

BELGIQUE-BELGIË

P.P.

LIÈGE X

9/406

transfer

Périodique trimestriel - Bureau de dépôt : Liège X
GTF asbl - Boîte Postale 191 - B-4000 Liège 1

Numéro 131 bis - mars 2004

***Notre grand voyage en France
Juin 2004***

GTF

2051

Le prochain voyage du GTF du 17 au 21 juin 2004

La France de la Méditerranée aux Alpes ...

Le prochain voyage du GTF à l'étranger nous fera traverser la France... du nord au sud et du sud au nord, pour y découvrir des lignes et de sites particulièrement sélectionnés.

Le jeudi 17 juin, nous partirons de **Bruxelles-Midi** en TGV direct vers **Nice-Ville**, que nous atteindrons après un parcours à grande vitesse de 8h14.

Le vendredi 18 juin, nous quitterons **Nice** à bord d'un train des CFP¹ à destination de **Digne-les-Bains** où nous arriverons après avoir parcouru une ligne de 151 km à voie métrique et marqué une dizaine d'arrêts en gare.



**Chemin de Fer de Provence : la rame « Soulé-Garnero »
à Chabrières (photo © GEPC)**

Cette ligne, construite de 1891 à 1911, est exploitée à présent par les CFP. Partant d'une altitude de 22 m à Nice², traversant d'abord quelques rues de la localité, elle se dirige et remonte les vallées du Var, du Coulomp et de la Vaire, avant d'atteindre Annot (alt. 705m). Elle attaque alors une forte rampe qui la conduit à son point

¹ Chemins de fer de Provence.

² Carte Michelin n° 81, plis 17 à 20.

culminant à 1023 m. et descend ensuite dans les vallées du Verdon et de l'Asse, pour arriver à Digne-les-Bains.

Le tracé a nécessité la construction d'une soixantaine d'ouvrages d'art importants : 25 tunnels longs de 20m à 3457m, 16 viaducs, 13 ponts métalliques et 2 ponts elliptiques...

La diversité et l'originalité des paysages rencontrés, l'ambiance particulière qu'offre ce trajet au cœur d'une des plus belles régions de France, lui valent une renommée qui a depuis bien longtemps franchi les frontières de l'Hexagone !

Trait d'union entre la Méditerranée et les Alpes, elle doit toutefois son maintien à la mobilisation des autorités publiques locales, des habitants des vallées qu'elle dessert³ et à l'acharnement de nombreux passionnés !

Les CFP assurent quatre fois par jour la relation Nice-Digne et retour. En traction diesel, la ligne est desservie par un autorail « *Soulé-Garnero* » (1984) (photo) et par six autorails simples *CFD – Man* (1971-1974). **L'après-midi**, au départ de Digne-les-Bains, d'abord en autocar SNCF⁴ jusqu'à Veynes-Dévoluy, puis en TER⁵, nous poursuivrons notre voyage vers **Briançon**.



Une rame formée de deux X73500 à Gap le 12/07/02
photo © Marco van Uden

³ Sur une section de cette ligne des CFP, de Puget-Théniers à Annot, une association (GECP) fait rouler le célèbre « *Train des Pignes* », chemin de fer touristique à vapeur..

⁴ Il n'y a malheureusement plus de relation ferroviaire !...

⁵ *Train Express régional*. Ces trains sont cogérés par la SNCF et les Conseils Régionaux.

Le samedi 19 juin, nous irons de **Briançon à Grenoble**.

On ne peut mieux que l'a fait dans *Trans-fer*⁶ notre ami et membre Jacques Perenon expliquer Briançon et sa région sous leurs aspects ferroviaires. Il y décrit notamment remarquablement la ligne allant de Briançon à Veynes-Dévoluy d'une longueur 109 Km.

À **Veynes-Dévoluy**, nous pourrons voir la plaque tournante encore fonctionnelle de la gare.

Nous vous proposerons aussi la visite de l'*Ecomusée du Cheminot Veynois*⁷.

Nous repartirons ensuite vers Grenoble par la *ligne des Alpes*, au tracé mouvementé de 110 km, par Aspres-sur-Buëch et la longue rampe sinueuse qui mène au sommet de la ligne au col de la Croix-Haute (1 165 m), dans un superbe paysage montagneux et rocheux avec de magnifiques panoramas, entre tunnels, viaducs, pont et autres ouvrages d'art.

À Grenoble, nous découvrirons le réseau du TAG qui exploite 2 lignes de tramways au moyen de 53 rames *Alstom* à plancher bas et 26 lignes d'autobus⁸.

Le dimanche 20 juin, nous quitterons **Grenoble** en matinée : nous nous rendons en autocar⁹ à **Saint-Georges-de-Commiers** (alt. 315 m), à 20 km plus au sud, où se situe la gare de départ de l'impressionnant **Chemin de fer de La Mure**¹⁰.

