

LIEGE
APPELÉ PAR DÉCRET
EN 1904 N°101 1-2-3
4000 LIEGE
TÉL. 041 52.69.08

L
1.VI.88
4000

50
BELGIE
B 4092



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

NO **57** • **5/88** *50F

TRIMESTRIEL
LIEGE-X

BULLETIN DU GTF asbl



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

BP 191 - 4000 LIEGE 1 (Belgique)

S O M M A I R E

Numéro 57

Onzième année

Mai 1988

Le GTF asbl publie un livre-album	
<u>LE RAIL PASSE PAR LIEGE, du remorqueur au TGV</u>	3
conditions préférentielles pour membres : page B	
Programme définitif du 150e anniversaire du rail	
à Liège	7
Le chagement à la SNCB	8
La SNCB nouvelle face au défi européen en 1993	13
Nouvelles de la SNCB	
de nouvelles automotrices sur le réseau SNCB	24
modifications à la nomenclature des lignes	38
divers	39
Nouvelles de la SNCV	43
Dans la presse...	44
Nouvelles diverses	55
<u>Encart</u> : 150e anniversaire du rail à Liège	
voyage GTF asbl : 11 juin 1988	
souscription pour nos membres à	
notre livre-album "le rail passe	
par Liège", à prix préférentiels.	

Le GTF asbl remercie toutes les personnes qui ont collaboré bénévolement à la rédaction de ce numéro.

Rédaction : H. Arden, F. Beckers, J. Ferrière, M. Lambou,
J. Laterre, P. Lemja, R. Marganne, L. Mossay.

Coordination : H. Arden, R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1350 ex.

Toute correspondance relative à Trans-Fer est reçue à l'adresse suivante : GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, B-4000 LIEGE 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

Edition G.T.F., a.s.b.l.

LE RAIL PASSE PAR LIEGE

DU REMORQUEUR AU TGV

Préfaces de

G. MOTTARD, Gouverneur de la province de Liège

D. REYNDERS, Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.B.

A l'occasion du 150^e anniversaire de l'arrivée du rail à Liège et de la première relation internationale vers l'Allemagne, le G.T.F. édite ce livre de façon à commémorer de façon durable ces événements.

Au format Din A4, il comprend 168 pages sur papier couché 115 gr; couverture inédite en quadrichrom ; cousue fil de lin; plus de 200 photos; 10 plans et cartes divers.

Sortie de presse prévue le 14 juin 1988.

Les thèmes traités concernent tant le passé que le devenir du chemin de fer.

Les différents chapitres :

Table des matières

Préfaces

Le chemin de fer, facteur de développement de la région liégeoise depuis 1838,
par Marcel LAMBOU

Ce premier chapitre du livre donne le sens du jubilé célébré en 1988. L'auteur y étudie toutes les étapes de la mise en service de la ligne dite "de l'Est" entre 1835 et 1842, de Malines à Louvain, Ans, Liège, Verviers et la frontière prussienne de l'époque. Il en retrace les problèmes et les péripéties politiques. Il passe notamment en revue les problèmes posés par le franchissement des contreforts de la vallée de la Meuse d'Ans à Liège, l'exploitation des célèbres plans inclinés depuis la machinerie conçue par Henri Maus, jusqu'à l'utilisation des locomotives d'allège vapeur, diesel puis électriques, la localisation excentrique de la gare des Guillemins et les plans jamais concrétisés de création d'une station centrale à Liège. Il évoque aussi les problèmes posés par le franchissement de la Meuse (pont du Val-Benoît), le relief de la vallée de la Vesdre, la localisation des diverses gares de Verviers, la jonction avec le réseau prussien et les connexions avec les autres lignes de chemin de fer et vicinales de la région.

Les lignes ferrées liégeoises concurrentes des plans inclinés d'Ans

par Roland MARGANNE

D'autres voies ferrées dont été construites dans la région liégeoise pour s'affranchir du relief escarpé de la rive gauche de la Meuse. Roland Marganne en fait la revue complète : histoire de leur construction et de leur exploitation, et situation actuelle. Il s'agit des lignes Flémalle - Ans (aujourd'hui disparue et vouée notamment à la desserte du bassin charbonnier d'Ans, Montegnée et Glain), Ans - Liers (première ligne électrifiée hors service dans l'histoire de la SNCB), le chemin de fer de ceinture Liège - Guillemins, Liège - Palais, Hersal, Liers, Tongres, et la ligne marchandises Kinkempoï - Voroux-Goreux pour la construction de laquelle il fallut non moins de 101 ans (sic) de palabres...

Panorama de l'exploitation en traction vapeur des lignes 36 Bruxelles - Liège et 37 Liège - frontière allemande, par Robert HUYSMAN

Robert Huysman est l'un de nos spécialistes de la traction vapeur et de son exploitation. A l'aide de sa riche documentation, il présente un tableau complet de tous les types de locomotive à vapeur qui ont fréquenté l'artère Bruxelles - Liège - frontière allemande avant la guerre 1914-18, dans l'Entre-Deux-Guerres, période d'apogée, et après 1945 jusqu'à l'extinction des dernières fumées. De nombreux collectionneurs liégeois ont permis une illustration inédite de ce chapitre qui fera revivre bien des souvenirs.

Trente ans de traction des trains sur le groupe de Liège de la S.N.C.B.

par Michel VAN USSEL

Dans la foulée du chapitre précédent, Michel Van Ussel propose un panorama exhaustif de l'exploitation diesel et électrique des lignes ferrées de la région liégeoise depuis 1955 jusqu'à 1988. Après avoir étudié les bouleversements dans le domaine de la traction suite à l'électrification de la ligne Liège - Bruxelles, il construit une mosaïque de l'histoire des locomotives en région liégeoise jusqu'à nos jours : les diesel type 201, les locomotives électriques type 140, le transport par rail de la fonte en fusion, les problèmes posés par l'électrification de la ligne Liège - Aix-la-Chapelle, les rames réversibles diesel, les Europaloks, locomotives allemandes quadricourant et leurs avatars, la locomotive diesel prototype 5001, les électrifications des années 70 et 80, les relations internationales de prestige par autorails (TEE et assimilés), l'exploitation actuelle des plans inclinés, les actuels ateliers de traction du groupe de Liège...

Aperçu des automotrices électriques de la S.N.C.B. : un bond technologique de quelque cinquante ans, par Pierre VAN GEEL

De l'automotrice "1935" qui circulera en région liégeoise dans le cadre des festivités du 150e anniversaire, aux automotrices Break qui assurent aujourd'hui des services Liège - littoral et Liège - Mouscron, et aux nouvelles automotrices "omnibus", l'évolution est remarquable. Celle-ci est contée par Pierre Van Geel, avec force détails et illustrations.

L'importance du rail en région liégeoise aujourd'hui et demain

par Jacques CORNET, directeur général adjoint de la S.N.C.B.

Le Directeur Général Adjoint de la SNCB nous fait l'honneur de nous exposer la situation actuelle du rail en région liégeoise et de lancer quelques idées sur son avenir...

Liège-Guillemins, le TGV de l'Europe entre en gare,

par le Baron Pierre CLERDENT, sénateur

On ne présente plus le Baron Clerdent, âme du combat liégeois pour le passage du Train à Grande Vitesse dans la Cité Ardente. Lui aussi a accepté de nous confier ses idées, et de nous faire le point sur ce grand projet d'infrastructure ferroviaire, qui propulsera, nous l'espérons, Liège dans le XIXe siècle.

MEMBRES DU GTF asbl
 Une souscription à prix préférentiels vous est
 proposée pour l'acquisition de notre livre-album
 'Le Rail passe par Liège'
 Voyez en page B (cahier central de couleur jaune)

Tant dans les préfaces que dans les différents thèmes abordés, il est fait état de l'importance du chemin de fer dans le développement économique du pays et de la région liégeoise en particulier, mais aussi dans le rapprochement des hommes par le raccourcissement des distances. Le rôle des liégeois dans l'avancement des idées (Charles Rogier) ou dans la réalisation en primeur des innovations (le plan incliné qui amène le rail à proximité du coeur de la cité; la première ligne de traction électrique est mise en service à Liège) est avancé. L'accent est mis sur le devenir du chemin de fer : le recentrage de son rôle et surtout le train à grande vitesse; une réalité en France déjà aujourd'hui, que la Belgique et les liégeois ne peuvent manquer en aucun cas. Des moyens de communication modernes et performants sont en effet indispensables à l'économie et aux hommes.

A l'occasion des festivités organisées par la S.N.C.B. dans le cadre du 150^e anniversaire, ce livre est mis en vente dans les gares de Waremme, Ans, Liège-Guillemins, Verviers et Welkenraedt.

Il sera vendu dans les bonnes librairies principalement à Liège.
Son prix est de 890 BEF

Il est possible de l'obtenir en versant la somme indiquée augmentée des frais d'envoi par recommandé (par volume)

Belgique	190 BEF	(éventuellement envoi ordinaire: 90BEF)
Etranger	270 BEF	

sur le compte 001-0643004-67 de G.T.F., asbl, BP 191, B 4000 LIEGE 1 en indiquant le motif de paiement.

Si le paiement a lieu à l'étranger (libellé en francs belges), il est réalisé comme suit :

- montant postal international
- virement sur le compte (GIRO) n° 000-0896641-70 de G.T.F. asbl
(frais quelconques à charge de l'émetteur)

Une leçon de choses !

Vous découvrirez les locomotives à vapeur en fonctionnement, les anciennes voitures à voyageurs, le chemin de fer de votre enfance ou de vos parents à Mariembourg (au sud de Charleroi). Vous remontez le temps à toute vapeur ...

Le chemin de fer à vapeur des 3 vallées, le C.F.V.J.V., offre à tout acheteur du livre (avant fin septembre 1988) et quelque soit le lieu d'achat, le parcours aller et retour au pays de Toine Culot. Mariembourg est facilement accessible par trains réguliers au départ de toute gare belge, pour votre quiétude et à prix très réduit.

Si vous achetez ce livre commémoratif avant le 20 juillet 1988, vous participerez à un tirage au sort qui vous permettra sans doute, d'obtenir gratuitement un cadeau très intéressant parmi la liste ci-après.

Cette opération est réalisée grâce à Railtour, le spécialiste des voyages à forfait par train.

- un voyage en chemin de fer et T.G.V. jusque Lyon en 1^{ère} classe pour 2 personnes (S.N.C.F.)
- un voyage en chemin de fer vers une ville allemande de votre choix (D.B.)

Programme définitif des manifestations du 150e anniversaire
du rail à Liège.

Pré-programme publié dans Trans-fer n°56 de mars 1988

Au moment où nous mettons sous presse, nous n'avons pu obtenir le programme définitif. Celui-ci peut être demandé dans les gares de Waremme-Ans-Liège-Verviers-Welkenraedt, ou plus généralement dans toutes les gares de la province de Liège, à la représentation commerciale SNCB, boulevard de la Sauve-nière, 87, 4000 Liège (Tél 041/232285) ou à la direction des relations extérieures de la SNCB, rue de France, 85, 1070 à Bruxelles (Tél 02/5252111)

Renseignez-vous en temps utile: le programme est varié, copieux et digne d'un grand intérêt.

Au programme que nous avons annoncé dans Trans-Fer n°56, il faut ajouter :

- les 25 et 26 juin entre Spa et Eupen, la circulation d'une rame type M5 à 2 étages composée de 3 voitures : A BDx, B et A pour assurer les circulations 7180, 7157, 7183, 7160, 7186, 7163 et 7189.
- aux mêmes dates, la circulation d'un autorail spécial entre (Verviers) - Welkenraedt et Aachen (Aix-la-Chapelle) : prix : 50F.

La SNCB consentira des tarifs spéciaux aux participants des diverses manifestations :

- *du 17 au 27 juin pour se rendre sur l'un des lieux de manifestation (estampillage du titre de transport requis à destination)
 - de toute gare belge : 40% au premier voyageur, 60% aux suivants
 - de tout point d'arrêt de la province de Liège (limites incluses : Waremme, Glons, Visé, Eupen, Trois-Ponts, Sy, Bas-Oha, Welkenraedt.) : 50 F aller-retour par personne (groupe scolaire : 20F/enfant).
- *du 17 au 26 juin : gratuité sur les trains Liège-Guillemins - Liège-Palais. Pas de titre de transport.
- *17 juin : portes ouvertes à Kinkempois : gratuité sur l'automotrice électrique entre Liège-Guillemins et l'atelier de Kinkempois
- *18-19 juin : *autorail série 49 gratuit Kinkempois - Guillemins - Longdoz
 - *bus historique gratuit STIL au Musée des Transports en commun du pays de Liège
- *26 et 27 juin : autorail gratuit de Verviers Central à Verviers Ouest.

-
- - des titres de transport en commun de la S.N.C.V. et de la S.T.I.L. : cartes de voyage et abonnement.
 - des voyages en G.L.T. (le moyen de transport inédit de la B.N.) au départ de Jemelle.
 - des entrées dans diverses attractions touristiques : Han-Sur-Lesse (grottes et réserve naturelle) - Walibi - Trimbleu

→ etc... etc. la liste n'est pas close.

Avec un peu de chance, vous récupérez plus ou une partie du montant de votre achat... et voyager en train, c'est déjà les vacances.

Le changement à la SNCB

Dans le numéro 54 de novembre 1987 de Trans-fer, un de nos correspondants avait déploré le manque d'effort commercial de la SNCB.

Si chaque action développée récemment a eu un impact dans le public, il semble que la globalité de la nouvelle politique commerciale ait été insuffisamment perçue.

Nous sommes dès lors d'autant plus heureux que Monsieur Jacques CORNET, Directeur général adjoint de la SNCB, chargé du "marketing ventes" ait réagi en nous faisant parvenir le 28 mars 1988, la liste des diverses actions entreprises depuis 1987 par la nouvelle équipe dirigeante.

