


LIEGE
ATELIER DU PERRON
RUE EDUARD BELIN 1-3-5
4000 LIEGE
Tel. 047 / 52.69.00



L 056

trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

NO 54 - 11/87 - 50F

TRIMESTRIEL

BULLETIN DU GTF asbl



GROUPEMENT BELGE POUR

LA PROMOTION ET L'EXPLOITATION

TOURISTIQUE DU TRANSPORT FERROVIAIRE

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

SOMMAIRE

Numéro 54

Novembre 1987

| | |
|--|----|
| Message du conseil d'administration du GTF asbl | 3 |
| Activités du GTF asbl | |
| des activités moins connues du GTF asbl | 4 |
| renouvellement des cotisations | 6 |
| éditions du GTF asbl | 8 |
| GTF-Distribution | 9 |
| Nouvelles de la SNCB | |
| le matériel moteur sous la loupe | 11 |
| statistiques du matériel moteur | 14 |
| incidents-accidents | 17 |
| nouveau plan de restructuration | 19 |
| le TGV en Belgique | 21 |
| électrification Ypres - Poperinge | 27 |
| nouvelles de l'Athus-Meuse | 29 |
| trafic marchandises par wagons complets | 30 |
| modifications à la nomenclature des lignes | 32 |
| Nouvelles de la SNCV | 35 |
| Le GLT | 37 |
| Transports urbains | 39 |
| Questions parlementaires | 42 |
| Encart : voyage sur le noeud de Piéton et à Monceau le 12 décembre 1987 & voyage à l'étranger en 1988 | |

Le GTF asbl présente à tous ses membres et ses amis ses voeux les meilleurs de bonheur, santé et prospérité 1988.

Ce numéro de Trans-Fer est dû à la bienveillante collaboration bénévole de MM. H. Arden, J. Braive, F. Beckers, G. Debra, A. De Preter, J. Ferrière, M. Lambou, J. Laterre, P. Lemja, R. Marganne, A. Steam, G. Stephenson, Ch. Van de Voerde et consorts...

Coordination : H. Arden - R. Marganne

Tirage : 1300 ex.

Toute correspondance relative à Trans-Fer doit être adressée à GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, B-4000 Liège 1.

Des presses de l'imprimerie Polyprint sprl, rue Côte d'Or, 4200 Liège
Imprimé en Belgique

Edit. Resp. R. Marganne, rue Ambiorix 75, Liège.

Message du Conseil d'Administration
du G T F asbl

Suite à différents problèmes qui ont surgi cette année, en particulier de dépenses injustifiées dont le Conseil d'Administration n'avait pas été informé, il apparaît nécessaire d'informer tous les membres de notre Association et les partenaires de celle-ci du mode de gestion qui la régit.

En vertu de nos statuts, publiés aux annexes du Moniteur Belge du 26 juin 1975, et des dispositions légales régissant les associations sans but lucratif, les actes qui engagent l'Association sont signés soit par notre Président, soit par deux administrateurs.

En conséquence, tout acte officiel, toute commande ou toute acceptation d'un paiement quelconque doit respecter cette disposition : toute signature en bas d'un document émanant du GTF asbl est suivie de l'identification et de la fonction du signataire au sein de notre Association.

Nous vous remercions de votre compréhension.

GTF asbl.





A.S.B.L.

ACTIVITES DE NOTRE ASSOCIATION

Des activités peu connues du GTF asbl...

A l'heure des bilans de fin d'année, qu'il nous soit permis d'évoquer des contributions marquantes, mais peu connues de notre Association.

Le Musée des Transports en Commun du Pays de Liège

Le GTF asbl fait partie des membres fondateurs de l'asbl de gestion de ce musée. A ce titre, nos membres actifs assument un tiers des permanences lors des jours d'ouverture, tandis qu'ils réalisent par ailleurs diverses opérations ponctuelles d'aménagement.

Nous prenons en outre de nombreux frais à notre charge. Parmi ceux-ci relevons la publicité pour le Musée dans le dépliant annuel Rétro-rail, la remise en ordre de marche pour des circulations touristiques de l'autobus Mercedes n° 72, l'adaptation de beaux bancs en bois mis à la disposition des visiteurs...

Constatant par ailleurs que la fréquentation du Musée était malgré tout réduite, le GTF asbl a émis l'idée, au cours de l'hiver dernier, d'organiser un week-end d'animation. Il apparaissait en effet indispensable de faire connaître ce Musée au grand public. Après avoir convaincu les différentes parties intéressées, le GTF asbl s'est attelé à la tâche sous la houlette de deux de ses animateurs. Ceux-ci ont effectué l'ensemble des démarches préliminaires et d'étude de faisabilité en vue de rassembler les animations potentielles et de mettre l'organisation sur pied. D'autres membres, et même leurs épouses, ont apporté une collaboration spontanée et efficace. La coordination finale a été reprise par l'asbl de gestion et la STIL sous la houlette de son dynamique Directeur Général.

Ces journées d'animation des 10 et 11 octobre 1987 ont été rendues possibles de la sorte et ont connu le succès pour leur première édition. Plus de 1300 personnes ont visité le Musée au cours de ces deux jours de clôture de la saison.

Seul parmi les Associations d'amateurs membres de l'asbl Musée des Transports en Commun du Pays de Liège, le GTF asbl a pu montrer le dynamisme de ses membres bénévoles.

La démonstration a ainsi été faite que le public pouvait marquer son intérêt à ce Musée pour autant qu'on lui en donne l'opportunité ou qu'on lui rappelle son existence.

Il ne reste à chacune des parties que de faire encore mieux la prochaine fois...

Le Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées (CFV3V asbl)

Lors de la dernière assemblée générale de notre Association, il a été rappelé que le GTF asbl avait en 1985 consenti le prêt d'une importante somme d'argent à ce dynamique réseau touristique. A l'époque, nous avons en effet répondu positivement à un appel pour permettre le sauvetage immédiat de la remise à locomotives de Mariembourg, une des seules de Belgique avec Florennes et St-Vith à avoir été construite sous forme d'une rotonde. Un achat immédiat par le CFV3V était par ailleurs indispensable tandis que sa

5

restauration était entreprise pour assurer la conservation du matériel roulant et pour le coup d'oeil.

En plein accord avec nos statuts, nous avons ainsi contribué au développement des chemins de fer touristiques dont nous sommes heureux de constater d'existence et dont nous admirons le développement, dû à l'efficacité de leur gestion.

Nous sommes certains que ce type de réalisation contribue à la promotion du rail en Belgique, mais aussi à la connaissance, par chaque Belge, de son patrimoine.

Editions des autres associations

Depuis quelques années, grâce à la disponibilité d'un de nos membres actifs, nous avons mis sur pied un service "Distribution" qui procure, par correspondance, à nos membres, des éditions ferroviaires de qualité publiées par d'autres associations ou éditeurs.

Devant l'intérêt de nos membres pour ce service, nous ne manquerons pas de continuer à le développer, grâce au dynamisme de son responsable.

Bien sûr, toutes les autres réalisations du GTF asbl au cours de 1987 mériteraient une description : nos voyages en Belgique et à l'étranger, nos éditions, notre revue Trans-fer, notre participation à diverses manifestations...

Merci à tous ceux de nos membres qui prennent une part dans l'animation de notre Association, et dans ses services indispensables mais parfois fastidieux comme les inventaires, la manutention, la comptabilité, les relations extérieures...

Merci à vous, cher lecteur, de votre sympathie et de votre soutien. Au moment du renouvellement des cotisations, nous espérons encore vous compter, en 1988, au nombre de nos membres et amis. De notre côté, nous continuerons à soutenir le transport par rail : il en a aujourd'hui bien besoin...

GTF asbl

Plaquette historique sur la ligne 150 Tamines - Dinant - Jemelle

A l'occasion du voyage en autorail spécial que nous avons organisé le 19 septembre dernier sur cette ligne, nous avons rédigé et publié, hors commerce, une plaquette d'une trentaine de pages, avec une dizaine de photos et schémas, sur l'histoire de cette ligne. Celle-ci a été offerte aux participants à cette excursion. Il nous en reste quelques exemplaires, que nous mettons à la disposition exclusivement de nos membres qui n'ont pas participé à ce voyage.

Si cette plaquette vous intéresse, versez 110FB envoi compris au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, BP191, 4000 Liège 1, avant le 15 décembre 1987 (en indiquant en communication : "plaquette ligne 150").

c) vous habitez un autre pays :

rédigez un mandat postal international ou envoyez un Eurochèque garanti (à l'exclusion de tout autre chèque) à : GTF asbl c/o M. Jean LATERRE
rue de Marchienne 68
B 6110 MONTIGNY-LE-TILLEUL

Un versement direct de l'étranger sur le compte postal belge (Bruxelles) 000-0896641-70 de GTF asbl est possible si tous les frais financiers sont à charge de l'émetteur (indication à porter sur l'ordre de virement).

2.- vous étiez membre en 1987 mais l'adresse de ce TRANS-FER est inexacte ou vous vous affiliez pour la première fois :

* Ecrivez à GTF asbl c/o M. Jean LATERRE, rue de Marchienne 68 à B - 6110 MONTIGNY-LE-TILLEUL. Demandez une nouvelle fiche d'affiliation. Joignez à votre demande une enveloppe timbrée au tarif lettre (ou en coupon international) rédigée à vos nom et adresse.

* Renvoyez la fiche une fois reçue, complétée, à M. Jean LATERRE et joignez y obligatoirement le montant de votre cotisation en billets de banque, timbres-poste ou chèque bancaire garanti si vous habitez en Belgique ou au Grand-Duché. Pour les autres pays, voir § 1.- c) ci-dessus.

* ATTENTION : fiche d'affiliation et paiement dans la même enveloppe.

3.- si vous renouvez votre cotisation après le 15 janvier 1988 (même si vous tardez en 1988, 1989 et 1990) le taux de cotisation est porté à 450 BEF quel que soit le pays. Cette majoration couvre les frais administratifs causés par votre retard.

Affiliez-vous donc avant le 15 janvier 1988 et veuillez respecter les indications ci-avant. Elles sont conçues pour faciliter la tâche de notre membre bénévole qui accepte de nous rendre le service du secrétariat. Nous vous en remercions.

A propos du contenu des articles publiés dans Trans-Fer

Rappelons que les rédacteurs de Trans-Fer engagent leur seule responsabilité dans les informations ou les opinions qu'ils émettent. Celles-ci n'engagent pas l'Association : notre but est précisément de permettre un vaste débat sur la promotion du transport par rail.

Nous essayons toujours de vérifier les informations que nous publions aux meilleures sources. Mais force est de constater que cette tâche est difficile. Les sources officielles sont rares...

Agenda

6 décembre 1987 : Haine-St-Pierre, rue de la Station 31 de 10 à 15h.

Bourse d'échanges : trains, autos, maquettes, jouets anciens.

Organisation : CFC.

renseignements : chaussée de Mons 125 7160 Haine-St-Pierre.

Tél. 064/66 24 09 22 37 01 22 39 43.

LES EDITIONS DU G.T.F. (saison d'hiver)

De nombreuses éditions du GTF sont en vente dans les magasins suivants :

à BRUXELLES (1040) : DELLICOURT, rue de Namur 49A

à ENGHIEU (1390) : JOCADIS sprl, rue de Bruxelles 53
trains miniatures et production propre de
véhicules belges

à LIEGE (4020) : COPIN, rue Grétry 156
spécialiste du train miniature Marklin

à PARIS (75009) : DEFI, rue Condorcet 50
une solution intéressante pour éviter les frais
d'envoi à l'étranger, qui sont très élevés !

Les livres "Les Tramways au Pays de Liège" et "50 ans de transport voyageurs"
sont en vente dans les librairies :

| | | |
|-----------------------------------|---|---------|
| BELLENS, rue de la Régence | } | à LIEGE |
| GOTHIER, rue Bonne Fortune 3 et 5 | | |
| BERANGER, rue Cathédrale 48 | | |

Quelques suggestions pour les fêtes de fin d'année...

Offrez-vous, offrez, faites-vous offrir par exemple une des éditions
suivantes du GTF asbl : vous pouvez passer commande au compte
240-0380489-59 de GTF asbl-Editions BP 191, 4000 Liège 1. Nos
membres étrangers trouveront la procédure de commande en 3e page
de couverture.

- Les tramways au pays de Liège tome 1 - les trams urbains
Le livre est presque épuisé. Il nous en reste quelques exemplaires
au prix de 2800FB + 190FB envoi en Belgique recommandé soit 2990FB
(étranger : frais de port portés à 290FB)
- les Tramways au pays de Liège tome 2 - tramways vicinaux de la
province de Liège
prix : 2700FB + 220FB envoi en Belgique recommandé soit 2920FB
(étranger : frais de port portés à 290FB)
- 50 ans de transport voyageurs à la SNCB
Cet ouvrage en deux volumes est enfin sorti de presse. Le tome 1
est disponible en version française ou néerlandaise (à spécifier
à la commande), le tome 2 est bilingue. Plus de 800 pages de
texte, schémas, photos sur l'histoire de tout le matériel voyageurs
métallique de la SNCB
prix : envoi en Belgique : 2750FB + 210F d'envoi soit 2960FB (*)
envoi à l'étranger : 2750FB + 510FB envoi recommandé soit 3260FB.

(*) envoi recommandé possible : supplément de 150FB

AUX SOUSCRIPTEURS : l'ARBAC est en train d'expédier la version
française du tome 1 à tous les souscripteurs. Merci de
votre patience, enfin récompensée.

- Colis cadeau de 56 cartes-vues GTF asbl en noir et blanc et couleurs
Idéal pour présenter vos vœux.

prix par colis : 600FB frais de port compris (étranger : 690FB)

GTF asbl-Distribution

Les articles ci-après sont disponibles après versement préalable de la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF asbl - Distribution, 4000 Liège. Nos membres étrangers se réfèrent à la procédure indiquée en 3e page de couverture.

Aux éditions Ediblanchart

Veillez commander ces articles avant le 20/12/87. Livraison en janvier.

VAPEUR - Volume II Delie : une nouvelle série de 210 photos noir et blanc au format 18 X 24 cm de locomotives à vapeur, dont les "voitures à vapeur système Belpaire", la type 10 avec cabine spéciale pour l'observation de la voie, la très rare locomotive-tender type 13, la renommée type 1 dans son état d'origine, des type 5 en double traction sur la ligne du Luxembourg, les machines type 6, 7, 8, 9 et 10 pour trains rapides, des type 36 remorquant de lourds convois de marchandises, la gigantesque locomotive "Franco", les locomotives françaises prêtées à la Belgique durant le Seconde Guerre mondiale, l'unique 25.021 et la type 27 avec tender à condensation, tout comme d'autres documents de grand intérêt, notamment une type 49 tirant une rame de voitures hétérogènes

Prix : 1180FB le volume + 50FB (envoi en Belgique) soit 1230FB
envoi à l'étranger : les frais de port sont portés à 110FB.

Train de plaisir. Bruxelles-Mons : Un ouvrage de 92 pages avec 16 illustrations écrit par le journaliste Jean-Marie Romiée, qui nous propose la découverte -souvent insolite- des mille et un aspects des communes jalonnant le parcours de cette ligne ferroviaire, et intéresse à la fois les navetteurs, les touristes et les amateurs d'histoire (s).

Prix : 300FB le volume + 40FB (envoi en Belgique) soit 340FB
envoi à l'étranger : les frais de port sont portés à 60FB

calendrier Loco 88 (42 X 30 cm)

| | | |
|-----------------------|-----------|---|
| A. <u>12 photos</u> : | JANVIER | Locomotives électriques BB série 28 SNCB (*) |
| | FEVRIER | Autorail Z 152 & remorque des CFL |
| | MARS | Locomotive vapeur type 12 SNCB à Mons |
| | AVRIL | Locomotive vapeur type 1 SNCB à Varsenare |
| | MAI | Locomotive électrique BB type 101 SNCB (*) |
| | JUIN | Locomotives Belpaire type 29 SNCB en 1908 |
| | JUILLET | Autorail type 651 SNCB en 1934. |
| | AOUT | Locomotive vapeur type 97 SNCB à Liège. |
| | SEPTEMBRE | Locomotive diesel-électrique série 1600 CFL (*) |
| | OCTOBRE | Locomotive vapeur type 16 SNCB à Mariemont |
| | NOVEMBRE | Locomotives vapeur types 29 et 40 à Bruxelles |
| | DECEMBRE | Locomotive diesel-électrique série 59 Enghien (*) |

Les 4 vues marquées d'un (*) sont en couleurs.

B. Légendes techniques : dans les 4 langues (FR, NL, D, GB)

Prix : 360FB le calendrier + 50FB (envoi en Belgique) soit 410FB
envoi à l'étranger : les frais de port sont portés à 100FB

CONNAISSANCE DU RAIL n° 81 - septembre 1987

Editions de l'ORMET (France) - revue mensuelle au format din A4. Nombreuses photos, couverture en couleurs, 36 pages.

Parmi les articles de cette livraison : "Les tramways du bord de mer en Belgique" un condensé intéressant malgré quelques inexactitudes de l'histoire de la ligne vicinale du littoral.

Prix (envoi en Belgique seulement) : 210FB + 25FB (port) soit 235FB

| |
|----------------------------|
| GTF - Distribution (suite) |
|----------------------------|

RAPPEL : Réliquat en quantité limitée

- * Plaque historique "Le tramway historique Lobbes-Thuin" par Olivier GEERINCK, éditions du CABRI. Format A5; + 30 pages; 15 photos couleurs; 12 noir-et-blanc; Deux plans. Historique de la SNCV et de l'ASVI, description de la ligne Lobbes-Thuin, description et liste du matériel moteur ASVI et SNCV mis à disposition.

Prix port compris : 310 FB. (Etranger : 340 FB.)

- * 8 cartes postales couleurs - Editions GEDA

STIC - trams 200 et 400 à Montignies S/S.

STIL - tram place Delcourt à Liège.

STIV - motrice 38 entre Verviers et Ensival.

STIB - PCC 7028 à Bruxelles

MIVG - motrice 322 à Melle ligne 20.

MIVA - PCC 2136 rouge et crème à Hoboken.

SNCB - TA 4615 à Cuesmes ligne 98.

SNCB - TA 553.29 restauré.

Prix : 160 FB. la série port compris. (Etranger : 190 FB.)

| |
|--------------------------|
| Nos membres publient.... |
|--------------------------|

Les articles ci-après sont à commander uniquement à l'éditeur indiqué. GTF-Distribution n'en assure pas la diffusion.

- LA LIGNE DE CHEMIN DE FER 126 : CINEY-STATTE. HISTOIRE ET DOCUMENTS

par Jean-Pierre HAMBLENNE aux Editions Altaïr, BP 1446 à B 1420 BRAINE L'ALLEUD
 Un volume de 332 pages au format din A5 imprimé en offset légère. 52 photos de qualité valable compte tenu du procédé d'impression et du type de papier.
 Nombreux schémas et tableaux. L'originalité de ce travail est que l'auteur publie, en plus de l'histoire de la ligne, tous les documents qui ont trait à celle-ci : conventions entre l'Etat et les concessionnaires, cahiers des charges, articles de la presse locale, pamphlets relatifs au tracé de la ligne, extraits des indicateurs ... Ainsi, à travers l'histoire de la petite ligne condruzienne, le lecteur pourra se faire une idée des conditions dans lesquelles ont été construites nos lignes concédées. Ajoutons que l'ouvrage contient également de curieux documents concernant une éventuelle réouverture de lignes secondaires à la SNCB.
 Envoi contre 475 BEF, port compris, au CCP 000-0560212-37 de Jean-Pierre HAMBLENNE - B.P. 1446 à 1420 BRAINE L'ALLEUD. Envoi hors Belgique : ajouter 60BEF

- Les photos de locos et autorails à VAPEUR : où les trouver?
 L'INVENTAIRE des photos de locomotives et autorails à vapeur de la S.N.C.B. réalisé par Jean René LEJEUNE répond à cette question.

Les locomotives et autorails y sont classés par type, numéro, date de la prise de vue et publication, chaque fois que cela est possible.

L'INVENTAIRE porte sur 95 publications dont 7 collections de périodiques (y compris Le Rail et Rail et Traction).
 Format A4, 32 pages. Couverture illustrée par une photo inédite... d'une locomotive à vapeur.

Envoi franco contre versement de la somme de 150FB au compte n° 001-0434837-62 de Jean René LEJEUNE, rue de l'Arbre-Sainte-Barbe, 366, B-4420 LIEGE (Rocourt).

Au plus tard le 20 novembre 1987.

○ Les automotrices "BENELUX"

Le sort des quatre automotrices Benelux appartenant en propre à la SNCB est désormais scellé : les AM 901 et 902 ont été rapatriées de Roosendaal à l'AC Malines le mardi 22 septembre; tandis que la 901 y sera démolie, la 902 a été transférée quelques jours plus tard à Louvain, afin de figurer dans les collections du futur musée; quant aux 903 et 904, elles sont louées depuis fin mai aux NS, qui les utilisent en service intérieur, pour compenser le retard dans la fourniture des nouvelles automotrices.

