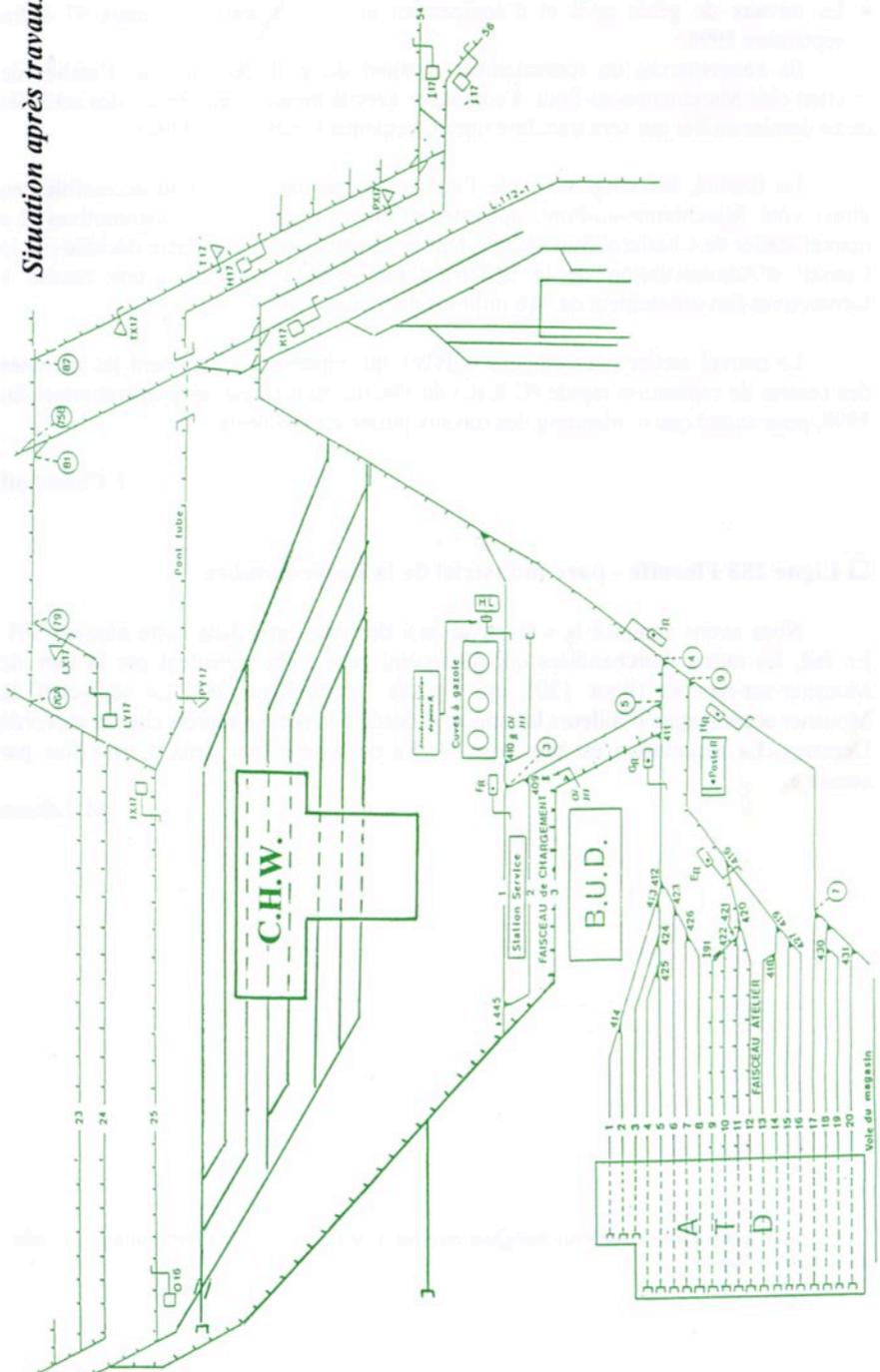
J. Chachkoff

□ Un nouvel atelier à wagons pour le District Sud-Ouest

Dans le cadre de la restructuration des centres de maintenance « M » du District Sud-Ouest, la SNCB a décidé la construction d'un nouvel atelier d'entretien et de réparation de wagons sur le site de Monceau, à proximité de la gare de triage du même nom.

Il s'agit d'un atelier établi parallèlement au faisceau de réception de la gare, sur un terrain disponible entre ce faisceau et l'atelier de traction voisin, comme l'indique le plan ci-après. Les travaux devraient débuter fin octobre 1996 et s'étaleront sur une période de deux ans. Ils seront décomposés en deux phases :

Situation après travaux



- les travaux de voie, signalisation et caténaire jusqu'à la mi-mars 1997 ;
- les travaux de génie civil et d'équipement du nouvel atelier de mars 97 à fin septembre 1998 ;

Ils nécessiteront un remaniement complet du grill de sortie de l'atelier de traction côté Marchienne-au-Pont, à conjuguer avec le maintien en service des activités de ce dernier atelier qui sera transféré ultérieurement à Charleroi Sud Quai.

En finalité, les vingt voies de l'atelier de traction, qui seront accessibles en direct côté Marchienne-au-Pont, subsisteront pour le garage des locomotives. Le nouvel atelier de Charleroi Sud Quai⁹, dont la construction vient d'être décidée par le Conseil d'Administration de la SNCB, n'aura pas la vocation d'une remise à locomotives (investissement de 416 millions de francs).

Le nouvel atelier pour wagons (CHW), qui reprendra notamment les activités des centres de réparation rapide (C.R.R.) du District Sud-Ouest, sera opérationnel fin 1998, pour autant que le planning des travaux puisse être respecté.

J. Chachkoff

□ Ligne 288 Floreffe - parc industriel de la Basse-Sambre

Nous avons annoncé la « réactivation » de cette ligne dans notre numéro 101. En fait, les rames marchandises qui desservent cette ligne transitent par la gare de Moustier-sur-Sambre (ligne 130), qui « pilote » cette ligne 288. Le sous-chef de Moustier accompagne d'ailleurs la rame et procède à la remise-reprise chez le raccordé Dematex. La locomotive est une type 73. La desserte a lieu deux à trois fois par semaine.

M. Lebeau

⁹ - le lieu-dit ferroviaire « Charleroi-Sud-Quai est situé à l'est de la gare de Charleroi-Sud, au début de la ligne de Namur.



L'HLR 7361 en tête de 4 wagons vient de passer sous les silos à grain de Floriffoux et s'avance vers Malonne-port : à droite des silos à grain, le pont métallique, sur la Sambre, de la ligne 130 Namur - Charleroi. Floriffoux, ligne 288, 11.09.1996 (photo M. Lebeau)

Le matériel moteur SNCB

Statistiques du matériel moteur

Période de juillet à novembre 1996

1/ Sorties de révision de l'AC Salzennes (HLE, HLD, HLR)

- révisions générales

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
5122	Schaerbeek	16.07
5501 (TVM)	Schaerbeek	22.07
2209	Monceau	01.08
8237	Kinkempois	08.08
1605	Ostende	14.08
7101	Anvers-Dam	14.08
7375	Hasselt	30.08
2305	Anvers-Dam	06.09
5143	Hasselt	11.09
5512 (TVM)	Schaerbeek	04.10
5127	Hasselt	17.10
8204	Merelbeke	25.10

- révisions intermédiaires

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
2143	Ostende	19.07
2707	Ostende	19.08
2016	Stockem	23.08
2149	Ostende	03.09
6205	Monceau	04.09
1211	Ostende	17.09
2740	Kinkempois	24.09
2725	Kinkempois	04.10
6260	Kinkempois	08.10
2155	Anvers-Dam	14.10

2/ Sorties de révision de l'AC Malines (AM)*- révisions générales*

806	Schaerbeek	30.07
655	Schaerbeek	02.09
801	Schaerbeek	03.10

- révisions intermédiaires

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie	N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
668	Kinkempois	12.07	164	Stockem	19.09
191	Merelbeke	16.07	160	Stockem	25.09
639	Schaerbeek	19.07	312	Stockem	26.09
719	Hasselt	22.07	667	Kinkempois	02.10
248	St-Ghislain	26.07	310	Stockem	04.10
684	Schaerbeek	02.08	181	Merelbeke	07.10
198	Merelbeke	07.08	630	Schaerbeek	10.10
666	Kinkempois	09.08	837	Schaerbeek	11.10
143	St-Ghislain	08.08	253	St-Ghislain	14.10
206	Merelbeke	20.08	306	Stockem	14.10
166	Merelbeke	28.08	626	St-Ghislain	17.10
632	Schaerbeek	03.09	147	St-Ghislain	18.10
677	Kinkempois	04.09	322	Stockem	21.10
320	Stockem	09.09	653	Schaerbeek	21.10
136	St-Ghislain	13.09	926	Hasselt	23.10
195	Merelbeke	13.09	654	Schaerbeek	25.10
220	Merelbeke	17.09	658	Schaerbeek	31.10

3/ Mutations

- 5501 (TVM) de Kinkempois → Schaerbeek : au 22.07.96
- 8461 à 8470 de Monceau → Anvers-Dam : au 1.08.96
- 5511, 5512 & 5514 (TVM) de Kinkempois → Schaerbeek : au 23.09.96

4/ Cession (au 1.08.96)

- 8465 d'Anvers-Dam → Département Infrastructure (régularisation administrative)

5/ Réintégrations dans l'effectif « Matériel » (au 1.07.96) :

- 9106 (cédé au Département Infrastructure le 1.11.90)
- 9134 (cédé au département Infrastructure le 31.12.92)

6/ Engins moteurs Diesel privés immatriculés sur SNCB (au 2.10.96)

- *Supprimer* les 4001 & 4616 (CFV 3V) de la liste (publiée dans Trans-fer n°101) ;
- *Rectifier* pour le 4302 : il y a : CFV 3V ; il faut : BVS

7/ Locomotives Diesel sans chaudière vapeur (au 1.10.96)

Ajouter : 5101, 5102, 5114 (Schaerbeek).

Mac' Machine (11/96).

Le point sur le matériel moteur

Revente d'automotrices radiées

Mi septembre 1996, les automotrices doubles radiées 060, 065, 081 (tranche 1954), 519 et 532 (tranche 1955) ont été vendues à un ferrailleur d'Ostende, et seront démolies à Bruges.

Accoupler et découpler plus vite

Un projet existe de réduire de six à trois minutes les temps actuellement nécessaires pour effectuer les opérations d'accouplement et de découplement des automotrices Break et « Banlieue », grâce à l'utilisation des radios de bord qui équipent ces engins.

Le jeu en vaudrait la chandelle, puisque l'on dénombre journallement une moyenne de 270 opérations semblables pour les AM Break, et de 115 pour les AM « banlieue ».

L'adaptation technique nécessaire - qui coûterait quand même près de cinq millions de BEF - consisterait à modifier les radios des 140 automotrices Break et des 52 automotrices « Banlieue ».

La somme peut paraître importante, mais elle est négligeable comparé aux coûts nécessaires pour adapter le tracé d'une ligne de façon à y réduire le temps de parcours de trois minutes : un bel exemple d'un investissement relativement modeste, mais à haute valeur ajoutée. Reste à convaincre les septiques, car il y en a : sans doute n'ont-ils jamais poireauté dans un IC « B » à Bruges ou à Landen, pendant qu'on accouple...

❑ Toujours pas de "boudin" en service !

Pas plus qu'en juin dernier, aucune des nouvelles automotrices triples « AM 96 » n'a pu être mise à disposition du service Transport pour assurer les six navettes quotidiennes Mons - Aulnoye, à partir du 29 septembre dernier (date de l'entrée en vigueur de l'horaire d'hiver).

Il devient maintenant patent que les constructeurs (BN Bombardier et ACEC-Transport) rencontrent de grosses difficultés lors de la mise au point de ces engins.

Un malheur venant rarement seul, la SNCF vient de communiquer à la SNCB qu'il était hors de question d'autoriser ces AM 96 à circuler dans la banlieue lilloise, si elles n'étaient pas équipées du système français de contrôle de vitesse dénommé KVB¹⁰.

D'après la SNCF, tout le matériel électrique circulant régulièrement dans le complexe ferroviaire lillois doit être équipé du KVB avant le 1er janvier 1999, et d'importants efforts financiers et techniques sont d'ailleurs développés actuellement par la SNCF afin que son propre matériel remplisse cette condition.

Or, il faut se souvenir que les AM 96 ont justement été prévues pour assurer deux futures liaisons IC vers Lille, au départ d'Ostende et Anvers (avec fusion ou découplage à Courtrai), et au départ de Herstal (lez Liège)...

Inutile de dire que cette mesure a été accueillie fraîchement au département du Matériel de la SNCB, ce dernier ayant - semble-t-il - obtenu des garanties en sens contraire, lors de l'élaboration du cahier des charges de ces automotrices !

Il faudra donc se résoudre à équiper les 70 futures automotrices bitension du KVB, sans doute au moyen d'un savant « bricolage », le matériel n'ayant pas été conçu pour en être équipé d'origine.

¹⁰ - KVB = abréviation du constructeur suédois de cet équipement de « contrôle de vitesse par balises ».

Par ailleurs, les rodages d'AM 96 sont quasi quotidiens entre Mons, Quévy et Mouscron, tandis que les 444 et 445 sont à Aulnoye depuis début novembre, pour y subir - enfin - les tests d'homologation sur le réseau SNCF.