Nous la publions d'autant plus volontiers qu'elle témoigné d'un dynamisme nouveau et souvent d'un souci plus présent du client. Nous lui laissons la parole:

- Dans le domaine "voyageurs" :

- 1) Refonte complète de l'offre touristique appliquée dès le 1 mai 1987 et dont vous trouverez ci-dessous les résultats :

	Nbre de voyageurs en 1987.	Nombre de voyageurs en 1987. Ecart en % par rapport à 1986.	Recettes en 87 Ecart en % par rapport à 1986
Billets week-end	379.794	+ 152,4 %	+ 84,8 %
Un jour mer/ Un jour Ardennes	111.172	- 8,- %	- 7,3 %
B-excursions	182.926	+ 14,2 %	+ 19,8 %
Evénements (x)	72.517	-	
(x) y compris 53.439 voyageurs pour l'action junior.			
Total des produits touristiques	746.409	+ 72,6 %	+ 37,5 %

- 2) Une nouvelle offre combinée train-métro à destination du Heysel comprenant dans certains cas l'entrée aux Salons.
- 3) La banalisation des guichets pour le renouvellement des abonnements.
- 4) La mise à l'étude d'un abonnement "train +" comprenant le parcours sur les 5 STI.
- 5) Le billet "train +" (billet SNCB + billet STI valables 24 heures). (à l'étude).
- 6) L'abonnement 12 mois pour le prix de 10.
- 7) La carte de réduction 50 % valable dans les deux classes pour un prix unique (500 F).
- 8) Un B-Tourrail "nouvelle formule" pour l'été 1988 comprenant également la libre circulation sur les STI et la SNCV.
- 9) L'opération "tornade blanche" de fin août 1987 qui sera renouvelée au printemps, cette initiative exécutée par le département Transport a été suggérée par le département M/V.
- 10) La modernisation du Cintev à Bruxelles.
- 11) Une plus grande accessibilité à l'information SNCB.
- 12) Une refonte partielle de l'indicateur dont une réforme totale est prévue pour l'été 1989 dont une nouvelle présentation des relations internationales.
- 13) Une nouvelle présentation du livret IC/IR.
- 14) La mise en service de RESETEC dont nous espérons améliorer la facilité d'utilisation.
- 15) Nouvelle tenue d'été pour tous les agents en contact avec la clientèle (chemise à manches courtes, nouvelle cravate).
- 16) L'étude d'un nouveau tarif diminuant l'impact de la redevance fixe de prise en charge pour les courtes distances.
- 17) Amélioration substantielle de la communication.
- 18) Revision totale du RGC qui doit être avant tout un manuel de vente.
- 19) Aménagement des parkings, extension de ceux-ci et mise à disposition des places de parking près des BV avec une priorité aux voyageurs et abonnés payants.
- 20) Une campagne promotionnelle, dès avril 1988, mettant en évidence tous les atouts du train auxquels s'ajoutera le rôle des cheminots.

Cette campagne utilisera tous les médias et a été conçue pour toute l'année 1988 sur la construction d'une image positive de l'entreprise SNCB.

Dans le cadre du plan quinquennal, le plan d'action marketing-ventes a été présenté au Conseil d'Administration de décembre et approuvé à l'unanimité.

Moins visible est la considérable réforme du service "marchandises".

Ci-après, je vous énumère soit les réalisations, soit les projets en cours qui ont une chance d'aboutir.

Jamais un effort comme celui-ci n'a été entrepris que ce soit au niveau du marketing, de la vente et de la logistique.

- 1) Les cellules de vente par secteur (sidérurgie, agro-alimentaires, industrie automobile, etc...) ont été regroupées autour du chef de produit y compris l'administration des ventes.
- 2) Depuis octobre, la planification des ventes est en place; un projet cadre de collaboration avec les intermédiaires du transport sera bientôt soumis au Directeur général.
- 3) Tous les contacts pris avec l'extérieur font l'objet d'un rapport succinct dans les 72 heures.
- 4) Les contrats soumis à l'approbation du Directeur général ou du Directeur général adjoint ont été simplifiés et accompagnés d'une fiche de prix de revient pour chaque proposition.
- 5) Offre de vente différenciée selon le niveau de client ou des installations.
- 6) Une nouvelle structure de réunion pour le management commercial a été mise en place associant de façon étroite nos représentations à l'étranger.
- 7) Création prochaine d'un cargo TOP-Club marchandises. Notre revue "Informations SNCB" est profondément remaniée pour en assurer une lecture agréable et une diffusion ciblée.
- 8) Nous avons défini le cadre commercial spécifique.
- 9) Nous avons mis au point une nouvelle stratégie avec INTERFRIGO.
- 10) Intensification de la collaboration avec les autres départements en vue d'être plus performants dans les délais de réponse et d'acheminement.
- 11) Mise en place des moyens pour calcul des coûts spécifiques en temps réel.

- 12) Accords multi-latéraux notamment avec la SNCF et les CFL pour harmoniser les coûts marginaux.
- 13) Au même titre que RESELEC pour les voyageurs, RAIL-EASY a été mis en place. La SNCB, à cet égard, est en tête des réseaux européens.
- 14) Nous avons également pris toute une série de mesures en vue de mieux cerner nos parts de marché, suivre l'évolution du prix de la concurrence, notamment en mettant à la disposition des prospecteurs un téléphone rouge qui permet d'accéder immédiatement aux banques de données.
- 15) L'analyse détaillée de toute la paperasserie liée aux contrats pour en assurer la simplification.
- 16) Mise à l'étude d'une réforme de la facturation et des procédures.
- 17) Mise en place d'un inventaire complet des relations intérieures et internationales pour les trains spécialisés et voir dans quelle mesure ceux-ci peuvent être complétés par d'autres trafics.
- 18) Une extension d'inter-delta (Lyon - Rhône - Marseille) à la région liégeoise.
- 19) En ce qui concerne le marketing pur, création d'un fichier des 150 premiers clients et des 150 premières gares.
- 20) Mise en place de la campagne "super spots" d'été 1988.
- 21) Conception d'un tarif de groupage entre Anvers, la Suisse et l'Italie.
- 22) Introduction de l'Ecu comme monnaie de référence (soumis à la ratification de nos réseaux partenaires).
- 23) Projet de trains d'axe vers la Scandinavie, l'Autriche, l'Ile de France, la région Champagne - Ardennes et l'Alsace; ces projets devraient aboutir à court terme.
- 24) Un groupe d'étude "tunnel".
- 25) La création d'une banque de données du trafic international marchandises non seulement par chemin de fer mais aussi par les autres moyens de transport.
- 26) Intensification de nos contacts avec la DB et la SNCF pour l'échange de données, via des disquettes, de nos banques de données.

- 27) Relance de toutes les opérations de vente allant des aciers SIDMAR aux produits du groupe LHOIST, le trafic SPA-MONOPOLE, les flux de trafic non-ferreux vers le nord de la France, intégration de la SNCB dans la communauté d'intérêt automobile, la stratégie pour le transport des ferrailles et des charbons en service intérieur, etc... etc...
 - 28) En ce qui concerne la logistique proprement dite, le réseau SNCB déclaré D 4 le 29 mai avec procédure administrative simplifiée.
 - 29) Etude avec les départements concernés des cours et raccordements.
 - 30) Fin de l'étude sur le dimensionnement optimal de notre parc à wagons.
 - 31) Mise en place de la commercialisation de l'équipement disponible, cours, gares, bâtiments.
 - 32) Mise en place progressive de la logistique en trafic international.
 - 33) Etude de douze nouveaux raccordements importants et l'adaptation de douze raccordements existants.
 - 34) L'amélioration de notre pénétration au niveau du port d'Anvers.
 - 35) Une réorganisation des frais de chômage.
-
-

COMMUNICATION

Les réunions mensuelles du deuxième mardi de chaque mois qui se tiennent au mess du personnel de la gare de Liège-Guillemins seront supprimées en juin, juillet et août 1988.
Elles reprendront le 2ème mardi de septembre, soit le 13 septembre 1988.



LA SNCB NOUVELLE FACE AU DEFI EUROPEEN DE 1993

Ce lundi 11 avril, la nouvelle équipe dirigeante de la SNCB a fait avec la presse le point sur sa première année de gestion. Le moment était opportun, pour deux raisons: les résultats du trafic voyageurs et marchandises ont repris depuis quelques mois une tendance très positive. En ce début avril, une campagne de communication mettra en valeur tous les atouts du train.

Avec les autres réseaux européens, la SNCB est entrée dans la ligne droite qui conduit à la réalisation, en 1993, du marché unique. Dans cette perspective, la nouvelle direction entend faire jouer au chemin de fer un rôle significatif. Pour le transport de voyageurs, de marchandises et d'envois de détail, il présente en effet d'incontestables avantages pour le monde économique et social, tant en sa qualité de service public que comme partenaire commercial.

Malgré ses avantages intrinsèques, le rail ne sera certainement pas plus que n'importe quelle autre société à l'abri des bouleversements du grand marché. La dérégulation se traduira pour lui par la pression d'une concurrence accrue. Etienne Schoupe, directeur général de la SNCB, est très clair à cet égard: "Nous sommes bien décidés à faire face et nous nous y préparons. Notre plan quinquennal fixe nos lignes stratégiques externes et internes. Externes lorsqu'il s'agit de revendiquer une politique des transports nationale et internationale plus nécessaire que jamais, et d'inviter l'Etat à conclure avec nous un contrat d'entreprise qui fixe clairement le rôle attribué au chemin de fer et les moyens nécessaires pour le remplir. Parmi les mesures internes, nous visons l'amélioration de notre productivité, la compression de nos coûts et le développement de nos ventes".

La SNCB enregistre des progrès sensibles. Depuis l'été 87 pour les voyageurs et depuis l'automne pour les marchandises, ses trafics ont retrouvé une ligne ascendante. Ces résultats encourageants ont entre autres pour origine les différentes réformes commerciales (notamment tarifaires) opérées dès le premier semestre de 1987.

De grandes étapes doivent encore être franchies. La restructuration de l'outil et de l'emploi va se poursuivre, dans le respect des hommes autant que des règles économiques impératives. La SNCB entend être toujours plus active sur le plan commercial, à la fois pour fidéliser sa clientèle et la développer. Le chemin de fer doit aussi retrouver une santé financière, pour être bien armé à l'horizon 1993 et évoluer sagement sur un marché qui sera de plus en plus ouvert.

Avec Jacques Cornet, directeur général adjoint, Etienne Schoupe a encore rappelé les mesures diverses, déjà prises ou en projet, qui concourent toutes à offrir à la clientèle un accueil de qualité, des services complets, bien adaptés à ses besoins, à des conditions attrayantes. C'est un chemin de fer nouveau qui a été résumé au cours de cette rencontre, une SNCB qui sera prête pour la grande mutation européenne.



LES LIGNES DIRECTRICES DE L'ACTION DANS LES CINQ ANNEES A VENIR

Le plan quinquennal

Pour aborder le grand marché européen avec succès, la SNCB a fixé dès janvier 88 les lignes directrices de son action au cours des cinq prochaines années.

Ce plan postule d'abord la nécessité d'une politique européenne et nationale des transports, qui mette l'accent sur:

- * l'harmonisation des conditions de concurrence entre les divers modes de transport;
- * la nécessaire prise en compte des coûts externes, qui sont plus favorables pour les chemins de fer.

Le plan postule également la nécessité d'un contrat d'entreprise conclu avec l'Etat. Ce contrat doit permettre à la SNCB:

- * d'élaborer ses stratégies commerciale, d'investissements, d'accroissement de la productivité et de réduction des coûts;
- * de compenser les charges qui pèsent plus lourdement sur le chemin de fer que sur ses concurrents.

Le contrat d'entreprise devra également tenir compte des avantages externes de la technique ferroviaire (notamment en matière de pollution, de consommation d'énergie et de sécurité).

Il devra en outre:

- * définir le rôle dévolu à la SNCB dans le cadre de l'économie belge en général;
- * fixer ses objectifs ainsi que les contributions financières de l'Etat;
- * prévoir l'autonomie de gestion interne de la société;
- * améliorer les relations financières entre l'Etat et la SNCB.

Le plan quinquennal détermine également plusieurs objectifs internes fondamentaux ainsi que les moyens pour les atteindre.

Il vise en effet l'augmentation des parts de marché tant dans le trafic voyageurs qu'en trafic marchandises à l'horizon 1993, grâce à une réduction significative des prix de revient appuyée sur une restructuration de la société.

L'offre sera maintenue dans ses trois composantes actuelles, à savoir le trafic voyageurs, le trafic marchandises et les envois de détail. Elle sera cependant adaptée aux exigences concurrentielles. Ceci implique que la SNCB cessera d'assurer des transports qui occasionnent des charges disproportionnées par rapport à l'utilité que la communauté peut en retirer. Par ailleurs, l'offre sera recentrée sur les secteurs où le rail est le mieux implanté et sur ceux où il est le mieux armé pour défier la concurrence.

La compression des prix de revient rendra possible une plus grande agressivité commerciale dans le transport des marchandises, tant pour attirer des trafics nouveaux que pour générer des apports financiers qui permettront, en finale, une amélioration de l'offre du trafic voyageurs et de ses résultats.

La perspective TGV

La Direction de la SNCB est favorable aux perspectives ouvertes par la participation belge au réseau ferroviaire européen à grande vitesse.

Les études de marché ont en effet dégagé l'existence d'un très grand potentiel de clientèle grâce au TGV.

Dans cette optique, la SNCB pourra renforcer sa position sur le marché des transports de voyageurs tout comme la SNCF en bénéficie chaque jour grâce aux relations TGV existantes.

Notre pays doit continuer à exercer son caractère de plaque tournante des échanges européens, d'autant plus que ce rôle est dévolu à Bruxelles dans le cadre du plan européen d'infrastructures ferroviaires à grande vitesse défini par les Directeurs Généraux des réseaux des 12 pays.

Des bureaux d'étude ont reçu mission d'analyser l'impact du réseau à grande vitesse sur l'environnement. Leurs conclusions sont attendues pour fin 1988.

La restructuration

La restructuration de la SNCB s'articule quant à elle sur quatre lignes de base:

- * une réforme des structures internes de l'entreprise qui vise:
 - une nouvelle répartition des compétences et responsabilités entre le siège central, chargé des tâches de conception et de gestion, et les districts régionaux chargés de l'exécution;
 - une nouvelle conception du rôle des ateliers en vue d'optimiser le rendement des moyens engagés;
- * une adaptation de l'offre voyageurs dans l'optique évoquée plus haut et dans le respect des obligations de la SNCB en matière de service public;
- * une politique judicieuse en matière d'investissements et d'achats;
- * l'amélioration permanente du rendement des moyens mis en oeuvre entre autres par des adaptations régulières de l'organisation du trafic, voyageurs comme marchandises.

Un plan d'investissements adapté

Le programme d'investissement de l'entreprise est conditionné actuellement:

- * par l'austérité générale;
- * par la volonté de la SNCB de réduire la charge financière qui résulte du préfinancement par elle des travaux financés par l'Etat.

Dans ce contexte délicat, la SNCB a retenu pour 1988 un programme de 11,5 milliards ventilé comme suit:

- * 1,2 milliard de travaux à charge de tiers (Ministères des Travaux Publics et de la Défense Nationale, provinces, communes...);
- * 0,8 milliard d'investissements en fonds propres;
- * 2 milliards d'investissements en matériel roulant;
- * 7,5 milliards d'investissements d'infrastructure à charge du Ministère des Communications.

Parmi les 7,5 milliards à charge du Ministère des Communications, 80 % des dépenses concernent la continuation de travaux en cours, et 20 % sont consacrés à de nouvelles réalisations.

Ces investissements concernent notamment:

- la poursuite des électrifications;
- des aménagements industriels et portuaires;
- l'accueil des voyageurs;
- la desserte des agglomérations;
- la modernisation de l'infrastructure.

Au-delà, la SNCB étudie un programme volontariste global permettant d'éviter le vieillissement de l'outil et de consacrer des investissements rentables à l'accueil des clients et à l'augmentation de la compétitivité dans la perspective de 1993.

La politique de l'emploi

La nouvelle politique de l'emploi résulte de la volonté d'assurer la survie du chemin de fer dans la tradition d'une concertation sociale dont d'autres secteurs se sont inspirés. Elle s'applique à dégager les solutions les plus humaines possibles dans une situation que l'on sait très difficile. Elle est orientée par trois impératifs:

1. contracter l'effectif de personnel en fonction des besoins dans l'optique d'une productivité maximale;
2. organiser les transferts nécessaires en fonction de la nouvelle structure;
3. opérer cette importante réforme dans le respect des hommes, en atténuant les inconvénients qui en résultent pour certains et en donnant à tous la motivation nécessaire.