Cette location aura cours au moins jusqu'en février 88, et pourra être prolongée en cas de nécessité.

Par après, ces deux AM seront probablement ferraiillées à leur tour : l'idée de les transformer en automotrices postales - dont nous nous étions fait l'écho dans Trans-fer n° 50 p. 12 - ayant été abandonnée entretemps.

○ Les "12" à Paris

Suite aux essais de la 1210 entre Aulnoye et Saint-Quentin en mars dernier, la même locomotive a assuré la traction d'un aller-retour pour la première fois entre Bruxelles-Midi et Paris-Nord, aux trains réguliers INT 282 et 285 du 4 septembre, mais toujours à titre d'essai.

Il s'agissait donc bien de la première venue d'une "12" dans la capitale française.

Le 2 octobre, la même opération fut réitérée, cette fois avec la 1212.

La SNCF a depuis lors signé l'agrément de cette série d'engins sur la ligne Quévy Frontière - Paris-Nord.

Rappelons néanmoins que pareille affectation ne pourra être qu'inopinée, en cas de pénurie d'autres séries d'engins polycourants, par exemple.

○ Les "15"

Evincées du trafic international entre la Hollande et la Belgique à partir du 1er janvier 88 (voir Trans-fer n° 50 p. 13), une nouvelle affectation sera attribuée pour cette date à cette série d'engins : la remorque de trains IC et P lourds entre Welkenraedt et Bruxelles-Midi / Ostende !

Journellement, deux exemplaires de cette série assureront les services suivants, en remplacement des "série 27":

- 1 - 3402 Welkenraedt (6.44) - Bru Midi (8.32) / 4402 Bru-Midi (17.03) - W'raedt (18.56)
- 2 - 529 W - Ostende / 508 - W'raedt / 538 - Ostende / 519 - W'raedt.

Les 3e et 4e services resteront inchangés par rapport à la situation actuelle, soit :

- 3 - : après RESERVE à Bru Midi : 84 Midi - Paris Nd / 43 - Liège G;
- 4 - : après 243 à Liège / 330 - Paris Nd / 287 - Bru Midi.

Remarquons que le service 1 ne sera assuré ni samedis ni dimanches, puisqu'il s'agit de trains P (navetteurs); d'autre part, les 2 locomotives "27" ainsi libérées seront réutilisées en trafic marchandises.

○ Les "25-5"

Suite à la décision des NS de ne plus autoriser les locomotives série 15 sur leur réseau à partir de janvier 88, les deux services qui leur sont actuellement dévolus sur réseau NS seront repris à cette date par les 25-5, qui renoueront à cette occasion avec leur passé de "bitension". En voici la description :

- 1 - 282 Amsterdam - Bru Midi / 281 Midi - A'dam / 286 A - Mi / 87 Mi - A ;
- 2 - 82 A'dam - Midi / 287 Midi - A'dam.

En pratique, seules quatre des huit locomotives de cette série (les 2551 à 2554) seront autorisées à circuler sur réseau NS, l'équipement de sécurité ATB propre au réseau hollandais n'étant pas maintenu en état sur les quatre autres, qui resteront ainsi cantonnées aux "marchandises".

Pour la petite histoire, signalons que cette modification de roulement signera la fin de la traction originale de l'INT 287, qui était théoriquement prévu depuis septembre 86 de bout en bout entre Paris-Nord et Amsterdam avec la même locomotive (une série 15). En pratique, il y avait néanmoins souvent "échange - machine" à Bruxelles-midi, où la "15" venant de France se faisait remplacer par ... une autre "15"(!) qui continuait vers la Hollande.

La raison en était très simple : en permanence, un à deux exemplaires de cette série de cinq engins étaient (et sont toujours) inaptes à circuler sur le réseau SNCF, par avaries diverses dans l'équipement propre au courant alternatif (principalement, les redresseurs).

Plutôt que de les immobiliser en atelier, ces locomotives étaient maintenues en service, mais en fonction "bicourante" uniquement (3 kV - 1,5 kV) vers la Hollande, d'où la raison de ces échanges fréquents entre engins de la même série.

○ Les "18" CC quadricourant

Depuis le 6 octobre, un nouveau train de wagons porte-autos vides du type GEFCD (ou STVA) est remorqué quotidiennement (sauf les dimanches et lundis) de Quévy à Schaerbeek-Formation par une locomotive de la série 18, qui revenait auparavant à vide d'Aulnoye à Bruxelles-Midi, après avoir assuré l'INT 288 depuis Bruxelles.

Une dérogation à l'interdiction générale de toute traction d'un train de marchandises par une locomotive polycourante a été édictée à cette occasion, moyennant deux conditions : la limitation de la longueur de la rame à remorquer à 500 m (celle-ci étant freinée au régime "P" des trains de voyageurs) et sa charge maximale a été fixée à 550 tonnes, soit nettement moins que certains internationaux remorqués sur cet-axe en haute saison, qui atteignent (et dépassent) parfois les 750 t ...

○ La saga des "28"

Cette petite série des trois prototypes ex-type 120 de 1949 fait parler d'elle ces derniers temps.

La première d'entre-elles (la 2801) était affectée à la mise à quai des rames voyageurs entre les faisceaux de garage et la gare d'Ostende.

Par suite d'un remaniement dans les roulements, ces transferts sont assurés désormais par les locomotives de remorque elles-mêmes, rendant la 2801 superflue dans les installations ostendaises.

C'est ainsi que le 27 septembre, celle-ci est apparue à Bruxelles-Midi, où elle épaula désormais la 2802, qui est investie depuis mai 83 des transferts des rames internationales climatisées entre les voies à quai et les faisceaux de garage, dont Forest-voitures.

A ce propos, signalons la métamorphose courant octobre de cette 2802, qui a été ré-équipée de ses pantographes ACEC d'origine en lieu et place des Faiveley, tout comme la 2803 (voir Trans-fer n° 50 p 14).

Cette opération touchera également la 2801 dans un futur proche.

○ Les 60

- La 6002 a été radiée des écritures le 1er septembre, pour avarie grave au moteur diésel. Il s'agit de la première locomotive de la série des prototypes (6001 à 6006) à être ainsi mise hors-service.

- La 6010 de St-Ghislain, bien qu'officiellement radiée en août 1986, roule toujours ! Elle a depuis lors été cédée officieusement au service ES du groupe de Mons, qui l'utilise à la traction de trains de service pour l'entretien des caténaires. Cette tâche devrait être reprise dans l'avenir par les autorails ES série 400 (ex-43).
- la 6052 - engin V depuis le 1.12.86 - est tombée gravement en panne l'été dernier à Bertrix sur un chantier de renouvellement de la voie, et a été remplacée au pied levé par la 6012 de St-Ghislain, cédée à son tour au service de la voie en date du 1.9.87.

Il ne s'agit en réalité que d'un échange, puisque la 6052 avariée a été réintégrée dans les effectifs des engins de traction "M", sous forme d'un garage en parc (pendant la durée de la réparation).

Signalons à cette occasion la mauvaise tenue générale de ces six engins de la série 60 cédées à la Voie, qui occasionnent régulièrement de sérieuses perturbations sur les chantiers où ils sont occupés, par d'incessantes avaries, principalement causées par le manque d'entretien, vu l'éloignement des ateliers !

Depuis l'avarie subie par la 6052, il s'avérerait même que les deux autres locomotives "ex- St. Ghislain" (6042 et 89) aient été littéralement boycottées par le service de la Voie lui-même, qui leur préfère ouvertement des locomotives de manoeuvre, comme par le passé...

Tout laisse à penser que cette expérience de cession d'engins au service V fera prochainement long feu.

① Bientôt des automotrices triples ?

On en parle, surtout depuis qu'il a été démontré qu'elles seraient moins chères à l'usage sur les services IC - IR que les AM doubles actuelles...

La solution envisagée consisterait à intercaler une voiture intermédiaire entre chaque automotrice Break existante (soit 140), afin de limiter les frais d'achat de matériel neuf.

Les performances de celles-ci ne s'en verraient pas gravement affectées, les accélérations brillantes dont elles sont capables étant de toutes façons disproportionnées pour les services IC auxquels on les emploie, paradoxe qui fut relevé dès leur sortie des chaînes de montage en 1982...

Mais cette opération induirait deux avantages immédiats :

- 1° la réduction du nombre de trains composés de deux automotrices "par obligation", parce qu'une AM unique offre une capacité trop réduite (par ex. sur Herstal - Tournai, ou Bruxelles - Arlon à certaines heures);
- 2° la diminution de la fraude actuellement encouragée par l'absence d'intercirculation entre deux automotrices Break, ce qui rend tout contrôle systématique impossible, ou hors de prix (présence d'un chef-garde par automotrice, sur les rames composées de six automotrices accouplées, par ex!)

Les AM triples marocaines auront-elles finalement fait école ? L'avenir le dira.

| |
|---|
| STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR Période de juin à octobre 1987 |
|---|

1/ SORTIES de GRANDE REVISION

- De l'AC Malines (HLE + AM + AR)

| | | |
|-------------------|--------------------|-------------------|
| 821 - FSRE - 5.6 | 712 - FSRE - 8.7 | 649 - LK - 11.8 |
| 709 - FSRE - 12.6 | 617 - GT - 10.7 | 2349 - FEO - 13.8 |
| 2365 - NK - 15.6 | 621 - GT - 15.7 | 814 - FSRE - 28.8 |
| 813 - FSRE - 25.6 | 2555 - FBMZ - 23.7 | 2371 - NK - 9.9 |
| 1608 - FBMZ - 8.7 | 805 - FSRE - 7.8 | |

- De l'AC Salzinnes (HLE + HLD + HLR)

| | | |
|-------------------|--------------------|-------------------|
| 8020 - FKR - 10.6 | 6247 - FKR - 16.7 | 8216 - NK - 14.9 |
| 5157 - FHS - 12.6 | 6285 - FGH - 4.8 | 5114 - FSR - 23.9 |
| 2613 - MKM - 17.6 | 2606 - MKM - 13.8 | 8061 - FSR - 23.9 |
| 8226 - NK - 18.6 | 8515 - FNDM - 20.8 | 5201 - FEO - 25.9 |
| 9210 - Infra- 2.7 | 5149 - LNC - 21.8 | 6241 - FGH - 30.9 |
| 8444 - LK - 13.7 | 7382 - NK - 4.9 | |

2/ RADIATIONS

HLD 5188 - Hasselt (1963) - tamponnement le 1.7.86 à Bassenge.

PV n° 188 de l'AC Salzinnes du 26.6.87 - Approbation par le Dir. M : 15.7
Hors-écritures : 1.8.87

HLD 6002 - Saint-Ghislain (1960) - avarie importante au moteur diesel.

PV n° 189 de l'AC Salzinnes du 3.7.87 - Approuvé le 29.7
Hors-écritures : 1.9.87

HLR 8013 ('61)

8022 ('60)

- Schaerbeek - suite vente à la firme italienne GLEIS MAC.
PV 190 et 191 de l'AC Salzinnes du 14.7.87 - Approb. Dir M : 30.7

3/ MUTATIONS

5108 de Monceau mutée à Merelbeke au 6.6.87 (rappel)

8045 de Merelbeke " " Schaerbeek au 1.9.87

4/ MISES en SERVICE

- au 1.7.87 : 1212 - 2140 - 2141 - 2142 - 2143

- au 1.8.87 : 2144 - 2145

- au 1.9.87 : --

- au 1.10.87 : 2146 - 2147 - 2148

5/ CESSION

6012 de Saint-Ghislain cédée au service de la Voie au 1.9.87, en remplacement de la 6052, cédée au 1.12.86 et avariée.

A cette occasion, la 6052 a réintégré les effectifs M, et a été mise en parc en attente de réparation.

6/ REPARTITION de l' ENTRETIEN ELECTRIQUE (Situation au 1.10.87)

| Atelier d'entretien | Type (AM) Série (HLE) | Nombre | N° | Série - roulement | km/mois par engin (moyenne) |
|------------------------------------|--------------------------|--------|-------------|----------------------|-----------------------------------|
| SCHAERBEEK electrique (ATSE) | 63 | 14 | 230 - 243 | W | 3 928 |
| | 73 | 21 | 701 - 706 | Y | 7 937 |
| | 74 | | 707 - 721 | | |
| | QUAD | 44 | 801 - 844 | A | 13 636 |
| | PROTO | 1 | 050 | Q | -- |
| | SABENA | 6 | 595 - 600 | S | 7 292 |
| SCHAERBEEK Diesel (ATD) | 50 | 37 | 010 - 011 | Q | 7 770 |
| | | | 013 - 020 | | |
| | | | 022 - 027 | | |
| | | | 029 - 034 | | |
| | 53 | | 035 - 049 | | |
| | POST | 8 | 001 - 008 | P | 9 271 |
| BRUXELLES-MIDI ATE | 11 | 12 | 1181 - 1192 | | 21 430 |
| | 12 | 12 | 1201 - 1212 | | 14 597 |
| | 15 | 5 | 1501 - 1505 | | 11 666 |
| | 16 | 8 | 1601 - 1608 | | 16 666 |
| | 25 | 14 | 2501 - 2514 | | 6 428 |
| | 25-5 | 8 | 2551 - 2558 | | 7 000 |
| | 28 | 3 | 2801 - 2803 | | ? |
| SAINT-GHISLAIN ATD | 22 | 25 | 2201 - 2225 | | 6 666 |
| COURTRAI ATD | 63 | 27 | 244 - 270 | N | 6 897 |
| | 66 | 2 | 637 - 638 | | |
| | 66 | 2 | 639 - 640 | I | 13 666 |
| | 70 JH | 23 | 641 - 655 | | |
| | | | 657 - 664 | | |
| OSTENDE ATE | 80 | 1 | 311 | B | 19 182 |
| | 82 | 15 | 356 - 370 | | |
| | 83 | 37 | 371 - 407 | | |
| | 83 | 33 | 408 - 440 | F | 10 858 |
| | 27 | 20 | 2701 - 2720 | | 10 542 |
| MERELBEKE ATD | 62 | 55 | 153 - 207 | M | 8 182 |
| | 21 | 48 | 2101 - 2148 | | 15 000 |
| | 22 | 25 | 2226 - 2250 | | 7 467 |
| HAINE-St-PIERRE ATD | 66 | 36 | 601 - 636 | K | 10 000 |
| | 55 | 20 | 518 - 525 | U | 7 500 |
| | | | 527 - 532 | | |
| | | | 534 - 539 | | |

| Atelier d'entretien | Type (AM) Série (HLE) | Nombre | N° | Série - roulement | km/ mois par engin (moyenne) | | | |
|---------------------|--------------------------|--------|-------------------------------------|----------------------|------------------------------------|------------------|-------|-------|
| HASSELT ATD | 54 | 9 | 051 - 054 056 - 060 | Z | 5 463 | | | |
| | 62 63 | 22 | 208 - 210 211 - 229 | | | L | 8 523 | |
| | 74 78 79 | 61 | 722 - 730 731 - 756 757 - 782 | G | 10 246 | | | |
| | RONET ATSE | 54 | 62 | | | 088 090 - 150 | T | 8 735 |
| | | 20 | 25 | | | 2001 - 2025 | | |
| | 23 | 63 | 2301 - 2363 | 9 259 | | | | |
| KINKEMPOIS ATD | 54 | 28 | 055 061 - 087 | R | 8 333 | | | |
| | 70 TH 73 | 36 | 665 - 676 677 - 700 | H | 10 879 | | | |
| | 82 | 18 | 338 - 355 | D | 16 204 | | | |
| | 18 | 6 | 1801 - 1806 | | 16 666 | | | |
| STOCKEM ATD | 55 | 15 | 502 - 506 508 - 517 | V | 8 277 | | | |
| | 80 | 36 | 301 - 310 312 - 337 | C | 16 435 | | | |
| | 26 | 35 | 2601 - 2635 | | 7 619 | | | |

Mac' Machine - 10/87

Variantes dans les livrées du matériel moteur

Les trois derniers autorails 4507, 4505 et 4501 sortis de l'AC Malines après grande révision n'arborent plus le bandeau blanc et noir de séparation entre les teintes jaune et rouge traditionnelles sur ce matériel.

Les dernières locomotives électriques série 23 (2363, 2355, 2328, 2361) sorties de révision de l'AC Malines ont reçu des chiffres d'immatriculation plus grands sur les faces frontales et latérales : ils ont un graphisme semblable à celui des 2376, 2380 et 2355 au temps des livrées prototypes jaunes avec bandes vertes...

Des goûts et des couleurs...

C. Dosogne

INCIDENTS - ACCIDENTS
Période de juillet à septembre 87

Tamponnement d'un camion à Hennuyères - L. 96 - vendredi 17 juillet à 21 h 08.

L'IR 2218 Binche - Schaerbeek (AM 603 - 619) heurte à pleine vitesse un camion qui, après un dérapage, venait de basculer dans les voies principales.

Le bogie avant de l'AM 603 déraile d'un essieu. Le conducteur du camion est tué et deux voyageurs légèrement blessés.

Les deux VP sont obstruées. Vers 22 h 40, une voie est libérée. La seconde voie le sera le lendemain vers 8 h.

Déraillement d'un train de service à Gavere - L. 86 - Jeudi 30 juillet à 4 h.

La locomotive 6306 remorquant 14 wagons d'un train de travaux (Z 99335) déraile des quatre essieux, obstruant la voie unique, ainsi que la voie d'évitement en gare.

Le service des trains est intégralement remplacé par des autobus SNCV jusqu'à 16 h 34, moment où la locomotive est remise sur rails.

Tamponnement de deux trains marchandises à Remersdael - L.24 - Mer. 5 août à 17 h 46.

Le E 49099 Ronet - Montzen (42 wagons - 830 T - HLE 2361) arrêté devant un signal est tamponné à l'arrière par le Z 47093 Anvers - Nord - Aachen West (13 wagons - 630 T - HLD 5169 d'Anvers - Dam) qui suivait en marche à vue.

La 5169 et les cinq derniers wagons du 49099 déraillent. Un de ces wagons est projeté dans le gabarit de la voie adjacente, alors que survient le Z 47238 Montzen - Gouvy (36 wagons - 1797 T - HLD 1810 des CFL).

Malgré un freinage d'urgence, le train ne peut s'arrêter devant l'obstacle et la locomotive est endommagée.

Il n'y a pas de blessés. Les deux voies sont obstruées et la caténaire repose sur le train déraillé.

L'arrivée du train de relevage de Kinkempois sur les lieux sera contrariée par la détresse d'un convoi de marchandises détourné via la ligne 39 entre Montzen et Welkenraedt, suite à l'obstruction des VP de la ligne 24.

A 1 h 58, une voie est rétablie. Situation normale le 8 vers 20 h.

Incendie de locomotive à Waterloo - L. 124 - Mercredi 19 août.

A 16 h 03, le Z 22740 Anvers Lillo - Piéton (39 wagons de charbon - 1449 T - HLD 5903 - 5905 d'Anvers - Dam) est immobilisé à l'entrée de Rhode - St - Genèse pour un début d'incendie à la 5903.

Après extinction par le conducteur, le train poursuit sa route jusqu'à Waterloo, où la 5903 brûle à nouveau.

Cette fois, l'incendie nécessitera l'appel aux pompiers et l'interruption de toute circulation sur les deux voies jusqu'à 18 h 35.

Les trains IC et IR entre Bruxelles - Midi et Luttre seront détournés via Braine - le - Comte et Manage dans les deux sens, tandis que des autobus établiront un service - navette entre Bruxelles - Midi et Nivelles.

Importantes perturbations du trafic ferroviaire à Liège - G Jeudi 3 septembre.

A 15 h 30, le service 900 prévient la SNCB qu'un dragueur à l'oeuvre sur la Meuse a ramené une bombe vestige de guerre à la surface sous le viaduc du Val Benoît, et demande la suspension immédiate de tout trafic ferroviaire.

Un scénario identique à celui du 22 juin (dernière alerte du même genre) est alors mis en place : détournement du trafic entre Liège- G et Angleur via Flémalle- Haute (avec rebroussement), ou entre Voroux et Angleur, via Kinkempois.

Après intervention de l'équipe de démineurs de l'armée, la situation normale est rétablie à 17 h 42.

Rebelote le jeudi 17. à 13 h 28, avec les mêmes acteurs, à savoir le dragueur, la bombe, et les services de déminage, qui termineront cette fois à 15 h 34...

Collision lors de manoeuvres à Mol - L. 15 - lundi 14 septembre à 6 h 45.

La voie 3 côté Anvers étant occupée par la rame RZ 3328 accouplées à la 6326, ordre est donné à la 6260 (LZRZ 6755) d'aller chercher sa rame qui se trouve voie 4, par une évolution de la voie 3 vers 4 côté Neerpelt.

Par suite d'un malentendu, le conducteur met sa locomotive en marche vers Anvers, et bute violemment contre la RZ 3328 à l'arrêt.

Les deux engins sont avariés et le conducteur blessé.

Un bus SNCV assurera le 3328 en remplacement.

Collision d'un train spécial à un P.N. à Hamont - L. 19 - Samedi 19 septembre.

