



Amicale Transport Ferroviaire

Sud - Est

3, Rue du Chêne

4031 Kinkempois

Trimestriel n° 26 - 27

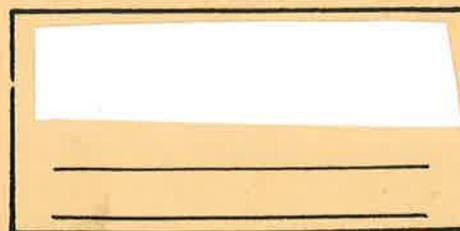
3 - 4 / 1995



Présentation du THALYS lors des
Portes ouvertes du 27/28 avril 1996
en gare de Liège-Guillemins

BUREAU DE DEPOT
BEAUFAYS
TRIMESTRIEL N° SP 3/95

EN ORDRE		
94	95	96





SOMMAIRE

Page	1	Le mot du Président
	2	Comités
	5/10	Mutations des HLD de Kinkempois
	13/26	Portes Ouvertes Liège G - Thalys
	13/14	Discours de Monsieur Schouppe
	15/16	Discours de Monsieur Damar
	17/20	Discours de Monsieur le Ministre Daerden
	21/24	Le Thalys en photos
	25/26	Discours de Monsieur Damar 30 mai 1996
	27/34	Thalys en service commercial
	35	Cotisations 1996
	36	Avis de recherche
	37	Livres
	39/40	Nouveautés en vente au Musée
	41/43	En vente à la boutique du Musée



LE MOT DU PRESIDENT

Si mes calculs et prévisions sont exacts, vous recevez votre bulletin juste avant les festivités de Kinkempois qui ont lieu du 12 au 22 septembre.

Les points forts seront les journées des 14/15 et 21/22 qui verront pour le premier week-end de la vapeur et de la traction électrique le second.

Vous trouverez joint au présent bulletin le programme des festivités. Celui-ci est évidemment modelable en fonction des facilités que la SNCB nous accorde.

Plusieurs membres se sont inquiétés des cotisations de l'année 1996. Sur la page de couverture se trouve en bas au milieu un cadre avec les dates 94, 95, 96. Les dates barrées sont les années en ordre de cotisation.

Donc, si vous êtes en ordre jusque ou pour 1996, le virement joint NE DOIT PAS servir.

Je voudrais remercier tous ceux qui ont ACTIVEMENT travaillé pour que ces festivités soient une réussite. La plupart des stands ont été remodelés, d'autres seront terminés plus tard mais sont cependant présentables. A vous de les découvrir, de nous découvrir si vous n'êtes plus venu depuis un certain temps.

Ce musée a été créé pour vous afin de vivre la magie du chemin de fer de notre enfance, et cela même si la vapeur est remplacée par Thalys, c'est toujours du chemin de fer.

NOUS vous attendons nombreux à ces festivités célébrant la mémoire du rail en région liégeoise, l'arrivée de Thalys et les 125 ans du TEC.

le président

COMITES

Sous le patronage de Monsieur le Directeur du
District Sud-Est

GESTION

Président	LALLEMEND Gh
Vice-président	DEBOIS V
Secrétaire	DOZO E
Trésorier	DETRY A
Trésorier adjoint	PHILIPPE F
Resp. Diesel	GRUNHAGEN R
Resp. Vapeur	GREGOIRE C1
Resp. Matériel	DOUBELS P
Resp. Modélisme	HOGGE F
Assistant Vapeur	DOZO E
	BERTRAND G
Assistant Diesel	BLAISE A
Assistant Polyvalent	DANDOIS P
Commissaires	HEUSCHLING D
	MARCQ L
Relations publiques	DEVILLE C1
	LAMBOU M

HONNEUR

Président	Mr DEWULF
Vice-président	Mr GAYETOT
Membres par ordre alphabétique	
Mrs ANGE A	GOKA H
ALAIME J	GOKA J
COUCHARD Y	LOUMAYE F
DEGIVE F	RAXHON J
DEJAEGHERE F	TROMME M
DETRY J	VAN USSEL M
DEVILLERS L	VANWEERST P
DUHR C	VERITER
EVRARD J	WARROQUIERS C
GERARD A	

ABONNEMENTS : 300 frs/an comme membre effectif (avec les 4 bulletins)
100 frs/an comme membre de soutien (sans bulletins)

Les abonnements doivent se faire via le compte 068/2103830-24 de ATF - Rue du Chêne, 3 - 4031 Angleur en précisant le nom et l'adresse ainsi que la fonction, le n° d'identification et l'adresse ferroviaire pour les agents SNCB.

Boutique ATF : Les virements pour achat à la boutique doivent se faire **exclusivement** au compte 068/2122158-19 de l'ATF en précisant la référence de l'article.

RENSEIGNEMENTS :

LALLEMEND Ghislain
Conducteur
Service de Cour
ATD/E Kinkempois

GRUNHAGEN Roger
Bureau des Instructeurs
ATD/E Kinkempois

Les articles de cette revue n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. La reproduction en tout ou en partie des articles est interdite sans notre autorisation écrite.

Editeur responsable : Lallemand Ghislain
Rue des Critchons, 1
4032 Chênée

MUSEE DES CHEMINS DE FER BELGES

Adresse : SNCB
Gare de Bruxelles - Nord
rue du Progrès, 76
1210 Bruxelles

Téléphone : 02/224.62.79

Heures d'ouverture :
De 9 à 16 heures 30 du lundi au vendredi, pendant toute
l'année, ainsi que le premier samedi de chaque mois.

Jours de fermeture :
Fermé les autres samedis, dimanches et jours fériés.

Prix d'entrée : Gratuit

Le Musée des Chemins de Fer comporte 2 salles, la salle à l'étage n'est accessible que le premier samedi de chaque mois.

Le Musée offre un aperçu de l'histoire des Chemins de Fer Belges.
La locomotive "Pays de Waes" - construite vers 1845 - est entourée de maquettes et de photos de différents véhicules, d'appareils de signalisation, voies et aiguillages, ainsi que de coupes expliquant le fonctionnement de la machine à vapeur.

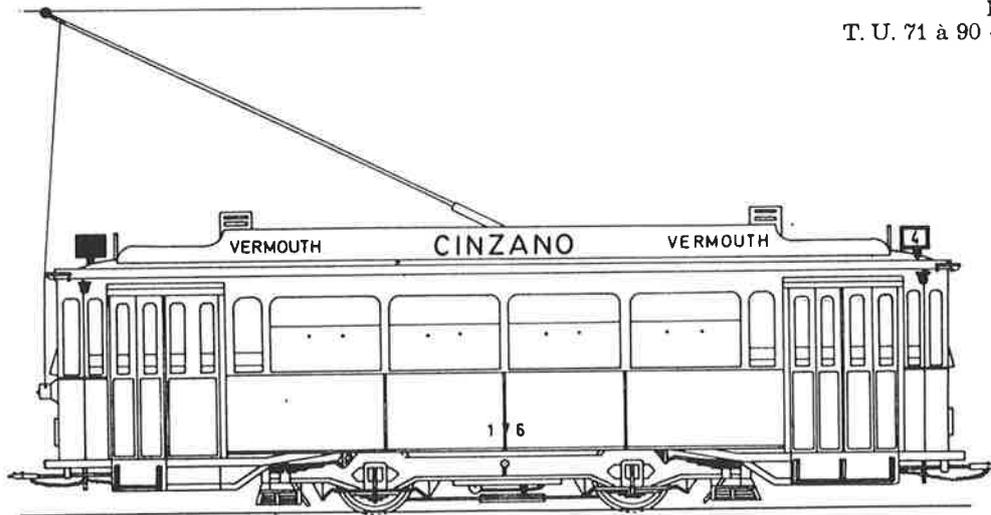
L'étage présente des maquettes de gares entourées d'anciennes lithographies et photos qui donnent un aperçu de la vie du Chemin de Fer d'hier et d'aujourd'hui.

Services aux Visiteurs :

- Visualisation de films Vidéo sur demande.
- Vente directe ou par correspondance de livres et objets.
- Accueils de groupes avec ou sans visites guidées. Celles-ci doivent être demandées à l'avance (de préférence un mois) au numéro de téléphone 02/224.62.79. Elles sont gratuites et organisées uniquement en semaine pour des groupes d'environ 30 personnes.



MUSEE DES TRANSPORTS EN COMMUN DU PAYS DE LIEGE



M 29 1930
T. U. 71 à 90 - 169 à 193
T. U. 176

Dénomination : Musée des Transports en Commun (asbl)

Adresse : rue Richard Heintz 9 à 4020 Liège

Téléphone : 041/619111

Info : TEC Liège-Verviers - Service des Relations Publiques

Situation : sur la rive droite de la Meuse près de l'Hôtel de Police et des services du FOREM

Moyen de transport pour y accéder : Bus TEC ligne 4,26,31

Ouverture : en semaine : de 10 à 12 h et de 14 à 17 h

week-ends et jours fériés : de 14 à 18 h

Prix d'entrée : individuelle - adultes : 40 FB

- enfants de 6 à 12 ans : 25 FB

- titulaires carte jeune : 20 FB

écoles ou mouvements de jeunesse accomp : 15 FB

Accessibilité aux handicapés : le musée est de plain-pied

Caféteria : à votre disposition

Possibilité de location des locaux : banquets, salons, foires,

Visites guidées : sur rendez-vous (max groupes de 30 à 35 pers.)

Responsable : Monsieur Freddy JORIS ,Président

MUTATIONS DES HLD

DE L'ATD KINKEMPOIS

1962 - 1991

JANVIER 1972

6271 Reçue de FSN le 10
 6210 Cédée à FSN le 10
 5507 Retour de GE à FAZ le 3
 6249 Reçue de FDR le 21
 6206 Cédée à FDR le 22
 6006 Cédée par FKR le 28 via GR à FAZ
 6007 Cédée à FKR le 28

FEVRIER 1972

AR 4929 A MBX pour mise au point le 4
 AR 4906 cédé à MBX par GMN le 4
 AR 4901 cédé à GMN par MBX le 4
 8025 Cédée à FSR le 5
 5528 Retour de GR à FAZ le 23
 6006 Retour de GR à FAZ le 23

MARS 1972

5530 A FAZ pour essai attelage le 1
 5513 Cédée par LJ le 6
 8023 Cédée à FKR le 20
 6001 A FAZ pour Moteur Diesel le 23
 8253 Cédée par FNDM le 27
 8031 Cédée à FKR le 27
 8032 Cédée à FKR le 27

AVRIL 1972

5518 A FAZ en RG le 21
 5530 Retour de FAZ après essais le 24

MAI 1972

5530 Essais en France le 4
 5530 Retour de France le 30

8011 Cédée à FSR le 29
 8012 Cédée à FSR le 29
 8013 Cédée à FSR le 29
 5532 En prêt de LJ le 26
 8422 GE à FAZ le 10

DECEMBRE 1973

8005 GE à FAZ le 5
 8235 Retour de FAZ le 7
 5524 GR à FAZ le 7
 7351 Reçue de LNC le 6
 7352 Reçue de LNC le 13
 6051 Cédée à FEO le 20
 7353 Reçue de LNC le 20
 5536 Retour de FAZ le 20
 7354 Reçue de LNC le 21

JANVIER 1974

5536 Reçue de GMN le 11
 5526 Cédée à GMN le 11
 6005 Retour de GE à FAZ le 16
 5535 Reçue de GMN le 18
 5513 Cédée à GMN le 18
 7355 Reçue de LNC le 21
 8422 Retour de FAZ le 21
 6039 Cédée à FKR le 28
 6030 Cédée à FHS le 25

FEVRIER 1974

8009 Cédée à FSR le 4
 8010 Cédée à FSR le 4
 6002 GR à FAZ le 6
 8408 Retour de FAZ le 14
 6002 GR à FAZ le 18
 5520 GR à FAZ le 27

MARS 1974

8001 Cédée à FSR le 6
 7356 Reçue de LNC le 14
 7357 Reçue de LNC le 14
 8425 Retour de GE le 13
 5522 GR à FAZ le 20
 8248 RG à FAZ le 26 (de FN)
 6008 Cédée à FGH le 26