Cet ancien chemin de fer minéralier nous emmènera sur 30 km à une découverte peu commune du Sud-Dauphiné, serpentant entre les montagnes dans des paysages époustoufflants, à bord de voitures anciennes. La ligne à voie métrique, jalonnée de 143 ouvrages d'art, s'élève de 300 m à 1 480 m. Inaugurée en juillet 1888 après des travaux gigantesques, elle fut exploitée en traction vapeur jusqu'en 1903, avant d'être électrifiée et devenir le premier train à traction électrique à courant continu haute tension (1 200 V).

Notre train, parti de Saint-Georges-de-Commiers, nous déposera au terminus de **La Mure** (alt. 815 m) après 90 minutes d'une splendide flânerie ferroviaire avec arrêts-photos. Le trafic est assuré par du matériel fabriqué au siècle dernier par l'industrie ferroviaire suisse.

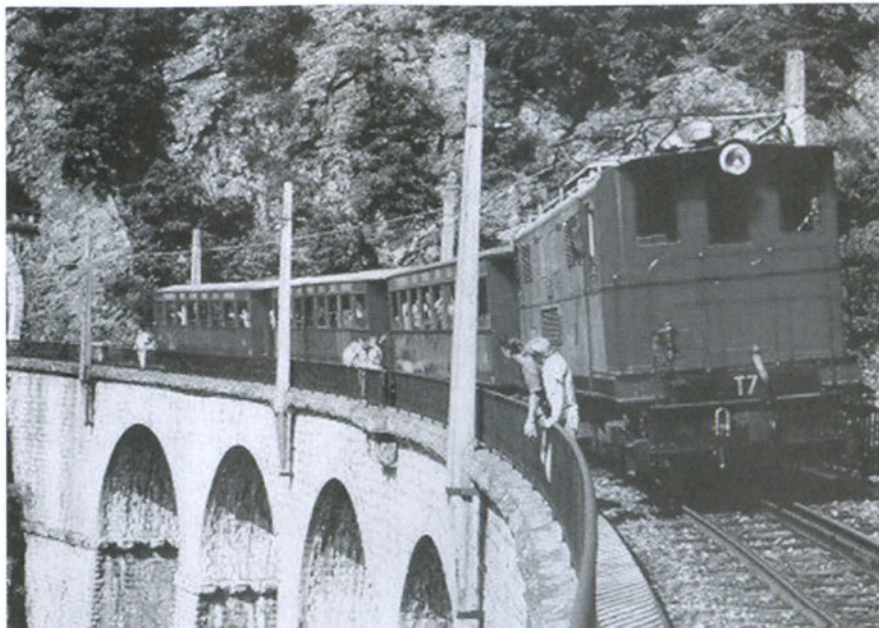
⁶ *Trans-fer*, n°129 -11/2003, pp. 24 et suivantes, « *Aspects ferroviaires du rail français : Le chemin de fer à Briançon (Hautes-Alpes)* » et plus particulièrement « *L'étoile ferroviaire de Veynes* », pp. 31 à 34.

⁷ Il nous invite à la découverte des métiers du chemin de fer : dans six salles, sont exposés maquettes et circuit de modélisme, des centaines d'objets et d'évocations allant du chef de station derrière son guichet jusqu'au lampiste à l'œuvre ! Le jardin est disponible pour le pique-nique si le temps le permet. Visite facultative.

⁸ Malheureusement, le service des trolleybus y a été « provisoirement suspendu » en 1999 au profit des actuels tramways et autobus. Les trolleybus ont été ferrailés... mais les lignes aériennes bifilaires sont toujours en place en de nombreux endroits ; elles ne sont déposées qu'au coup par coup, si nécessaire.

⁹ Il y a bien un service SNCF-TER régional pour s'y rendre, mais ... les horaires ne permettent pas une correspondance correcte avec le Chemin de fer de La Mure !

¹⁰ *Carte Michelin 77*, plis 5 et 15.



Chemin de fer de La Mure
 une locomotive Sécheron en tête d'une rame à l'arrêt sur le
 viaduc de Loulla - Photo © SGLM / Collection Eric Bettega
 (1992)

L'après-midi, une fois n'est pas coutume, nous vous proposerons de changer durant quelques heures de mode de transport. Conduits par notre car de La Mure à ... bon port, nous embarquerons à bord du bateau « *La Mira* » pour une mini croisière qui nous fera découvrir un des sites naturels les plus impressionnants du Dauphiné : **le lac du Monteynard**, bordé des falaises abruptes aux flancs desquelles le « *petit train de la Mure* » nous aura promenés le matin même !

Au terme de ce périple nautique, nous rentrerons en car à Grenoble.

Le lundi 21 juin sera le jour de notre retour en Belgique.

Mais le matin, nous aurons encore l'occasion de faire une dernière visite de Grenoble et du réseau des TAG ou des lignes SNCF-TER périurbaines de l'agglomération¹¹.