Compte tenu d'un cadre fonctionnel fixé (à trafic égal) à 47 000 postes jusqu'au 1er juillet 1990, la réduction est opérée par deux mesures temporaires:

- * la mise à la retraite des agents âgés de plus de 60 ans;
 - * l'instauration pour une durée limitée d'un régime de prépension volontaire.
- Au 31 mars, la formule de prépension a été choisie par quelque 2 500 agents.

⑧

Des pourparlers entre la SNCB et les organisations représentatives du personnel ont abouti à un pré-accord qui prévoit notamment:

- * une allocation d'intéressement du personnel à l'effort de productivité;
- * un régime de "mobilité" qui, privilégiant le volontariat, se veut autant que possible incitant et valorisant, pour les agents mis en disponibilité par suite de suppressions de postes de travail.

⑧

LE TRAFIC EN 87/88

En 1987, les trafics de la SNCB ont augmenté globalement (voyez les deux graphiques annexés).

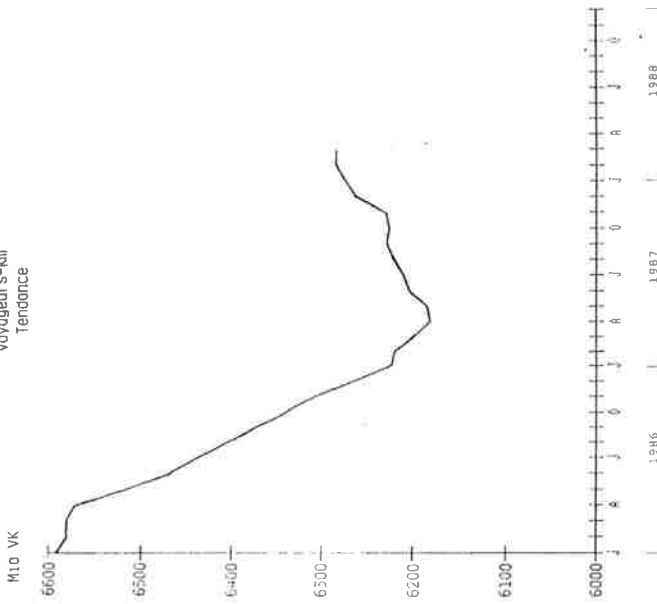
Le nombre de voyageurs a repassé la barre des 140 millions, en progression de 2,2 %, après une période d'érosion continue.

Le volume de marchandises transportées a atteint 64 millions de tonnes, soit une croissance de 1,4 %.

En 1988, la hausse se poursuit. Le trafic des trois premiers mois de l'année présente, par rapport à la période correspondante de 1987, des hausses de 2 % en voyageurs et de 10,6 % en volume de marchandises.

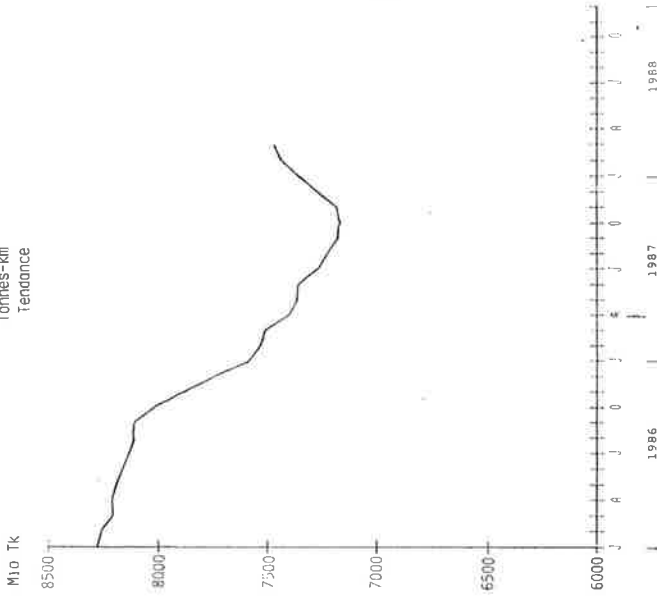
Dans les deux cas, les prévisions sont dépassées.

Transport de voyageurs
voyageurs-km
Tendance



08.04.1988

Transport de marchandises
Tonnes-km
Tendance



08.04.1988



LES ACTIONS DE MARKETING

La SNCB recentre son attention sur ses clients, marchandises et voyageurs. Elle entend élaborer des produits de qualité, fiables et compétitifs qui répondent aux besoins de ses clients et attirent au rail une clientèle nouvelle.

TRANSPORTS DE PERSONNES

1987 : LE MARCHÉ TOURISTIQUE

Pour gagner une plus grande part de marché, quelques produits ont été redynamisés par le tarif "multi" (40 % de réduction pour la 1ère personne, 60 % de réduction de la 2ème à la 6ème personne).

Il s'agit de :

- billets de week-end
- un jour à la mer / en Ardenne
- B-Tourrail
- B-Excursions
- événements

Les résultats sont positifs : augmentations du nombre de personnes transportées (1,35 million) et du chiffre d'affaire (0,5 milliard de francs).

1988

1. IC - IR.

Les services IC - IR ont été analysés en profondeur.

Des trains supplémentaires rouleront tôt le matin et en fin de soirée. Quelques points d'arrêt très peu fréquentés seront fermés ; par contre, des gares seront réouvertes.

Une campagne promotionnelle adéquate accompagne ces mesures.

2. La Vente

Nouveauté

Un objectif important est la coopération plus étroite avec les autres entreprises de transport public.

Au 1er juin la carte TTB sera lancée. Il s'agit d'un véritable libre parcours qui permet au voyageur d'effectuer un nombre illimité de voyages en empruntant TOUS les transports publics (SNCV/STI/SNCB) pendant 5 jours au choix dans une période de 17 jours.

<u>Prix :</u>	2ème classe	1ère classe
Adultes	2 100	2 900
Jeunes	1 600	2 200

Produits internationaux

La SNCB intègre dans son offre les produits les plus avantageux des réseaux voisins (France Vacances Pass, Sparpreis,...).

Assistance technique

- Les opérations de vente internationales sont facilitées grâce à l'implantation du réseau RESELEC.
- Un projet similaire est lancé pour les transports intérieurs : SABIN.

3. Les gares

La modernisation des gares a commencé avec un programme-pilote pour Oostende et Verviers.

Des actions saisonnières d'embellissement sont lancées.

Un programme d'investissements en parkings (autos ET vélos) est établi.

4. Le matériel

- 35 nouvelles automotrices vont entrer en Service
- l'entretien quotidien a été revu.

L'AVENIR

Le TGV :

la SNCB veut intégrer son réseau dans le projet TGV. Les retombées pour les transports intérieurs à vitesse "normale" seront positives.

COMMUNICATION

Tous les efforts porteront leurs pleins effets si la clientèle actuelle et potentielle est bien informée des avantages du transport par fer et si le personnel est bien conscient des objectifs et de l'évolution de la Société.

La SNCB a lancé en ce week-end de Pâques une grande campagne de communication en 2 volets :

"Le train. Un goût de voyage" vise à repositionner le train dans l'esprit du public. Cet axe répond à la nécessité d'accroître le taux de pénétration du concept train dans la population belge.

"On y arrivera. J'y veille" entend sensibiliser le public au fait que le personnel de la SNCB, en humanisant la technique, apporte une valeur ajoutée à la concrétisation des offres.

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

1. LES TROIS AXES FONDAMENTAUX DE LA POLITIQUE

1. Rapidité

- juin 1986 : lancement du plan TOP garantissant pour les transports intérieurs "départ jour A / livraison jour B". Taux de réussite : 97 %.
- octobre 1987 : avec 23 réseaux lancement de Trans Euro Freight (TEF) qui est une internationalisation du plan TOP.
- accroissement progressif de la vitesse des trains internationaux de marchandises : actuellement 90 km/h, bientôt 100 km/h, demain 120 km/h, sans parler de produits très pointus à 160 km/h.

2. Fiabilité

- avril 1987 : lancement d'un produit télématique d'envergure européenne (RAILEASY) qui permet de suivre en temps réel les transports internationaux de marchandises.
- développement sous le label EURAIL CARGO de produits internationaux à délai garanti, entre zones économiques importantes.
INTERDELTA fut le premier : lancé avec 2 départs/semaine en octobre 1986, il est passé à 3 départs/semaine en mars 1987 et un 4ème est en préparation pour l'automne 1988.
Des projets similaires sont en élaboration avec l'Autriche, la Scandinavie et l'Île de France.

3. Compétitivité

- 1987 : redimensionnement de l'assortiment géographique
- 1987 : poursuite de l'assainissement du parc wagons
- 29.05.1988 : la masse par essieu passe de 20 à 22,5 T sur tout le réseau SNCB ; en conséquence la charge utile de certains wagons passe de 60 à 70 tonnes.
- massification du trafic diffus.

2. LES VENTES

- (1) Mi-1987 : renforcement de la présence des vendeurs sur le terrain ; ciblage plus fin de l'action commerciale sur les zones économiques et l'hinterland des bassins industriels et des ports.
- (2) Octobre 1987 : échange de délégations de pouvoirs avec des réseaux voisins pour accélérer le délai de réponse.
- (3) Mars 1988 : lancement en collaboration avec la Deutsche Bundesbahn et Intercontainer d'une offre ciblée pour les transports conteneurisés entre les ports belges et la République Fédérale.
- (4) Avril 1988 : lancement d'un train quotidien de caisses mobiles entre la Belgique et la Suisse.

Tous les indicateurs (volumes, recettes et parts de marché) sont positifs depuis septembre 1987.

3. L'AVENIR

- (1) Perfectionnement des 3 axes fondamentaux de la politique : nouvelle compression des coûts de production et amélioration de la qualité du service.
- (2) Offre "train +"
 - commercialisation de l'équipement ferroviaire (raccordements, terrains, bâtiments).
 - assistance logistique aux clients.
 - offres "all in".
- (3) Développement des transports combinés : conteneurs, caisses mobiles et, plus tard, "road-railer".

ESPAGNE
ITALIE
AUTRICHE
SUISSE

TRAINS DIRECTS
FORFAITS
VACANCES





De nouvelles automotrices sur le réseau
de la SNCB

La SNCB a présenté récemment à la presse deux nouveaux types d'automotrices électriques qui sillonneront prochainement le réseau : l'automotrice omnibus double série 86, fabriquée par BN et ACEC, et dont 35 exemplaires sont prévus et un nouveau type d'automotrice postale, issu de la transformation des automotrices doubles série 54, dont 15 exemplaires sont en cours d'appropriation à l'Atelier Central de Malines de la SNCB.

Nous présentons ci-après la "farde de presse" qui a accompagné la présentation de ces deux types de matériel.

UN NOUVEAU TYPE D'AUTOMOTRICE ELECTRIQUE A LA SNCB

LA "SERIE 86"

Les nouvelles automotrices doubles, en livrée SNCB bordeaux-rouge et bandeau latéral gris clair, rompent avec la tradition à plus d'un point de vue, encore qu'un bon nombre d'organes qui ont fait leurs preuves y soient intégrés. Spécifiquement conçues pour assurer des services omnibus, ces automotrices ont une vitesse de pointe de 120 km/h et une accélération au démarrage de 20 % supérieure à celle des AM doubles vertes. Autre nouveauté, elles ne possèdent pas de compartiment à bagages séparé. Sur la plus grande plateforme, deux crochets sont prévus pour le transport éventuel de deux vélos. Constitue une autre innovation importante, l'adoption - pour la première fois à la SNCB - de la disposition transversale 2+2 des sièges dans les compartiments de 2ème classe de ces automotrices.

Au fur et à mesure de leur livraison, ces nouvelles automotrices entreront en service sur les liaisons Malines - Vilvorde - Etterbeek, Hal - Bruxelles-Schuman, Anvers - Boom, Anvers - St-Nicolas et Anvers - Bruxelles. L'introduction systématique de ce matériel peut être attendue à partir de la fin septembre 1988.

Elles remplaceront une génération ancienne d'automotrices (AM) électriques doubles du début des années 50, à retirer du service pour cause d'usure et de confort insuffisant. La livraison de ces 35 automotrices nouvelles s'échelonnait jusqu'en 1990.

Confort

La conception de l'automotrice "série 86" est le fruit de la collaboration entre le bureau d'étude anversoise IDEA de Monsieur AXEL ENTHOVEN et la SNCB.

Nouveauté intérieure, la disposition des sièges 2+2 en seconde classe (au lieu de 2+3) favorise le confort des voyageurs. Néanmoins, le nombre de places assises offertes est légèrement supérieur à celui de l'automotrice break (177 contre 171), grâce à la suppression du compartiment à bagages distinct. Sur la plus grande plateforme, un espace est prévu pour un invalide en chaise roulante.

Dans la ligne de l'innovation, relevons encore les nouvelles couleurs claires, blanc pour les parois, jaunes pour les rideaux et turquoise pour les sièges, qui créent un décor intérieur jeune et agréable. Et le montage des porte-bagages dans le sens longitudinal donne une plus forte impression d'espace.

Les concepteurs se sont servis du plus grand nombre possible d'éléments déjà utilisés avec succès dans du matériel récent, comme les portes, les fenêtres à ventilation sans courant d'air et vitres antithermiques, le chauffage et la ventilation par air pulsé.

Caisse

A chaque extrémité, un poste de conduite bien équipé offre une excellente visibilité. Il occupe toute la largeur du véhicule, ce qui exclut le passage entre deux unités accouplées.

L'extérieur du poste de conduite de ce nouveau matériel présente une forme typique, originale, qui le rend facilement reconnaissable.

Autre nouveauté: la carrosserie des automotrices de la série B5 est réalisée en polyester. La solidité des caisses est assurée par les longs pans en acier sous-jacents. Les dimensions extérieures ont été fixées en application du gabarit de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC); de ce fait, il est possible de circuler sur les réseaux voisins.

Traction et freinage

L'automotrice possède quatre moteurs de traction, d'une puissance totale de 630 kW, montés deux par deux dans les bogies de l'une des voitures.

La puissance de freinage est fournie par un frein à disque à commande pneumatique assisté par un système électro-pneumatique qui assure une distribution équilibrée de l'effort. Cette conception présente trois avantages: elle facilite la commande, réduit la distance de freinage et procure plus de confort aux voyageurs.

En plus, un système antiblocage moderne limitera l'usure des roues. Et le frein à main classique a été remplacé par un frein de stationnement d'une fiabilité accrue et plus maniable.

Attelage automatique intégral

L'automatisation intégrale de la manoeuvre d'attelage procure un gain de temps sensible au cas où la composition des rames doit être modifiée dans certaines gares. L'attelage automatique intégral offre de plus l'avantage de dispenser d'un travail manuel difficile dans des conditions climatiques rudes, notamment sous la neige et cela au bénéfice de la sécurité du personnel.