A 8 h 31, le Z 18299 Mol - Dusseldorf, composé de 10 voitures AK RIC remorquées par la diésel 5182 d'Hasselt tamponne une voiture automobile à un P.N. entre Neerpelt et Budel.

Il n'y a pas de blessés.

Ce train, affrété par la firme EMGO de Lommel, fut remorqué à l'aller comme au retour par la 5182 jusqu'à Roermond (NL), où un engin diésel de la DB prit le relais.

Déraillement d'un autorail ES à Zwijndrecht - L. 59 - Jeudi 24 septembre.

Vers 13 h 23, l'autorail ES 103 avarié et remorqué par la 5916 d'Anvers- Dam déraile et s'arrête à quai à Beveren, soit \pm 4 km plus loin, provoquant de nombreuses avaries à la voie parcourue. La voie adjacente est restée libre.

Il s'agissait du parcours de service Z 92742 Anvers- Est - Meralbeke, destiné à rapatrier l'autorail avarié pour réparation.

La cause du déraillement semble être une rupture d'essieu de l'autorail.

Le relevage est terminé vers 19 h 50.

Gazette News 10/87

Courrier des lecteurs

Un de nos membres arlonnais s'est ému de deux lignes que nous avons publiées en page 4 de notre n° 53, concernant la façon dont est présentée le travail effectué par le personnel d'accompagnement des trains de la SNCB. Il insiste sur le fait que, si certains membres du personnel de la SNCB manifestent de l'indifférence dans leur service, ce comportement ne peut être généralisé...

Notre rédacteur ne voulait en rien présenter de manière négative la fonction du chef de train à la SNCB. Notre but est d'assurer la promotion du chemin de fer, et d'apporter notre modeste pierre au large débat actuellement ouvert sur la survie de notre chemin de fer.

| |
|---|
| Le nouveau plan de restructuration de la SNCB applicable en 1988 |
|---|

Début octobre dernier, les dirigeants de la SNCB ont fait connaître les grands axes du plan de "sauvetage" qu'ils comptent appliquer à la SNCB en 1988. Au niveau de l'emploi, la médication sera extrêmement douloureuse : on supprimerait 12.000 emplois, 8.000 par départs naturels, 4.000 "forcés" ou "encouragés". Au niveau des tarifs, le billet de train devrait augmenter de 4 % environ en 1988 : la SNCB a souligné à cette occasion que les tarifs étaient bas (? - NDLR) et qu'ils n'avaient pas été adaptés depuis 3 ans ; dans un contexte de réduction généralisée du pouvoir d'achat des ménages et de baisse continue du prix des produits pétroliers, on peut se demander comment les usagers du chemin de fer accueilleront cette nouvelle augmentation..

Le réseau sera à nouveau amputé d'une série de lignes et points d'arrêts qualifiés de "à faible densité" par la SNCB. Début octobre, les lignes suivantes avaient déjà fait l'objet d'une décision de fermeture au trafic des voyageurs : il s'agit des liaisons Dinant - Givet, Enghien - Braine-le-Comte et Athus - Arlon. Un doute subsistait encore pour les lignes Renaix-Leuze et Libramont-Bastogne, sérieusement menacées de fermeture, elles aussi. Les liaisons Mol - Hasselt, Bertrix - Virton et Tongres - Liers seraient probablement maintenues. Les lignes de banlieue de l'étoile de Bruxelles Malines - Vilvorde - Etterbeek et Hal - Bruxelles Schuman resteront ouvertes.

Huit points d'arrêt où le nombre de voyageurs par jour ouvrable est inférieur à vingt sont condamnés : Bovigny et Grand-Halleux sur la ligne 42 entre Trois-Ponts et Gouvy, Autelbas, Barnich, Weyler et Sterpenich sur la ligne 162, Vichenet - Bossière sur la ligne 144 Gembloux-Jemeppe s/S et Overboelare sur la ligne 90 près de Grammont.

Relevons par contre quelques points positifs. Les services IC Anvers - Hasselt, actuellement assurés une fois toutes les deux heures, seraient désormais cadencés à l'heure. Des trains dits "de théâtre" circuleraient en extrême soirée sur l'étoile de Bruxelles mais aussi entre Liège et Charleroi et entre Ostende et Anvers. Enfin, onze points d'arrêt seront à nouveau ouverts : Aigremont, Genly, Hemiksem, Hoboken, Hoboken-Polder, Méry, Niel, Sleidinge, Waarschot, Wondelgem et Coe.

Les dirigeants de la SNCB formaient par ailleurs les plus grands espoirs sur le TGV, une occasion rêvée de renforcer la position du chemin de fer sur le marché des transports. Pour eux, la mise en service de ce train en Belgique pourrait représenter un apport de 10 millions de voyageurs supplémentaires.

Telle était la situation à la SNCB au début du mois d'octobre. Néanmoins, plusieurs inconnues n'étaient à l'évidence pas encore levées à l'époque. A suivre...

(d'après La libre Belgique
du 6 octobre 1987)

La restructuration de la SNCB : un coup d'épée dans l'eau !

On ne voit guère d'améliorations pointer à l'horizon. Certains hauts fonctionnaires semblent être principalement préoccupés par des problèmes de dénominations, d'en-têtes de circulaires, de formules de signatures, d'abréviations (qui bien sûr ne correspondent plus aux habitudes anciennes avec tous les problèmes de factage qui en découlent) plutôt que par la survie des chemins de fer. Les titulaires des nouvelles fonctions créées avouent être dépourvus de pouvoir ...

Au milieu de tout cela, la division Marketing et Ventes essaie de lancer de nouvelles formules mais s'y prend si mal que l'information est lancée dans le public avant que le personnel concerné ne soit avéti des modalités d'application.

Les circulaires arrivent régulièrement après la date d'application ou nécessitant plusieurs rectificatifs tellement elles sont mal rédigées !

P. Lemja
30/07/87

Transformation de voitures .

Après avoir transformé des voitures I 4 première classe de 1966/67 en voiture de deuxième classe "Railtour - Budget", la SNCB poursuit la chaîne de transformation pour obtenir des voitures de deuxième classe d'usage général.

Ces voitures à 9 compartiments sont peintes en livrée C I (Orange à bande blanche). Il s'agit de la quatrième livrée pour ce type de voitures.

En version première classe, on trouve :

- vert wagon classique ;
- bleu à bandes jaunes des rames Benelux.

En version deuxième classe, on trouve :

- vert clair avec bande arc-en-ciel (Railtour);
- orange à bande blanche.

Les deuxième et troisième livrées citées sont à notre avis les mieux réussies mais des goûts et des couleurs ...

● A nos membres amateurs de trolleybus liégeois

Des Anciens des trolleybus sont en train d'élaborer un travail sur l'ancien dépôt de Henne des Transports Intercommunaux Liégeois. Ce dépôt fut un des hauts-lieux du trolleybus liégeois, au temps de son essor.

Nous ne manquerons pas de prévenir nos lecteurs de la sortie de presse de cette plaquette.

| |
|--|
| Le TGV en Belgique : une décision est enfin prise... |
|--|

Lors de sa réunion du 9 octobre dernier, le conseil des Ministres de Belgique a décidé, au niveau du principe, de l'implantation du train à grande vitesse en Belgique : il s'agit pour notre pays de s'inscrire dans un vaste projet de TGV nord-européen reliant la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne Fédérale, sans oublier le Royaume Uni.

Nous aurons certes l'occasion de revenir amplement sur le sujet. Limitons-nous dans cet article à évoquer les divers itinéraires que les spécialistes proposent pour le passage de cette ligne à grande vitesse en Belgique.

* Frontière française - Lembeek

Il paraît aujourd'hui acquis en France que le TGV desservirait Lille où se trouverait la bifurcation vers Londres ou Bruxelles. Celui-ci serait donc "remis" à la frontière belge aux environs de Tournai. De là à Lembeek, deux itinéraires sont proposés :

- l'un serait une ligne en site propre intégral, passant au sud de Tournai et d'Enghien (11,5 milliards de FB)
- l'autre serait aussi une ligne en site propre, jumelée autant que possible avec l'autoroute A8 (12,5 milliards, vu que le rayon des courbes du chemin de fer et de l'autoroute est différent).

* Lembeek - Bruxelles

On utiliserait la ligne 96 actuelle en augmentant sa capacité (coût : 3,5 milliards). La traversée de Halle pourrait se faire en tunnel (1 milliard).

* Bruxelles - Liège

Deux possibilités sont envisagées, selon que le TGV dessert ou non l'aéroport de Zaventem :

- via Zaventem, le TGV se détache de la ligne 36 à Schaerbeek, utilise l'espace laissé libre par une zone autoroutière surdimensionnée jusqu'à Machelen, contourne Brucargo, passe perpendiculairement sous les pistes de Zaventem, et rejoint l'autoroute E40 Bruxelles - Liège à Sterrebeek, pour la longer jusqu'à Ans, où le TGV emprunterait la ligne classique jusqu'à Liège Guillemins, point de passage aujourd'hui acquis.

- sans desserte de Zaventem, le TGV emprunterait la ligne 36 classique jusqu'à la gare de Zaventem, où l'autoroute E40 serait rejointe et longée jusqu'à Ans comme dans le premier itinéraire cité.

Le coût du tracé via l'aéroport serait de 4,5 milliards plus coûteux que le trajet via la ligne 36 (14,6 milliards de F) mais il permettrait de créer une bretelle entre la branche "Liège" et la branche "Anvers" du TGV, et d'organiser des trains Allemagne - Anvers et au-delà sans passer par Bruxelles.

* Liège - frontière allemande

Pour effectuer ce trajet en site propre neuf, il serait nécessaire de creuser un tunnel d'une vingtaine de kilomètres sous le plateau de Herve ; le coût en est estimé à 10 ou 15 milliards. La Belgique ne consentirait pareille réalisation non rentable pour elle que moyennant une participation financière de la RFA et peut-être de la CEE.

* Bruxelles - Anvers - Pays-Bas

Deux possibilités sont évoquées :

- amélioration de la ligne 25 existante pour permettre une vitesse de 160 km/h (15,2 milliards). Les trains TGV faisant terminus à Anvers arriveraient à la gare centrale par un tunnel de 7,5 km à creuser (coût : 9 milliards). Les trains pour la Hollande desserviraient Berchem avant emprunt de la ligne 12 modernisée.

- une seconde possibilité prévoit la création d'une ligne en site neuf sur la berme centrale inutilisée de l'autoroute Bruxelles - Anvers jusqu'à Kontich (2,5 milliards). Dans ce cas, le raccordement à Anvers se ferait par un tunnel de 8 km passant sous la ville, avec arrêt en gare centrale. A la sortie de la ville, le TGV rejoindrait la Hollande par une ligne nouvelle. Le coût de ce tunnel est estimé à 5 milliards.

* Quel arrêt le TGV marquera-t-il à Bruxelles ?

Quel que soit le tracé finalement retenu, il va de soi aujourd'hui que les TGV venant de Londres ou de Paris se présenteront à Bruxelles via Forest-Midi et emprunteront la jonction nord-midi pour poursuivre leur course vers l'Allemagne ou la Hollande. Comme il paraît difficile pour un train à vocation de rapidité de marquer plusieurs arrêts à Bruxelles, on est en train d'étudier laquelle des deux grandes gares de Bruxelles, Midi ou Nord, aura le privilège de recevoir les voyageurs TGV. Le Midi a beaucoup d'atouts : 22 voies à quai, parmi lesquelles on pourrait créer des voies spécialisées TGV, rôle central dans le système ferroviaire belge. Le Nord par contre ne dispose que de douze voies, mais il est facilement accessible en voiture, dispose du Centre de Communication Nord, de parkings, d'hôtels...

Un beau débat en perspective, dont la politique ne sera certainement pas absente.

Une note finale pour le matériel TGV

La création de cette infrastructure internationale nouvelle postule évidemment la création et la construction d'un matériel spécialisé et adapté aux impératifs de la SNCF, SNCB, DB, NS et BR. Outre les tensions d'alimentation différentes selon les réseaux parcourus, se posera le problème du gabarit pour les rames desservant la Grande-Bretagne. Aujourd'hui déjà, la France, le Royaume-Uni et la Belgique se sont entendus pour partager la construction des futures rames selon la répartition suivante : 44 % pour la France, 44 % pour l'industrie anglaise, et 12 % pour l'industrie belge : pour BN et ACEC, les deux constructeurs ferroviaires belges concernés par ce marché, le lancement d'un tel projet serait une véritable aubaine, au moment où les carnets de commande sont particulièrement dégarnis par le ralentissement... sinon l'arrêt des investissements en matériel roulant des différentes sociétés de transport en commun belges.

(d'après La Libre Belgique
du 26 octobre 1987)

« Le transport ferroviaire : ses dernières novations »

par J.-C. Boutonnet (1)

RÉSUMÉ

La réussite technique et économique du système T.G.V. mis en place sur le réseau Sud-Est, en service commercial depuis plus de 5 ans, permet à la S.N.C.F. de construire avec résolution le système T.G.V. de 2^e génération, sur la façade Atlantique.

Les tout derniers progrès techniques en matière de mécanique, d'électrotechnique, d'informatique et d'électronique, font de ce nouveau matériel un vecteur de transport hautement performant : 300 km/h sur ligne nouvelle, 220 km/h sur lignes actuelles.

Déjà, les concepteurs de la S.N.C.F. réfléchissent au système T.G.V. de 3^e génération, qui desservira le réseau Nord de la France, et plus loin, la Grande-Bretagne à travers le tunnel sous la Manche, et les autres pays concernés par ce projet : la Belgique, la République Fédérale Allemande...

L'auteur décrit les dernières novations technologiques introduites dans les rames T.G.V.-Atlantique.

1. LE SUCCÈS COMMERCIAL

Les rames T.G.V. desservant l'axe ferroviaire du Sud-Est de la France depuis plus de 5 ans déjà sont bien connues du grand public.

Depuis l'ouverture du tronçon Sud de la ligne nouvelle, le 27 septembre 1981, la desserte par T.G.V. s'est progressivement étoffée.

Le champ d'action s'est rapidement étendu à tout le Sud-Est, la Suisse, et le Nord de la France.

Les résultats de trafic sont spectaculaires : à chaque amélioration ou création de desserte T.G.V., la fréquentation a augmenté. Le nombre de voyageurs quotidiens est passé rapidement de 14 000 à 33 800 entre décembre 1981 et décembre 1983. Il atteint actuellement une moyenne de plus de 45 000 voyageurs par jour (le record étant d'environ 80 000 un jour de pointe). Ce nombre moyen de voyageurs journaliers a progressé de plus de 50 % par rapport à la période précédant la mise en service du T.G.V. En 1985, le T.G.V. a transporté 15 835 000 voyageurs, soit 10,7 % de plus qu'en 1984.

Depuis le 27 septembre 1981, 60 millions de voyageurs auront emprunté le T.G.V. Le taux moyen actuel d'occupation des rames est de 73 %.

(1) S.N.C.F.

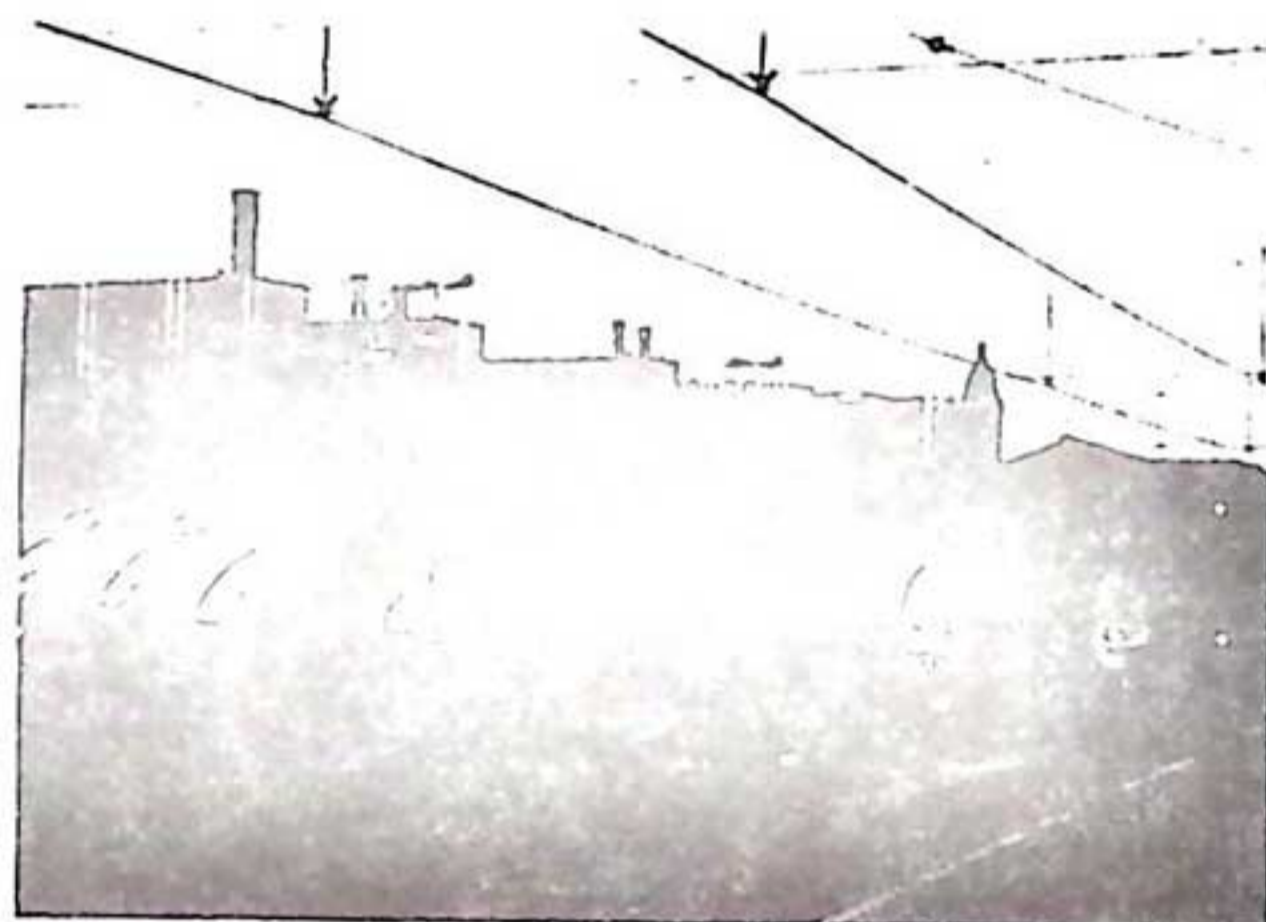


Figure 1 : Depuis la première mise en service du TGV-Paris-Sud-Est, les 109 rames du parc TGV ont transporté plus de 60 millions de voyageurs, et parcouru plus de 120 millions de kilomètres.

C'est aussi...

2. UN SUCCÈS AU PLAN ÉCONOMIQUE ET FINANCIER

En 1985, le chiffre d'affaires du T.G.V. est de 3,5 milliards de francs. Il dégage un bénéfice représentant 20 % du chiffre d'affaires après prise en compte des charges d'investissements. Les calculs de rentabilité économique aboutissent à un taux de 15 % pour la S.N.C.F. et de 30 % pour la collectivité.

C'est ainsi que sur 100 F de recettes, 34 servent à couvrir les coûts d'exploitation proprement dits, 45 les charges de capital, d'infrastructure et de matériel roulant, les 21 restants constituent une contribution aux autres charges de l'entreprise.

Ces succès, tant sur le plan économique, financier que commercial, font du T.G.V. le transport de l'an 2000.

L'interconnexion du T.G.V. Sud-Est et du T.G.V.-Atlantique, dont la mise en service est prévue en 1989 (branche Ouest) et 1990 (branche Sud-Ouest), préfigure le futur réseau ferroviaire des trains à grande vitesse.

Les 95 rames T.G.V.-Atlantique sont commandées, la première sera livrée en 1988. Elles constituent...

3. UNE DEUXIÈME GÉNÉRATION DE MATÉRIEL A TRÈS GRANDE VITESSE

Le matériel T.G.V.-Atlantique a repris du T.G.V. Sud-Est les principes directeurs spécifiques d'un matériel ferroviaire à grande vitesse, qui ont maintenant, après 5 années de service commercial intense, fait la preuve de leur pertinence :

— l'architecture est celle d'une rame automotrice articulée, solution originale qui privilégie l'aérodynamisme et le confort du voyageur ;

— la conception des bogies, élément fondamental pour la maîtrise de la grande vitesse, obéit aux mêmes principes directeurs : en particulier, les bogies moteurs avec leur transmission originale coulissante « tripode », permettant de transmettre le couple moteur à l'essieu à partir de moteurs accrochés à la caisse (et non sur bogie), pour assurer au bogie moteur une vitesse « critique » très élevée ;

— les principaux paramètres de dimensionnement (charge limite de 17 t à l'essieu, respect du gabarit international UIC, alimentation électrique « bicourant » : 1 500 V continu et 25 000 V alternatif, captage par un seul pantographe, etc) ont été conservés.