AOUT 1973

6004 Retour de FAZ le 9
 6222 Ge à FAZ le 16
 7338 Reçue de LNC le 22
 7339 Reçue de LNC le 22
 5533 Retour de FAZ le 24
 AR 4907 En GE à MBX le 28
 AR 4906 En prêt de MBX le 29
 6222 Retour de FAZ le 28
 7340 Reçue de LNC le 30
 5526 GR à FAZ le 31

SEPTEMBRE 1973

5505 GE à FAZ le 12
 5529 Retour de GR le 19
 8022 Cédée à FSR le 24
 5505 Retour de FAZ le 26
 5512 Ge à FAZ le 28
 7341 Reçue de LNC le 28
 8235 GR à FAZ le 28

OCTOBRE 1973

7342 Reçue de LNC le 4
 7343 Reçue de LNC le 5
 5536 RG à FAZ le 6
 7344 Reçue de LNC le 11
 5512 Retour de LNC le 12
 6050 GE à FAZ le 13
 5001 A FAZ le 13 (ORE)
 7346 Reçue de LNC le 18
 8024 Cédée à FSR le 24
 5535 GR à FAZ le 24
 5529 Cédée de FVY le 25
 5530 Cédée à FVY le 25
 6050 Retour de FAZ le 25
 AR 4906 Cédée de MBX à GMN le 31

NOVEMBRE 1973

5001 Retour de FAZ le 1
 7345 Reçue de LNC le 5
 6030 En GE pour GP le 14
 6004 RG à FAZ le 6 après accident
 7349 Reçue de LNC le 14
 5526 Retour de FAZ le 19
 6030 Retour de FAZ le 22
 7350 Reçue de LNC le 23
 8408 GR à FAZ le 22
 8212 Cédée à FGH le 28
 8221 Cédée à FGH le 28

MARS 1973

5515 Reçue de LJ via FAZ le 14
 5528 Cédée à LJ le 14
 6003 En GR à FAZ le 21 suite accident

AVRIL 1973

8203 Reçue de FN le 5
 6030 Réparation à FAZ suite accident le 18

MAI 1973

6248 A -- pour renforcement du nez le 9 (Fc ou Fe ?)
 6322 En prêt de GT le 10 en remplacement de 6248
 5505 Retour de FAZ -passe à NK le 10
 5531 Passe à GMN le 10
 5533 En GR le 12
 6030 Retour de FAZ après réparation le 12
 8103 Sort des écritures le 22 (démolition)
 6078 En prêt de FKR le 23
 6248 Rentrée de F- le 23
 6249 A F- le 24 pour renforcement du nez
 5523 A FAZ pour révision accélérée le 19
 5517 Retour de GR à FAZ le 29
 8404 A FAZ le 11

JUIN 1973

6249 Rentrée de F- le 8
 6256 A F- le 8 pour renforcement du nez
 6002 A FAZ pour moteur le 12
 5523 Retour de FAZ le 19
 5529 A FAZ le 23 pour GR
 6256 Retour de F- le 21
 8404 Retour de FAZ le 21
 5504 De GMN à FAZ le 25
 6002 Retour de FAZ le 27

JUILLET 1973

5504 De GMN - rentre de FAZ le 11
 6322 Retour à GT le 6
 6078 Retour à FKR le 20
 6004 En GE à FAZ le 26

JUIN 1972

5510 En RG à FAZ le 26

JUILLET 1972

5001 Dans les écritures à FAZ le 31

AOUT 1972

8101 Sort des écritures le 15 (Note 221-1013 du 3/8
DMA n° 22 11)

SEPTEMBRE 1972

NEANT

OCTOBRE 1972

6006 Cédée à FGH le 5
6001 Cédée à FGH dès sa sortie de réparation de FAZ
8030 Cédée à FSR le 5
5529 Cédée à FVY le 9
5537 Cédée à FVY le 9
6050 GE à FAZ le 26
5518 Retour de RG à FAZ le 26

NOVEMBRE 1972

6050 Retour de FAZ le 9
6013 Cédée à FKR le 26

DECEMBRE 1972

5510 Retour de FAZ le 12
5505 En GR après accident à FAZ le 15

JANVIER 1973

5001 A FAZ le 25 pour moteurs
5527 De FVY à FAZ pour GE le 31

FEVRIER 1973

5001 Retour de FAZ le 9
5527 Retour de FAZ le 19
5517 En GR à FAZ le 19

AVRIL 1974

5524 Retour de FAZ le 9
 5535 Retour de FAZ le 26
 5524 Pour essais à FAZ le 27

MAI 1974

8007 Cédée à FSR le 6
 8008 Cédée à FSR le 6
 5524 Retour de FAZ le 3
 5525 GR à FAZ le 24
 8248 Retour de FAZ le 27
 5506 En prêt de LJ le 29
 5520 Retour de GR à FAZ le 29

JUIN 1974

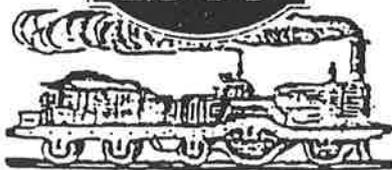
8004 Cédée à FSR le 6
 8006 Cédée à FSR le 6
 5520 Cédée de NK à FVY le 6
 5531 Cédée par FVY à NK le 6
 5502 GR à FAZ le 11
 7353 Cédée à LNC le 23
 7354 Cédée à LNC le 23
 7355 Cédée à LNC le 23
 7356 Cédée à LNC le 23
 7357 Cédée à LNC le 23
 8234 Reçue de LNC le 23
 8238 Reçue de LNC le 23
 8240 Reçue de LNC le 23
 8245 Reçue de LNC le 23
 8248 Reçue de LNC le 23
 5532 De LJ cédée à GMN le 26
 5522 Retour de FAZ le 28

Abréviations : FSN : Saint-Nicolas FDR : Dendermonde
 FKR : Merelbeke FAZ : Salzinnes
 GE : Grand Entretien GR : Grande Révision
 MBX : Bertrix GMN : Montzen
 FSR : Schaerbeek AR : Autorail
 LJ : Jemelle FNDM : Anvers DAM
 RG : révision Générale LNC : Monceau
 FN : Anvers Central FHS : Hasselt
 FGH : Saint Ghislain FVY : Gouvy
 DMA : Direction Matériel et Achats

Le Chemin de fer touristique des Hautes Fagnes

Vennbahn

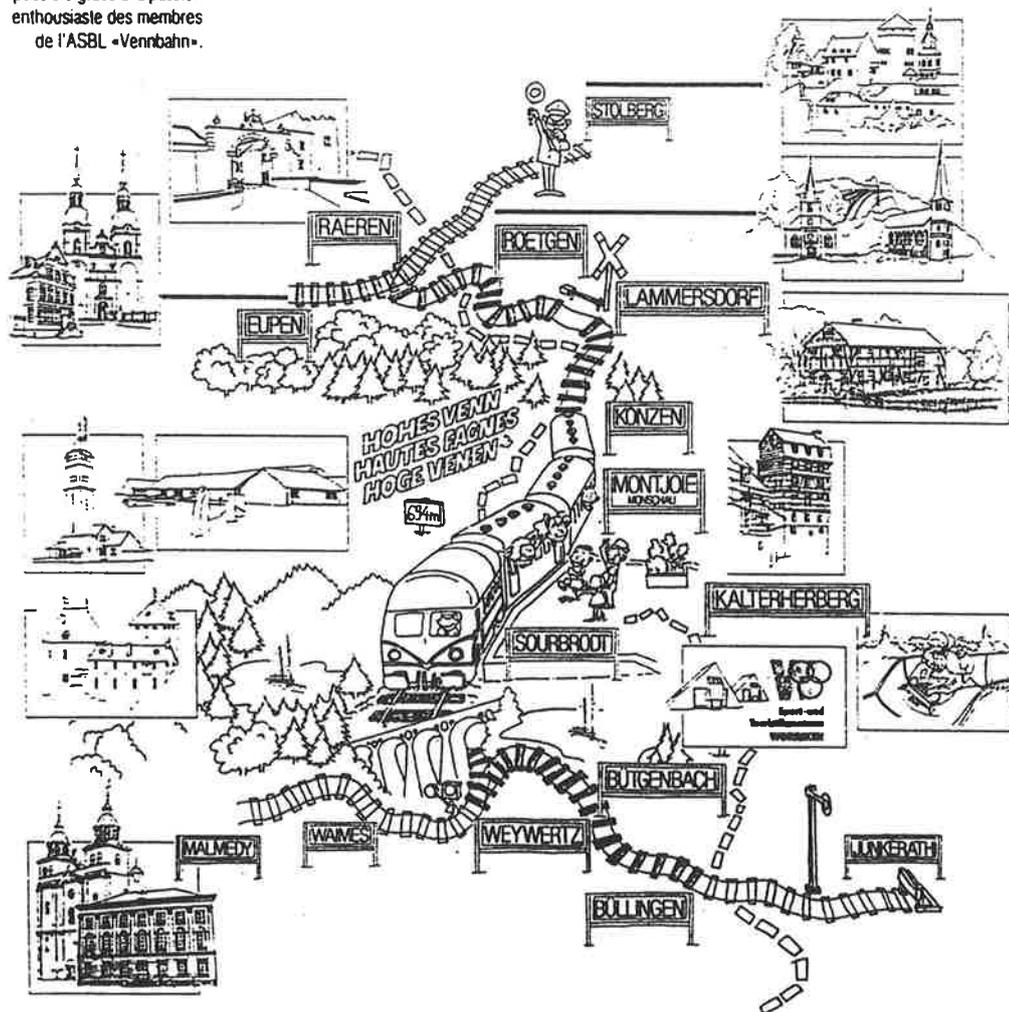
1885



La remise en circulation de la «Vennbahn» est une initiative de l'Exécutif de la Communauté Germanophone de Belgique. Elle a notamment été rendue possible grâce à la passion enthousiaste des membres de l'ASBL «Vennbahn».



La Communauté européenne a soutenu ce projet dans le cadre du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER).



Nombreuses curiosités, attractions et loisirs actifs le long de la voie

Fils et câbles électriques
jusque 80 kV

Blocs et plaques
en mousse synthétique

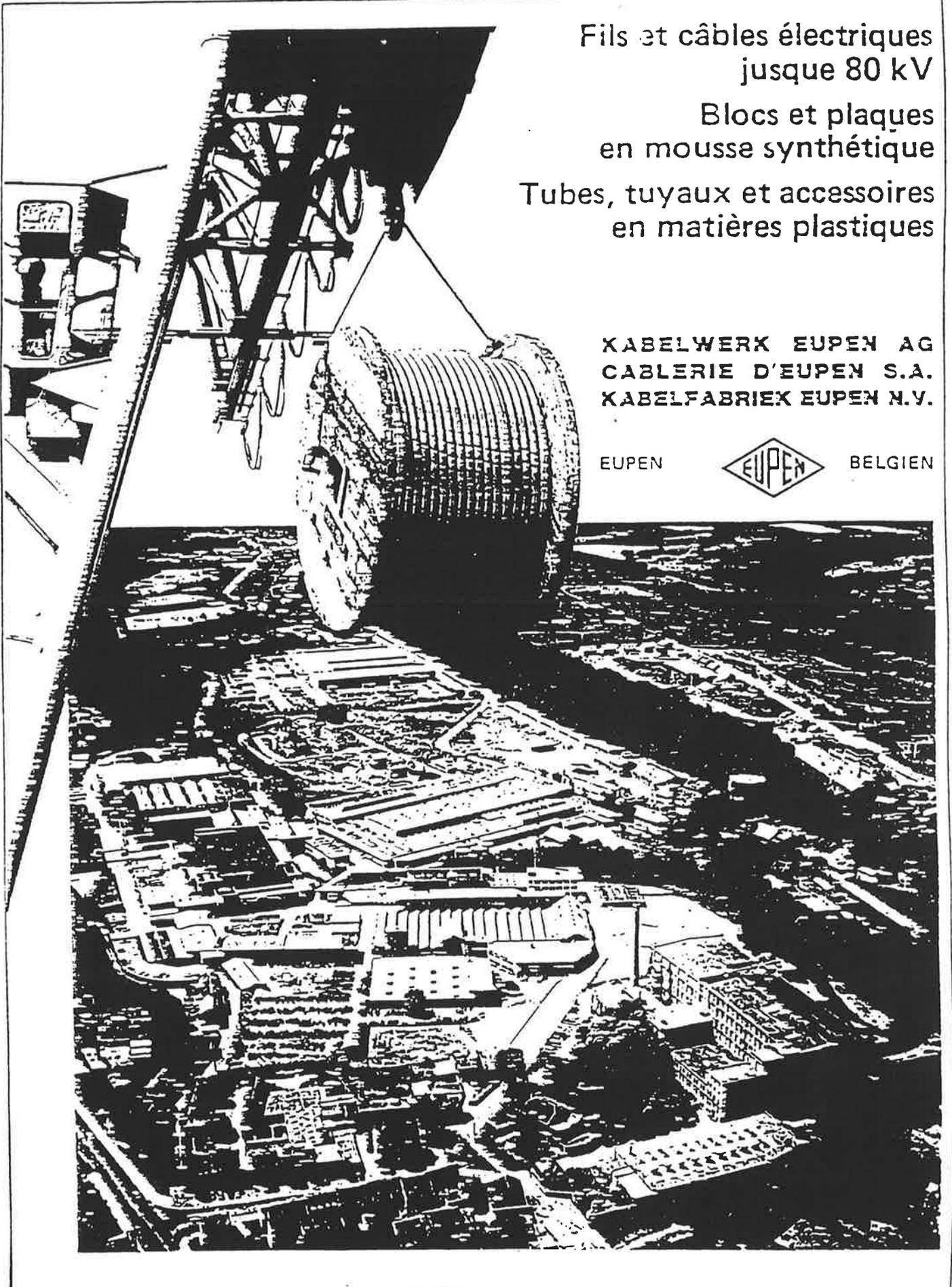
Tubes, tuyaux et accessoires
en matières plastiques