□ 12, 51, 55, 62 : même combat !

C'est donc encore et toujours une rame réversible composée de trois voitures M4 accouplée à une locomotive bitension de la série 12 qui continue à officier en remplacement des automotrices triples sur les fameuses navettes Mons - Aulnoye, sans doute jusqu'au moment où la SNCF aura homologué la série.

En cas de pénurie de 12, ce sont deux locomotives Diesel 51 ou 62 de Saint-Ghislain qui prennent la relève (voire une 55 TVM, aperçue à une reprise !), en encadrant trois voitures M2 ou trois I4 de la SNCB, ces dernières étant les seules du parc international dont l'équipement de chauffage à vapeur n'a pas été déposé.

A signaler le résultat de comptages réalisés sur cette relation, au cours du mois d'octobre : entre Mons et Aulnoye, on y a dénombré en moyenne par sens de circulation 55 voyageurs... - 55 par train ? non : par jour..!

□ 1901 : une prototype encombrante...

La locomotive prototype bitension 1901 de la SNCB fait décidément parler d'elle, ces temps-ci. Depuis le 2 juin, c'est elle qui doit théoriquement assurer tous les jours (sauf les week-ends) les trains directs Mons - Tournai - Lille (pourtant renseignés « L » à l'indicateur!).

Or, les retards et perturbations en ligne provoqués par cet engin sont légion, depuis qu'ACEC-Transport la considère désormais officiellement comme « la » prototype de la future série 13 : véritable banc d'essai roulant, la 1901 subit actuellement un nombre invraisemblable de modifications, d'adaptations ou d'améliorations (?) en tous genres, qui ne sont pas toutes sans répercussions sur sa fiabilité...

La dernière détresse en date de la 1901 s'est déroulée le vendredi 1er novembre, en tête du L 5716 Tournai - Lille. Sans doute à cause d'un problème de commutation, la loco s'est immobilisée sans traction entre Froyennes et la frontière, juste après le franchissement de la zone neutre séparant le 3 kV du 25 kV. Malheureusement, le premier convoi arrivant derrière n'était autre que le TGV 9532 Bruxelles-Midi - Nice, bien incapable de pousser la rame en détresse. Une heure (!) après la survenance de l'incident, la 1202 était envoyée à vide de Courtrai (via Tourcoing et Lille) comme élément de secours, mais la SNCF l'envoya par erreur à voie normale vers Tournai, et non à la rencontre du train en détresse ! Devant l'ampleur des perturbations, la SNCF décida alors d'envoyer ses propres éléments de secours, en l'occurrence les deux locomotives Diesel BB 67400 « secours TGV », garés à Lille.

Le TGV 9532 s'en tira avec un retard d'anthologie de 204 min., et l'Eurostar 9125 avec 119 min. !

Du coup, des voix se sont élevées pour bannir la 1901 de cette relation, où le moindre retard se répercute quasi à chaque fois sur un Thalys, un Eurostar ou un TGV. A cet égard, la desserte « père » des fameuses navettes « Mons - Aulnoye » semblait toute indiquée pour la 1901.

Manque de pot : pour des raisons obscures, la SNCF n'a jamais autorisé la 1901 à circuler entre Quévy et Aulnoye, pas même à l'occasion de son agrégation ! Il est donc à craindre que la 1901 viendra encore souvent jouer les trouble-fête dans la cour des grands...

□ Plus de 18 vers Paris !

Depuis la fin de l'été, les locomotives électriques de la série 18 ne sont plus autorisées à assurer des trains réguliers vers Paris-Nord, sauf pour y remplacer une série 15. Par conséquent, les visites de locomotives série 18 à Paris-Nord sont désormais rarissimes : deux cas depuis l'application de cette mesure. Pour ce faire, il faut en effet pas moins de quatre locomotives (sur les cinq) de la série 15 hors service, ce qui est - on s'en doute - du domaine de l'exceptionnel. Pour rappel, les 15 sont engagées par priorité sur les trains entre Liège-Guillemins et Paris-Nord, depuis le 2 juin dernier.

Toujours dans l'optique de réduire de manière drastique le nombre de kilomètres parcourus par les 18 et d'économiser ainsi leurs frais d'entretien, la relation Ostende - Bruxelles - Cologne leur est encore actuellement ouverte, mais uniquement pour remplacer une 16 défaillante.

En fait, le seul mot d'ordre qui compte encore est de maintenir coûte que coûte (mais le moins possible !) trois 18 jusqu'en janvier 1998, moment où les Thalys PBKA entreront en force sur la scène ferroviaire entre Paris, Bruxelles et Cologne.

□ Les 55 TVM

A l'occasion de leur passage en grande révision, les locomotives Diesel 5501 et 5512 ont été à leur tour équipées du système de répétition des signaux propres aux lignes à grande vitesse, la TVM 430 (Transmission Voie Machine). En outre, elles ont été équipées de la radio sol-train et d'un sécheur d'air. Elles sont ainsi agréées pour circuler sur la LGV 1 (Ligne à Grande Vitesse), aussi bien du côté belge que du côté français, à la vitesse maximale de 100 km/h.

Depuis la mi-octobre, quatre locomotives de la série « 55 TVM » sont ainsi disponibles : les 5501, 5506, 5509 et 5512. La 5514 viendra rejoindre ce parc très « sélect » encore avant la fin 1996.

Début novembre, les 5501 et 5512 se sont rendues à Longueil-Ste-Marie (F), où la ligne classique Aulnoye - Paris est raccordée à la LGV-Nord, au moyen d'une liaison de service à simple voie. Le but était d'homologuer la TVM 430 montée à bord de ces engins (les 5506 & 5509 les y avaient déjà précédées), et de s'assurer en particulier du bon fonctionnement du dispositif de signalisation en cabine, au passage d'une balise dite « d'armement ». Une balise semblable est implantée en Belgique, à l'entrée du raccordement de Maubray menant vers la LGV belge, mais la SNCF a exigé ces tests complémentaires, les dispositifs TVM 430 belge et français (pourtant issus du même fabricant) n'étant pas identiques à 100% !

Signalons enfin que les six 55 TVM ne devraient plus intervenir pour le compte de TUC-Rail, afin de préserver l'électronique embarquée de ces engins. Pour remorquer les lourds trains de travaux mis en marche par TUC-Rail, les dix locomotives suivantes de Kinkempois sont mises à sa disposition depuis le 11 octobre 1996 : 5502 - 5504 - 5507 - 5517 - 5524 - 5527 - 5530 - 5532 - 5534 et 5538.

□ Les locomotives de manoeuvre 8461 à 8470

C'est un curieux chassé-croisé qui a agité récemment cette tranche de locomotives de manoeuvres : le 1er juin 1995, les dix HLR 8461 à 8470 étaient mutées d'Anvers-Dam à Monceau, en vue de leur utilisation par TUC-Rail, dans le cadre de la construction de la ligne à grande vitesse en Belgique.

Comme TUC-Rail informait la SNCB en date du 24 avril 1996 qu'elle n'avait plus l'usage de ces engins, ces derniers revinrent en bloc à Monceau. Les conducteurs de Monceau n'étant pas formés pour les desservir, ces dix HLR furent alors prêtées à Anvers-Dam: la boucle était - quasi - bouclée.

La situation administrative de la 8465 se compliqua toutefois singulièrement le 29 mai 1996, lorsqu'elle fut cédée au département de l'Infrastructure (pour y remplacer la 8449 radiée en février 1996), tout en faisant partie de l'effectif de Monceau, et en étant prêtée à Anvers-Dam !

Pour régulariser cette situation, il a donc été décidé que Monceau céda officiellement au 1er août 1996 les dix HLR 8461 à 8470 à Anvers-Dam, la 8465 étant toutefois rétrocédée sur-le-champ au département de l'Infrastructure.

Rassurez-vous : ces grandes manoeuvres se sont déroulées... sur papier, les engins concernées étant déjà en place depuis belle lurette. Administration, quand tu nous tiens...

□ Et les ENS ?

Exemple type d'un accouchement long et difficile : la mise en service des trains de nuit traversant le Tunnel sous la Manche, baptisés ENS (Euro Night Services). La date définitive n'est toujours pas fixée, mais les préparatifs vont... bon train, assure-t-on.

Aux dernières nouvelles, la relation Londres - Amsterdam serait remorquée entre Calais et Roosendaal par une locomotive SNCB de la série 12, dont l'effectif aurait subi au préalable une modification technique mineure pour circuler sans contraintes sur la section frontière belgo-néerlandaise.

D'autre part, la relation Londres - Frankfurt/Dortmund devait normalement être assurée entre Calais et Aachen par une des toutes nouvelles locomotives « Asytrit » série 36000 de la SNCF, mais l'on sait déjà que les circuits de voie le long de la dorsale wallonne ne pourront pas être adaptés en temps voulu.

En attendant, la SNCB a proposé - sans rire - de faire remorquer ces trains par les 15, rendues disponibles suite à la suppression dès septembre 1997 des EC « Molière » et « Parsifal ».

Or, les charges à remorquer - des rames de seize voitures - seraient sensiblement élevées : plus de 750 tonnes. De plus, une locomotive Diesel de la série 234 de la DB (ex-DR) sera vraisemblablement accouplée en permanence à ces convois, afin d'aider à la fourniture de l'énergie électrique aux voitures, grosses consommatrices de courant !

Mac' Machine (11/96).

Accidents - incidents

Août à novembre 1996

□ Mardi 6 août, 17 h 30 : Aalter (l. 50A)

Lors du garage voie IV du train de marchandises E 42006 Zeebruges - Quévy (8 wagons/ 135 tonnes, remorqués par la 2706), la caténaire se brise et tombe sur les deux derniers wagons du convoi, qui prennent feu.

Le dernier d'entre eux est chargé de marchandises dangereuses : un liquide halogène irritant (code danger 60, code produit 1610).

Le conducteur essaie vainement d'éteindre l'incendie, qui le sera finalement à 18h30, par les pompiers locaux.

Des bus « De Lijn » assurent un service navette entre Gand-St-Pierre et Bruges, tandis que toutes les circulations ferroviaires de Gand vers Bruges sont détournées via Deinze, Tielt et Lichtervelde (lignes 75, 73 & 66) ou Deinze, Courtrai et Lichtervelde (lignes 75 & 66).

La circulation sera rétablie à 23 h 39.

Hasard ou loi des séries ? Deux minutes avant la survenance de cet incident (à 17 h 28 précisément), la caténaire tombait sur l'IC 614 Roosendaal - Ostende (AM 821/837), à la sortie de... Gand-St-Pierre !

□ **Jeudi 22 août, 12 h 08 : Hal (l. 94/96)**

Lors de l'arrêt voie II de l'IR 2209 Binche - Louvain-la-Neuve Université (AM 268/828), un incendie survient dans le compartiment haute tension de l'automotrice double 268, suite à une surtension provoquée par l'autre automotrice du train (l'AM quadruple 828).

Avant que les pompiers locaux ne réussissent à maîtriser l'incendie, les flammes ont déjà gravement endommagé la caténaire, rendant toute circulation impossible en gare de Hal.

Des bus de remplacement sont commandés pour instaurer une navette à partir de 12 h 30, mais la voie I est rendue au trafic dès 13 h 05.

A 13 h 56, l'Eurostar 9133 Bruxelles-Midi - Londres (rame 3201/3202), déjà en retard de 70 min. suite à l'obstruction, passe voie I et arrache la caténaire en endommageant ses deux pantographes ; il s'immobilise à la sortie de la gare, dans la courbe vers Tournai.

Tout étant à nouveau obstrué, le service d'autobus de remplacement est réinstauré en catastrophe. Onze autobus au total participeront à des navettes entre Bruxelles-Midi et Tubize (bus TEC), et entre Bruxelles-Midi et Enghien (bus « De Lijn » et STIB).

Les Eurostar en provenance de Londres sont limités à Lille ; les Thalys venant de Paris sont limités à Mons. Les trains de la relation IC M sont détournés entre Bruxelles-Midi et Ath via Denderleeuw, les IR b entre Bruxelles-Midi et Grammont via Denderleeuw, les IC I et IR o entre Bruxelles-Midi et Braine-le-Comte via Luttre et Manage.

Une voie est rétablie à 15 h 45 ; la situation normale à 21 h 10.

L'Eurostar 9133 - dont l'évacuation sur place avait été jugée trop dangereuse pour la clientèle - sera finalement remorqué jusqu'à Enghien après plus de trois (!) heures d'immobilisation par des locomotives Diesel provenant de la base du Coucou (près de Ath). Après transbordement de la clientèle dans une autre rame parvenue à vide de Forest, le train repartira vers Londres avec un total de... 326 min. de retard !

Détail à peine croyable : les deux « 55 TVM » prévues pour intervenir en cas de problèmes touchant un Eurostar ou un TGV étaient bien présentes à Mons au moment de l'incident, mais n'ont pu intervenir, et pour cause : aucun des conducteurs habilités à leur conduite n'était disponible, puisqu'ils étaient tous... en congé !

☐ Jeudi 29 août, 16 h 07 : Gand Muide (l. 58)

Suite aux pluies diluviennes des jours précédents, l'antique pont tournant situé sur le canal de Terneuzen et livrant accès à la ligne 58 à simple voie Gand - Eeklo est bloqué en position ouverte pour la navigation, à cause de la violence du courant.

