

103 Avril
1997
Périodique trimestriel
Vingtième année

BELGIQUE-BELGIË

P.P.

LIÈGE X

9/406



transfer

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

SOMMAIRE

AFFILIATIONS 1997.....	3
NOUVELLES DE LA SNCB	4
LA SNCB PAR LIGNE	4
LE MATERIEL DE LA SNCB	30
<i>Statistiques du matériel moteur</i>	30
ACCIDENTS - INCIDENTS.....	33
DOSSIER : LA CATHEDRALE FERROVIAIRE D'ANVERS OU COMMENT CONCILIER MOBILITE ET	
PATRIMOINE	39
LE POINT SUR LE MATERIEL MOTEUR.....	47
LA NOUVELLE OFFRE « VOYAGEURS » SNCB DE 1998	65
<i>Affectation du matériel</i>	66
<i>Affectation du matériel par relation</i>	67
LE PHASAGE DES TRAVAUX TGV	70
TRAVAUX SUR LA DORSALE WALLONNE.....	71
ACTIVITES DU GTF ASBL	72
UNE NOUVELLE EXCURSION INEDITE DU GTF ASBL	72
GTF - DISTRIBUTION	76

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, J.P. Joly, 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

photos de couverture :

avant : l'IC B 417 Ostende - Köln Hbf à destination voie 3 à Köln Hbf le 16 décembre 1996 : locomotive polytension 1605 de la SNCB et rame de voitures SNCB I 11 ; (photo M. Lebeau).

arrière : une scène qu'on ne verra plus dès le 14 décembre 1997, jour de l'ouverture de la LGV belge de la frontière à Lembeek : rame TGV Eurostar à Pont-de-Bois (France) entre Lille et Tournai, assurant le train 9116 Londres WIT - Bruxelles-Midi ; (photo J.P. Joly - 16 avril 1996).

Affiliations 1997

Qu'il nous soit d'abord permis de remercier le millier de membres qui a renouvelé sa confiance au GTF asbl en se réaffiliant dès à présent pour 1997 : notre particulière gratitude va à nos membres protecteurs, et à tous ceux qui ont « arrondi » le montant de leur cotisation afin de marquer concrètement leur soutien au GTF asbl, malgré ces temps de conjoncture politique, économique et sociale difficile.

Cette année, le système d'envoi de Trans-fer sous emballage plastique, unanimement apprécié, nous permet de vous envoyer votre carte de membre sous le couvert du présent numéro de Trans-fer. Vous trouvez donc celle-ci au verso du carton supportant l'étiquette adresse : de couleur verte, pour nos membres adhérents, « *golden card* » pour nos membres protecteurs. Il vous suffit de la découper...

Si vous avez oublié de vous réaffilier pour 1997, à la date du 31 mars 1997, vous trouvez par contre une circulaire de rappel de couleur rose encartée dans le présent numéro. N'oubliez pas d'y donner suite et de verser le montant de votre cotisation avant le 30 avril prochain. Passé ce délai, vous ne figurez plus dans nos fichiers pour nos expéditions suivantes.

La saison 1997 démarre... sur les chapeaux de roues, par un voyage sur la ligne nouvelle à grande vitesse le samedi 26 avril prochain : vous en découvrirez les modalités ci-après, avec toutes les nouvelles de Belgique... à moins que vous ne soyez affilié à notre service « *EXPRESS* » ou « *agenda Febelrail* » : dans ce cas, nous vous avons envoyé un pli il y a une quinzaine de jours.

De notre côté, nous entamons... eh oui, la vingtième année d'existence de notre périodique Trans-fer...

Merci de votre soutien et de votre confiance.

GTF asbl

Pour tout problème de cotisation, contactez notre secrétaire à l'adresse suivante :
GTF asbl - secrétariat, rue de Marchienne, 68, 6110 Montigny-le-Tilleul
(FAX : 071/51.66.03).

Nouvelles de la SNCB

La SNCB par ligne

- Ligne 0 - Jonction Nord-Midi :
nouvelle cabine de signalisation à Bruxelles-Nord



Depuis le 4 décembre 1995 et l'incendie de l'ancienne cabine de signalisation de Bruxelles-Nord, une cabine provisoire avait trouvé refuge dans les locaux laissés libres derrière le Musée du Chemin de Fer.

Depuis fin février 1997, une nouvelle cabine EBP est fin prête, au même endroit et sur trois niveaux : à l'étage supérieur, la salle des signaleurs, à l'étage intermédiaire, celle des ordinateurs, en dessous les armoires d'alimentation et les câblages entrants.

A terme, 18 personnes par prestation y régleront le trafic : opérateurs, speakers, téléphoniste, agent pour les annonceurs de trains, sous-chefs de gare, agent d'information, régulateur.

Le champ d'action de la cabine s'étendra d'un côté vers la Jonction Nord-Midi, et de l'autre jusqu'à la sortie de Schaerbeek (lignes 25-27 vers Anvers, 36 vers Liège), à l'entrée de Bruxelles-Schuman (ligne 161 vers Namur), à la sortie de Jette (lignes 50 vers Gand et 60 vers Termonde).

C'est le week-end des 22 et 23 février que la cabine provisoire de signalisation a été transférée vers la cabine définitive. A présent, on reprend systématiquement les voies renouvelées et les configurations des aiguillages adaptés : la phase finale est prévue du 8 au 11 mai, pour le « pont » de l'Ascension.

A ce moment, Bruxelles-Nord aura retrouvé 100 % de ses capacités d'avant l'incendie, du moins de et vers la Jonction Nord-Midi. La prise en charge côté Schaerbeek ne sera complètement terminée que plus tard : la cabine III de Bruxelles-Nord sera reprise pour fin 1997, tandis que la reprise des fonctions des cabines actuelles de Laeken, Jette et Schaerbeek-voyageurs sera effective courant 1998.

Les cabines informatisées de type EBP, une révolution à la SNCB

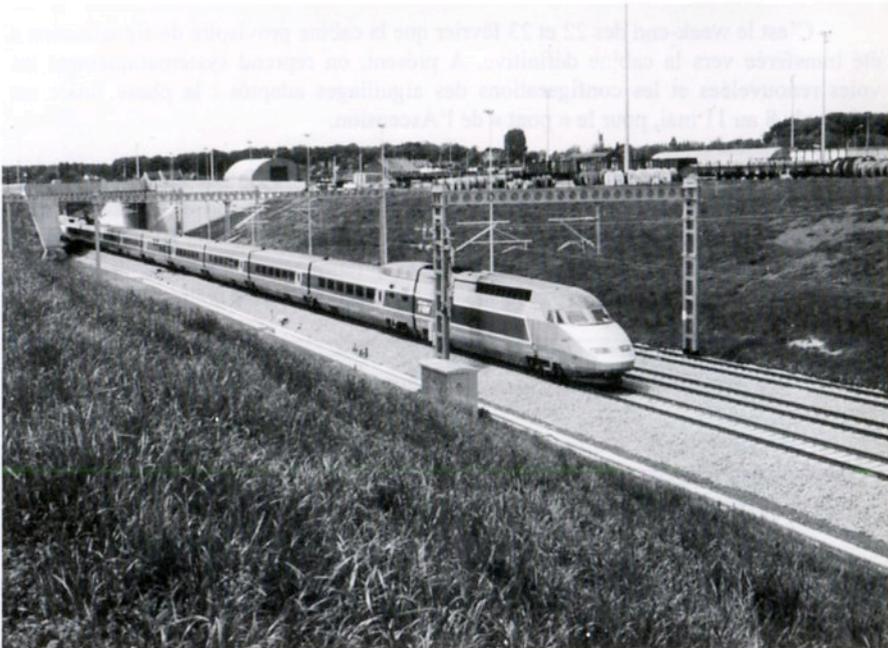
Actuellement, la SNCB dispose de 443 cabines de signalisation, dont beaucoup fonctionnent encore selon des techniques électro-mécaniques. A terme, toutes ces cabines, de technologie dépassée, devraient être remplacées par une cinquantaine de cabines informatisées. Revers de la médaille, ce réseau modernisé ne devrait plus employer que 760 personnes au lieu des 1.900 agents actuels.

☐ Ligne 1 - Lembeek - Wannehain (frontière) : ouverture au trafic commercial le dimanche 14 décembre 1997

C'est le mardi 4 décembre 1996 que le trafic Eurostar Bruxelles - Londres a repris, après 3 semaines d'inactivité dues à l'incendie survenu dans le tunnel sous la Manche. Comme les horaires ont été légèrement détendus suite à la neutralisation d'une partie d'un des puits du tunnel, une incompatibilité s'est présentée, pour certains d'entre eux, avec les horaires réguliers de la ligne 94 Tournai - Lille. Aussi, sept des 14 Eurostars sont-ils détournés, depuis le 4 décembre, de leur itinéraire « normal » via Hal, Ath et Tournai : ils empruntent, comme les TGV vers Paris, les lignes 96 et 78 via Mons, les 15 kilomètres de ligne nouvelle belge achevés entre

Antoing et la frontière, et les raccordements de Fretin en direction de Lille. il s'agit des parcours 9113 et 9133 vers Londres, 9110, 9130, 9142, 9152 et 9158 vers Bruxelles. Les autres parcours restent tracés par Ath - Tournai. Pour la petite histoire, on dira que les riverains belges de la ligne nouvelle en service se sont déjà plaints à la SNCB de l'augmentation de bruit qu'ils ont constatée depuis la mise en ligne des Eurostars à grande vitesse. La SNCB rétorque que « *le cahier des charges relatif au bruit est actuellement respecté* »...

Pour la date d'ouverture de la ligne nouvelle à grande vitesse au nord d'Antoing, c'est aujourd'hui officiel. Sauf imprévu de dernière minute, le service commercial sera ouvert entre Lembeek et le raccordement d'Antoing, sur la ligne à grande vitesse n°1 le dimanche 14 décembre 1997.



Au 14 décembre 1997, les TGV Paris - Bruxelles ne quitteront plus systématiquement la LGV belge à hauteur de la base technique provisoire de Saint-Druon (Antoing), pour prendre la courbe de raccordement de la ligne 78 Tournai - Mons (photo M. Lebeau - 2 juin 1996)

A cette date donc, les améliorations suivantes seront apportées :

- *Liaison Bruxelles - Paris* : la continuité à grande vitesse sera établie entre Lembeek (sud de Hal) et Gonesse (près de Paris) : les TGV parcourront la totalité de la distance entre Bruxelles-Midi et Paris-Nord en 1h25.

- *Liaison Bruxelles - Londres* : celle-ci empruntera la ligne à grande vitesse entre Lembeek, le triangle de Fretin et le portail français du tunnel sous la Manche, abaissant le temps de parcours entre les deux capitales à 2h45 environ¹.
- *Une liaison TGV quotidienne* sera établie entre Namur, Charleroi, Mons, le raccordement d'Antoing et Paris : une vieille revendication des autorités régionales wallonnes.
- *Une liaison TGV parallèle et quotidienne* sera établie entre Ostende, Bruges, Gand-St-Pierre, Bruxelles-Midi (avec fusion de rames TGV) et Paris.
- *Quatre liaisons aller-retour par TGV PBKA* quadritension seront mises en ligne entre Paris-Nord - Bruxelles - Liège et Cologne. Les actuels trains classiques « EC » Molière, Parsifal, Félix Timmermans et Alexander von Humboldt seront supprimés.

Par ailleurs, une liaison TGV directe aller-retour entre Berchem (Anvers)², Bruxelles-Midi et Marne-la-Vallée (Disneyland) sera déjà établie les samedis et dimanches dès le changement d'horaire de juin 1997.

❑ **Ligne 36 : Liège-Guillemins :** **combien de voies à quai dans la future gare ?**

Dans une de nos précédentes éditions, nous avons indiqué que la SNCB avait créé une filiale « *TGV- Euro-Liège* » dont la mission était d'ériger une nouvelle gare à Liège-Guillemins. Reculée de quelque 250 mètres vers la Meuse, cette nouvelle gare doit être conçue par l'architecte espagnol Calatrava.

A l'origine, le plan de la nouvelle gare prévoyait dix voies à quai à double issue, ce qui permettait une très grande souplesse dans l'exploitation de la gare³. Ce nombre fut ensuite réduit à neuf, pour des raisons d'économie, ce que les services de l'exploitation de la SNCB jugeaient « limite » en cas de grosses perturbations, de travaux... ou de stationnement d'un train d'exposition par exemple. Aujourd'hui, l'architecte Calatrava, soutenu par Euro-Liège TGV... et certains hauts fonctionnaires de la SNCB, veut réduire le nombre de voies à quai à huit, ce qui ne permet plus de faire passer tous les trains prévus actuellement aux heures de pointe... Le bon sens l'emportera-t-il ? On verra ?

P. Lemja

¹ - sous réserve de la réparation de la section endommagée du tunnel sous la Manche.

² - la gare d'Anvers-Central n'a pas été choisie comme tête de ligne de cette liaison vu les grands travaux dont elle va être le théâtre (voir par ailleurs dans ce numéro).

³ - précisons qu'actuellement, la gare compte neuf voies à quai à double issue (voies 6 à 14) et quatre voies en impasse à quai (voies 2 à 5). De ces voies de gare latérale (côté Meuse), seule la voie 5 - et à la rigueur la voie 4 - servent encore à la réception des trains de voyageurs ; les voies 2 et 3 servent au garage des locomotives électriques ou diesel nécessaires à l'exploitation, et notamment des locomotives « planton ».



Les deux points d'arrêt de Voroux : une situation digne de Kafka

↑ Point d'arrêt de Voroux-Goreux (ligne 36)

↓ Point d'arrêt de Voroux (ligne 36A)

photos J. Ferrière - 1er mai 1996

□ Ligne 36 - Liège - Bruxelles : grands travaux entre Ans et Fexhe-le-Haut-Clocher

Le paysage ferroviaire entre Ans et Fexhe-le-Haut-Clocher est en train de changer radicalement : la SNCB veut à la fois améliorer la vitesse sur la ligne 36 « classique » Liège - Bruxelles, donner une autre affectation à l'ancienne gare de formation de Voroux, et préparer le site de la future Ligne à Grande Vitesse (LGV) Liège - Bruxelles entre Ans et Bierset.

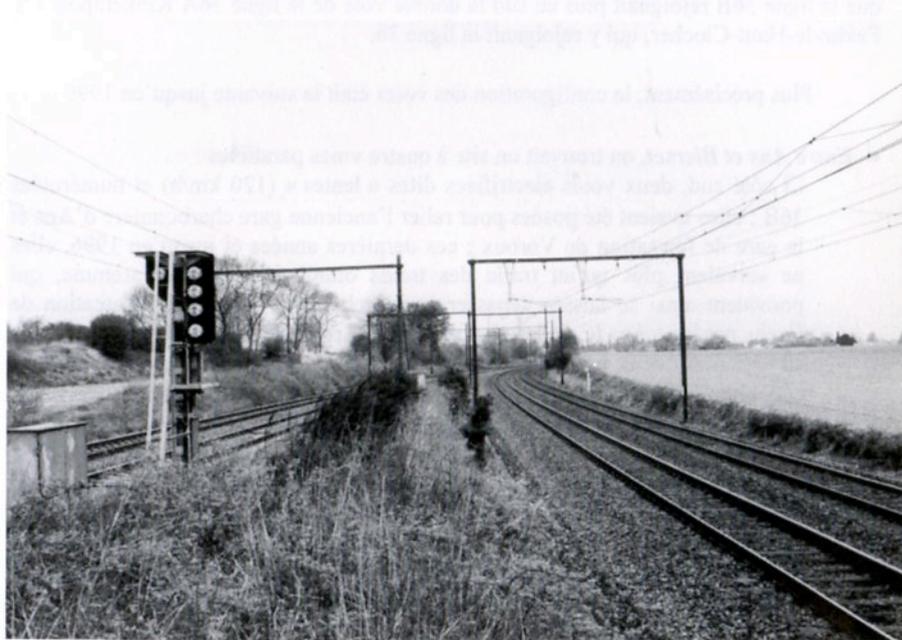
Pour bien comprendre l'enjeu et l'ampleur des travaux, il faut dépeindre la situation ancienne et future de ce complexe de voies.

La situation ancienne entre Ans et Fexhe-le-Haut-Clocher

Depuis l'électrification de la ligne 36 et de ses différents rameaux, la configuration des voies pouvait être décrite de la manière suivante : d'Ans à la bifurcation de Voroux, deux lignes à double voie étaient contiguës : la ligne 36 Liège - Bruxelles et la ligne 36B Ans - Y Voroux. A la bifurcation de Voroux, la ligne 36 était incurvée vers le nord afin de faire place au site de la gare de triage de Voroux, tandis que la ligne 36B rejoignait plus au sud la double voie de la ligne 36A Kinkempois - Y Fexhe-le-Haut-Clocher, qui y rejoignait la ligne 36.

Plus précisément, la configuration des voies était la suivante jusqu'en 1996 :

- **Entre Ans et Bierset**, on trouvait un site à quatre voies parallèles :
 - côté sud, deux voies électrifiées dites « lentes » (120 km/h) et numérotées 36B : elles avaient été posées pour relier l'ancienne gare charbonnière d'Ans et la gare de formation de Voroux ; ces dernières années et jusqu'en 1996, elles ne servaient plus qu'au trafic des trains omnibus Liège - Waremme, qui pouvaient ainsi se laisser dépasser en marche entre Ans et la bifurcation de Fexhe par les trains IC de la relation Liège - Bruxelles et vice-versa ;
 - côté nord, deux voies électrifiées « rapides » (140 km/h), numérotées 36, et constituant les deux voies principales de l'artère Liège - Bruxelles : la voie B du sens Liège-Bruxelles, et la voie A du sens opposé.
- **A Bierset**, au droit des quais voyageurs, les deux lignes 36B et 36 divergeaient : la ligne 36B vers le sud pour se raccorder, à la bifurcation de Voroux, avec la ligne 36A venant de Kinkempois, la 36 vers le nord pour aborder une large courbe laissant la place à l'ancienne gare de formation de Voroux. Au passage, la ligne 36 desservait le village de Voroux-Goreux par un point d'arrêt du même nom.
- **A la bifurcation de Voroux**, les deux voies de la ligne 36B venant de Ans se fondaient dans les voies de la ligne 36A venant de Kinkempois. Passant au sud de la gare de triage de Voroux, elles desservaient elles aussi le village grâce à un point d'arrêt dénommé « **Voroux** » et situé à moins de 200 mètres de celui de « *Voroux-Goreux* », situé sur la ligne 36. Ceci explique pourquoi, dans l'indicateur SNCB, les



↑ Le Block 35 (ligne 36) et la culée du pont
de la ligne vicinale Fexhe-Tongres seront détruits ;
↓ Extrémité ouest des installations de Voroux : à gauche, ligne 36A vers Y Fexhe,
à droite ligne 36 vers Bruxelles ; photos J. Ferrière - 1er mai 1996

deux points d'arrêt étaient mentionnés pour la desserte des trains « L » Liège - Waremme. Selon que ces omnibus transitaient par la ligne 36 ou 36A, ils desservaient l'un ou l'autre point d'arrêt. La SNCB, dans un souci administratif digne des plus belles oeuvres de Franz Kafka, s'ingéniait à les différencier et à comptabiliser indépendamment, alors que la distance entre les quais des deux haltes n'était pas plus grande qu'entre la 1ère et la 22ème voie de Bruxelles-Midi... L'aberration était poussée à un point tel qu'ARI-Disk, indicateur électronique de la SNCB, fournissait les horaires et tarifs pour un voyageur se rendant en train de Voroux à Voroux-Goreux et inversement. Lecteurs incrédules, à vos PC !

- La ligne 36A se raccordait aux voies principales de la ligne 36 à la sortie côté Liège de la gare de Fexhe-le-Haut-Clocher, elle-même dotée d'une voie médiane.

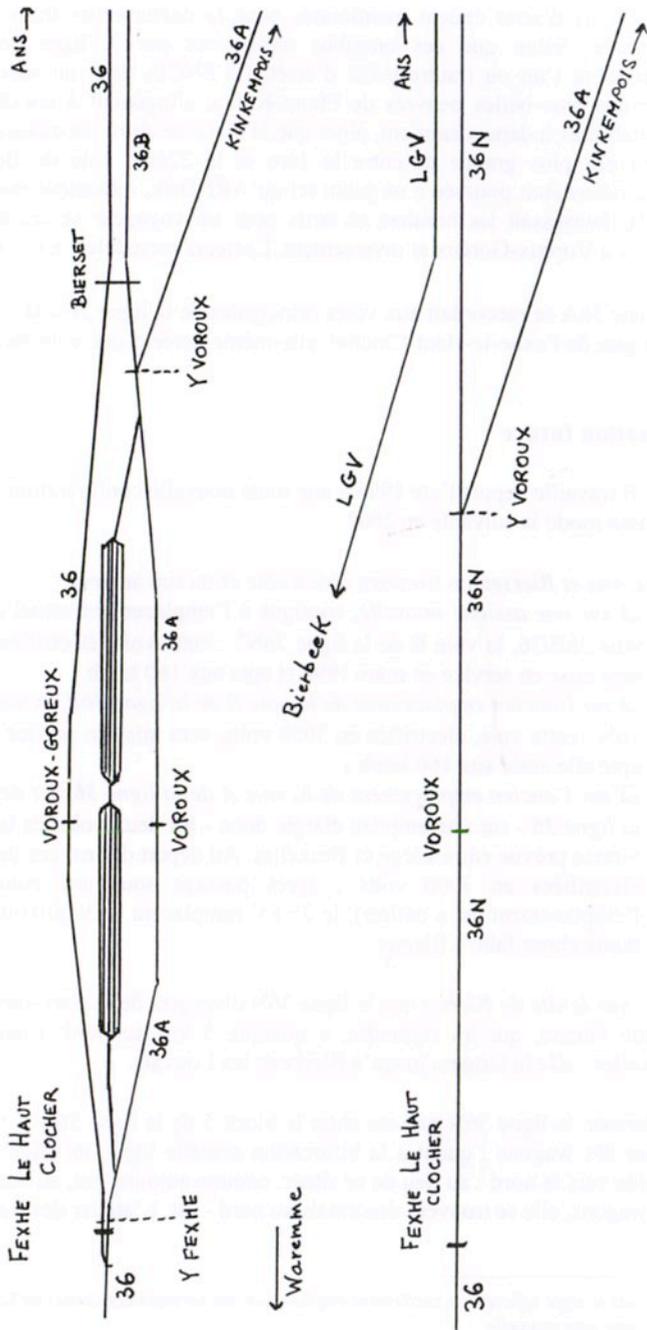
La situation future

La SNCB travaille depuis l'été 1996 à une toute nouvelle configuration des voies, qui sera grosso modo la suivante en 2002 :

- **Entre Ans et Bierset**, on trouvera côte à côte et du sud au nord :
 - *sur une assiette nouvelle*, contiguë à l'emplacement actuel de la quadruple voie 36B/36, la voie B de la ligne 36N⁴ : cette voie, électrifiée en 3000 volts, sera mise en service en mars 1998 et apte aux 160 km/h ;
 - *sur l'ancien emplacement de la voie B de la ligne 36B*, la voie A de la ligne 36N : cette voie, électrifiée en 3000 volts, sera mise en service en juin 1998 et apte elle aussi aux 160 km/h ;
 - *sur l'ancien emplacement de la voie A de la ligne 36B et des deux voies de la ligne 36* - sur une emprise élargie donc - les deux voies de la ligne à grande vitesse prévue entre Liège et Bruxelles. Au départ d'Ans, ces deux voies seront électrifiées en 3000 volts ; après passage sous une zone neutre (dont l'emplacement est à définir), le 25 kV remplacera le 3000 volts : ce sera sans doute chose faite à Bierset.
- C'est **sur le site de Bierset** que la ligne 36N divergera de la plate-forme de la ligne à grande vitesse, qui ira rejoindre, à quelque 5 km au nord, l'autoroute Liège - Bruxelles : elle la longera jusqu'à Bierbeek lez Louvain.
- **A Voroux**, la ligne 36N passera entre le block 5 de la ligne 36A actuelle et l'actuel atelier des wagons ; quant à la bifurcation actuelle ligne 36 / ligne 36A, elle sera reculée vers le nord : au lieu de se situer, comme aujourd'hui, au sud-est de l'atelier des wagons, elle se trouvera désormais au nord - est. L'atelier des wagons⁵, lui, sera

⁴ - « N » est le sigle officieux actuellement employé par les services concernés de la SNCB pour désigner une voie nouvelle.