KABELWERK EUPEN AG
CABLERIE D'EUPEN S.A.
KABELFABRIEK EUPEN N.V.

EUPEN



BELGIEN



26 avril 1996 Portes ouvertes - Liège Guillemins

Allocution de Monsieur E.SCHOUPE

Messieurs les Ministres
Messieurs les Sénateurs et Députés
Monsieur le Gouverneur,
Mesdames, Messieurs,

C'est un honneur et une fierté pour moi de vous accueillir à Liège Guillemins à l'occasion de la présentation de THALYS. Dernier-né de la famille des TGV, Thalys est aussi le premier qui, dès le 3 juin, ouvrira le service à grande vitesse entre Liège et Paris, via Bruxelles.

Le moment attendu par tant de Liégeois est maintenant fort proche. Eux qui se sont mobilisés depuis des années pour que le TGV passe par Liège vont voir enfin le fruit de leurs efforts. Des initiatives nombreuses ont été prises pour soutenir cet important projet, des initiatives et des actions ponctuées par plusieurs expositions de trains à grande vitesse. Mais c'est la première fois que le TGV vient à Liège présenter l'ensemble de ses atouts concrets, presque à la veille de son premier départ.

Il a effectivement de quoi plaire à tout le monde, ce train qui efface les distances et rapproche les villes. Fruit d'une nouvelle conception du train, tant dans les infrastructures et le matériel que sur le plan du service offert, THALYS propose aux voyageurs une gamme de formules qui répondent à toutes les attentes. En voyage pour affaires, on y trouvera un confort et des services complémentaires très étudiés. Et pour celui qui veut se déplacer aux meilleures conditions économiques existe une formule à 1960 F aller et retour entre Liège et Paris. Ce prix-là, vraiment, a de quoi séduire le plus grand nombre. Il démontre que le TGV est réellement un train pour tout le monde.

J'ai souligné cet aspect du service pour mettre clairement en lumière une des constantes dans notre approche du projet TGV. Si l'on pense aux distances habituelles en Belgique et si l'on tient compte des caractéristiques techniques du TGV, qui donne sa pleine mesure sur des distances variant entre 100 et 1000 km, on constate aisément qu'il se justifie pour une très large part dans une optique internationale. Mais nous n'avons pas voulu pour autant le réserver à une élite, habituée des déplacements fréquents à moyenne ou à longue distance. Au contraire, nous avons voulu réaffirmer que même avec le TGV, le rail reste un transporteur ouvert au plus grand nombre, permettant à tout-un-chacun de profiter au maximum de la profonde modernisation de nos chemins de fer.

Cette approche est d'ailleurs confirmée par les faits : le TGV démontre sans conteste son utilité et son attractivité. Après le début un peu lent d'Eurostar, lié aux multiples nouveautés de ce service, la relation Bruxelles-Londres révèle de plus en plus ses potentialités. Et pour les TGV qui circulent déjà entre Bruxelles et Paris, on enregistre dès à présent une croissance de la fréquentation de l'ordre de 16 %.

Cette vocation à être toujours davantage au service du plus grand nombre est d'ailleurs loin de se limiter au TGV lui-même. Grâce à l'appui du gouvernement, nous avons conçu un plan d'investissement 1996 -2005 qui prévoit pour l'ensemble des infrastructures ferroviaires et pour l'acquisition de nouveau matériel une enveloppe de 370 milliards de francs destinée principalement - et dans un rapport de 79 à 21 % - au trafic intérieur. Chaque fois que cela s'avère possible, les nouvelles infrastructures sont conçues pour être utilisables par une gamme étendue de services. Par exemple, les nouvelles infrastructures entre Liège et Louvain pourront être parcourues par les TGV bien sûr, mais aussi par les trains IC en direction ou provenant d'Ostende. Ces derniers pourront à terme les parcourir à une vitesse de 200 km/h, grâce aux nouvelles voitures de grand confort mises progressivement en service et aux nouvelles locomotives que nous recevrons d'ici un an et demi.

Je n'oublierai pas non plus la modernisation fondamentale projetée pour la gare de Liège Guillemins. En liaison avec les efforts de la ville, notre filiale Euroliège TGV réalisera une excellente accessibilité pour tous les clients du chemin de fer, tant les voyageurs du quotidien que ceux de l'international.

Mesdames et Messieurs,

Ce soir, THALYS met Liège au coeur de l'Europe. Grâce à l'appui du gouvernement, des forces vives du pays, des cheminots et de leurs partenaires que je remercie et félicite, le TGV va bientôt entrer dans sa vie concrète. Il répondra à l'attente d'un très grand nombre de personnes et démontrera que le chemin de fer peut regarder avec confiance vers l'avenir, vers le 21ème siècle.

Je vous remercie.

26 avril 1996 Portes ouvertes - Liège Guillemins

Allocution de Monsieur DAMAR

Messieurs les Ministres,
Monsieur le Gouverneur,
Messieurs les Sénateurs et Députés,
Mesdames et Messieurs,

Le 24 mai 1993, à l'occasion de l'inauguration de l'électrification de la ligne 43 Liège-Marloie, je déclarais :

"Il y a un certain contraste, pour ne pas dire un contraste certain entre l'indifférence, je n'oserais dire les réticences, des grandes municipalités belges de voir le TGV s'arrêter sur leur sol, et l'impatience de Liège de voir le TGV dans ses murs"

et j'ajoutais :

"Je salue donc le soutien de Liège et de sa région au projet TGV et souhaite une nouvelle fois à Liège réitérer la ferme volonté de la SNCB de mener à bien l'ensemble du projet PBKA. Pas à pas, la Société en pose les jalons".

C'était à un mois près il y a 3 ans et il n'y a pas aujourd'hui un seul mot à retirer à cette déclaration.

D'abord parce que votre présence, nombreuse, atteste une fois encore de l'enthousiasme que suscite le projet TGV à Liège.

Ensuite parce que la SNCB est heureuse de célébrer aujourd'hui avec vous une étape supplémentaire concrétisant plus encore l'ouverture de Liège à l'Europe : cette étape, c'est celle du lancement du service THALYS, du début de la pratique effective de la grande vitesse sur une partie du réseau belge, celle enfin et surtout de la desserte au delà de Bruxelles des villes d'Anvers et bien entendu de Liège.

Certes, 5 à 6 années se sont écoulées depuis les décisions gouvernementales sur le choix des tracés en 1990 et 1991. Il convient toutefois de rappeler que c'est à la mi-93, il y a donc moins de 3 ans, que la SNCB a pu entamer les premiers travaux permettant l'ouverture en juin prochain, entre la frontière française et Antoing, de la première section de ligne à grande vitesse qui réduira le temps de parcours vers Paris de quelque 25 minutes.

Ces travaux menés à un rythme particulièrement soutenu sont une preuve du dynamisme de la SNCB. Et de dynamisme, il en est et il en sera encore question car l'histoire du projet TGV ne s'arrêtera pas en ce mois de juin 1996

Dès 1997, des rames quadricourant seront mises en circulation jusque Cologne, mettant ainsi Liège aux portes des multiples relations offertes par le réseau allemand vers Hambourg, Berlin, Francfort ou Munich notamment.

En 1998, l'ouverture de la ligne complète entre la frontière française et Bruxelles permettra un nouveau gain de temps de près de 40 minutes dans les relations vers Paris et en 2002, Liège sera à 2H10 de Paris contre 3H40 aujourd'hui et ce, au départ d'une infrastructure d'accueil complètement renouvelée. La construction de la nouvelle gare de Liège Guillemins confiée à la Société Euro Liège TGV est faut-il le rappeler l'un des éléments marquants de l'ensemble du projet PBKA.

Enfin, en 2005, l'ensemble des infrastructures TGV sera achevé de frontière à frontière. La SNCB s'y est engagée, soutenue en cela par les autorités publiques.

Monsieur le Ministre, les dates essentielles marquant l'évolution du projet viennent d'être citées. Sauf une, celle du 16 février 1996. Ce jour-là, le Gouvernement fédéral approuvait vos propositions relatives au plan d'investissement 1996-2005 et au plan de restructuration "objectif 2005" de la Société nationale des chemins de fer belges, et portant notamment sur la création de la financière TGV.

Date fondamentale s'il en est puisque le montage décidé via cette société financière scelle définitivement le projet.

En commençant ce bref exposé, j'évoquais le soutien constant de Liège et de sa Région au projet TGV. Comment mieux le terminer qu'en saluant le Ministre liégeois que vous êtes d'avoir concrétisé ces espérances.

THALYS

DISCOURS DE M. Michel DAERDEN,

MINISTRE DU TRANSPORT

Le 16 février 1996, le Gouvernement a décidé d'appuyer la réalisation du plan de restructuration élaboré par la S.N.C.B., tel qu'il avait été approuvé la veille par son Conseil d'Administration et par la C.G.S.P.-Cheminots, à l'issue d'un conflit social difficile.

La S.N.C.B. est ainsi consolidée comme instrument d'une politique de mobilité :

- grâce à un plan d'investissement 1996-2005, à hauteur de 431,5 milliards, qui privilégie le réseau intérieur et le confort des voyageurs;*
- grâce à un plan de restructuration prévoyant une forte augmentation de la productivité par la réduction naturelle de l'effectif et une modération salariale acceptée dans un esprit de solidarité et concrétisée, notamment, par des mesures novatrices en matière de redistribution du temps de travail.*

Quant au T.G.V., le Gouvernement s'inscrit dans la continuité des décisions antérieures en vue de la création d'un réseau à grande vitesse de frontière à frontière, à savoir Paris-Bruxelles-Cologne, via Liège, Amsterdam via Anvers et Londres : le projet P.B.K.A.L.

L'originalité de la décision du Gouvernement réside dans la création d'une Financière T.G.V., dont le but est d'apporter à la S.N.C.B., entre 1996 et 2000, les 125 milliards lui permettant de finaliser ce grand projet, sans perturber le financement du réseau intérieur, ni obérer ses résultats.