Après de multiples et vaines tentatives pour manoeuvrer le pont, il est finalement fait appel à un bateau remorqueur du port de Gand, qui viendra tirer la travée pour la mettre en place !

Jusqu'à 19 h, une navette sera assurée sur la ligne 58 au moyen de la rame réversible qui s'est retrouvée prisonnière sur la section Wondelgem - Eeklo.

Ce jour-là, plus d'une demi-douzaine de tassements de terrain seront par ailleurs dénombrés sous les plates-formes ferroviaires, notamment entre Gand et Meulewijk et à Landegem (ligne 50A), à Audenarde (l. 86), entre Deinze et Tielt (l. 73), et entre Grammont et Ninove (l. 90) !

☐ Lundi 9 septembre, 18 h 25 : Berchem (l. 27A)

Déraillement du E 44781 Lille - Anvers-Nord (27 wagons / 1324 t. remorquées par la 2137) sur le pont de la Lange Leemstraat, en cours de remplacement. Les 17ème et 18ème wagons du train déraillent des quatre essieux ; le 19ème d'un essieu. Le train de relevage d'Anvers-Dam interviendra jusqu'à 3 h 45 le lendemain. Aucune mesure de détournement n'est prise, le tronçon entre Berchem et Anvers-Est comptant quatre voies à l'endroit du déraillement.

Cause du déraillement: les fixations provisoires de la voie sur le tablier de pont avaient lâché au passage du convoi !

☐ **Jeudi 17 octobre, 8 h 25 : Bruxelles-Nord**

Au cours de travaux de terrassement réalisés près du Centre de Communication Nord (CCN) jouxtant la gare, la firme Franki crève une conduite mère de gaz, ce qui provoque la formation d'un énorme nuage de gaz dérivant vers les installations ferroviaires.

Sur ordre du service 100, toute circulation ferrée est immédiatement arrêtée, et la gare du Nord est évacuée, en pleine heure de pointe !

Dans la mesure du possible, les trains sont détournés par la ligne de ceinture 28, et comme c'est devenu une tradition en de pareilles circonstances, la « halte fantôme » de Simonis est rouverte, afin de permettre à la clientèle « train » d'accéder plus facilement au métro.

Le vent aidant, la situation redeviendra normale à 9 h 25. Le « Nord » l'a une fois de plus échappé belle...

☐ **Jeudi 24 octobre : atelier TGV de Forest-Midi**

Six locomotives expédiées pour entretien ou réparation à l'atelier TGV après la pointe du matin (2205, 2216, 2240, 2501, 2352 & 2735) sont remises à disposition du service Transport à 15 h 25, afin d'assurer autant de trains de pointe du soir.

A l'heure dite, les conducteurs désignés pour assurer ces trains se présentent à l'atelier pour récupérer leur locomotive, mais l'accès leur est refusé, aucun d'eux ne pouvant produire l'indispensable badge de sécurité ! L'accès de l'atelier TGV est en effet strictement réglementé, même en ce qui concerne le personnel SNCB, et seuls certains conducteurs de Bruxelles-Midi disposent d'un badge leur permettant l'accès sur ce site.

Il faudra donc faire venir dare-dare le conducteur planton de Bruxelles Midi pour faire sortir les six machines ! Finalement, seuls quatre trains de pointe subiront un retard cumulé de 44 min., une casse somme toute fort limitée...

☐ **Mercredi 6 novembre, 19 h 30 : Frasnès-lez-Couvin (l. 134)**

La rame à vide ZR 8115 Couvin - Walcourt (3 voitures M2 réversibles, poussées par la 6214) percute une auto immobilisée dans le gabarit de la voie, à plus ou moins 200 m. du - déjà - tristement célèbre passage à niveau de la RN 5 Charleroi - Couvin. Suite au choc, la voiture-pilote déraile et se couche sur le flanc, quasi au beau milieu du passage à niveau ! La 2ème voiture perd un bogie et déraile du second ; la 3ème voiture et la locomotive restent sur les rails.

Seule victime à déplorer : le conducteur du train, légèrement blessé.

A 20 h, un service de bus est instauré entre Mariembourg et Couvin. La grue de relevage de 100 tonnes de Monceau relèvera la voiture-pilote au cours de la journée du vendredi 8, et la circulation ferroviaire ne reprendra que le lendemain, après réparation des dégâts à la voie et aux installations du PN.

D'après une gazette locale, le propriétaire de la voiture automobile - neuve ! - ayant provoqué ce ravage aurait fait une fausse manoeuvre, et le véhicule s'est retrouvé sur la voie quelques instants à peine avant l'arrivée du train...

Edmond Son (11/96).

Matériels divers

❑ Les automotrices triples tranche 1996 bientôt en service régulier?



Les « boudins », surnom donné aux automotrices tranche 1996, devraient, espère la SNCB, bientôt entrer en service régulier. Ainsi dénommées, à cause de leur surprenante esthétique frontale « ornée » d'un anneau en caoutchouc, importé du Danemark, et qui permet l'intercirculation totale entre automotrices accouplées - avec effacement corrélatif des postes de conduite - ces automotrices, au confort intérieur identique aux nouvelles voitures « I 11 », devraient bientôt achever leur phase d'essais et entrer en service commercial. Devraient, écrivons-nous, puisque notre savant correspondant titulaire de la rubrique « *le matériel moteur sous la loupe* » nous décrit par

ailleurs les aléas de la mise en service de ces engins.

Toujours est-il que, dans le dernier numéro de la brochure mise à disposition des voyageurs dans les trains, la SNCB annonçait un planning théorique de mise en service de ces engins. Les premiers exemplaires en service (n° 441 et suivants) sont bicourant (3 kV continu + 25 kV 50 Hz alternatif monophasé) : aussi, la SNCB comptait-elle les engager, dès cet hiver, sur les relations « de voisinage » avec la France, qui absorbent actuellement l'essentiel des prestations des 12 locomotives bicourant série 12 (plus « la » locomotive série 19), attelées à des rames réversibles de voitures M4. Ces locomotives seront les bienvenues pour assurer les trains de fret Belgique - France et ainsi accélérer ce trafic. Dès le début de l'année 1997 donc, les AM 96 auraient dû être engagées sur les relations « L » Mons - Tournai - Lille (en correspondance à Lille avec les TGV vers Paris) et « L » Mons - Aulnoye (qui pallient la disparition du trafic international « classique » Bruxelles - Paris via Quévy). Puis, au fur et à mesure des disponibilités, au printemps 1997 sans doute, la liaison Anvers - Gand - Courtrai - Lille en serait équipée. L'été 1997 verrait ensuite l'équipement de la relation Knokke - Genk à l'aide de ce matériel... On verra sur le terrain...



Les rames réversibles composées d'une locomotive électrique série 12 et de voitures M4 devraient bientôt disparaître de la relation Anvers - Lille au profit des automotrices bicourant tranche 96 (Anvers-Central, 26.10.96, photo R. Marganne)

Rappelons que la mise en service de ce matériel sur le réseau de la SNCB n'est pas une sinécure : vu sa transmission triphasée, tous les circuits de voies des lignes qu'elles emprunteront doivent être impérativement modifiés. De plus, les problèmes décrits par ailleurs ne pourront que différer ce beau calendrier.

❑ Voitures M4 rénovées...

Dans notre numéro 100, nous avons présenté le prototype d'une voiture M4 rénovée de la SNCB : nouvelle livrée bleu/gris clair/rouge type « automotrice Break », fenêtres agrandies aux portières, W-C chimiques, aménagement intérieur revu... mais maintien des banquettes à 5 places de front en 2ème classe.

Un train complet composé de ce « nouveau type » de voitures circule depuis le lundi 25 novembre 1996 au départ d'Anvers (départ 8.19 et 16.19) pour Bruxelles et Charleroi-Sud et retour.

Rappelons que la relation « IC » K Anvers - Bruxelles - Charleroi est assurée par des voitures M4 aux heures de pointe (de plus grande capacité) et par les nouvelles voitures I 11 (nettement plus confortables mais de moindre capacité) aux heures creuses en semaine.

M. Grieten

❑ Quand la SNCB produit elle-même son courant traction...

La SNCB paie chaque année une rondelette facture d'électricité aux producteurs nationaux : ainsi, on cite le chiffre de 3.349.000.000 F pour l'année 1994, soit 4,2 % des charges d'exploitation de la Société. Le courant électrique est facturé à la SNCB environ 1,20 F le kW aux heures « normales », mais aussi moins de 0,80 F durant les heures creuses : ceci explique notamment une des raisons pour lesquelles le gros du trafic des marchandises se fait de nuit à la SNCB. En fait, la facture est autrement plus compliquée : les gros clients, comme la SNCB, sont ceux pour qui les producteurs d'électricité doivent beaucoup investir pour faire face à l'abondante demande des heures de pointe. Dès lors, il paraît normal qu'une redevance supplémentaire leur soit réclamée : pour ce faire, vers 8h30 du matin ou 18 heures probablement, et pendant un quart d'heure, un appareillage de comptage spécial comptabilise tout le courant électrique entrant à la SNCB : à ces moments précis, il serait facturé... (on croit rêver) à 600 F le kW/h.

Dès lors, la question s'est posée de savoir si la SNCB ne ferait pas mieux de produire son énergie électrique elle-même, comme cela se pratique en Suisse ou en Allemagne. Mais il y a le lobby des électriciens...

Pourtant, dès 1990, s'est créé à la SNCB un groupe multidisciplinaire composé de « cadres » des services Transport, Matériel et Infrastructure en vue de s'entendre

pour étudier la meilleure manière de réduire la consommation d'électricité dans les services d'exécution de la SNCB.

Une des décisions de ce groupe fut de faire remorquer certains trains « P » de l'étoile de Bruxelles par des locomotives diesel-électriques excédentaires aux heures où l'énergie électrique est la plus chère.

Une autre conclusion a abouti à la fort discrète construction et à l'inauguration, le 19 octobre 1995, d'un « *centre d'écrétage diesel* » d'une puissance installée de 6MW à Bruxelles-Nord. C'est en fait une « mini centrale électrique », installée juste à côté de la sous-station, et qui consiste en quatre unités génératrices d'égale dimension. Ces quatre groupes sont composés chacun d'un moteur diesel et d'un alternateur accouplés et montés sur un châssis rigide porté par des éléments anti-vibratoires : sans doute s'agit-il de groupes de récupération de locomotives diesel-électriques déclassées, une fois révisés et transformés. Chaque groupe est muni d'un réservoir journalier de 600 litres de gasoil, maintenu automatiquement à niveau par une pompe de transfert, qui puise le combustible dans une réserve, sans doute constituée par un wagon-citerne. Le refroidissement des moteurs diesel est assuré par des ventilateurs chassant l'air frais à travers les radiateurs. L'évacuation des calories vers l'extérieur maintient une température acceptable dans le local. Au point de vue électrique, chaque groupe est pourvu des circuits de contrôle nécessaires pour fonctionner seul. Un tableau de commande central répartit les tâches entre les différents groupes et gère les équipements communs : il détermine quel groupe peut démarrer, synchroniser ou prendre la charge, le niveau de la puissance à produire... Le tout a été conçu de manière à être mis en fonction automatiquement, sans surveillance locale ou présence de personnel d'entretien. Tout cela consomme tout de même pas mal de courant, qui est distribué par un transformateur auxiliaire.

S'il le fallait, cette mini-centrale pourrait donc travailler comme centrale de secours ! En attendant, elle permet à la SNCB de réduire ses frais d'électricité en intervenant à pleine puissance aux moments adéquats, en relais à l'électricité distribuée par les producteurs.

La SNCB songe, paraît-il, à multiplier ce type d'installation sur son réseau. Pourquoi pas... En région liégeoise, à Stockem à l'extrême sud du pays, à Anvers, Gand ou Ostende, ces installations seraient utiles, à l'heure où l'on voit apparaître des machines nouvelles voraces en électricité comme le matériel TGV ou les futures locomotives série 13.

La SNCB ne devrait-elle pas préserver les équipements encore opérationnels des locomotives diesel-électriques qu'elle radie pour préserver l'avenir ? On peut aussi se demander si de tels équipements ne pourraient pas être construits à peu de frais pour électrifier certaines lignes à bas prix dans les pays en voie de développement.

On peut toujours rêver...

d'après H. Scaillet

Répartition du matériel moteur diesel au 11 octobre 1996

Il est grand temps de faire le point sur un parc de locomotives diesel qui s'est largement étiolé avec le temps, et qui a été récemment ventilé selon les besoins propres de la SNCB, mais aussi de son département « Infrastructure », chargé de la maintenance du réseau, et de sa filiale « TUC-Rail », chargée de la construction des lignes nouvelles à grande vitesse en Belgique.

Les tableaux ci-après regroupent, par série de locomotive, l'administration « propriétaire » (SNCB, SNCB-Département Infrastructure, TUC-Rail), l'atelier de traction gestionnaire et les matricules correspondants des locomotives.

Rappelons que les ateliers gestionnaires, désignés ci-après par leur abréviation télégraphique, sont les suivants :

FNBM : Antwerpen-Dam
 FHS : Hasselt
 FKR : Merelbeke (lez-Gand)
 NK : Kinkempois (lez-Liège)
 LNC : Monceau (lez-Charleroi)
 MKM : Stockem (lez-Arlon)
 FSR : Schaerbeek

Quant aux Départements « infrastructure », il sont au nombre de 5 : NW (Nord-Ouest), NE (Nord-Est), SE (Sud-Est), SW (Sud-Ouest) et Centre (Centre).