⁵ - l'atelier des wagons de Voroux reste provisoirement en service, mais les projets de la SNCB consistent à transférer ses activités dans un futur atelier à construire à Kinkempois.



Zone de Fexhe - Ans : ancienne et nouvelle configuration des voies

raccordé sur la voie B de la ligne 36A. Quant à la ligne 36N, elle passera ensuite à travers l'actuel block 35 / ligne 36, appelé à disparaître, y compris le talus de l'ancienne ligne vicinale Fexhe-le-Haut-Clocher, qui franchissait jadis à cet endroit la ligne 36 grâce à un ouvrage tubulaire métallique⁶ pour desservir Fooz et Hognoul. Le site actuel de la ligne 36 entre Bierset et la sortie ouest des installations de Voroux (vers Fexhe-le-Haut-Clocher) sera abandonné.

- *Le site de l'ancienne gare de formation de Voroux, adapté*, devient la base « travaux » de TUC-Rail pour la construction de la ligne à grande vitesse Bierbeek - Ans. Une fois la LGV mise en service, la base d'entretien de la ligne à grande vitesse devrait être localisée en gare d'Ans.

P. Lemja

□ Ligne 36A - Y Voroux - Kinkempois : fermeture temporaire

La ligne électrifiée à double voie Y Voroux - Kinkempois permet aux trains de marchandises en provenance ou à destination du port d'Anvers via Louvain d'éviter la forte déclivité des plans inclinés d'Ans afin de rejoindre la gare de triage liégeoise de Kinkempois.

Le planning des grands travaux prévus sur la ligne 36 entre Ans et Fexhe-le-Haut-Clocher amènera la SNCB à fermer la ligne 36A au trafic des marchandises régulier et de bout en bout à partir du 1er juin prochain, et ce, pour une période de deux ans. Mais la ligne ne restera pas complètement inactive, comme on va le voir...

Dans un premier temps, la SNCB aménagera la nouvelle bifurcation 36N/36A de Voroux.

Dans un second temps, elle devrait procéder à des réparations d'envergure aux différents ouvrages d'art de la ligne 36A (ponts et tunnels), et notamment au viaduc du Horloz, dont la stabilité pose problème suite à des affaissements miniers : le cas est ancien, car les plus anciens documents de service en faisant état datent de 1948...

Pendant la période d'interception de la ligne 36A, les trains de marchandises⁷ qui parcourent actuellement la ligne seront détournés par Visé et Tongres (lignes 40 et 24). Néanmoins, ô ravissement... les trains d'approvisionnement de la base travaux (ligne nouvelle) de Voroux, commandés par TUC-Rail continueront à circuler sur la ligne 36A, mise sous régime de voie hors service !

⁶ - cet ouvrage sera déposé lors de l'électrification de la ligne 36 en 1955. cet événement sonnera le glas de la ligne vicinale....

⁷ - il s'agit notamment de trains de minerais approvisionnant la sidérurgie liégeoise.

□ Ligne 37 - Liège-Guillemins - Aachen Süd frontière : reconstruction du « Hammerbrücke » à Hauset

Il y a 154 ans, le 15 octobre 1843, le « Hammerbrücke » de Hauset (entre Welkenraedt et l'actuelle frontière germano-belge, fixée en 1956 - permit le passage du premier train officiel sur la relation liège - Cologne : c'était la première ligne internationale du continent européen.

Ce pont, qui permet au chemin de fer de franchir la vallée de la Gueule (Göhlthal), se trouvait alors en territoire prussien, comme la ligne 37 dès la sortie « est » de la gare de Welkenraedt. Le maître d'oeuvre du viaduc de 1843 et l'exploitant de la ligne en territoire prussien était à l'époque la « *Rheinische Eisenbahngesellschaft* ».

Le premier viaduc de la Gueule (Göhlthal)

Lorsque le tracé exact de la ligne de chemin de fer entre Herbesthal et Aix-la-Chapelle fut fixé, il fallut franchir l'obstacle technique de la vallée de la Gueule. Les 37 mètres de hauteur contraignirent l'architecte hessois, Georg Salomon Möller, à concevoir un viaduc en briques à deux rangées d'arches superposées (une douzaine d'arches en partie inférieure, une quinzaine en partie supérieure). Les travaux correspondants commencèrent au printemps 1841 et se terminèrent en août 1843. Huit millions de briques, cuites sur place, furent nécessaires pour l'érection de cet ouvrage d'art qui, pendant quarante ans, resta le viaduc de chemin de fer le plus haut du Reich allemand. Ce viaduc fut dénommé dès le début « Hammerbrücke », par les habitants de Hammer, un hameau tout proche faisant partie de la commune de Hauset.

Ce remarquable ouvrage d'art fut dynamité, le 10 mai 1940, jour de l'invasion nazie de la Belgique, par les gardes-frontières belges. Huit soldats du détachement trouvèrent malheureusement la mort sous les décombres, un seul fut dégagé vivant. Quatre ans plus tard, huit soldats allemands au moins, appartenant à une unité de défense anti-aérienne stationnée non loin du viaduc, moururent également sous les tirs des avions alliés.

Le deuxième de la Gueule (Göhlthal)

Le premier pont en briques, une fois détruit, ne fut jamais reconstruit dans son état initial. Seuls restent aujourd'hui visibles, quelques vestiges de culées. La SNCB fit lancer deux ponts métalliques, en remplacement de l'ouvrage d'art détruit : longs chacun d'environ 200 mètres, ils ont la particularité d'être totalement dissemblables : l'un est équipé d'une armature métallique sous les voies, l'autre d'une superstructure, toujours métallique.

Pour rappeler aux promeneurs l'histoire de « Hammerbrücke », la syndicat d'initiative de Hauset a érigé, avec le soutien de la commune de Raeren, une plaque commémorative sur laquelle sont gravées les dates marquantes de l'histoire locale.

Le troisième viaduc de la Gueule (Göhlthal)

On sait que les TGV « Thalys » quadritension « PBKA » circuleront dès septembre 1997 entre Paris, Bruxelles, Cologne (Köln) et Amsterdam. Si, dans un premier temps, ils circuleront sur la ligne 37 « classique » entre Liège et Aachen Süd Grenze, la SNCB a néanmoins prévu de réaliser pour eux une ligne spécifique à grande vitesse entre Chênée, Soumagne et Welkenraedt. A l'est de cette gare frontalière, les TGV doivent rouler sur la ligne actuelle, aménagée pour les 160 km/h.

C'est dans cet esprit que le « Hammerbrücke » devra être remplacé par un troisième viaduc, construit à proximité des ouvrages d'art existants, en fait au-dessus d'eux en direction de Hauset. Les travaux de lancement de ce nouveau pont, à double voie, devraient commencer incessamment.

□ Ligne 42 - Rivage - Gouvy (frontière) : l'électrification va enfin commencer

Après des palabres qui ont duré non moins de 17 (!) ans, les Ministres des transports belge et luxembourgeois ont enfin signé, le 3 mars dernier, un accord de coopération pour l'électrification du « chaînon manquant » de la liaison Liège - Luxembourg, à savoir la ligne Rivage - Gouvy.

Rappelons tout d'abord qu'une partie de la liaison Liège - Luxembourg (quelque 150 km) est déjà sous caténaires : les trains électriques de la liaison Liège - Jemelle circulent en 3 kV entre Liège et Rivage, tronç commun de 23 km avec la ligne de Luxembourg. D'autre part, les Chemins de fer luxembourgeois ont, de leur côté, électrifié la liaison Gouvy - Ettelbruck - Luxembourg, en 25 kV.

Reste à électrifier Rivage - Gouvy - 53 km - en 25 kV 50 Hz, avec zone neutre à Martinrive. Le coût de ces travaux est évalué à 950 millions de Francs, dont la SNCB supportera 400 millions. Le Grand-Duché apportera 550 millions dans la corbeille (400 millions de subventions octroyées par l'Union Européenne au Grand-Duché, et 150 millions apportés en propre par les Chemins de fer Luxembourgeois).

Selon les prévisions, la ligne électrifiée Rivage - Gouvy sera mise en service pour le 30 mai 1999. Les travaux vont débiter prochainement, sans qu'on puisse encore ni donner de date précise, ni indiquer comment la ligne sera exploitée pendant ceux-ci. Le GTF asbl ne manquera pas de suivre ce dossier de très près.



Tous les ponts « Cockerill » qui parsèment la ligne 42 doivent être le plus souvent reconstruits pour être adaptés au gabarit électrique (voyage spécial GTF - 5 août 1995 - photo J. Ferrière)

Entre-temps, à Gouvvy, la SNCB vient d'inaugurer, en gare, une salle d'attente et des guichets rénovée, dans le style des travaux effectués à Waremme, sur la ligne 36 Liège - Bruxelles. C'est l'occasion de rappeler que les installations ferroviaires de Gouvvy, qui ont naguère compté jusqu'à 300 cheminots il y a une dizaine d'années, n'en comptent plus aujourd'hui que 154, dont un dépôt de conducteurs et de gardes de train.

□ Ligne 49 - Welkenraedt - Eupen : renouvellement des traverses

Nous avons signalé en son temps qu'une portion de cette courte ligne électrifiée et à voie unique était équipée de traverses en béton jugées de mauvaise qualité⁸ par la SNCB, au point que les services concernés avaient prescrit un sévère ralentissement, à 40 km/h, sur une bonne partie de la ligne. Celui-ci étant jugé inadmissible sur une ligne parcourue par des trains « IC », la SNCB interrompra totalement le trafic pendant une semaine du mois d'août, afin de faire l'échange standard des traverses incriminées.

⁸ - la SNCB est actuellement en procès avec les fournisseurs de ce matériel, et ce n'est pas triste...

□ Ligne 52 - Anvers - Boom - Puurs : le tronçon Boom - Puurs enfin rouvert au trafic ferré

Dans le cadre de l'électrification de toutes les lignes de « banlieue » de l'étoile d'Anvers, la ligne 52 Anvers - Central - Anvers - Sud - Boom a été mise sous tension le 29 mai 1980. Pourtant, dès le 1er juin de la même année, tout service ferré était suspendu entre Boom et Puurs, gare de correspondance pourtant distante de 4,5 km à peine. En cause, l'un des deux ponts mobiles situés sur cette section : le premier, en venant de Boom, permet le franchissement du Rupel et n'est pas en cause ici. Le second franchit le Canal Maritime. C'est ce dernier ouvrage d'art dont l'Administration des Voies Navigables a demandé le remplacement, afin de permettre le passage de plus gros bateaux, jaugeant 9.000 tonnes, qui, descendant l'Escaut au départ d'Anvers, devaient avoir accès aux industries situées le long du canal de Willebroek et au port de Bruxelles via le Canal Maritime.

La Belgique étant ce qu'elle est, régionalisation aidant de surcroît, le nouveau pont mobile est seulement fin prêt aujourd'hui⁹ ...

Les 800 mètres d'interruption de la ligne 52 ont été une lourde sujétion pour la SNCB. C'est sans doute à cause de ces travaux traînant en longueur que cette ligne a perdu, en une quinzaine d'années, beaucoup de son attrait : les automotrices « 900 » butaient sur le cul de sac de Boom et n'offraient aucune correspondance valable. Non loin de là, à Puurs, passent les trains électriques cadencés de la ligne 54 Malines - St-Nicolas. Conséquence prévisible : à l'occasion de la mise en application du fameux plan IC-IR de juin 1984, le service ferré fut supprimé les samedis et dimanches entre Anvers et Boom, tandis que la SNCB se contentait d'une desserte cadencée à l'heure pendant la semaine : une desserte maigrichonne pour une ligne à double voie, électrifiée de surcroît ! Signalons, pour la petite histoire, que pendant ces 17 ans d'attente, un moignon de la ligne 52 restait néanmoins en service, au départ de Puurs, pour la desserte d'un embranchement industriel (entreprise Prayon-Rupel).

Le 1er juin 1997, les trains rouleront à nouveau sur les 4,5 km de ligne entre Boom et Puurs : l'investissement s'élève à 190 millions pour la SNCB. Les travaux ont débuté sur la section à la mi-novembre 1996 : ils comprennent l'électrification à voie unique de la ligne 52 entre Boom et Puurs et de la courte section 52/2 Boom - Willebroek, qui, s'embranchant à voie unique dès la sortie du nouveau pont sur le canal maritime, rejoint la gare de Willebroek sur la ligne 54. De plus, la SNCB renouvellera la signalisation (block semi-automatique et BSRM). Le mécanisme du pont mobile sur le Rupel, conservé en l'état, sera également modernisé.

La gare de Puurs sera par la même occasion rénovée et mise au standard du plan « STAR 21 » : nouvel accès pour piétons à la station, installation de deux abris pour

⁹ - le peu d'empressement des autorités à remplacer ce pont mobile de Willebroek a été recensé par le journaliste bien connu Jean-Claude Defossé, dans ses émissions et son livre consacré en 1989-90 aux Grands Travaux Inutiles...

vélos de part et d'autre de la gare, aménagement d'un parking pour voitures et renouvellement des quais bordant les trois voies de réception des trains de voyageurs.

De Lijn, société de transports publics de la Région Flamande, de son côté, érigera deux quais pour le stationnement de quatre autobus.

Le 1er juin 1997, les trains électriques de la relation Anvers - Boom rejoindront enfin Puurs, au départ d'Anvers-Central, en 32 minutes. Les trains partiront, comme pour le moment, à l'heure '39 d'Anvers-Central, pour arriver à l'heure '05 à Boom et à l'heure '11 à Puurs où il y a aura une correspondance à l'heure '15 pour Willebroek et Malines, et à l'heure '28 pour St-Nicolas. En sens inverse, les trains partiront à l'heure '31 de Puurs, après avoir relevé les mêmes correspondances. La SNCB précise que, si la liaison prolongée vers Puurs obtient un succès suffisant les jours ouvrables, elle étudiera favorablement le rétablissement du trafic ferré les samedis et dimanches.

Nous ne voudrions pas manquer l'occasion d'évoquer le fait que la ligne 52 de la SNCB se prolongeait jadis jusqu'à Termonde (Dendermonde), sur quelque 11 kilomètres. Section aujourd'hui hors service, cette ligne a été louée par le BVS qui l'exploite à des fins touristiques. Elle offre en effet la particularité de garder l'aspect du chemin de fer des années cinquante, avec ses passages à niveau à commande à treuil et sa signalisation à palettes.

Cette ligne touristique n'est pas physiquement raccordée au réseau SNCB à Puurs, où les quais SNCB et BVS sont distants de quelques centaines de mètres...

On évoque l'idée qu'il ne serait pas impossible que la SNCB récupère la section Dendermonde - Puurs un jour. Entre-temps, le BVS y fait circuler, à titre touristique, un matériel préservé : le voyage en vaut la peine, à la belle saison, si le coeur vous en dit¹⁰.

□ Ligne 55 - Wondelgem - Zelzate - frontière (vers Terneuzen)

Cette ligne principale à voie unique, dont la vitesse de référence est fixée à 40 km/h, a la particularité d'être le seul accès ferroviaire au monde extérieur de la Flandre Zélandaise, territoire néerlandais, que ce soit vers les Pays-Bas que vers les autres pays. Aussi, cette ligne a un fonctionnement particulier, que nous allons brièvement rappeler.

Statut

Les gares néerlandaises de la Flandre Zélandaise - du sud vers le nord, Sas van Gent, Sluiskil, Axel et Terneuzen, sont accessible uniquement par le territoire belge et la

¹⁰ - la SNCB a créé un billet « excursion » combiné offrant le voyage en train régulier au départ de toute gare belge et en train touristique à un prix très étudié : il est disponible à la belle saison...

ligne 55 entre Gand et Zelzate-frontière. Le trafic international sur cette ligne est réglé par un traité belgo-néerlandais, conclu en 1960, dont le cadre juridique englobe aussi le canal maritime Gand - Terneuzen et l'infrastructure routière. Dans le domaine ferroviaire, ce traité précise que l'exploitation du réseau de Flandre Zélandaise est assurée par les Nederlandse Spoorwegen (qui dispose à cet effet, à Terneuzen, de cinq locomotives diesel série 2200 et d'une équipe de 21 cheminots)¹¹, que la gestion tarifaire relève de la SNCB (le territoire zélandais est assimilé à un port belge), et que la SNCB pourvoit aux besoins en matériel dans la mesure de ses possibilités.

Le volume de trafic international franchissant la frontière à Zelzate

Toutes relations confondues; le trafic s'est élevé à 725.000 tonnes en 1995 (260.000 tonnes avec la France, 210.000 avec le Grand-Duché de Luxembourg, 93.000 avec l'Allemagne et l'Autriche, 60.000 avec la Suisse et l'Italie, 24.000 avec la Scandinavie,... et 43.000 avec les Pays-Bas, via le réseau belge... Les matières transportées sont des produits chimiques, de la cellulose et du coke.

Le trafic des trains internationaux

- *Sens Belgique - Flandre Zélandaise*

Pour le trafic diffus, la SNCB concentre les wagons au triage gantois de Merelbeke. Elle forme deux trains par jour pour Sas-van-Gent, qui sont acheminés par locomotive diesel série 62 (voire 73). Les NS trient de leur côté les wagons à leur arrivée à Sas-van-Gent, forment un premier train pour « Dow Chemicals » et un second pour d'autres clients situés essentiellement à Terneuzen : la traction est assurée par une locomotive NS série 2200.

Un nombre variable de trains complets (dont du matériel vide pour transport du coke et d'engrais) est par ailleurs acheminé depuis Merelbeke et Gent-Zeehaven jusqu'à Sas-van-Gent, toujours par locomotive SNCB, où les engins NS prennent le relais.

- *Sens Flandre Zélandaise - Belgique*

Pour le trafic diffus, les NS assurent le ramassage sur le territoire néerlandais et remettent deux trains par jour à la SNCB en gare de Sas-van-Gent. Ces trains sont acheminés par les soins de la SNCB au triage de Merelbeke.

Pour les trains complets, un nombre variable de circulations est mis en ligne par les NS entre Terneuzen et Sas-van-Gent où a lieu un échange de machines : les trains sont alors dirigés par la SNCB à Gent-Zeehaven.

¹¹ - situation cocasse : ces locomotives doivent faire « le crochet » par la Belgique chaque fois qu'elles doivent être entretenues dans un atelier des NS.

Factage et administration

Les opérations de factage, les formalités administratives et financières, la douane, le contrôle des wagons... sont accomplies sous l'autorité des Nederlandse Spoorwegen.

Commercialisation

Un contentieux existe actuellement entre NS-Cargo et B-Cargo sur la répartition des recettes et sur le rôle respectif des deux organismes. Des négociations sont en cours pour régler le problème.

□ Ligne 58 - Gent-Zeehaven terminal « Farman » - le transport combiné s'implante au port de Gand

Gand dispose depuis le 26 novembre 1996 d'un premier terminal de transport intermodal (conteneurs et caisses mobiles), ouvert à la clientèle industrielle et à tous les opérateurs qui souhaitent organiser des trafics réguliers ou ponctuels. Cette première initiative est le résultat d'une recherche sur les possibilités de partenariats entre les autorités communales et portuaires de Gand, d'une part, et la SNCB et sa filiale « Interferry » d'autre part.

Le terminal « Farman », du nom de la voie routière qui sépare les darses Noord, Midden et Zuiddok, est public et exploité par Interferry. Cette filiale de la SNCB assure les services terminaux pour le compte d'opérateurs de transport qui trouvent au terminal les conditions logistiques et commerciales nécessaires pour concrétiser une offre de haut niveau qualitatif.

Le terminal « Farman »

Le terminal « Farman », du nom de la route qui le sépare des trois darses les plus anciennes, est de type « Inland » (= il n'est pas au bord de l'eau) : il ne traite que de chargements pour les modes ferroviaire et routier. La réalisation d'un terminal maritime, elle, est du ressort de l'autorité portuaire. Elle s'inscrirait logiquement dans une stratégie de diversification des activités du port (aujourd'hui quasi entièrement « bulk »), que l'ouverture d'un terminal « sec » favorise déjà.

La SNCB, Interferry et la ville de Gand ont uni leurs efforts d'investissement pour donner vie au nouveau terminal. La ville a aménagé le terrain, Interferry a fourni le bâtiment de service et l'engin de manutention nécessaire. La SNCB intervient, dans cette première phase, au niveau de la traction des trains, afin d'assurer un traitement rapide des conteneurs et caisses mobiles. L'investissement nécessaire a été de 15 millions de francs.

Pour l'heure, le terminal « Farman » est encore modeste : il s'étend sur une superficie de 2,9 ha et dispose d'une seule voie ferrée de 240 mètres. Un reachstacker (grue sur pneus) assure les manutentions. La traction des trains est assurée par la gare de formation de Gent-Zeehaven (Gand-Maritime). Dans cette configuration, le terminal est en mesure de traiter au départ environ 10.000 unités par an.