Cette Financière, qui devrait être constituée et opérationnelle pour le 30 juin 1996, bénéficiera de 5 sources de financement :

- une intervention des Pouvoirs publics, à raison de 30 milliards, dont 22 milliards par recyclage immédiat, via la S.F.P., du produit de la cession d'actifs de l'Etat;*
- un apport de la S.N.C.B., en terrains et autres actifs, hors exploitation, de l'ordre de 10 milliards;*
- un apport du secteur privé, sous la forme d'actions privilégiées avec dividende garanti et sans droit de vote, à raison de 10 milliards;*
- divers emprunts à moyen et à long terme (notamment auprès de la BEI) pour un montant global de l'ordre de 60 milliards;*
- le produit de son autofinancement*

Ce schéma financier permet l'exécution du projet P.B.K.A.L., d'un coût estimé de 147,5 milliards.

La matérialisation de ce projet P.B.K.A.L., le train qui assurera les liaisons Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres, c'est THALYS.

Dès juin 1996, les THALYS assureront 13 liaisons quotidiennes entre Bruxelles et Paris.

4 d'entre-eux permettront de rejoindre Amsterdam, via Anvers, 1 fera "terminus" à Anvers, 2 à Liège et 2 feront arrêt à Mons.

Ces trains emprunteront immédiatement le nouveau tronçon à grande vitesse entre la frontière française et Antoing.

Fin 1997, les rames quadricourant, capables de circuler sur le réseau allemand, seront mises en service et début 1998, la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Paris sera achevée.

En 2002, c'est la ligne Bruxelles-Liège qui sera opérationnelle à grande vitesse.

Gain de temps

BRUXELLES-PARIS : avant	06/96 :	2h42'	
	06/96 :	-39'	2h03' site propre
	09/96 :	-43'	1h59' Antoing-frontière
	06/98 :	-1h17'	1h25' traversée + rapide
	2002 :	-1h21'	1h21' de Saint-Ghislain
			ligne complète
			BXL-Midi - Frontière

ANVERS-PARIS : avant 06/96 : 3h13'

au :	06/96 :	-31'	2h42'
	09/96 :	-35'	2h38'
	06/98 :	-1h09'	2h04'
en :	2002 :	-1h12'	2h01'

22/9 10h00 - 18h00 Idem samedi 21/9 sauf AM et 5519

NAVETTES ENTRE LE MUSEE ET LA GARE DE KINKEMPOIS

Horaires : AUTORAIL 4601 : Semaine de 9h00 à 18h00
Mercredi de 9h00 à 16h00
Samedi de 14h00 à 18h00
Dimanche de 10h00 à 18h00

HLE 27 et I 11: Samedi de 14h00 à 18h00
Dimanche de 10h00 à 18h00

ENTREE : 100 Fb les 14 et 15/9 pour les 2 sites d'exposition
(Musée et Péralta) donnant droit au transfert par
navette à partir de 18 ans.
100 Fb les 21 et 22/9 pour les 3 sites d'exposition
(Musée, Péralta et Musée du TEC) donnant droit au
transfert navette entre Musée et gare et navette par
bus ancien entre Péralta et Musée TEC à partir de 18
ans.

PERALTA : Exposition sur la mémoire du Rail et des Transports en
Commun.

Exposition SNCB sur le Thalys et le matériel moderne
avec des maquettes et stands didactiques
Exposition des dessins d'enfants
Petit train à vapeur vive les 14 et 15/9
Exposition SNCB sur Eurostar et Star 21
Exposition "Le Tec aujourd'hui
Philatélie et Maquettisme

Heures d'ouverture : Du lundi au vendredi 9h00-16h00
Samedi 14h00-18h00
Dimanche 10h00-18h00

ANIMATION SONORE : RADIO CIEL les 14 et 15 au Musée
les 21 et 22 à Péralta

Vente de Pin's en étain et livre sur Angleur-Kinkempois

ATTENTION : l'entrée au Musée de Kinkempois se fait par la rue
de Renory (en face du 284) (parcours signalisé)

: les heures des navettes SNCB et T&C seront affichées
sur les sites d'exposition.

SNCB : 14/9 et 21/9 Gare Kinkempois : 13h30 - 14h30
et Musée 15h30 - 16h30
17h30
15/9 et 22/9 Gare Kinkempois : 10h30 - 11h30
et Musée 12h30 - 13h30
14h30 - 15h30
16h30 - 17h30

TEC : 21 et 22/9 3 navettes bus MAN 1954 par heure

MUSEE DE KINKEMPOIS

Programme des festivités 12/09/1996 - 22/09/1996

12/9	9h00 - 18h00	Visite Ecoles et Public
13/9	9h00 - 18h00	Visite Ecoles et Public
14/9	10h00 - 18h00	Ouverture du Musée au public Exposition 6041 - 2912 Exposition HLE 27 et 2 voitures I 11 Brocante ferroviaire et autres Salle maquettisme au 1er étage
15/9	10h00 - 18h00	Idem samedi 14/9 avec en plus Locomotive vapeur de la Vennbahn sous pression et en manoeuvre
16/9	9h00 - 18h00	Visite Ecoles et Public
17/9	9h00 - 18h00	Visite Ecoles et Public
18/9	9h00 - 18h00	Visite Ecoles et Public
	19h00 - 22h00	Soirée pour les Pensionnés SNCB
19/9	9h00 - 18h00	Visite Ecoles et Public
20/9	9h00 - 18h00	Visite Ecoles et Public
21/9	10h00 - 18h00	Ouverture du Musée au public Idem samedi 14/9 sauf brocante + HLE 1805 visitable + AM Triple visitable + HLD 5519 chauffage élect visitable + Visite du Ministre Daerden

<i>LIEGE-PARIS : avant 06/96 :</i>			
			<i>3h39'</i>
<i>au :</i>	<i>06/96 :</i>	<i>-24'</i>	<i>3h15'</i>
	<i>09/96 :</i>	<i>-28'</i>	<i>3h11'</i>
	<i>06/98 :</i>	<i>-1h03'</i>	<i>2h36'</i>
<i>en :</i>	<i>2002 :</i>	<i>-1h29'</i>	<i>2h10'</i>

Le T.G.V. est à Liège. Ce n'est plus un rêve, c'est une réalité. Dès ce week-end, chacun pourra le voir, le toucher et s'asseoir à son bord.

Dans sa phase d'exploitation, qui débutera en juin, THALYS sera un T.G.V. pour tous et pas seulement pour les hommes d'affaires, qui ne représenteront qu'un quart de la clientèle.

Nous avons voulu faire venir THALYS à Liège le plus tôt possible, même si ce n'est pas encore avec une fréquence, ni un temps de parcours idéal.

Demain, en septembre 1997, ce sera la desserte de Cologne et, derrière elle, toute l'Allemagne ainsi qu'une fréquence accrue vers Paris (4 aller-retour par jour).

Du côté des chemins de fer allemands, les investissements sont programmés et le début des travaux entre Düren et Cologne sera lancé officiellement au mois de septembre 1996, soit un an avant l'arrivée de THALYS en Allemagne.

Mais le rayonnement de Liège, grâce à THALYS, s'étendra bien au-delà, vers l'ensemble de l'Eurégio.

L'enjeu est donc d'importance et implique une mobilisation de toutes les forces vives à la cause du TGV, à la cause de THALYS.

Chacun a, en l'occurrence, un rôle à jouer :

- les politiques, par le soutien qu'il peuvent apporter au projet;*
- la SNCB et sa filiale Westrail, en termes d'agressivité commerciale au profit des clients;*
- les entreprises, concernées par les investissements prévus pour la ligne nouvelle et l'ouverture de nouveaux marchés qu'induit le T.G.V.;*
- la clientèle bien sûr, seule gage de réussite à terme, en prenant conscience des intérêts multiples de ce nouveau mode de transport.*

Pour terminer, permettez-moi de vous dire quelques mots de la réunion des 15 Ministres des Transports, à laquelle j'ai participé, à Rome, au cours du week-end de Pâques.

Ce Conseil informel fut l'occasion de l'annonce, par le Commissaire Neil KINNOCK, de la parution, pour l'été prochain, d'un Livre blanc sur les chemins de fer.

Prolongeant la directive 91/440, ce Livre blanc contiendra les lignes directrices de la libéralisation du rail, abordant essentiellement 5 thèmes :

1. *La concrétisation des dispositions prises en vue de séparer l'infrastructure de l'exploitation et la détermination de règles portant sur la fixation des redevances d'infrastructures, en vue de garantir leur caractère non discriminatoire;*
2. *La problématique des relations financières entre les Etats et les sociétés de chemins de fer, avec pour objectif de limiter strictement les subsides à la compensation des surcoûts dûs aux seules missions de service public;*
3. *La libéralisation, afin de permettre à d'autres opérateurs d'utiliser le réseau, avec une priorité pour le secteur des marchandises et pour le trafic international de voyageurs à longue distance. Ceci sans préjudice, dans une phase ultérieure, de l'attribution des missions de service public pour le trafic intérieur de voyageurs, par le biais de concessions temporaires accordées sur base concurrentielle;*
4. *L'harmonisation technique des réseaux visant à engendrer l'interopérabilité des équipements ferroviaires;*
5. *Le développement d'une politique de recherche européenne concertée, touchant les différents aspects du rail et, spécialement, l'environnement.*

La sortie de ce Livre blanc sera suivie d'un grand débat d'orientation qui devrait, avant fin d l'année, déboucher sur un plan d'actions.

Lors de cette assemblée, j'ai plaidé pour un accroissement de la participation communautaire dans les 14 projets prioritaires, dont - bien sûr - la liaison TGV Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres.

Cette position a été partagée par mes Collègues, qui ont soutenu la proposition du Président de la Commission européenne, Jacques SANTER, consistant à transférer une part des surplus agricoles à ces grands réseaux, à hauteur d'un milliard d'écus, doublant ainsi pratiquement notre dotation annuelle pour la période 1997-1999.

Ce financement communautaire complémentaire n'est certes pas acquis, mais chacun semble désormais convaincu que le TGV aura un impact considérable sur la relance de l'économie et de l'emploi, tant par le biais de l'investissement que par la mobilité accrue qu'il va engendrer.

C'est donc sur une note d'espoir qu'avec THALYS, nous entrons dans une nouvelle ère, qui devrait permettre à tous, et pas seulement à une élite, de bénéficier des progrès technologiques de l grande vitesse et d'inscrire la Belgique dans l'Europe ferroviaire de demain.



Vues du THALYS en gare de Liège-Guillemins
avril 1996





Deux vues du poste de conduite du THALYS 380065





Le bar du THALYS

Le THALYS en ligne





Vue du couloir en CONFORT 1

Accueil et sourire en CONFORT 2



30 mai 1996 Inauguration du THALYS
Liège-Anvers-Bruxelles-Mons-Paris

Allocution de Monsieur DAMAR

Que de chemin-certains diront que de chemin de fer-parcouru !

Voilà près de vingt ans, en 1977, l'Italie ouvrait la première section de la Direttissima Rome-Florence.

En 1981, jeune Président de la République, François Mitterrand inaugurerait la ligne nouvelle Paris-Lyon.

Terminée en 1983, cette ligne à grande vitesse parcourue à 270 km/h mettait Lyon à 2 heures de Paris.

A quelques années du bicentenaire de la République, la publicité osait alors un vibrant : "Plus près du coeur de la France".

Face au TGV, les sceptiques étaient plus nombreux que les croyants.

Après avoir tenu le monopole de la mobilité des personnes et des biens durant des décennies, le rail allait-il définitivement passer le relais ? Beaucoup en étaient convaincus ! N'était-ce pas l'âge d'or de la voiture pour laquelle les trente Glorieuses avaient tout fait, dont un formidable maillage autoroutier de l'Europe.

Confort moderne, vitesse élevée sur ligne nouvelle, pénétration au coeur de la cité, compatibilité avec le réseau classique, absence d'embouteillage, le train à grande vitesse allait rapidement dévoiler tous ses atouts. Succès technique certes, mais aussi succès commercial : que serait d'ailleurs le premier sans le second ? Les cheminots attendaient cela depuis longtemps : la clientèle retrouvait le chemin de la gare refusant à la voiture et à l'avion le monopole de la mobilité, que d'autres continents leur avaient réservés.