Locomotives diesel de ligne

ⓑ								TUC-Rail
51					52	53	54	59
FNDM	FHS	FSR	FKR	LNC	MKM	MKM	MKM	LNC
5154	5127	5101	5107	5117	5201	5301	5401	5905
5155	5129	5102	5108	5120	5209	5302	5403	5916
5156	5136	5103	5109	5121	5211	5303	5404+	5917
5157	5138	5104	5110	5123	5212	5304	5407	5926
5158	5141	5105	5111	5126	5213	5305		5936
5159	5142	5114	5112	5131	5214	5306		5939
5160	5143	5122	5113	5135	5215	5307		5941
5162	5144		5115	5139	5216	5308		5946
5163	5145		5116	5140	5217	5309		5947
5164	5152		5118	5146		5311		5950
5166	5179		5124	5147		5312		
5167	5183		5125	5148		5313		
5168	5185		5128	5149		5314		
5170	5189		5130	5150		5315		

(B)								TUC-Rail
51					52	53	54	59
FNDM	FHS	FSR	FKR	LNC	MKM	MKM	MKM	LNC
5171	5192		5132			5316		
5172	5193		5133			5317		
5173			5134			5318		
5174						5319		
5175						5320		
5177								
5178								
5180								
5181								
5182								
5186								
total	total	total	total	total	total	total	total	total
25	16	7	17	14	10	19	4	10
total général série 51 : 79								

(B)		TUC-Rail		Département Infrastructure				
55		55	76	84				
NK	FSR	NK	FSR	NW	NO	SE	SO	CENTR
5503	5501°	5502	7601	8426	8433	8427	8435	8457
5505+	5506°	5504	7602	8429	8442	8428	8439	8458
5508*	5509°	5507	7603	8430	8451	8444	8440	8459
5510+	5511°	5517	7604	8431	8452	8447	8441	8460
5513	5512°	5524	7605	8432	8453	8448	8443	
5515+	5514°	5527	7606	8434	8454		8450	
5518*		5530	7607	8437	8455		8465	
5519+		5532	7608		8456			
5520*		5534	7609					
5521*		5538	7610					
5523+			7611					
5524			7612					
5525			7613					
5526*			7614					
5528*			7615					
5529+			7616					
5531+			7617					
5533*			7618					
5535*			7619					
5536			7620					
5537*			7621					
5540+			7622					

Ⓑ		TUC-Rail		Département Infrastructure				
55		55	76	84				
NK	FSR	NK	FSR	NW	NO	SE	SO	CENTR
5541*			7623					
			7624					
			7625					
total	total	total	total	total	total	total	total	total
23	6	10	25	7	8	5	7	4
total série 55 : 39				total série 84 : 31				

Légende : + = locomotive diesel série 55 équipée d'un alternateur pour le chauffage électrique des rames voyageurs

* = locomotive diesel série 55 équipée d'une chaudière à vapeur pour le chauffage des rames voyageurs

° = locomotive diesel série 55 munie de l'équipement de signalisation embarqué TVM 430 lui permettant de circuler sur les lignes à grande vitesse.



Locomotive diesel de ligne 5501 « TVM » à AC Salzennes le 21.07.96
(photo M. Lebeau)

(B)					TUC-Rail		Département Infrastructure				
62-63					62-63		62-63				
LNC	NK	FHS	FKR	FKR	FHS	LNC	NW	NO	SE	SO	CEN
6213	6210	6207	6201	6301	6246	6205	6203	6312	6215	6275	6242
6214	6227	6238	6202	6304	6251	6250	6300	6330	6287	6286	6266
6217	6260	6240	6204	6306	6255	6254	6303		6289		6273
6218	6263	6245	6206	6307	6283	6257			6309		
6221	6274	6252	6211	6311		6262			6329		
6223	6302	6253	6212	6313		6269					
6224	6319	6261	6216	6315		6305					
6231	6321	6267	6219	6322		6314					
6234	6323	6268	6220	6333		6320					
6241	6324	6279	6222	6391							
6243	6325	6281	6225	6392							
6244	6328	6291	6228	6393							
6248	6331	6294	6229								
6249		6295	6230								
6271		6296	6233								
6277		6297	6235								
6278		6298	6236								
6282		6299	6237								
6284		6317	6247								
6285		6326	6256								
6288			6264								
6290			6292								
			6293								
total	total	total	total	total	total	total	total	total	total	total	total
23	13	20	23	12	4	9	3	2	5	2	3
total général série 62/63: 119											

Locomotives diesel de manoeuvres

(B)									
70	71	73							
FNDM	FNDM	FNDM	FHS	FKR	NK	LNC		MKM	
7001	7101	7376x	7336	7337	7381x	7301	7326	7338	
7002	7102	7377x	7357	7350	7382x	7302	7327	7339	
7003	7103	7378x	7365	7351	7383x	7303	7328	7340	
7004		7379x	7366	7352	7384x	7304	7329	7341	
7005		7380x	7370	7353	7385x	7305	7330	7342	
7006		7386x	7371	7354		7306	7331		
		7387x	7372	7355		7307	7332		

(B)								
70	71	73						
FNDM	FNDM	FNDM	FHS	FKR	NK	LNC		MKM
		7388x	7373	7356		7308	7333	
		7389x	7374	7358		7309	7334	
		7390x	7375	7359		7310	7335	
				7362		7311	7343	
				7363		7312	7344	
				7364		7313	7345	
				7367		7314	7346	
				7368L		7315	7347	
				7369L		7316	7348	
				7391x		7317	7349	
				7392x		7318	7360	
				7393x		7319	7361	
				7394x		7320		
				7395x		7321		
						7322		
						7323		
						7324		
						7325		
total : 6	total : 3	total:10	total:10	total:21	total:5	total : 44		total : 5
total général série 73 : 95								

x = accouplable

L = reste en prêt à LNC

(B)									
74	75	80		82				84	85
FNDM	FNDM	FSR		NK		FKR	FNDM	FNDM	FNDM
7401xs	7501	8001°	8046	8203	8231	8201	8256x	8461	8501
7402m	7502	8002°	8047	8205	8234	8202	8257x	8462	8502
7403xs	7503	8006	8049	8212	8235	8204	8258x	8463	8503
7404m	7504	8007	8050	8213	8237	8206	8259x	8434	8504
7405xs	7505	8008	8051	8215	8238	8207	8260x	8466	8505
7406xm	7506	8009	8052	8216	8239	8208	8261x	8467	8506
7407xs		8011	8053	8217	8240	8209	8262x	8468	8507
7408xs		8012	8055	8218	8245	8210	8263x	8469	8508
7409x		8018	8058	8219	8248	8211	8264x	8470	8509
7410x		8020°	8059	8220	8252	8214	8265x		8510
		8025	8061	8221	8253	8232	8266x		8511
		8027	8062	8222	8254	8233	8267x		8512
		8031	8063	8223	8255	8236	8268x		8513
		8032°	8064	8224		8241	8269x		8514
		8033°	8065	8225		8242	8270x		8515

(B)								
74	75	80		82			84	85
FNDM	FNDM	FSR		NK		FKR	FNDM	FNDM
		8034	8066	8226		8243	8271x	8516
		8035	8067	8227		8244	8272x	8517
		8037	8068	8228		8246	8273x	8518
		8340	8069	8229		8247	8274x	8519
		8045		8230		8249	8275xz	8520
						8250		8521
						8251		8522
								8523
								8524
								8525
tot:10	total: 6	total : 39		total : 33		tot :22	tot :20	tot :9
total série 82 : 75								

*m = locomotive « maître » - s = locomotive « esclave » - x = locomotive accouplable
z = « veau » (locomotive sans poste de conduite) - ° = locomotive équipée d'un
sécheur d'air*



La locomotive de manoeuvres 7361 de Monceau sur la ligne 288 : elle pousse les « cargo-wagons » sur le site du raccordement privé des établissements Dematex à Malonne (photo M. Lebeau, 11.09.96)

Locotracteurs et autorails

(B)							
locotracteurs					autorails		
série 91					série 44		série 45
FKR	FNDM	LNC	NK	MKM	FKR	MKM	MKM
9109	9107	9101	9146	9135	4401	4407	4501
9110	9157	9106	9147	9137	4402	4408	4502
9123		9111	9151	9148	4403	4410	4503
9132		9112	9155	9153	4404		4504
9136		9115	9156	9159	4405		4505
9152		9117	9158		4406		4506
9160		9118					4507
		9126					4508
		9130					4509
		9134					4510
		9138					
		9144					
total : 7	total : 2	total : 12	total : 6	total : 5	total : 6	total : 3	total : 10
total série 91 : 32					total série 44 : 9		



Autorails 4405 et 4402 accouplés sur la ligne 82 Alost - Burst, à l'arrivée au point d'arrêt d'Aalst - Kerrebroek (photo P. Kevers - 06.10.95)

Exploitation SNCB

Nouvelle offre « voyageurs » en 1998

On en sait chaque jour un peu plus sur les contours de cette nouvelle offre, dont nous avons déjà traité dans nos colonnes.

Voici la dernière mouture connue de la nouvelle organisation « voyageurs » qui nous serait offerte au service d'été 1998. Elle est différente - on le constatera sans peine - des épures précédentes que nous avons publiées, notamment parce que la SNCB utilise à nouveau la technique des « trains à tranches multiples ».

Catégories de trains

En 1998, les actuels concepts « IC » et « IR » sont fusionnés, tandis qu'une catégorie « RER » très « politique » apparaît : on relève donc les catégories de trains suivantes :

1. Relations internationales : trains TGV « Thalys » et Eurostar », et trains internationaux classiques
2. Relations inter-cités (Interstedelijke verbindingen) : une seule catégorie regroupera les relations entre grandes villes à grande vitesse et nombre d'arrêts limité et et les relations entre villes moyennes avec des haltes plus nombreuses.
3. Trains locaux (Lokale treindiensten) : relations entre plus petites gares, liaison entre petites gares et les villes ou points de correspondance avec les trains inter-cités.
4. Trains d'heure de pointe (Aanvullende piekuurtreinen)
5. Trains touristiques (Toeristentreinen), circulant en période de vacances pour les déplacements de loisirs.
6. Réseau Express Régional (Gewestelijk Express Net), désignant les trains locaux circulant autour de Bruxelles et les trains d'heure de pointe à parcours limité vers la capitale.

Fréquence et amplitude

L'offre de base sur chaque tronçon comportera un train par heure, sauf pour les tronçons avec très peu de potentiel de clientèle.

La fréquence pourra être augmentée compte tenu du nombre de voyageurs et du potentiel escompté. Il est déjà prévu que la fréquence sera renforcée entre Bruxelles - Gand, Bruxelles - Mons, Bruxelles - Louvain (-Liège), Bruxelles - Malines et La Louvière - Charleroi.

Les relations avec l'aéroport devraient aussi être améliorées lors de la mise en service de la nouvelle station ferroviaire en 1998.

Les différentes relations voyageurs prévues à ce jour

Relations internationales

1. Eurostar : Bruxelles - Londres et au-delà
2. Thalys : Paris - Bruxelles - Amsterdam/Cologne
3. Bruxelles - Francfort
4. Bruxelles - Lille - Paris (et au-delà de Paris via les barreaux d'interconnexion français)
5. trains internationaux classiques

Trains intercités : 27 relations, pour lesquelles toutes les gares d'arrêt sont citées nommément :

1. Bruxelles JNM - Malines - Berchem - Anvers-Central - Roosendaal - - Amsterdam
2. Ostende - Bruges - Gand-St-P. - Bruxelles JMN - Louvain - Liège-Guil - Verviers-Central - (Aachen/Cologne) (Welkenraedt - Eupen). *La desserte de Cologne sera fonction de l'organisation Thalys*
3. Lille - Mouscron - Courtrai ; scindage [tranche 1] Izegem - Roulers - Torhout - Bruges - Ostende ; [tranche 2] Gand-St-P. - Gand Dampoort - Lokeren - St-Nicolas - Berchem - Anvers-Central.
4. Lille - Tournai - Mons - La Louvière-Sud - Charleroi-Sud - Tamines - Namur - Huy - Liège-Guil - Liège-Jonfosse - Liège-Palais - Herstal. *On voit apparaître l'arrêt de Tamines, censé drainer la clientèle de la Basse-Sambre.*
5. [Tranche 1] Knokke - Duinbergen - Heist ; [tranche 2] Blankenberge - regroupement Bruges - Gand-St-Pierre - Bruxelles JMN - Louvain - Aarschot - Diest - Hasselt - Kiewit - Bokrijk - Genk. *Nouvelle relation rapide entre le Limbourg, la région de Diest, Bruxelles et la côte.*
6. Quévy - Genly - Frameries - Mons - Soignies - Braine-le-Comte - Bruxelles JMN - Louvain - Tirlemont - Landen - Wareme - Ans - Liège-Guillemins. *Accélération de la seconde relation rapide Bruxelles - Liège par suppression de l'actuel scindage et regroupement de Landen.*
7. Ostende - Bruges - Gand-St-Pierre - Gand-Dampoort - Lokeren - St-Nicolas - Berchem - Anvers-Central.
8. Bruxelles JMN - Bruxelles-Schuman - Bruxelles-Quartier-Léopold - Ottignies - Gembloux - Namur - Ciney - Marloie - Jemelle - Libramont - Marbehan - Arlon - Luxembourg.
9. Charleroi-Sud - Luttre - Nivelles - Braine-l'Alleud - Bruxelles JMN - Vilvorde - Malines - Berchem - Anvers-Central (*Vilvorde et Braine l'Alleud reçoivent ainsi une relation à la demi-heure avec Bruxelles, tandis que Luttre est préféré à Marchienne-au-Pont.*)
10. Mouscron - Herseaux - Tournai - Leuze - Ath - Enghien - Bruxelles JMN - Schaerbeek (*nouvel arrêt à Enghien, qui reçoit une relation à la demi-heure avec Bruxelles.*)