¹¹ Dans un rayon de 10 km : Grenoble-Gières, Grenoble-Pont de Claix, Grenoble-Saint Egrève



**Grenoble : motrice 2001 des TAG à la station « *Maison de la Culture* »
le 20/01/1987 au cours d'essais avant l'ouverture du réseau
Photo © Francis Perenon**

Nous embarquerons ensuite sur un autocar de la SNCF qui nous conduira en une heure jusqu'à la nouvelle gare de Valence-TGV, d'où, par un TGV direct, via Lille-Europe, nous arriverons à Bruxelles-Midi en fin d'après-midi.

Qu'on se le dise !

■ Willy Brock & Jean Laterre

*Vous voulez participer à notre voyage ?
Il vous suffit de nous renvoyer le bulletin d'inscription ci-après...*

BULLETIN D'INSCRIPTION - voyage France - 17-21 juin 2004 (2 pages)

*Ce bulletin d'inscription est à renvoyer le plus rapidement possible à
GTF asbl c/o Mr J. Laterre, 68, rue de Marchienne - B-6110 Montigny-le-Tilleul.
Fax : 071-51 66 03 (avant 20h30)- écrivez lisiblement SVP !*

Je soussigné..... membre GTF n°.....

Rue..... no..... bte.....

N° postal..... Localité.....

inscrits au voyage GTF asbl en France du 17 au 21 juin 2004

... Adulte(s) membre(s) à 689 €	soit €
... Adulte(s) non membre(s) à 700 €	soit €
... Adulte(s) Membre(s) FIP à 350 €	soit €
... Parcours d'approche toute gare belge - Bxl-Midi A/R à 9 €	soit €
... Supplément(s) chambre single à 125 €	soit €
... Supplément(s) 1ère classe/confort I à 103 €	<u>soit..... €</u>
Total	soit..... €

Je verse dès maintenant l'acompte de 30 % du total, soit € et m'engage à payer le solde au premier appel du GTF asbl

par versement au compte **068-0883360-08** du GTF asbl-voyages

par débit de ma carte VISA / EUROCARD n°..... EXP /.....

de l'étranger uniquement par versement de la somme totale au compte IBAN BE 63 0680 8833 6008 code BIC GKCCBEBB, tous frais bancaires à charge de l'émetteur. Si ce n'était le cas, le GTF asbl réclamerait les frais encourus au participant.

*Ce forfait (prix par personne) comprend l'ensemble des parcours ferroviaires décrits en 2ème classe de Bruxelles à Bruxelles, l'hébergement en demi-pension en chambre double occupée par 2 personnes en hôtels ***, les transports par autocar, la promenade en bateau, la documentation remise au départ, les frais d'organisation et d'administration, d'assurance, la TVA et l'accompagnement par un membre de l'asbl.*

Suppléments éventuels :

- *parcours d'approche* : en train régulier et en 2^{ème} classe de toute gare belge à Bruxelles-Midi et retour à toute gare belge.

- *chambre single* : Le nombre de chambres *single* est limité. L'obtention d'une telle chambre est admise sous réserve de confirmation. Pour éviter ce supplément et /ou

avoir la possibilité d'effectuer cet intéressant circuit, il vous suffit de partager l'hébergement avec un ami ou une amie. Si vous n'arrivez pas à le/la décrocher, nous nous ferons un plaisir de vous mettre en rapport avec un éventuel partenaire qui effectuerait la même demande.

Ces prix sont valables pour autant que les différents suppléments fassent partie de l'inscription initiale.

Date de clôture des inscriptions : 15 avril 2004

Nom(s) et prénom(s) des participants que j'inscris:

.....
.....
.....
.....

Mode de paiement

- Acompte de 30% à verser simultanément avec l'envoi du bulletin d'inscription.
- Le solde : sera à payer dans les huit jours qui suivent la confirmation du voyage par nos soins.

Comment : par virement sur le compte n° **068-0883360-08** du GTF asbl

Pour les paiements en provenance de l'étranger : IBAN : **BE63 0680 8833 6008** code BIC : **GKCCBEBB**

Tous les frais bancaires sont à charge de l'émetteur. Si tel n'était pas le cas, le GTF asbl réclamerait les frais au participant.

Pour les membres payant par carte de crédit Visa/Eurocard, il faut vérifier la validité de la carte jusqu'au 15 avril 2004. La somme intégrale sera débitée au moment de la confirmation du voyage. L'inscription est cependant irréversible dès l'inscription et le montant de l'acompte est irrévocablement dû.

Annulation

Pour ce type de voyage, nous suggérons à chaque participant de souscrire individuellement une assurance annulation pour la totalité du montant (supplément inclus) auprès de l'organisme de son choix : *Smep/Ethias*, assureur... (coût : environ 4 %)

Nous joindrons à la circulaire de confirmation un prospectus pour une telle assurance à souscrire dans le délai fixé.