En revanche, les progrès technologiques intervenus depuis la conception de la première génération de T.G.V. (début des années 1970), développés par la construction ferroviaire française, ont permis de promouvoir une deuxième génération de T.G.V. qui marquera la décennie 90 par des progrès déterminants sur les performances (300 km/h sur ligne, 220 km/h sur lignes « classiques »), le confort et l'économie du système T.G.V.

On trouvera, ci-après, cinq exemples parmi les plus significatifs des innovations que recèlera le T.G.V.-Atlantique :

- la traction par moteurs triphasés synchrones autopilotés ;
- le freinage « haute puissance » piloté par microprocesseur ;
- un nouveau confort avec la suspension pneumatique SR 10 ;
- une nouvelle conception de l'espace offert au voyageur : qualité et variété des aménagements ;
- la « révolution informatique » à bord du T.G.V.

L'essentiel du transport ferroviaire se fait en traction électrique, seul mode d'alimentation capable d'utiliser, par vecteur E.D.F. interposé, les sources massives d'énergie d'origine nationale, assurant par là-même une bonne indépendance énergétique. C'est pourquoi la technologie de transformation et de transmission de puissance a assimilé continûment et avec volontarisme les progrès de l'électronique de puissance et de contrôle. Même la traction thermique de grande puissance utilise la conversion électrique d'énergie. Nous aurons probablement lieu d'en reparler prochainement dans ce forum, car la S.N.C.F. examine actuellement les dernières propositions des constructeurs français, relatives à la future locomotive Diesel dite « d'avenir ».

Mais revenons-en à la motorisation du T.G.V.-Atlantique qui utilise, novation fondamentale, les...

4. PERFORMANCES NOUVELLES PERMISES PAR LA TRACTION PAR MOTEURS SYNCHRONES AUTOPILOTÉS (Figure 2)

Cette nouvelle technique apporte une véritable révolution dans la conception des engins de traction électrique ; mise au point sur la locomotive prototype BB 10004, expérimentée avec succès à partir d'avril 1982, la traction par moteurs synchrones autopilotés a été

adoptée par la S.N.C.F. pour ses nouvelles générations de locomotives de puissance, 44 locomotives dites « Sybic » (synchrone bicourant) et 190 motrices T.G.V. Appliquée à la rame T.G.V., cette technique permet à la fois une concentration importante des équipements de traction (4 équipements alimentant 4 bogies moteurs au lieu de 6 précédemment sur le T.G.V.-P.S.E.) et l'augmentation des performances : puissance 8 800 kW au lieu de 6 400 kW pour le T.G.V.-P.S.E. avec une vitesse maximale de 300 km/h au lieu de 270 km/h pour le T.G.V.-P.S.E., pour une rame de surcroît plus longue et plus lourde, offrant une capacité en voyageurs très sensiblement supérieure (+ 30 %).

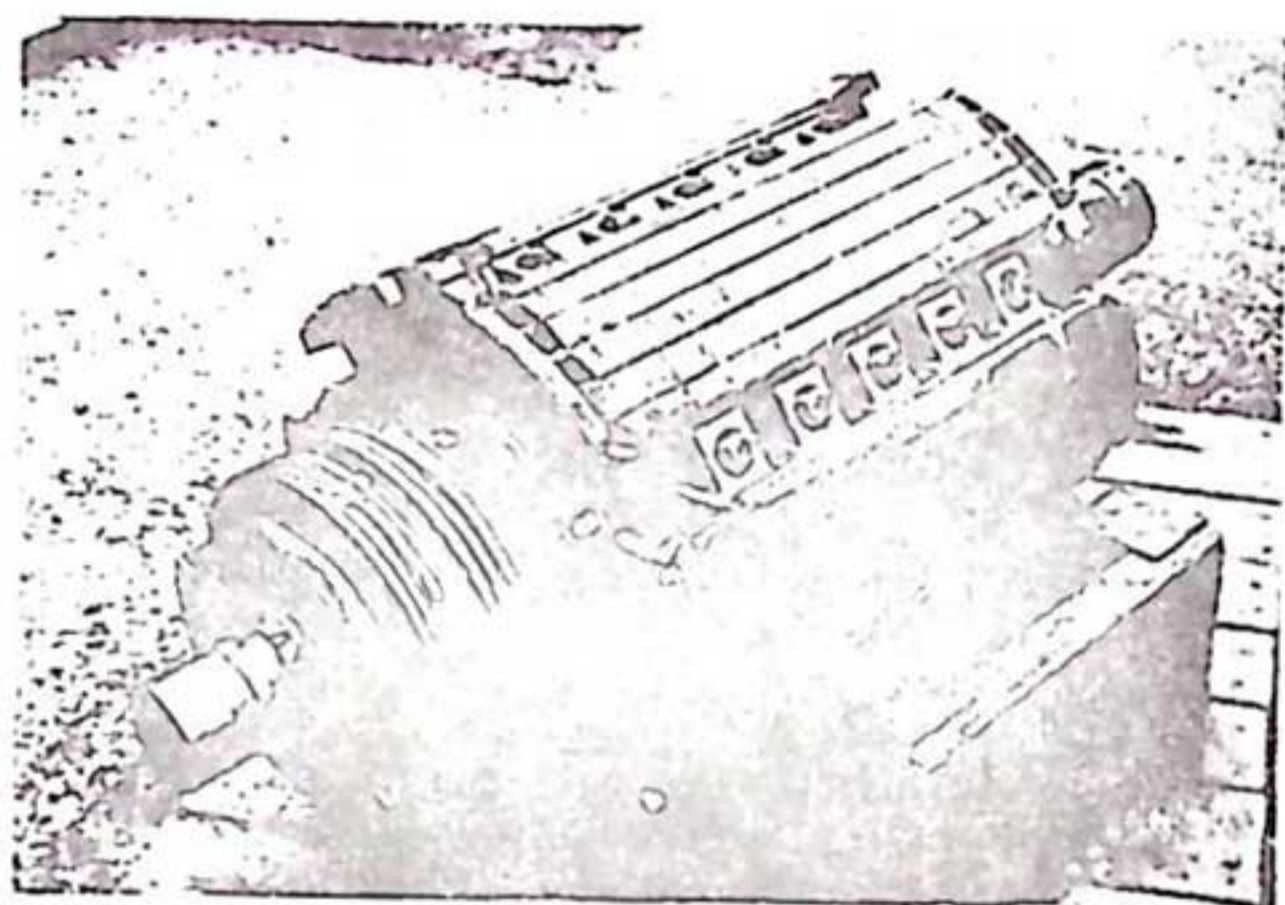


Figure 2. Le nouveau moteur synchrone du TGV-Atlantique développe une puissance de 1 100 kW en régime continu.

De plus, cette technique permet, dans l'application T.G.V., de disposer d'un frein électrique de toute sécurité (en particulier indépendant de la présence de la tension caténaire) : le moteur synchrone est en effet « naturellement » un alternateur qui se contente d'une source d'excitation fournie par la batterie d'accumulateurs de bord de la motrice pour fonctionner en général alimentant les rhéostats de freinage ; ainsi obtient-on un frein électrique simple et de toute sécurité.

Le diagramme effort-vitesse (fig. 3), correspondant aux caractéristiques énoncées plus haut, montre que la rame T.G.V.-Atlantique pratiquera sans difficulté la vitesse de 300 km/h avec, rappelons-le, seulement 8 moteurs de traction (au lieu de 12 dans la génération précédente) d'encombrement identique à ces derniers, mais de masse plus faible (moins 110 kg par moteur).

L'équipement de traction sera complété par un dispositif original permettant d'obtenir en permanence un excellent facteur de puissance à toutes les allures du train, et de réaliser des économies sensibles à la fois sur le dimensionnement des installations fixes de traction électrique (un train composé de 2 rames T.G.V.-Atlantique accouplées développe une puissance de près de 18 000 kW) et sur la consommation d'énergie électrique de traction. Le diagramme (fig. 4) montre en effet que le facteur de puissance de l'équipement de traction sera toujours voisin de 1 dans la zone effectivement utilisée du plan « effort/vitesse ».

La conception des équipements de traction et d'énergie auxiliaire fait appel aux développements les plus récents de la technologie de l'électronique de puissance (refroidissement des semi-conducteurs par fluide bouillant (fréon), alimentation des groupes auxiliaires par onduleurs à thyristors GTO, régulation par microprocesseurs, multiplexage des commandes entre motrices, etc).

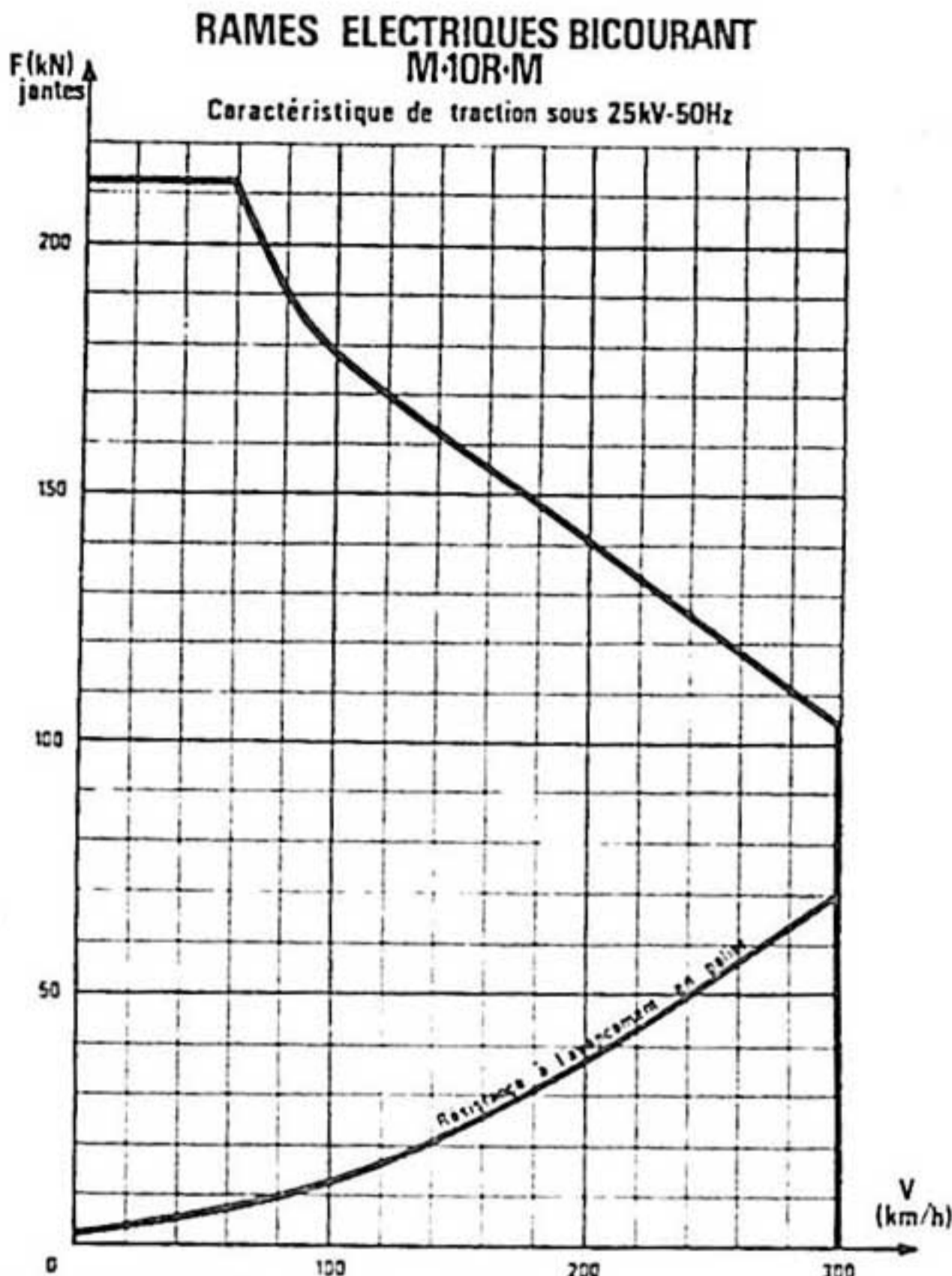


Figure 3 : TGV-Atlantique : caractéristiques de traction et de résistance à l'avancement, courbes efforts-vitesse.

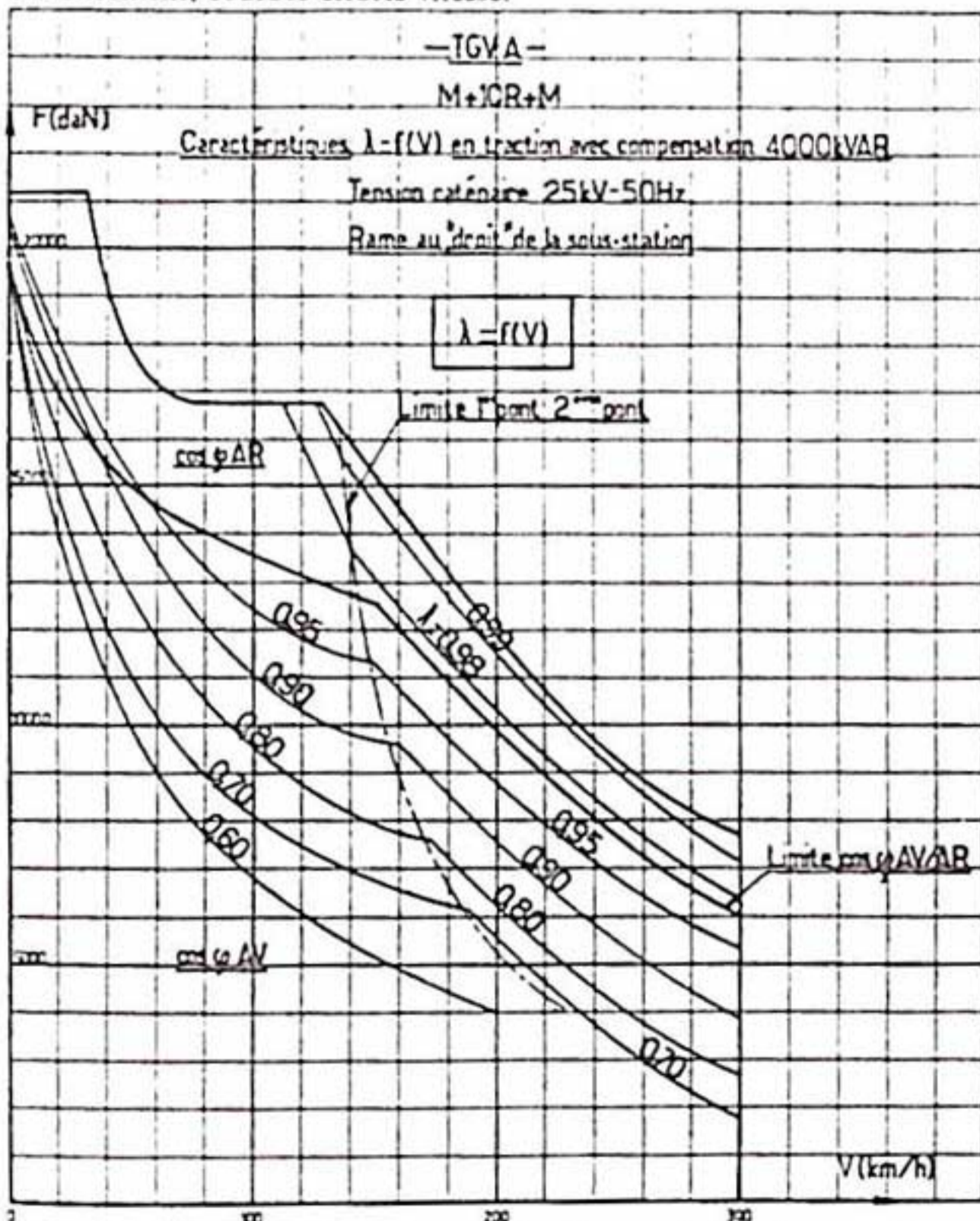


Figure 4 : TGV-Atlantique : facteur de puissance de l'équipement de traction.

5. « LA RÉVOLUTION INFORMATIQUE » A BORD DU T.G.V.

L'arrivée sur le marché des composants électroniques du microprocesseur a permis de reconcevoir entièrement l'ensemble des circuits de commande, contrôle, régulation de tous les équipements (moteurs et auxiliaires) de la rame T.G.V. Reliés entre eux par une ligne de transmission raccordée au système radio de transmission de données, ils confèrent à la rame T.G.V. des possibilités exceptionnelles d'échange d'informations entre :

- les équipements répartis à travers le train ;
- le conducteur qui dispose de l'ordinateur central de bord ;
- le contrôleur qui dispose de toutes les données utiles à l'information et au confort des voyageurs ;
- les postes d'exploitation et de maintenance qui, au sol, peuvent maintenant disposer de ces informations, dialoguer avec le train, et même lui transmettre par radio des commandes particulières.

A titre d'illustration de la richesse des possibilités offertes par ce nouveau système, il sera ainsi possible :

- de réaliser automatiquement la quasi-totalité des opérations de contrôle avant le départ du train (contrôle de la signalisation de cabine, contrôle des équipements de frein, etc) ;
- de fournir, en temps réel, au conducteur et aux agents d'accompagnement toutes informations utiles sur l'état de fonctionnement des divers appareillages du train ; en particulier, de faciliter considérablement le dépannage en cas d'apparition de défauts, par l'informatisation complète des procédures de dépannage ;
- de télécommander, par radio, des opérations sur les rames en garage (par exemple, le préconditionnement du train ou le maintien en service des installations de réfrigération de la restauration) ;
- d'enregistrer et de transmettre par radio au centre de maintenance les éventuels défauts de fonctionnement et les circonstances de leur apparition.

Le réseau d'échange et de traitement de l'information mis en place sur la rame T.G.V.-Atlantique est organisé autour de trois types d'unités centrales :

- une unité centrale de remorque qui intègre les fonctions de climatisation, de commande de portes, de surveillance de frein (anti-enrayage, contrôle de serrage et du desserrage, contrôle du blocage), de contrôle de la stabilité des bogies, d'affichage des informations destinées aux agents de l'exploitation (numéro de la porte restée ouverte, origine d'une signalisation d'alarme, d'un appel par la sonorisation, d'une avarie climatisation...)
- une unité de commande des blocs moteurs qui intègre les fonctions de commande et de surveillance des deux moteurs d'un bogie en traction (commande du courant stator, du courant rotor, des thyristors onduleurs...). Elle assure en freinage la mesure de la dépression dans la conduite générale et qui conjugue en fonction de la vitesse les efforts électriques et pneumatiques. Cette unité ordonne les différents régimes de fonctionnement, sélectionne les filtres d'amélioration du facteur de puissance, surveille le comportement des organes commandés. Elle mémorise, en cas d'avarie, les paramètres capables d'orienter le dépanneur ;
- une unité centrale de cabine qui gère un réseau de transmission des commandes et des signalisations nécessaires à la conduite.

Ce réseau, en anneau, relie la cabine de tête aux unités de commande des blocs moteurs de chaque motrice, aux unités de commande de chaque remorque et aux autres unités de cabine. (Une coupure ou un court-circuit sur le réseau n'affecte pas les échanges d'informations).

L'unité de cabine est reliée au poste radio sol-train à transmission des données numériques, ce qui lui permet de recevoir, par

voie hertzienne, des commandes des agents des gares (préconditionnement, affichage de destinations nouvelles) et de transmettre aux agents de maintenance à leur demande, l'état de la rame.

L'unité centrale de cabine assure en outre des tâches de surveillance (stabilité des bogies moteurs, contrôle du frein en ligne...), des tâches de contrôle avant départ (contrôle de la signalisation en cabine, vérification du fonctionnement des freins de l'ensemble du train...). Elle assiste le conducteur en cas d'avarie en lui indiquant sur une console les manœuvres à effectuer et les précautions à prendre grâce au guide de dépannage informatisé ; enfin, elle aide les agents de maintenance en récapitulant les anomalies enregistrées par l'un quelconque des autres équipements reliés à la ligne de transmission.

La mise en place d'un réseau de micro-ordinateurs sur la deuxième génération de rames T.G.V., outre les gains importants en matériel électronique embarqué, permettra ainsi d'accroître la disponibilité et la sécurité des circulations T.G.V., d'enrichir l'information donnée aux voyageurs, de réduire les immobilisations, et, par l'automatisation des procédures de préparation des rames, de réduire les coûts d'exploitation.

6. LES AUTRES NOVATIONS

ne peuvent être exposées aujourd'hui dans le détail, compte tenu du contexte de ce colloque consacré aux transmissions. Nous pouvons cependant les rappeler brièvement :

- le freinage à disques haute puissance ;
- le contrôle par microprocesseur des anti-enrayeurs ;
- les nouveaux matériaux métalliques ou pas ;
- les nouveaux aménagements voyageurs ;
- l'amélioration du confort vibratoire, grâce à une nouvelle suspension pneumatique particulièrement adaptée à la très grande vitesse d'une part, et à la circulation à vitesse plus modérée sur lignes actuelles.

Il est en effet bon de souligner au passage la compatibilité totale des rames T.G.V. avec les réseaux existants, du point de vue :

- gabarit ;
- écartement des rails ;
- système d'alimentation électrique, etc ;

ce qui fait la force du système.