C'est pourquoi les automotrices de la série 36 sont équipées d'un tel attelage: l'accouplement mécanique et le raccordement des conduites pneumatiques comme des cablagés électriques de desserte et de commande y sont entièrement automatisés.

Le désaccouplement s'effectue à partir du poste de conduite, ou éventuellement à la main, en actionnant le levier d'attelage de l'une des automotrices.

Munie de cet attelage, la nouvelle automotrice ne peut être accouplée aux automotrices vertes, mais peut l'être aux automotrices modernes break. Cet attelage sera généralisé dans l'avenir.

Suspension

La suspension des nouvelles automotrices est la même qui équipe les AM doubles vertes les plus récentes. Elle est tout à fait indiquée, compte tenu de la vitesse de pointe de 120 km/h.

Construction

Ces automotrices nouvelles sont construites en association par BN et ACEC. Pour accroître les chances de commercialisation de ce matériel sur le marché international, la standardisation en a été très poussée. C'est ainsi que quelques éléments ont été prévus pour la desserte par une seule personne. Cette forme d'exploitation n'est cependant pas encore envisagée à la SNCF.

AUTOMOTRICE ELECTRIQUE

3 kV CC - TYPE AM86 "OMNIBUS"

Caractéristiques techniques

Dimensions	Motrice Type AB	Remorque Type ABD	Performances
Longueur totale	26,400 m	26,400 m	Vitesse max. 120 km/h
Largeur totale	2,800 m	2,800 m	Accélération à charge normale 0,55 m/s ²
Hauteur	3,960 m	3,960 m	Décélération 0,75 m/s ²
Distance entre bogies	19,125 m	19,125 m	Puissance moteur (continu) 690 kW
Hauteur du plancher au-dessus du rail	1,265 m	1,265 m	
Portes : louvoyantes coulissantes passage libre	1,300 m	1,300 m	Bogies
Placas assises 1ère classe	16	24	Type SCHLIEREN
2ème classe	72	63	Suspension secondaire ressorts hélicoïdaux
Nombres total de passagers, comprenant les passagers assis et debout (5 pers./ m2)	118	137	Ecartement de la voie 1. 435 mm
Tare	45. 000 kg	39. 000 kg	Bogies moteurs 2
			Bogies porteurs 2
			Empattement AB: 2. 670 mm
			ABD: 2. 500 mm
			Diamètre de roue AB: 1. 010 mm
			ABD: 1. 010 mm
Accouplement			Freins
Automatique entre rames		GF	Type: OERLIKON EST 3
Entre voitures		UIC Standard	Système de freinage électro-pneumatique comprenant 2 disques par essieu.
Chauffage et ventilation			Système ABS selon les dernières spécifications de l' U.I.C.
Puissance		39,6 kW	Freinage d'urgence à air comprimé.
Renouvellements / heure : chauffage		20	Frein de parking : sur 1 bogie par voiture
Renouvellements / heure : ventilation		40	Diamètre des disques : - motrice : 820 mm
			- remorque : 700 mm

CONCEPTION - CONFORT - SECURITE

Automotrice conforme aux spécifications U.I.C.

Une exploitation "one man car" est possible grâce à des rétroviseurs actionnés pneumatiquement, assurant la vue arrière. Ceux-ci sont installés de chaque côté de la cabine de conduite.

Construction réalisée par modules standardisés (compartiments passagers ou techniques).

Un emplacement pour handicapés est prévu dans un des compartiments.

L'utilisation de GRP pour le revêtement intérieur réduit la maintenance et le risque de corrosion.

La production d'une première commande de 35 rames a débuté en 1987, la livraison a commencé en mai 1988.

Automotrices à hacheurs - 3 kV cc Type L86 de la SNCB

Généralités

Automotrices électriques 3 kV courant continu, composées de 2 voitures accouplées en permanence.
Puissance totale : 688 kW.
Vitesse maximale : 120 km/h.
Fonctionnement possible en unités multiples, avec un maximum de 12 voitures.

Particularités de la partie mécanique

(caisse et bogies étudiés et réalisés par BN, Belgique):
— confort accru pour les voyageurs (aération et chauffage);
— isolation acoustique et thermique, amortisseurs sur bogies);
— portes louvoyantes/coulissantes;
— nouvelle présentation extérieure.

Particularités de l'équipement électrique

Contrôle des moteurs par hacheur à thyristors (variation progressive de la tension appliquée aux moteurs) présentant les avantages suivants:

- économie d'énergie;
- réduction des appels de courant à la caténaire;
- utilisation maximale de l'adhérence;
- souplesse de conduite et de fonctionnement;
- entretien réduit.

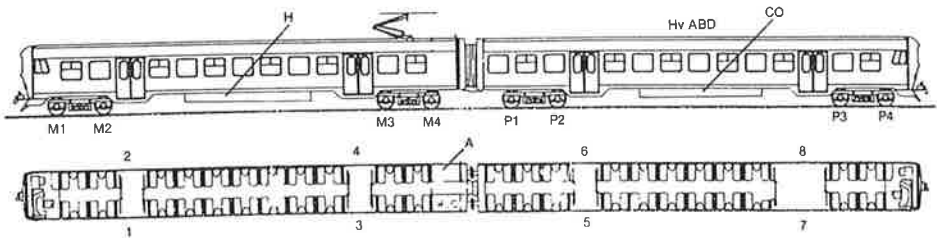
Caractéristiques principales des automotrices doubles

— Ecartement de la voie	: 1435 mm	— Diamètre des roues	: 970 mm
— Essieux moteurs	: 4	— Rapport de réduction	: 1:3,958
— Moteurs de traction	: 4	— Accélération moyenne	: 0,45 m/s ²
— Tare totale	: 106 tonnes	— Décélération au freinage	: 0,75 m/s ²
— Poids total en charge	: 130 tonnes	— Nombre de places assises	: 176
— Vitesse maximale	: 120 km/h	— Nombre de places assises	: 80
— Tension nominale	: 3 kV		

- Puissance (suivant CEI)
- Vitesse de définition
- Effort total à la jante

Régime 1 h
768 kW
57 km/h
720 daN

Régime continu
688 kW
63,4 km/h
3828 daN



M1 à M4 : Essieux moteurs
P1 à P4 : Essieux porteurs

H : Hacheur
CO : Convertisseur
A : Armoire HT

Équipement électrique

1. Appareillage de traction pratiquement identique à celui en service sur diverses séries précédentes.

Un hacheur à thyristors alimente 4 moteurs couplés de façon permanente en série-parallèle.

Captation du courant par un seul pantographe.

Protection générale fusible ultra-rapide.

Réduction du champ des moteurs par shunts purement ohmiques.

2. Fonctionnement en unités multiples avec un maximum de 12 voitures.

Manipulateur à 7 crans de traction permettant une limitation cran par cran des courants maximum moteurs et caténaire.

3. L'équipement des hacheurs est installé dans des coffres amovibles et étanches placés sous le châssis de la voiture motrice.

L'appareillage HT et BT ainsi que la régulation électronique du hacheur sont installés dans des armoires situées dans la voiture motrice.

Caractéristique des bogies :

type Schlieren à 2 étages de suspension avec amortisseurs hydrauliques :

- 2 bogies porteurs ;
- 2 bogies bi-moteur, avec moteurs autoventilés suspendus par le nez (dispositif à « cannon box »).

Caractéristiques des freins

Freins à disques sur tous les essieux, avec sabots nettoyeurs.

Commande des freins du type pneumatique inverse habituel.

Décel de patinage et corrections d'enrayage électroniques.

Auxiliaires

- Un groupe moteur-compresseur avec moteur 110 VCC - 7,5 kW.
- Un convertisseur statique 3 kV/110Vcc - 36 kW
- Une batterie 110 V - 140 AH

Moteurs de traction

Type AE 121 N.

Carcasse massive.

Isolation classe F type NOMICACEC.

Tension nominale 1500 V.

Courant de démarrage : 215 A.

Régime continu :

171,5 kW - 125 A - 1325 tr/min.

shuntage : 20%

Régime unihoraire :

192kW - 140 A - 1270 tr/min.

shuntage : 20%

Hacheur

Tension de fonctionnement : 1000 à 3600 V.

Courant max. contrôlable : 430 A.

Courant de régime : 250 A.

Fréquence de hachage : 200 Hz.

Impédance du filtre d'entrée à 50 Hz :

$\geq 10 \Omega$ par hacheur (exigé par la signalisation).

Courant harmonique global par hacheur :

$\leq 6 A$ (exigé par la signalisation).

Thyristors principaux :

- type SR 152A/14 ;
- 2 branches en parallèle, avec 8 thyristors en série par branche.

Thyristors d'extinction :

- type SR 152/12 ;
- 1 branche de 8 thyristors en série.

Le point de vue du constructeur sur la nouvelle automotrice 86

Lors de la présentation du nouveau matériel à Bruxelles le 16 mai dernier, Pierre Sonveaux, directeur exécutif de la Division Transport de BN - Constructions ferroviaires et Métalliques, a exprimé comme suit le point de vue du constructeur.

Le matériel que nous inaugurons aujourd'hui est le fruit de plus de deux ans de travail.

Développée en fonction des contraintes d'exploitation propres au service omnibus, l'automotrice a été conçue de façon à assurer une grande facilité d'accès, une exploitation opérée par le seul conducteur et ce à partir d'un design renouvelant l'image du chemin de fer.

Ce matériel qui intègre, sur le plan mécanique, les dernières évolutions techniques, a été conçu par BN à partir de son véhicule dit suburbain dont le développement avait démarré au début des années 80 pour s'achever en 1986. Les principes techniques mis en oeuvre dans la fabrication des caisses sont tout à fait originaux et ont permis, outre des compressions de coûts, la mise en oeuvre pour le revêtement extérieur de polyester ce qui présente maints avantages à l'exploitation. La notion de modularité et la standardisation des composants ont permis eux aussi, sans nuire à la flexibilité des aménagements intérieurs, de proposer un matériel d'un rapport qualité prix attractif.

BN dispose à ce jour, à travers cette automotrice et du suburbain, d'une nouvelle famille d'automotrices suburbaines à la pointe de la technique et au prix attractif. C'est du matériel de ce type que nous proposons aujourd'hui aux chemins de fer luxembourgeois, indonésiens et turcs, avec des chances raisonnables de succès.

Comment ne pas évoquer à ce stade l'importance des relations entre la SNCB et la société que je représente, on nous présente souvent comme une société bénéficiant d'un puissant lobby et d'une situation monopolistique, usant de celle-ci pour se faire attribuer des contrats pour du matériel inutile et ce à des prix hors marché; c'est à peine si on ne nous accuse pas d'être responsables des difficultés financières que connaît aujourd'hui la SNCB.

Quelle confusion des responsabilités et quelle facilité de justification politique cette présentation ne recèle-t-elle pas!

Nous nous employons, par un dialogue ouvert avec la nouvelle et dynamique direction de la SNCB à remettre les choses au point et ensemble rétablir des relations dépourvues de suspicion mutuelle mais empreinte d'une volonté de compréhension des problèmes et intérêts des deux parties.

BN a compris depuis longtemps qu'elle avait à offrir un matériel moderne à des prix compétitifs et qu'elle devait développer une politique produit allant dans cette direction. BN a aussi compris qu'elle devait se structurer sur le plan industriel et commercial pour faire face à une réduction importante du plan de charge sur le marché intérieur.

Nous proposons aujourd'hui à la SNCB des produits à des prix internationaux mais qui restent rentables pour nous grâce à la mise en oeuvre de nouvelles techniques, grâce à une plus grande internationalisation de nos sources d'approvisionnements et grâce à la haute motivation et compétence de notre personnel.

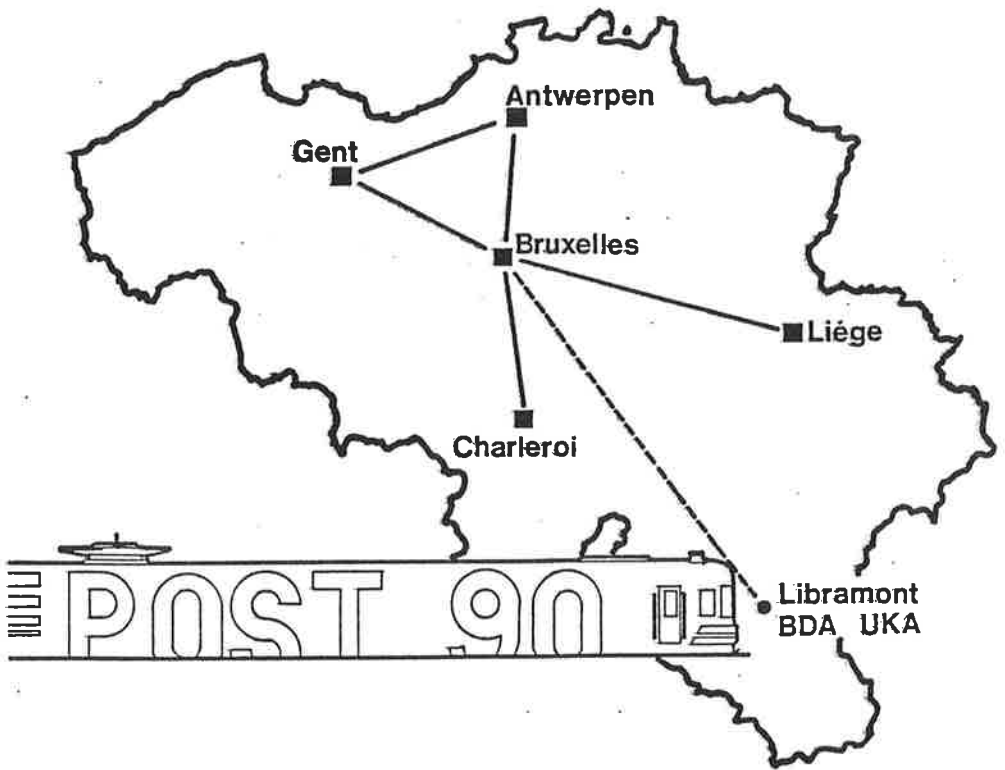
Nous restons actifs à l'exportation dans un contexte international extrêmement difficile et malgré les difficultés croissantes de financement des commandes.

La SNCB de son côté doit bien prendre conscience de l'intérêt que présente pour elle de pouvoir disposer d'un constructeur national; quelle flexibilité cette situation ne représente-t-elle pas pour la définition du matériel requis, pour l'application des garanties, pour la rapidité d'intervention; elle doit être consciente que, pour bénéficier de prix attractifs il faut éviter une complication excessive des spécifications, raisonner dans le cadre de séries suffisamment importantes, laisser une liberté de choix aux constructeurs pour leurs principaux fournisseurs et appliquer des procédures de réception de matériel adaptées à des normes industrielles.

La SNCB et son autorité de tutelle doivent aussi être conscientes que pour assumer son rôle à l'exportation, BN a besoin de leur support. Il n'est pas d'exemple en Europe de fournisseur de matériel qui ne puisse bénéficier de ce dernier pour ses marchés extérieurs. Il peut revêtir des formes diverses et peu onéreuses, ne fut-ce que la promotion des compétences des constructeurs nationaux, une ouverture à de nouvelles solutions techniques et éventuellement la mise en disponibilité de matériel peu utilisé.