Vu le type d'organisation, le GTF asbl ne pourra assurer le remboursement aux inscrits qui se désisteraient quel que soit le motif. .. !

Assistance

Pour la facilité et la sécurité, chaque participant doit avoir une assurance assistance. Il remettra au chef de groupe une copie - preuve de celle-ci sur laquelle figure le n° de téléphone et le numéro de police.

J'accepte les conditions d'inscription ci-dessus.

Date et signature

Conseils malins pour profiter des disparités de tarification entre réseaux voisins

On dit que tous les voyageurs sont égaux devant les tarifs... eh bien non.

Un billet Liège - Gouvy frontière avec la carte *Railplus*, qui donne vers 25 % de réduction, coûte 12 € à la SNCB, mais 10,80 € aux CFL. Pour le trajet Gouvy frontière - Troisvierges, voici les tarifs selon le guichet vendeur : CFL 1,80 €, DB 1,90 € et SNCB 3 €, toujours avec la réduction *Railplus*. Quant au billet « réseau » CFL, dans le train, il coûte 4,70 € (3,70 € lors de l'achat d'un carnet de 5 billets réseau au guichet). Voilà pour les voyageurs qui utilisent le train quelques fois par mois.

Voyons maintenant pour les gens qui travaillent à Luxembourg : aux CFL, un abonnement mensuel réseau est à 41 € par mois et est valable dans tous les trains ET tous les bus. Donc une personne qui part de Troisvierges paiera 41 €, mais si elle part de Gouvy (guichet SNCB) c'est 71,60 € et elle ne pourra pas utiliser le bus à Luxembourg. La même chose pour les Arlonnais : 62 € l'abonnement d'un mois, tandis qu'au départ d'Athus ou Kleinbettingen c'est 41 € avec les bus compris. Les navetteurs français ont plus de chance : l'abonnement *Flexway* est, à partir de la frontière luxembourgeoise, un libre parcours sur tout le réseau CFL + les bus. Au départ de Thionville il est à 63,20 €, tandis que si le voyageur part de la nouvelle gare de Volmerange-les-Mines à 6 km de là, il y a un parking et la tarification CFL, donc 22,20 € d'économie par mois. Et comme près de la gare se trouve une station service qui vend des produits moins chers, c'est un double bénéficiaire...

Je crois que l'avenir du rail passe par la fin de ces tarifications frontalières qui ont entraîné beaucoup de fermetures de lignes. Pourquoi la tarification d'un pays n'est pas valable jusqu'à la 1^{ère} gare de l'autre pays et inversement ? Les billets intérieurs SNCB devraient être valables jusque Aachen, Kleinbettingen, Eijsden, Tourcoing, etc et les autres pays devraient offrir les mêmes avantages.

Quant au budget transport des Belges varie du simple au triple. Comme vous le savez, selon l'endroit où vous voyagez, votre portefeuille voit la différence. Prenons un adulte entre 26 et 59 ans qui achète un abonnement pour une période d'un an : pour le réseau urbain de Liège ou Charleroi (2 zones), c'est 310 € ; s'il a besoin de 6 zones ou plus, ce sera 446 €. A Bruxelles sur tout le réseau de la STIB, c'est 350 €. Si c'est en Flandre ce sera 190,30 €. Quand un Liégeois ne peut faire que Ans - Chênée ou Flémalle - Herstal, le Flamand, lui, peut faire Tongeren - Antwerpen ou Maaseik - Bruxelles - De Panne, un trajet nettement plus grand pour trois fois moins cher. Pour les moins de 25 ans c'est pas mieux : TEC (urbain) : 180 €, TEC 6 zones et plus 384 €, STIB 255 €, De Lijn 149,90 €. Si vous êtes demandeur d'emploi - ce qui est hélas le cas de beaucoup de gens - en Flandre, le voyage est gratuit, mais en Wallonie, c'est le prix plein. Je ne pense pas que la qualité du réseau de bus en Wallonie justifie une telle différence de prix. Il suffit de regarder les horaires, les relations et la propreté des bus et trams de De Lijn pour être époustoufflé.

D. Coenen

CityRail

Même si le RER est maintenant en bonne voie, plusieurs années seront encore nécessaires à sa réalisation. Ceci ne doit pas faire oublier que l'offre de trains de la SNCB autour de Bruxelles présente déjà des atouts non négligeables – mais peut-être trop méconnus – pour des voyageurs désireux de se rendre à Bruxelles sans stress et en évitant les embouteillages liés à la circulation automobile. C'est la qualité de ce réseau suburbain et ses nombreux avantages que la SNCB a voulu mettre en lumière par le biais de son offre nouvelle « CityRail », qui apparaît dans l'indicateur officiel SNCB de décembre 2003 (le dernier...) sous la forme du nouveau sigle « CR », au lieu de « L », qui qualifie mieux les trains de cette nouvelle offre.