Une phase de développement est déjà envisagée : le terminal devrait pouvoir, à terme, s'étendre sur 4,7 ha, occuper un faisceau de 4 voies de 600 mètres chacune et disposer d'une grue-portique de manutention polyvalente. Dans ce cas, la capacité annuelle serait portée à 50.000 caisses.

Un ensemble de possibilités nouvelles

Cette initiative offre un ensemble de possibilités nouvelles pour les entreprises portuaires et industrielles implantées autour des darses gantoises et du canal de Terneuzen.

- Il est désormais possible d'assurer au départ de Gand un trafic intermodal qui intéresse aussi l'industrie implantée en Flandre Zélandaise (en territoire néerlandais), sur la ligne ferroviaire internationale 55 Wondelgem - Zelzate - frontière - Terneuzen¹². L'intérêt de ces industries pour des techniques et offres nouvelles de transport est évident.
- Le terminal Farman est une plate-forme qui offre un prolongement par voie terrestre vers le sud de trafics maritimes jusqu'ici limités à Gand.
- L'ouverture du nouveau terminal permet le développement de la distribution dans la région de Gand, par de techniques de transport très performantes jusqu'à ce moment inemployées.
- Un examen plus approfondi des besoins du marché met aussi en lumière la perspective d'un emploi accru du transport combiné par la sidérurgie maritime pour ses expéditions vers l'Italie.
- Les transporteurs marquent aussi leur intérêt pour une liaison régulière Gand - Anvers, qui répondrait à la double exigence d'une bonne desserte inter-ports et d'un décongestionnement des axes routiers qui les relie.
- On pourrait aussi organiser des trains complets destinés à rejoindre un « hub »¹³ étranger ou des trains « Eurailcargo » destinés au trafic diffus international.

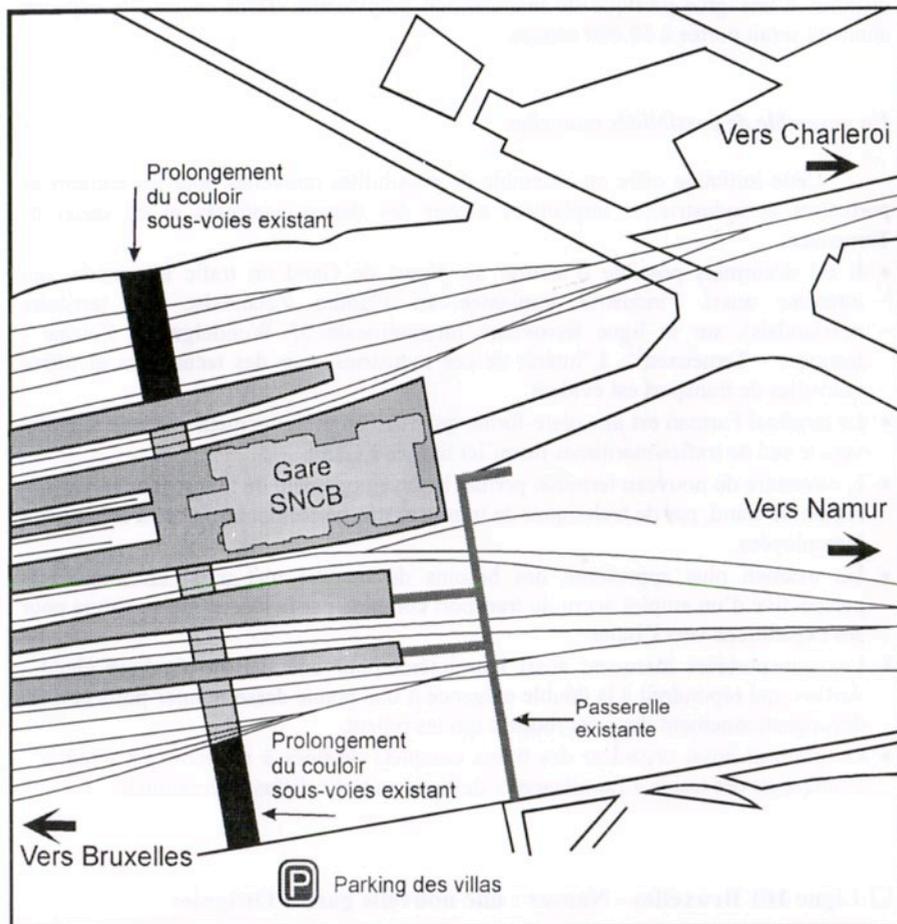
□ Ligne 161 Bruxelles - Namur : une nouvelle gare à Ottignies

En complément aux informations que nous avons données sur ce grand chantier dans notre numéro 102, voici quelques précisions sur le nouveau bâtiment de gare en

¹² - cette ligne principale est aujourd'hui réservée au trafic des marchandises : sa vitesse de référence est de 40 km/h. Elle est exploitée par des engins de traction belges et néerlandais. Ces derniers ont la particularité d'être totalement isolés du reste du réseau des Nederlandse Spoorwegen.

¹³ - plate-forme de dispersion.

construction et sur la réorganisation des services ferroviaires qui sera faite à cette occasion.

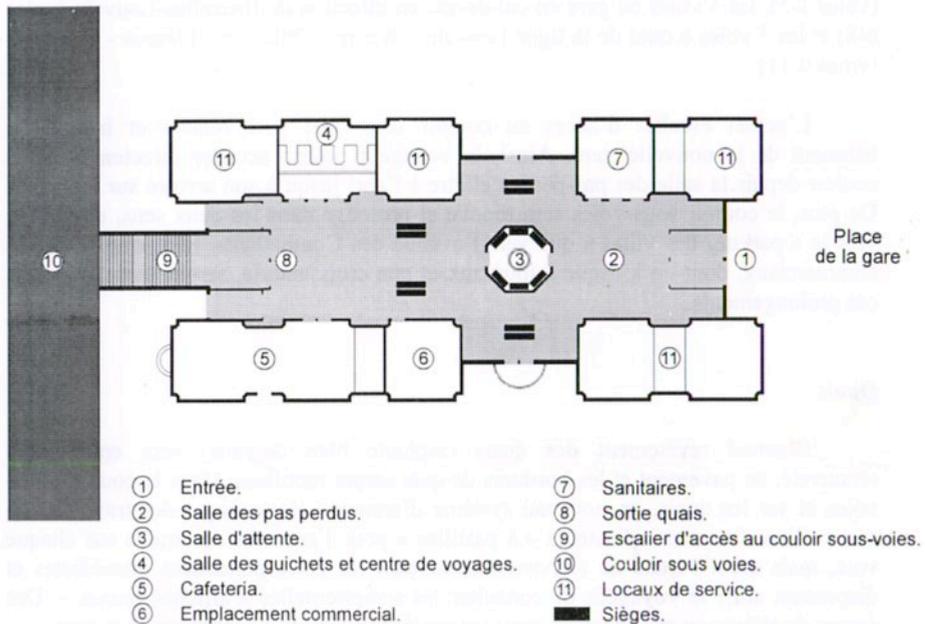


Le nouveau bâtiment de gare

L'architecture de ce nouveau bâtiment se veut à la fois fonctionnelle et esthétique.

Mesurant 60 mètres de long et 23 de large, le bâtiment de gare se déploie sur trois niveaux.

Basées sur le principe de la symétrie, les façades offrent une alternance de surfaces pleines et de larges baies vitrées qui laissent pénétrer la lumière jusqu'au coeur du bâtiment. Les volumes ont été étudiés de telle manière que les voyageurs puissent y trouver une ambiance accueillante et conviviale.



Un espace intérieur sur mesure

Une fois à l'intérieur du bâtiment de gare, les voyageurs accèdent directement à une salle des pas-perdus vaste et lumineuse. En son centre, une salle d'attente chauffée et dotée de sièges confortables sera aménagée. Un éclairage halogène soigné créera une ambiance agréable et sécurisante.

Autour de la salle des pas-perdus, le voyageurs disposera de tous les services ferroviaires utiles :

- quatre guichets modernes, pour la « vente rapide » de titres de transport, avec comptoirs fonctionnels équipés de moyens de paiement électroniques ;

- un centre d'accueil des voyageurs, pour les renseignements relatifs aux déplacements vers la Belgique et l'étranger, le réservations et la vente de billets plus « sophistiqués » ;
- une cafétéria et un emplacement commercial ;
- des installations sanitaires, avec équipement pour personnes handicapées ;
- des téléphones publics.

Accès et couloirs sous-voies

Les voies de la gare d'Ottignies ont une très complexe configuration, puisque le bâtiment de gare est coïncé entre les 5 voies à quai de la ligne Bruxelles - Namur (voies 1-5), les 3 voies de gare en cul-de-sac en direction de Bruxelles-Louvain (voies 6-8) et les 3 voies à quai de la ligne Louvain - Wavre - Ottignies - Fleurus - Charleroi (voies 9-11).

L'actuel escalier d'accès au couloir sous-voies sera rénové et intégré au bâtiment de la nouvelle gare. Ainsi, le voyageur pourra accéder directement à ce couloir depuis la salle des pas-perdus et être à l'abri jusqu'à son arrivée sur les quais. De plus, le couloir sous-voies sera rénové et prolongé dans les deux sens, aussi bien vers le « parking des villas » que vers l'avenue des Combattants. Huit emplacements commerciaux, dont un kiosque à journaux et une croissanterie, seront aménagés dans ces prolongements.

Quais

L'actuel revêtement des quais (asphalte bien dégradé) sera entièrement renouvelé, en pavement et les bordures de quai seront rectifiées. Dans le couloir sous-voies et sur les quais, un nouveau système d'annonce électronique des trains est en cours d'installation : indicateurs « à pastilles » pour l'annonce des trains sur chaque voie, mais aussi écrans de télévision annonçant les correspondances immédiates et dispensant ainsi le voyageur de consulter les sempiternelles « affiches jaunes ». Des écrans de télévision annonceront aussi les prochains départs à l'intérieur de la gare.

Locaux pour le personnel et la signalisation

Les locaux destinés à la direction de la gare et au personnel, ainsi que la nouvelle cabine de signalisation seront aménagés en sous-sol ainsi qu'au premier étage du bâtiment.

□ Ligne 162 - Namur - Sterpenich-frontière rénovation de la gare d'Arlon

Le monumental bâtiment de gare d'Arlon est en cours de rénovation depuis quelques années.

Ainsi, en 1989, la rénovation complète du buffet de gare a été exécutée en régie et le mobilier renouvelé. En 1990, la toiture a été complètement renouvelée.

La phase suivante a consisté en la rénovation des installations d'accueil de la gare, et plus particulièrement du « parcours du voyageur ». Ces installations ont été inaugurées le 20 novembre dernier.

- Une signalétique nouvelle a été mise en place conformément aux prescriptions en matière de pictogrammes ;
- le quai n°1, qui borde le bâtiment de gare, a reçu un pavage de 400 m² en béton ;
- les sanitaires ont été complètement rénovés, et une installation pour handicapés a été prévue ;
- le dallage du couloir sous-voies a été renouvelé (grès cérame) et les marches des escaliers ont été refaites ;
- la salle d'attente a été revue :
 - sols et soubassements de murs ont été recouverts d'un nouveau carrelage grès cérame, à dominante grise, au sol, faïence, à dominante beige, pour les murs, dont la partie supérieure a été repeinte et ornée d'une frise destinée à l'affichage ;
 - dans les armatures de l'éclairage sont incorporés des haut-parleurs ;
 - toutes les menuiseries, portes et fenêtres, sont renouvelées. Les portes d'entrée à rue sont en verre et les menuiseries en bois du bas, portes et encadrements, sont neuves ;
 - les deux colonnes centrales ont été garnies de miroirs qui augmentent l'impression d'espace, ainsi que de motifs géométriques et d'appliques décoratives. Les plaques commémoratives des deux guerres, qui ornaient ces colonnes, ont été regroupées sur la façade de l'hôtel des chemins de fer ;
 - le coin attente » se délimite parfaitement dans l'espace. Des sièges en métal déployé sont disposés sur une assise en maçonnerie ;
 - le coin « info » a été aménagé en 1991 et équipé d'un centre de voyages ;
 - le coin « guichets » n'a pas subi de grosses modifications mais le personnel de distribution a reçu un nouvel équipement : c'est en effet la gare d'Arlon, qui est la gare « test » pour le nouveau mobilier de guichet adapté au matériel « Sabin¹⁴ ». Après la période de rodage et les éventuelles adaptations, ce matériel équipera toutes les gares du réseau.
 - le porche d'entrée : à la façade à rue, seule l'entrée principale a fait l'objet de travaux. Dans l'imposte de l'entrée, les ferronneries en arc de cercle supportant les blasons des provinces ont été restaurées et le blason de la 10e province a même été ajouté ! Le tout est protégé par l'adjonction d'un auvent d'1 mètre 80

¹⁴ - Sabin est l'équipement électronique pour la délivrance de billets et abonnements.



Souvenirs de l'exploitation « voyageurs » de la ligne Libramont - Bastogne

↑ *croisement à Wideumont (avec signaux mobiles de block) - 07.09.74*

↓ *autorail régulier Bastogne - Virton à Bastogne-Nord le 06.08.92.*

Photos R. Marganne

de débatement, réalisé en matériau synthétique transparent. Sous les ferronneries, un logo « B » double face a été posé en saillie.

Dans les prochaines années, la SNCB prévoit le nettoyage des façades et la remise en peinture des différentes menuiseries, abris et couloirs sous-voies.

□ Ligne 163 Libramont - Bastogne (suite)

Le trafic des voyageurs a été supprimé en juin 1984 (application du plan IC-IR) entre Gouvy et Bastogne. Le tronçon Gouvy - Bastogne-Nord a été démonté en 1995. Entre Bastogne et Libramont, un service d'autorails a été mis en place, toutes les deux heures. Fin des années 80, les autorails ont même été prolongés de Bastogne-Sud à Bastogne-Nord, afin de mieux desservir l'entité. Pourtant, arguant du mauvais état de la voie et de l'impossibilité de prévoir elle-même des crédits pour son renouvellement, la SNCB a provisoirement suspendu le service des voyageurs depuis mai 1993. La SNCB paie annuellement, depuis 1993, une somme de 15 millions aux TEC pour la location du service d'autobus de substitution. Plus de trois ans après, le provisoire existe toujours, tandis que la signalisation a été démontée en gare de Bastogne-Sud...

En se référant aux déclarations de Michel Damar, président du Conseil d'administration de la SNCB, selon lesquelles aucun élément ne permettait d'envisager la réouverture de la ligne 163 Libramont - Bastogne au trafic des voyageurs, le journal le Soir avait annoncé : « *c'est fini ; plus d'espoir de revoir des trains de voyageurs à Bastogne* ». Nous avions repris l'argumentation de ce journal dans Trans-fer 102. Nous avions espéré une réaction des mandataires publics à cet effet. La réaction est venue, de la part du député local Arens, qui a interrogé oralement à la Chambre des Représentants, le Ministre des Transports, Michel Daerden, sur les intentions réelles de la SNCB concernant la ligne 163. Voici la réponse du Ministre, qui permet de voir un peu plus clair.

La réouverture de la ligne 163 Libramont - Bastogne au trafic des voyageurs n'est pas prévue dans le plan décennal 1996-2005 de la SNCB. Le tronçon Libramont - Bastogne continuera donc d'être desservi par des autobus. Élément neuf cependant : à partir de 1997, la SNCB et les TEC fusionneront leurs services d'autobus et les divers parcours seront organisés en commun. Autre changement, la gare de Bastogne, où un guichetier avait été maintenu, n'émettra plus de billets SNCB pour des trajets occasionnels, mais elle continuera à dispenser d'autres produits tarifaires, tels que « Go-Pass... ».

La survie même de la gare, en tant que guichet d'informations et de délivrance de billets, n'est pas actuellement remise en cause, et le personnel qui y travaille restera en place.

Dont acte.

D'après *l'Avenir du Luxembourg* - 25 novembre 1996
compilation : J. Cl. Léonard

□ Trois outils neufs pour le District Sud-Ouest

Hall de maintenance de voitures à Châtelet (ligne 130)

La SNCB a décidé de supprimer les ateliers de voitures (CHV) de Cuesmes et d'Ostende, et d'équiper certains postes d'entretien (PE) d'un hall de maintenance de voitures, les transformant ainsi en PET (poste d'entretien technique). Le but de cette organisation est de réduire les immobilisations de voitures à voyageurs, et d'éviter leur transfert d'un atelier à l'autre.

Au district sud-ouest, c'est le PE de Châtelet qui a été élevé au rang de poste d'entretien technique (PET). Au lieu-dit « Port de la Praye », la SNCB érige un hall de maintenance de voitures. Ce nouveau hall, d'une superficie de 2.115 m², comprendra neuf stands de travail répartis sur trois voies de plus de 90 mètres. Un de ces stands sera équipé d'un jeu de vérins de levage permettant de procéder au remplacement de roues ou d'un bogie complet ; un autre sera doté d'une installation d'essai haute tension pour effectuer des essais de chauffage. Le PET de Châtelet, qui occupera une centaine de personnes, sera chargé de la maintenance de 240 voitures à voyageurs.

Les travaux, commencés en novembre 1995, devraient être terminés en mai 1997. Le budget alloué est de 161 millions, plus 50 millions pour la construction, à Châtelet, d'une installation de vidange des W-C chimiques qui équipe le nouveau matériel de la SNCB (voitures I 11 ou automotrices 96) et pour l'aménagement de pistes de circulation en fonction du nouvel outil.

Un nouvel atelier pour la maintenance des wagons à Monceau

L'atelier de Monceau (situé en fait à Roux) se fait vieux. La SNCB prévoit un budget de 455 millions pour construire un nouvel atelier voué à la maintenance des wagons de marchandises appartenant en propre à la SNCB ou à des particuliers : faut-il rappeler que la gare de formation voisine de Monceau est la deuxième en importance du réseau de la SNCB, après Anvers.

Le nouvel atelier de Monceau assumera toutes sortes d'opérations de maintenance : graissage annuel, vérification des organes de roulement, suspension, freins, équerrage des bogies... La durée moyenne des travaux sur un wagon n'excède pas huit heures.

Le chantier a été lancé en mars 1997, pour être terminé en septembre 1998. Le nouvel outil suppléera la suppression de l'atelier des wagons de St-Ghislain, et celle, programmée pour 1998, de Luttre.

Un nouvel atelier de traction pour Charleroi-Sud-Quai

La construction d'un nouvel atelier de traction à Charleroi-Sud-Quai sera sans doute l'investissement le plus spectaculaire programmé pour le district : une enveloppe de 1 milliard 393 millions. L'atelier sera érigé sur un site de 17 ha situé entre la Sambre et la ligne 130 C vers Couillet, actuellement occupé par un faisceau de voies désaffecté qui desservait jadis Cockerill-Sambre.

Cet atelier sera chargé de l'entretien de 81 locomotives électriques, 120 automotrices et 125 locomotives diesel. La technologie de cet atelier s'inspire de celle qui a été adoptée pour la maintenance de l'ICE, le train à grande vitesse allemand. Ainsi, cet atelier sera « passant » : les véhicules à entretenir entreront par un côté pour en sortir par l'autre, sans rebroussement. Long de 180 mètres, il pourra traiter neuf locomotives à la fois. De plus, la maintenance des automotrices utilisera la technique des « rails éclipsables » : des portions de rails effaçables pendant que l'on procède, par le dessous, à l'enlèvement des gros organes à changer (roues, moteurs...) : ainsi, un changement d'essieu pourra-t-il être pratiqué en quelque deux heures.

Ces activités, actuellement assurées à Monceau, occupent quelque 145 agents. A Charleroi-Sud-Quai, on devrait occuper 220 agents.

□ L'Atelier Central de Malines et les abris de quai

Les effets du plan STAR 21 commencent à se faire sentir sur le réseau : ainsi, de nombreuses améliorations, notamment aux quais, apparaissent un peu partout. Il est ainsi par exemple sur la ligne 125 Liège - Namur. Ainsi, la gare de Flémalle-Haute bénéficie-t-elle depuis peu de quais dallés, avec installation de nouveaux abris. Ceux-ci, d'une esthétique nouvelle et standardisée, sont entièrement vitrés et fabriqués... par l'Atelier Central de Malines : celui-ci en a confectionné à l'heure actuelle 167, entièrement dans ses installations (à l'exception des vitrages qui proviennent d'une production privée). L'installation des abris de quai sur place est aussi l'oeuvre du personnel de l'AC Malines.

Le temps des inesthétiques abris « Isobelec », fabriqués à Sclessin, est aujourd'hui bien révolu...

Le matériel de la SNCB

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR Période de novembre 1996 à février 1997

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

- révisions générales

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
2231	St-Ghislain	14.11.96
7326	Monceau	18.11
1603	Ostende	22.11
5514 TVM	Schaerbeek	09.12
2332	Merelbeke	16.12
7305	Monceau	18.12
5511 TVM	Schaerbeek	17.01.97
2207	St-Ghislain	22.01
7307	Monceau	28.01
7103	Anvers-Dam	30.01
5142	Hasselt	11.02
2511	Anvers-Dam	18.02

- révisions intermédiaires

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
1212	Ostende	07.11.96
2148	Ostende	08.11
6253	Hasselt	08.11
2712	Ostende	22.11
2738	Kinkempois	28.11
6283	Hasselt	13.12
2151	Anvers-Dam	19.12
2724	Kinkempois	23.01.97
2158	Anvers-Dam	29.01
2729	Kinkempois	17.02
5505	Kinkempois	17.02
2015	Stockem	25.02
2141	Ostende	28.02

☐ Sorties de révision de l'AC Malines (AM)

- révisions générales

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
820	Schaerbeek	27.11.96
804	Schaerbeek	21.01.97
812	Schaerbeek	13.02

- révisions intermédiaires

N° engin	atelier propriétaire	date de sortie
339	Hasselt	04.11.96
710	Schaerbeek	05.11
356	Hasselt	06.11
921	Hasselt	12.11
318	Stockem	14.11
616	St-Ghislain	18.11
651	Schaerbeek	19.11
833	Schaerbeek	21.11
919	Hasselt	22.11
661	Schaerbeek	26.11
354	Hasselt	27.11
647	Schaerbeek	28.11
334	Hasselt	04.12
700	Schaerbeek	05.12
662	Schaerbeek	06.12
660	Schaerbeek	11.12
911	Hasselt	12.12
141	St-Ghislain	17.12
356	Hasselt	17.12
659	Schaerbeek	17.12
332	Hasselt	20.12
728	Hasselt	23.12
644	Schaerbeek	24.12
695	Schaerbeek	06.01.97
914	Hasselt	07.01
348	Hasselt	15.01
689	Schaerbeek	16.01
691	Schaerbeek	21.01
335	Hasselt	22.01
927	Hasselt	27.01
673	Kinkempois	30.01
129	St-Ghislain	31.01

675	Kinkempois	04.02
337	Hasselt	10.02
641	Schaerbeek	11.02
341	Hasselt	12.02
646	Schaerbeek	13.02
929	Hasselt	14.02
358	Hasselt	26.02
157	Stockem	27.02
208	Merelbeke	27.02

Mutations

5511, 5512 & 5514 (TVM) de Kinkempois → Schaerbeek : au 23.09.96

Retrait définitif de l'exploitation :

1804 de Kinkempois (au 1.01.97) pour bogie à limite d'usure

7006 d'Anvers-Dam (au 1.02.97) pour fissures irréparables du bâti de moteur Diesel.