Et le succès a pris de la hauteur, s'adaptant aux réalités géographiques et économiques. Les fonctions du réseau TGV se sont multipliées et diversifiées. A l'une qui est d'assurer les relations internationales en Europe et d'oeuvrer ainsi à son intégration, il ajoute celle d'un formidable outil d'animation et de développement des espaces régionaux.

Voyez l'Allemagne, qui par une ligne à grande vitesse Nord-Sud relie entre-elles une quinzaine de métropoles régionales. Réunifiée, elle étend maintenant le réseau Inter City Express d'Est en Ouest.

Voyez la France, où le TGV dessert plus de 130 villes et se permet des relations directes Province-Province sans plus passer par Paris.

Et la Belgique ?

Pays complexe, où il faut donner du temps au temps mais aussi pays de synthèse, que viennent nourrir les expériences étrangères.

Bruxelles d'abord !

L'inauguration de ce jour bouleverse toutes les relations Bruxelles-Paris assurées demain par 13 allers-retours quotidiens en Thalys. Dans la foulée, une autre capitale européenne, Amsterdam, sera reliée à Bruxelles par quatre Thalys quotidiens.

Bruxelles fait ainsi jeu égal avec Paris au nombre des relations inter-capitales et devance toutes les autres capitales européennes : elle est en effet en relation directe TGV avec Paris, Londres et Amsterdam.
Et d'ici peu, l'Allemagne aussi sera à portée de main.

La SNCB prouve ainsi toute l'attention qu'elle porte au développement de Bruxelles, capitale de l'Europe.

Mais l'effet TGV ne s'arrête pas là : compte tenu de la nature des investissements prévus pour les branches Nord et Est vers Amsterdam et Cologne, c'est tout le réseau intérieur qui est concerné par le développement de ce projet.

Au-delà de Bruxelles, dès aujourd'hui et simultanément à l'ouverture de Bruxelles-Paris, le Thalys affirme sa vocation régionale en desservant Anvers, Berchem, Liège et Mons.

Ce schéma d'exploitation témoigne de la double volonté de la SNCB :

1. de poursuivre les lignes nouvelles jusqu'aux frontières hollandaise et allemande en desservant Anvers et Liège. Les décisions financières récentes du Gouvernement fédéral permettent maintenant de réaliser intégralement ce projet ambitieux.
2. d'initier au départ des dorsales flamande et wallonne des rames TGV vers la France.

Ce schéma illustre aussi l'originalité du réseau TGV belge.

A l'effort important que la SNCB consacre dans son plan décennal au réseau intérieur de la Belgique, elle ajoute la mixité du réseau entre Bruxelles et Anvers et entre Bruxelles et Liège. L'infrastructure sera à double usage permettant aux trains intérieurs et aux TGV d'y circuler ensemble.

Je remercie tous les cheminots qui oeuvrent à la réalisation de ce grand projet.

Je vous remercie également très chaleureusement pour avoir répondu à notre invitation et espère que ma découverte, aujourd'hui, du Thalys fera de vous des ambassadeurs éminents de ces nouvelles relations.



Thalys en service commercial, le 2 juin 1996

Le 2 juin est une date marquante dans l'histoire du projet TGV en Belgique. A cette date, un nouveau service de trains à grande vitesse fait son entrée sur le marché des transports, après Eurostar et le TGV Réseau. C'est Thalys.

Entre Paris, Bruxelles, Amsterdam et Cologne, les quatre grandes destinations Thalys, les chemins de fer des quatre pays concernés comptent d'ici l'an 2000 transporter 6,5 millions de voyageurs, soit le double de leur part de marché actuel.

Service haute fréquence

Le service Thalys, à partir du 2 juin 1996, c'est 13 allers et retours quotidiens entre Bruxelles et Paris, soit une relation pratiquement horaire. Avec en plus, un confort et un service à bord de haut niveau pour un voyage en toute sérénité.

Ces parcours sont tous assurés par des trains à grande vitesse qui remplacent dès lors tous les trains classiques de jour. Au-delà de Bruxelles, quatre Thalys poursuivront leur route jusque Anvers-Berchem, Rotterdam, La Haye et Amsterdam (ainsi que Schiphol, aéroport). Un autre aura pour terminus Anvers-Central. Liège bénéficiera de deux liaisons directes avec la capitale française. De même que Mons. Bruxelles sera à 2h03 de Paris et Liège à 3h15. Amsterdam sera à 2h38 de notre capitale.

Les Thalys à destination de Paris emprunteront tout d'abord nos lignes classiques via Mons jusqu'à Antoing. Ils accèderont alors aux quinze premiers kilomètres de la ligne à grande vitesse belge, entre Antoing et la frontière française, grâce au raccordement de celle-ci à la dorsale wallonne à hauteur d'Antoing.

Des prix compétitifs et sur mesure

Grâce à une politique de prix affinée, Thalys vise un large éventail de clients potentiels. Le premier défi que se sont lancés les chemins de fer était d'offrir des prix concurrentiels par rapport aux autres moyens de transport. Aussi bien en comparaison avec les tarifs actuels pour les voyages en train qu'avec les coûts des trajets en avion ou en voiture.



Une large gamme de formules de voyages est disponible (la vente des billets Thalys a débuté depuis le 3 avril). Chacun peut y trouver la formule tarifaire qui lui convient le mieux selon le voyage choisi: l'homme d'affaires pour qui la souplesse des horaires et le service à bord priment, le client voyageant pour ses loisirs qui mise sur un certain niveau de confort ou celui qui désire être le plus rapidement sur place au meilleur prix. La plupart des formules Thalys sont, sous certaines conditions, même moins chères que les prix actuels sur les mêmes relations. Ainsi, avec le tarif 'Mini', il est possible de joindre Paris aller et retour pour moins de 2.000 FB au départ des quatre villes belges desservies, avec le tarif "Mini". Le prix le moins cher étant de 1.500 FB pour le trajet Mons-Paris et retour (qui ne dure que 1h25).

Toutes les formules tarifaires (Mini, Jeune, Loisirs, Week-end, Senior, Business et autres) sont détaillées dans la brochure "prix et horaires" jointe à ce dossier.

La réservation à bord de Thalys est obligatoire. Elle est toujours incluse dans tous les prix annoncés. Les billets peuvent être réservés très facilement: soit par téléphone, soit directement dans une grande gare (sur commande dans les autres), soit via une agence de voyage agréée par la SNCB. Dans les quatre gares Thalys belges (Bruxelles-Midi, Liège-Guillemins, Mons et Anvers), la réservation du billet reste possible jusqu'au dernier moment avant le départ.

La réservation, comprise dans le prix du billet, offre la garantie d'une place assise au jour et à l'heure choisie par le voyageur. Les diverses formules de prix, même les plus avantageuses, sont offertes sur tous les Thalys. Seul le nombre de places disponibles par formule peut différer d'un train à l'autre. Il est donc prudent de réserver le plus tôt possible (possible au plus tôt 60 jours avant le départ).

Si Thalys est bien entendu d'abord un train international, tous les voyageurs Bruxelles-Anvers et Bruxelles-Liège ont ainsi la possibilité de le découvrir à un prix très doux. Toutefois, pour ces deux parcours, il est également obligatoire de réserver. Toujours par téléphone ou à la gare.



Thalys, voyage plaisir

Avec Thalys, l'expression "voyage moderne" prend tout son sens: qualité du service et confort. Aussi bien en Confort 2 qu'en Confort 1 (notions qui supplantent les anciennes dénominations "1ère classe" et "2ème classe"). Dans l'espace bar, il est possible d'acheter des boissons chaudes et froides, ainsi que des snacks, avec les monnaies des quatre pays, ou avec une carte de crédit. Avec cette dernière, il est aussi possible de téléphoner à bord. Il existe un espace nursery équipé d'une table à langer.

Une voiture est spécialement adaptée pour les personnes handicapées: la toilette est équipée pour les voyageurs en chaise roulante et les sièges sont rabattables pour pouvoir y installer un fauteuil roulant.

Le voyageur peut se rendre au bar buffet s'il désire se restaurer légèrement ou prendre une boisson: boissons chaudes ou froides, snacks chauds ou froids, salades composées, petits pains, en-cas divers...à consommer sur place ou à emmener dans sa voiture. Il peut encore y acheter des cartes pour les transports en commun. La voiture-bar est ouverte tous les jours, sauf sur les trajets entre Bruxelles et Anvers-Central ou Liège-Guillemins.

La différence entre Confort 1 et Confort 2 réside essentiellement dans le service offert. Le voyageur en Confort 1 bénéficiera durant tout son trajet des services du personnel d'accueil qui l'aidera à trouver sa place, à déposer ses bagages ou qui l'informeront sur demande sur les correspondances avec les autres trains, sur les services en gare ...

Entre Bruxelles et Paris, ce même voyageur se verra servir à sa place une boisson et un repas léger, compris dans le prix de son billet. Selon l'heure à laquelle il voyage, il s'agira d'un petit déjeuner, d'un déjeuner ou d'un dîner: un service Thalys qui lui est offert en plus.

Entre Bruxelles et Amsterdam, le voyageur se voit offrir un verre d'accueil et un petit en-cas. Ces services "plus" sont offerts en semaine uniquement. Le voyageur en Confort 1 peut de toute façon toujours bénéficier des services de la voiture-bar.

Le catering à bord est assuré par "Railmasters", un consortium formé par Restobel, le Gourmet (Swissair) et la française Servair.



Thalys, un matériel haute technologie

Les trains à grande vitesse qui assurent les liaisons Thalys sont en fait de trois types. Ils ont tous la même composition: 8 voitures encadrées par 2 motrices, la même longueur (200 mètres) et offrent chacun 377 places. Deux rames couplées offrent dès lors 754 places. Leur vitesse maximale en service commercial est de 300 km/h.

Ces TGV ont tous été conçus par GEC-ALSTHOM, qui est représenté en Belgique par ACEC-Transport à Charleroi. Bombardier Eurorail (à Bruges) a également participé à la construction de certaines voitures Thalys. Tous ces TGV bénéficient des derniers progrès technologiques en matière ferroviaire.

Le service Thalys qui démarra le 2 juin de cette année sera assuré par une flotte composée de TGV Réseau et de Thalys PBA, le service à bord et les prix étant identiques sur les deux types de trains.

Le TGV Réseau

Ce train à grande vitesse bleu-argent circule déjà depuis plus d'un an entre Bruxelles et Paris. A partir du 2 juin, il assurera également les liaisons au départ de Paris vers Liège et Anvers-Central.

Le Thalys type PBA

Les premières rames PBA circulent entre Bruxelles et Paris depuis le mois de janvier de cette année en alternance avec des TGV Réseau. Ils sont conçus pour circuler en Belgique, en France et aux Pays-Bas et seront mis en service le 2 juin sur la relation Paris - Bruxelles - Amsterdam. Seule la couleur (bordeaux-gris) et l'aménagement intérieur du PBA le distingue du TGV Réseau.

Il existe 10 rames Thalys PBA, qui sont la propriété de la SNCF.

Thalys type PBKA

Les premières PBKA entreront en service en 1997. La SNCB en possèdera 7, la SNCF, 6; les NS, 2 et la DB AG, 2. Ce matériel quadricourant sera mis en service principalement sur les liaisons vers l'Allemagne. Le PBKA conserve les mêmes couleurs que le PBA, mais son nez plus affiné ressemble à celui du TGV Duplex.

Les aménagements intérieurs seront pratiquement identiques à ceux du Thalys PBA.



Les temps de parcours des étapes du projet

Première étape: du 2 juin 1996 à fin 1997

Le 2 juin 96 marque le véritable début de la "carrière" commerciale de Thalys et de son nouveau service.

Le service Thalys bénéficiera désormais de l'achèvement de la section de ligne à grande vitesse (LGV) entre la frontière française et la ville belge d'Antoing. Avec la mise en service de ce premier tronçon, les trains à grande vitesse en provenance de Paris éviteront la gare de Lille et, au delà d'Antoing, rejoindront Bruxelles sur ligne classique via Mons.

Le temps de parcours entre Bruxelles-Midi et Paris-Nord passera ainsi de 2h28 (en moyenne) à 2h03.