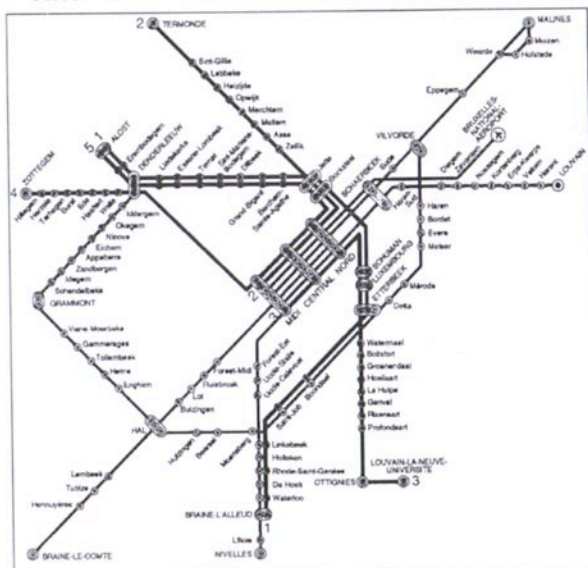
L'offre « CityRail »

« CityRail », c'est en fait l'ensemble des trains de type suburbain qui circulent dans un rayon de l'ordre de 30 km autour de Bruxelles.

Les cinq relations « CityRail » particulièrement suivies

Parmi cette offre CityRail, cinq relations bénéficient actuellement d'un suivi particulier dans le cadre d'un projet pilote lancé en juin 2003 :

- Alost - Bruxelles-Schuman - Etterbeek - ligne 26 - Braine l'Alleud ;
- Termonde - Schaerbeek - JNM - Bruxelles-Midi ;
- Louvain-la-Neuve-Université - JNM - Bruxelles-Midi (prolongé jusqu'à Nivelles via ligne 124 aux heures de pointe) ;
- Zottegem – Bruxelles-Nord (jumelé à Denderleeuw avec la relation Grammont - Bruxelles-Nord aux heures de pointe).
- Alost - JNM - Bruxelles-Midi.



Concrètement, ces cinq relations, ainsi que les gares et points d'arrêt concernés, bénéficient d'une attention particulière de la part des différents services et des membres du personnel SNCB : la ponctualité, la propreté, le nombre de places assises offertes, la qualité de l'information et de l'accueil dans les gares font l'objet d'un suivi spécifique : ainsi, dès qu'une surcharge est constatée de manière structurelle, la composition

du train se voit renforcée ; les régulateurs doivent par ailleurs tenir à l'œil les trains « Cityrail » afin d'éviter tout retard...

Sur ces cinq relations, un effort important est également consenti en matière de confort : le matériel roulant est entièrement composé d'automotrices doubles « classiques » modernisées aux couleurs nouvelles de la SNCB (gris, rouge, bleu), disposant notamment d'un nouveau système de chauffage à air pulsé, de la sonorisation, de sièges renouvelés, d'un éclairage intérieur renforcé et de WC fonctionnant en circuit fermé.

L'évaluation du suivi fait apparaître les résultats suivants :

- **régularité** : plus de 94% des trains ont enregistré un retard inférieur à 5 minutes (sans neutralisation) ;
- **matériel mis à disposition** : plus de 98% des trains sont composés d'automotrices doubles classiques rénovées ;
- **propreté** : moins de 4% des trains ont fait l'objet de remarques négatives de la SNCB pour les aspects liés à la propreté extérieure ou intérieure.

Chaque jour ouvrable, sur les cinq relations mentionnées ci-dessus, un train permet d'atteindre une gare bruxelloise avant 6h, quelle que soit la gare ou quel que soit le point d'arrêt d'origine, et un train permet de quitter Bruxelles après 22h. En heures creuses, au moins un train par heure relie les gares et points d'arrêt des cinq relations et Bruxelles. Aux heures de pointe, un renfort de trains P (pointe) fait monter la fréquence à 2 trains par heure, pour 96% des voyageurs de ces cinq relations.

Dans les 67 gares et points d'arrêt situés sur les cinq relations du projet pilote, des travaux ont été effectués – ou sont en cours - afin de rafraîchir les lieux et de les rendre plus accueillants : hauts-parleurs, abris, poubelles. D'autres aménagements doivent encore être réalisés en vue d'améliorer le niveau de confort (hauteur des quais, sièges...).