Retrait temporaire de l'exploitation :

2801 - 2802 de Merelbeke (au 25.11.96)

Mises en service :

AM 442, 446, 447, 448 & 449 : au 20.02.97.

Mac' Machine (3/97).

Accidents - incidents

Période : novembre 1996 à février 1997

☐ Jeudi 21 novembre 1996, 9 h 11 : Maria-Aalter (l. 50A)

Le train IC 632 Ostende - Roosendaal (AM 826) entre en collision avec une voiture automobile en stationnement, qui s'est subitement mise à dériver vers la voie ferrée. Le premier bogie de la 1ère voiture de l'automotrice quadruple déraile complètement, le 2ème bogie d'un essieu. Dans sa course folle, la 1ère voiture de l'AM fauche un portique de caténaires, en endommage quatre autres, et laboure la voie B sur une distance de 400 m.

On ne déplore aucun blessé. Le trafic est détourné entre Bruges et Gand via Lichtervelde et Tielt (l. 66-73-75) ou Courtrai (l. 66-75), tandis que des bus *De Lijn* navettent entre Bruges et Gand-St-Pierre.

Dès le lendemain, la voie est remise en service, en traction diesel uniquement. Une rame-navette assure la relation omnibus entre Gand et Bruges, tandis que les trains tractés sont remorqués entre ces deux gares en traction diesel. Les trains assurés en automotrices sont soit limités à Gand, soit détournés par les itinéraires déjà mentionnés. Pendant ce temps, les travaux de réfection des poteaux caténaires battent leur plein. Vers 17 h, une voie (voie A) est déjà rendue au trafic électrique.

☐ Jeudi 28 novembre 1996, 23 h 55 : Bif. Dijlebrug (l. 53)

Au cours du passage du E 53920 Hasselt - Gand Maritime (25 wagons divers / 1087 t remorqués par la 2737), la locomotive et les deux premiers wagons du convoi déraillent à vitesse modérée sur une traversée à aiguilles. Des problèmes de contrôle de la bonne position de l'appareil étaient survenus quelque temps avant le passage du train, ce qui avait nécessité l'intervention du personnel à pied d'oeuvre.

Les deux voies de la ligne 53 étant obstruées, des bus sont mis en ligne entre Louvain et Haacht, tandis qu'on s'active au relevage du matériel déraillé, au moyen des trains de relevage de Schaerbeek et d'Anvers-Dam. Les trains de la relation IR « K » sont entre-temps détournés entre Louvain et Malines via Diegem et Vilvorde.

A 20 h 50, une des deux voies est remise en service, le croisement à aiguilles incriminé étant remplacé provisoirement par de la voie courante.

☐ Dimanche 1er décembre 1996, 2 h 17 : Stockem Formation (l. 162)

Lors de l'entrée en gare de formation du Z 44978 Bettembourg - Gand Maritime (23 wagons / 1427 t remorqués par la 1819 des CFL), les cinq wagons-citernes classés

20ème à 24ème, tous chargés d'oxyde de propylène (code danger 339, code produit 1280) déraillent, le 22ème se couchant sur le flanc.

Eu égard à la nature du chargement des wagons déraillés, un large périmètre de la formation est interdit à toute circulation, et un comité de crise est immédiatement mis en place, afin de coordonner les mesures à prendre.

Le transvasement des citernes étant indispensable avant toute manoeuvre de relevage, toute circulation ferrée est interrompue entre Marbehan et Arlon le mardi 3 décembre, entre 8 h 48 et 18 h 55 ! Pendant ce temps, des spécialistes de la firme Solvay procèdent au transvasement des citernes déraillées. Les trains IC sont limités à Marbehan, des bus prenant la relève. Les trains internationaux ainsi que les trains de marchandises sont quant à eux détournés entre Namur et Luxembourg via l'Athus-Meuse, en traction diesel. Une autre interruption totale des circulations sera nécessaire le jeudi 5 (cette fois de 8 h 30 à 19 h 30), pour parachever le relevage des wagons déraillés.

□ **Jeudi 12 décembre 1996, 16 h 40 : Bif. Liersesteenweg (Mortsel) (l. 27)**

Le *Thalys* 9348 Amsterdam CS - Paris-Nord (rame *Thalys* 4531) heurte un cerf (!) qui divaguait dans les voies, après qu'il se soit échappé d'un enclos tout proche, en compagnie d'un de ses congénères. La bête est tuée, les dégâts matériels se limitant à quelques égratignures de peinture sur le nez de la motrice de tête, la 380062.

□ **Vendredi 20 décembre 1996, 17 h 40 : remise-musée de Louvain**

Samedi 21 décembre dernier, il s'en est fallu de très peu pour que les parcours en traction vapeur, prévus entre Ath et Denderleeuw dans le cadre du 30ème anniversaire de la fin de la traction vapeur en Belgique, ne soient assurés... en traction diesel.

La veille en effet, la Pacific 1.002 déraillait - sans gravité - sur la cour de la remise-musée de Louvain, en compagnie de son tender 38.134 et du « fourgon-vestiaire » 17.101, suite au mauvais état de la voie !

Le relevage ayant eu lieu de 21 h 35 à 23 h 45, la mise sous chauffe ne put débuter qu'avec retard, entraînant une sortie tardive de près d'une demi-heure, le lendemain matin.

Mais l'équipe de conduite n'était pas encore au bout de ses peines : un choc violent se produisit entre Louvain et Kortenberg lors du parcours d'acheminement du train, laissant craindre le pire pour la distribution de la locomotive ! Heureusement, après une visite approfondie de l'engin pendant près d'une demi-heure, rien d'anormal n'était constaté, le parcours reprenant sa route avec 90 min. de retard...

❑ Jeudi 2 janvier 1997 : périphérie de Bruxelles

Le début de l'année ferroviaire 1997 restera sans doute marqué par cette énorme panne de haute tension, qui toucha les caténaires de la région bruxelloise... et bien au-delà, par «effet-domino».

Tout avait pourtant débuté par quelques petits courts-circuits anodins.

A 2 h 50, les « festivités » commencent par un arrachement de la caténaire dans un faisceau de Schaerbeek-formation, provoqué par la locomotive électrique 2213. La mise à la terre de la caténaire provoque un gros court-circuit à la sous-station de Haren-Nord, ce qui met sur-le-champ les lignes 25, 26 et 27 hors tension.

Dès 3 h 15, la tension réapparaît par moments sur les lignes touchées, mais 49 trains de l'heure de pointe matinale feront tout de même les frais de l'opération, en étant supprimés totalement ou sur une partie de leur itinéraire.

A 9 h 42, le Répartiteur ES constate le déclenchement en cascade de pas moins de huit feeders d'alimentation, situés à Bruxelles-Nord, à Bruxelles-Midi, à Hal et à Kortenberg. Sont immédiatement privées de haute tension, les trois voies de la ligne 36 entre Bruxelles-Nord et Kortenberg, toute la ligne 28 entre Schaerbeek et Bruxelles-Midi, la ligne 161 entre Bruxelles-Nord et Watermael, et... les six voies de la Jonction Nord-Midi !

A 9 h 44, un début d'incendie éclate dans la sous-station de Bruxelles-Nord, tandis que quatre feeders déclenchent à leur tour dans la sous-station de Malines, privant cette fois de haute tension les lignes 25 entre Bruxelles-Nord et Kontich, et 27 entre Bruxelles-Nord et Malines !

Pour tout arranger, la télécommande des appareils en sous-station depuis les bureaux du répartiteur ES à Bruxelles-Midi est inopérante ; leur manoeuvre devra être réalisée à pied d'oeuvre par les brigades ES, rappelées en catastrophe dès la survenance des premiers incidents...

Petit à petit, les dégâts sont inventoriés : un feeder a brûlé dans la sous-station de Bruxelles-Nord, et des isolateurs de caténaires ont fondu à Malines et entre Bruxelles-Nord et Schaerbeek.

Après que les zones touchées aient été circonscrites, la tension est petit à petit rétablie: à 10 h 26 sur la ligne 161, à 10 h 37 dans la Jonction (partiellement), à 10 h 46 sur la ligne 36, à 12 h 10 sur les lignes 28 et 124.

Le trafic reprend toutefois péniblement, et ce sont cette fois 92 trains (à ajouter aux 49 déjà mentionnés ci-dessus) qui devront être supprimés, en tout ou en partie !

Comble de malchance : les grandes gares bruxelloises, normalement désertes en cette fin de matinée, connaissaient une affluence record au moment de la panne de

courant : les fonctionnaires venus présenter les traditionnels voeux de bonne année à leurs collègues refluaient déjà en masse, désireux de profiter du demi-jour de congé généreusement octroyé par leur administration...!

☐ Samedi 11 janvier 1997 : Bruxelles-Congrès (I. 0)

A 8 h 12, le conducteur du L 6480 Anvers-Central - Bruxelles-Midi signale une forte infiltration d'eau provenant du plafond des voies 5 et 6 de la Jonction Nord-Midi, à hauteur de la B.K. 2600 (entre la halte de Bruxelles-Congrès et la sortie de Bruxelles-Nord).

Il apparaît rapidement que suite au gel, une grosse conduite d'eau de la CIBE (*Compagnie Intercommunale Bruxelloise des Eaux*) s'est rompue entre la surface et le toit de la Jonction, et que son contenu s'écoule par les fissures de l'ouvrage.

A 11 h 30, la situation s'empire : les stalactites qui se forment sous l'action du gel menacent de toucher les fils de la caténaire. La CIBE, pourtant prévenue dès la survenance de l'incident, est alors complètement débordée (!), et n'interviendra d'ailleurs qu'à partir de 18 h 30.

A 20 h 45, la circulation des trains via la voie 4 de la JNM est interdite par mesure de sécurité. A 0 h 22 (le dimanche 12), les circulations ferrées sont également interrompues sur les voies 5 et 6, la situation ne faisant qu'empirer. A partir de 2 h 35, un autorail-caténaire intervient régulièrement sur les voies 4, 5 et 6, afin d'enlever les stalactites en formation.

A 3 h 30, la CIBE signale que la fuite est arrêtée ; pourtant, de nouvelles infiltrations apparaissent dans les environs, l'énorme quantité d'eau répandue dans le sous-sol cherchant manifestement un chemin de fuite.

Vers 5 heures du matin, une armoire de signal situé le long de la voie 1 menace de tomber : ses fixations au mur sont sur le point de lâcher, sous l'effet des écoulements d'eau. Les circulations sont arrêtées sur la voie 1 à partir de 5 h 27.

A partir de ce moment, tout le trafic de la Jonction Nord-Midi ne peut plus s'écouler que via deux des six voies : les 2 et 3 !

Pour soulager le trafic, les relations IC, IR et L ayant comme destination ou origine une des grandes gares de la région bruxelloise ne traversent plus la JNM, ou sont détournées via la ligne de ceinture 28 (Bruxelles-Ouest et Simonis).

Mais la situation se normalise petit à petit, et dès 8 h 25, la voie 4 est rétablie, suivie de la voie 1 à 9 h 11, de la 5 à 10 h 41, et finalement de la voie 6 à 11 h 06.

On ne peut s'empêcher d'imaginer les répercussions qu'aurait eu cet incident s'il s'était déroulé en semaine, plutôt qu'au cours d'un week-end...

❑ Mercredi 22 janvier 1997, à 8 h 40 : Montzen (l. 24)

Au cours de la visite du Z 48879 Aachen West - Montzen (arrivé à 8 h 25), un visiteur de matériel découvre des voyageurs clandestins à côté de la rame : deux enfants âgés de 12 et 13 ans ! Questionnés, ceux-ci déclarent venir de Rudolstadt (land de Thuringe, ex-RDA), et avoir voyagé sur un wagon plat chargé de poutrelles, durant près de vingt heures !

Le personnel de la gare de Montzen leur prodiguera les premiers soins et les restaurera, avant de les remettre à la Gendarmerie...

❑ Lundi 27 janvier 1997, à 7 h 04 : Bif. Lierssteenweg (l. 27)

Suite à la perte de contrôle inopinée de la position des aiguilles d'une traversée, le desservant du poste de block 10 couvrant la bifurcation des lignes 27 et 27A (dénommée « Lierssteenweg », sur le territoire de Mortsel) délivre une autorisation de franchissement d'un signal fermé, en omettant d'aller constater l'état de l'appareil sur place.

Le parcours à vide ME 3206 Berchem - Malines, composé des deux automotrices 929 et 909 déraile (à vitesse réduite) sur la traversée à aiguilles, ces dernières étant mal disposées.

Les circulations prévues sont alors immédiatement détournées soit par les lignes 15 et 16 (via Lier), ou par la ligne 25 (via Mortsel Oude-God). Mais comme ces deux itinéraires ne sont pas encore autorisés aux engins à traction triphasée, tous les parcours assurés par rames TGV et Thalys sont interrompus entre Anvers et Bruxelles...

Le relevage des engins est achevé à 10h50, la situation normale rétablie à 16h50.

❑ Lundi 24 février 1997, à 6 h 39 : Oostkerke (l. 73)

Le train IR 1929 Gand-St-Pierre - La Panne, composé de l'unique automotrice triple 387, déraile à 120 km/h entre Dixmude et Furnes, sur une section en légère courbe à et voie unique.

Les deux premières voitures (à bogies porteurs, donc les plus légères) versent lourdement sur le flanc dans un champ adjacent à la voie, tandis que la troisième (la voiture motrice) reste sur les rails, grâce à la masse de ses bogies. Le pantographe de l'automotrice a été arraché, et pend dans la nouvelle caténaire, du type « R3 ». Quant à la voie, elle est endommagée sur une distance de 200 m. Tous les occupants du convoi sont légèrement blessés et emmenés à l'hôpital : heureusement, heure matinale aidant, on ne dénombre à bord du train que trois voyageurs, outre le conducteur et le chef-garde...

Un service navette est organisé au moyen de 5 bus de *De Lijn* entre Lichtervelde et Furnes, et au moyen d'une automotrice bloquée entre Furnes et La Panne.

Après réduction de la zone initialement mise hors tension, le service navette de bus est limité au parcours Dixmude-Furnes, à partir de 10h52. La caténaire est réparée à 14 h 45, et la voiture restée sur les rails est évacuée à 19h37. La voie est réparée à 22 h 30, et le trafic ferré est finalement rétabli à vitesse réduite à partir de 22h36.

Les deux voitures renversées dans le champ - qui ne gênaient pas la circulation des trains, puisqu'elles se situaient à plusieurs dizaines de mètres de l'axe de la voie ! - ne seront relevées que le samedi 1er mars, grâce au recours d'importants moyens de relevage.

Les premières constatations établies immédiatement après l'accident laissent perplexes : le matériel semble hors de cause, aucun appareil de voie n'existe à l'endroit du déraillement, et il n'y a aucune trace de collision avec un objet étranger. On évoquait donc avec insistance une violente bourrasque de vent, qui aurait déstabilisé les deux plus légères voitures de l'automotrice, alors qu'elle négociait une courbe en dévers. La tempête a soufflé toute la nuit sur le pays, et d'importants dégâts dus aux vents violents ont d'ailleurs été relevés dans les environs de l'accident. Un élément viendra corroborer cette thèse : sur les premières dizaines de mètres du déraillement, on ne relèvera sur les traverses la trace des boudins de roues que d'un seul et même côté, ce qui prouve que l'automotrice aurait bien été déstabilisée avant de se renverser. Or, il faut savoir qu'une automotrice triple ne pèse pas moins de 152 tonnes...

Edmond Son (3/37)



DOSSIER : la cathédrale ferroviaire d'Anvers ou comment concilier mobilité et patrimoine

Démolition ou restauration : tel est le dilemme qui se posait à la SNCB jusqu'à la fin des années septante dans le cadre de la rénovation du noeud ferroviaire d'Anvers, et plus spécifiquement de la desserte du centre de la métropole, où la gare d'Anvers-Central, avec sa célèbre verrière - la dernière de Belgique ! - occupe un emplacement idéal.

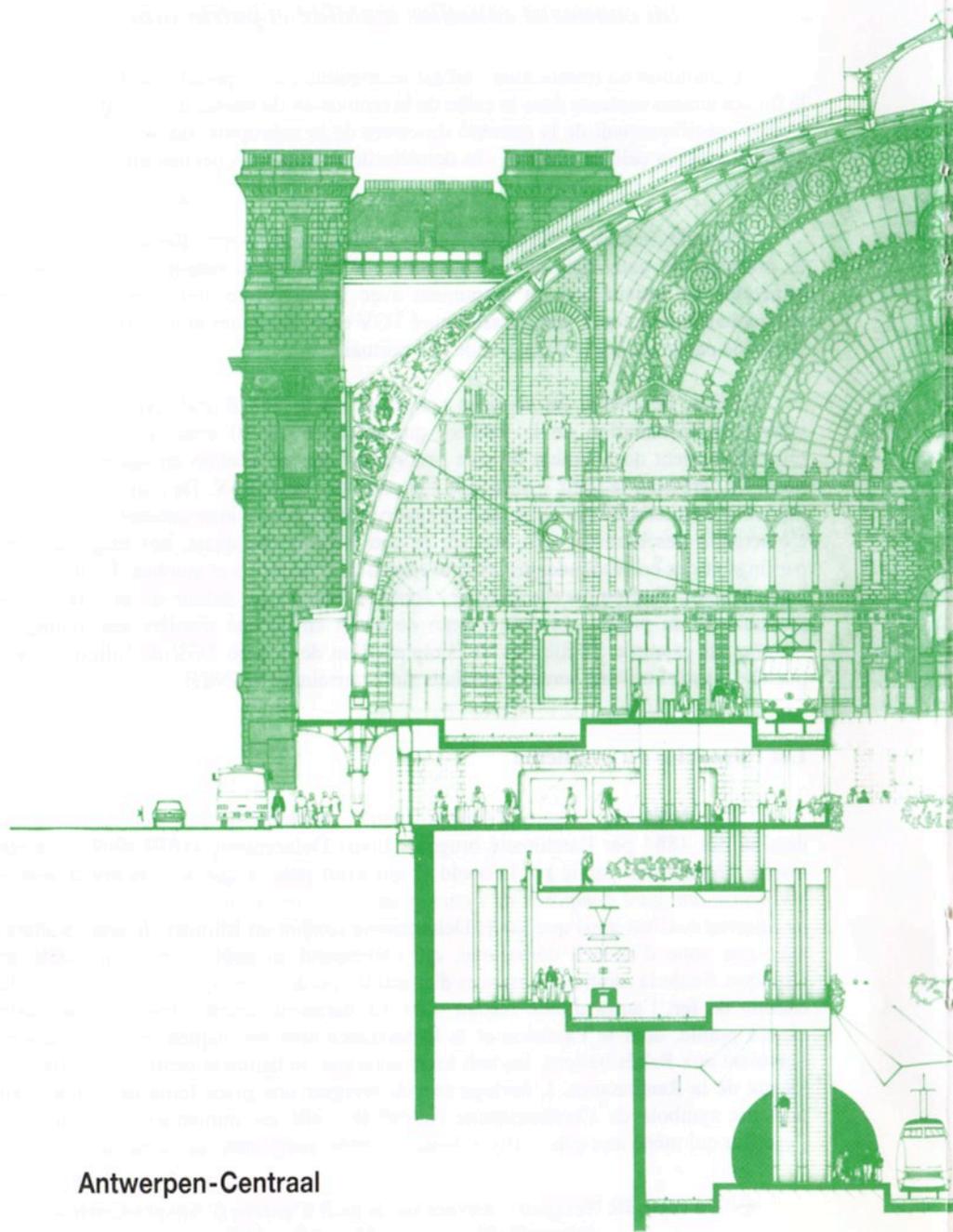
Démolir ou classer : la polémique se termina avec l'Arrêté Royal de classement du bâtiment de gare, daté du 12 septembre 1975. Il fallait néanmoins concilier les impératifs de restauration du monument avec les nouveaux défis de l'an 2000 et notamment la création d'une infrastructure TGV entre Bruxelles et les Pays-Bas, qui se devait de passer au coeur de la grande cité portuaire.

Aussi, dès 1991, les services concernés de la SNCB établirent-ils un projet intégré de restauration de la verrière qui recouvre les 10 voies en cul de sac : rafraîchissement du bâtiment de gare proprement dit, et création en souterrain d'une nouvelle gare pour le trafic « classique » et pour les rames TGV. De plus, la SNCB dut prévoir tout le confort qu'exige un voyageur contemporain, international et local. S'y ajouteraient des bureaux, une vue sur le zoo à partir des quais, des magasins, des parkings et des correspondances avec le réseau des tramways et autobus. Enfin, via un concept total, l'ensemble du quartier serait reconditionné autour de la gare. Autre particularité du projet : le tissu urbain ne serait en aucune manière endommagé - comme par exemple à Lille lors de l'implantation de la gare TGV de Lille-Europe - puisque tous les travaux seraient conduits sur le terrain de la SNCB.