Les Thalys et les TGV Réseau assureront 13 liaisons quotidiennes entre Paris et Bruxelles. Au-delà de cette ville, quatre trains continuent vers Anvers (Berchem) et Amsterdam. Ils remplaceront tous les trains traditionnels directs de jour entre Paris et Amsterdam. Des trains classiques circuleront encore entre Bruxelles et Amsterdam.

Un autre TGV continuera au-delà de Bruxelles jusqu'à Anvers-Central, gare terminus. Par ailleurs, en provenance de Paris, deux TGV poursuivront leur trajet jusqu'à Liège-Guillemins avec arrêt en gare de Bruxelles-Midi. Deux TGV feront également arrêt à Mons.

Deuxième étape: 1998

Fin 97-début 98, la liaison Paris-Bruxelles-Cologne passant par l'infrastructure classique au-delà de Bruxelles (via Liège en utilisant la ligne existante Bruxelles-Liège-Allemagne) sera progressivement mise en service.

Les Thalys (Paris-Bruxelles-Köln (Cologne)-Amsterdam) qui effectueront ces liaisons seront alors de nouvelles rames "quadricourant", capables de circuler aussi sur le réseau allemand. Il ne sera plus nécessaire de changer de train à Liège ou à Bruxelles.

Le temps de parcours entre Paris et Cologne passera de 5h15 à 4h45 (grâce notamment aux gains de temps entre Paris et Bruxelles). La durée du voyage Bruxelles-Cologne restera provisoirement quasi inchangée.



En 1998, la section de ligne à grande vitesse et les aménagements de lignes classiques entre la frontière française et Bruxelles seront terminés. Le temps de parcours entre Bruxelles et Paris passera dès lors de 2h03 à 1h25.

Les Thalys effectueront la liaison Paris-Amsterdam en 4h10 (au lieu de 4h55) et la liaison Paris-Cologne en 4h10 (au lieu de 4h45).

La fréquence des Thalys de Paris vers Amsterdam et de Paris vers Cologne passera de 4 à 7 aller-retour par jour.

En 1998, les horaires des trains IC/IR feront aussi l'objet d'importantes modifications. A cette occasion, les correspondances des trains à grande vitesse avec le réseau intérieur seront optimisées.

Troisième étape: 2005 et au-delà

A partir de 2002, grâce à la mise en service de la ligne à grande vitesse entre Bruxelles et Liège, le temps de parcours entre ces deux villes sera réduit de 20 minutes (39 minutes au lieu de 1h04).

En Belgique comme aux Pays-Bas et en Allemagne, le réseau de lignes à grande vitesse devrait être achevé à l'horizon 2005. Les Thalys circuleront à 300 km/h sur lignes nouvelles et à 200/220 km/h sur certains tronçons de lignes classiques aménagées. Entre Anvers et Amsterdam, le temps de parcours sera réduit d'une heure (1h08 au lieu de 2h11).

Un grand nombre de villes de l'Europe du Nord-Ouest seront alors reliées par Thalys: Paris, Bruxelles, Liège, Aix-la-Chapelle, Cologne, Anvers-Berchem, Anvers, Schiphol, Rotterdam, La Haye, Amsterdam.



Westrail International (WI)

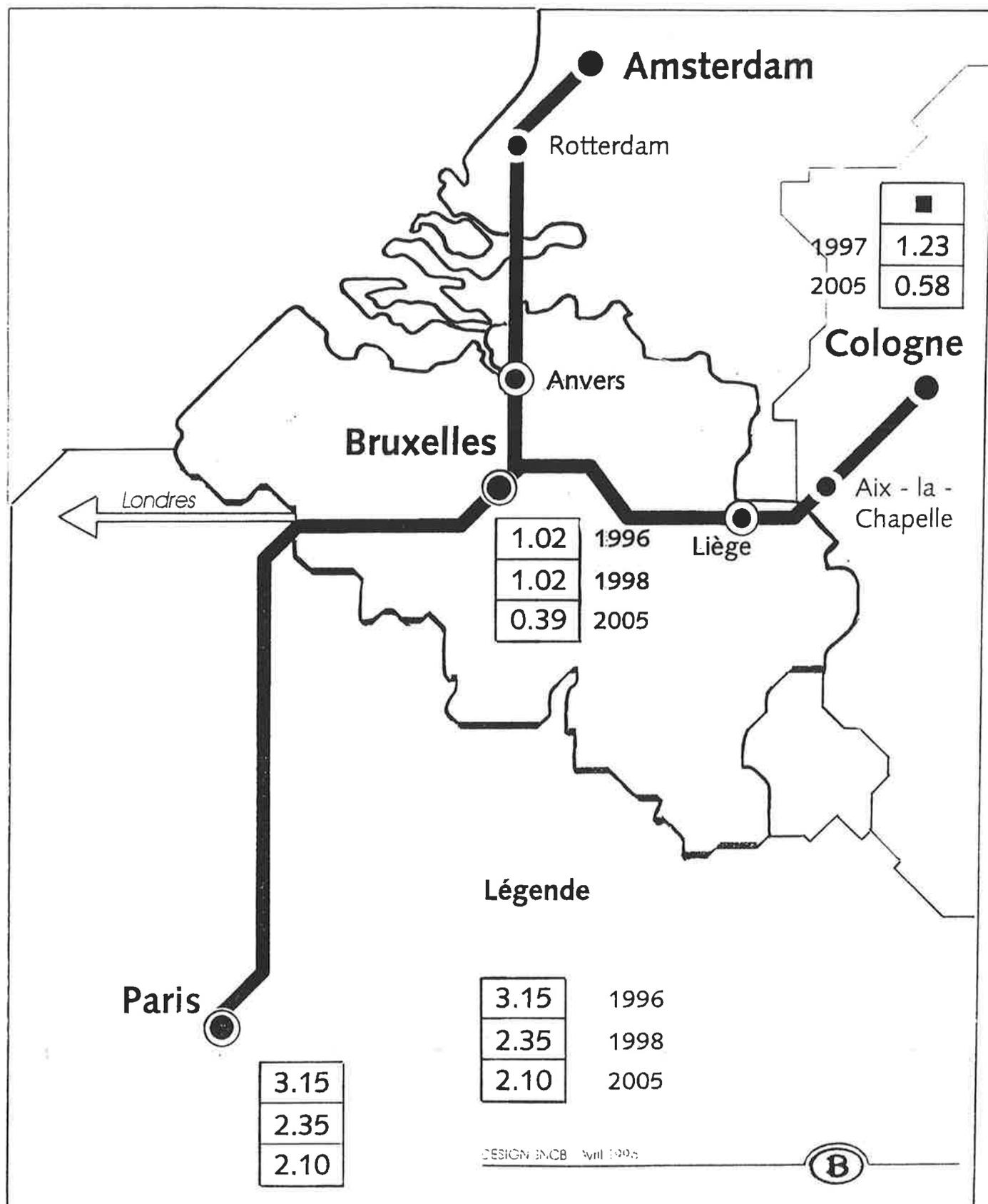
C'est le nom de la société coopérative, filiale commune de la SNCF et de la SNCB créée spécialement pour lancer le produit Thalys. WI mène les études de marché, détermine la palette des prix, optimise les horaires et développe les aspects 'communication' du produit. De manière générale, WI est chargé de gérer l'ensemble de la commercialisation des liaisons ferroviaires à grande vitesse entre la Belgique et la France:

- le TGV Réseau Paris-Bruxelles depuis janvier 1995.
- offre Thalys: juin 96: axe Paris - Bruxelles - Amsterdam
 hiver 97-98: axe Paris - Bruxelles - Cologne - Amsterdam
- liaisons TGV entre la Belgique et le Sud de la France (à partir du 2 juin):
 - * Bruxelles - Nice
 - * Bruxelles - Marseille
 - * Bruxelles - Montpellier

WI travaille en étroite collaboration avec 'HST VEM' (Hoge SnelheidsTrein-Vervoers Exploitatie Maatschappij), la filiale des Chemins de Fer néerlandais créée pour développer le TGV aux Pays-Bas. Les liaisons TGV avec l'Allemagne sont également préparées avec la Deutsche Bahn.

Paris - Bruxelles - Liège - Cologne - Amsterdam

Evolution
des temps de parcours
au départ de Liège



AFFILIATIONS ET COTISATIONS 1995

Voici le dernier bulletin couvrant l'année 1995

Les cotisations pour 1996 restent inchangées à savoir :

Soutien 100 frs sans les 4 bulletins trimestriels
 Effectif 300 frs avec les 4 bulletins trimestriels
 Bienfaiteur 500 frs minimum avec les 4 bulletins

Afin de nous faciliter le travail, nous demandons à nos adhérents (anciens et nouveaux) de régler le montant de leur cotisation à l'aide du virement joint, en spécifiant la nature de leur cotisation (voir l'exemple), leur nom et adresse complète, leur numéro d'identification, leur fonction et leur dépôt ou service pour les cheminots (en activité ou en service).
 Les cartes de membre et/ou le timbre seront envoyés avec le bulletin suivant la réception du virement.

Afin de vous permettre de vérifier votre abonnement, vous pouvez le savoir en regardant en bas de couverture. Les années barrées sont en règle de cotisation.

SIGNATURES		NE PAS ACCEPTER EN PAIEMENT		VIREMENT OU VERSEMENT
EXEMPLE				036475 A
		 Crédit Communal de Belgique SA		
COMPTE DONNEUR D'ORDRE	COMPTE BÉNÉFICIAIRE	MONTANT		
XXX/XXXXXXXX-XX	068-2103830-24	300		
DE	POUR			
Jacques UNTEL 1, rue DOUONVEUT 1000 LABAS	AMICALE DU TRANSPORT FERROVIAIRE SUD EST RUE DU CHENE 3 4031 ANGLEUR	T		
COMMUNICATION				
Cot 95 Effectif 0000/00000 CTD Kinkempois				
PRIERE DE NE RIEN ECRIRE CI-DESSOUS				



AVIS DE RECHERCHE



Archéologie industrielle : Recherchons tous renseignements relatifs aux constructeurs belges d'autobus entre 1900 et 1950. Prière de contacter Marcel LAMBOU tel: 041/364463 qui deviendra 04/3364463 à partir du 14/9/96.

Le Musée de Kinkempois recherche des photos, documents et objets sur les sujets suivants :

- Compagnie des Wagons-Lits

- Les TEE

- La Compagnie du Nord-Belge

Les gares et ponts de Liège et environs

Le matériel de la Compagnie Belgo-Anglaise des Ferry-Boats

- L'outillage ancien du Service de la Voie

- Les fourgons-traîneaux en usage sur les Plans Inclinés

- Les Usines Emile Henricot à Court St Etienne

Ces informations peuvent être transmises au Musée à :

Lallemend Ghislain

Service de Cour
ATD/E Kinkempois
Rue du Chêne 3
4031 Angleur

LIVRES



Le chemin de fer dans l'entité de Walcourt

Le rail aura bientôt 150 ans en Entre-Sambre et Meuse.

Mr P.Lievens (pensionné SNCB) et Mr R.Golard, deux Walcourtiens, publient un livre sur le chemin de fer dans l'entité.

Sortie prévue : fin juillet.

Titre : Walcourt, une entité au fil de ses gares.

- 300 pages, format 155/240
- plus de 350 cartes postales, photos et documents.

Prix : 900 frs plus 100 frs de port.

100 exemplaires ont été numérotés-supplément 100frs-à réserver au préalable, chez P.Lievens

Il peut être obtenu chez les auteurs :

Lievens Paul Allée du 125ème R.I., 8
5650 Walcourt

Golard Roger Rue Closière , 2
5650 Walcourt

Il peut être commandé par versement au compte 034/1111180-10 de P.Lievens.

Musée de Kinkempois

Lors des festivités qui se dérouleront à Kinkempois et à Angleur du 12 au 22 septembre 1996, un livre consacré à l'histoire et au chemin de fer à Kinkempois, sera mis en vente au Musée et au château de Péralta.

Se renseigner sur les deux sites d'exposition.

Des festivités vont également se dérouler à ANS du 18 au 30/10 sur le thème de 130 ans de vie à Ans.

A cette occasion, un livre sera mis en vente. Il sera également disponible au Musée après ces festivités.