Ce tableau résume les caractéristiques techniques des rames T.G.V.-Atlantique.

Mais déjà les concepteurs de la S.N.C.F. réfléchissent aux...

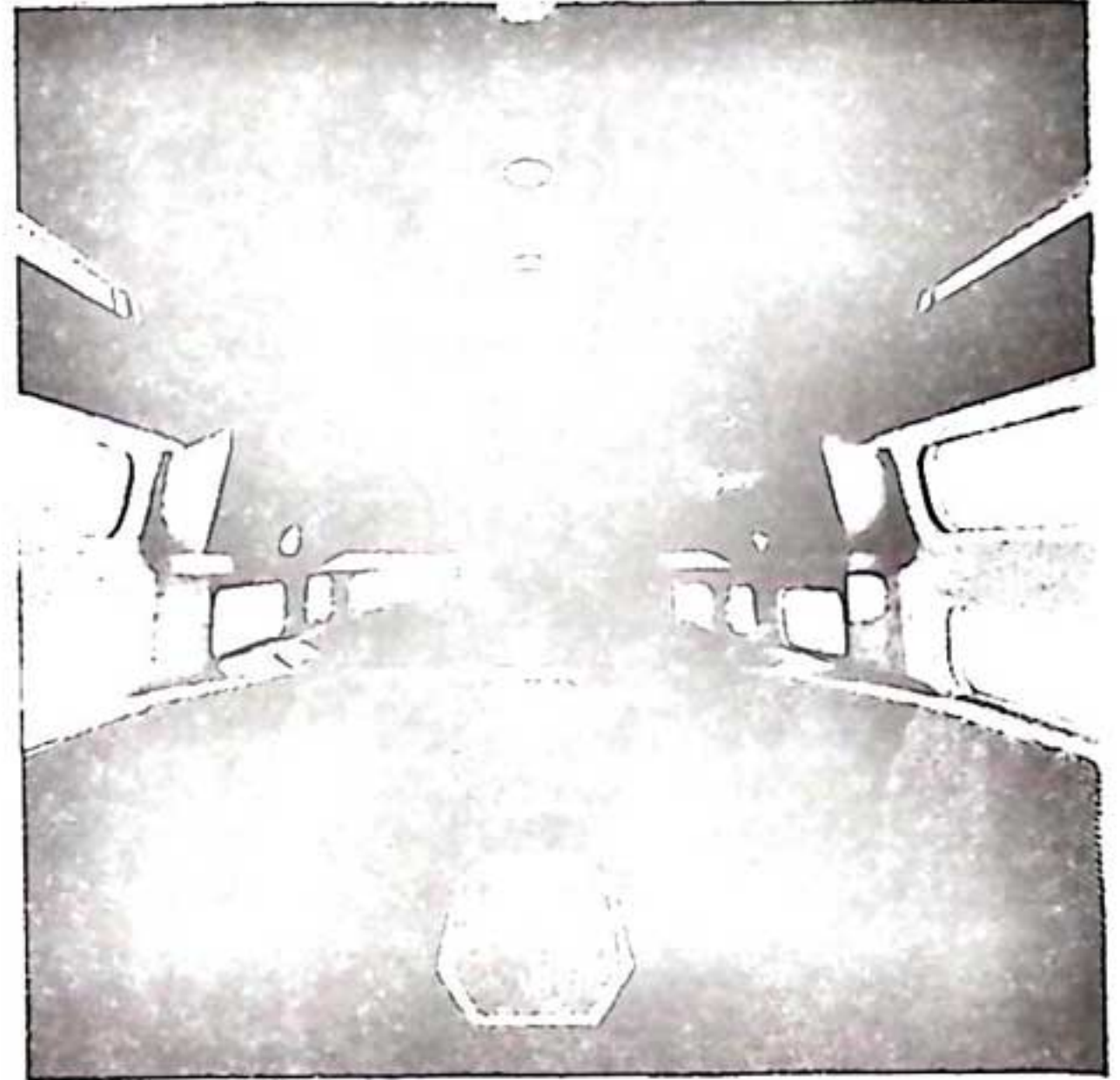


Figure 5 : Une nouveauté pour les voyageurs de 1^{re} classe : le salon vidéo.

7. PERSPECTIVES D'AVENIR

Le T.G.V. de la 3^e génération s'esquisse, son cahier des charges se précise. Son ambition est « d'arroser » le Nord de la France et les pays limitrophes, y compris le Royaume-Uni.

Les engins sont plus complexes, devant satisfaire un nombre croissant de contraintes, celles spécifiques à tous les réseaux concernés.

D'autres progrès se feront encore, en automatique, en matériaux, en performances. Mais l'enjeu est important. L'expérience montre que la clientèle potentielle est importante, en Europe, ce qui permet d'esquisser sérieusement ce que sera en l'an 2000 le système européen de train à très grande vitesse.

Electrification de la ligne Ypres - Poperinge (69)

Avec le changement d'horaire du 31 mai 1987, la SNCB a mis en service la traction électrique sur la courte ligne à voie unique de 10 km entre Ypres et Poperinge. Longtemps menacée de suppression pure et simple, cette relation voyageurs doit son salut à son électrification : elle permet à la SNCB de prolonger l'IR Turnhout - Ypres jusqu'à cette dernière gare, et de se dispenser de disposer d'autorails diesel pour assurer la liaison avec Poperinge.

Nous extrayons de la revue Le Rail de septembre 1987 un article technique décrivant les étapes de cette électrification.

PLANNING SPECIAL

M. Dirk Vansteenkiste, ingénieur, souligne les circonstances spécifiques dans lesquelles durent être exécutés ces travaux, ce qui nécessita l'élaboration d'un planning spécial : « Lors du planning des travaux d'électrification de la ligne Courtrai - Poperinge, il a fallu tenir compte d'une série de facteurs typiquement locaux. C'est pourquoi l'on exécuta en premier lieu les travaux de voie sur les tronçons situés entre les gares, pour ensuite effectuer les travaux dans les gares proprement dites. En ce qui concerne les travaux en pleine voie, un acheminement coordonné de grandes quantités de matériel s'est avéré nécessaire : béton de fondation, poteaux, câbles et fils de contact. »

« Entre Comines et Poperinge, tronçon à voie unique, nous avons été contraints, pour toute la durée des travaux, d'arrêter complètement la circulation des trains pendant les heures creuses et d'instaurer un service d'autobus de substitution. »

Il va de soi que de telles mesures ne peuvent être appliquées que pour une courte période de durée bien déterminée. De plus, cette période doit se situer en dehors de la saison des betteraves, étant donné qu'un transport important de betteraves sucrières s'effectue à cette époque au départ de Poperinge. De nécessité il fut fait vertu, aussi décida-t-on également au cours de cette période, de renouveler complètement le ballast, les traverses et les rails entre Ypres et Poperinge.

Sur le tronçon à double voie de la ligne (entre Courtrai et Comines), l'horaire des trains a été adapté pour la durée des travaux d'électrification.

Telle était la situation à la fin mai. Le 25 mai, la SNCB prévoyait une série d'essais de traction, et dès le 31 mai, la circulation s'effectuait définitivement en traction électrique entre Courtrai et Poperinge. Une amélioration considérable qui enverra rapidement aux oubliettes la pénible période d'avant et pendant les travaux.

Avant les travaux, une exploitation souple dans des circonstances anormales était souvent rendue impossible du fait de la vétusté des infrastructures de la voie et de la signalisation.

ALIMENTATION

La ligne est alimentée par la nouvelle sous-station de traction d'Ypres (15 000 volts), ainsi que par celle de Courtrai qui a été agrandie à cette occasion (nous y disposons actuellement d'une tension de 70 000 volts).

Afin de maintenir une exploitation souple en cas de travaux d'entretien ou de dérangements, un poste de sectionnement a été établi à Wervik; en outre, la caténaire peut être divisée en plusieurs sections électriques. Les sectionneurs spéciaux utilisés à cet effet se trouvent à Courtrai, Menin, Wervik, Comines, Ypres et Poperinge, de façon à permettre une exploitation souple dans toutes les circonstances.

ENTRE COURTRAI ET POPERINGE

MENIN

Un nouveau poste de signalisation est mis en service à Menin, avec pupitre et tableau de contrôle optique (TCO). Les installations de voie y ont également fait peau neuve.

WERVIK

Wervik possède depuis peu un nouveau poste de sectionnement. Celui-ci se trouve entre les sous-stations de traction de Courtrai et d'Ypres, et peut séparer la caténaire située entre les deux sous-stations en deux tronçons distincts. De cette façon, une exploitation souple de la ligne sera mieux garantie en cas de travaux d'entretien ou de dérangements.

COMINES

A Comines, les installations de voie ont également été radicalement modernisées.

YPRES

Depuis la fin 1986, Ypres dispose d'une sous-station de traction d'une puissance de 15 000 volts. L'ancien poste de signalisation de type Saxby à commande concentrée par câble a été complètement rénové et équipé d'un pupitre de commande et d'un tableau de contrôle optique (TCO). Le samedi 23 et le dimanche 24 mai, ce poste de signalisation a été mis en service au cours d'un week-end sans circulation entre Poperinge et Comines.

POPERINGE

Parallèlement aux travaux d'électrification, des travaux de rénovation ont également été exécutés sur les voies 1 et 2 à Poperinge. De plus, il est envisagé d'installer ici, au terminus de la relation IR F Turnhout - Malines - Courtrai - Poperinge, un nouveau dépôt de conducteurs et de personnel des trains. Ce personnel sera vraisemblablement installé dans un bâtiment situé à côté de la gare, et qui a dû être libéré fin 1986 par la Régie des télégraphes et des téléphones. □

A l'heure actuelle, sur 3 618 km de voies exploitées par la SNCB, 2 156 sont électrifiées. Le réseau est alimenté en courant continu à la tension de 3 000 volts. Les travaux d'électrification de la ligne Poperinge-Courtrai ont débuté en 1985.

A l'occasion de cette opération, un total de 427 200 mètres de câble furent tendus et suspendus à 1 348 poteaux sur toute la longueur de la ligne. Poids total de cet ensemble de support : 1 087 400 Kg. Les poteaux sont implantés dans des blocs de béton pour lesquels il a fallu utiliser 4 304 m³ de la même matière.

| |
|------------------------------|
| Nouvelles de l'Athus - Meuse |
|------------------------------|

2000 tonnes sur l'Athus-Meuse ; ça chauffe !

Depuis le changement d'horaire du 31 mai 1987, cinq trains de marchandises et un train facultatif ont vu leur charge maximale portée à 2000 tonnes sur la relation Anvers - Belval (Grand-Duché), soit 25 wagons de minerai. Assurés en double traction électrique entre Anvers, Ottignies, Charleroi et Namur, en double traction diesel ensuite entre Namur, Dinant, Bertrix, Virton et Athus, ces trains ont rencontré des difficultés tout particulièrement par les fortes chaleurs du début du mois de juillet.

Plusieurs détresses ont en effet été signalées (toujours sur la seconde machine) entre Ponderôme et Gedinne. En temps normal, le parcours entre Beauraing et Gedinne est effectué en 3/4 heure pour 21 kilomètres : il a parfois atteint 1h 1/2 ! Pourtant, la SNCB avait prévu une machine de renfort à Beauraing pour la pousse. Pour les amateurs, ce fut un régal de poursuivre ces trains pour réaliser un maximum de photos en un minimum de parcours !

A Vonêche par ailleurs, un certain optimisme est de mise. Alors que le nombre de wagons reçus ou expédiés des divers raccordements de l'Athus - Meuse diminue, et que le nombre de cours à marchandises décroît d'année en année, l'entreprise "Thonet - Bois" située à côté de la gare de Vonêche est en train de construire un nouveau quai équipé d'un pont roulant pour le chargement de ses bois à destination de la Hollande via Lanaken. En outre, cette société a acheté 10 ha de bois en face de la gare pour une nouvelle exploitation qui utilisera la 3e voie extérieure de la gare, très peu utilisée jusqu'à présent.

C. Dosogne

| |
|--------------------|
| Travaux inutiles ? |
|--------------------|

Bien qu'on ne soit pas encore certain qu'il y aura toujours des trains à Bastogne l'année prochaine (et que cette certitude était encore moindre au moment des travaux !), on a installé la signalisation lumineuse en gare de Bastogne (sud). La mise en service s'est faite le lundi 7/9/87.

Le block 7 est toujours équipé de son bâti SIEMENS qui a été modifié pour assurer la commande de 2 aiguillages qui ont été électrifiés au moyen des deux seuls grands leviers qui ont été maintenus sur les I7 existants. Les autres aiguillages qui étaient à commande bifilaire sont maintenant manoeuvrés à pied d'oeuvre.

Il n'y a que 4 signaux lumineux : entrée côté Libramont
entrée côté Bourcy;

départ de voie II vers Libramont;

départ de voie III vers Bourcy;

en remplacement partiel des 7 signaux à 2 positions anciens (10 palettes + un signal simplifié).

Les IOT ont été mis hors service à la même date.

Trafic marchandises par wagons complets.

Fermeture de cours à marchandises :

Herstal, Namur et Rocourt le 28/9/87.

Réouverture d'une cour contractuelle :

Liers le 28/9/87.

Modification dans la dénomination :

La cour de Flawinne est désormais dénommée cour de la gare centre de Ronet.

Fermeture d'un raccordement :

Le raccordement d'Anhée (ligne I50) a été fermé le 1/9/87.

Réouverture d'un raccordement :

Le raccordement des carrières de Tailfer (ligne I54) qui avait été fermé pour permettre les travaux d'électrification a été réouvert le 28/9/87. Il est cependant considéré comme installation V car il ne peut plus servir que pour l'expédition de wagons de ballast pour les besoins de la société et pas pour d'éventuels wagons commerciaux !!!

Itinéraires internationaux :

Les agences commerciales ont reçu ordre d'imposer les points frontières ci-après lors de la conclusion de contrats " wagons isolés" avec la clientèle : Essen - Visé - Montzen - Sterpenich Erquelinnes - Quévy.

Les autres points frontières ne pourront plus être franchis que par des trains complets.

Service à la clientèle :

Il n'est peut-être pas très connu que les gares situées au sud de la Meuse expédient régulièrement et presque uniquement du bois par wagons complets. Ces expéditions se font principalement sous la forme de grumes vers l'étranger et de bois découpés vers les papeteries plus quelques expéditions de bois légèrement travaillés (traverses, palettes).

Dans toutes ces gares existent des quais à bois qui datent pratiquement de l'ouverture des lignes et qui n'ont évidemment pas été conçus pour supporter la pression des béquilles des camions à grappins qui sont actuellement utilisés pour le chargement des wagons. Plusieurs de ces quais sont déformés et entrent dans le gabarit de la voie ce qui empêche la des-

serte. La SNCB se refuse à les réparer car les contrats de location d'emplacements sont de tels attrape-nigauds que tous ces frais sont à charge de l'utilisateur.

Dans une de ces gares, un candidat expéditeur avait proposé de recouvrir à ses frais le quai à bois de tarmac car les bois déjà travaillés qu'il se proposait d'expédier ne pouvaient être déposés dans la boue. En contrepartie, il demandait à la SNCB un petit effort pour le paiement des frais de location (qui sont nettement plus élevés que ce qui est proposé dans les environs par l'intercommunale IDELUX) mais depuis lors, des hauts fonctionnaires se disputent pour savoir si c'est le service V, la direction Marketing-Ventes ou l'agence commerciale qui est habilitée pour discuter avec ce client qui est certainement déjà perdu.

Manifestement de nombreux hauts fonctionnaires n'ont encore absolument rien compris mais pendant ce temps, on punit régulièrement les chefs-gardes qui, dans le matériel moderne, n'annoncent pas les arrivées en gare car il faut faire tout pour reconquérir la clientèle !!!!!

Des économies qui coûtent cher !!!

Afin de satisfaire aux directives ministérielles, chaque bureau de direction essaie de faire des économies (parfois uniquement statistiques) sur son domaine spécifique mais comme il n'y a personne qui prenne des décisions à un niveau supérieur, ces économies sont bien souvent reportées en dépenses pour un autre bureau de direction.

Ce cumul de fausses économies conduit finalement à un coût global plus élevé.

Un petit exemple : parce qu'on voulait faire des économies sur l'achat de papier pelure, il a fallu pendant un certain temps photocopier toutes les notes ! et ce n'est qu'un parmi beaucoup d'autres encore plus ruineux.

P. Lemja

- Les services techniques du district sud-est (anciens groupes de Liège et Namur) ont en charge la construction de 3 nouveaux ponts sur des lignes fermées à tout trafic !

(travaux payés par le Ministère de la Défense Nationale)

Mais ils ne peuvent pas s'occuper d'un pont qui menace de s'effondrer à l'entrée de Tilleur (L I25) et où un ralentissement actuellement à 40 Km/h va se prolonger durant des années.

Trafic marchandises par wagons complets

Les gares ci-après ont été fermées au trafic :

| | |
|----------------------|-----------------------------|
| Basècles-carrières | Paturages |
| Boechout | St Truiden |
| Chimay | Terdonk (lokaal) |
| Couillet-Montignies | Trazegnies |
| Dour | cour de Langerbrugge |
| Ecaussines-Carrières | " Lembeek/hal |
| Frameries (Zoning) | " Maldegem |
| Lochristi | " Tertre |
| Marcinelle | " Waterloo. |
| | Jupille raccord. pétrolier. |

(telex du 21/10/87)

Modifications à la nomenclature des lignes

(note du 24/09/87 publiée le 15/10)

Ligne I07 : Houdeng-Goegnies - Y St Vaast (2) devient (3)

Ligne II3 : Manage - Y Bellecourt (3) - Pieton (2)

devient: Manage - Bascoup (3) -

Bascoup - Pieton (2)

Ligne I50 devient : Tamines - Aisemont (2)

Aisemont - Y Bouvignes (3)

Ligne I54/I : Y Anhée - Y Houx (2) devient (3)

Ligne 240 : Haine St Pierre - Haine St Pierre verreries
devient (3)

Ligne 257 : Y Noir Dieu - Gilly-Haies devient (3)

Ligne 265 : Y Bellecourt - raccord. BN

raccord. BN - BK I.542 (3)

devient : Y Bellecourt - BK I.542 (3)

Modification à l'inventaire des lignes :

Ligne 266 : le tronçon Courcelles centre - Puits périer est
remis en service .

(note du 23/6/87 publiée le 16/7/87.)

Le PSS des lignes industrielles

2I2 : cour aux marchandises de Glain, et

2I3 : Ans plateau - BK I.478

qui étaient déjà hors service a été supprimé le 26.10.87.

(Ces deux lignes étaient des embranchements de la ligne

2I0 : Ans - raccordement de l'espérance - elle même tron-
çon de l'ancienne ligne 32 Ans - Flémalle Grande).

Ligne I47 :

Le PSS de la ligne I47 section Corroy le Château - Penteville a été supprimé le 15/9/87 suite au démontage des voies.

La section Penteville - Gembloux a aussi disparu par modification du PSS de la gare de Gembloux.

L'assiette de la voie sur le territoire de la commune de Sauvenière entre les limites des communes de Gembloux et de Perwez a été remise pour vente au comité d'acquisition d'immeubles de l'Etat.

Démontage de voies hors service

Ligne 48 : les voies accessoires de KONZEN, MONSCHAU, KALTERHERBERG ont été supprimées au PSS de la ligne le 29/09/87.

Ligne I28 : Les voies accessoires de SPONTIN et de SPONTIN SOURCES de même que le raccordement de la S.A. Carrières de la Rochette ont été supprimées au PSS le 06/10/87.

Limitation du service transfrontalier

Depuis le 01/10/87, le point frontière De Panne/Bray-Dunes, ligne 73, n'est plus ouvert qu'aux envois par trains complets.

Encore une fermeture.

Le raccordement du port de Namur sera fermé le 01/12/87. Chemin de fer de Gorcy à la frontière Belge vers Signeulx.

Suite à la remise en état de la voie et des ouvrages d'art, cette relation est de nouveau desservie par des locomotives diesel de route (52-53 ou 55 de Latour). Ceci permet un meilleur service au client les jours d'arrivages massifs. (Du temps du locotracteur 90, il fallait plusieurs jours pour effectuer la mise à disposition d'un train complet!) Contrairement à ce qui a paru dans certains journaux, la fin du locotracteur de Virton ne signifie pas la fin de cette relation.

| |
|------------------------------------|
| Sur le démantèlement du réseau ... |
|------------------------------------|

Bien que les auteurs aient jusqu'à présent soigneusement évité de s'en vanter, a-t-on remarqué l'influence néfaste des obsessions linguistiques de certains sur l'évolution du réseau de la SNCB?