11. Gand-St-P. - Wetteren - Lede - Alost - Denderleeuw - Bruxelles JMN - Louvain - (Vertrijk) - Tirlemont - (Ezemaal - Neerwinden) - Landen - St-Trond - Hasselt. (*Liaison sans arrêt prolongé à Landen de Hasselt à Bruxelles. Les arrêts entre parenthèses dépendront de l'amplitude des travaux TGV sur la ligne 36.*)
12. Poperinge - Ypres - Comines - Wervicq - Menin - Wevelgem - Bijssegem - Courtrai - Audenarde - Zottegem - Denderleeuw - Bruxelles JMN - Termonde - Zele - Lokeren - Sinaai - Belsele - St-Nicolas. (*Rétablissement d'une relation rapide entre Poperinge et Bruxelles.*)
13. Bruxelles JMN - Bruxelles-Schuman - Ottignies - Gembloux - Namur - scindage [tranche 1] Jambes - Lustin - Godinne - Yvoir - Dinant ; [tranche 2] Andenne - Statte - Huy - Flémalle-Haute - Liège-Guillemins. (*Etablissement d'une relation directe entre Huy et Andenne et Bruxelles.*)
14. Anvers-Central - Berchem - Malines-Nekkerspoel - Malines - Louvain (*Création d'une relation directe rapide entre la métropole et la ville universitaire.*)
15. Essen - Kapellen - Anvers-Central - Berchem - Malines-Nekkerspoel - Malines - Vilvorde - Bruxelles JMN - Braine-l'Alleud - Nivelles - Luttre - Marchienne-au-Pont - Charleroi-Sud - Châtelet - Tamines - Auvélais - Jemeppe-sur-Sambre - Namur. (*Etablissement de liaisons directes entre la Basse-Sambre et Bruxelles d'une part, Essen et Bruxelles d'autre part.*)
16. Nivelles → Bruxelles JMN (service « L ») - Vilvorde - Malines - Malines-Nekkerspoel - St-Katelijne-Waver - Duffel - Kontich - Hove - Mortsel Oude-God - Mortsel D.S. - Berchem - Anvers-Central.
17. Anvers-Central - Berchem - Lier - Heist-op-den-Berg - Aarschot - Langdorp - Testelt - Zichem - Diest - Schulen - Hasselt - Diepenbeek - Bilzen - Tongres - Glons - Liers - Milmort - Herstal - Liège-Palais - Liège-Jonfosse - Liège-Guillemins.
18. [Tranche 1] Grammont - Viane-Moerbeke - Galmaarden - Tollembeek - Herne - Enghien ; [tranche 2] Grammont - Acren - Lessines - Houraing - Papignies - Rebaix - Ath - Silly - Enghien (regroupement) - Hal - Bruxelles JMN → Louvain (service « L »)
19. Anvers-Central - Berchem - Lierre - Herentals - Olen - Geel - Mol - Lommel - Overpelt - Neerpelt (*cette relation pourrait être prolongée jusqu'à Weert.*)
20. Courtrai - Harelbeke - Waregem - Deinze - De Pinte - Gand-St-Pierre - Wetteren - Termonde - Malines.
21. Manage → Bruxelles JMN (service « L ») - Malines - Malines-Nekkerspoel - Lierre - Herentals - Tielen - Turnhout. (*Meilleure relation du nord de la Campine avec Bruxelles*)
22. Gand-St-Pierre → Alost (relation « L ») - Erembodegem - Denderleeuw - Liedekereke - Bruxelles JMN - Bruxelles aéroport.
23. La Panne - Coxyde - Furnes - Dixmude - Kortemark - Lichtervelde - Tielt - Deinze - De pinte - Gand-St-Pierre - Bruxelles JMN - Bruxelles aéroport.
24. Quiévrain - Thulin - Hainin - Boussu - Saint-Ghislain - Quaregnon - Jemappes - Mons - Jurbise - Soignies - Braine-le-Comte - hal - Bruxelles JMN - Bruxelles aéroport. (*Deuxième liaison par heure entre Mons et Bruxelles.*)
25. Tournai - Antoing - Péruwelz - Blaton - St-Ghislain - Quaregnon - Jemappes - Mons - Nimy - Obourg - Havré - Thieu - Braquegnies - La Louvière-Sud - Marchienne-au-Pont - Charleroi-Sud.

26. Binche - Leval - La Louvière-Sud - La Louvière-Centre - Ecaussinnes - Braine-le-Comte - Tubize - Hal - Bruxelles JMN - Bruxelles-Schuman - Bruxelles-Quartier-Léopold - Etterbeek - Boitsfort - La Hulpe - Genval - Rixensart - Ottignies - Louvain-la-Neuve.

27. Liège-Guil. - Angleur - Poulseur - Rivage - Aywaille - Coö - Trois-Ponts - Vielsalm - Gouvy - Troisvierges - ... - Luxembourg.

Trains locaux

Un train par heure, sauf sur les relations marquées (*) où une fréquence plus basse sera étudiée.

De	via	A
Gand-St-P.		Bruges
Zeebruges	Bruges	Courtrai
Gand-St-P.	Gand-Dampoort	Eeklo
Gand-St-P.	Termonde	Malines
Courtrai		Audenarde (*)
Audenarde	Bruxelles	Termonde
Renaix	Gand-St-P.	Grammont
Alost	Denderleeuw	Grammont
Bruxelles-Midi	Jette	Alost
Braine l'Alleud	Jette - Schuman	Alost
Anvers-C.	Boom	Puurs
Anvers-C.		St-Nicolas
Anvers-C.		Essen
Anvers-C.	Aarschot	Louvain
(Anvers)	Lierre	Herentals
Mol		Hasselt (*)
St-Nicolas	Malines	Anvers-C.
Bruxelles-Midi	Malines	Anvers-C.
Hal	Vilvorde (via ligne 26)	Malines
Hal	(via ligne 26)	Vilvorde
Soignies		Mons
Ath	Jurbise	Mons
Charleroi-Sud	Piéton	La Louvière-Sud
Charleroi-Sud	Manage	La Louvière-Centre
Charleroi-Sud	Ottignies	Wavre
Charleroi-Sud	Walcourt	Couvin
Charleroi-Sud	Erquelinnes	Jeumont
Liège-Guillemins		Wareme
Liège-Guillemins	Visé	Maastricht
Liège-Guillemins		Verviers-Central
Gerenstère-Spa	Pepinster	Welkenraedt
Liège-Guillemins	Rivage	Jemelle (*)
Liège-Guillemins		Namur
Namur		Ciney

De	via	A
Ciney	Bertrix	Libramont (*)
Libramont		Arlon (*)
Libramont		Bertrix (*)
Dinant		Virton (*)
Charleroi-Sud		Namur
Ottignies	Wavre - Ottignies	Namur
Ottignies		Louvain-la-Neuve
Louvain		Louvain-la-Neuve
Bruxelles-Midi		Louvain-la-Neuve

Trains « P » d'heure de pointe

Les lignes Alost - Burst et Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre restent intégrées à ce concept.

Les futures relations avec Cologne

Le 28 septembre 1997, des rames TGV Thalys quadritension seront mises en service sur l'axe Paris - Bruxelles - Liège - Cologne. L'occasion se présente ainsi, pour la SNCB, de repenser les relations Paris - Cologne (Thalys) et Ostende - Cologne (trains EC et IC B).

Voici comment le nouveau service pourrait se présenter selon le calendrier de livraison des rames Thalys et la mise à disposition de sections de lignes nouvelles en Belgique.

Période 29.09.97 - 24.01.98

Quatre trains EC seraient supprimés et quatre TGV Thalys créés entre Paris et Cologne via Bruxelles. L'actuel train « EC » Memling (rame DB) et 6 ou 7 trains IC « B » Ostende - Cologne (voitures SNCB I 10) seraient maintenus.

Les horaires seraient les suivants : ils tiennent compte d'une détente de 7 minutes entre Bruxelles et la frontière, compte tenu des grands travaux TGV à y réaliser.

N° train	Ostende	Paris-Nord	Bruxelles-Midi	Liège-Guil.	Verviers-Central	Aachen Hbf	Köln Hbf
IC 411	5:32		6:47	8:00	8:20	8:43	9:42
Thalys			8:25	9:34		10:11	10:59
IC 415	7:34		8:47	10:00	10:20	10:43	11:42
Thalys		8:19	10:25	11:34		12:11	12:59
IC 419	9:34		10:47	12:00	12:20	12:43	13:42
IC 423	11:34		12:47	14:00	14:20	14:43	15:42

N° train	Ostende	Paris-Nord	Bruxelles-Midi	Liège-Guil.	Verviers-Central	Aachen Hbf	Köln Hbf
Thalys IC 427 241 EC 35	13:34	12:22	14:25 14:47 15:55 16:54	15:34 16:00 17:03 18:03		16:11 16:43 17:48 18:45	16:59 17:42 Moskwa Dortmund
Thalys 233	17:34	16:22	18:25 18:47	19:34 20:00	20:20	20:11 20:43	20:59 Köbenhavn
EN 225 IC 439 243 1239	19:34	21:01 23:16	19:23 21:47	20:34 22:00 00:48 04:05	20:54 22:20 01:07 04:25	21:18 22:43 01:30 04:48	Wien 23:38 Berlin Dortmund

Période 25.01.98 - 30.05.98

Le nombre de TGV Thalys créés entre Paris, Bruxelles et Cologne passerait de quatre à sept, afin de réaliser, en journée, une relation toutes les deux heures. Le train « EC » Memling serait maintenu, et trois trains IC « B » Ostende - Cologne.

N° train	Ostende	Paris-Nord	Bruxelles-Midi	Liège-Guil.	Verviers-Central	Aachen Hbf	Köln Hbf
IC 411	5:32		6:47	8:00	8:20	8:43	9:42
Thalys		6:55	8:25	9:34		10:11	10:59
IC 415	7:34		8:47	10:00	10:20	10:43	11:42
Thalys		8:55	10:25	11:34		12:11	12:59
Thalys		10:55	12:25	13:34		14:11	14:59
Thalys		12:55	14:25	15:34		16:11	16:59
IC 427 241	13:34		14:47 15:55	16:00 17:03	16:20 17:23	16:43 17:48	17:42 Moskwa
Thalys		14:55	16:25	17:34		18:11	18:59
EC 35	15:40		16:54	18:03	18:23	18:45	Dortmund
Thalys 233	17:34	16:55	18:25 18:47	19:34 20:00	20:20	20:11 20:43	20:59 Köbenhavn
EN 225			19:23	20:34	20:54	21:18	Wien
Thalys		18:55	20:25	21:34		22:11	22:59
243		21:01		00:48	01:07	01:30	Berlin
1239		23:16		04:05	04:25	04:48	Dortmund

Période 31.05.98 - 26.09.98

Dans cette période, on tient compte, en service intérieur, de la nouvelle offre voyageurs actuellement en préparation, et qui entraînera un grand chambardement des horaires cadencés. Outre les 7 TGV Thalys, l'EC Memling et les trois IC B, on conservera le train EN vers Munich et Vienne, avec suppression corrélative sur parcours belge du « Nord Express » et de l'Ost-West-Express. Les horaires pourraient ressembler à ceci :

N° train	Ostende	Paris-Nord	Bruxelles-Midi	Liège-Guil.	Verviers-Central	Aachen Hbf	Köln Hbf
IC 411	5:43		6:56	8:15	8:35	8:59	9:50
Thalys		6:55	8:25	9:32		10:11	10:59
IC 415	7:43		8:56	10:15	10:35	10:59	11:50
Thalys		8:55	10:25	11:32		12:11	12:59
Thalys		10:55	12:25	13:32		14:11	14:59
Thalys		12:55	14:25	15:32		16:11	16:59
IC 427	13:43		14:56	16:15	16:35	16:59	17:50
241			15:55	17:03	17:23	17:48	Moskwa
Thalys		14:55	16:25	17:32		18:11	18:59
EC 35	16:14		17:22	18:34	18:54	19:15	Köln ?
Thalys		16:55	18:25	19:32		20:11	20:59
233	17:43		18:56	20:15	20:35	20:59	Köbenha ven
EN 225	18:07-été		19:23	20:34	20:54	21:18	Wien
Thalys		18:55	20:25	21:32		22:11	22:59
243		21:01		00:48	01:07	01:30	Berlin
1239		23:16		04:05	04:25	04:48	Dortmun d

A propos du logiciel AriGate de la SNCB

Le logiciel AriGate est fourni avec AriDisk, le programme d'information sur les horaires, tarifs et excursions de la SNCB pour ordinateur personnel. Théoriquement, il permet d'avoir des informations en temps réel sur ce qui se passe sur le réseau : modifications d'horaires, promotions, trains supplémentaires...