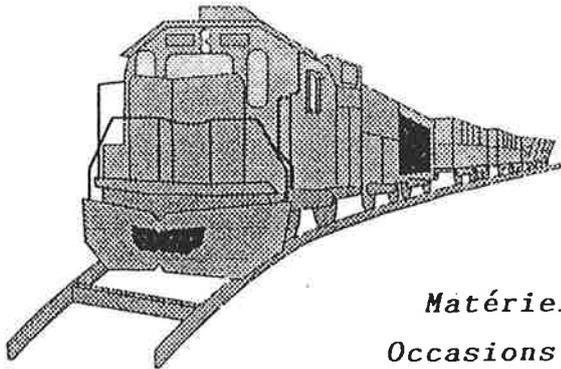
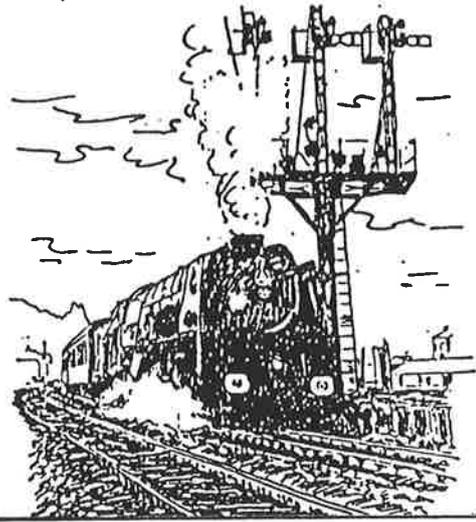
Jean Dengis réalise pour vous,
tous modèles, tous sujets ..
Locos, trams, maisons, rues,
portraits, animaux

Consultez-moi

au 041/631295

Ceci sans engagement !

Exposition permanente au
MUSÉE ATF



Michel Fagard

ACHAT - VENTE

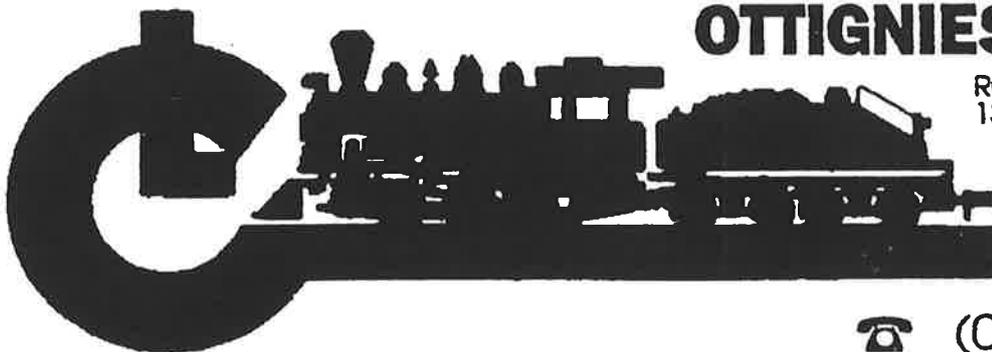
Matériels ferroviaires

Occasions toutes marques

44, rue de Magnée

4620 Fléron

041 / 58 . 87 . 52



OTTIGNIES LOISIRS

Rue des Coquerées, 19
1341 Ottignies

☎ (010) 61 30 74

NOUVEAUTÉS

EN VENTE AU MUSEE

MONTRES à motif ferroviaire

Le Musée vous annonce la sortie d'une montre portant un motif représentant une locomotive Type 29013.

De contour sur fond gris clair, la montre T 29 est le cadeau idéal pour l'amateur de locomotive vapeur.

Cette montre, à boîtier métal et bracelet en cuir noir, a bénéficié d'un tirage limité à 25 exemplaires numérotés.

Les visiteurs habituels du Musée ont bénéficié de la primeur de ce lancement.

Une dizaine de montres T 29 sont encore disponibles.

Une réédition de 25 pièces MAXIMUM est possible si la demande est significative.

Prix de vente : 1495 Fb

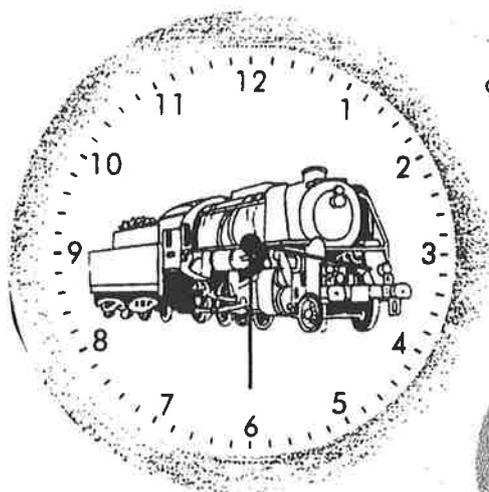
DERNIERE MINUTE

Au moment du bouclage de ce bulletin, nous vous annonçons la sortie d'une 2ème montre.

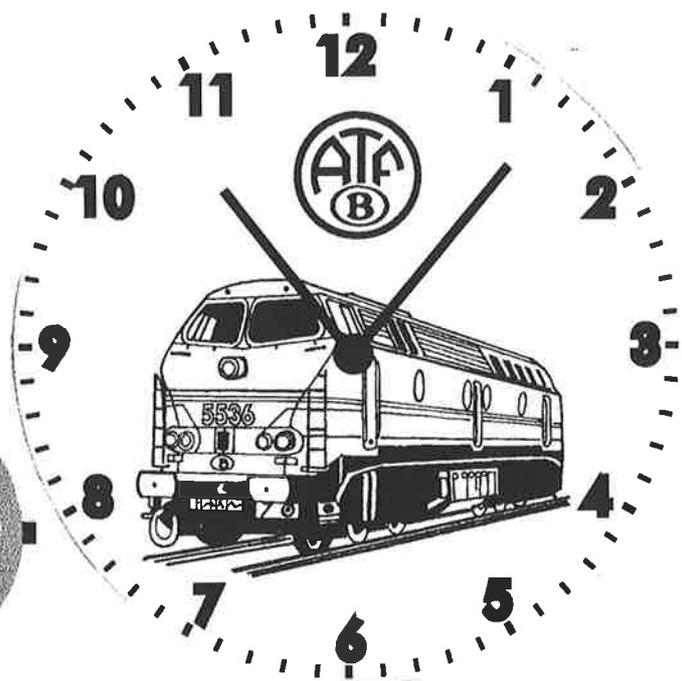
Celle-ci sera en théorie disponible pour les festivités de Kinkempois.

Représentant la locomotive diesel 5536 surmonté du logo du Musée, elles sont également numérotées de 1 à 25.

Prix de vente : 1495 Fb



ci-dessous
format
réel



NOUVEAUTÉS

EN VENTE AU MUSEE

MAQUETTE HO

L'ATF est heureux de vous annoncer la sortie de sa dernière locomotive diesel de la série 60.

La **6047** en version **JAUNE**

Cette 6047 est conforme à l'original avec la forme spécifique des capotages de nez (peinture modifiée) et marquage du dépôt de Kinkempois.

Série limitée à **50** exemplaires numérotés et avec certificat.

45 exemplaires motorisés en courant continu et 5 exemplaires en courant alternatif 3 rails.

Cette 6047 de chez KleinModellBahn sera en théorie disponible pour les festivités de Kinkempois qui ont lieu du 12 au 22 septembre 1996.

Cette série de type en livrée jaune est également la dernière de cette année pour KleinModellBahn.

Prix de vente : 4700 Fb

VERRE + ETAIN

Suite au succès des petits verres ornés de motifs ferroviaires (locomotives) en ETAIN, nous vous annonçons la sortie du complément obligatoire à savoir : la **carafe**.

Cette carafe ovale à angles brisés est ornée du nouveau logo du musée surmonté de la roue ailée.

Disponible dès à présent au Musée, elle est vendue seule ou accompagnée de ses 6 verres.

Prix de vente : des 6 verres seuls : 1500 Fb (250 fb/pièce)

de la carafe seule : 1500 Fb

des 6 verres et de la carafe : 2800 Fb

Les visiteurs du Musée ayant déjà acquis par le passé les 6 verres peuvent acquérir la carafe seule au prix de 1300 Fb, le Musée ayant la liste des acheteurs.

Les 6 verres ont comme motif en étain dans l'ordre :

Vapeur T 22 - Diesel T 53 - Electrique T 23

Diesel T 73 - Electrique T 18 - Vapeur T 29

Ces verres sont toujours disponible au Musée ou en festivités.

En vente à la boutique du Musée

PHOTOS

En gras = nouveautés

D'après de posters de Gustave Ptascynski Prix: 50 Fb

VAPEUR : 1002-10021-29061-57059-81106-98045-81123-22030
344 NB-**10012-12004-1007-31078-141 R-26017**

DIESEL : 5001-5505-5212-5534-204004-201004-5147-6047-6041-
6035X-5922 Vennbahn-201001 Vennbahn-201010-6215 jaune-
6215 bleue-TEE Diamant-TEE Saphir-215 DB bleue/crème-
215 DB rouge-7383-8237-

ELECTRIQUE : 2741-1605-2383-2208-140003-2024-2557-2302-123065-
122019-**2006-2010-2016-1601 et 1602 Marklin**

AUTORAIL : 4509-551.17-551.48-603.05-

AUTOMOTRICE : 346 Break-311 Triple-345 Triple-POSTALE-
208 verte-674 rouge-1935 verte-1935 bleue/crème-

BUS : BUS 76-**Brossel B**

PHOTO

12004 et 6041 à Kinkempois format 30X40 250 FB

CADRE PHOTO NOUVEAUTE

Des cadres sous-verres sont en vente actuellement au Musée.
D'un format 30 X 40, ils contiennent des reproductions couleurs
de locomotives vapeurs d'après les dessins de Gustave.

Disponibles : 26019 - 10012 - 1009 - 141 R SNCF -

A venir : Type 12 et Type 29

Prix : 700 Fb

CARTES POSTALES

Vapeur Le Belge	50 Fb
Vapeur Type 1	50 Fb
Electrique 2101	50 Fb
Automotrice 902	50 Fb
Vapeur NS	30 Fb

En vente à la boutique du Musée

PIN'S SAFE

L'ATF vend les pin's produits par Safe relatifs à Liège.

Tchantchès, coqs wallons, Perron en relief, Musée d'Armes, églises, drapeaux, dinosaures liégeois, etc....

Prix entre 100 et 250 Fb AU MUSEE UNIQUEMENT

PIN'S FERROVIAIRES

En vente AU MUSEE : Trams vicinaux, trams liégeois, 29013, ATD/E Kinkempois, gares belges et bien d'autres pin's ferroviaires

Tous les pin's de l'Amicale ATF sont toujours disponibles notamment la série des 26 pin's relatifs aux locomotives en Belgique (Attention pour certains)

Tout renseignement au Musée.

T-SHIRTS

Nos T-Shirts sont dorénavant disponibles au Musée.

Soit en blanc ou en écru, ils existent en différentes tailles, et sont ornés de dessins :

VAPEUR : 26001-29013-29061-10007-1009-141 R SNCF verte-81324-48017-2253-

Les anciens motifs : 12001 à 12006, 10021 et 1002 sont toujours disponibles.

DIESEL : 5536 en livrée jaune

ELECTRIQUE : 2721

Prix : 700 Fb

CASQUETTES

Toutes nos casquettes sont disponibles.

Certaines locomotives reviennent sur des casquettes de couleur, à savoir verte pour les diesels, bleue pour les électriques et noire pour les vapeurs.

Concernant les vapeurs, des nouvelles locomotives sont apparues: 12001-1009-26001-10007-81528-31078 et 141 R.

En diesel, les nouveautés sont les GROS NEZ avec les numéros: 5205-5308-5313 et 5407

Prix : 250 Fb

En vente à la boutique du Musée

LIVRES

ANNONCE de NOUVEAUTE

On nous annonce la sortie imminente du second livre des MEMOIRES D'UN CHEMINOT de J.LEONARD.

Ce livre devrait être disponible pour les festivités.