= Relevé des lignes traversant la frontière linguistique =

- 24 : marchandises uniquement;
- 34 : fermeture proposée entre Tongeren et Liers;
- 36 : ligne internationale - service omnibus supprimé entre Landen et Wareme depuis 1984. (Dans l'indicateur, divisée entre les tableaux I6 et 32!)
- I27 : hors service;
- I47 : hors inventaire;
- I42 : hors inventaire;
- I39 : en service (peut-être la seule en son genre!)
- I6I : ligne internationale ne traversant que 2 localités unilingues flamandes;
- 26 : fermeture proposée pour les voyageurs;
- I24 : ligne axiale ne traversant que 4 communes flamandes à facilités;
- 96 : ligne internationale qui ne dessert que 5 communes flamandes dont 4 sont uniquement reprises au tableau 79;
- 94 : ligne axiale (internationale ?) dont les 4 gares flamandes apparaissent uniquement sur le tableau 79;
- I23 ; fermeture proposée entre Enghien/Edingen et Braine-le-Comte;
- 90 : fermeture proposée entre Geraardsbergen et Lessines;
- 82 : hors inventaire;
- 87 : hors inventaire;
- 86 : fermeture proposée entre Ronse et Leuze;
- 85 : hors inventaire;
- 75 : élément de la dorsale flamande vers la France ne dessert qu'une commune Francophone à facilités;
- 69 : ne dessert qu'une commune francophone à facilités.

| |
|---------------------|
| Voitures AR type I2 |
|---------------------|

En raison de leur vétusté, les compartiments de première classe de ces voitures ont été déclassés d'office.

Provisoirement ce déclassé est signalé par des étiquettes placées sur les vitres. Elles devront être transformées en BR lors de leur prochain passage en atelier.

* MATERIEL ROULANT- Type S métro

Les BN n'ayant pas été mises en service sur l'axe Charleroi - Gosselies le 1er septembre dernier, les "motrices jaunes" ont fait leur réapparition sur les lignes 55-57-58-59-61-62-80-81-82 à la rentrée des classes. Une réapparition d'autant plus remarquable que les deux mois d'inactivité ont été mis à profit pour laver le matériel, repeindre certaines motrices (dont la 9123), voire pour "retaper" certaines autres que l'on n'avait plus vues en service depuis plus d'un an, comme la 9157. D'autre part, la 9153 circule en nouveau en service passagers après une très brève carrière comme VT à Anderlues au cours du 1er semestre de cette année.

D'autres types S devraient être remises prochainement en état de marche: il s'agit, sous réserves, des 9127, 9146, 9149, 9159 et 9160.

- Type S J

La 9179 a été à nouveau accidentée quelques ... heures après sa réapparition en service régulier le 1er septembre dernier. Les dégâts étaient fort heureusement peu importants et elle recircule à nouveau.

Des essais semble-t-il concluants ont été effectués avec la 9171 sur l'antenne de Gilly du M.L.C.

- Type B N

Le prototype 6100 a repris du service après une immobilisation de plusieurs années.

* EXPLOITATION- Lignes 55-57-58-59-61-62-80-81-82

Malgré l'interruption de plus de deux mois des services ferrés (du 29 juin au 31 août inclus), les travaux n'ont manifestement pas progressé au rythme espéré, ce laps de temps ayant à peine suffi à achever les travaux à Gosselies (Monument) et à renouveler le complexe de Gosselies (Calvaire). A ce dernier endroit, le plan des voies n'a subi aucune

modification si ce n'est la suppression de la petite liaison sur laquelle les BN rebroussaient de 1981 à 1983, une disparition pour cause de double emploi évident.

Dès le 1er septembre donc, les services ont de nouveau repris comme avant les vacances, soit avec interruption des services ferrés de 8 à 15 H au-delà de Jumet (Dépôt), afin de permettre le renouvellement des quelques dizaines de mètres de la courbe du Carrosse entre la fin de la double voie et le début de la Rue de Jumet. Ces travaux se déroulèrent au cours de la deuxième quinzaine de septembre et dès le 5 octobre, les services étaient rétablis par tram toute la journée entre Charleroi et Trazegnies.

Parallèlement, les travaux de renouvellement de la double voie sur la Chaussée de Bruxelles ont également repris. Ils sont pratiquement terminés jusqu'à peu avant la Chaussée de Gilly à Jumet.

- Lignes 89-90-93

Un renfort supplémentaire circule le mercredi midi en période scolaire selon l'horaire suivant:

| | |
|----------------------|-------|
| Binche (Kursaal) | 11H45 |
| Anderlues (Monument) | 12H05 |

C.L. 12/10/87

Et les nouvelles antennes du pré-métro de Charleroi ?

La mise en service de l'antenne Nord du pré-métro de Charleroi n'est pas attendue avant septembre 1988. C'est l'environnement politique et les problèmes de coexistence entre la STIC et la SNCV qui s'opposent à une ouverture plus rapide.

On peut néanmoins s'étonner d'un tel attentisme du Ministre des Communications lorsqu'on prend en considération les charges financières et d'investissement de ce chantier terminé depuis plusieurs années. Les installations se dégradent par ailleurs lentement...

Nouvelles de la SNCV - Flandre Orientale

Le prolongement de la ligne de tram Knokke - De Panne vers la gare SNCB d'Adinkerke-De Panne ne paraît pas près d'être réalisé. La SNCV vient en effet de réaliser une première étude de coût pour l'installation d'une double voie de bout en bout. Le montant en est astronomique si l'on sait que ce prolongement ne sera intensivement utilisé que 3 mois par an. Une nouvelle étude de solution plus économique (simple voie) a été lancée.

En tout état de cause, le dossier n'aurait pas été transmis à ce jour à l'Administration des Transports.

H.A.

DANS LA REGION DE HAN - ROCHEFORTLE G.L.T., OUTIL TOURISTIQUE

Le projet de transport nouveau, le G.L.T. de la société "B.N." a été exposé par un conseiller du bureau d'études qui assure notamment la construction du réseau prototype de Rochefort lors d'une visite du Ministre de la communauté française, Monsieur POULLET, le samedi 3 octobre dans la commune de Rochefort.

Le G.L.T., dont les premières liaisons Jemelle - Rochefort - Han-sur-Lesse sont prévues pour avril 1988, circulera uniquement pendant la saison touristique. Il roulera en site propre, avec alimentation électrique par caténaires, sur le parcours de l'ancienne ligne S.N.C.B. Jemelle-Rochefort. L'aménagement de la voie est en cours depuis la mi-août. De Rochefort à Han, il suivra la route comme un autobus.

Tout le reste du dossier G.L.T. est du domaine des projets : il est aussi question d'une liaison Rochefort - Lessive, via Eprave, et d'une prolongation vers Lavaux-Sainte-Anne, mais la route à emprunter n'est encore qu'un chemin de terre que la commune de Rochefort souhaite céder au Ministère des Travaux publics.

Il est encore envisagé de rendre au G.L.T. l'ancien parcours de la voie ferrée S.N.C.B. Rochefort-Houyet, mais il est absolument hors de question que la Brugeoise et Nivelles doive supporter la réfection des ouvrages d'art, les ponts sur la Lesse et le tunnel de Hour dont la voûte est très détériorée. Qui pourra alors apporter les dizaines de millions nécessaires ? Voir aussi l'article ci-après.

HAN-SUR-LESSE ... ROYAUME DES TRAMS

Une chose est en revanche quasi certaine : le G.L.T. dont on avait dit qu'il remplacerait le petit tram de Han n'amènera pas les visiteurs aux grottes.

Sans doute découragée par le refus du gouvernement central et en particulier de M. de Croo d'apporter toute aide au projet, la Société des grottes de Han qui avait pourtant marqué son accord sur une participation de 25 millions à la réalisation y a finalement renoncé. Car, de plus, la subsidiation (prêt remboursable) de la Région wallonne pour le reste du circuit excluait ce parcours des grottes considéré comme privé même s'il appartient toujours à la S.N.C.V.

Le problème du remplacement du petit tram vient pourtant de trouver une solution. Lors d'un récent conseil d'administration, le choix s'est porté sur trois motrices à bogies de type S qui ne sont autres que des anciens trams de Charleroi récemment désaffectés. Ils devront toutefois subir de considérables transformations, car faute de caténaires, on devra les équiper de moteurs diesel-électriques.

Rayon nouveautés, M. de Gourcy Serainchamps, administrateur-délégué des grottes de Han a exposé au Ministre Poulet un projet de présentation audiovisuelle de l'histoire de la région depuis les débuts du monde, dans l'ancienne ferme de "Drie-Hamptay".

Il a aussi mis l'accent sur les dangers de circulation à Han, plaidant pour des parkings nouveaux et pour l'embarquement dans les trams au parc communal.

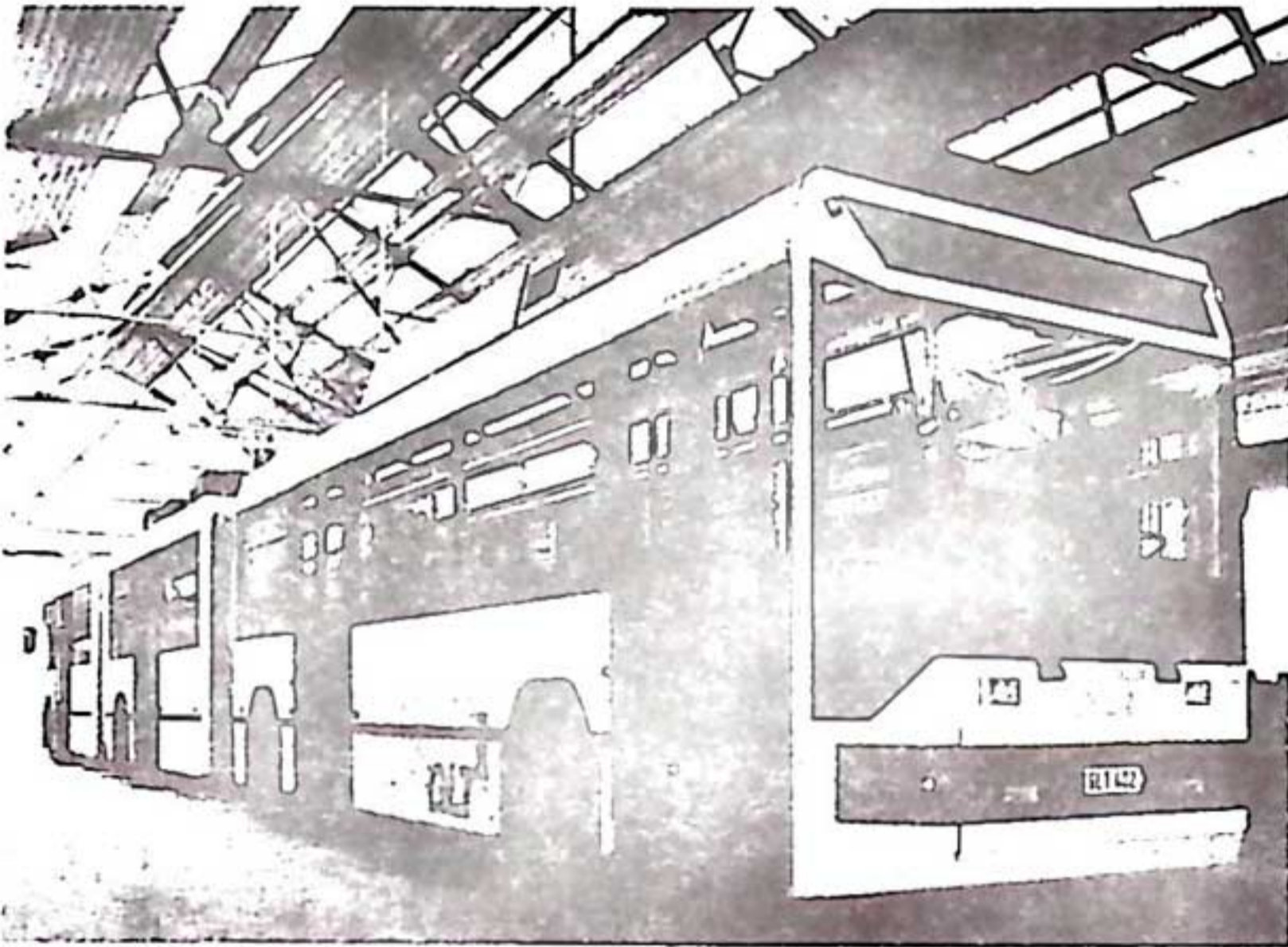
Parmi les projets du S.I. de Han, on relèvera un agrandissement de la salle des fêtes, la création d'un nouveau camping-caravaning en bord de Lesse.

(D'après Paul BOUCHAT, Journal Vers l'Avenir du 6 octobre 1987)

NDLR : il se confirme par ailleurs que la SA des Grottes de Han et de Rochefort a bien demandé une étude pour l'équipement de trois motrices type S d'un groupe électrogène. Si ce projet est réalisé, le matériel roulant hybride ainsi obtenu servirait pour le trafic de base ; les autorails seraient réservés au trafic de pointe. Il semble aussi que la Commune de Rochefort ne s'opposerait plus à la création d'une boucle ferrée derrière le bureau des Grottes de manière à éviter la traversée de la chaussée (oct. 1987)

Un tramway nommé avenir

Attraction touristique, vitrine de la technologie wallonne et instrument de reconversion : le GLT de Rochefort ne sera pas seulement un moyen de transport.



Le GLT, un produit wallon de haute technologie.

En avril 1988, le premier GLT (Guided light train) sortira des usines de la Brugeoise et Nivelles (BN) à Manage pour accueillir les touristes à la gare de Jemelle. Tel un tramway, il empruntera l'ancienne voie désaffectée du chemin de fer qui mène au centre de Rochefort. Il quittera ensuite le rail et se dirigera, en autobus qu'il est, sur la route de Han-sur-Lesse. Rochefort bénéficiera ainsi d'une nouvelle attraction touristique, qui servira en outre de vitrine à un produit wallon de haute technologie.

Le projet du GLT est né d'une double constatation : l'autobus reste le mode de transport urbain le moins onéreux, puisqu'il ne nécessite pas d'infrastructure particulière. Il n'apporte toutefois aucune solution aux embouteillages. Contrairement au tram et au métro qui, en revanche, voient leur développement handicapé par l'importance des investissements nécessaires. Conclusion : les villes adoptent souvent un système mixte et le voyageur est contraint de changer plusieurs fois de moyen de locomotion.

Le GLT serait en fait particulièrement indiqué pour les cités de

moyenne importance où la densité du trafic n'est préoccupant que sur un périmètre limité. Dans le centre, une infrastructure minimale (d'un coût inférieur de 30 % à celui du tram) lui permet d'évoluer sur rail. Dans ce cas, trois véhicules (d'une capacité de 200 personnes) peuvent être couplés. A la sortie de la ville, chacun d'eux peut acheminer les voyageurs dans des directions différentes. En effet, le GLT est doublement « bi-mode » : il peut fonctionner à l'aide d'une caténaire électrique ou d'un moteur diesel, en mode guidé ou non guidé (il est pourvu de pneus et d'une commande manuelle). Le GLT se révèle également intéressant pour les lieux touristiques ou les cités qui doivent accueillir une manifestation d'envergure et voient la demande en transport décupler à une période déterminée.

En 1985, la BN avait démontré que, techniquement, le projet était réalisable. Elle avait même présenté un prototype du GLT sur un circuit spécialement aménagé au Heysel. Restait à prouver l'intérêt de sa mise en exploitation. Michel Simonart, directeur général de la BN, et originaire des envi-

rons de Rochefort, avait entendu dire que les responsables des Grottes de Han avaient l'intention de remplacer le vieux tram qui amène les touristes du village. « Il existe en fait dans la région une série d'attractions (le château de Lavaux, l'antenne de Lessive...) que le GLT pourrait relier entre elles », explique Chantal Vincent, ingénieur-architecte de GLT consult (filiale de la BN installée à Rochefort).

Amand Dalem, bourgmestre de Rochefort et ministre wallon de la Tutelle et du Logement, a convaincu Melchior Wathélet, président de l'exécutif, de débloquent un budget. En avançant 52 millions de francs (à rembourser au prorata des ventes futures de GLT), la Région a en fait marqué sa volonté de promouvoir un véritable produit wallon. Les investissements restants (105 millions de francs pour trois véhicules et 80 pour l'infrastructure) sont supportés par la BN : le ministère des Communications s'est contenté d'accorder les plaques d'immatriculation. En revanche, l'administration des Chemins de fer s'intéresse de près à l'évolution du projet. Dans trois ans, les véhicules seront à vendre. Or, selon Simonart, le GLT s'avère un moyen de substitution idéal pour le matériel ferroviaire lourd, trop coûteux en milieu rural.

Léon Zabus, bourgmestre faisant fonction à Rochefort, ne cache pas sa satisfaction : « La commune est de toute façon gagnante. Elle n'a investi que 5 millions de francs dans un aménagement électrique dont profiteront plusieurs quartiers », dit-il. Le projet s'intègre de plus à la politique touristique menée depuis quelques années. Et, poursuit-il, « cette industrie semble être la seule possibilité de création d'emplois à court terme. A Rochefort, 400 personnes vivent du tourisme et 4 000 en profitent indirectement. » Zabus voit d'ailleurs d'un très bon œil l'arrivée de clients potentiels en provenance de l'étranger. (Le GLT a été présenté à Barcelone pour répondre au problème de l'organisation des Jeux olympiques ainsi qu'à Séville pour l'exposition universelle.) « Le GLT sera un moyen de promotion extraordinaire pour la région », conclut-il.

Sur la route Jemelle-Rochefort, les travaux d'aménagement de l'ancienne voie de chemin de fer se poursuivent et la BN a fait appel à plusieurs sous-traitants wallons.

Le tramway représente donc un triple enjeu : la BN mise sa reconversion sur le GLT ; Rochefort, sa réputation de dynamisme et la Wallonie, sa capacité à mettre au point des produits exportables.

DOROTHÉE KLEIN ■

Nouvelles de Gand

TROLLEYBUS

Sous le titre "Pourquoi la ligne 3 sera-t-elle équipée de trolleybus à partir du 1er mai 1988 ?", le journal De Gentenaar du 25 mai publie un entretien avec M. Roose, directeur général de la MIVG, qui brosse l'historique de cet important axe est-ouest de cette ville.

Autrefois, il y avait à Gand 11 lignes de tram : les lignes 1 à 10 et la ligne 20 en direction de Melle. En 1969, on proposa de supprimer les lignes 5 à 10 et la 20 sous la pression des partisans de l'automobile. Les lignes 1, 2, 3, 4 devaient par contre subsister dans une infrastructure souterraine à réaliser.

Après examen de la question financière, on renonça à creuser des tunnels et on préféra moderniser les lignes de surface en achetant 54 tramways modernes de type PCC pour les lignes 1, 2 et 4 maintenues. Par contre, la ligne 3 avait été provisoirement convertie à l'autobus pour permettre la réalisation de l'infrastructure souterraine où le tram devait circuler : cette infrastructure ne vit jamais le jour.

Aussi, la MIVG sollicita de l'autorité communale la remise en service de la ligne de tram 3. Celle-ci refusa, tout en invitant la MIVG à trouver une solution au problème posé par les autobus polluants.

Ainsi naquit l'idée du trolleybus : il coûte moins cher que le tram, fait moins de bruit que le bus, respecte l'environnement, offre 135 places assises, est confortable, peut s'inscrire dans les mêmes rayons de courbure que l'autobus grâce à son articulation, et peut dévier de son axe de 6m, à la différence de l'autobus.

La ville de Gand marqua son accord de principe à l'installation d'une ligne d'autobus en 1981. Vingt exemplaires d'un modèle de trolleybus articulé furent commandés à la firme Van Hool et à ACEC.

Actuellement, la ligne aérienne est suspendue à 236 mâts entre Gentbrugge et Dampoort, et les deux sous-stations d'alimentation sont opérationnelles à la Brugsepoortstraat et à la Malpertuusplein. Quatre exemplaires du trolleybus pourraient être livrés pour le Nouvel-An 1988 déjà.

Dernier détail : après de longues hésitations, on a renoncé à doter le modèle qui circulera à Gand d'un moteur thermique auxiliaire, comme en France par exemple.

TRAM A TRACTION CHEVALINE

Pendant les fêtes gantoises du 19 au 28 juillet 1987, les frères Rijckaert, amateurs ferroviaires bien connus, ont retenté l'expérience d'un tram à cheval dans une rue interdite à la circulation.

C'est la baladeuse 8816 qui fut utilisée sur un tronçon subsistant de la défunte ligne 3. Les frères Rijckaert profitèrent de l'occasion pour rééditer l'"exploit" de 1984, lorsqu'ils organisèrent un convoi du même genre avec la baladeuse A.8947 du musée de Schepdaal.

C'est en fait la dernière année que cette expérience pouvait être tentée, car les rails utilisés depuis l'Hôtel de Ville jusqu'à l'Emile Braunplain et l'église St-Jacob sur + 300 m vont être recouverts d'asphalte pour permettre le passage du trolleybus.

Les navettes chevalines portaient pour l'occasion la plaque 3 barré, Belfort - St-Jacobs. Conducteur et receveur portaient un costume d'époque.

La baladeuse 8816 a été sauvée de la démolition dans les années soixante sur le réseau vicinal de Bruxelles par MM. Rinckard et Yans, et longtemps entreposée à Poperinge où elle fut restaurée par les élèves de l'école technique locale.