En ce jour de grève du 28 octobre dernier, notre membre F. D. s'est dit qu'il était intéressant de voir quelle serait l'information distillée par ce service. La réponse est aussi simple que brève : « RIEN ». Pas un mot, pas une ligne ! Vu la lourdeur de la « machine SNCB », cela n'étonnera personne, mais on aurait pu espérer qu'à l'occasion de la mise en place d'un tel service, un minimum de dynamisme traverse l'administration ferroviaire.

D'autre part, et cela a paru scandaleux à notre membre de la part d'un service public, le service AriGate est accessible via un numéro téléphonique « 901 » facturé 6F05... les 30 secondes ! Diffuser l'information au prix classique d'une communication ou gratuitement via « Internet » aurait paru plus efficace et plus fidèle au principe de l'accès aux services publics pour tous...

DOSSIER

Une curiosité ferroviaire ...

Un dépassement total pour le visiteur « continental » ...

Les gares de Londres

Pour les amateurs ferroviaires que nous sommes, le TGV Eurostar, qui comporte des rames « belges », et qui relie Bruxelles à Londres, est un prétexte à une visite détaillée des gares de LONDRES.

La première impression qui vient à l'esprit du « visiteur continental », c'est un incontestable retour au siècle passé : la plupart de ces gares sont, à la fois, curieuses et déroutantes; leur architecture est, incontestablement, d'époque victorienne, c'est-à-dire, grandiose; la Reine Victoria (1819-1901) ayant marqué la grandeur de LONDRES comme Léopold II le fit pour Bruxelles; et, à cette époque, construire une gare se faisait avec autant de prestige que s'il s'était agi d'une cathédrale ou d'un palais !

Je vous propose donc une visite ferroviaire de LONDRES : elle en vaut la peine car, non seulement les gares sont intéressantes, mais le matériel ferroviaire qui y circule est typique de l'Angleterre et très différent de celui du « Continent ». Mais, pour ne pas être fastidieux, je ne vous décrirai pas les 15 gares de la ville, même si elle valent toutes une visite, mais je me limiterai aux « musts » incontestables que sont WATERLOO, PADDINGTON, SAINT-PANCRAS et VICTORIA.

WATERLOO

A tout seigneur, tout honneur, notre bel Eurostar nous dépose à « WATERLOO International Terminal » (WIT) : c'est, naturellement, la gare la plus récente et la plus moderne de LONDRES : immense voile de cristal, en courbe légère, WIT est réservé aux seuls Eurostar; arrivé dans le hall de la gare, levez les yeux au ciel : vous êtes dans un grand aquarium marin, de superbes poissons géants, en aluminium, suspendus au plafond, animés de mouvements doux, naturels et gracieux, nagent au dessus de vous, ceci pour bien vous rappeler que vous venez de traverser le tunnel sous la Manche !



Le côté sud de Waterloo WIT : 3 Eurostars attendent le départ pour Bruxelles et Paris (photo M. Lebeau - 14.12.94)

Si vous sortez directement de WIT, vous êtes réellement à LONDRES : des dizaines de taxis londoniens défilent devant vous, prêts à vous prendre en charge ! Mais, prenez plutôt l'autre sortie, celle vers « **WATERLOO Station** ». Cette gare de 1848-1922, est la gare classique des trains anglais et possède un hall prestigieux : vous retrouvez là, tous les trains électriques vers le sud-ouest (Portsmouth-Southampton-Weymouth-Wimbledon); ici, pas de caténaires, mais le troisième rail au sol.

Mais, le summum à Waterloo, c'est la troisième gare, la toute petite gare de « **Waterloo East** » : petite gare de passage à quatre voies sur la liaison sud-est (Ramsgate-Douvres-Hastings-Brighton); on y accède par de longues passerelles fermées et aériennes, au départ du centre du hall de Waterloo-Station; ici, c'est un régal pour le ferrovophile, car, vous êtes dans l'Angleterre provinciale des années 50, à deux pas du Waterloo-WIT de l'an 2000 ! Le contraste est époustouflant : superbes auvents à colonnes de fonte pour accueillir les très modernes automotrices électriques à 3^{ème} rail CHILTERN 92. Un sujet « contrasté » idéal pour la photographie !

PADDINGTON (1838-1854)

Surnommé, autrefois, « le temple d'Isambard Kingdom Brunel », du nom de l'auteur-dessinateur-ingénieur de la GRANDE VERRIERE de style néo-mauresque.

Cette verrière, qui est la grande curiosité de PADDINGTON, est composée de trois grandes travées longitudinales couvrant les quais. Ces trois nefs sont coupées, perpendiculairement, par deux transepts; le point le plus haut de la verrière se situe à 16,5 m au dessus des quais. Le quai n° 1 par lequel on pénètre dans la gare, vaut, à lui seul, un arrêt, en raison du monument aux cheminots morts en guerres, de la salle d'attente royale et de la très belle horloge.



Les grandes et majestueuses verrières de Paddington, avec, à l'avant-plan, un train régional constitué d'une moderne automotrice *Chiltern Turbo Diesel* (photo M. Lebeau - 14.12.94)

PADDINGTON possède plus d'une curiosité : en plus de la verrière, il faut remarquer la rampe spéciale qui permet aux taxis londoniens d'accéder à un quai spécial leur réservé, au beau milieu des trains, bel exemple de la complémentarité du transport en Angleterre !

Enfin, sur le plan purement ferroviaire, PADDINGTON vaut la visite car on y rencontre les fameux HST (TGV) DIESEL : ces rames qui datent de 1976 à 1982, sont composées de deux motrices diesel, encadrant huit voitures, et assurent un service cadencé à la demi-heure, à 200 km/h, de Londres à Bath, Bristol, Cardiff et Newport. Il faut assister à un départ d'HST, tant pour son panache ... de fumée diesel, que pour le bruit merveilleux que font les turbines de ses motrices.

Car, PADDINGTON est une gare totalement diesel et on y rencontre, aussi, les très belles AM diesels modernes « CHILTERN TURBO DIESEL » qui assurent les trains régionaux.

Enfin, faut-il signaler que Paddington fut l'enseigne du Great Western Railway créé, à l'origine, en voie de 2,13 m, dans le but de relier Londres à l'ouest de l'Angleterre : le bâtiment de façade de Paddington est, d'ailleurs, un superbe hôtel, le « Great Western ».

SAINT-PANCRAS

C'est une superbe gare que nombre de touristes non avertis confondent avec une cathédrale ! Il faut dire que son architecture est plus proche d'un édifice religieux que d'une gare, mais quelle beauté que ce gothique moderne !



**Saint-Pancras : deux HST prêts au départ pour Nottingham et Sheffield
(photo M. Lebeau - 17.01.95)**

Le bâtiment de façade ressemble à un édifice religieux néo-gothique, avec des éléments néo-byzantins; autrefois, hôtel « Midland Great Hôtel », ce bâtiment de façade a servi de bureaux à British Rail; à l'arrière, c'est une gare à gigantesque verrière, à six voies à quai (206 m de long, 72 m de portée, 30 m de hauteur).

Cette gare est fort peu utilisée, actuellement, mais nous intéresse, « nous, continentaux » : elle est en profonde restauration et modernisation, car, vers 2002-

2005, elle sera devenue « la gare EUROSTAR », dès que sera construite la ligne nouvelle à grande vitesse (LGV) qui contournera la ville, en venant du tunnel sous la Manche, par le nord-est; y arriveront les TGV EUROSTAR venant de Bruxelles et Paris et en partiront les rames NOL (North of London) vers le Nord de l'Angleterre.

SAINT-PANCRAS, au début du siècle prochain, offrira donc le contraste d'une belle architecture 1900 et de trains de l'an 2000 !

VICTORIA (1860)

dite aussi « la gare au bout des bateaux » !

C'était, jusqu'à l'arrivée d'Eurostar à Waterloo-WIT, la gare la plus fréquentée par les « Continentaux » : y arrivent, en effet, les trains de correspondance des bateaux des ports de Douvres-Folkestone et Newhaven.

Il s'agit, en fait, de deux gares accolées :

- les voies 1-9 de l'ex-London Chatham and Dover Railway (LCDR) et
 - les voies 10-14 de l'ex-London Brighton and South Coast Railway (LBSCR);
- de plus, le Great Western Railway y avait aussi sa voie de 2,13 m;

C'est une gare « électrique », sans caténaires, à 3^{ième} rail 750 volts : on y voit encore de nombreuses rames à portières (une portière par compartiment) datant de 1951 à 1963, mais au confort très anglais et cosy ! Ces matériels font place, peu à peu, aux très modernes « Networkers » des séries 465 et 466.

Grande curiosité ferroviaire de VICTORIA : le GATWICK EXPRESS qui, toutes les 15 minutes, dessert l'aéroport de GATWICK, à 40 km au sud de Londres. Ces rames réversibles sont formées d'une locomotive électro-diesel de la classe 73 (c'est une machine électrique alimentée par 3^{ième} rail mais comportant, aussi, un moteur diesel de 450 kW) et de voitures Mark III, à air conditionné, datant des années 1975 avec une rénovation en 1983, ainsi que d'un fourgon-pilote réalisé au départ de caisses d'anciennes AM.

Ce GATWICK EXPRESS qui est en passe d'être « privatisé » changerait alors sa fréquence : de 15 minutes, il passerait à un départ toutes les ... 60 minutes (privatisation ... privatisation ...).

Enfin, en quittant VICTORIA Station, n'oubliez pas vous retourner et d'admirer sa façade : elle, aussi, en vaut la peine, et il est amusant d'y lire les « destinations » au départ de cette gare; elles sont inscrites sur un bandeau qui souligne toute la façade, et, parmi elles, en bonne place, vous y lirez « OSTEND » !



**Victoria Station : le « Gatwick Express » et sa curieuse locomotive « Class 93 »
à destination de l'aéroport de Gatwick (à 40 km de Londres)
(photo M. Lebeau - 04.04.95)**

C'était donc les « must » des gares de LONDRES, mais les neuf autres gares de cette belle ville valent, elles aussi, une visite et, personnellement, le « tour complet » que j'en ai fait m'a laissé une très grande impression de « merveilleux » et de « dépaysement ». Je vous les cite, pour votre information, en y indiquant ce qui les caractérise : et en circulant dans Londres, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre ...

CHARING CROSS (1864) : se trouve, de l'autre côté de la Tamise, face à Waterloo-Station, et, en fait, est installée sur le pont de la Tamise.

BLACKFRIARS (1886) : ses quais s'avancent jusque sur le beau pont du même nom, sur la Tamise; y passe le « THAMESLINK », sorte de RER; et sur la rive droite, en face, on peut admirer un monument constitué des armoiries prestigieuses du LCDR (London Chatham and Dover Railway).

LONDON BRIDGE (1836-1902) à la fois gare terminus et de passage, les voies y sont implantées sur des viaducs en briques en courbe de très faible rayon.

CANNON STREET (1866) : fut construite, en fait, pour servir d'annexe à la gare de Charing Cross : fut bombardée en 40-45 ; reconstruite, elle a perdu beaucoup de son originalité et de son style d'origine.

FENCHURCH STREET (1841) : se trouve implantée au coeur de la « City »; c'est une très belle façade, sur une élégante placette, mais, malheureusement, est un peu écrasée par les nombreux buildings qui l'entourent.

LIVERPOOL STREET (1874) : cette gare vient d'être l'objet d'une profonde, mais très fine restauration qui, met merveilleusement en valeur, tant le bâtiment principal que sa verrière de toute beauté.

EUSTON (1837) : fut démolie en 1961 et remplacée par un bâtiment très ordinaire qui ressemble plus à un aéroport sans âme qu'à une gare; les quais ne sont pas visibles du hall, et ne sont accessibles que si un train s'y trouve en partance.