PIN'S

PIN'S

PIN'S

PIN'S

PIN'S

PIN'S

PIN'S

Pour les festivités de Kinkempois, le Centre Culturel Ourthe et Meuse, principal organisateur mettra en vente un pin's en ETAIN reprenant le motif de l'affiche annonçant les festivités à savoir la MONTRE DU TRANSPORT.

En même temps, le Musée sortira le pin's en ETAIN reprenant le nouveau logo du Musée.

Ce pin's sera vendu au prix de 150 Fb.

Si le temps de le fabriquer le permet, nous sortirons également un autre pin's en ETAIN reprenant cette fois la vapeur type 29.

Reservez un bon accueil à ces pin's.

CONDITIONS D'ACHATS

Les articles mentionnés aux pages boutiques et nouveautés sont disponibles aux guichets du Musée et/ou sur commande, les frais de port en plus. TOUJOURS SE RENSEIGNER.

Prière de mentionner la référence exacte de l'article.

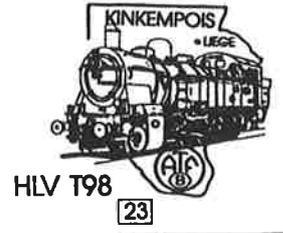
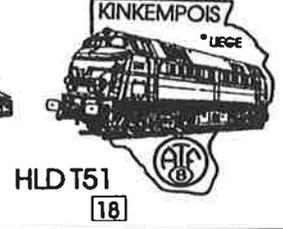
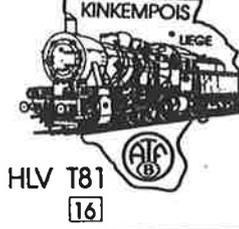
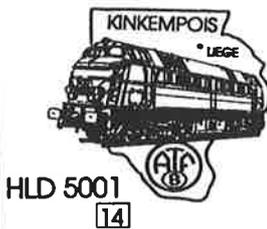
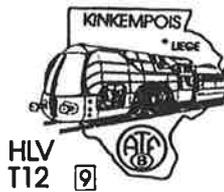
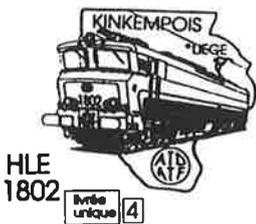
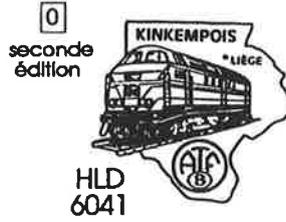
Les paiements sont à effectuer UNIQUEMENT sur le compte 068/2122158-19 de Musée ATF Kinkempois

ATTENTION : LE PIN'S N° 2 (2741) EST REEDITE A 200 EXEMPLAIRES

MUSEE FERROVIAIRE de KINKEMPOIS

Rue du Chêne, 3
4031 Angleur (Liège)
Belgique

Collection LOCOMOTIVES en BELGIQUE

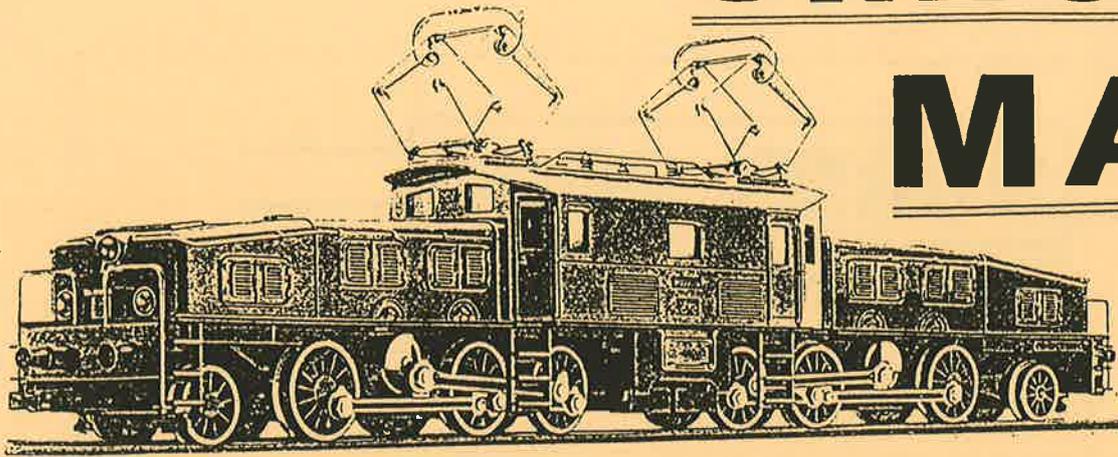


pin's de clôture



Réalisation :
Safe Belgium
Pin's - magnets porte-clés...
12, rue L. Mignon,
B 4000 Liège
Fax : 041.210314
Tél. 041.236689

SIMONIS MARC



Rue des Pietresses 97
B-4020 Jupille s/M

ACHATS

VENTES

ECHANGES

TRAINS ELECTRIQUES TOUTES MARQUES :

MARKLIN - HAG - ROCO - LILIPUT -

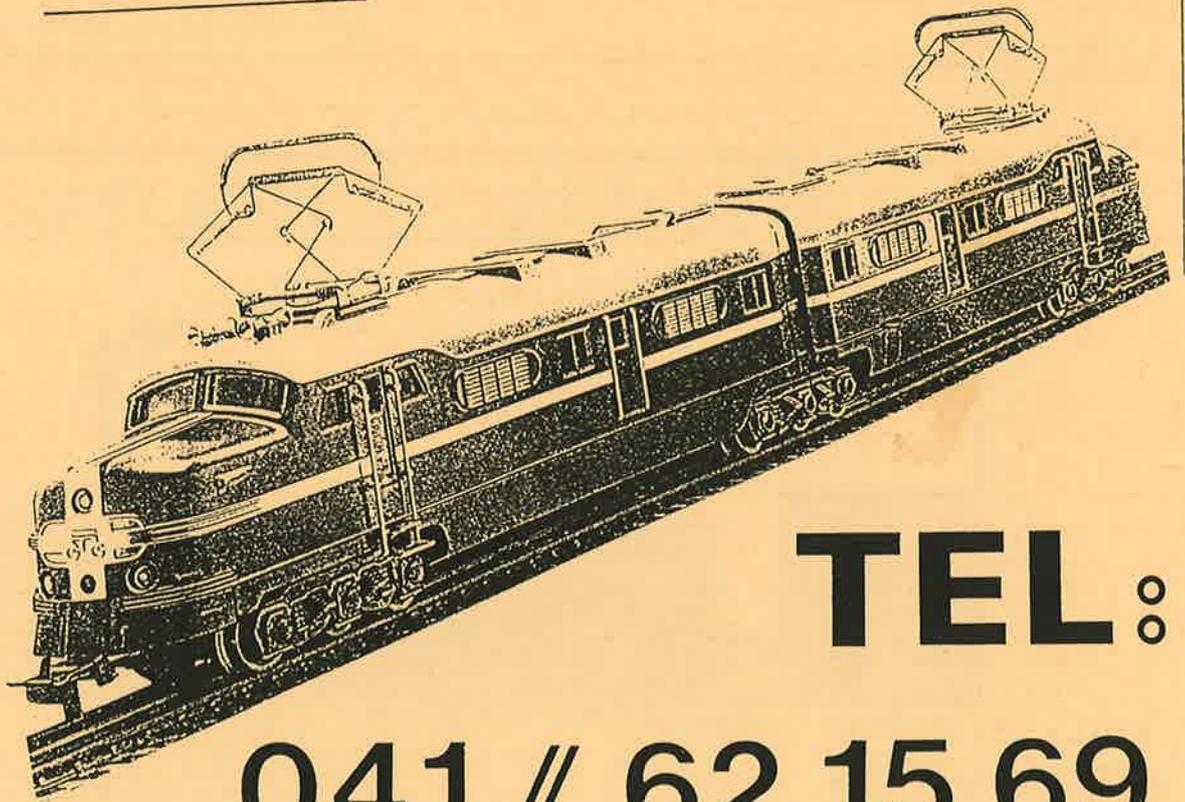
FLEISCHMANN- JOUEF - Etc...

TOUS MODELES REDUITS DE VOITURES (TOUTE ECHELLE)

DINKY - CORGI - SOLIDO - BBURAGO

HERPA - JOUEF - Etc;;;

PAYEMENT CASH !!



TEL: :

041 // 62.15.69

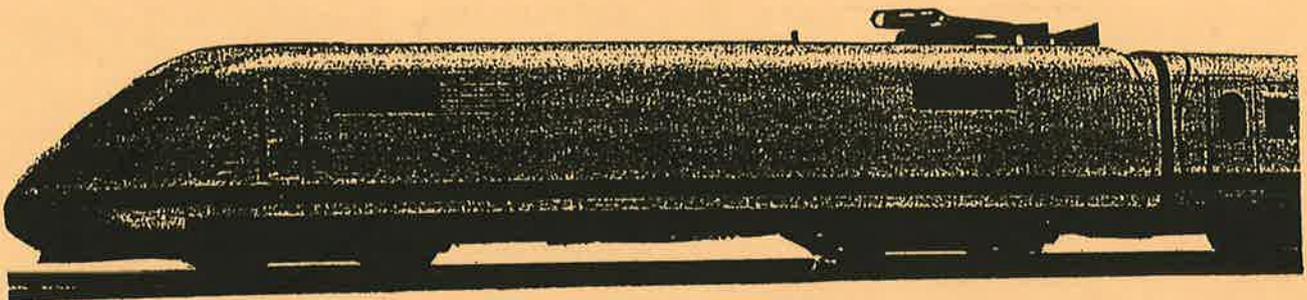
HOBBY 2000

Modèles réduits

Import - Export

Le SPECIALISTE belge du MODELE REDUIT

Trains : MARKLIN - ROCO - LIMA - etc... (25 marques)



- * spécialiste SNCB avec production propre
- * également Bateaux, Autos, Blindés, Figurines,...
- * Occasions toutes marques
- * Carte de fidélité

☎ 041. 41 29 87

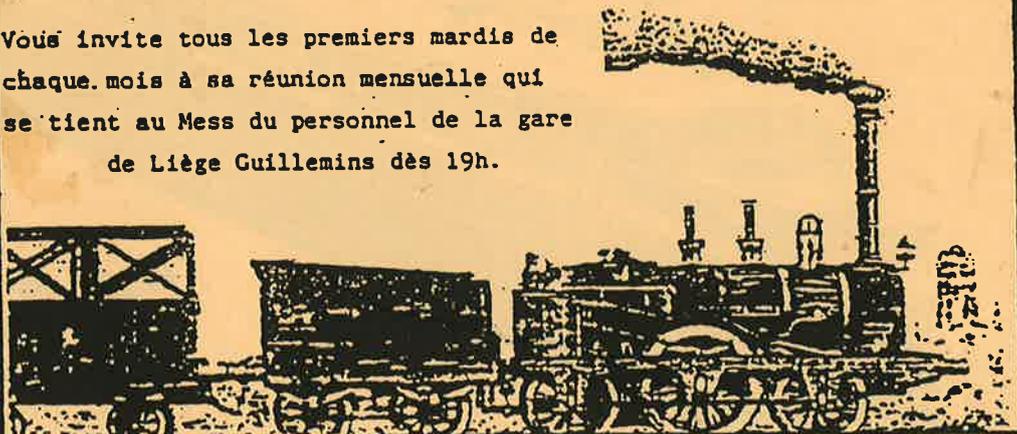
Fax : 041. 43 66 03

Rue Méan, 11-13 4020 LIEGE
(entre la Place Delcourt et le Pont de Longdoz)

© ATF Kinkempois 06/1993

CLUB DES CHEMINOTS PHILATELISTES LIEGEOIS

Vous invite tous les premiers mardis de
chaque mois à sa réunion mensuelle qui
se tient au Mess du personnel de la gare
de Liège Guillemins dès 19h.



Président : Magnette André 40 Rue Tanixhe 4020 Bressoux
Secrétaire : Stas Michel 14 Rue Croix Chabot 4530 Villers-le-Bouillet
Treasorier : Parriaux Xavier 440 Chaussée d'Alsemberg 1180 Bruxelles