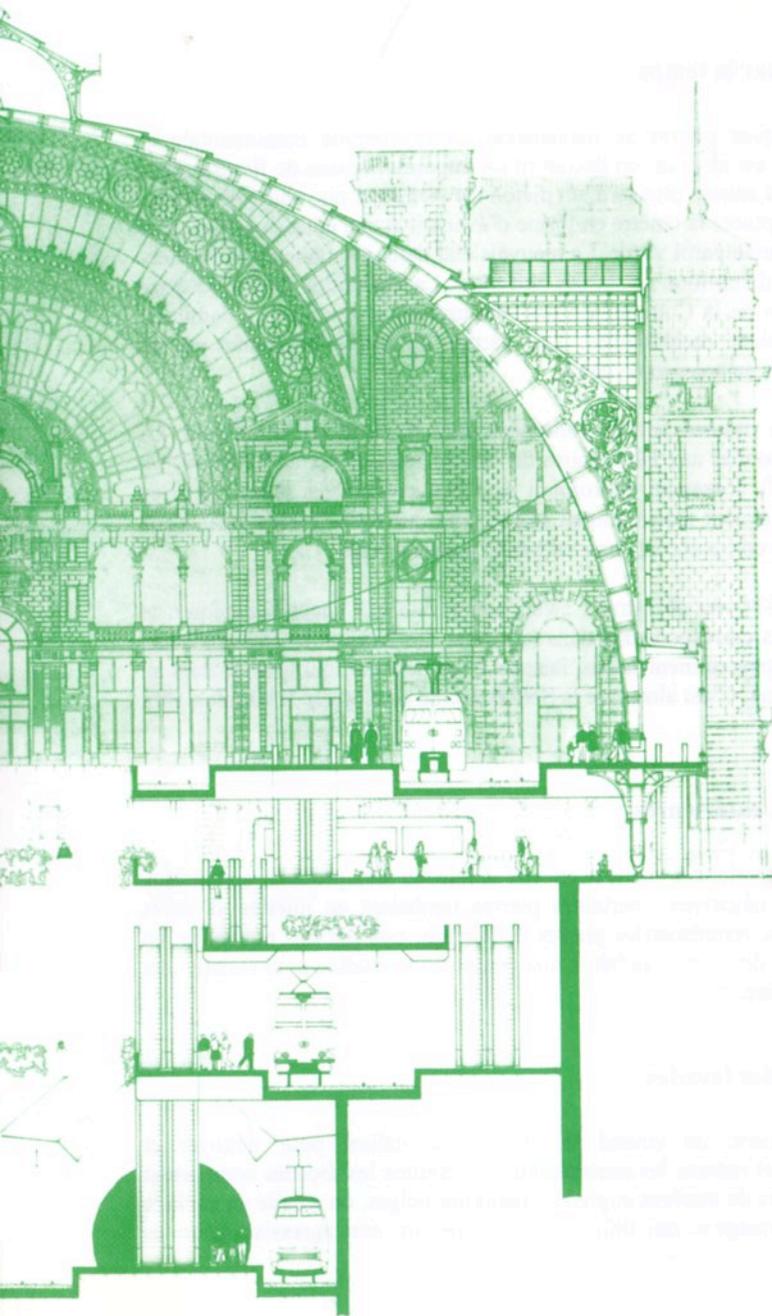
Les rétroactes du problème

Si le bâtiment de gare d'Anvers-Central, implanté sur la place Astrid, a été dessiné dès 1884 par l'architecte brugeois Louis Delacenserie (1839-1909), il a été inspiré directement par le roi Léopold II qui avait précisé que « *le maître d'oeuvre construise une gare composée de lignes grandioses dans l'esprit de celles de la gare de Lucerne* ». C'est ainsi que Louis Delacenserie conçoit un bâtiment de grande allure, avec une zone d'accueil démesurée, qui correspond au goût de monumentalité de l'époque. Seule la moitié des espaces disponibles est alors occupée par les services du chemin de fer, l'autre moitié restant vide. Le bâtiment central offre donc un vaste espace public, dont le Panthéon et la Renaissance sont les inspireurs. Les façades renvoient aux Palais italiens, les huit tours entourant le bâtiment central rappellent les idéaux de la Renaissance. L'horloge se voit assigner une place toute particulière, en tant que symbole de l'enthousiasme capitaliste : elle est implantée au sommet de l'escalier qui mène aux quais. Il y a aussi diverses sculptures qui constituent autant

← **Un train IR Neerpelt - Anvers sur le grill d'entrée d'Anvers-Central
(photo R. Marganne - 21 octobre 1996)**



Antwerpen-Centraal



1

Niveau huidige perrons

2

Niveau Pelikaanstraat

3

Niveau ondergrondse kopstation

4

Niveau doorgaande sporen

d'allégories des valeurs modernes : une ruche, divers symboles de la navigation, le port, le commerce et l'industrie...

Un bâtiment abîmé par le temps

Dès 1953, quelques pierres se détachèrent de la coupole monumentale et tombèrent sur le toit : c'est alors qu'on découvrit un important réseau de fissures dans la maçonnerie. Quelques années plus tard, un piéton fut victime d'une chute de pierres. En 1959-60, on dut remplacer la fenêtre en forme d'éventail et son couronnement de la place Astrid par une grande paroi vitrée. Le mauvais état de la maçonnerie incita alors la SNCB à envisager la démolition de six des huit tours. La démolition de trois d'entre elles reçut l'approbation de la Commission des Monuments et des Sites, à condition que ces trois tours soient reconstruites. Les parties de pierre branlantes seront renforcées par des treillis en acier inoxydable.

D'autre part, des fissures ont été constatées dans la pierre de Vinalmont. La SNCB décida alors de confier aux laboratoires du *Centre Scientifique et Technique de la Construction* (CSTC), l'examen approfondi de l'état des pierres, aussi bien les malades que celles qui étaient apparemment saines, afin que cette institution indique comment ce matériau se comporterait dans les trente années à venir.

Le verdict du CSTC fut désastreux : vu l'action due aux chocs thermiques et aux désordres chimiques correspondants dans la pierre, des fissures étaient apparues, même dans les pierres apparemment saines, laissant l'eau pénétrer, qui permet alors au gel de terminer la besogne. C'est alors que la SNCB décide de clôturer le bâtiment afin de protéger les passants.

Restaurer les façades extérieures

Les premières expériences menées en vue d'injecter des produits stabilisants dans les pierres furent négatives : certaines pierres tombaient en miettes, d'autres éclataient. Il faudra donc remplacer les pierres déficientes, non par des nouvelles, au coût prohibitif, mais par des copies en béton à la composition étudiée pour résister aux agressions de l'atmosphère.

Le rafraîchissement des façades

Par rafraîchissement, on entend les travaux à réaliser pour nettoyer et rejointoyer les façades, et redorer les ornements : comme les façades comportent non moins de vingt sortes de marbres et pierres naturelles belges, on a évité un sablage agressif pour un « gommage », qui utilise une fine poudre non agressive pour les matériaux.



La gare d'Anvers-Central côté ville et côté voies (photos R. Marganne - 26.10.96)

La consolidation

Pour remédier aux pierres dangereuses, on a soit refermé les fissures ouvertes par injection, soit inséré, dans des trous forés, des barres métalliques fixées par des résines époxy en cas de fissure non ouverte, interne à la pierre. En cas de dégâts très importants, un treillis ou une structure métallique est appliquée et ancrée dans les joints : ces structures sont peu visibles, car peintes dans la couleur de la pierre qu'ils tiennent.

La façade de la Keyserlei fut traitée de la sorte, et rendue à son éclat d'origine en mars 1991. Au début 1993, ce fut le tour de la façade de la place Astrid. Le traitement de celle qui longe le jardin zoologique est remis à une date ultérieure, après négociations avec la direction du jardin animalier.

Les façades intérieures

Les façades intérieures étaient elles aussi souillées par les fumées grasses des locomotives à vapeur ou diesel, la poussière des sabots de frein et les courants d'air continus. Le nettoyage de ces façades ne fut pas une sinécure : il ne fallait rien abîmer, tandis que la gare ne pouvait être fermée. Le procédé finalement choisi fut celui dit « *de l'argile chinois* », un détergent doux à base de kaolin pur. On aspire d'abord la poussière, puis on astique la façade manuellement, à l'aide d'une éponge...

Peintures

Une attention toute particulière a été accordée aux travaux de peinture. Ainsi, l'encadrement métallique des parois vitrées de la salle des guichets a-t-il été repeint. Comme il avait été surpeint d'une teinte rouge-brune, on a décidé de le repeindre en gris-vert et gris-bleu, sur base de recherches historiques et de l'analyse des traces subsistantes de peinture originelle.

La verrière

La verrière - couverture des quais - longue de 180 mètres, fut dessinée par l'ingénieur Van Bogaert. Dans le prolongement du bâtiment de gare, elle a été conçue dans un style architectural radicalement différent. Si le bâtiment de gare était le symbole d'une certaine catégorie sociale, la verrière, elle, est conçue de manière purement fonctionnelle, pour satisfaire aux exigences de la circulation ferroviaire et du voyageur de l'époque. Le voyageur souhaitait en effet être accueilli dans un espace sec et abrité du vent, tandis que l'impressionnante hauteur avait pour utilité d'évacuer plus facilement vapeur et fumées. Pourtant, lors de la construction de cette verrière, on sut aller jusqu'aux limites de la technologie de l'époque. Ainsi, les arcs géants reposent-ils sur un socle exécuté dans le premier béton qui fut coulé en Belgique : aussi, le faite de

la verrière n'est-il pas de niveau : il y a quatre-vingts centimètres de différence entre son point le plus haut et le point le plus bas.

Evolution de la verrière au fil du temps

Le grand ennemi du hall métallique est évidemment la rouille : celle-ci est aggravée par certaines erreurs de conception, la pollution croissante et la trop grande distance entre les rivets de fixation. De plus, pendant la seconde guerre mondiale, les vitrages furent en grande partie soufflés et le métal ainsi exposé aux intempéries pendant plusieurs années.

La verrière est classée depuis 1976, d'où l'aspect de tous les matériaux constitutifs doit-il être maintenu. Ainsi, les rivets apparents doivent être conservés, même si les erreurs de conception peuvent être corrigées, dans la limite du possible. Les pièces métalliques rouillées sont remplacées par des éléments neufs, de même profil. Les vitrages doivent être remplacés par du polycarbonate, ce qui évitera les bris de verre et allégera considérablement la charge de la construction métallique : une passerelle mobile a d'ailleurs été conçue pour se déplacer sur toute la longueur du hall et faciliter le nettoyage. Enfin, les éléments de couverture en zinc seront remplacés par des éléments en cuivre. Quant au béton coulé des fondations, ce fut le premier du genre en Belgique, donc le moins valable : toutes les fondations ont été renforcées, d'autant plus que le métro, implanté le long de la rue du Pélican, pourrait compromettre la stabilité de l'édifice.

La verrière est aujourd'hui repeinte en couleur « Bordeaux », à l'image du matériel voyageurs de la SNCB d'une certaine époque : cette teinte ne fait pas l'unanimité, notamment vu la tonalité de la rue du Pélican, et notamment de la Bourse aux Diamants, traitée en pierre claire.

La future gare TGV

Anvers-Central souffre d'une capacité insuffisante, avec dix voies à quai très courtes et en cul-de-sac. En 1988, la SNCB comptait 27.813 passagers par jour ouvrable, pour 303 trains arrivant et repartant de cette gare. Dans quelques années, ce chiffre pourrait s'élever à... 50.000 voyageurs. De plus, Anvers-Central souffre de sujétions d'exploitation énormes. Prenons le cas d'un train originaire d'Amsterdam et reçu à Anvers-Central sur la voie 10 (le long du Zoo). Après rebroussement, pour se diriger vers Bruxelles, il doit évoluer sur le grill pour se trouver dans l'axe de la voie 1 et ainsi empêcher toute autre évolution de train en gare... De plus, les quais d'Anvers-Central souffrent d'une longueur insuffisante : seules les voies 1 et 10 disposent de quais très longs. Enfin, actuellement, les trains en provenance de Aarschot, Malines, Boom et bientôt Puurs, voire Saint-Nicolas, ne peuvent se diriger vers le port, dans la direction d'Essen, qu'au prix d'un rebroussement malaisé.

De plus, la gare d'Anvers-Central doit s'inscrire dans le projet TGV Bruxelles - Amsterdam, et donc se transformer en gare de passage. La création de quatre niveaux superposés en gare d'Anvers-Central et d'un tunnel de jonction vers le nord devrait régler ce problème.

Au premier niveau, celui des quais actuels, la SNCB maintiendra six voies à quai en cul-de-sac au lieu des dix actuelles. Les quais pourront ainsi être notablement élargis, tout en ménageant un puits de lumière vers les niveaux inférieurs. C'est là que quelques services de gare seront implantés.

Au deuxième niveau, celui de la voirie (Pelikaanlaan), on trouvera des services, et des boutiques.

Au troisième niveau souterrain, sera implantée une seconde gare en cul-de-sac à quatre voies.

Enfin, un quatrième niveau souterrain (le plus bas, à 18 mètres sous le niveau de la rue) accueillera une gare de passage avec quatre voies à quai, puisqu'y passera la jonction « Nord-Midi » d'Anvers permettant aux trains venant de Bruxelles ou de toute autre direction de rejoindre directement le port et la ligne d'Essen - Roosendaal, sans rebrousser. Cette liaison nouvelle sera utilisée aussi bien par le TGV que par des convois classiques.

Afin que le voyageur stationnant en souterrain (niveaux 3 ou 4) n'ait pas un sentiment de claustrophobie ou d'insécurité, des tranchées traverseront de part en part les niveaux 1, 2 et 3, créant ainsi un puits de lumière, et permettant par exemple à un voyageur attendant le TGV Thalys Bruxelles - Amsterdam au niveau 4 d'apercevoir le faite de la verrière, à quelque soixante mètres au dessus de lui.

Ainsi reconconditionnée, Anvers-Central devrait voir sa capacité doubler.

La jonction « Nord-Midi » d'Anvers

En provenance de Bruxelles, les TGV *Thalys* plongeront sous terre à hauteur du pont de la Lange Leenstraat. Ils traverseront le coeur d'Anvers en souterrain, et desserviront le niveau 4 d'Anvers-Central pour réapparaître au niveau du sol à Luchtbal, ou plus probablement à hauteur de la gare d'Anvers-Dam. Un embranchement vers la rive gauche est déjà par ailleurs prévu dans les plans. Grâce à l'utilisation de la technique du « bouclier », la vie urbaine ne sera pas bouleversée par ce projet, puisque tous les travaux se dérouleront en sous-sol.

D'après documentation SNCB

Le point sur le matériel moteur

□ Les problèmes de commutation des TGV Thalys

L'adaptation des circuits de voie pour la traction triphasée entre Liège-Guillemins et la frontière allemande sera déjà réalisée vers la mi-septembre, bien à temps pour permettre la mise en marche des quatre premiers allers-retours Paris-Nord - Bruxelles - Cologne, prévus - aux dernières nouvelles - à partir du dimanche 14 décembre 1997.

Trois mois seront donc disponibles pour réaliser les indispensables essais, ce qui ne sera pas du luxe pour le constructeur des rames Thalys PBKA.

Il faut savoir en effet que la firme GEC-Alsthom a rencontré de grosses difficultés lors de la mise au point de la commutation de l'appareillage électrique de ses rames Thalys PBA au franchissement de la frontière belgo-néerlandaise.

Pour une rame TGV, la manoeuvre du sélecteur de tension au tableau de bord fait commuter non seulement les circuits électriques, mais également les systèmes de répétition de la signalisation au sol (TVM 430, KVB, Mémor, crocodile ou ATB, selon le réseau ou le type de ligne parcouru).

Entre Roosendaal et Essen¹⁵, un problème inattendu s'est posé, car la frontière électrique qui sépare le 3000 V de la SNCB du 1500 V des NS est située à la sortie de la gare néerlandaise de Roosendaal, tandis que la signalisation NS reste en vigueur jusqu'à l'entrée de la gare belge d'Essen, à plusieurs kilomètres de là.

Au début, l'ordinateur de bord des Thalys PBA considérait cette configuration comme une anomalie (à savoir une tension d'alimentation SNCB et des signaux NS), et plus de deux mois d'essais et d'adaptations de logiciels ont été nécessaires pour résoudre cet épineux problème.

Or, il se fait qu'une configuration quasi identique se présente à nouveau, cette fois entre la frontière belgo-allemande et la gare d'Aachen HBF : la caténaire y est encore alimentée en 3 kV, mais les signaux sont allemands, et - circonstance aggravante - sont répétés à la fois par un crocodile SNCB et par le dispositif "Indusi" de la DB !

On comprend donc mieux le forcing du constructeur des rames PBKA, qui voudrait bien commencer ses essais entre Welkenraedt et Aachen le plus vite possible...

¹⁵ - frontière néerlandaise-belge sur la ligne Anvers - Amsterdam.

Pour comprendre toute la problématique des changements de tension électrique aux différentes frontières de la Belgique, reportez-vous à Trans-fer hors série « les frontières électriques de la SNCB », toujours disponible (voyez notre tarif en fin de ce numéro de Trans-fer)

□ La fiabilité des Eurostar

Lors de la conception des rames Eurostar, leur constructeur (le groupe franco-britannique GEC-Alsthom) s'était engagé à ce que la fréquence des incidents entraînant un retard de plus de cinq minutes ne dépasse pas le taux de 32 incidents par million de kilomètres parcourus pour la fin de l'année 1997, et 17 incidents/million de km. en 1999.

Or, en ce début 1997, le nombre d'incidents directement imputables au constructeur ne s'élève déjà plus qu'à 29 par million de km parcourus, ce qui en dit long sur la remarquable fiabilité du matériel...

Les problèmes techniques les plus courants survenant encore actuellement aux rames Eurostar (des trois nationalités confondues) sont les suivants :

- mauvaises connexions aux bornes des transformateurs ;
- fonctionnements intempestifs des appareils « ICMU's », dont le rôle est de détecter le retour de courants 50 Hz vers les rails (des courants susceptibles de perturber les circuits de signalisation au sol) ;
- fissures, voire bris de supports des patins pour prise de courant par 3^e rail (en moyenne, une trentaine de supports doivent être remplacés par mois !)
- défauts d'isolation des blocs moteurs ;
- fonctionnements défectueux du mécanisme de fermeture des portes.

□ Les AM 96 : enfin !

Tout arrive : les cinq premières automotrices triples bitension "AM 96" (442, 446, 447, 448 & 449) ont été autorisées officiellement à circuler en service commercial par note du Département du Matériel de la SNCB, en date du jeudi 20 février '97. Précisons pour la petite histoire que la note autorise à la fois la circulation sous 3 kV continu et sous 25 kV alternatifs, mais uniquement sur le réseau belge, et à la condition désormais classique que les circuits de voie des lignes parcourues aient été rendus compatibles avec la traction triphasée. En pratique, une des seules sections de ligne électrifiée sous 25 kV en Belgique et répondant à ce critère s'étend de Froyennes (près de Tournai) à la frontière française, soit sur une distance d'un peu moins sept kilomètres: on y voit mal circuler des navettes en AM 96...

Le véritable engagement en service commercial de ces cinq premières AM - qui supposait en plus l'autorisation de la SNCF - a débuté le lundi 24 mars : depuis cette

date, *deux* AM 96 accouplées assurent les célèbres navettes non cadencées Mons - Aulnoye. Elles y remplacent la rame réversible M4 remorquée par une série 12, et surtout les voitures I4 qui étaient alignées en traction Diesel, lorsque la rame M4 normalement prévue ne circulait pas, par manque d'une série 12.

Cette substitution des M4 par des I4 s'est réalisée à de nombreuses reprises en décembre '96 et en janvier '97, suite à la défection de la... 1901 : cette dernière s'est en effet vue offrir des vacances forcées à l'AC Salzennes du 28.11.96 au 13.01.97, pour... "adaptations mineures" (!) Pendant cette période, elle n'a bien évidemment pu assurer les trains express Mons - Tournai - Lille (paradoxalement désignés "L" à l'indicateur!), ce qui nécessita son remplacement par une série 12 : en cas de pénurie, c'était la "12" de la relation Mons - Aulnoye qui payait alors de sa personne...

Ces premières circulations d'AM 96 en unité double dureront environ quinze jours, jusqu'au moment où les exploitants auront acquis suffisamment d'assurance quant à la fiabilité de ces nouveaux engins. A ce moment, la deuxième automotrice reprendra seule les trains "L express" entre Mons et Lille, en remplacement de la rame réversible.

Ultérieurement (sans doute à partir du 1er. juin prochain), les AM 96 devraient alors apparaître progressivement sur la relation IC Anvers-C - Lille.

Rappelons enfin que l'engagement d'AM 96 sur les navettes Mons - Aulnoye est une solution toute provisoire : la SNCB a toujours l'intention d'y affecter un de ses futurs autorails doubles de la série 41, dès leur sortie d'usine. Il faut dire que les rares voyageurs qui utilisent ces trains ne justifient absolument pas la composition d'une automotrice triple (et encore moins de deux automotrices, comme c'est actuellement le cas !).

D'ailleurs, on se demande de plus en plus si cette relation survivra à la mise en marche de la nouvelle offre voyageurs, en juin '98...

La prochaine étape de la mise en ligne des AM 96 les verra sur les trains « IC » de la relation Anvers - Gand - Courtrai - Lille. Elles libéreront ainsi les locomotives série 12 engagées sur cette relation avec des rames réversibles M4 ; une solution où tout le monde sera gagnant : les voyageurs qui disposeront d'un confort sans égal (adieu les banquettes à trois places de front des voitures M4...), tandis que le Transport récupérera des machines bicourant bienvenues en service « marchandises » dans les relations avec la gare de triage française de Lille-Délivrance.

❑ Le « scandale » du KVB français

Les relations Mons - Aulnoye, Mons - Lille, puis Anvers - Lille vont donc être assurées par des AM 96.

Cette nouvelle interpénétration d'engins belges sur le réseau français risque pourtant de faire long feu : ainsi que nous l'avions déjà annoncé en primeur (comme souvent !) dans les colonnes de notre n°102, la SNCF a exigé que tout le matériel moteur - même étranger - circulant dans la région de Lille soit équipé de son système de contrôle de vitesse par balises « KVB », à partir du 1er janvier 1999.

Cette exigence nouvelle - qui, pour rappel, n'avait pas été formulée lors de la conception des nouvelles automotrices AM 96 - coûtera au bas mot la somme de sept millions de FB par engin (principalement visées, les locomotives bitension de la série 12), et même 10 millions pour chaque AM 96 à transformer !

L'annonce de cette nouvelle a provoqué un tel séisme à la SNCB que les futures relations transfrontalières prévues en AM 96 bitension à partir de juin 1998 sont carrément mises en question : Herstal - Lille par la dorsale wallonne et Ostende/Anvers-C - Lille avec regroupement ou scindage à Courtrai.



Un train de marchandises Gent-Zeehaven - Lille-Délivrance, tracté par la 1210, passe à Mouscron, voie 2, le 12 juillet 1995 : à l'extrême gauche, on distingue nettement la voie de gare latérale, électrifiée en 25 kV 50 Hz (photo M. Van Ussel)

Une alternative est même sérieusement étudiée : remplacer Lille par Mouscron comme point de départ et d'arrivée de ces deux relations, et y donner correspondance avec les trains de la SNCF. Cette gare dispose en effet d'une voie en impasse et à quai à accès direct en venant de France, alimentée en 25 kV : une particularité technique méconnue, mais qui est d'un intérêt considérable dans le cas présent. Grâce à cette voie, on pourrait faire venir à peu de frais à Mouscron les rames réversibles « Nord -

Pas-de-Calais » Lille - Tourcoing assurant le service omnibus, voire même certains TGV, et y donner correspondance quai à quai avec les IC belges en provenance d'Anvers, d'Ostende et d'Herstal.