Il est un point sur lequel cependant, Monsieur le Ministre, nous devons et nous ne nous laisserons jamais d'insister, c'est la programmation des investissements; d'investissements utiles et nécessaires à la SNCB et il en existe encore. Cette programmation est indispensable pour conforter notre position à l'exportation, pour maintenir une haute compétence technique dans notre entreprise et pour nous permettre d'être à l'avenir autre chose qu'un simple sous-traitant d'un grand groupe. Ce dont nous avons besoin, c'est d'une politique industrielle qui donne sa chance à notre secteur, secteur appelé à avoir encore un bel avenir devant lui, compte tenu des évolutions techniques en cours et compte tenu d'un marché en expansion, grâce à l'émergence de la grande vitesse et à la nécessité de décongestionner les centres urbains. Dans ce contexte et à l'aube d'une nouvelle législature, nos espoirs vont à la mise en oeuvre de cette politique industrielle dans l'intérêt bien compris de toutes les parties et de l'avenir industriel du pays.

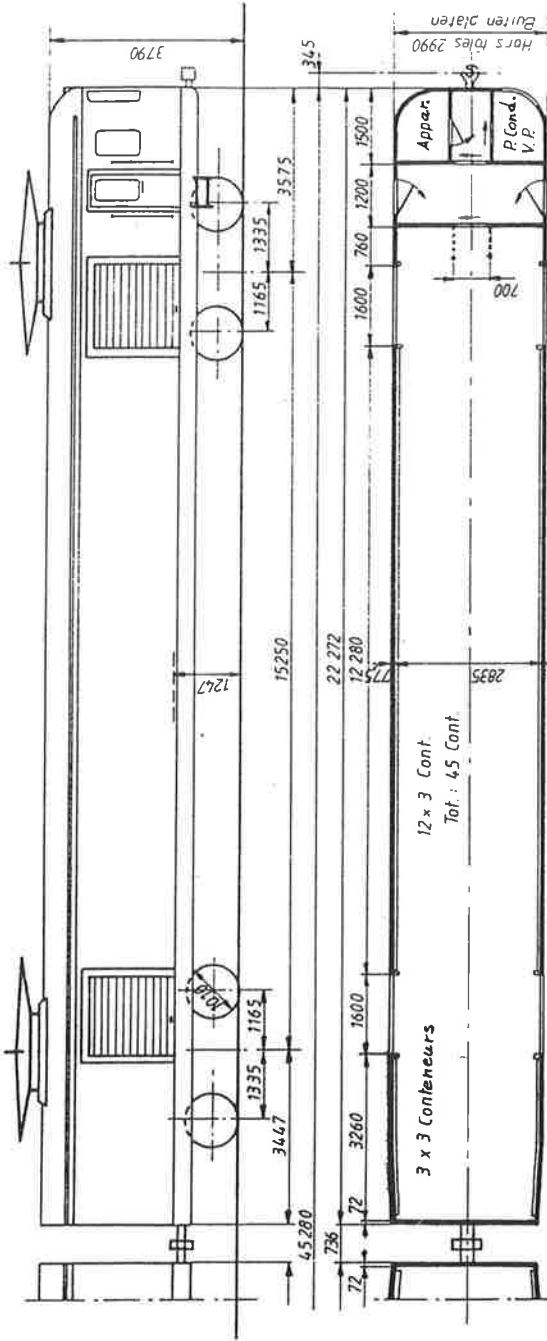
TRANSPORT ENTRE LES CENTRES DE TRI



POSTE 90

LE NOUVEAU TRAIN POSTAL, ELEMENT IMPORTANT DU NOUVEAU SYSTEME
DE TRANSPORT DE LA POSTE

- Le plan "Poste 90" continue à être systématiquement réalisé. Avec l'inauguration d'un nouveau train postal, la Poste franchit aujourd'hui une étape importante dans la modernisation de son transport. La Poste 90 est basée sur une nouvelle qualité des services rendus à ses clients. La rapidité et la fiabilité du transport sont des éléments déterminants pour atteindre cette nouvelle qualité.
- Le nouveau système de transport prévoit :
 - . 5 échanges cadencés par jour de trains postaux entre les 5 grands centres de tri
 - . un système "croix de fer" avec
 - les lignes : - Anvers - Bruxelles - Charleroi
 - Gand - Bruxelles - Liège
 - une navette entre Gand et Anvers
 - un train de nuit entre Bruxelles et Libramont
 - . la conteneurisation du transport
 - transport conteneurisé par train postal entre les centres de tri
 - transport en conteneurs par camions entre les centres de tri et les BDA
 - transport en sacs et bacs par camionnette entre les BDA et les BDB.
- Où en est la Poste aujourd'hui dans l'adaptation du système de transport ?
 - . de nouvelles conventions avec la SNCB ont été négociées dans un véritable esprit de relations fournisseur - client et sont signées pour une période de 10 ans
 - . le premier train postal "Poste 90" permettant l'utilisation de conteneurs roule déjà.



AM Postale

	Tare - Tarra	charge max. leding	Tonnage Total gew.
avec panto met	44 t	16 t	60 t
sans panto zonder	42 t	16 t	58 t
Totalal	86 t	32 t	118 t

x Ex AM 1954

Série - Reeks	Ancien n° - Oud n°	Nouveau n° - Nieuw n°	Type	Places-Plaatsen	Tare - Tarra voir tableau zie label	Tonnage - Totaal gew voir tableau zie label	Quant. - Aant.	Courbe - Bocht	Vitesse - Snelh.	Fch. Sch
AM Post #		961 - 975	D				15	—	130 km/h	1'100
Mod.							M 20 423			
Gew.										
426-0-004M										

- . le transport conteneurisé est progressivement introduit
 - . la construction des deux nouveaux Centres de tri Anvers X et Charleroi X est décidée, les crédits sont libérés et les travaux sont adjugés
 - . l'adaptation des centres de tri de Liège X, Gand X et Bruxelles-Midi est étudiée (adaptation des quais, simplification de la manutention, modernisation des bâtiments et équipements)
 - . le nouveau système de transport sera progressivement mis en place pour être entièrement opérationnel au début 1989.
- Les résultats essentiels du nouveau système de transport seront :
- . le respect du J + 1 de client à client dans toute la Belgique
 - . une meilleure productivité de la Poste par l'optimisation de toute la chaîne de tri (automatisation du travail quand c'est possible et rentable, travail manuel, mais de qualité, quand cela reste indispensable)
 - . l'amélioration des conditions de travail pour le personnel et la revalorisation du travail du facteur.
- Quelques aspects pratiques du nouveau système de transport :
- . il y aura 15 trains postaux
 - . les trains partent de Gand, Anvers, Liège et Charleroi de façon à arriver au même moment à Bruxelles pour l'échange national. (En cas de problème à Bruxelles, cet échange peut s'effectuer dans chacun des autres centres)
 - . 30 à 45 minutes après leur arrivée à Bruxelles, ces trains repartent vers les centres de tri où sera effectué l'échange vers les EDA
 - . le dernier échange à Bruxelles se fera vers 01h00 avec le dernier courrier et les journaux (ce courrier qui reste à l'intérieur de la zone du centre de tri ne transite pas par Bruxelles).

. ce qui est important c'est que ce système soit le plus rigide et donc le plus fiable possible.

- L'ensemble de la réalisation du plan Poste 90 est programmée sur une période de 5 ans, ce qui est un délai ambitieux pour la restructuration d'une entreprise aussi importante.

Pendant cette période la qualité du service de la Poste doit progressivement s'améliorer, mais le risque de pannes et de dysfonctionnements temporaires n'est pas totalement exclu. La Poste demande donc à ses clients d'être tolérants et de faire confiance à la ferme volonté de s'améliorer.

Pour les postiers, cette période est également une période difficile. La Poste doit se restructurer, se moderniser, changer ses organisations et ses habitudes - tout en maintenant son service aux clients.

A la fin de cette année, la Poste aura parcouru la moitié du chemin. Elle dispose d'un projet logique et clair et le Gouvernement lui donne les moyens nécessaires pour le réaliser ; les premiers résultats sont très encourageants : la Poste réussira.

Quelques indications supplémentaires

C'est l'atelier central de Malines de la SNCB qui est chargé de la transformation des automotrices série 54 jugées dans le meilleur état, en automotrices postales, qui seront numérotées 961 à 975. Chaque rame pourra transporter 32 tonnes de courrier, soit l'équivalent de 16 camions... Chaque transformation d'automotrice coûte 15.000.000F : cette somme est à charge de la SNCB. Un contrat de location, portant sur 230.000.000F, étalés sur 10 ans, a été conclu entre la SNCB et la Régie des Postes. Les automotrices 961 à 975 remplaceront dans les mois à venir les rames 1935 transformées qui seront réformées. Il est très probable que les quais des gares recevant les trains postaux devront être appropriés pour permettre une manutention rationnelle des conteneurs de sacs postaux transportés dans les nouvelles rames.

GTF asbl.

Modifications à la nomenclature des lignes
--

Note du 24/02/88 publiée le 15/03/88 :

- 2IA : As - Maaseik (3) devient hors inventaire;
 156 : Chimay - Mariembourg (2) devient
 Chimay - Boussu en Fagnes(3)
 Boussu en Fagne - Mariembourg (2)
 205 : Lier - Klaplaar devient hors service;
 257 : Y Noir Dieu - Gilly Haies devient hors service.

Note du 30/03/88 publiée le 15/04/88 :

- 63 : devient Kortemark - Westrozebeke (2)
 Westrozebeke - Langemark (BK 47.350) (3);
 II2 A: devient Roux - Courcelles-Centre (2)
 Courcelles-Centre - Y Forchies (3)
 216 : Y Ringvaart - Evergem(Sluis)
 devient Y sud Everstein - Evergem - Sluis;
 284 : Montignies - Y Trieu-Kaisin (3) devient hors invent.

D'application le 01/05/88 :

- 2I A: Waterschei - As . Ligne principale devient (3)
 2I B: As - Eisden. Ligne principale devient (3).

D'application le 01/06/88 :

- I23 : Grammont - Enghien - Braine le Comte: ligne principale devient : Grammont - Enghien = ligne principale
 Enghien - Braine le Comte (3)

P. Lemja
 20/04/88

Ligne 154/1-150 bif. HOUX-ANHEE.

Par une note du 19 avril 1988, la CICF a autorisé le démontage de l'aiguillage de raccordement de la ligne 150 à la ligne 154. Ainsi les démarches du district SE ont abouti. Il reste à se demander quel est l'intérêt réel de maintenir pour les services de la nation une ligne non raccordée aux deux extrémités au réseau national...

A la quête des voyageurs sur une ligne SNCB: une démarche intéressante de la base à encourager par toutes les instances.

Quelques cheminots et sympathisants de la région de Bastogne ont proposé à leur direction quelques mesures destinées à revitaliser sinon à promouvoir l'utilisation de la ligne Libramont-Bastogne Sud. Nul mieux qu'eux ne pouvaient constater les handicaps majeurs de la situation actuelle

- les horaires cadencés ne correspondent à aucune demande réelle ou potentielle; ils ne sont pas adaptés à la clientèle naturelle
- les des lignes rurales de la belle province; les écoliers, les militaires et les touristes d'un jour pour les week-ends.
- la gare de Bastogne Sud est assez éloignée du centre tandis que le point d'arrêt de Bastogne Nord est situé à proximité d'écoles et de la caserne.

Les propositions sont les suivantes:

- Décadencer les services en renforçant la desserte aux heures scolaires et en assurant les correspondances à Libramont tant à l'arrivée qu'au départ.
- Ceci se ferait sans augmentation sensible des kilomètres parcourus, mais simplement en réduisant l'offre de la mi-journée.
- Réouverture du point d'arrêt de Bastogne Nord.
- agencer les circulations de week-end à la demande "touristique"
- Transformer le parcours à vide des samedis et dimanches ZM 7691 (avec chef garde.) en parcours à charge. Il n'y a pas de charge supplémentaire. Les derniers visiteurs de Bastogne trouveraient ainsi un moyen de rentrer à leur domicile.

Ce point est réalisé au 29.05.88.

Pour satisfaire à ces conditions et ne pas augmenter le nombre d'autorails mis en ligne, il conviendrait de porter la vitesse de référence de la ligne de 70 à 80 km/h.

Il est acquis que ceci est possible: l'état des matériaux le permet. En outre on remarque que cette ligne est faite de longues lignes droites.

Toutefois des objections ont été soulevées:

- Le quai de Bastogne Nord devrait être allongé pour permettre la mise à quai tout en respectant la distance de sécurité pour la commande manuelle du PN à installer en remplacement de la commande automatique.

- L'abri voyageurs de cet endroit doit être réaménagé.

Dont coût pour les 2 opérations.

- La couverture des PN de la ligne, électrifiés dès 1975, est insuffisante pour la nouvelle vitesse de référence.

Dont coût pour l'adaptation de l'ensemble de l'appareillage.

Nous pensons que la volonté existe d'encourager la recherche de la clientèle et d'éviter que le sud de la Belgique ne soit un désert ferroviaire, l'imagination réaliste et constructive

peut provoquer des pistes de réflexion.

-Le quai de Bastogne Nord est suffisant pour un autorail seul. Au cas où un second serait nécessaire, il serait toujours possible de le mettre à quai avec un bon dépassement.

-L'abri de ce même endroit est toujours existant. Un rafraîchissement peut se faire sans grands frais: un pot de couleur, des pinceaux et quelques vitres.

Mais les promoteurs pourraient négocier avec l'autorité communale une remise en état par la commune....

-Les 2 minutes à gagner sur le parcours pourraient s'obtenir par une modulation de la vitesse de référence; c'est à dire en fait la porter à 80km/h et la ramener, moyennant la signalisation ad hoc, à 70 Km/h en dehors de la zone sans PN où la vitesse maximale peut être atteinte. A part la pose des signaux, le coût serait nul.

Nous ne saurions trop encourager toutes les parties à essayer de trouver une solution positive. Nous sommes aujourd'hui loin du taylorisme. La santé d'une société dépend aussi de la capacité de mobiliser l'imagination de chacun pour le but poursuivi c'est-à-dire "le client".

démontages

En février et mars la S.N.C.B. a démonté deux tronçons, notamment Ypres-Langemark (L.63) avec locotracteur 9101 et Noordewijk-Aarschot (L.29)

Une firme privée a démonté les sections suivantes :

- Binche - Gr. Reng
- Houthalen - Eksel (L.18)
- Heppen - Léopoldsborg (L.17)

- le trafic ferroviaire vers l'Angleterre a été détourné par Zeebruges, suite à des travaux au terminal de Dunkerque. (du 15.02.88 au 08.04.88). Notons que Zeebruges est fermé pour ce trafic depuis le 31.02.87.

Ph. DE JONCKERE 20.04.88

Le nouvel indicateur 1988-1989 de la S.N.C.B.

L'intéressante carte du réseau ne reprend pas la relation Tournai/Lille. Ceci présage-t-il d'une démarche "politique" délibérée de la Société ou d'un simple oubli.

Poser la question n'est pas inutile lorsque l'on constate que cet indicateur est parfois utilisé à des fins autres que le marketing (cf. la numérotation des tableaux horaires).