L'objectif est d'inclure progressivement de nouvelles relations dans ce projet de revalorisation de l'offre suburbaine à Bruxelles et d'étendre ultérieurement le projet à d'autres agglomérations connaissant aussi des problèmes de mobilité, comme Anvers, Gand ou Liège...

recension : M. Georis

La SNCB transporte 500.000 tonnes de plus pour ALZ à Genk

Depuis le mois d'octobre 2003, l'extension du raccordement d'Ugine & ALZ à Genk est achevée. Grâce à cette nouvelle infrastructure, B-Cargo peut désormais acheminer pour ALZ quelque 500 000 tonnes de plus qu'en 2001 (avant les travaux). Pour B-Cargo, le transporteur de marchandises de la SNCB, Ugine & ALZ demeure un de ses plus importants clients dans la région de Genk.

Ce sont 800 000 tonnes de brames qui sont désormais annuellement acheminées de Genk au laminoir d'Arcelor (Carlam) à Charleroi. Dans le sens inverse, 700 000

tonnes de coils doivent être amenées jusqu'à Genk. De plus, ALZ achemine près de 300 000 tonnes de ferrailles par chemin de fer. Quelque 100 000 tonnes de produits finis sont également exportées par rail, aussi bien en transport conventionnel que combiné.

Pour assurer ces trafics, la SNCB a investi 840 000 € dans l'extension du raccordement d'ALZ. Cette infrastructure est opérationnelle depuis le début d'octobre 2003. Les premières propositions datent de l'année 2000, lorsque ALZ annonçait son programme d'investissement prévoyant quasiment le doublement de sa production d'acier. En accord avec ALZ, la décision fut alors prise de construire, parallèlement à la construction d'un nouveau quai, un nouveau faisceau de voies de 2 x 250 m, raccordé au faisceau existant de même longueur.

Pour garantir un approvisionnement rapide du laminoir à chaud de *Carlam*, B-Cargo propose quotidiennement trois trains depuis ALZ. Avec la liaison la plus rapide, les produits acheminés sont mis à la disposition du laminoir quatre heures après le départ de Genk. Dans le sens inverse, trois trains sont également prévus, complétés par un large réseau de transport diffus.

A cela s'ajoutent encore 9 allers-retours entre Genk Fret et ALZ. Enfin, la SNCB propose à ALZ une capacité ferroviaire supplémentaire dans la gare de Genk Fret (Genk Nord), ce qui permet la livraison de coils et de minerai à la carte.

Les investissements consentis pour ALZ s'inscrivent dans la stratégie de B-Cargo de stimuler le raccordement de ses clients (dès lors que les coûts peuvent être justifiés). Cette stratégie vise à offrir aux clients un service point-à-point le plus complet possible. B-Cargo suit actuellement de près un grand nombre de dossiers de nouveaux raccordements, notamment dans la région de Puurs le long du Canal Maritime, auprès d'une usine dans la zone du canal de Gand, au sein de plusieurs entreprises du parc industriel *Kristalpark* de Lommel, dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, à Feluy, à Ghlin-Baudour ou encore à La Louvière.

Brèves...

Le saviez-vous ?

Un nouveau plan IC-IR pour 2006

La SNCB promet la mise en service d'un nouveau plan IC-IR fin 2006, intégrant la finalisation des travaux d'infrastructure à l'époque :

- les lignes à grande vitesse n°3 Chênée - Walhorn (ligne à grande vitesse « pure » pour TGV et ICE 3 vers l'Allemagne) et n°4 Anvers - Breda (ligne à grande vitesse « mixte » avec trains internationaux de proximité vers Breda) ;
- le percement de la jonction nord-sud à Anvers et fin des travaux à Anvers-Central ;
- la fin de la plupart des travaux en gare de Liège-Guillemins ;

- la mise à quatre voies de la ligne 36 entre Bruxelles et Louvain, avec deux antennes nouvelles : la courbe de Nossegem entre les lignes 36 et 36 C (vers l'aéroport), permettant l'organisation de trains directs vers l'aéroport en provenance de Louvain et au-delà (Liège), et la courbe de Louvain permettant le passage direct des trains en provenance de Bruxelles vers la ligne 35, Aarschot et le Limbourg sans rebroussement à Louvain, l'augmentation de la vitesse de référence sur l'axe Bruxelles - Ostende...

La SNCB ne convoie plus les pigeons

La SNCB a pris la décision de ne plus assurer par train dès 2004 le transport des pigeons vivants participant à des concours de pigeons voyageurs.

La *Fédération colombophile belge* s'est donc adressée à la SNCF et a conclu avec l'entreprise étrangère un accord pour le transport de ses volatiles entre le 2 juin et le 8 août prochain. Reste à définir la gare SNCF frontalière qui accueillera les paniers de pigeons à transporter : Maubeuge, Lille-Délivrance, Tourcoing ?

Les TGV *Thalys* reliftés

La société *Thalys International* annonce un relifting intérieur des rames TGV *Thalys* qu'elle gère, à partir de 2007 : elle annonce aussi la mise à disposition de connexions « *Internet* » dans ses rames : une grande première européenne selon elle...