Economie immédiate : 700 millions de FB, puisqu'aucune des 50 AM 96 bitension (les 441 à 490) ne devrait plus être équipée du KVB. Revers de la médaille : elles n'iraient jamais à Lille, et leur équipement propre au 25 kV deviendrait superflu, si l'on ne parvenait pas à les réutiliser sur une autre relation bitension...

Quoi qu'il en soit, c'est un scandale, comme aurait dit Marchais !

❑ Des automotrices « banlieue » publicitaires

Depuis la mi-janvier 1997, les cinq premières automotrices de la série des automotrices « banlieue » (901 à 905) sont décorées intérieurement de publicités autocollantes, vantant les mérites de marques de liqueurs, de cigarettes, et des boutiques duty-free de... l'aéroport de Bruxelles-National.

Fort logiquement, ces cinq automotrices sont depuis lors spécialisées à la relation IC Bruxelles-Midi - Bruxelles aéroport national, qui en utilise quatre en permanence. La cinquième est donc « libre » de divaguer sur d'autres lignes, à la condition de venir remplacer une de ses collègues avariées, dès que la nécessité s'en fait sentir.

Cette initiative de la firme publicitaire Publifer fait office de test : en cas de bilan favorable, son extension à d'autres relations est d'ores et déjà envisagée.

❑ Les 12 en tête des trains ENS : oui, mais quand..?

Les premières des 139 nouvelles voitures-lits (type "SL"), voitures-salon (type "SE") et véhicules de service (type "SV") de la firme "ENS" (European Night Services) et destinées aux futures liaisons de nuit entre le Continent et la Grande-Bretagne (via le Tunnel sous la Manche) ont été essayées en Belgique, fin décembre 1996. Actuellement, seules les locomotives de la série 18 sont techniquement aptes à fournir le courant de chauffage nécessaire, ces voitures consommant sensiblement plus d'énergie que leurs homologues continentales.

Les douze locomotives électriques de la série 12 vont donc devoir être adaptées techniquement, afin de supporter les intensités élevées du courant de chauffage. Ce sont elles, en effet, qui remorqueront les premiers trains commerciaux composés de matériel ENS de la relation Londres - Amsterdam, entre Fréthun (portail français de l'Eurotunnel) et Roosendaal.

Mais d'énormes problèmes techniques semblent accabler ces voitures, très différentes des voitures internationales continentales : aussi curieux que cela puisse

paraître, les voitures ENS ne respecteraient pas les règles de compatibilité édictées par l'UIC, ce qui serait une des grandes causes de leurs déboires. Les essais réalisés en France en fin d'année auraient même été interrompus prématurément pour cette raison...

Conséquence : les premières circulations commerciales des rames ENS sont d'ores et déjà reportées à fin 1998, et certains Britanniques envisagent même très sérieusement de saborder l'ensemble du projet, avec revente des voitures en occasion..!

□ Une nouvelle face avant pour les futures locomotives série 13 !

Les essais de vitesse menés en 1992 entre Courtrai et Deinze ont démontré qu'une entrevoie de 2,200 m en alignement était suffisante pour autoriser le croisement de deux trains circulant à 200 km/h, pour autant que le profilage du véhicule de tête (locomotive ou voiture-pilote) ne soit pas plus agressif que celui d'une locomotive « style » 11, 12, 21 ou 27.

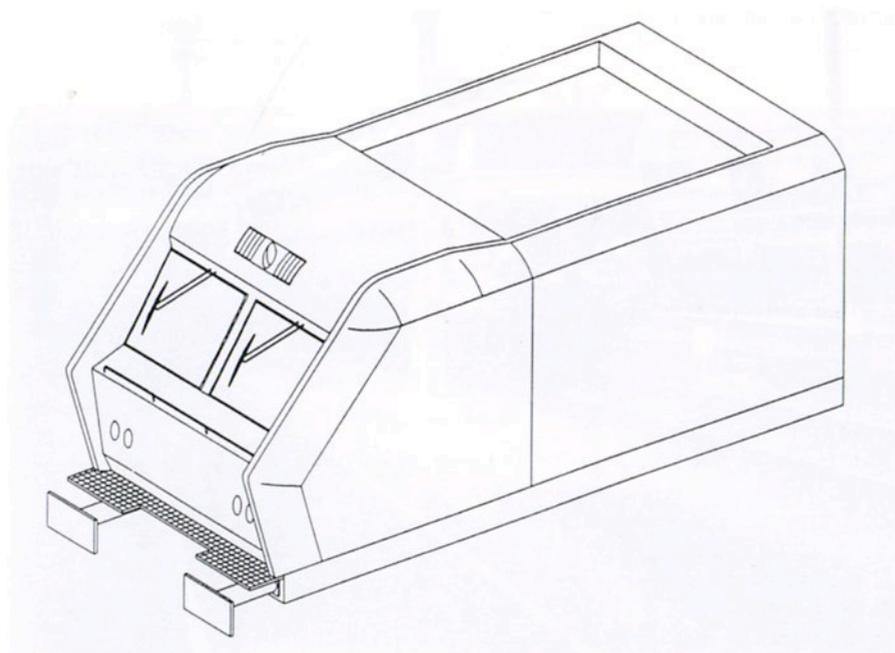
Le cahier des charges établi lors de l'appel d'offres pour les futures série 13 SNCB et 3000 CFL a logiquement imposé ce profilage, le service de l'infrastructure ayant entre-temps décidé de porter l'entrevoie minimal à 2,250 m, afin de minimiser les coûts d'adaptation des lignes.

La mise au point de la face avant des locos 13/3000 par GEC-Alstom à Belfort (responsable de la conception de la partie mécanique de ces nouvelles locomotives) a mis en lumière les deux problèmes suivants :

- **la forme avant de la locomotive série 27** ne permet pas d'obtenir un captage satisfaisant à 200 km/h avec le pantographe avant levé (il ne le permet déjà pas à 160 km/h, ajouteront les mauvaises langues...);
- **la forme avant de la locomotive tritension BB 36000 de la SNCF** (la fameuse "Asytrit", rebaptisée entre-temps en "Astride"...) ne respecte pas le critère de pression de l'onde latérale, tel qu'imposé dans le cahier des charges de la SNCB. La SNCF est en effet beaucoup moins préoccupée que la SNCB par ce problème, son entrevoie standard à 200 km/h étant d'au moins 2,5 m.

GEC-Alstom a fait alors réaliser plus d'une vingtaine de simulations numériques et cinq semaines d'essais en soufflerie, afin de redéfinir une forme de face avant qui permette à la fois un captage correct et le respect du critère de pression de l'onde latérale, pour la vitesse de 200 km/h.

Le résultat de ces études est illustré ci-contre, et le moins que l'on puisse en dire, c'est qu'il se démarque radicalement des formes toutes en rondeur de la BB 36000 tritension française. Comble de l'ironie : le profil ainsi obtenu ressemble même de façon étonnante à celui de la « 12X », la fameuse loco prototype réalisée par... AEG, pour compte de la DBAG !



Comme ce nouveau profil a déjà été accepté par les CFL et la SNCB, la date de sortie initialement prévue de la première locomotive ne sera pas reportée : il s'agira toujours du... 31 décembre 1997.

❑ 1804 : R.I.P. !

On savait bien que cela devait arriver un jour, mais quand même... La première locomotive électrique quadritension de la série 18 vient d'être définitivement retirée du service : il s'agit de la 1804.

Il était bien convenu depuis l'été 1996 qu'à la première avarie grave touchant une de ces prestigieuses locomotives, celle-ci serait arrêtée « pour de bon », et servirait à partir de ce moment de banque de pièces de rechange pour les autres.

A part quelques avaries mineures, les six 18 se sont bien comportées jusqu'à la fin de l'année, mais fin décembre, les 1802 et 1804 ont eu chacune un bogie arrivant à limite d'usure, la 1802 cumulant même un problème de self. Le couperet est alors tombé: la 1804 céderait son « bon » bogie et ses selfs à la 1802, ce qui permettrait à cette dernière de rester en service.



Adieu, 1804 ! (photo R. Marganne, remise de Kinkempois)

Outre l'infortunée 1804, deux autres 18 devraient encore subir le même sort à court terme, puisque seules les trois meilleures 18 seront maintenues en service jusqu'en juin... 1998. La prochaine victime devrait être la 1806, sauf avarie majeure survenant entre-temps à un autre matricule de cette série.

Contrairement à ce qu'on pensait encore il n'y a pas longtemps, ce ne sera pas l'arrivée en décembre prochain des premières rames Thalys PBKA sur la relation Paris - Bruxelles - Cologne qui détrônera définitivement les 18, mais bien la diminution du nombre des trains IC de l'axe Ostende - Bruxelles - Cologne, dans le cadre de la restructuration de l'offre voyageurs (le plan « IC-IR bis ») en juin 1998.

□ La 2801 a repris du service... statique !

Depuis fin novembre 1996, la locomotive électrique 2801 est officiellement considérée comme « retirée temporairement de l'exploitation », ainsi d'ailleurs que sa collègue, la 2802.

Si pour cette dernière, cette mesure temporaire a toutes les chances de devenir définitive - elle est en effet immobilisée à l'atelier de Merelbeke suite à un début d'incendie dans le câblage haute tension - la 2801 n'a pas encore définitivement quitté

la scène ferroviaire, puisqu'elle vient d'entamer une seconde carrière, comme...
« locomotive à poste fixe » !

Depuis fin décembre 1996 en effet, la 2801 est garée sur la cour de l'atelier de Monceau. Elle y fournit le 3 kV aux nouvelles voitures I11 sous garantie, qui y subissent des tests sous la supervision de la firme « B.N. Bombardier », leur constructeur.



La 2801 à Bruxelles-Chapelle le 3 mars 1990 (photo J. Ferrière)

Cette solution originale s'est imposée par le fait que les installations du poste d'entretien de Châtelet ne disposent pas encore d'un hall couvert, ni de fosses de visite pour réaliser ces essais. D'autre part, la cour de l'atelier de traction de Monceau n'est pas équipée de prises de courant permettant une alimentation en haute tension.

La solution de la 2801 a le mérite de ne rien coûter, pas même l'entretien de la locomotive : comme elle est officiellement hors service, elle ne peut circuler par ses propres moyens, pas même sur la cour de l'atelier (du moins, en théorie...). Elle ne reçoit donc même plus le strict minimum d'entretien pour la maintenir en état !

Cette utilisation originale devrait se maintenir jusqu'en avril de cette année.



On ne verra plus d'autorail à Renaix (ci-dessus) et à Eeklo (ci-dessous) -
photos J. Ferrière - 9 avril 1988 - voyage spécial GTF

❑ La fin brutale des autorails sur Eeklo - Gand - Renaix

Depuis le samedi 25 janvier, les six autorails 44 de Merelbeke (4401 à 4406) qui intervenaient sur la liaison « L » Eeklo - Gand - Renaix pendant les week-ends ont été définitivement remplacés par des rames tractées de trois voitures M2 (une B, une AB et une BD), encadrées par deux locomotives de la série 62. Ce remplacement « en catastrophe » est la conséquence directe du mécontentement généralisé de la clientèle, qui ne supportait plus les incessantes avaries survenues à ce matériel au cours de ces derniers mois.

Ces autorails, construits en 1954, ont en effet particulièrement souffert des conditions atmosphériques rigoureuses de cet hiver, et leur vétusté n'a rien arrangé.

Pour revoir des autorails sur cette relation, il faudra donc attendre la livraison de la nouvelle série 41, dont le premier exemplaire ne verra sans doute pas le jour avant fin 1998.

Depuis le lundi 27 janvier, les six autorails 44 de Merelbeke n'assurent donc plus que les huit trains de pointe aller-retour entre Alost et Burst (ligne 82), sauf samedis et dimanches.

❑ Une nouvelle commande d'autorails ES 500

Alors que les nouveaux autorails de maintenance des caténaires commencent à être livrés par leur constructeur (la firme Matisa), une commande supplémentaire de trois engins similaires vient déjà d'être passée : ils porteront logiquement les matricules 512 à 514, à la suite de la première série en cours de livraison, les 501 à 511.

Comme la réglementation européenne l'exige désormais, un nouvel appel d'offres a été lancé via le Journal Officiel des Communautés Européennes, et neuf firmes (toutes étrangères !) y ont répondu.

Six d'entre elles ont été retenues : CFD Industrie (F), Framafar (F), Geismar (F), Windhoff (D), la DBAG (!), et bien entendu Matisa (I).

Par contre, trois ont été écartées, essentiellement par manque de références dans le produit souhaité : il s'agit des firmes D.W.A. (D), Ost-West-Agentur-Jaroslav-Kadlec (D) et NS Materieel Tilburg (NL).

Après examen des offres, c'est à nouveau la firme Matisa qui s'est imposée, les engins qu'elle construit pour l'instant donnant apparemment toute satisfaction.

Précisément, le premier d'entre eux, l'autorail 501, a été basé à Blaton, et est plus spécialement destiné à intervenir sur la ligne à grande vitesse belge. A cet effet, il

a été équipé du système de cab-signal « TVM 430 », indispensable pour circuler sur la LGV.

Quant au 502, il a été attribué au centre d'entretien des caténaires d'Anvers-Est.

□ La 5519 : la nouvelle « bleue »

Fin septembre 1996 - avec beaucoup de retard sur le planning prévu - la locomotive diesel 5519 de Kinkempois a été transformée en 55 « bleue », c'est-à-dire rendue apte à fournir du courant de chauffage à haute tension (3 kV) aux rames remorquées et revêtue de la livrée ad hoc.

Elle a pour ce faire hérité de l'équipement électrique de la 5542 (radiée en août 1995), à l'occasion d'une « révision moteur » effectuée à l'AC Salzennes, courant septembre 1996.

Le retard survenu dans cette transformation s'expliquerait par la priorité donnée aux 55 « TVM », indispensables pour remorquer les trains de travaux et d'entretien sur la LGV.

Depuis cette transformation, il n'y a toujours que huit locomotives 55 « bleues », ce qui est trop « juste » pour assurer les services prévus : 5505, 5510, 5515, 5519, 5529, 5531 & 5540. Ces engins ont en effet toujours été plus sensibles aux pannes que leurs coreligionnaires, et l'équipement récent de la 5519 n'a fait que boucher le trou de la 5542, sans apporter une véritable solution à ce problème.

A signaler que depuis la cession des dix 55 (5502, 5504, 5507, 5517, 5527, 5530, 5532, 5534, 5538 & 5539) à TUC-Rail dans le cadre de la réalisation des travaux sur la LGV, l'effectif des 55 disponibles pour le Transport s'est réduit comme neige au soleil : outre les huit 55 bleues déjà citées, il n'en reste plus que quinze à l'effectif. La liste complète a été publiée dans notre n°102, aux pages 64 et 65.

Mac' Machine (3/97).

□ Rames TGV - Thalys « PBKA »

Un ensemble de 17 rames TGV « Paris - Bruxelles - Köln - Amsterdam » quadritension a été commandé à l'industrie européenne. La rame de pré-série, qui fait des essais depuis l'an dernier (sortie d'usine le 8 mars 1996), porte le numéro 4341 : la SNCF en est propriétaire. Les autres rames sortent d'usine depuis le début de l'année 1997.

Vu les informations contradictoires parues dans la presse spécialisée, nous voudrions d'abord préciser la numérotation de ce matériel, après information aux meilleures sources.

La numérotation des rames est unifiée, quelle que soit l'administration propriétaire, mais elle semble avoir été imposée - dans ses principes - par la SNCF : toutes les rames portent un numéro à quatre chiffres, dans la série « 43xx ». De plus, chaque véhicule d'une même rame porte un numéro propre à cinq chiffres, dérivé du numéro de la rame dans laquelle il est intégré : les quatre premiers chiffres sont celui de la rame, le cinquième chiffre identifie sa fonction dans la rame : « 0 » pour la motrice de tête, dite « paire », « 9 » pour la motrice de queue, dite « impaire », « 1 » à « 8 » pour les remorques intermédiaires accessibles aux voyageurs. Cela donne ceci :

réseau	nom bre	n° des rames	n° motrices paires	n° remorques voyageurs	n° motrices impaires
ⓑ	7	4311-4317	43110-43170	43111...8-43171...8	43119-43179
DB	2	4321-4322	43210-43220	43211...8-43221...8	43219-43229
NS	2	4331-4332	43310-43320	43311...8-43321...8	43319-43329
SNCF	6	4341-4346	43410-43460	43411...8-43461...8	43419-43469

Remarques :

- La SNCB se retrouve propriétaire de sept rames TGV qu'elle n'a su numéroter dans la classe « 3 », réservée lors de la numérotation de 1970, et qui avait été affectée au matériel à grande vitesse lors de la mise en service des TGV « Eurostar » : ainsi, les rames belges « Eurostar » portent-elles un numéro dans a série 31xx. La SNCF a imposé cette fois sa numérotation, qui classe les rames TGV « Thalys » belges dans la classe réservée aux... autorails diesel. L'option française laisse par ailleurs peu de place pour l'insertion ultérieure et éventuelle de rames supplémentaires de ce type.
- Les deux rames financées par la DB seront en fait « prises en gestion » par la SNCB. Ce curieux montage serait explicable notamment, dans le chef des Allemands, par des considérations « nationales » : le TGV « PBKA » est de technologie française, alors que les Allemands ont toujours acheté « allemand » : voyez les ICE...
- Les rames « Thalys » quadritension appartenant à la SNCF seront entretenues à l'établissement SNCF de Paris - Le Landy. Les autres rames seront prises en charge par l'atelier TGV de Forest de la SNCB.

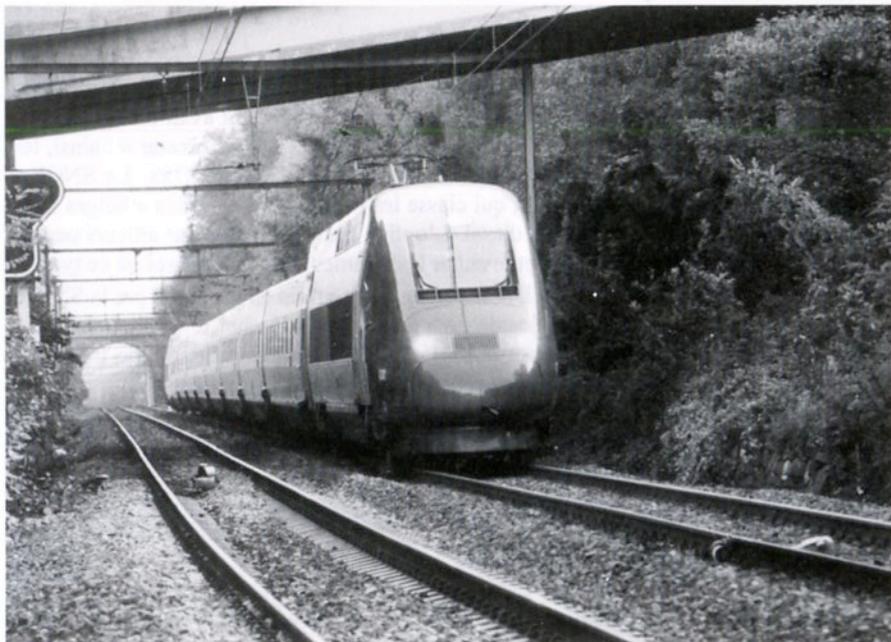
Petite description des rames Thalys « PBKA »

La rame Thalys « PBKA » est composée de deux motrices encadrant huit remorques : son architecture est identique aux dix rames Thalys « PBA » tricourant n°

4531 à 4540 de la SNCF, qui circulent actuellement entre Paris, Bruxelles et Amsterdam. Ces dix rames sont elles-mêmes identiques, à l'aménagement intérieur près, aux rames SNCF tricourant 4501 à 4530 - qui circulent notamment entre Paris, Bruxelles, Anvers ou Liège - , qui sont elles-mêmes semblables, à l'équipement électrique près, aux 105 rames TGV « Réseau » de la SNCF.

Donc, le TGV Thalys PBKA ne se différencie guère des rames Thalys tricourant que par le « look » avant et l'appareillage installé dans les motrices, qui lui permet de capter également le 15 kV 16 2/3 Hz, afin de pouvoir circuler en Allemagne, d'Aix-la-Chapelle à Cologne (et sans doute au-delà). Néanmoins, les rames Thalys quadritension et tritension sont couplables entre elles et pourront circuler « en unités multiples » (deux rames maximum).

Les motrices, à poste de conduite central - comme dans le TGV Eurostar - disposent d'une chaîne de traction synchrone (8 moteurs par rame) qui leur donnent une vitesse de 300 km/h sous 25 kV 50 Hz (tension des lignes à grande vitesse) pour une puissance totale de 8.800 kW (4400 kW par motrice) ; sous 15 kV 16 2/3 Hz, sous 1,5 ou 3 kV, la puissance est limitée à 3680 kW par rame (1840 kW par motrice) et la vitesse maximale réduite à 220 km/h. Les rames Thalys PBKA reconnaissent six systèmes de signalisation : TVM 430 et KVB pour la SNCF, ATB pour les NS, TBL pour la SNCB, ATBL (développé en commun par la SNCB et les NS avec ACEC-Transport), LZB et Indusi pour la DB A.G. Toutes les informations de ces systèmes bénéficient d'une présentation homogène sur le pupitre de conduite.



TGV Thalys PBKA à Liège-Haut-Pré le 21 octobre 1996 (photo M. Lebeau)

Rappelons enfin que les huit remorques se décomposent en :

- 3 remorques de 1ère classe (confort 1), offrant 120 places assises : voiture 1 avec 42 places assises (trois de front) dont six places en « salon » d'extrémité, un petit compartiment à bagages et un WC adapté aux handicapés, voiture 2 avec 39 places assises dont 2x6 en espace Club (vis-à-vis), cabine téléphonique et WC, voiture 3 avec 39 places assises, un espace de détente et un WC ;
- une remorque-bar (voiture 4) avec compartiment voyageurs à 16 places (4x4 en vis-à-vis)
- 4 remorques de 2ème classe (confort 2) offrant 257 places assises : voiture 5 avec 56 places et 2 WC, voiture 6 avec 56 places, une cabine téléphonique et 2 WC, voiture 7 avec 56 places, une nursery et 2 WC, voiture 8 avec 73 places dont deux salons « famille » de 8 places chacun et 2 WC.

Les voitures 3 et 5 sont réservées aux fumeurs.

□ Quelques particularités des automotrices «AM 96 »

Ces nouvelles automotrices triples en cours de livraison, et composées d'une voiture ADX, d'une Bp et d'une BX, sont numérotées de 441 à 490 dans leur version bicourant (3 kV continu / 25 kV 50 Hz alternatif), et 501 à 570 dans leur version monocourant (3 kV continu)¹⁶. Comme ces automotrices sont équipées de moteurs synchrones, elles ne peuvent circuler que sur les lignes où tous les circuits de voie ont été adaptés à la circulation triphasée : là, il y a du boulot en Belgique...