Comment faire pour retrouver très rapidement le numéro du tableau que l'on cherche ? Pourquoi ne pas avoir mis un signal à chaque carte partielle.

GTF - Distribution (suite)

LA CARRIERE DE LA PACIFIC BELGE TYPE 1(N° 1.002)

par P. JACOPS
traduction : M. VAN USSEL

Une brochure d'environ 50 pages, avec tableaux descriptifs, cartes et 40 photos inédites.

Les travaux de restauration de la locomotive-musée 1.002 vont bon train et atteignent bientôt leur bout.

La remise en état de marche de cette locomotive fut pour P. JACOPS (membre du groupe de travail "histoire du chemin de fer") l'occasion de recherches quant à l'utilisation de cet engin de par le passé, et du tender 38.134.

De plus, certaines données concernant les réparations et les entretiens subis ont été retrouvés, grâce à la consultation du carnet historique de la machine.

Le texte intégral a été relu par des témoins de l'époque, qui ont garanti la vraisemblance historique du récit. Enfin, le dernier chapitre est entièrement consacré à la remise en service de la 1.002.

Prix : 400 FB + 40 FB pour envoi en Belgique = 440FB
(pour l'étranger, ajoutez 45FB de frais d'envoi
supplémentaires, soit 85FB en tout)

Les commandes sont reçues jusqu'au 30 juin au compte
001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution - 4000 Liège. Expédition
en juillet.

Nos membres étrangers se réfèrent au mode de commande prévu en
3e page de couverture.

L'organisation des voyages du G.T.F. : Message aux participants

Lors du dernier voyage organisé par notre association nous avons constaté avec grand regret qu'un certain nombre de personnes pourtant bien au fait de nos difficultés et du lourd travail de préparation avaient pris place dans le véhicule alors qu'elles avaient reçu par voie postale un avis adéquat.

D'autres occupent systématiquement et en permanence les "meilleures places".

Il est certain que de telles attitudes qui font peu état du souci des autres alourdissent considérablement la tâche de l'organisateur et pénalisent les participants qui gentiment se conforment à nos conditions d'organisation.

Il suffit de voir à ce sujet les problèmes rencontrés au restaurant.

Nous attendons à l'avenir une meilleure compréhension de ceux-là : le bénévolat a ses limites pour ceux qui le pratique; il n'est exclusif et chacun peut s'y consacrer. A défaut de pouvoir sinon d'avoir un minimum de bonne volonté pour le faire, on peut faciliter le travail en se conformant aux instructions (et assurer les conséquences lorsqu'on ne le fait pas...) et témoigner quelques égards aux fidèles participants et à ceux qui nous aident efficacement souvent dans la discrétion.

Enfin nous avons remarqué de trop nombreux suiveurs. Plusieurs - après leur sensibilisation par nos soins - ont accepté de payer tout ou partie du trajet.

Ces excursions ne peuvent avoir lieu que grâce à ceux qui paient le prix du billet. Nous entendons qu'il en soit de même pour tous... nous renforcerons à l'avenir les dispositions pour dissuader les tricheurs !

Nouvelles de la SNCV.

Groupe du Hainaut.

C'est le 29.02.88 que la ligne 41 a été exploitée pour la dernière fois en tramway. Pour l'ultime voyage aller et retour régulier, la motrice articulée a été remplacée par une type S la 9157 décorée suivant la coutume.

Une nouvelle ligne empruntant le pré-métro est ainsi supprimée au profit de l'autobus...

Que restera-t-il? Sans doute pas grand chose si on donne foi aux chuchotements.

En effet la direction locale a l'intention de limiter la ligne 90 à la section Charleroi-Marchienne-Fontaine l'Evêque (PETRIA) et la ligne 80 à Charleroi-Gosselies (Calvaire).

Les tronçons Pétria-Anderlues-La Louvière et Gosselies-Courcelles -Trazegnies seraient entièrement supprimés. Le dépôt d'Anderlues serait réservé aux autobus.

Tous les investissements réalisés ces dernières années sur ces sections seraient ainsi intégralement perdus.

Il est vrai que l'autobus circulant sur site banal procure moins de soucis. Il restera cependant toujours nécessaire de créer une politique de recherche de clientèle et d'en assurer la fidélisation.

Ligne des Grottes de Han.

Le 30 mars, l'AR 145 a quitté la ligne pour les ateliers d'un industriel de la banlieue liégeoise. Celui-ci doit remplacer la transmission mécanique par une transmission hydraulique.

Auparavant l'atelier des grottes avait reconditionné la caisse entièrement. Le 31 mars, le même atelier recevait une baladeuse en vue d'y adapter un système de freinage.

Par contre l'AR 168 est toujours immobilisée par suite d'un essieu cassé; il n'y a plus de pièce de rechange actuellement.

Nouvelles de la S.N.C.B.Ligne 45 (avril 1988)

A Malmédy : en gare, des remblais ont été déposés transversalement pour permettre le passage de camions.

De la gare de Malmédy jusqu'au PN sur la route principale vers Wairmes, la voie est recouverte par du remblai afin de permettre l'établissement d'un détournement pendant les travaux de refecton de la route nationale.

D'après l'autorité compétente (29.04.88) "dès la fin des travaux, le recouvrement mis en place sera enlevé par les soins de l'Administration communale et la remise en état de la ligne 45 pourra se poursuivre suivant le planning établi par la C.I.C.F."

Il reste à espérer qu'il en soit ainsi et que les installations annexes n'aient pas été détériorées.

Ligne 45 A (avril 1988) Losheimergraben - Junkerath

La voie de cette section DB est en état remarquable tant au point de vue réalisation que propreté.

Dans les diverses gares de la ligne, des wagons chargés (de bois) ou en attente de chargement se trouvent sur la voie annexe. En particulier, Losheim, très proche de la frontière, paraît avoir un trafic non négligeable. Ceci contraste avec l'abandon - pour manque de trafic - de Losheimergraben et de la section Honsfeld - Losheimergraben... en Belgique...

ECONOMIE EUROPE

SNCB : le nouveau dessin de la carte des ateliers

La première décision du conseil d'administration de la Société Nationale des chemins de Fer de l'ère Dehaene a été prise mardi... sans ce nouveau ministre des Communications qui avait laissé ainsi - point positif - libre dans son examen de l'épineux dossier des ateliers. Il s'agissait en effet de déterminer quels allaient être les ateliers - centres de réparation des locomotives, wagons et voitures - qui vont disparaître ou voir leur activité réduite.

C'est en 86 qu'un premier rapport sur ce sujet avait été élaboré par la Sobemap. En mars dernier, c'était au tour des propositions de la direction d'être mises en discussion, propositions qui avaient soulevé des mouvements de protestation chez le personnel dans le Hainaut et à Salzinnes-Ronet notamment. Didier Beynders, le président du conseil avait quant à lui prévu mardi qu'il reporterait toute décision prise à partir d'un clivage communautaire dans un conseil qui en l'absence de l'administrateur délégué comprend 15 membres dont 8 francophones et 7 néerlandophones. Mais toutes les décisions ayant été prises aux deux tiers des membres bien réparti sur le plan communautaire, la réforme des ateliers est donc définitivement acquise. En voici le détail.

- L'atelier central de Louvain est maintenu comme organe subordonné à l'atelier centrale de Malines, moyennant 1) centralisation sur la moitié de la surface utilisée actuellement, 2) restructuration interne pour réaliser l'économie moyenne prévue de personnel.

- L'atelier central de Luttre est maintenu comme organe subordonné de l'atelier central de Cuesmes, moyennant : 1) maintien des réparations à la suite d'accidents survenus dans la région (transformation de la partie « atelier de ligne-wagons » en « centre de réparation rapide pour wagons », 2) création d'un centre de démolition, 3) maintien des activités centralisées « extincteurs et engins de levage ».

- Le conseil a décidé de surseoir à la décision de transférer les activités de révision des voitures de l'atelier de Cuesmes à celui de Malines, dans l'attente des résultats d'une expérience pilote actuellement menée sur des entretiens conditionnels.

- Les révisions de wagons sont centralisées dans quatre centres : Cuesmes, Gentbrugge, Anvers-Nord et Stockem.

- Les révisions intermédiaires des locomotives électriques seront transférées de Ronet vers les ateliers centraux de Malines et Salzinnes. Deux ateliers pour lesquels seront recalculés les charges d'entretien pour les années à venir, afin d'envisager un éventuel rééquilibrage des modifications contenues dans les projections de la direction pour les années 1990 et 2000.

- Les activités des ateliers de traction subordonnés de Montzen et de Gouvy sont transférées vers Kinkempois, sous réserve du maintien local d'un poste de préparation restreint.

- Le transfert des activités de l'atelier de traction « diesel » de Latourse effectuera vers l'atelier de traction électrique de Stockem. Si une décision de transfert vers les ateliers de traction « diesel » de Kinkempois et de Ronet devait être prise, elle serait préalablement soumise au conseil d'administration.

- Le Conseil a décidé en outre de surseoir au transfert des activités de « l'atelier de traction d'Haine-Saint-pierre » vers « l'atelier de Traction diesel de Monceau » et vers « l'atelier de traction électrique de Saint-Ghislain », jusqu'à ce que soient connus les résultats d'une étude Sobemap qui vient de démarrer concernant les ateliers du service de l'infrastructure et notamment celui de Bascoup. Les résultats de cette étude sont attendus pour le mois d'octobre.

- Le conseil a décidé de maintenir les activités de l'atelier de Courtrai et de surseoir à la décision de maintien ou non de Monceau et Saint Ghislain.

- L'atelier de traction électrique de Bruxelles-Midi est provisoirement maintenu, jusqu'à la conversion ultérieure en activités TGV ligne à grande vitesse, qui seront plus importantes que les activités actuelles.

- Des postes d'entretien technique seront créés à Ostende, Courtrai, Louvain, Anvers-Schijnpoort, Forest, Schaerbeek, Mons, Châtelet, Lier et Ronet.

- Les postes d'entretien suivants seront fermés à partir du 29 mai prochain, par reprise du personnel de nettoyage par le département transport : Gouvy, Bertrix, Jemelle, Saint-Ghislain et Ath.

- Les postes d'entretien suivants seront fermés après adaptation des roulements : Muizen (29 mai 1988), Tournai (28 mai 1989) et Welkenraedt (28 mai 1989).

- Les postes d'entretien suivants seront fermés après création des Postes d'Entretien Technique (PET) : Namur, Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord.

- Le statut des ateliers suivants sera transformé d'atelier « wagons » en « centre de réparation rapide pour wagons » : Merelbeke, Schaerbeek, Saint-Ghislain, Hasselt, Voroux et Luttre.

- Les centres de réparation rapide de wagons suivants seront supprimés : Hasselt, Schaerbeek, Stockem, Lessines, Courtrai, Châtelineau, Zeebrugge, Winter-slag, Saint-Ghislain et Merelbeke.

- Le conseil a, enfin, décidé la fermeture des postes de visite de Visé, Virton, Jemelle, Tournai, Anvers-Kiel, Neerpelt, Ostende et Zelzate.

Mécontentement côté wallon

Dès la connaissance de l'accord, la C.G.S.F.-Chemins criait cependant au déséquilibre communautaire dans les coupes effectuées. Et mercredi matin, à Namur, un millier de cheminots des ateliers de Ronet et Salzinnes ont manifesté leur mécontentement en bloquant la circulation à différents endroits de la ville. Par ailleurs, le gouvernement provincial de Namur a affirmé dans un communiqué qu'il regrettait que l'appel du gouverneur, des parlementaires et des députés permanents de la province de Namur demandant à la S.N.C.B. de surseoir à sa décision n'ait pas été suivi.

B.Dx.

Le Luxembourg négligé ? Non, affirme la S.N.C.B.

La plainte luxembourgeoise est récurrente : Notre *belle province* est négligée par l'Etat et, au nombre de ces institutions, officielles autant que désinvoltes, les Chemins de fer belges sont en bonne place. Le ministre Joseph Michel lui même s'est fait, naguère, le porte-parole des doléances à propos de l'inadéquation des liaisons entre les trains I.C. Arlon-Namur-Bruxelles et la dorsale ferroviaire wallonne, entre Namur et Liège. Une modification de quelques minutes dans les horaires, plaignent les Luxembourgeois, assurerait les correspondances souhaitées. Nous avons rencontré M. Jacques Cornet, directeur général adjoint de la S.N.C.B., qui a développé pour nous la réponse qu'il adressa à M. Joseph Michel. Si un changement n'est pas envisageable actuellement, nous a-t-il dit, il n'en faut pas conclure que les Chemins de fer négligent la *belle province*.

Si la correspondance Liège-Luxembourg et vice versa était matériellement possible, assure M. Cornet, il y a longtemps que les horaires auraient été modifiés. C'est présentement impossible en raison de l'imbriication des liaisons ferroviaires les plus importantes. Ainsi la liaison I.C. Ostende-Bruxelles-Liège-Cologne est-elle en connexion avec le réseau allemand Intercity de même que l'I.C. Bruxelles-Luxembourg est lié à la relation Amsterdam-Bruxelles, elle même insérée dans le réseau I.C. hollandais.

Namur est située à la croisée du grand axe Bruxelles-Luxembourg et de la dorsale wallonne. En dépit de la complexité d'organisation, que cette situation entraîne, il a été possible d'offrir, via Namur, des correspondances dans trois directions : Charleroi-

Luxembourg, Bruxelles-Huy-Liège et Bruxelles-Ottignies-Gembloux. Seule la correspondance de et vers Liège est présentement bloquée.

Un espoir

Des choix ont été nécessaires et la priorité a été donnée aux lignes qui véhiculent le plus grand nombre de voyageurs. Les inquiétudes des Luxembourgeois n'ont pas été apaisées par la perspective d'une révision des horaires qui interviendrait en même temps que la mise en service du T.G.V. Celle-ci est lointaine, soupirent-ils. La S.N.C.B. rétorque que le train à grande vitesse devrait traverser notre pays dès 1993. Il serait irréaliste, y ajoute-t-on, de modifier les horaires avant ce bouleversement majeur dès lors qu'un changement de ceux-ci réclame des études qui s'étendent sur deux années, ainsi que l'enseigne l'exemple des Suisses. Commencés, par hypothèse, immédiatement, ces calculs ne seraient terminés qu'en 1991 et devraient être recommencés aussitôt dans la perspective du train à grande vitesse.

Compte tenu de ce que le volume de la population luxembourgeoise ne sera vraisemblablement pas modifié d'ici trois ou quatre ans, existe-t-il un espoir que les calculs d'horaires en vue du T.G.V. réservent un meilleur sort aux voyageurs ferroviaires de la *belle province* ? M. Jacques Cornet répond par l'affirmative et avance plusieurs arguments. Le T.G.V., nous dit-il, va privilégier la dorsale ferroviaire wallonne sur laquelle Namur et Liège sont implantées. En outre, il est entendu que cette ligne à grande vitesse devra, pour être rentable, être alimentée en clients par toutes les régions du pays. Donc, aussi, par le Luxembourg belge. Un élément favorable supplémentaire concerne la

nature de cette clientèle. Les experts estiment que les voyageurs du T.G.V. seront, à 40 % seulement, des hommes d'affaires, les autres relevant du tourisme, au sens large de ce terme. Le Luxembourg belge étant hautement touristique, une conclusion optimiste, selon la S.N.C.B., s'impose.