Il est temps : les TGV *Thalys* peinent à rivaliser, au niveau de l'aménagement intérieur, avec les rames allemandes ICE 3. Ils souffrent notamment de la conception française de base - définie dans les années quatre-vingts avec l'apparition de la ligne à grande vitesse Paris - Lyon - selon laquelle, pour mettre la grande vitesse à la portée de tous, il fallait prévoir le plus de places assises possible... d'où un pas entre sièges fort serré, surtout en seconde classe, même si les dimensions des sièges ont été améliorées sur les TGV *Thalys* par rapport aux TGV-*Réseau* de la SNCF dont ils dérivent. De plus, l'intérieur des *Thalys* a vite vieilli : les tapis de sol s'éculent, de même que la moquette des sièges. Les accessoires pour voyageurs (porte-verres, tablettes...) sont fatigués, et contraste avec le confort « allemand » rutilant des ICE 3.

Bref, un rajeunissement de l'intérieur des « *Thalys* » sera le bienvenu, dans la ligne de l'opération en cours sur les TGV *Eurostar*. A voir à partir de 2007, lorsque les lignes 3 vers l'Allemagne et 4 vers les Pays-Bas seront ouvertes...

A propos des « classes » et des « livrées » dans les voitures de chemin de fer de la SNCB

L'existence de tarifs différents selon la « classe » de la voiture où l'on monte est sans doute aussi vieille que le chemin de fer.

Au XIX^{ème} siècle, les chemins de fer belges offraient en général trois classes.

C'est en 1952 que la première classe fut supprimée dans tous les trains de service intérieur de la SNCB ; mais, comme la 1^{ère} classe restait en vigueur en trafic international : les trains SNCB de service intérieur ne comportèrent plus que des compartiments de 2^{ème} et 3^{ème} classe. Trois ans plus tard, en 1955, la SNCB fit apposer

une ligne jaune au dessus des fenêtres des compartiments de 1^{ère} classe, afin qu'ils puissent être facilement identifiés.

En 1956, la 1^{ère} classe disparut des trains internationaux, et les compartiments de 2^{ème} et 3^{ème} classe furent reclassés respectivement en 1^{ère} et 2^{ème} classe. L'année suivante, en 1957, les trains « *Trans Europ Express* » apparaissaient, créant ainsi une sorte de « super-première classe ».

L'année dernière, une polémique éclata dans le monde politique sur la possible suppression de la 1^{ère} classe dans les trains de la SNCB : le soufflé semble retombé, suite notamment à la publication de statistiques de la SNCB sur la fréquentation de la 1^{ère} classe.

Quant aux *livrées de voitures à voyageurs de la SNCB*, la SNCB abandonna le « *vert wagon* » de règle dans l'après guerre pour le « *bordeaux* » en 1979. En 1991, de nouvelles teintes à dominante gris clair, rehaussée de bleu et de rouge, apparurent sur les voitures internationales du train « *Memling* », puis sur les automotrices « *Break* », au fur et à mesure de leur allongement de deux à trois caisses. C'est toujours cette livrée, simplifiée, mais à base de gris clair, rouge et bleu, qui est appliquée sur la matériel roulant neuf (voitures M 6) ou en cours de rénovation (automotrices doubles classiques ou voitures M4 « *renovées* »).

Les équipements de sécurité à la SNCB - à propos du franchissement des feux rouges...

S'il est des chiffres qui sont toujours suivis avec beaucoup d'attention à la SNCB, c'est bien ceux du nombre de feux rouges franchis. Et en 2003, ce bilan a de quoi inquiéter, puisque quelque 33 feux rouges ont été franchis par les trains de la SNCB sur des voies principales. Et même... 48, si on tient compte des franchissements qui ont eu lieu sur des voies secondaires (essentiellement en manoeuvres). En 2002, le nombre de feux franchis était de 27.

Notons cependant qu'aucun des franchissements n'a eu de conséquence grave. Dix-sept n'ont même eu aucune conséquence. Quinze ont donné lieu à des dégâts matériels le plus souvent légers (aiguillage avarié...) et aucun n'a conduit à un impact humain. Il convient également de nuancer les chiffres par rapport au nombre de trains assurés par la SNCB. La SNCB a ainsi mis en ligne, l'année dernière, 1,2 million de trains, ce qui représente 9,1 millions de feux rouges. Et seuls 33 d'entre eux ont été franchis... soit un pour 300.000...

Mais la SNCB n'entend pas pour autant négliger le problème, bien au contraire. Elle a ainsi mis l'accent, lors des formations (sur simulateur, notamment), sur le respect des feux. La SNCB compte également mettre en place un vaste programme de remise à niveau technique.

Les différents systèmes de sécurité de la SNCB

Le crocodile

La majeure partie du réseau n'est équipée que d'un système dit « *crocodile* », du nom de la pièce métallique posée entre les deux rails au droit des signaux. Lorsque le

train passe à hauteur d'un signal d'avertissement, le conducteur perçoit un signal sonore : mais, une fois qu'il l'a « pointé », si, pour une raison ou pour une autre, il n'en tient pas compte, rien n'arrêtera le convoi.