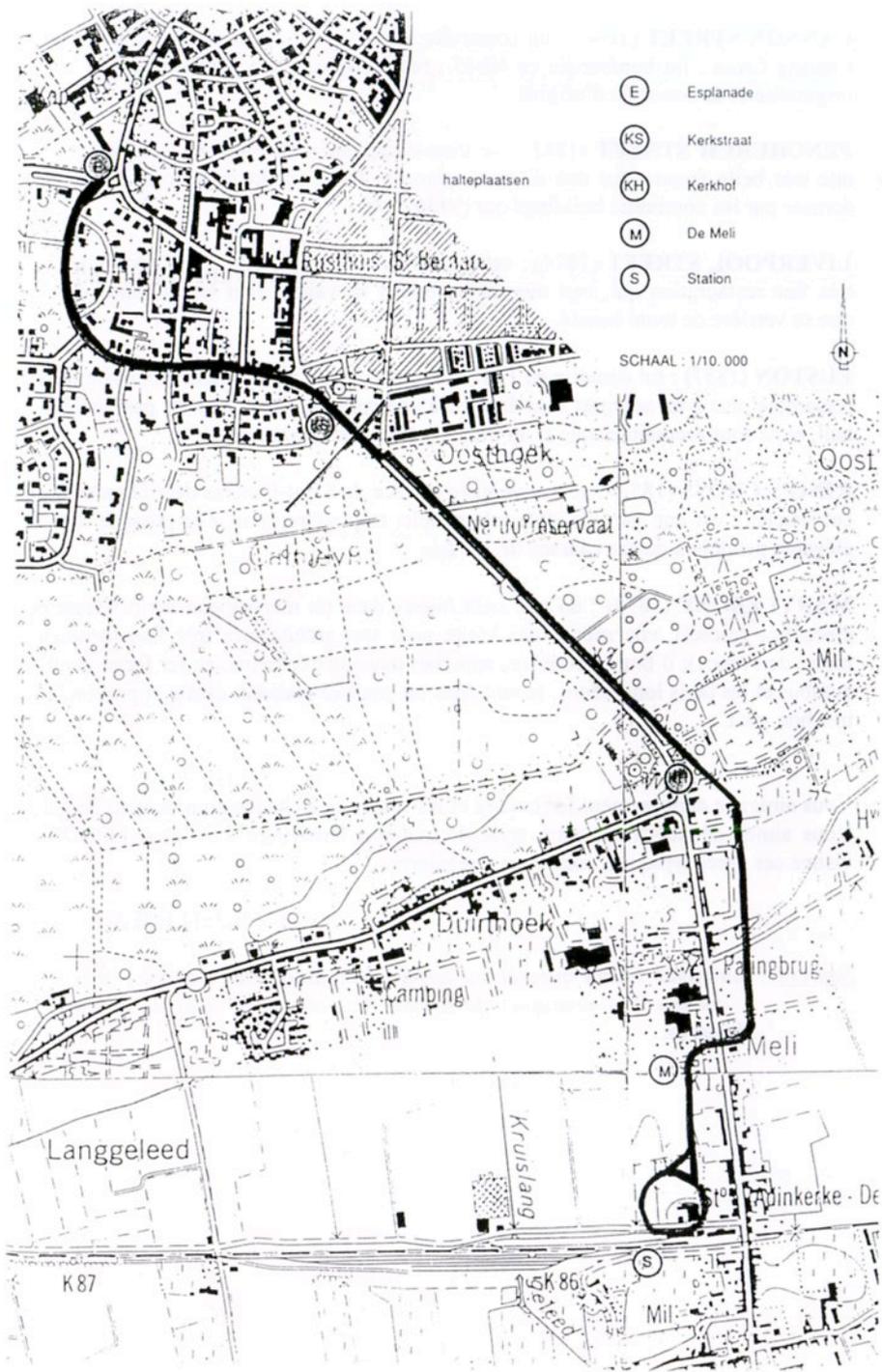
KING'S CROSS (1852) : se trouve juste en face de Saint-Pancras décrite en début de cet article; c'est une gare de style très simple, trop sobre, mais elle possède une très élégante pendule à quatre cadrans de 1852.

MARYLEBONE (1899) : un réel petit bijoux dans un merveilleux écrin ! Gare non électrifiée (diesel), elle mérite une visite pour son architecture très fine (briques et pierre de France); il faut admirer ses superbes auvents extérieurs, en fer forgé, pour les autobus et les taxis londoniens, le tout dans un quartier plaisant, calme et provincial de très bon goût.

Vous aimez le dépaysement ferroviaire et les surprises à chaque coin de quai de gare ? Vous aimez découvrir un autre style de matériel ferroviaire ? Allez à LONDRES, visitez ces gares typiques, vous vous y régalez.

Michel LEBEAU

Sources : ouvrages touristiques et ou ferroviaires divers sur Londres, y compris documents touristiques de British Rail et des services de tourisme de Londres.



Transports urbains

Transports urbains : faisons bouger le monde, qu'ils disent...

Chez De Lijn

□ Prolongement de la ligne de tram de la Côte de La Panne (Esplanade) à la gare SNCB d'Adinkerke - De Panne

Les travaux de prolongement de la ligne de tram bien connue, qui dessert toutes les stations balnéaires belges, de son terminus actuel de La Panne vers la gare SNCB de De Panne ont commencé depuis le 15 avril 1996. Les travaux de pose des voies et de montage de la ligne aérienne, eux, commenceront début 1997. La date de mise en service du tronçon nouveau n'est pas encore connue avec précision.

Le plan ci-contre donne une idée du tracé retenu. Le nouveau tracé, intégralement à double voie et en grande partie en site propre, quittera l'Esplanade de De Panne par la Westhoeklaan et la Kerkstraat jusqu'à approximativement au rond-point de la De Pannelaan. A cet endroit, il effectuera un virage à gauche pour réaliser hors chaussée un long « crochet » qui la ramènera perpendiculairement à la route qu'il traversera au niveau du parc d'attraction « Meli » pour se diriger dans les dépendances de la gare SNCB de De Panne où une boucle sera construite : le terminus devrait être aménagé pour réaliser une correspondance « quai à quai » entre les trains de la SNCB et le tram du Littoral.

Pour l'exploitation de ce prolongement, De Lijn estime ne pas avoir besoin de matériel supplémentaire, vu que le temps de parcours estimé sur le nouveau tronçon entre la gare SNCB de La Panne et le terminus actuel de l'Esplanade est de 7 minutes. Pour la traversée de La Panne proprement dite, De Lijn fait remarquer que celle-ci a été rénovée en 1991 et 1992 dans le cadre du renouvellement de l'égouttage et du revêtement de la voirie. A l'Esplanade, le terminus actuel sera reconstruit en forme de triangle.

Nous remercions Monsieur Hugo Van Wesemael, Directeur Général de De Lijn, des informations qu'il nous a transmises et qui ont servi de base à la rédaction de cette note.

□ Commande de nouveau matériel pour le réseau urbain d'Anvers et de Gand

De Lijn a choisi le fournisseur des 45 nouveaux trams prévus pour étoffer le parc des réseaux de Gand et Anvers. C'est le groupe *Siemens Verkehrstechnik* qui a emporté le marché (Siemens pour l'équipement électrique, Düwag pour les bogies et ADTranz pour la motorisation). En fait, le modèle choisi est en quelque sorte un

« standard allemand », qui circule déjà notamment à Dresde. La commande portera sur 31 motrices unidirectionnelles pour Anvers et 14 bidirectionnelles pour Gand : un matériel à 5 caisses, pour une longueur totale de 30 mètres environ, et une capacité de 270 voyageurs. Neuf trams seront livrés en 1998, et neuf autres chacune des années suivantes, pour arriver au nombre total de 45.

Au TEC

□ Au TEC - Charleroi

Le 30 août 1996, la section de préméto Waterloo - Parc, comportant les nouvelles stations de Janson et Parc, a été inaugurée et ouverte au trafic. Les stations inaugurées donnent un accès plus aisé à l'est de la ville et notamment au Palais de Justice et à une série d'établissements scolaires et d'hôpitaux installés dans le quartier.

Cette mise en service met un terme, provisoire peut-être, aux travaux de la boucle initialement prévue entre Charleroi-Sud, La Villette, Beaux-Arts, Waterloo, Parc et Charleroi-Sud, dont seule la dernière section n'est actuellement pas construite. Si on examine les lieux, une trémie pourrait être construite assez aisément, à la sortie de la station « Parc » pour amener les trams à la surface, d'où ils pourraient continuer au niveau du boulevard Tirou et arriver en gare SNCB de Charleroi Sud : cette hypothèse doit néanmoins faire l'objet d'une étude de faisabilité...

Rappelons que dans sa configuration initiale, établie au début des années septante, le pré-méto de Charleroi avait été conçu avec une boucle centrale et non moins de huit antennes. De ces huit antennes, seules deux sont actuellement en service, celle d'Anderlues, et celle de Gilly. Pour cette dernière, un budget de 600 millions est indispensable afin de la prolonger de Gilly, terminus actuel, jusqu'à Soleilmont par Marabout et Sart-Culpart. Pour la troisième antenne, celle de Gosselies, voie, ligne aérienne et autres équipements de base existent, mais il faudra compter un investissement complémentaire de 300 millions afin de la mettre en service. La quatrième antenne, celle de Montignies, « techniquement exploitable » sur une bonne partie de sa longueur (voies et stations sont prêtes jusqu'à « Centenaire » au moins), est actuellement laissée à l'abandon faute des 450 millions nécessaires à son parachèvement. La réalisation des quatre autres antennes prévues dans le plan initial (vers Courcelles à l'est, Ransart au nord, Mont-Sur-Marchienne et Couillet au sud) est abandonnée.

Par ailleurs, le terminus de la gare du Sud à Charleroi a subi une nouvelle fois de profonds remaniements.

- 01.09.95 : voie de garage G6 supprimée ;
- 20.11.95 : idem pour la G5 ;
- 15.03.96 : exploitation en tiroir. Toutes les voies situées du côté du tri postal sont mises hors service. Seules, 60 mètres de la voie située devant le bâtiment de gare SNCB sont conservées au titre de garage ;



TEC
Charleroi

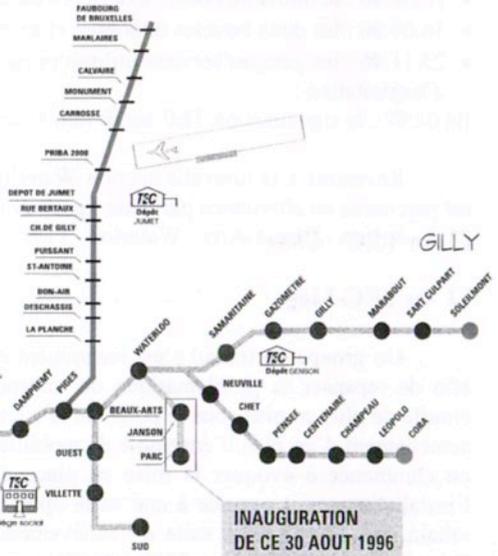
- EN EXPLOITATION
- A PARACHEVER
- TERRAIN ET EXPLOITABLE
- EN ETUDE
- +— EN VOIRIE
- STATION M.L.C.

ANDERLUES



FONTAINE
LEVEQUE

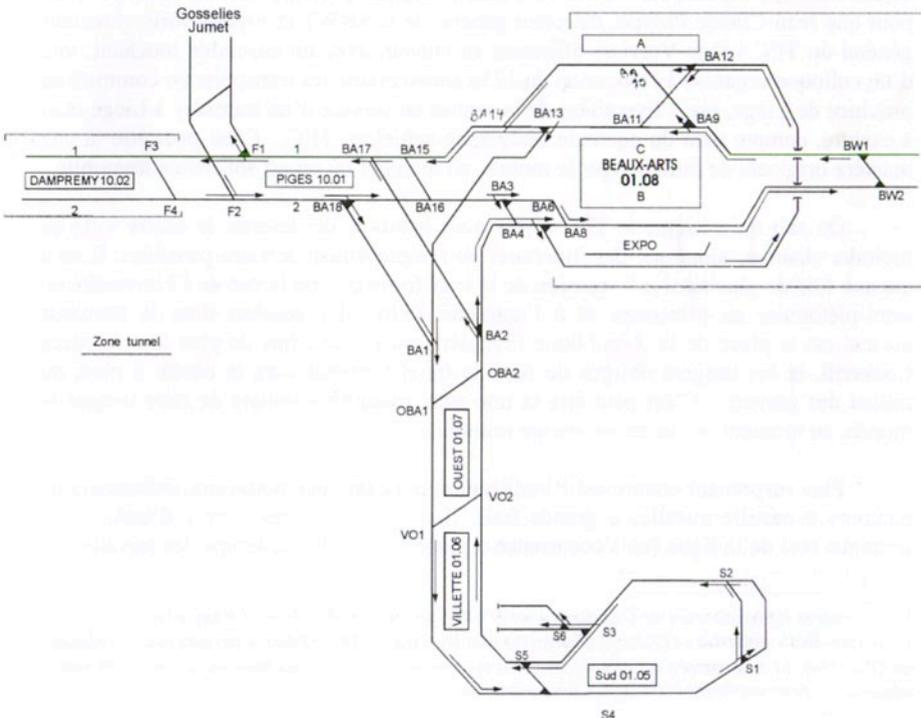
Gosselies



GILLY

INAUGURATION
DE CE 30 AOUT 1996

CHARLEROI



- 17.06.96 : ce garage provisoire est supprimé ;
 - 20.08.96 : la nouvelle boucle extérieure est en service sans signalisation ;
 - 16.09.96 : les deux boucles intérieure et extérieure sont opérationnelles ;
 - 25.11.96 : les garages seraient utilisables mais donnent lieu à trop de difficultés d'exploitation ;
- fin 02.97 : la signalisation TEC serait remise en service.

Revenons à la nouvelle section Waterloo - Parc : depuis son inauguration, elle est parcourue en alternance par deux lignes de tram : le 55 Gilly - Waterloo - Parc et le 88 Anderlues - Beaux-Arts - Waterloo - Parc¹¹. H.A.