M. Cornet propose encore d'autres preuves de la sollicitude, relative aux possibilités existantes, des Chemins de fer à l'égard du Luxembourg. Une augmentation de la vitesse des convois est à l'étude sur la ligne Arlon-Namur qui serait réservée aux voyageurs, le trafic des marchandises étant monopolisé par la ligne Athus-Meuse, par Virton, Beauraing, Dinant et Namur. Enfin, les prix ont été demandés pour le renouvellement du matériel vétuste qui est utilisé sur la ligne Libramont-Bertrix-Virton et sur la ligne Libramont-Beauraing-Dinant.

Un pré-accord social

Le syndicat C.G.S.P., section des cheminots, n'a pas pris position quant à l'amélioration des correspondances entre Liège et le Luxembourg. C'est beaucoup plus généralement qu'il se préoccupe de la situation des chemins de fer dans cette région où des rationalisations importantes ont été prévues. Les partenaires S.N.C.B. ont signé récemment un pré-accord social portant, nous dit-on du côté syndical, sur le maintien, jusqu'en 1990, du volume du personnel à 47.000 unités et sur les indemnités devant assortir les réformes. A même source, le nous est signalé que demeurent litigieuses la fermeture d'ateliers ferroviaires et la répartition des sacrifices entre le nord et le sud du pays.

MICHEL BAILLY.

Le Soir.

Extraits de presse, montages : L. MCSSAY.

Nouvelles de la S.N.C.V. HAINAUT (suite)

En complément aux informations publiées par ailleurs, des rumeurs non confirmées font état de la vente possible de 12 motrices articulées BN à l'Espagne (Valence ?). Les grandes manoeuvres se poursuivent-elles en vue de la condamnation du réseau hennuyer ? Vendra-t-on les seules voitures encore en état de rouler ?

Un métro régional pour le Brabant wallon ?

L'idée fait son chemin, mais on verra encore beaucoup de files sur l'autoroute Bruxelles-Namur

Tous les matins c'est le même topo, de Bierges à Bruxelles ça bouhonne pare-choc contre pare-choc sur l'autoroute E411. Il faut parfois plusieurs heures aux automobilistes pour gagner leur lieu de travail. Alors qu'en temps normal, le trajet prend près de 30 minutes seulement. Il y a vingt ans, la solution avancée pour résoudre le problème aurait été simple : l'éclaircissement de l'autoroute, ou son dédoublement. Aujourd'hui, une autre idée commence à faire son chemin : la création d'un R.E.R. à la belge, unissant Bruxelles et son hinterland en un temps record, et sans bouchon.

Le projet est soutenu à Wavre à la fois par des associations d'usagers des transports en commun, des sociétés de protection de la nature et les fédérations d'automobilistes (Royal Automobile Club et le Touring-Club).

«Nous devons opter pour un usage intelligent de la voiture, explique M. Van Ermen, secrétaire général d'Inter-Environnement Wallonie. Ce projet est une proposition dans ce sens.»

DEDOUBLEMENT. La S.N.C.B. a déjà étudié le dossier. Pour son directeur général adjoint, M. Cornet, la première condition à la réalisation d'un train régional du Brabant wallon est d'assurer aux voyageurs une commodité de liaison plus grande que celle dont ils disposeraient en voiture. Des recherches l'ont montré : il est impératif de faire circuler sur la ligne au moins un train tous les quarts d'heure. Au-delà de cette limite, l'automobiliste préférera reprendre son véhicule.

Or, pour garantir pareille circulation, il faut aménager de nouvelles voies. Les rails déjà placés entre Ottignies et Bruxelles sont surchargés par un trafic IC, IR, international et même marchandises. Ils ne pourraient supporter des trains supplémentaires aussi fréquents. L'affaire n'est pas compliquée. Depuis des années, la S.N.C.B. a dans ses cartons un plan de dédoublement des voies actuelles. Mais il n'a jamais été réalisé, à la demande de certaines associations qui craignaient pour la nature, notamment en forêt de Soignes (il faudrait faire une percée de 13 mètres de large dans la forêt).

TRES CHER. A supposer que le projet puisse néanmoins être exécuté, il reviendrait, pour ces travaux de base, à 6,5 milliards de francs. Soit le budget total annuel actuel de la S.N.C.B. pour son renouvellement de matériel. Auquel il faudrait ajouter l'achat de 12 rames d'un nouveau modèle conçu par la B.N. (ex-Brugese et Nivelles) à 80 millions pièce, ainsi qu'une estimation de dépenses d'exploitation fixée à 100 millions par an.

«Notre but serait d'avoir sur cette ligne un million de voyageurs par an, commente M. Cornet. Mais la plupart des usagers utilisant des abonnements, nous ne pouvons en attendre que 50 millions de recettes. Soit une perte annuelle de 50 millions.»

Le matériel de roulage, lui, est prêt à être fabriqué. En mal de commandes publiques, la B.N. a déjà réalisé tous les essais nécessaires à son prototype «suburbain», composé de deux voitures de 50 m de long, possédant 4 portes par voiture et pouvant accueillir chacune plus de 500 voyageurs. Dote d'un nouveau boggie ultra-léger, ce train régional pourrait faire des pointes de plus 100 km/h et relier Ottignies au cœur de Bruxelles en moins de 25 minutes, quelle que soit l'heure.

PAS DE POLITIQUE. Qu'attend-t-on alors pour entreprendre les travaux ? «La volonté politique», répond M. Cornet. «Un investissement de cette importance exigerait une révision de l'approche globale du problème des transports en commun en Belgique. Or, notre pays n'a jamais eu de politique des transports. Pour nous, c'est une affaire de choix. La S.N.C.B. est prête, mais il nous est impossible de multiplier les petits pains. Il faut que l'Etat se décide à faire glisser ses investissements des routes aux infrastructures ferroviaires et de métro.»

Tout en sachant que, Belgique oblige, la décision de construction d'un train régional entre Bruxelles et sa grande banlieue sud devrait, selon M. Cornet, entraîner le même type de réalisation vers le nord. Ce qui multipliera inévitablement les investissements par deux.

L'idée, néanmoins, est lancée. Pour les «Amis du paro de la Dyle», elle peut même se présenter comme une alternative intéressante au projet de contournement nord de Wavre qu'ils contestent.

A moins que d'autres hypothèses puissent être envisagées, même le prolongement pur et simple de la ligne de métro n°1 en direction de Wavre. Mais là, le coût du projet paraît encore plus prohibitif. En attendant, on fera encore longtemps la file sur l'autoroute tous les matins.

Frédéric ANTOINE.

(La Libre Belgique 24.2.88)

Luxembourg, terre négligée de la S.N.C.B. !

Les Luxembourgeois n'ont décliné pas la cote auprès des responsables de la S.N.C.B. Voilà des années, en effet, que les usagers des chemins de fer de la «belle province» revendiquent de meilleures correspondances entre les trains I.C. Arlon-Namur-Bruxelles et la dorsale ferroviaire wallonne menant de Namur à Liège. Mais en vain !

Dernièrement, c'est le ministre de l'Intérieur, Joseph Michel, en personne qui relayait les arguments des Luxembourgeois et adressait une requête auprès de Jacques Cornet, directeur général adjoint de la S.N.C.B.

Le constat est simple — explique le ministre de l'Intérieur — puisque les voyageurs qui embarquent à Arlon, Marbehan, Libramont, Jemelle, Marloie et Ciney et qui se rendent à Huy, Liège et au-delà ratent leur correspondance à Namur pour huit minutes (quatre entre les trains plus quatre pour le changement de quais) et que, vice versa, les voyageurs embarquant à Liège (y compris ceux qui arrivent de Cologne-Bruxelles) et à Huy pour se rendre à Ciney, Marloie, Jemelle, Libramont et Arlon, ratent, eux, leur correspondance à Namur pour neuf minutes (cinq minutes

entre les trains plus quatre minutes pour le changement de quais).

Loin de demander la lune, Joseph Michel suggérait dès lors d'avancer l'I.C. Arlon-Namur de cinq minutes et de retarder l'I.C. Namur-Liège de trois minutes d'une part, et d'autre part, de retarder l'I.C. Namur-Arlon de six minutes et d'avancer l'I.C. Liège-Namur de trois minutes. Non seulement cela permettrait d'assurer une relation continue entre Arlon, Libramont, Namur, Huy, Liège, Verviers et Cologne et inversement mais cela ne bouleverserait pas le maintien d'autres correspondances à Charle-

(Le Soir 26.2.88)

roi, Tournai et Ottignies.

Attendre... le T.G.V.

Cette solution ne semble malheureusement pas agréer Jacques Cornet qui répond au ministre de l'Intérieur que les glissements horaires suggérés obligeraient à revoir l'ensemble des grilles-ho-

raires de plusieurs lignes, voire du réseau ! Bien qu'un des principes de base de la réorganisation du service « voyageurs » soit l'optimisation des correspondances — explique le directeur général adjoint de la S.N.C.B. — il faut souligner que sur un réseau ferroviaire aussi ramifié que le nôtre, cela n'est pas toujours possible.

Le rapport final présenté au conseil d'administration de la S.N.C.B. par le groupe de travail

chargé de l'évaluation du plan I.C./I.R. après trois années d'expérience, va d'ailleurs dans le même sens. Il confirme, en effet, que l'établissement de correspondances plus favorables aux Luxembourgeois n'a pu être réalisé dans le cadre des modifications décidées pour juin prochain. Et M. Cornet d'ajouter que ce problème ne pourra être fondamentalement réexaminé avec une réelle chance de succès que

lorsque la S.N.C.B. procédera à une révision globale de son plan I.C./I.R. dans le cadre d'une recherche d'harmonisation de ce plan avec les grilles-horaires des relations T.G.V.

Et comme tout le monde le sait, ce n'est pas pour demain...

A. G. (A.)

N.D.L.R.:

En fait cet article pose tout le problème des correspondances. Celles-ci constituent encore et toujours une grande faiblesse du réseau belge. Le plan IC - IR est très loin d'avoir bien arrangé les choses. On oublie trop souvent que la durée d'un déplacement ne se limite pas à la durée d'une relation simple donnée: elle s'entend du point de départ du voyageur jusqu'à sa destination finale. Dans le cas ci-dessus on voit immédiatement que la SNCB ne peut ou ne veut (?) lutter contre la concurrence automobile.

H.A

Le T.A.U. ne passera pas par la rue des Guillemins

C'est en tout cas la décision de la S.T.I.L., qui a adopté, hier à l'unanimité, le tracé du Transport automatisé urbain

A l'unanimité, hier après-midi, vers 15 h 30, le conseil d'administration de la S.T.I.L. a ratifié le tracé du Transport automatisé urbain (T.A.U.). Mais le T.A.U. ne passera pas par la rue des Guillemins; le tracé-variante a, en effet, remporté tous les suffrages. Ainsi, à partir de la station Guillemins, le T.A.U. prendra la rue du Plan Incliné, puis la rue Simonon, pour aboutir à la place de Bronckart. De là, le T.A.U. aboutira sur le boulevard d'Avroy, en prenant la rue de Rotterdam (anciennement rue de la Paix). Et il poursuivra l'itinéraire prévu par le boulevard d'Avroy (voir plus loin les détails du tracé de Seraing à Herstal). La position exacte de la station Rogier n'est pas encore décidée. Mais il semble qu'on choisira de la situer au bas de la rue de Rotterdam, auprès du boulevard d'Avroy. L'adoption de cette variante par la place de Bronckart devrait — à court terme — satisfaire la centaine de commerçants de la rue des Guillemins qui s'effrayaient des travaux du T.A.U. Mais une fois réalisé, le T.A.U. ne passera donc pas devant leurs commerces. Et ne devrait donc pas déverser, par jour rue des Guillemins, des centaines, sinon plus, de clients potentiels...

«CONTRE LE PROJET».

Hier matin, lors d'une conférence de presse, l'Union des

classes moyennes (U.C.M.) a clamé haut et fort sa ferme opposition au projet T.A.U.: «Nous nous prononçons contre l'implantation d'un métro léger à Liège, a martelé M. Mené avec énergie. Et d'expliquer les raisons de ce refus catégorique: «Beaucoup trop de zones d'ombre persistent encore dans ce dossier», a expliqué M. Mené. Et de prendre le relais de l'échevin de l'Urbanisme, M. Yans, qui critique avec véhémence l'absence de concertation et d'information de la S.T.I.L.: «Nous avons eu avec la S.T.I.L. une seule réunion officielle la semaine dernière, c'est tout à fait abusif!» E. d'ajouter: «Nous sommes traumatisés par tous les travaux, commencés à Liège, que l'on ne termine jamais. C'est fini! Maintenant il n'y aura plus de préjudices portés contre les commerçants sans réparations en proportion». Quant au principe d'une indemnisation, pour l'heure rien n'est défini, étant donné que la loi belge ne prévoit rien en la matière.

UNE STATION PRES DE CHEZ VOUS! Sur les 15,2 km du tracé — de Herstal à Seraing — le T.A.U. s'arrêtera à 26 stations. Après la station qui serait créée au pont de Seraing, le T.A.U. circule en surface en site protégé. Deuxième station: Marquet, au-dessus de la rue du même nom. Le T.A.U. dessert — tout en suivant le sud du che-

min de fer — la station Tilleur au nord, à l'emplacement de la gare S.N.C.B. actuelle. Ensuite, le T.A.U. arrive à droite du terrain du Standard, quatrième station. Il pénètre alors en sous-sol de la rue E. Solvay jusqu'à la station Val Benoit, après être passé par les stations Sclesin et Petit-Bourgeois. Les stations Standard et Val Benoit seront en surface. Du Val Benoit jusqu'au pied de la rue Mandeville, le T.A.U. restera en surface, pour ainsi croiser la liaison autoroutière E25-E40. Une station serait située place Leman.

EN HORS-CHATEAU. En début d'article, nous avons déjà précisé le tracé du T.A.U. jusqu'au boulevard d'Avroy. L'essentiel en est que le T.A.U. ne passera pas par la rue des Guillemins. Sur le boulevard d'Avroy, on passe devant la statue Charlemagne (station Charlemagne) pour arriver au Pont d'Avroy, où il y aurait aussi une station. Poursuivant par le boulevard de la Sauve-nière, le T.A.U. tournerait vers la droite pour atteindre la station de la place Xavier Neujean. De là, il filerait quasi en ligne droite — sur le côté de l'Opéra — vers la place Saint-Lambert, en passant par la place de la République Française. Passant sous la place du Marché et l'église Saint-André, le T.A.U. arrivera rue Hors-Château, où il y aurait une station. Au début de la rue Hors-Châ-

teau, les façades prestigieuses de quelques bâtiments devraient être démontées, puis remontées ensuite. Après, les stations seront situées à la hauteur de la rue Maghin, aux places Vieille Montagne et Bonne Nouvelle. Le pied de Jolivet aurait aussi une station, de même que Coronmeuse. De Coronmeuse jusqu'à Licour (station-terminus), le T.A.U. est alors en souterrain. Il s'écarte de la rue Hayeneux vers le chemin de fer, passe à la station de Belle Vue, arrive aux stations de la place J. Jaurès et de Pépin de Herstal.