Quelques particularités de ce nouveau matériel

Par rapport aux automotrices « Break » ou « banlieue », ce matériel comporte de nombreuses innovations, et notamment l'arrivée massive de l'électronique et de l'informatique embarquée. Voici quelques-unes de ces nouveautés.

• *bourrelets de caoutchouc et portes frontales pivotantes des automotrices*

Les deux extrémités de la rame sont pourvues de bourrelets de caoutchouc gonflables et de portes frontales pivotantes. Ce système rend possible, lors de l'accouplement des engins entre eux, l'intercirculation du personnel et des voyageurs. Le volume du bourrelet varie automatiquement suivant l'usage de l'engin grâce à l'adaptation de la pression d'air qu'il contient. Quant à la porte frontale, elle peut être rabattue vers l'intérieur sur le côté gauche pour permettre l'intercirculation. C'est sur la face intérieure de cette porte que le poste de conduite et le siège du conducteur sont fixés.

• *Accouplement*

Il s'agit d'un attelage automatique « GF » différent du système retenu pour les automotrices Break n° 301 à 440. Aussi, ces deux séries d'automotrices ne sont pas accouplables entre elles. Les automotrices 96 disposent en outre d'un attelage de secours, qui ne permet que des accouplements avec une locomotive.

¹⁶ - la version monocourant est construite néanmoins de sorte qu'une transformation ultérieure en version bicourant puisse se faire dans les meilleures conditions.

- *Desserte des portes d'accès*

Les portes d'accès se ferment et se verrouillent, dans la grande tradition des automotrices SNCB, après action, par le chef-garde, du commutateur de commande prévu. La dernière porte d'où l'ordre de fermeture a été donné se ferme et se verrouille soit après que le chef-garde a actionné le bouton poussoir jaune correspondant, soit lorsque la vitesse de 5 km/h est atteinte. Néanmoins, la procédure de départ sur réseau SNCB impose que la dernière porte soit fermée dès que le train démarre.

Le déverrouillage des portes est réalisé par le conducteur, de son poste de conduite, au moyen d'une commande de déverrouillage sélective GAUCHE ou DROITE. Celle-ci n'est active que si la vitesse du train est inférieure à 5 km/h.

- *Système d'information aux voyageurs*

Par analogie aux voitures I 11, le système « SIV » se compose

- de deux écrans intérieurs par voiture de l'automotrice (placés au dessus des portes d'accès aux compartiments) ;
- de quatre écrans extérieurs par rame automotrice, placés à proximité de chacune des portes d'extrémité ;
- d'un ordinateur de contrôle (clavier de commande et écran placés dans le local de service du chef de train... pardon, chef de bord).
- *Signaux de tête et de queue*

Les signaux lumineux de tête et de queue de l'automotrice sont encastrés dans la porte mobile d'about. Nouveauté à la SNCB pour un matériel de service intérieur : la signalisation « avant » se compose de trois lampes blanches disposées en triangle. A l'arrière, deux feux rouges sont prévus.

- *Livre de bord électronique*

Les rames automotrice sont équipées d'un livre de bord électronique, qui enregistre automatiquement les particularités relatives au fonctionnement du matériel. Néanmoins, il est possible d'introduire manuellement des données en rapport avec des avaries ou anomalies constatées. Le livre de bord électronique sera consulté par les services d'entretien.

□ Du matériel récent pour le Grand-Ducal

Le « Grand-Ducal » est un train rapide qui relie, les jours ouvrables, les capitales grand-ducale et belge et retour en deux heures 10. A l'aller, il quitte Luxembourg à 7h07 pour arriver à Bruxelles-Quartier-Léopold à 9h20, avant de faire terminus à Bruxelles-Midi. Au retour, il quitte le Quartier Léopold à 18h15 pour arriver à Luxembourg à 20h25. Chacun aura compris que c'est un train de prédilection pour les hommes d'affaires et le personnel de l'Union européenne.

Depuis quelques temps, la clientèle était assez mécontente de la qualité du matériel remorqué utilisé : fourni par la SNCB, il devait se composer, en principe, de voitures I 6 à couloir latéral. Le hasard des roulements,... et des pannes et autres

dérangements, faisait souvent que ce matériel était remplacé par des voitures I 4, les plus anciennes du parc international existant.

Les démarches des voyageurs et des Chemins de Fer Luxembourgeois, très attentifs à la qualité de ce train, viennent d'aboutir. Depuis le 1er mars 1997¹⁷, les voitures I 6 prévues ont été remplacées par des voitures I 10 à couloir central, plus modernes, à l'exception d'une voiture I 6 de 2ème classe maintenue afin de disposer de compartiments verrouillables pour le chef de train (pardon... chef de bord) et pour la firme Restorail. Sa composition est donc désormais : 2 voitures I 10 A + 2 voitures I 10 B + 1 voiture I 6 B.

L'événement fut tellement significatif que le ministre des Transports, le liégeois Michel Daerden, s'est senti obligé de l'annoncer à sa collègue grand-ducale venue à Liège signer la convention d'électrification de la ligne 42 Rivage - Gouvy.

On regrettera que la SNCB n'ait pas engagé ses voitures I 11 sur cette relation, d'autant plus que ce matériel dernier cri, apte aux relations internationales, est actuellement sous-utilisé vu l'impossibilité actuelle de l'engager aux heures de pointe sur la relation IC Anvers - Bruxelles - Charleroi : les quais ne sont pas assez longs à Anvers-Central pour recevoir une rame à forte composition ; de plus, les voitures-pilote prévues pour la réversibilité ne sont pas encore disponibles. Aussi, à l'heure actuelle, une vingtaine de voitures I 11 stationne sans utilisation sur les voies du grill d'Ostende.

❑ Et des I10 sur Liège - Luxembourg ?

Les services concernés des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) sont décidément très attachés au confort des voyageurs qui fréquentent leur réseau (plus que leurs collègues de la SNCB ?). Ainsi ne cessent-ils de réclamer un matériel de qualité pour engager sur la relation IR Liège - Luxembourg, qui traverse le Grand-Duché du nord au sud. Après avoir, fin des années quatre-vingt, obtenu l'engagement sur cette ligne de voitures M4 de service intérieur SNCB (ce qui a obligé la SNCB de disposer de locomotives diesel série 55 « bleues » avec générateur), voici que resurgit une vieille revendication : la desserte de cette ligne par du vrai matériel international SNCB, à savoir des voitures I 10, petit à petit libérées par l'arrivée massive des TGV entre Paris, Bruxelles et Amsterdam, et bientôt sur Paris - Bruxelles - Cologne. Pour l'instant, les services concernés de la SNCB se tâtent, d'autant plus qu'en cas d'engagement de voitures I 10 entre Liège et Luxembourg, un fourgon Dms sera nécessaire notamment pour le transport des vélos, assez fréquent sur cette ligne, notamment à la belle saison, quand les mouvements de jeunesse investissent les trains.

On verra bien... sur cette pittoresque ligne, la dernière de la SNCB où les trains internationaux sont tractés par des locomotives diesel.

¹⁷ - en pratique, la nouvelle composition a circulé dès le 21 février 1997.

□ Des voitures I 11 sur la relation Ostende - Bruxelles - Cologne

Depuis le 1er décembre 1996, les nouvelles voitures I 11 de la SNCB vont à Cologne. En effet, un aller-retour Ostende - Köln Hbf est assuré en rame homogène I 11 (avec fourgon Eurofima assorti). Il s'agit de l'IC B 417 (passant à Liège-Guillemins à 11h00) et 426 (passant à Liège-Guillemins à 15h46). Il s'agit en fait d'une rame récupérée de la liaison IC Charleroi - Bruxelles - Anvers, où sa capacité est trop faible aux heures de pointe. Vu le caractère de gare terminus d'Anvers-Central et la non disponibilité de voitures-pilote pour les rames I 11, vu également les travaux actuellement en cours à la verrière, il est impossible, aux heures de pointe, d'admettre une longue rame I 11 en gare d'Anvers-Central.

La rame excédentaire a ainsi été mise en service sur Ostende - Cologne.

Les participants au voyage GTF à Düsseldorf du 11 novembre 1996 se souviendront sans doute que le train emprunté entre Ostende et Cologne (IC 411) comptait en tête trois voitures I 11 fermées : ce jour-là, elles se rendaient en Allemagne pour la mise au courant finale du personnel de la DB A.G., avant la mise en service du 1er décembre 1996.

M. Lebeau

□ Des voitures M4 à Maubeuge ?

Il existe depuis quelques années un train touristique international, numéroté 8953, et mis en ligne entre Maubeuge, Quévy et Blankenberge.

La SNCB a prévu pour le prochain service d'été d'assurer ce train en traction électrique à partir de Mons et jusqu'à Blankenberge et non plus en traction diesel, afin d'en comprimer le coût : aussi, ce train ne circulera plus via Zottegem et la ligne 122, non électrifiée.

Reste le problème de déterminer le type de voitures à incorporer dans ce train : on pense à des voitures de type M4 : la SNCB a en effet l'autorisation de faire circuler certaines voitures M4 sur le réseau français, pour la desserte des lignes Mouscron - Lille et Tournai - Lille. Si cette solution est adoptée, il ne faut pas espérer disposer d'une locomotive bicourant pour tracter le train de Maubeuge à Mons : ce matériel est beaucoup trop rare. Si ce train est donc remorqué en traction diesel (locomotives série 62) entre Mons et Maubeuge, les voitures M4 ne pourront être ni éclairées, ni ventilées sur cette section...

Inutile d'envisager non plus la desserte de ce train par les nouvelles automotrices bicourant 96 : les circuits de voie ne sont pas tous adaptés sur l'itinéraire, tandis que ce nouveau matériel doit encore subir une série de mises au point....

La nouvelle offre « voyageurs » SNCB de 1998

Dans Trans-fer 102, nous avons précisé les grands axes de la nouvelle offre « voyageurs » que la SNCB compte mettre en oeuvre en mai 1998.

Revenons d'abord aux différentes catégories de trains définies.

La clientèle est bien familiarisée avec les dénominations actuelles « IC », « IR » et « L ». Néanmoins, la distinction entre trains « IC » et « IR » n'est pas claire pour le public.

Aussi, la SNCB compte dénommer « IC » tous les trains intervalles. Néanmoins, elle compte baptiser d'un nom commercial les plus importantes relations « IC ». Les trois relations prévues vers l'aéroport - en provenance de La Panne, Quiévrain et Gand - Denderleeuw recevraient, elles aussi, un nom spécifique.

Voyons maintenant l'affectation du matériel voyageurs aux différentes relations prévues.

Les critères suivants ont été définis :

Pour la clientèle

- le matériel le plus confortable et le plus récent est affecté aux services les plus importants et définit ainsi un confort « longue distance », afin que les voitures confortables soient utilisées par le nombre de voyageurs le plus important ;
- certaines relations intervalles ont un problème de suroccupation aux heures de pointe, sur l'étoile de Bruxelles. Afin d'éviter cette suroccupation, la SNCB mettra en ligne des trains de dédoublement d'un confort et d'une rapidité équivalents. Le matériel de ces trains « P » doit donc être comparable à celui des trains intervalles qu'ils dédoublent.
- Les trains omnibus (« L »), où les voyageurs passent moins de temps, ne doivent pas offrir un confort « longue distance ».

Pour l'infrastructure :

- les lignes non électrifiées doivent évidemment être exploitées avec du matériel « diesel » ;
- les gares tête de ligne fort sollicitées (comme Ostende, Anvers-Central...) ne peuvent être desservies que par du matériel réversible ;
- les trains vers Lille doivent être équipés de matériel bicourant 3kV/25kV ;
- toutes les automotrices du parc ne peuvent aller en territoire néerlandais jusqu'à Roosendaal ou Maastricht ;
les engins de traction de nouvelle génération - futures locomotives électriques bicourant série 13 et automotrices triples tranche 1996 sont équipés de moteurs asynchrones et ne peuvent circuler que sur les lignes dont les circuits de voies ont

été adaptés. Ces travaux étant très longs, de nombreux glissements concernant le matériel devront être opérés provisoirement entre 1998 et 2000.

Pour l'exploitation et l'entretien :

- tous les ateliers de la SNCB ne peuvent entretenir tous les types de matériel. L'affectation du matériel roulant ne peut pas donner lieu à de trop longs et trop coûteux parcours à vide de l'atelier à la gare que le matériel dessert ;
- les rames d'automotrices seront systématiquement préférées aux rames tractées sur les relations où l'occupation des trains varient fortement selon l'heure de la journée, ou bien sur les relations où certaines sections sont nettement moins fréquentées que d'autres.

AFFECTATION DU MATERIEL

Compte tenu de ces différents critères, le matériel voyageurs sera affecté comme suit :

Relations intervilles

- Rames Benelux (locomotives série 11 + voitures IC des Nederlandse Spoorwegen)
- voitures I 11
- automotrices triples tranche 1996 bicourant
- automotrices triples tranche 1996 monocourant
- automotrices triples « Break »
- voitures M4 modernisées
- automotrices quadruples
- nouveaux autorails diesel série 41

Relations omnibus

- nouveaux autorails diesel série 41 : une attention particulière sera accordée à l'utilisation de ces autorails sur des lignes électrifiées (cas de l'Athus-Meuse, entre Dinant, Bertrix, Virton et Libramont) : cette pratique ne peut être généralisée ;
- dans les autres cas, on se servira des automotrices électriques doubles ou de rames de voitures M4.

Trains de navetteurs

- les trains « P » complémentaires sur des lignes non électrifiées ou à faible trafic seront également assurés par des autorails ;
- les autres trains « P » seront assurés avec

- * des automotrices électriques doubles
- * des rames de voitures M4 pour les trains de navetteurs à longue distance vers Bruxelles ou les trains « P » moins occupés ;
- * des rames de nouvelles voitures M6 à double étage pour les trains « P » à forte occupation et à moyenne distance autour de Bruxelles ;
- * des rames de voitures M5 à double étage en service actuellement, au confort plus spartiate, pour les trains « P » à courte distance autour de Bruxelles;
- * des rames de voitures K4.

AFFECTATION DU MATERIEL PAR RELATION

	relation	AM 96	Voitures I 11	Voitures M4	AM Break	AM Quadruples	AM doubles	Autotrains série 41
		<i>matériel « Benelux »</i>						
a	Bruxelles - Amsterdam		<input type="checkbox"/>					
b	Ostende - Aachen/Eupen		<input type="checkbox"/>					
c1	Anvers - Lille	<input type="checkbox"/>						
c2	Ostende - Courtrai - Lille	<input type="checkbox"/>						
d	Lille - Liège - Herstal	<input type="checkbox"/>						
e	Knokke-Louvain - Aarschot - Genk	<input type="checkbox"/>						
e'	Blankenberge - Bruges	<input type="checkbox"/>						
f	Quévy - Bruxelles - Liège			<input type="checkbox"/>				
g	Ostende - Gand - Anvers			<input type="checkbox"/>				
h	Bruxelles - Luxembourg	<input type="checkbox"/>						
i	Charleroi - Bruxelles - Anvers		<input type="checkbox"/>					
j	Mouscron - Tournai - Schaerbeek			<input type="checkbox"/>				
k	Gand - Louvain - Landen - Hasselt	<input type="checkbox"/>						
l	Poperinge - Saint-Nicolas				<input type="checkbox"/>			
m	Bruxelles - Namur - Liège				<input type="checkbox"/>			
n	Louvain - Malines - Anvers				<input type="checkbox"/>			
o	Namur - Charleroi - Anvers				<input type="checkbox"/>			
p	Anvers - Bruxelles - Nivelles					<input type="checkbox"/>		
q	Anvers - Hasselt - Liège				<input type="checkbox"/>			
r	Grammont - Bruxelles - Louvain						<input type="checkbox"/>	
r'	Grammont - Enghien						<input type="checkbox"/>	
s	Anvers - Neerpelt							<input type="checkbox"/>
t	Courtrai - Malines				<input type="checkbox"/>			
u	Turnhout - Manage						S	
v	Gand - Alost - aéroport				<input type="checkbox"/>			
w	La Panne - Gand - aéroport				<input type="checkbox"/>			
x	Quiévrain - aéroport				<input type="checkbox"/>			

	relation	AM 96	Voitures I 11	Voitures M4	AM Break	AM Quadruples	AM doubles	Autorails série 41
y	Charleroi - Tournai				<input type="checkbox"/>			
z	Binche - Louvain-la-Neuve					<input type="checkbox"/>		
z+1	Liège - Luxembourg		<i>matériel encore non défini</i>					
55	Gand - Bruges						<input type="checkbox"/>	
56	Zeebruges - Courtrai						<input type="checkbox"/>	
57	Eeklo - Gand							<input type="checkbox"/>
58	Gand - Malines						<input type="checkbox"/>	
59	Courtrai - Audenarde						<input type="checkbox"/>	
65	Audenarde - Termonde						<input type="checkbox"/>	
66	Renaix - Grammont							<input type="checkbox"/>
67	Alost - Grammont						<input type="checkbox"/>	
68	Bruxelles - Alost						<input type="checkbox"/>	
69	Braine l'Alleud - Schuman - Alost					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
70	Anvers - Puurs							
76	Anvers - St-Nicolas						S	
77	Anvers - Essen						<input type="checkbox"/>	
78	Anvers - Louvain						S	
79	Lierre - Herentals						S	
80	Mol - Hasselt							<input type="checkbox"/>
81	St-Nicolas - Louvain						<input type="checkbox"/>	
82	Anvers - Bruxelles						<input type="checkbox"/>	
83	Hal - Malines						S	
84	Hal - Vilvorde						S	
85	Hal - Vilvorde						S	
91	Soignies - Mons						<input type="checkbox"/>	
92	Ath - Mons						<input type="checkbox"/>	
93	La Louvière - Charleroi						S	
94	La Louv. -Manage-Luttre-Charleroi						S	
95	Manage - Luttre						S	
96	Charleroi - Wavre						S	
97	Charleroi - Couvin							<input type="checkbox"/>
98	Jeumont - Charleroi						<input type="checkbox"/>	
103	Waremmme - Liège						<input type="checkbox"/>	
104	Liège - Maastricht						<input type="checkbox"/>	
105	Liège - Verviers						<input type="checkbox"/>	
106	Géronstère - Welkenraedt						<input type="checkbox"/>	
107	Liège - Jemelle						<input type="checkbox"/>	
108	Liège - Namur						<input type="checkbox"/>	
109	Namur - Libramont						<input type="checkbox"/>	

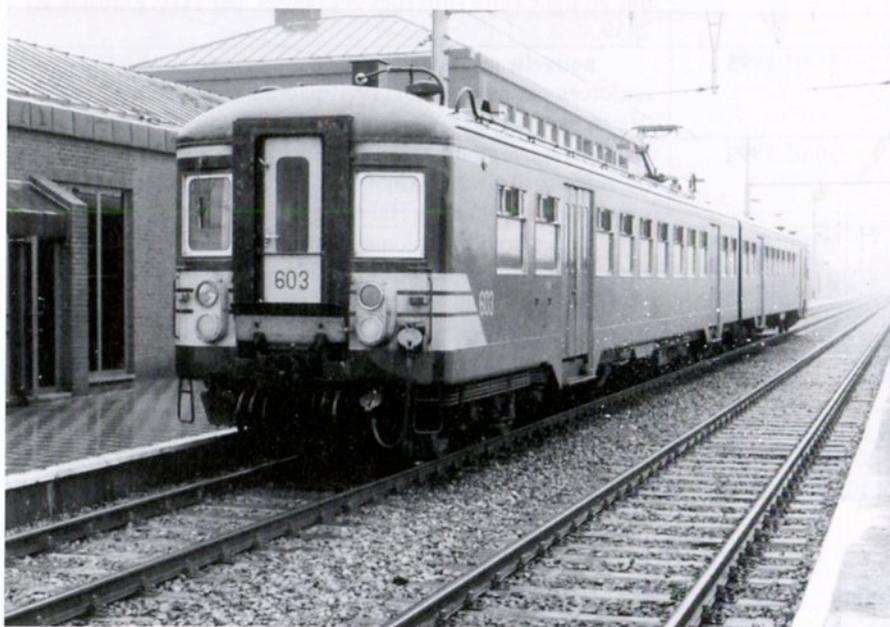
	relation	AM 96	Voitures I 11	Voitures M4	AM Break	AM Quadruples	AM doubles	Autorails série 41
110	Libramont - Arlon						<input type="checkbox"/>	
111	Libramont - Bertrix						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
112	Dinant - Virton							<input type="checkbox"/>
113	Namur - Charleroi						<input type="checkbox"/>	
114	Ottignies - Namur						<input type="checkbox"/>	
115	Louvain - Ottignies						<input type="checkbox"/>	
116	Ottignies - Louvain-la-Neuve					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
117	Bruxelles - Louvain-la-Neuve					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Remarque

• dans la colonne des automotrices doubles :

= automotrice double « classique »

S = automotrice double série 09 (« sprinter » ou « bathyscaphe »).



Un omnibus Charleroi - La Louvière en gare de Piéton
(photo J. Chachkoff - 30 mai 1984)

Le phasage des travaux TGV

Voici les principales dates-clés retenues par la SNCB pour les futures relations TGV et leur incidence sur le service intérieur de la SNCB.

<i>date retenue</i>	<i>innovations prévues</i>
01/06/1997	accroissement du nombre de TGV mis en ligne entre Bruxelles et « les au-delà de Paris » : 7 parcours journaliers contre 3, avec les problèmes de saturation prévisibles sur la ligne 96 entre Bruxelles et Mons.
15/10/1997	début des essais de circulation TGV sur la ligne 1 entre Lembeek et la frontière (Wannehain) ¹⁸ . Corrélativement, la vitesse de référence de Lembeek à Tubize (ligne 96) sera portée à 160 km/h.
15/11/1997	mise en service de la nouvelle bifurcation ligne 94 (Tournai) / ligne 96 (Mons) au sud de Hal.
14/12/1997	ouverture de la LGV n°1 au trafic commercial entre Lembeek et Antoing. Paris - Bruxelles est couvert en 1h25 par 16 TGV dont 7 parcours Paris - Bruxelles - Cologne. 8 parcours sont mis en ligne entre Bruxelles et Londres, par TGV Eurostar, en 2h39.
31/05/1998	nouvelle organisation du service intérieur SNCB renforcement de l'offre TGV Bruxelles - « au-delà de Paris » (9 parcours) et de l'offre Eurostar vers Londres (10 parcours)
30/05/1999	stabilisation des horaires sur les lignes 94 et 96. Une vitesse de référence de 220 km/h est autorisée sur la ligne 96N (nouvelle ligne 96 entre Hal et les abords de Bruxelles-Midi)
30/06/1999	mise en service du prolongement de la voie 3 de la gare de Bruxelles-Midi, actuellement en impasse, vers le tunnel de la Jonction Nord-Midi.
1999-2004	continuation des grands travaux à Bruxelles-Midi et résolution du goulot à la bifurcation de Ruisbroek.
2004	fin des travaux à Bruxelles-Midi et ouverture de la ligne anglaise nouvelle entre le tunnel sous la Manche et Londres. Paris-Bruxelles est alors couvert en 1h20, Bruxelles - Londres en 1h59.