□ Au TEC-Liège

Un groupe de travail s'est récemment constitué au sein du Conseil Communal afin de repenser la problématique du transport en commun à Liège, une ville qui étouffe de plus en plus sous le poids de la circulation individuelle et qui est dépourvue actuellement d'un plan d'ensemble de mobilité. Dans les différents groupes politiques, on commence à évoquer la mise en place d'une ligne de tramway moderne, dont l'installation serait couplée à une vaste opération de rénovation et de réaménagement urbain, qui devrait faire suite à l'achèvement des interminables travaux de la place Saint-Lambert, à l'horizon 2000 : les élus se baseraient sur les opérations du même genre qui ont été réalisées à l'étranger, et notamment en France avec l'installation d'un réseau tramway moderne à Nantes ou à Strasbourg par exemple. Il n'en fallut pas plus pour que Jean-Claude Phlypo, directeur général de la SRWT et Freddy Joris, directeur général du TEC Liège-Verviers affirment en chœur, avec un ensemble touchant, lors d'un colloque organisé à l'occasion du 125^e anniversaire des transports en commun en province de Liège, que l'hypothèse de la remise en service d'un tramway à Liège était à exclure, compte tenu du contexte budgétaire actuel du TEC... C'est peut-être là une manière originale de faire bouger le monde, au moment où on est soi-même immobile.

On sait qu'à Liège, le TEC a pris pour habitude de désertier le centre ville au moindre chantier, alors que des itinéraires de remplacement seraient possibles. Il en a été une fois de plus ainsi à l'occasion de la transformation de la rue de l'Université en semi-piétonnier au printemps et à l'automne 1996 : les autobus dont le terminus normal est la place de la République Française ont été une fois de plus limités place Cockerill, et les usagers obligés de faire le trajet terminal vers le centre à pied, au milieu des gravats... C'est peut-être là une autre manière originale de faire bouger le monde, au moment où on est soi-même immobile.

Plus surprenant encore est l'inutilisation adéquate des nouveaux indicateurs de parcours à pastille installés à grands frais. Bien qu'il soit très simple d'indiquer le terminus réel de la ligne (en l'occurrence « place Cockerill ») le temps des travaux, les

¹¹ - les autres lignes de tram de Charleroi sont le 54 Charleroi - Sud - Gilly (4,8 km) et le 89 Charleroi-Sud - Anderlues (17,1 km). Sur les 54 motrices type 6100 prévues d'origine pour le réseau de Charleroi, 51 sont encore à l'effectif, mais 33 seulement sont en état de marche. 21 motrices sont nécessaires pour exploiter les 4 lignes fonctionnelles.

autobus continuaient à porter l'indication « Théâtre » (quand les chauffeurs pensaient à modifier la destination au terminus par ailleurs... Ce type de démarche n'est vraiment pas de nature à favoriser la compréhension du public, et est une singulière manière de rendre un service (au) public.

Des exemples fourmillent pour l'utilisation inadéquate de ces indicateurs à pastille : ainsi, au centre ville, trois groupes de lignes partent avec l'indication « Pont de Seraing » : les 2/3, 27 et 53. Malheur au voyageur qui ne connaît pas le réseau : le 53 fait un immense tour par le nord de l'agglomération liégeoise (Grâce-Berleur, Hollogne-aux-Pierres) avant d'arriver au Pont de Seraing. A la STIB (Bruxelles), les indicateurs à pastilles émettent des indications mobiles du genre « Pont de Seraing » « via Saint-Gilles ». Cette suggestion sera-t-elle entendue au TEC-Liège ?

Les Touristiques

Festival du tramway dans la région de Charleroi le 17/08/1996.

Le voyage que le GTF asbl avait organisé à cette occasion s'est déroulé sous une météo pleine de soleil, a débuté, à Charleroi, par un exposé sur le centre de dispatching du métro léger et par une projection d'un clip commercial vidéo TEC CHARLEROI.

Les participants ont ensuite pris place, à la station VILLETTE, dans une rame de deux motrices en UM qui a parcouru l'entièreté du réseau métro léger actuellement ouvert à l'exploitation, parcours ponctué d'arrêts-photos originaux dans un tel site urbain et industriel qu'est Charleroi.

Après un long arrêt à la station PETRIA, où la rame a évolué en tous sens pour le bonheur des photographes, le convoi a rejoint ANDERLUES-Jonction où les participants du GTF étaient attendus dans une rame musée ASVI.

Cette rame, après avoir déposé, au passage à Lobbes, les participants au déjeuner, a continué jusqu'à THUIN-Jonction où, originalité, elle a été remorquée sur le site du futur musée du tram ASVI par l'ART 300 (de 1947), ce qui a permis de découvrir l'état d'avancement du futur musée et de son site, mais aussi d'y photographier une rame électrique dans un endroit qui n'est pas encore pourvu en caténaires! Les participants ont alors pu évoluer, à leur choix, sur les itinéraires tracés par l'ASVI, soit vers THUIN ville basse, soit vers LOBBES pont du nord et écoles.

L'ASVI avait mis en service : la motrice A 9073 (de 1900), la motrice A 9515 (de 1918), la motrice 10308 (des années 30-40) et les remorques A 1936 et ouverte A 8820, l'ART 300 qui évoluait sur le site musée, la très belle PCC 10409 était exposée à THUIN ville basse et servait de point de vente ASVI. Tout ce matériel, en parfait état, a, une fois de plus, épaté les participants !

Michel LEBEAU



Deux instantanés du festival ASVi : en haut, motrice 10308 sur le site du futur musée du tram à Thuin : il n'y a pas encore de caténaire ; en bas, motrice PCC 10409 au terminus de Thuin, ville basse (photo M. Lebeau - 16.08.96)

Jubilé du chemin de fer de Sprimont

Les 31 août et 1er septembre 1996, l'asbl Chemin de fer de Sprimont, dans la région liégeoise, a fêté ses quinze ans d'existence.

A cette occasion, celle-ci a présenté l'essentiel de son matériel roulant préservé et restauré.

C'est ainsi que non moins de neuf locotracteurs, attelés à des trains variés, ont évolué pour le plaisir de tous.

Conjointement, sous chapiteau, se tenait une double exposition : l'une était consacrée à l'histoire du chemin de fer vicinal Poulseur - Sprimont, et l'autre au métier de garde-barrière.

Dans un agréable cadre champêtre situé entre Damré et l'autoroute des Ardennes, le C.F.S. (Chemin de fer de Sprimont asbl) exploite une voie ferrée à l'écartement de 60 cm, qui se veut un musée vivant d'archéologie industrielle ferroviaire (matériel de mines, de carrières, de briqueteries et de génie civil).

Une imposante collection - en constante augmentation - de locomotives, wagnons, berlines, cars à personnel, est ainsi préservée de la démolition et remise en état par les membres bénévoles. Deux autobus parisiens typiques à plate-forme arrière, ex-RATP, complètent le tout.

L'implantation de la ligne s'est faite sur un tronçon où circulait le vicinal Poulseur - Sprimont - Trooz, dans la partie démontée avant la guerre 1940-45, suite à la suppression de tout trafic entre Sprimont et Trooz.



Deux vues du chemin de fer de Sprimont (photos J. Ferrière - 31.08.96)

GTF asbl-Editions - nos tarifs au 9 décembre 1996

Code tarif	Désignation de l'article	prix net	port (B)	port étran.
Librairie				
201	Les tramways au Pays de Liège t.2 (trams vicinaux)	2700	260	350
203	Cinquante ans de transport voyageurs à la SNCB	2750	300	510
204	Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV	1140	100	160
205	Histoire du chemin de fer de Landen à Statte	750	80	140
206	Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise	350	50	70
207	Le trolleybus à Liège	380	50	70
208	Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen	980	90	140
209	Thématique philatélique ferroviaire (tome 1 :vapeur)	490	90	140
210	Tramways et trolleybus dans la guerre (1939-45)	450	75	100
211	J'étais machiniste, par Henri Scaillet	495	75	100
212	Thématique philatélique ferroviaire (tome 2 : diesel)	250	70	90
213	Adieu TEE	175	25	40
214	Le chauffeur de locomotive, par Henri Scaillet	375	50	70
Trans-fer (numéros spéciaux et hors série)				
302	Spécial n°2 (Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain)	300	25	60
303	Spécial n°3 (St-Vith, Clabecq, trams littoral...)	425	40	90
304	Spécial n°4 (de La Panne à Losheimergraben)	450	25	60
305	Spécial n°5 (St-Ghislain-Quiévrain; voitures K4-I11)	350	25	60
311	Musée des transports en commun du pays de Liège	250	25	60
312	Aspects ferroviaires du pays de Charleroi (trains+trams)	390	25	60
314	Le Fagnard (ligne internationale Trois-Ponts-Jünkerath)	100	20	40
316	Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières	370	25	60
317	Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith	200	25	60
318	Les frontières électriques de la SNCB	460	25	60
319	Electrification Gouvy - Troisvierges	300	25	60
320	Les lignes nouvelles de la SNCB	480	25	60
Divers				
401	Photos historiques transports en commun belges	250	50	100
460	colis de 30 cartes-vues noir et blanc+couleurs	400	70	80

Pour commander :

→ *par versement postal ou bancaire* : versez préalablement la somme correspondante, augmentée des frais de port, à notre compte **240-0380489-59** de GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1. Indiquez simplement en communication le(s) code(s)-tarif correspondant à votre commande (*vous pouvez ainsi, si vous le souhaitez, faire votre virement par téléphone...*).

Si vous commandez de l'étranger, voyez la procédure en page 23.

→ *par carte de crédit Visa ou Eurocard* : envoyez-nous le bon de commande ci-après page 94 (ou une photocopie) à GTF asbl- Editions, BP 191, B- 4000 Liège 1 .

Si vous désirez commander plusieurs ouvrages à la fois et obtenir des tarifs groupés pour frais d'envoi, demandez-nous notre nouveau catalogue !

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

BON DE COMMANDE PAR CARTE DE CREDIT

→ Utilisez ce bon de commande si vous désirez vous réaffilier et/ou commander nos articles « éditions » ou « distribution » en payant à l'aide de votre carte de crédit "Visa" ou "Eurocard".

Renvoyez-nous le présent document (ou une copie) :

✎ soit par la poste à notre adresse :

GTF asbl - Secrétariat, B.P. 191, B-4000 Liège 1.

✎ soit par fax au n° 071/51 66 03 (avant 21 h)

Je soussigné.....N° membre.....

Rue N° Bte

Code postal..... Localité.....

commande :

Code-article	Désignation	prix envoi compris
	cotisation 1997 code : (rappel : « A », « B », « C », ou « P », « EXPRESS »)	
TOTAL (*) →		

J'autorise le débit de cette somme (*) de ma carte VISA / EUROCARD

N° EXP

Date : Signature :

Trans-fer est une publication périodique trimestrielle du GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1 (Belgique). Revue apolitique d'histoire et d'actualités ferroviaires belges, *Trans-fer* est envoyé gratuitement à tous les membres du GTF asbl.

© **Copyright GTF asbl** : les articles rédactionnels propres au GTF asbl, contenus dans ce numéro, ne peuvent être reproduits qu'avec l'autorisation préalable et écrite de l'éditeur, selon les règles de la législation belge et européenne.

Le GTF asbl en général et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires des opinions exprimées par les auteurs des articles contenus dans *Trans-fer*. Ces derniers n'engagent donc qu'eux-mêmes. L'éditeur responsable n'assume aucune responsabilité quant à l'exécution des prestations et services proposés dans *Trans-fer* et par le GTF asbl.

Le GTF asbl a une activité variée : voyages en Belgique et à l'étranger, éditions ferroviaires, distribution de publications diverses : *Trans-fer* vous tient au courant de toutes nos activités. Notre catalogue et toute autre information sur notre Association vous sont volontiers transmis : écrivez-nous à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 en joignant un timbre pour lettre.

La cotisation de nos membres est très modique : en 1997, 330FB pour les membres belges, 460 FB pour les membres étrangers (pour une 1ère affiliation). Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez régulièrement *Trans-fer* et bénéficierez de tous les avantages réservés exclusivement à nos membres. *Le GTF asbl respecte votre vie privée aux termes de la législation belge : les quelques données que vous nous communiquez lors de votre affiliation, et qui sont contenues dans nos fichiers servent exclusivement à l'envoi de Trans-fer et de nos autres informations ou publications : elles ne sont jamais communiquées à des tiers. Vous avez le droit d'accès et de rectification de ces données : il suffit d'en faire la demande à notre secrétariat (GTF asbl-secrétariat, B.P. 191, B-4000 Liège 1).*

Service financier de notre Association

Veuillez utiliser le n° de compte et/ou l'adresse toujours indiqués à côté des services que nous vous proposons. Vous pouvez aussi régler à l'aide de votre carte de crédit *Visa* ou *Eurocard* (un formulaire est disponible dans chaque numéro de *Trans-fer*)

PAIEMENTS EN PROVENANCE DE L'ETRANGER

Par dérogation à ce qui précède, tout paiement en provenance de l'étranger doit nous parvenir selon un des modes suivants :

→ *le plus simple et le moins onéreux* : règlement par carte de crédit *Visa* ou *Eurocard* au moyen du formulaire que vous trouvez dans chaque numéro de *Trans-fer*.

→ ou à défaut : paiement à notre compte courant postal : **BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège.**

→ ou envoi d'un **Eurochèque** garanti (à l'exclusion de tout autre type de chèque) à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

→ ou envoi d'un **mandat postal international** à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement.

Changements d'adresse

Envoyez-nous un avis de changement d'adresse normalisé disponible dans tous les bureaux de poste. Indiquez-y votre n° de membre (figurant sur l'étiquette-adresse de *Trans-fer*). Notre adresse : GTF asbl-Secrétariat, B. P. 191, B-4000 LIEGE 1.



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

B.P. 191 B-4000 LIÈGE 1