Dès le 29 juillet 1987, la baladeuse fut transférée au Littoral où elle circula à la remorque de la motrice trois essieux 354, prpp riété d'Achille Ryckaert qui l'a restaurée. Cette motrice avait été hébergée à Trazegnies par l'ASVi l'hiver dernier : elle a roulé entre Lobbes et Thuin le 21 juillet 1987.

Une 2e baladeuse est toujours en attente de restauration à Poperinge.

(d'après De Gentenaar - 13/7/87)

ANVERSTunnel du pré-métro sous l'Escaut

Le premier des deux tunnels de pré-métro prévus sous l'Escaut pour prolonger le réseau Tramway sur la rive gauche est terminé. Il s'agit du tronçon situé entre la station Groenplaats déjà en service et Frederik van Eedenplein sur la rive gauche. La distance entre ces deux points est de 1030 m dont la moitié sous le flauve.

Deux tunnels parallèles sont prévus, un pour chaque sens : ils sont situés à proximité du tunnel pour piétons construit avant guerre. Les travaux de forage sont exécutés au moyen d'un tunnelier de 6,80 mètres de diamètre. Le forage a commencé le 16 février 1987 au départ de la rive gauche. Il n'a pas rencontré de difficulté particulière, les pierres rencontrées dans l'argile n'ayant pas le volume suffisant pour bloquer l'engin de forage. Après 560 mètres d'excavation, il fallut passer le 9 avril 1987 sous le mur de quai de la rive opposée, puis à 3 ou 4 m sous les fondations de + 80 maisons à caractère historique pour atteindre la Groenplaats le 10 juillet 1987. La progression moyenne du bouclier était

de 5,92 mètres par jour avec des pointes de 11,97 mètres dans un terrain favorable. Un second bouclier a été amené rive gauche le 11 juin 1987 pour creuser un second tunnel parallèle au premier. Ce second pertuis devrait être terminé pour l'été 1988 et les trams pourraient l'emprunter vers 1990. Une rampe est prévue sur 400 m supplémentaires depuis la station F. van Edenplein pour permettre aux trams d'atteindre la surface dans l'axe de la Blancefloerlaan. Déjà à Anvers, on plaide actuellement pour le prolongement du pré-métro vers Deurne et Borgerhout.

d'après De Bouwkroniek du 11 sept 87.

A nos membres étrangers

SERVICE FINANCIER

A la suite de la décision des banques belges auxquelles le GTF asbl s'adresse de taxer à l'arrivée tout virement en provenance d'une banque étrangère ou tout chèque, à l'exclusion de l'Eurochèque, d'une somme de 298FB à charge du bénéficiaire, nous vous rappelons les seules procédures de paiement possibles au départ de l'étranger quelle que soit l'activité (voyages, édition ou distribution) :

- 1) envoi d'un mandat postal international à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.
- 2) envoi d'un EUROCHEQUE (à l'exclusion de toute autre forme de chèque) au verso duquel vous voudrez bien inscrire votre n° de carte de garantie à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1. Rédigez l'Eurochèque à l'ordre du GTF asbl, et barrez-le de deux traits obliques au recto.
- 3) si vous êtes titulaire d'un compte courant postal à l'étranger, vous pouvez aussi adresser un virement international à notre CCP 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège.

En aucun cas, ne vous adressez à une banque pour virer sur l'un de nos comptes. Nous devrions alors vous réclamer le montant des taxes à l'arrivée, qui seraient prélevées de votre ordre de paiement.

Comme on peut le constater, l'Europe des finances ne semble pas encore pour demain... Nous vous remercions de votre compréhension.

Bibliographie

Calendrier ferroviaire 1988

L'Association Ferroviaire des Cheminots de Charleroi a édité un calendrier pour 1988.

Ce calendrier, imprimé en bleu et blanc au format A4, comprend douze feuillets (un par mois) illustrés par des reproductions de matériel ferroviaire belge de 13X18cm et complété par un feuillet de couverture.

Prix de vente : 130 Fb (frais de port compris) à commander directement à l'Association Ferroviaire des Cheminots de Charleroi, 286, Chaussée de Gilly, 6210 Ransart contre envoi d'un chèque bancaire à l'ordre de l'Association (indiquer l'adresse de livraison) ou par virement au compte 001-1849649-32 de l'AFCC à Ransart avec la mention "commande calendrier 1988".

QUESTIONS ET REPONSES PARLEMENTAIRES
SUR LE TRANSPORT PAR RAIL

MATERIEL

● Question de M. Tomas du 13 mars 1987 (Fr.) :
SNCB. — Matériel roulant. — Nettoyage.

Beaucoup d'usagers des transports ferroviaires peuvent constater l'aspect extérieur peu engageant du matériel roulant (locomotives, voitures, automotrices) de la SNCB : les voitures sales, aux peintures ternies et aux vitres poussiéreuses sont visibles en majorité dans le parc roulant.

La comparaison avec le matériel des réseaux étrangers qui circule sur le réseau belge n'est pas du tout à l'honneur de la SNCB.

Le ministre pourrait-il me faire savoir :

- si des raisons techniques (types de peintures utilisées) justifient cette différence d'aspect extérieur;
- quelle est la fréquence de lavage extérieur des voitures :
 - du service international;
 - du service IC/IR;
 - du service « banlieue »;
- combien d'installations de lavage automatique la SNCB possède-t-elle, et où sont-elles situées;
- si les fréquences de lavage extérieur du matériel font l'objet de comparaisons entre réseaux et, si oui, comment la SNCB se situe-t-elle par rapport aux autres réseaux européens?

Réponse : du 31.3.87

1. Types de peinture extérieure.

Les côtés extérieurs sont peints :

- soit avec de la peinture à dispersion d'eau (peinture mate);
- soit avec de la peinture polyuréthane ou de la peinture glycéro (peintures brillantes).

En principe, la remise en peinture est exécutée dans les ateliers lors du passage en révision ou en remise en état.

2. Fréquence de nettoyage extérieur des caisses.

1. Nettoyage manuel.

Service international : 2 fois par mois.

Service intérieur : 1 fois par mois.

En cas de souillures importantes, les services ont pour mission d'intervenir plus tôt.

2. Nettoyage mécanique.

Service international : à chaque passage dans le poste d'entretien (3 à 4 fois par semaine).

Service intérieur : il est prévu 2 à 3 passages par semaine pour autant que le roulement le permette.

3. Installations de lavage mécanique.

a) 2 types existent actuellement sur le réseau SNCB :

1. La rame de voitures se déplace dans le stand de lavage.
2. La rame de voitures est immobilisée et un portique se déplace le long des véhicules. La longueur est ici limitée à 2 véhicules.

b) Nombre d'installations reprises sous 1 :

Actuellement : 2 — Ostende et Schaerbeek.

En construction : 4 — Châtelet, Louvain, Courtrai, Liers. A long terme, la SNCB prévoit encore des installations de lavage à Anvers, Bruxelles-Midi, Forest, Ronet (Namen) et Gand-Saint-Pierre.

c) Nombre d'installations reprises sous 2 :

Actuellement : 2 — Merelbeke et Kinkempois.

4. Les réseaux étrangers disposent actuellement de beaucoup plus de stands de lavage mécanique que la SNCB.

En conséquence, le nettoyage manuel des caisses est sporadiquement exécuté sur ces réseaux.

Par exemple : Les NS disposent de 16 stands de lavage.

Remarques :

- En hiver, en cas de gel, les caisses ne sont nettoyées ni manuellement ni mécaniquement.
- Les périodicités de nettoyage extérieur ont été prolongées en 1983 dans le cadre des mesures de restriction.

● Question de M. Bourgeois du 3 avril 1987 (N.) :
SNCB. — Trains auto-couchettes.

Le ministre pourrait-il me fournir les renseignements suivants relatifs à l'évolution de l'utilisation des trains auto-couchettes au cours des années 1985-1986 :

1. Combien de voyageurs avec voitures ont été transportés en 1986 au départ ou à destination de Schaerbeek?

2. Quelles étaient les mêmes données pour ce qui concerne la gare de Bressoux?

3. De nouvelles liaisons ont-elles été établies en 1986, et dans l'affirmative, lesquelles?

4. Peut-on donner les tendances relatives à l'évolution de la fréquentation du réseau sur les liaisons principales au cours de la période de 1984 à 1986?

Réponse : 28.4.87

1. 12.689 autos et 35.953 voyageurs ont été transportés en 1986 au départ et à destination de Schaerbeek.

2. Au départ et à destination de Bressoux le trafic pour 1986 s'est élevé à 2.676 autos et 8.146 voyageurs.

3. En 1986, deux nouvelles relations Bressoux-Toulouse et Bressoux-Narbonne ont été créées.

4. En 1985, le nombre de trains a augmenté de 3 % et les nombres de voyageurs et d'autos ont diminué de 7 % par rapport à 1984.

En 1986, le nombre de trains a diminué de 6 % et les nombres de voyageurs et d'autos ont respectivement augmenté de 10 % et 6 % par rapport à 1985.

GARES

Question de M. Féaux du 3 avril 1987 (Fr.) :

SNCB. — Gare d'Ottignies. — Travaux d'aménagement.

Le *Moniteur belge* du 27 mars 1987 signale que par arrêté royal du 10 mars 1987 est abrogé l'arrêté du Régent du 13 février 1948 décrétant d'utilité publique l'exécution des travaux d'aménagement de la gare d'Ottignies et de déviation des voies principales vers Charleroi.

Le ministre peut-il me dire :

- les raisons pour lesquelles il a estimé devoir soumettre à la signature royale l'arrêté d'abrogation précité;
- si, se substituant au projet d'aménagement de la gare datant du lendemain de la dernière guerre, un nouveau projet global est en élaboration, (autre que les quelques travaux annoncés tels que nouveaux accès à la passerelle et gare d'autobus)?

Réponse : du 28.4.87

- Avec la mise en service électrique de la ligne 140, in situ, le projet de 1948 impliquant le déplacement important de cette ligne et la refonte complète de la gare d'Ottignies, ne pouvait plus se justifier.

De plus, les restrictions budgétaires ne permettent plus d'envisager des travaux d'une aussi grande envergure pour un aménagement localisé (plus de 500.000.000 F.).

Afin de ne pas geler inutilement des terrains en zone d'habitat et à l'intervention des autorités communales d'Ottignies, la SNCB a proposé de faire abroger l'arrêté du Régent.

- Aucun aménagement global des voies ni du bâtiment des voyageurs n'est en élaboration. Divers aménagements ponctuels sont envisagés (deuxième couloir-sous-voies, extension de la salle d'attente, ...) mais sont tributaires des contraintes budgétaires.

Question de M. Beysen du 10 avril 1987 (N.) :

SNCB. — Gares de chemin de fer à Anvers.

Indépendamment des travaux indispensables de restauration actuellement effectués à la gare centrale d'Anvers, la situation d'une série de gares de la région anversoise est déplorable. Je songe plus particulièrement à la gare de Berchem, dont le béton souffre de corrosion, et aux gares d'Anvers-Est, Anvers-Dam et Anvers-Sud.

Quelles mesures avez-vous prises pour enrayer la progression de la dégradation de la gare de Berchem?

Pourriez-vous également me faire connaître le nombre de voyageurs ayant fait usage, en 1984, 1985 et 1986, des gares d'Anvers-Est, Anvers-Dam, Anvers-Sud, Luchtbal et Anvers-Noorderdokken, et le nombre de membres du personnel affectés à ces gares? En cas d'absence de personnel permanent, quelles instructions régissent le maintien de la sécurité et l'entretien de ces gares?

Veuillez en outre me faire savoir quelles mesures vous prendrez pour résoudre globalement le problème et prévenir de futures dégradations.

(28.4.87)

Réponse : Tant pour les gares dans la région d'Anvers que pour les autres bâtiments de gare du réseau, seuls les travaux d'entretien indispensables seront, dans une première période, exécutés. Cette mesure de modération, qui provient des restrictions budgétaires imposées à la SNCB, ne conduira pas à négliger les bâtiments de gare ni à les laisser se dégrader.

Pour le bâtiment de gare de Berchem en particulier, quelques petits éléments sont récemment tombés du claustra de la façade. En vue de sauvegarder la sécurité du public, une cloison a été placée autour de celle-ci. Le béton du claustra sera réparé sous peu.

D'après les statistiques découlant des comptages voyageurs effectués annuellement au cours du mois d'octobre, il apparaît que le nombre moyen de voyageurs montés par jour ouvrable dans les gares anversoises mentionnées ci-dessous s'élève à :

| | 1984 | 1985 | 1986 |
|----------------------------|-------|-------|-------|
| Anvers-Est | 312 | 236 | 209 |
| Anvers-Dam | 321 | 299 | 306 |
| Anvers-Sud | 1.672 | 1.432 | 1.440 |
| Luchtbal | 169 | 138 | 167 |
| Anvers-Noorderdokken | 110 | 67 | 91 |

Dans les points d'arrêt d'Anvers-Dam, Luchtbal et Anvers-Noorderdokken il n'y a pas de personnel SNCB.

Anvers-Est et Sud sont des dépendances avec personnel. A Anvers-Est, il y a par jour ouvrable (sauf samedi) 2 prestations de commis du mouvement ainsi qu'une prestation d'agent de triage. Les samedis, 1 seule prestation de commis de mouvement est prévue. Anvers-Sud est également une dépendance où journalièrement (sauf le dimanche) 2 prestations de commis du mouvement sont assurées.

Le nettoyage des installations ci-dessus est effectué par du personnel ouvrier de la gare d'Anvers-Central.

EXPLOITATION

Question de M. Beerden du 13 mars 1987 (N.) :

SNCB. — Nouvelles liaisons au Limbourg.

1. Les plans pour la liaison IC Genk-Maasmechelen-Maaseik existent depuis longtemps. Cette ligne représenterait une dorsale sur laquelle se grefferaient les lignes d'autobus.

Où en est ce dossier? Les plans sont-ils définitifs? Qu'en est-il des licences? Peut-on fixer des délais d'exécution? A-t-on déjà prévu les crédits nécessaires?

2. La ligne internationale prévue entre Anvers-Hasselt-Maastricht-Cologne est encore plus importante pour le Limbourg, car elle représente, d'une part, un développement des voies ferrées dans l'Eurégion et elle permet, d'autre part, la réalisation d'une liaison IC du Limbourg vers Anvers.

Pour ce trajet se créait le problème de l'autorisation en territoire wallon, qui impliquait une modification du plan de secteur. Où en sont les choses à ce sujet? Une solution est-elle en vue? Si oui, laquelle? Les crédits nécessaires sont-ils déjà prévus?

Le ministre peut-il communiquer quand sera prise une décision définitive pour ce dossier?

Réponse : du 31.3.87

1. Avant d'approuver le nouveau tracé de la liaison ferroviaire Genk-Maasmechelen, le secrétariat d'Etat à l'Environnement a demandé une étude d'impact sur l'environnement. Le Conseil d'administration de la SNCB a décidé de ne pas donner suite à cette demande vu que le projet ne sera pas réalisé au cours des prochaines années, du fait des restrictions budgétaires.

2. L'exécutif wallon n'a pas encore réagi de façon positive à la demande de la SNCB d'inscrire la nouvelle infrastructure au plan d'aménagement. L'exécutif wallon a demandé un complément d'information mais n'a pas encore émis d'objections fondamentales.

Il n'existe à ce jour pas de prévisions concrètes de réalisation de cette liaison internationale eu égard à la restriction des moyens financiers par suite des obligations budgétaires imposées à la SNCB. Jusqu'à l'heure actuelle aucun montant n'a été inscrit à son programme d'investissement.

Question de M. Gabriels du 10 avril 1987 (N.) :

SNCB. — Réorganisation au Limbourg. — Conséquences.

Au cours des prochains mois, deux mesures gouvernementales auront des répercussions sur la structure et l'emploi de la SNCB au Limbourg. Il s'agit, d'une part, de la réorganisation des chemins de fer incorporant le groupe Hasselt dans le district d'Anvers et, d'autre part, de l'application du plan de restructuration des KS, qui supprimera une série — quelque 130, dit-on — d'emplois liés au transport du charbon.

1. La réorganisation au sein de la SNCB entraînera-t-elle des pertes d'emplois pour cause de transfert vers d'autres unités ou de liquidation? De combien d'emplois s'agit-il? Où seront-ils transférés? Quelles catégories du personnel et combien de travailleurs dans chaque catégorie sont concernés?

2. La SNCB a-t-elle planifié à court terme de nouvelles activités au Limbourg?

3. Combien de postes d'emploi disparaîtront à la SNCB à la suite d'une éventuelle réduction draconienne du transport du charbon au Limbourg? La SNCB a-t-elle pris des mesures pour compenser cette perte d'emplois en organisant de nouvelles activités au Limbourg? Avez-vous demandé à la SNCB de prévoir de telles compensations?

Réponse : du 5.5.87

1. Dans le cadre de la réorganisation générale de la SNCB, la décision a été prise de fusionner les groupes actuels de Hasselt et d'Anvers dans le district Nord-Est.

L'organisation interne de chaque district est encore à l'étude, de sorte qu'au stade actuel, il n'est pas encore possible de déterminer les glissements de personnel qui auront lieu à la suite de cette fusion.

2. Des travaux d'infrastructure complémentaires ne sont pas planifiés, eu égard aux restrictions budgétaires imposées actuellement à la SNCB.

Toutefois, des négociations sont entamées pour augmenter la part du transport par chemin de fer auprès de 3 firmes importantes.

3. Si le trafic actuel de charbons devait disparaître à Waterschei, Eisdien et Winterslag, le cadre du personnel de ces gares serait globalement diminué d'environ 20 postes d'emploi.

D'autre part, la diminution du transport de charbon influencera le trafic des trains avec pour conséquence, en première estimation, une réduction de 8 conducteurs de ligne et d'un homme de métier pour l'entretien.

A noter que dans cette région, la Société doit faire face à la vive concurrence de la voie d'eau. La SNCB s'efforcera d'obtenir cependant tout transport de et pour les entreprises du Limbourg, pour autant qu'il soit rentable.

Au cas où la centrale électrique de Langerlo ne serait plus alimentée en charbon du bassin Est de la Campine et devait se tourner vers un autre fournisseur, la SNCB pourrait bénéficier d'un trafic nouveau.

Question de M. Desutter du 10 avril 1987 (N.) :

SNCB. — Autonomie. — Exploitation.

Les statuts de la société fondée en 1926 se prêtent à différentes interprétations. La SNCB est une « société autonome » chargée de gérer le réseau « selon les méthodes industrielles », tout en « sauvegardant les intérêts de l'économie nationale ». Cette dernière contrainte implique indirectement qu'une gestion axée sur une exploitation rentable et efficace est souvent subordonnée à d'autres impératifs.

Dès lors, au terme des différentes études qu'elle a effectuées, la Sobemap aboutissait, entre autres, à la conclusion qu'il y a lieu de revoir les rapports entre l'Etat et la SNCB.

Dans quelle mesure cet avis a-t-il déjà été traduit dans la réalité? (28.4.87)

Réponse : Il est exact que la contrainte imposée par la législation de 1926 à la SNCB de sauvegarder les intérêts de l'économie nationale, encore qu'elle ait été tempérée par la jurisprudence, a indiscutablement constitué une entrave au respect d'une autre obligation légalement imposée à la SNCB : celle de gérer le réseau selon les méthodes industrielles.

Il faut cependant noter que l'arrêté royal n° 452 du 29 août 1986 a supprimé toute allusion expresse à cette double obligation dans le texte de la loi organique de la SNCB, ce qui facilitera la mise en place de solutions plus souples et mieux équilibrées dans le cadre desquelles la SNCB ne serait plus tenue d'assurer à ses seuls dépens la sauvegarde des intérêts de l'économie nationale.

Question de M. Willy Burgeon du 1^{er} mai 1987 (Fr.) :

SNCB. — Ligne 108.

D'après les informations officielles que je reçois, l'arrêt et la gare de Leval-Trahegnies (ligne 108) ne seraient plus menacés.

Cependant, je constate un délabrement volontaire des services. En hiver, la salle d'attente n'a pas été chauffée, au grand dam des usagers. La distribution des tickets a été supprimée. Un agent reste cependant dans la gare. Probablement, un jour, dirat-t-on que l'agent est inutile, que la gare vide l'est tout autant. On prétextera ensuite l'absence de gare pour supprimer l'arrêt de Leval-Trahegnies.

Une présence et un service SNCB seront supprimés dans une région, comme l'a déclaré lui-même le ministre lors de l'inauguration de la ligne électrifiée, déjà tellement frappée par la crise.

Je souhaiterais savoir si des mesures ont été prises afin de donner une nouvelle vie à la gare de Leval?

Réponse : du 26.5.87

1. Le cas de la gare de Leval sera examiné, comme celui de toutes les autres gares, dans le cadre de l'évaluation globale du plan IC/IR actuellement en cours, et il est prématuré d'anticiper sur les conclusions globales de cette étude.

2. Quant aux remarques formulées sur le fonctionnement de la gare de Leval, il est à noter que :

- la salle d'attente était chauffée par un poêle au gaz naturel; suite à des actes de vandalisme et pour des raisons de sécurité, l'alimentation en gaz a dû être coupée;
- jusqu'en septembre 1986, les billets étaient délivrés par un employé mais la moyenne journalière de 14 billets était insuffisante pour en maintenir la distribution.