Le système TBL 1

N°	Section
0	Jonction Nord-Midi (<i>partiellement</i>)
21	Landen - Hasselt
21D	Hasselt - Genk
35	Louvain - Aarschot - Hasselt
36	Bruxelles - Liège
37	Liège - frontière allemande
50A	Landegem - Ostende
50	Denderleeuw - Schellebelle
130	Namur - Ronet
161	Bruxelles - Namur
162	Namur - frontière luxembourgeoise

Le système TBL 1 (*transmission balise locomotive*) réalise non seulement les mêmes fonctions que le crocodile, avec toutefois une fiabilité accrue, mais, en outre, il permet de réaliser la fonction « STOP », à savoir de provoquer l'arrêt automatique du train lorsqu'il y a franchissement intempestif d'un signal à l'arrêt. Le système TBL 1 a été développé en 1982, mais, pour des raisons budgétaires, n'équipe actuellement que les lignes ci-contre.

Le système TBL 2/3

Le système TBL 2/3 est plus évolué. Il permet en fait la « *conduite aux instruments* » : c'est une signalisation en cabine de sécurité, utilisable en pleine voie et en gare, capable de se substituer à la signalisation latérale. Il affiche en cabine des informations à observer par le conducteur, qui reste maître de la conduite. Le système réalise en outre une surveillance des actes du conducteur et peut les sanctionner par un freinage automatique. Il permet de tenir compte non seulement des feux rouges, mais aussi des autres indications liées à la conduite du train.

Les lignes actuellement équipées du système TBL 2/3 sont : les lignes 2 Louvain - Ans (LGV - 300 km/h) et 96 N Bruxelles - Hal (160 km/h).

Le système TVM 430

Pour des raisons de continuité en pleine voie, la LGV 1 Hal - Wannehain - frontière française a été équipée du système de sécurité embarqué français TVM¹² 430, par ailleurs en service sur le prolongement français de la ligne vers Paris et le tunnel sous la Manche.

Le système européen ETCS

La SNCB prévoit un vaste projet de remise à niveau de son réseau. De 2005 à 2015, elle compte équiper son réseau tout entier du système européen ETCS (*European Train Control System*), un dérivé harmonisé du TBL 2/3, avec plusieurs niveaux de sécurité...

Les premières lignes équipées seront la LGV 4 Anvers - Breda et la LGV 3 Chênée - Walhorn.

¹² - TVM = transmission voie - machine

GTF - Distribution

L'ouvrage suivant – nouveauté de librairie - peut être obtenu par virement à notre compte **001-0643004-67** de GTF-Distribution, BP 191, 4000 Liège 1.

De l'étranger, vous pouvez utiliser votre carte de crédit (formulaire de commande dans chaque n° de Trans-fer) ou notre compte **IBAN BE 60 0000 8966 4170 - code BIC BPOTBEB1** de GTF asbl.

En communication, indiquez simplement le code-article de l'ouvrage commandé.

Date limite de commande : 15 avril 2004.

L'atelier central de Salzinnes, un parcours centenaire -

1904-2004

par Bernard Anciaux, *1^{er} chef du bureau de dessin de l'AC Salzinnes*

Au sommaire : 25 ans de palabres, construction de l'atelier, impact sur le quartier, l'ère de la vapeur, les extensions de 1927, la 2^{ème} guerre mondiale, les mutations diverses, les technologies de pointe actuelles.

Un ouvrage de 130 pages au format 24 x 15,5 cm, couverture couleurs, remarquable mise en pages, très belles illustrations en couleurs. Publication à l'occasion du centenaire de l'AC Salzinnes.

Prix : 18 € + frais d'envoi : 2,85 € = **20,85 €**

Étranger : frais d'envoi portés à 4,10 €.

Code-article (à indiquer en communication) : 677.

Ce numéro intercalaire de trans-fer vous a été envoyé en attendant la parution de trans-fer 131 (voir ci-dessous).

A vos agendas

début avril : GTF asbl : publication et envoi de **trans-fer 131**.

1^{er} mai : portes ouvertes à Montzen, au hall de montage des éléments du viaduc de Moresnet.

23-25 avril : portes ouvertes à l'Atelier Central de Salzinnes à l'occasion du centenaire de sa création.

5-6 juin : 150^{ème} anniversaire de la ligne 69 Courtrai - Ypres - Poperinge. Navettes commémoratives avec la participation de la locomotive à vapeur 29 013 récemment rénovée.

GTF asbl, boîte postale 191, B-4000 Liège 1

e-mail : trans-fer@teledisnet.be

Imprimé en Belgique

Éditeur responsable : Roland Marganne, rue Ambiorix, 75, 4000 Liège