¹⁸ - mise sous tension prévue entre Lembeek et la sous-station de Chièvres, pour les essais (= mise en service technique du tronçon) le 15/9/97 et mise sous tension entre Chièvres et Antoing pour essais un mois plus tard, le 15/10/97. Le nouveau tunnel de Hal (ligne 96) serait ouvert le 15/12/97, le nouveau tunnel de Hal (ligne 94) le 15/12/98.

Travaux sur la dorsale wallonne

Outre l'adaptation de tous les circuits de voie, nécessaire pour la circulation des TGV entre Namur, Charleroi, Mons, le raccordement d'Antoing et Paris, et la mise en ligne des nouvelles automotrices 96, les travaux suivants sont prévus.

- **Mouscron** : la zone de transition 3 kV / 25 kV sera déplacée sur la ligne Mouscron - frontière française vers Tourcoing. Actuellement, cette zone est tellement contiguë aux quais de la gare qu'un démarrage « sec » des trains Mouscron - Lille est nécessaire pour éviter de tomber en détresse sous la zone neutre.
- **Ligne 75 Tournai - Mouscron** : La vitesse de référence sur cette ligne sera portée de 140 à 160 km/h. Le grill est de Mouscron verra sa vitesse portée à 60 ou 80 km/h.
- **Ligne 94 bis Froyennes - frontière française** : La vitesse de référence sera portée de 120 à 140 km/h.
- **Lignes 78 Tournai - St-Ghislain et 97 section St-Ghislain - Mons** : Actuellement, la vitesse de référence a été portée à 160 km/h entre Antoing et Jemappes. La section Jemappes - Mons, qui reste à 130 km/h, pourrait être portée à 160 km/h au plus tôt début 1998, au plus tard en mai 1998. La courbe de Ville-Pommeroeul reste limitée à 150 km/h suite à l'épaisseur actuelle des traverses (13 cm), incompatible avec le dévers nécessaire pour la pratique des 160 km/h. Ultérieurement, la vitesse entre Antoing et Tournai sera portée à 160 km/h, sauf dans la courbe d'Antoing, limitée définitivement à 150 km/h.
- **Mons** : Cinq phases d'aménagement sont prévues :
 1. faisceau marchandises : voies 16 à 20 à aménager pour septembre 1997 ;
 2. suppression gare latérale : mai 1998 ;
 3. suppression culs-de-sac HY, LY et MY : mi-mai 1998 ;
 4. vitesse de référence relevée à 60 km/h sur le grill ouest : mai 1998 ;
 5. vitesse de référence à relever sur le grill est : à convenir.
- **Ligne 118 La Louvière - Mons** : La vitesse de référence sera relevée de 130 à 160 km/h après renouvellement des traverses vers 2001. Dès octobre 1997, le ralentissement actuel sur la section Havré - Obourg sera supprimé.
- **Ligne 112 La Louvière - Charleroi** : Un relèvement de vitesse sera envisagé pour le début de l'année 1998. Le ralentissement à la sortie de Piéton sera levé.
- **Ligne 130 Charleroi - Namur** : La vitesse de référence sera relevée de 100 à 110-130 km/h.

Activités du GTF asbl

Une nouvelle excursion inédite du GTF asbl

La ligne à grande vitesse (LGV) Bruxelles - Paris en cours d'équipement entre Hal et Saint-Druon

samedi 26 avril 1997

Le réseau ferré belge change profondément : les chantiers de lignes à grande vitesse progressent. Dans quelques mois, les trajets Bruxelles - Paris et Bruxelles - Londres seront complètement modifiés : les rames TGV emprunteront la ligne à grande vitesse (LGV) dès Hal, et ce jusqu'à la frontière française.

Il est apparu primordial pour le GTF asbl de donner l'occasion à ses membres de découvrir cette ligne, en la parcourant avec du matériel classique avant son équipement définitif (les voies sont posées, la caténaire est en cours de montage). En fonction de cette contrainte, la date que nous avons retenue est le **samedi 26 avril**.

L'organisation de la journée

Le départ est fixé à Bruxelles-Nord à 8h30, Bruxelles-Central 8h35, Bruxelles-Midi 8h45. La rame, remorquée par une locomotive diesel, se dirigera d'abord vers Hal en empruntant une ligne 96 en voie de complète rénovation. Ensuite, nous emprunterons la ligne nouvelle, via la base du Coucou, près d'Ath et jusqu'à la base de Saint-Druon, près d'Antoing. Le retour est prévu à Bruxelles-Nord vers **18h15**.

A la mi-journée, nous assurerons un déplacement en autobus vers un centre commercial, afin de permettre à chacun de se restaurer à sa guise.

En sus, sur une partie du parcours, nous mettrons un « **bus-photo** » à la disposition des participants qui le souhaitent, afin de leur permettre de prendre des photos de la rame sur la LGV : les autres participants resteront à bord de la rame.

Nos prix

Au moment où nous annonçons ce voyage, les modalités exactes (en ce compris les prix) ne nous sont pas encore connus. Nous sommes dès lors obligés de demander

une participation personnelle qui sera adaptée en fonction des exigences des réseaux (SNCB et TUC-Rail).

Les montants ci-après incluent : le parcours en chemin de fer de Bruxelles-Nord à Bruxelles-Nord, le parcours en autobus (places debout) jusqu'au centre commercial pour le repas de midi, les frais administratifs et la TVA.

- adulte membre GTF asbl¹⁹, enfant/parent vivant sous le même toit : 1450 BEF
- adulte non membre : 1600 BEF
- enfant de moins de 12 ans : 600 BEF
- enfant de moins de 7 ans : 100 BEF
- autobus « photos » : 200 BEF
- repas de midi : libre, au centre commercial et à charge des participants
- billet de chemin de fer 2ème classe parcours d'approche toute gare belge - Bruxelles aller-retour par train régulier : 210 BEF.
- Trans-fer hors série « les lignes nouvelles de la SNCB » : 480 BEF. Ce numéro spécial de Trans-fer, paru l'an dernier, vous sera remis sur commande sur le train : vous saurez tout sur les lignes nouvelles de la SNCB depuis 1926...

L'inscription préalable est obligatoire en renvoyant le bulletin d'inscription ci-contre à l'adresse indiquée et en acquittant le montant correspondant **avant le 18 avril 1997**. Les participants étrangers doivent faire parvenir leur inscription au plus tard le 16 avril 1997 éventuellement par fax (avant 21 h) au 00.32.71.51.66.03.

Dans la semaine précédant le voyage, vous recevrez une circulaire de confirmation, accompagnée de vos billets et de toute autre instruction.

Petites annonces (réservées aux membres)

M. R. Briot, 89, rue Bois d'Esneux, 5021 BONINNE vend collection de « La Vie du rail » de 1975 à 1990. Faire offre à son adresse.

Agenda

Samedi 26 et dimanche 27 avril 1997 de 10 à 18h, week-end portes ouvertes au nouveau local de l'ALAF, rue de la gare, 77 à Ougrée. Deux réseaux HO seront en activité. Nombreuses animations pour les enfants.

¹⁹ - la qualité de membre est reconnue pour les adhésions existantes et renouvelées avant la date de parution de Trans-fer 103 (début avril 1997).

GTF asbl - BULLETIN D'INSCRIPTION

samedi 26 avril 1997

A renvoyer avant le 18 avril 1997 soit par la poste à l'adresse suivante :
GTF asbl c/o Monsieur Jean Laterre
rue de Marchienne 68, B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL
 soit par fax au 071/51.66.03 avant 21h.

Je soussigné..... (nom et prénom)

Rue..... N°..... n° bte.....

N° postal..... Localité.....

Membre GTF n°..... (éventuellement)

inscrits au voyage « LGV » du samedi 26 avril 1997 (inscrire le nombre dans les cases)

	adulte membre GTF, épouse, ascendant/enfant à 1450 BEF	.....
	adulte non membre à 1600 BEF	.....
	enfant moins de 12 ans à 600 BEF	.....
	enfant moins de 7 ans à 100 BEF	.....
	billet « bus photo » à 200 BEF (= supplément « A »)	.....
	Trans-fer spécial « lignes nouvelles de la SNCB » à 480 BEF (= supplément « B »)	.....
	parcours d'approche SNCB train régulier de toute gare belge à Bruxelles et retour à 210 BEF	.....

TOTAL →

J'effectue simultanément le paiement de la somme totale (inscrire une x)

	par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte VISA ou EUROCARD dont le n° (20 chiffres) est ci-dessous :
	n°..... EXP.....
	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 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 - voyage du 26/4/97

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 une activité moyennant le remboursement des montants déjà versés. Aucune indemnité complémentaire n'est due du fait de l'annulation de celle-ci par le GTF asbl.
4. 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.
5. La sécurité de chacun est une préoccupation essentielle du GTF asbl. Chaque participant s'engage à respecter les indications du personnel des entreprises de transport et des délégués GTF asbl.
6. Les enfants seront particulièrement surveillés par les adultes (parents ou grands-parents qui en ont la charge).
7. Chaque participant s'engage aussi à respecter le climat de convivialité et de détente du voyage.
8. Le respect de l'horaire ferroviaire est impératif. Les retardataires ne sont pas attendus.
9. 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.
10. 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.

A propos de nos annonces « Distribution » précédentes (Trans-fer 102)

Video « Adieu aux CC 40.100 SNCF - réalisation COPEF

Cette cassette est en cours d'expédition : nous vous remercions de prendre patience, car nous n'avons pas encore reçu la totalité de notre commande.

Video « les vicinaux belges » - réalisation Time Vision

Les réalisateurs ont pris un certain retard : merci aux souscripteurs de leur patience. S'il devait s'avérer que cette cassette ne pourrait être entièrement réalisée, le GTF asbl procéderait en temps utile au remboursement de tous les souscripteurs.

GTF - Distribution

Pour commander un des articles ci-après, versez la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF asbl - Distribution, B.P. 191, 4000 Liège 1 ou utilisez votre carte de crédit (formulaire en page 78). Pour l'étranger, utilisez notre CCP « Bruxelles 000-0896641-70 », GTF asbl, B.P. 191, B-4000 Liège 1 ou votre carte de crédit.

□ La SNCV en balade ou le temps présent des années 50

VIDEO

Nous sommes heureux de vous annoncer la réalisation, par un de nos anciens membres, de cette cassette au départ de films (la plupart en couleurs) qu'il a tournés en amateur éclairé, au début des années 50.

Vous y découvrirez tous les types de matériels vicinaux circulant à l'époque : autorails, motrices électriques standard, PCC, benzo-électriques... sur les lignes du Luxembourg, de Namur (Sorée, Forville, Ciney...), du Hainaut, de Flandres, d'Anvers, de Genk-Hasselt et de Liège. Durée approximative : 60 minutes.

Cette cassette, musée ambulant réalisée par un amateur, constitue une documentation vivante de ce que fut le réseau vicinal belge. On ne peut que féliciter l'auteur de mettre ainsi ses archives à la disposition de tous.

La cassette est offerte en souscription jusqu'au **25 avril 1997**.

Prix : 1300 BEF (+ 100 BEF envoi en Belgique) = 1400 BEF

[envoi à l'étranger : frais portés à 130 BEF en Union Européenne, 180 BEF hors Union Européenne]. *Code-article à indiquer en communication : 627.*

📖 Les locomotives polycourant de l'artère Paris-Bruxelles, par Pascal Dumont

tome 1 : naissance de la notion polycourant, développement, étude de l'histoire de la construction et de l'exploitation des locomotives SNCF BB 26000/30000 et CC 40100.

Thèmes photographiques consacrés aux locomotives polycourant en service en France. 200 pages illustrées noir et blanc/couleurs format 25 x 17 cm ; couverture cartonnée.

prix : 1480 BEF + 120 BEF envoi = **1600 BEF** [étranger : frais d'envoi portés à 190 BEF]. *Code-article à indiquer en communication : 628.*

tome 2 : développement de l'électrification du réseau belge, construction et exploitation des locomotives SNCB série 12, 15, 16 et 18. Thèmes photographiques montrant les différentes séries polycourant en service en Belgique. 200 pages illustrées noir et blanc/couleurs format 25 x 17 cm ; couverture cartonnée.

prix : 1485 BEF + 120 BEF envoi = **1605 BEF** [étranger : frais d'envoi portés à 190 BEF]. *Code-article à indiquer en communication : 629.*

envoi groupé des deux tomes : 2960 BEF + 150 BEF (envoi) = **3110 BEF** (étranger : frais d'envoi portés à 270 BEF). *Code-article à indiquer en communication : 666.*

date limite de commande pour les ouvrages sur les locomotives polycourant :
15 mai 1997. Livraison courant juin.

GTF asbl-Editions - nos tarifs au 31 mars 1997

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	120	190
205	Histoire du chemin de fer de Landen à Statte	750	100	110
206	Lamorteau, histoire d'une gare gaumaise	350	80	100
207	Le trolleybus à Liège	380	80	100
208	Liège-Cologne, premier chemin de fer transeuropéen	980	120	190
209	Thématique philatélique ferroviaire (tome 1 : vapeur)	490	120	190
210	Tramways et trolleybus dans la guerre (1939-45)	450	80	100
211	J'étais machiniste, par Henri Scaillet	495	100	110
212	Thématique philatélique ferroviaire (tome 2 : diesel)	250	80	100
213	Adieu TEE	175	40	50
214	Le chauffeur de locomotive, par Henri Scaillet	375	60	70
Trans-fer (numéros spéciaux et hors série)				
302	Spécial n°2 (Charleroi-Mariembourg-Vireux-Molhain)	300	25	70
303	Spécial n°3 (St-Vith, Clabecq, trams littoral...)	425	40	100
304	Spécial n°4 (de La Panne à Losheimergraben)	450	25	70
305	Spécial n°5 (St-Ghislain-Quévrain; voitures K4-I11)	350	25	70
311	Musée des transports en commun du pays de Liège	250	25	70
312	Aspects ferroviaires du pays de Charleroi (trains+trams)	390	25	70
314	Le Fagnard (ligne internationale Trois-Ponts-Jünkerath)	100	20	50
316	Les chemins de fer oubliés des Trois Frontières	370	25	70
317	Souvenirs ferroviaires du pays de Saint-Vith	200	25	70
318	Les frontières électriques de la SNCB	460	25	70
319	Electrification Gouvy - Troisvierges	300	25	70
320	Les lignes nouvelles de la SNCB	480	25	70
Divers				
401	Photos historiques transports en commun belges	250	60	100
460	colis de 30 cartes-vues noir et blanc+couleurs	400	80	100

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 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
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

Veillez 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

G.T.F. asbl

Groupement Belge pour
la Promotion et l'Exploitation
Touristique du Transport Ferroviaire
B.P. 191 B - 4000 LIEGE 1.

Supplément à Trans-fer N° 103

A la découverte des Tramways de Strasbourg (France) et de Karlsruhe (Allemagne)

Un long week-end du 30 mai au 01 juin 1997 (1)

Strasbourg, métropole intellectuelle et économique de l'Alsace possède un grand attrait pour le touriste. Pour l'amateur de tramway, elle a vu, il y a peu, la mise en service d'une ligne de tramway moderne, accompagnée d'un remodelage de la circulation au centre ville.

Karlsruhe, importante ville universitaire allemande possède un important réseau de tramways qui a fait l'objet, il y a quelques années, d'une innovation technologique inédite : le train-tramway qui roule aussi bien sur les voies du tramway au centre ville que sur les voies électrifiées du chemin de fer ...

Voilà beaucoup d'attraits qui méritent d'être visités.
C'est pourquoi nous vous proposons un voyage de trois jours qui vous permettra de voir un maximum sous les deux aspects : ferroviaire et touristique, en bénéficiant en sus d'un parcours d'approche inusité !

Nous ne saurions trop vous dire que ce voyage est accessible à tous : que l'on s'intéresse ou non aux tramways. L'intérêt touristique des villes de Strasbourg et de Karlsruhe n'est plus à démontrer.

Notre programme.

Départ le vendredi 30 mai 1997 par le train EC 91 VAUBAN.
Bruxelles-Midi 07.15 - Nord 07.23 - QL 07.33 - Namur 08.08 - Arlon 09.30 -
Luxembourg 09.49. Arrivée à Strasbourg à 12.08.
Possibilité de se restaurer dans le train (voiture-restaurant ou lunch-packet à emporter).

(1) La concrétisation d'un ancien projet. Les membres qui nous avaient envoyé une enveloppe pour recevoir les renseignements connaissant la suite aujourd'hui ! ...

Installation à l'hôtel IBIS (10 min. A pied) en logement + petit déjeuner.
Mise à disposition d'un libre parcours transports publics valable 2 jours.
Organisation par nos soins (prix inclus dans le forfait) de :
- Promenade en mini-train dans le vieux Strasbourg (durée 45 min.)
- Promenade en bateau sur l'III.
- Visite de la cathédrale.
- Parcours de la ligne de tramways.
(Les visites sont réparties sur la durée du séjour).
Souper libre.
Logement.

Journée du samedi 31 mai 1997 : diner et souper libres.
Par les transports publics, il est également possible de découvrir le Pont de l'Europe qui relie Strasbourg (F) à Kehl (Allemagne). Informations sur place.
Logement.

Dimanche 01 juin 1997.
Départ matinal pour la gare (trajet pédestre).
Strasbourg 09.08 - Karlsruhe 10.16.
Remise d'un libre parcours sur les transports publics de la ville.
Parcours de la ligne exploitée par les trains-tramways.
A 17.00, départ par train IC vers Köln en longeant le Rhin : parcours intéressant.
Arrivée à Köln à 20.08.
Correspondance pour la Belgique à 20.14.
Verviers 21.24 - Liège G. 21.43 - Leuven 22.24 - Bruxelles Nord 22.44 -
Central 22.50 - Midi 22.55 - Gent 23.29 - Brugge 23.52 - Oostende 00.09

La ville de Strasbourg est bien décrite dans tous les guides touristiques tandis qu'une documentation est disponible à la Maison France à Bruxelles.
A noter particulièrement le guide Michelin vert : « Vosges - Lorraine - Alsace ».

Ce voyage a aussi un caractère inédit : il est réalisé en boucle ce qui est assez rare en raison de la tarification qui privilégie l'aller-retour par le même itinéraire.

Nos prix particulièrement étudiés.

Ils comprennent le circuit en trains réguliers 2^{ème} classe de Belgique (1) à Strasbourg - Karlsruhe - et retour via Köln, les libres parcours sur les transports publics des 2 villes, les entrées des visites organisées, le logement en chambre double et le petit déjeuner (2 nuits), la TVA, les frais d'organisation.

(1) Départ et retour de ou vers toute gare belge (inclus) en fonction des horaires.

(2) La qualité de membre etc... voir texte LGV.

(3) Le montant de 270 BEF (parcours SNCB) est indispensable pour toute personne n'ayant pas de facilité de circulation sur le réseau.

Adulte membre du GTF asbl (2), enfant/parent vivant sous le même toit :
7.630 + 270 = 7.900 BEF (3)

Adulte non membre : **7.830 + 270 = 8.100 BEF** (3)

Pour les enfants, sur demande nous consulter : seule la partie transport en trains est susceptible d'adaptation.

Chambre simple : en fonction des disponibilités (nombre limité) :
supplément de **1.300 BEF** par personne.

L'inscription préalable est indispensable.

Strasbourg est une cité très ouverte au tourisme : le nombre de chambres disponibles est donc limité.

L'inscription se fait en renvoyant le bulletin repris au verso à l'adresse indiquée et en acquittant le montant **avant le 05 mai 1997.**

Eu égard au court délai disponible, elle est irrévocable (aucun remboursement possible) et la totalité de la somme est due à l'inscription.

Nous essayons d'obtenir l'autorisation de visite du dépôt des tramways.

Les titulaires de gratuité de transport sur les réseaux de Chemin de fer SNCB, SNCF et DBAG bénéficie d'une réduction de prix de **3.000 BEF/pers.** (Membres GTF).

Les prix ne comprennent pas les boissons, les repas autres que les petits déjeuners, les dépenses personnelles et les frais exceptionnels qui surviendraient à la suite d'événements fortuits.

Les participants remettent avant le départ au responsable du groupe une copie de leur assurance-assistance voyage.

Quant aux conditions de participation, voir celles reprises en page 81 pour le voyage sur la LGV du 26 avril 1997.

GTF asbl BULLETIN DE PARTICIPATION voyage du 30.05 au 01.06.97

Bulletin à renvoyer avant le 05 mai 1997 soit par la poste à l'adresse suivante :
GTF asbl c/o Monsieur Jean LATERRE
rue de Marchienne, 68, B-6110 MONTIGNY-le-TILLEUL
soit par fax au 071/51.66.03 avant 21 h.

***Je soussigné**..... (nom et prénom)

Rue N° N° bte.....

N° postal..... Localité.....

Membre GTF n°..... (éventuellement) Tél...../.....

***inscris** au voyage Strasbourg - Karlsruhe du 30.05 au 01.06.97 :
(inscrivez le nombre dans les cases)

<input type="checkbox"/>	adulte(s) membre GTF et assimilé à 7.630 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	adulte(s) NON membre à 7.830 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	supplément chambre single à 1.300 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	adulte(s) membre GTF cheminot ou conjoint à 4.630 BEF	.....
<input type="checkbox"/>	parcours d'approche SNCB 2e cl. à 270 BEF	.....

TOTAL

***J'effectue simultanément le paiement** : (inscrire une X)

<input type="checkbox"/>	par chèque barré joint rédigé à l'ordre du GTF asbl
<input type="checkbox"/>	en vous donnant ordre de débiter mon compte par ma carte VISA ou EUROCARD [n° de 20 chiffres ci-dessous] n° _____ EXP _____
<input type="checkbox"/>	par virement au compte 068-0883360-08 de GTF asbl, BP 191, 4000 LIEGE 1
<input type="checkbox"/>	(de l'étranger uniquement) par versement au CCP Bruxelles 000-0896641-70 de GTF asbl, BP 191, B-4000 LIEGE 1.

***Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation et y adhérer entièrement.**

(date et signature)