3. En ce qui concerne le service à la clientèle, la SNCB s'efforce de le maximaliser en tenant compte, toutefois, de l'équilibre à respecter entre la nature du trafic, son volume et les dépenses inhérentes au service offert.

Question de M. Willy Burgeon du 1^{er} mai 1987 (Fr.) :
SNCB. — Ligne 109. — Manque d'entretien.

Je souhaiterais savoir depuis quand la ligne 109 Donstien-Lobbes n'est plus entretenue?

Il suffit de se promener sur les voies pour constater que la voie est en mauvais état et même parfois dangereuse pour les convois.

Est-ce une machination pour imposer ensuite la fermeture de cette voie pour cause de dégradations qui sont ici volontaires?

Des mesures sont-elles prises pour effectuer les réparations?

(26.5.87)

Réponse : La SNCB exécute l'entretien nécessaire à la sécurité des circulations, mais elle assure la maintenance des installations avec le souci d'économie qui s'impose.

La dernière intervention date de septembre 1986.

D'autre part, le branchement qui donne accès de la ligne 130A à la ligne 109 sera renouvelé cette année.

Question de M. Vanhorenbeek du 1^{er} mai 1987 (N.) :
SNCB. — Ligne Anvers-Bruxelles. — Modernisation.

Dans sa brochure « Bericht », n° 1 de janvier 1987, la SNCB annonce avec beaucoup de verve — et beaucoup d'inexactitudes — que la ligne Bruxelles-Anvers s'achemine résolument vers le 21^e siècle. La ligne n° 15 (précédemment 25) me semble

cependant avoir fait l'objet de plusieurs remises en état au cours de ces dernières années. Certaines gares ont même été fermées pendant les weekends à cause de ces travaux, ce qui ne favorise certainement pas le trafic voyageurs.

Les travaux de modernisation actuels semblent, en outre, comporter un élargissement de la plate-forme des voies à Malines-Nekkerspoel. Les voies seraient déplacées au point de jouxter les chambres à coucher de dizaines de maisons riveraines.

1. Le ministre pourrait-il nous préciser quels sont les travaux effectués à la ligne n° 15 au cours des trois dernières années et quels étaient les coûts y afférents?

2. Quelle sera la durabilité de ces travaux? En d'autres mots : quelle est la durée de vie des nouveaux matériaux employés pour cette modernisation?

3. Qu'envisage-t-on pour réduire le niveau de bruit dans les maisons riveraines, et a-t-on procédé à des mesures préalables?

4. Y a-t-il une corrélation — et si oui, dans quelle mesure — entre cette modernisation (pour ne pas dire le remplacement complet) et l'aménagement d'une ligne de TGV entre Bruxelles et Anvers, et quel est le coût de ces travaux?

5. Quel est le budget prévu pour la réalisation de cette modernisation, et comment ce budget est-il réparti sur toute l'année?

Réponse : du 2.6.87

1. En dehors de travaux habituels d'entretien, le montant des dépenses, à charge du ministère des Communications, relatives aux travaux pour la période 1984-1986 se chiffre à :

- travaux de transformation à Kontich : 8,5 millions F;
- travaux de transformation à Malines-Nekkerspoel : 33,5 millions F.

2. La durée de vie des matériaux utilisés varie suivant le type de ceux-ci et dépend également de facteurs extérieurs. Compte tenu de ce qui précède, un choix judicieux a été fait, ceci par analogie avec la durée légale des amortissements. A noter, par exemple, que les installations électriques actuelles datent de 1935 et les ponts à Malines-Nekkerspoel de 1905. Il va de soi que la longévité escomptée des nouvelles constructions sera au moins aussi longue que celle réalisée dans le passé.

3. Les travaux de transformation à Malines-Nekkerspoel n'impliquent pas l'élargissement de la plate-forme des voies, mais uniquement certains déplacements de celles-ci. Ces travaux ne donnent d'ailleurs pas lieu à des expropriations. La SNCB n'a aucune raison d'estimer que le niveau du bruit sera accru par l'exécution des transformations en cours; normalement une diminution du niveau du bruit est même escomptée par le fait de l'utilisation de nouveaux éléments constituant l'infrastructure des voies.

4. Il n'y a pas de corrélation entre la modernisation indispensable de la ligne Bruxelles-Anvers et le TGV.

5. La réélectrification complète et la modernisation de la ligne 25 Bruxelles-Anvers (comprenant entre autres les caténaires, la signalisation, la télécommunication, les voies et quelques ouvrages d'art) sont estimées à 2.357 millions F.

La répartition par exercices annuels de ces dépenses a été remise fondamentalement à l'étude en fonction des restrictions budgétaires actuelles.

● Question de M. Brisart du 5 juin 1987 (Fr.) :

SNCB. — Ligne Mons-Ath-Lessines-Grammont. — Electrification.

La région lessinoise attendait beaucoup de l'électrification de la ligne sus-indiquée pour son désenclavement; contre toute attente la SNCB ne pourra appliquer les nouveaux horaires prévus, les travaux n'étant pas achetés pour cause de crédits manquants.

Le ministre peut-il me dire :

1. le montant des crédits faisant défaut;
2. pour quelles raisons le sont-ils;
3. pour quelle date peut-on espérer qu'ils seront affectés?

Réponse : du 7.7.87

1. Sur les 305 millions de la dépense restant à engager en 1987, 197 ont reçu un visa d'engagement et 108 doivent encore faire l'objet d'une demande de visa.

2. L'interruption momentanée des travaux d'électrification, qui sont entièrement financés par le ministère des Communications, est consécutive aux restrictions budgétaires imposées par le gouvernement. La SNCB n'a pas été autorisée, au cours du 4^e trimestre 1986 et au début 1987, à solliciter des visas d'engagement permettant la poursuite des travaux d'électrification de la ligne 90. Ces travaux devraient être repris dès que les visas concernés auront été octroyés et pour autant que le budget 1987 de la SNCB le permette.

3. L'approbation du budget d'investissement par le conseil d'administration du 9 juin 1987 permet de reprendre la procédure requise avec le ministère des Communications pour l'octroi de visas.

Dès que les conditions de reprise des travaux évoqués ci-dessus seront réunies, la SNCB s'efforcera d'achever l'électrification.

● Question de M. Suykerbuyk du 19 juin 1987 (N.) :

SNCB. — IC Ostende-Roosendaal. — Suppression partielle.

Selon certaines informations parues dans la presse, la ligne IC Ostende-Roosendaal serait limitée, à l'avenir, à Anvers.

Je suppose qu'un train IC international instauré initialement comme train provenant des Pays-Bas (tout en étant, il est vrai, intégré dans le réseau belge) et assurant la liaison avec le littoral ne peut être supprimé sans concertation préalable avec les Pays-Bas.

Les rumeurs de suppression partielle de ce train IC sont-elles exactes? Dans l'affirmative, y a-t-il eu des négociations avec les Pays-Bas, et quels arguments ont été invoqués du côté néerlandais pour consentir à cette suppression?

Réponse : Dans le cadre de l'étude d'évaluation du plan IC-IR, des économies sont notamment recherchées.

Les lignes à faible trafic et celles dont plusieurs dessertes sont assurées par des trains faiblement occupés font l'objet d'un examen.

Les dispositions qui seront éventuellement prises pourront également avoir des répercussions sur les liaisons avec les réseaux limitrophes.

Au stade actuel de l'évaluation précitée, aucune conclusion ne peut être tirée. (7.7.87)

● Question de M. Desseyn du 19 juin 1987 (N.) :

SNCB. — Trafic ferroviaire dans le Westhoek.

Il apparaît de vos réponses à plusieurs questions qu'une fois de plus, le nouveau programme d'investissements ne reprend pas la ligne 73 Deinze-La Panne. De même, en ce qui concerne le transport de marchandises, le trajet via La Panne-Bray-Dunes a également été écarté.

Dans la perspective du tunnel sous la Manche et en vue d'assurer de meilleures liaisons avec la France, il serait cependant indiqué de promouvoir le transport de passagers dans cette région du pays.

A cette suggestion, il est invariablement opposé que les autorités françaises n'entreprennent rien en ce sens, alors qu'une intervention directe auprès de la ville de Dunkerque a déjà permis d'aboutir à des résultats positifs.

1. La direction de la SNCB a-t-elle déjà accordé par le passé un réel soutien à des projets visant à assurer une liaison régulière du transport de passagers avec Dunkerque?

2. Si le transport de marchandises sur la voie 73 est définitivement exclu et que Mouscron demeure prioritaire comme point frontalier, cela vaut-il également pour le transport de passagers?

3. Si la SNCB n'introduit pas de demande auprès de la CEE en vue d'obtenir des subsides en faveur du projet « trafic frontalier vers la France via La Panne-Bray-Dunes, est-ce parce que :

a) ce projet ne sert pas sa politique de transport de marchandises;

b) elle écarte dès à présent toute possibilité d'amélioration du transport de passagers sur ce trajet?

Réponse : Pour des motifs financiers, l'électrification de la ligne Deinze-La Panne ne peut, en effet, être envisagée à terme prévisible.

1. Les directions de la SNCB et de la SNCF ont déjà établi des contacts au sujet de la liaison Dunkerque-La Panne.

Comme premiers résultats, la mise en marche d'un train touristique Dunkerque-Bray-Dunes-La Panne et retour, a été envisagée à titre d'essai, le matin et le soir les dimanches de juillet et août 1987.

L'accord définitif de la SNCF n'a pas encore été obtenu à ce jour.

2. Les relations internationales Londres-(Lille)-Bruxelles sont étudiées dans le cadre de groupes de travail multinationaux.

Bien qu'aucune conclusion ne soit encore disponible, il nous semble que la SNCF serait assez défavorable à l'instauration d'un éventuel service de trains intensif via Dunkerque.

3.

L'accélération du trafic ferroviaire international par la concentration du trafic via un nombre limité de lignes bien équipées et quelques points frontière importants, est la politique de transport appuyée par la CEE et l'Union internationale des chemins de fer.

Les gares frontière importantes ont été désignées de commun accord par les réseaux intéressés.

Dans le cadre de cette politique de transport, la SNCF et la SNCB poursuivent une politique visant à fermer les points frontière secondaires. Le point frontière de « La Panne » est considéré sur le plan international comme point frontière secondaire.

Trans-Fer est une publication périodique du GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1 (Belgique). Il est envoyé gratuitement à tous les membres de l'Association.

Sauf mention contraire, les articles contenus dans ce numéro peuvent être reproduits librement, à condition de citer la source et d'envoyer un exemplaire de la publication à notre Association. Néanmoins, les articles que nous reprenons à d'autres publications restent la propriété de ces dernières et leur reproduction reste soumise à leur autorisation préalable.

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 d'articles ferroviaires, participation à des manifestations ferroviaires de toute nature... La liste de nos articles vous est transmise sur simple demande à notre adresse : BP 191, B-4000 Liège 1. Joignez un timbre-lettre pour la réponse (ou un coupon-réponse international).

La cotisation de nos membres est très modique (en 1987, 140FB pour les membres belges, 220FB pour nos membres étrangers. Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez Trans-Fer gratuitement et vous bénéficierez de substantielles réductions si vous participez à nos activités (voyages, éditions nouvelles...)

SERVICE FINANCIER DE NOTRE ASSOCIATION

L'Association est entièrement gérée par des membres bénévoles. Elle dispose de plusieurs comptes en banque et de plusieurs adresses afin de répartir l'administration sur ceux de ses membres qui en ont accepté la charge. Veuillez donc bien utiliser l'adresse et/ou le n° de compte en banque indiqué à côté du service que vous souhaitez contacter : ces renseignements figurent toujours à côté des prestations que nous vous proposons. En procédant ainsi, vous nous facilitez la tâche et vous évitez des erreurs.

Paievements en provenance de l'étranger

Par dérogation à ce qui précède, les versements en provenance de l'étranger doivent nous parvenir, quelle que soit l'activité, selon un des trois modes suivants :

- paiement par versement à notre compte courant postal "BRUXELLES 000-0896641-70 GTF asbl, 4000 Liège". C'est, pour nos membres étrangers, la formule la moins onéreuse.
- établissement d'un Eurochèque avec n° de carte de garantie au verso à l'ordre de GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.
- envoi d'un mandat postal international à GTF asbl, BP 191, B-4000 Liège 1.

Nous ne pouvons accepter d'autre mode de paiement vu les lourdes taxes imposées à l'arrivée par les organismes financiers belges.

Changements d'adresse

Prévenez-nous en demandant une nouvelle formule d'adhésion. Joignez deux timbres-lettre pour la réponse.



A.S.B.L.



A.S.B.L.

A

BALADE FERROVIAIRE SUR LE NOEUD DE PIETON, LA LIGNE 260
ET LA VISITE DES INSTALLATIONS DE MONCEAU FORMATION

Nous sommes très heureux de vous proposer le dernier voyage de la saison en autorail spécial

Le samedi 12 décembre 1987

Notre programme :

Départ de La Louvière-Sud vers 8.45 H - Piéton - parcours des lignes industrielles 252, 251 et 113, soit : Piéton - Fontaine l'Evêque, Piéton - Cokeries d'Anderlues, Piéton - Bascoup.

Piéton - Charleroi Sud (repas de midi)

Parcours des lignes suivantes: 260 - 260a, soit : Charleroi Ouest - Monceau Monceau - Marchienne Docherie.

Visite des installations de Monceau-Formation : accueil et présentation de la gare - accès à la cabine de signalisation - freins de voie - salle des ordinateurs. Retour à La Louvière Sud vers 18h00.

En cours de voyage, de nombreux arrêts photos sont prévus.

Nous vous proposons d'atteindre La Louvière-Sud par trains réguliers au départ de toute gare belge de votre choix au prix forfaitaire de 200.- Bcf. (aller et retour) - Il est tout à fait possible de rejoindre le point de départ par le train 330 (Liège 07.00-Huy-Namur)

Nous organisons un repas de midi collectif et facultatif pour la somme de 220Frs - plat froid, service et T.V.A. compris. (boissons non comprises)

Prix (autorail de LLS à LLS, TVA, Frais d'organisation et assurances)

Membres G.T.F. en règle de cotisation en 87, également parents,

épouse, enfants habitant sous le même toit BEF. 410.-

Non membres du G.T.F. 460.-

Enfants de 10 à 14 ans (*). 300.-

Enfants de moins de 10 ans non admis.

(*): Un enfant par adulte; Il n'occupe pas une place assise distincte.

Inscriptions

Le plus tôt possible mais au plus tard le 3 décembre 87. Elle se fait en envoyant le bulletin d'inscription ci-joint et en joignant une enveloppe timbrée à 13 Frs portant vos nom et adresse.

Une excursion ferroviaire de La Louvière à Falaën : l'ancienne ligne 150 à nouveau exploitée

La Nouvelle Gazette - 21.9.87

Samedi, bien des personnes des entités de Mettet et Anhée ont cru rêver en voyant circuler dans leur région un train sur l'ancienne ligne 150, Tamines-Dinant-Jemelle. En effet, celle-ci n'est plus exploitée que sur une infime partie de son développement maximum. Seul, le tronçon Tamines-Aisemont est encore exploité pour la desserte des carrières de cette localité. Ainsi, cela fait plus de quatre lustres que les Denéens n'avaient plus vu un train.

Organisé par le GTF (Groupement belge pour la promotion et l'exploitation touristique du transport ferroviaire), ce voyage a rassemblé pas moins de 210 personnes mordues du rail. Il s'agit, en fait, d'une Asbl dont le but n'est autre que de rassembler au cours de ses activités tous ceux qui s'intéressent de près ou de loin au transport par rail et de proposer aux voyageurs des formules inédites en vue de pouvoir admirer sous un jour inusité des régions pourtant bien connues.

A ces fins, il organise des voyages en empruntant des lignes désaffectées. Y participent non seulement de véritables amateurs du chemin de fer, mais aussi des individus qui ne cherchent qu'à se promener d'une autre façon ou en car et découvrir sous un autre angle le pays.

Le moins que l'on puisse écrire, c'est que cette excursion a été une



totale réussite : le succès que cette manifestation a recueilli a dépassé toutes les espérances. M. Renard, président de l'Asbl GTF, nous confiait : « Aujourd'hui, on a dû refuser des inscriptions... ».

Parti de La Louvière, le train a sillonné toute la région jusque Falaën. Et pourquoi pas plus loin ? Notamment parce que les responsables se sont trouvés face à des personnes qui n'apprécient guère ce genre d'initiative, des gens qui disent : « Ça ne sert à rien ! ». Et pourtant, financièrement, cela rapporte tant aux restaurateurs locaux qu'à la

SNCB.

Voilà une expérience pour le moins concluante. Et ce n'est sans doute pas une dernière fois que l'on voit un autorail dans la région. C'est vrai qu'envisager la transformation du tronçon Ermeton-sur-Biert-Anhée en chemin de fer touristique, comme y avaient pensé d'aucunes associations locales, est une ambition démesurée étant donné le travail énorme qui devrait être effectué mais la voie est suffisamment en bon état pour que le GTF puisse prétendre à l'utiliser occasionnellement.

J.-P. DELFORGE.

BULLETIN D'INSCRIPTION

Voyage : Noeud de Piéton du 12 décembre 87

bulletin d'inscription à renvoyer avant le 3 décembre 87 à l'adresse suivante : G.T.F. asbl c/o Monsieur J. Laterre, 68, rue de Marchienne B 6110 à Montigny-le-Tilleul. Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 13Frs portant l'indication de vos nom et adresse

+ Je soussigné (nom et prénom) G.T.F.m. Rue n° boîte n° postal localité inscris pour le voyage du 12 décembre 87 - Piéton

Table with 2 columns: Description of services and corresponding cost. Rows include: adulte membre ou assimilé à 410.- Bef., adulte non membre à 460.- Frs, enfant de plus de 10 ans 300 Frs, repas de midi à 220 Frs, parcours d'approche à 200 Frs, and total.

+ biffer la mention inutile { - Je verse cette somme au compte n° 068-0883360-08 du G.T.F. asbl à Liège - Je joins un chèque bancaire garanti - Je verse de l'étranger au compte n° 000-0896641-70 du G.T.F. asbl Liège.

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

+ Je renonce à exercer contre la S.N.C.B. et/ou le G.T.F. asbl tout recours en cas d'accident survenu à ma personne ou mes biens à l'occasion de ce voyage. Le fait pour le G.T.F. asbl d'autoriser un débarquement ou embarquement en un endroit non spécifiquement prévu ne déroge pas à ce principe. L'organisation permet toujours de s'y soustraire Le participant en apprécie seul l'opportunité de le faire sans danger pour lui.

A le Signature - représentant légal pour les mineurs d'âge.



| |
|---|
| N O T R E G R A N D V O Y A G E A L E T R A N G E R |
|---|

Lieu : en Suisse

Date : du mardi 10 mai 1988 (au soir) au dimanche 15 mai 1988 (au soir)

Itinéraire : départ par train de nuit en places couchettes.

Bruxelles, Namur, Arlon, Luxembourg, Bâle, Lucerne, Arth Goldau (ligne du St Gotthard), Bellinzona, Locarno (ligne du Centovali - V.M.), Domodossola, Montreux, Vevey. - Toutes les nuits à Vevey à l'hôtel en 1/2 pension - Yverdon, Ste Croix (V.M.), Nyon, La Cure (V.M.), Morges (V.M.), Apples, Puidoux, Palezieux (chemin de fer de la Gruyère (V.M.) Bulle, Gruyère, Montbovon (M.O.B. - V.M.), Martigny, Le Chatelard (V.M. parcours en rame historique réservée - arrêts photos), rochers de Naye (V.E.), Montreux, Zweisimmen, Spiez, Bâle. Retour à Bruxelles par le train E C 94 IRIS - arrivée à Bruxelles à 19.34 h - correspondance assurée dans toutes les directions.

Pour ce voyage, nous avons pensé aux épouses ! Un programme attrayant a été conçu à leur intention, il présente non seulement un intérêt purement ferroviaire, mais nous y avons ajouté plusieurs attraits touristiques. A vous de juger : horaire décontracté, temps libre et shopping dans des villes telles que Gruyère, Locarno, Montreux Vevey. - Possibilité d'une promenade pédestre au sommet des Rochers de Naye, visite d'une chocolaterie et d'une fromagerie. ambiance sympathique du groupe ... demandez aux anciens ... !

Nous invitons donc très cordialement les épouses à accompagner leur mari.

Prix approximatif : 13.000 Bef. par personne, sur base de chambre double occupée par 2 personnes.

Si vous êtes intéressés par ce voyage, renvoyez le formulaire ci-dessous, sans engagement de votre part à l'adresse suivante : G.T.F. asbl c/o Mr Jean Laterre, 68, rue de Marchienne B 6110 à Montigny-le-Tilleul - dès que les conditions nous seront connues, nous vous enverrons le bulletin d'inscription - joindre enveloppe timbrée à 13 frs pour réponse.

Je soussigné, domicilié à
 suis intéressé par le voyage en Suisse. Voudriez-vous m'envoyer les conditions de participation dès qu'elles seront connues, sans engagement de ma part
 signature.