Dans un proche avenir, le dossier T.A.U. sera débattu au sein des collèges et conseils communaux des quatre communes concernées (Seraing, Liège, Saint-Nicolas et Herstal).
Jean-Christophe CAMUS.

(Libre Belgique 27.20/2/83)

Le métro léger liégeois comme celui de Charleroi, symbole et acte de foi

Les questions sans réponses à propos du T.A.U. demeurent à Liège. Le Transport Automatisé Urbain des Ateliers de Construction Electrique de Charleroi a toutefois obtenu l'aval des partis et syndicats traditionnels : P.B.L., P.S. et P.S.C., F.G.T.B. et C.S.C. C'est ce qui a été acté lundi lors d'une conférence de presse de la société des transports intercommunaux liégeois maître d'œuvre du métro léger dans la *Cité ardente*.

Un métro à faible profondeur, de petit gabarit, automatique et modulaire ? C'est faisable, déclarait-on il y a onze ans.

Huit ans plus tard, le conseil des ministres adoptait le principe de l'implantation d'un Transport Automatisé Urbain à Liège sous trois conditions : garanties de bonne fin et de coût des constructeurs, garantie de restructuration coordonnée des réseaux d'autobus, garanties de faisabilité urbanistique et de bonne fin des autorités locales.

Hier, les présidents des fédérations politiques des trois partis traditionnels qui sont à la fois les leaders du conseil d'administration de la Société des transports intercommunaux liégeois, ont

exprimé leur adhésion et leur « foi » dans le T.A.U.

« Nous apportons la preuve tangible que Liège sait décider », déclare Hector Magotte (vice-président P.S.C. de la S.T.I.L.).

Cette décision ne fait pas l'unanimité.

Voici les réponses données aux questions des sceptiques et critiques.

Quel est le coût du projet T.A.U. ?

Vingt-sept milliards de francs 1985 à corriger par l'érosion monétaire.

Le chiffre comprend-il les travaux d'urbanisation annexes des gares du métro léger ?

Oui, sauf place Saint-Lambert. Quelle comparaison de coût avec le tram ?

Nous ne pouvons pas dire si c'est un cinquième ou un tiers.

Combien d'habitants sont-ils concernés par le projet ?

Quatre cent cinquante mille. Ce chiffre dépasse le paramètre du dépeuplement de Liège-ville.

Quelle est la capacité horaire maximum par heure d'une unité T.A.U. et des autobus actuels ?

Quatre mille quatre-cent quatre-vingts voyageurs en T.A.U. avec des rames toutes les 90 secondes, mille deux cents voyageurs à

intervalle de 240 secondes en autobus, répond-on après réflexion.

Et quels sont les flux de passagers dans l'axe de la vallée (parcours T.A.U.) et transversalement, de Fléron à Ans (axe de développement de l'agglomération) ?

Pas de réponse orale.

Le dossier parle de 20.000.000 de voyageurs par an entre Seraing et Herstal. Silence des ingénieurs pour le surplus.

Quelles seront les stations du métro léger ?

Pont de Seraing, Marquet, Tilleur, Standard, Sclessin, Petit-Bourgogne, Val Benoit, Général Leman, Franchises, Guilleminis, Blonden/Bronckart, Charlemagne, Pont d'Avroy, Xavier Neujean, Saint-Lambert, Hors-Château, Maghin, Vieille-Montagne, Bonne Nouvelle, Jolivet, Coronmeuse, Marexhe, Jaurès, Pépin d'Herstal, Licour.

Qu'en est-il des oppositions au T.A.U. ?

Le débat doit avoir lieu entre les élus dans les quatre communes. Quant aux mesures d'empêchement brandies par l'échevin écologiste de l'urbanisme, à Liège, il s'agit d'une « initiative regrettable » a déjà corrigé le bourgmestre socialiste de Liège.

La gare de métro léger sera-t-

elle intégrée dans la gare des Guilleminis ?

Elle sera jumelée avec sortie en plein air, mais sans obliger le passager à traverser la voirie, la sortie du métro se faisant le long du trottoir, côté gare des chemins de fer.

Quand et où les travaux commenceront-ils, quelle en sera la durée ?

Rien ne commencera avant l'automne 1989. « Il y a cinquante lieux de travaux réels. » La S.T.I.L. prévoit sept ans de travaux; le chantier peut progresser de 2,25 mètres par jour; des pentes de 3 % à 3,5 % sont prévues notamment pour passer sous les fondations de Saint-André sans tranchée. La fin serait atteinte en 1996.

Le tunnelier sera-t-il utilisé ?

Non, nulle part. Entre Seraing et Tilleur le T.A.U. circulera en surface, ailleurs le chantier sera en tranchée ouverte sauf entre St-Lambert et Hors-Château où on passera sous l'ancienne église St-André par la technique « de congélation ».

Est-elle au point ?

Oui, parfaitement.

Pourquoi Grenoble, en France, qui est comparable à Liège, a-t-elle choisi le tram plutôt que le métro ?

Parce qu'ils doivent payer eux-mêmes les travaux.

Pourquoi tant de questions — sur le financement notamment — restent-elles sans réponse ?

Parce que tout n'est pas terminé. A chaque niveau de responsabilité son travail. Le ministre parlera après les pouvoirs locaux.

Et l'emploi à la S.T.I.L. ?

Les syndicats représentés au conseil d'administration sont unanimes avec le reste du conseil.

Le T.A.U. aura-t-il un jour accès aux collines (Ans et Fléron) ?

Non, jamais, ce serait trop coûteux. Au plus, une boucle en rive droite est-elle concevable.

En conclusion de cette conférence de presse du maître de l'ouvrage se dégage une évidence : la S.T.I.L., les deux syndicats, les trois partis traditionnels ont foi dans le Transport Automatisé Urbain des A.C.E.C.

« C'est un pari sur l'avenir », synthétise le président de la S.T.I.L. M. Goldine.

Après cette conférence de presse, on peut penser toutefois que le projet de métro léger méritait de meilleurs avocats.

MICHEL HUBIN.

Le Soir 11.4.88

Les commerçants carolorégiens dénoncent le scandale du métro

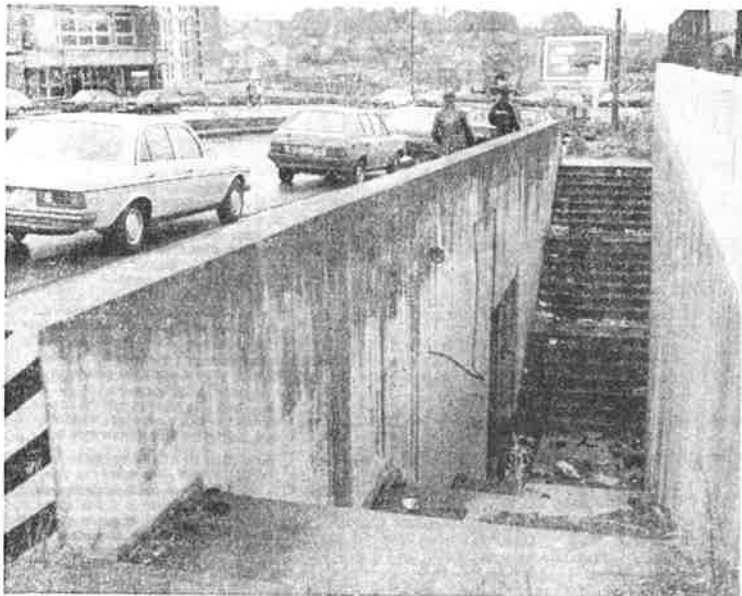
C'est le 1^{er} avril 1971 que fut donné, à Charleroi, le premier coup de pioche du gigantesque chantier de métro léger. Dix-sept années ont passé, dix-huit milliards de francs ont été engloutis et le tracé du réseau carolorégien est toujours à l'état larvaire. A ce jour, aucune ligne n'est achevée et, la boucle centrale, nœud vital sur lequel devraient se greffer les artères, reste toujours en discussion sur les tables à dessin. Comble d'aberration : deux nouvelles antennes (Gilly et Montignies-sur-Sambre), terminées depuis un an, sont en train de rouiller parce qu'on ne parvient pas à concilier les positions des deux sociétés d'exploitation carolorégiennes, la S.T.I.C. et la S.N.C.V.

Bref, le métro de Charleroi est en train de se transformer en source d'irritation sinon de colère, au nez et à la barbe de contribuables qui, outre le fait qu'ils paient les incohérences du système, doivent encore subir les grèves sporadiques que cette situation abusive engendre.

L'Union des Commerçants et Artisans de Charleroi a pris le relais des doléances légitimes exprimées au Pays noir : elle vient d'expédier une lettre à Jean-Claude Van Cauwenberghe, bourgmestre de la ville et président des « forces vives », pour lui faire part de son indignation devant la lenteur des travaux d'achèvement du métro léger.

Le constat objectif que nous devons faire aujourd'hui, après douze ans de travaux non terminés, de tergiversations et de promesses non tenues (...), nous oblige à remettre en cause la conception initiale d'un métro qui ne terra pas le jour avant l'an 2005, qui sera amputé de 60 % de ses antennes et qui va multiplier les zones de travail achevées dans le tissu urbain, déplorent les commerçants.

Et d'établir un amer bilan. Les stations de Fontaine, Paradis, Leernes, Horgnies se perdent dans la nature alors que les stations terminées (Neuville, Chet, Pensée, Centenaire, Samaritaine, Gazomètre, Gilly) ne sont pas exploitées et sont en train de rouiller. Le tiers du matériel roulant est hors service pour avoir été utilisé sur des sites non conformes à sa destination. La Communauté urbaine, qui aurait dû rassembler S.T.I.C. et S.N.C.V. au sein d'un organe unique d'exploitation, s'est réunie 17 fois entre 1978 et 1983 pour accoucher d'un tarif commun... remis en cause depuis !



En face de l'Institut communal d'enseignement technique de Charleroi, sur la future ligne de Gosselies : l'accès (abandonné) à une station qui n'est pas prête d'être mise en service... (Photo : J. WOUTERS.)

Après trois ans d'inactivité, la communauté créée par le ministère des communications a repris ses travaux et s'est réunie dix-neuf fois pour confirmer l'impasse née d'un découpage nord-sud de l'agglomération entre S.N.C.V. et S.T.I.C., la société nationale exploitant 300 bus et trams sur la partie ouest, la société urbaine 90 véhicules à l'est.

Il faut être naïf...

Pour poursuivre les travaux au rythme de ces douze dernières années, il faudrait recevoir, au minimum, 1,3 milliard par an au cours des deux décennies à venir. Or, en 1987, Charleroi a obtenu 750 millions à peine, somme en partie consacrée au bureau d'études, revalent les commerçants.

Si l'on sait que la quote-part du budget national de la promotion des transports urbains (P.T.U.) est de 25 % pour la Wallonie et que Liège s'inscrit dorénavant pour 17 milliards (en 7 ans) pour réaliser son T.A.U., il faut être naïf pour encore croire

en l'avenir du métro léger de Charleroi, tel qu'il a été conçu voici 15 ans, font-ils encore remarquer.

L'objectivité commande néanmoins de rappeler que Charleroi a bénéficié d'investissements importants en la matière lorsque la ville de Liège, pour reprendre cet exemple, continuait à se pencher sur des projets sans lendemain.

Quoi qu'il en soit, l'Union carolorégienne demande instamment aux autorités régionales et communales de revoir fondamentalement un projet qu'il n'est plus concevable de réaliser tel que prévu (les remarques énoncées le démontrent à suffisance).

En 1985, note toujours l'a.s.b.l., l'échevin du commerce de Charleroi, animé des meilleures intentions, réunissait les commerçants de la rue du Pont Neuf pour prendre toutes dispositions utiles devant l'imminence des travaux de la phase Paroite de Waterloo. Nous sommes en 1988 et l'on reparle de creuser un tunnel de 800 millions, partant de la rue de Montignies jus-

qu'au boulevard Drion, et de le couvrir pour... 10 ans !

Devant cette situation alarmante (le danger d'un nouveau chancré urbain), l'U.C.A.C. fait une proposition : Nous demandons une réalisation rapide de la boucle est en utilisant les 800 millions pour créer, en surface, un site propre au départ de la gare du Sud jusqu'à la porte de Waterloo. Devant la Maternité, on creuserait un accès pour rejoindre le niveau souterrain de la gare de Waterloo.

De même, les commerçants souhaitent que l'on revoit le tracé des antennes, le mode de rabattement des bus et leur pénétration dans le centre-ville.

Et concluent : C'est donc l'ensemble du projet « métro léger » qu'il faut remettre au plus vite sur la table avant d'ouvrir de nouvelles plaies urbaines. Reconnaître que l'on s'est trompé et en tirer les conséquences positives pour notre ville, c'est une force. Persévérer dans l'erreur, ce serait une faute.

J.-F. Eg.

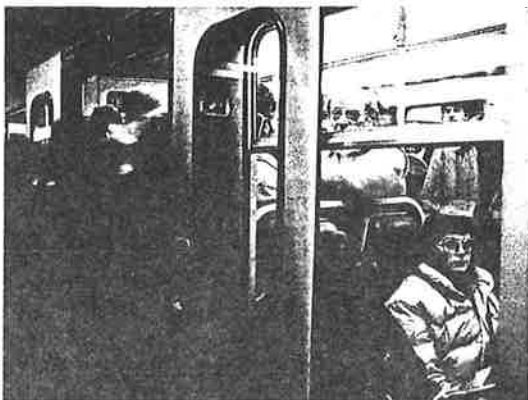
Les sociétés de transports intercommunaux existent depuis 25 ans. Une étude du CIRIEC analyse ce quart de siècle de contre-performances.

PAR HENRI DUPUIS

TROIS cent trente millions de personnes transportées chaque année, près de 9000 emplois et plus de 160 milliards d'intervention de l'Etat ces dix dernières années : trois chiffres qui résument brutalement la situation du transport urbain en Belgique. Les diverses sociétés de transports en commun urbains ont été uniformisées en 1961, pour se constituer en six Sociétés de Transports intercommunaux, les fameuses STI (voir encadré).

Même si toutes n'ont pas fonctionné sous cette forme dès le vote de la loi qui permettait leur création, l'exercice 1962 paraît être un bon point de départ pour étudier leur évolution et leurs performances : 1962-1987, un quart de siècle, l'âge de tous les espoirs, celui de la maturité naissante. Pour les STI, c'est plutôt celui de la sénilité précoce, l'âge caractérisé par l'immobilisme, le renoncement et l'incapacité (ou le refus ?) de s'adapter à son époque.

L'étude a été réalisée par le CIRIEC, le Centre international de recherches et d'information sur l'économie publique, sociale et coopérative, que dirige le professeur Guy Quaden, par ailleurs président du Conseil central de l'Economie. Elle a été menée par une équipe de chercheurs de l'université de Liège, de l'UCL et des Facultés universitaires Saint-



*Changer de politique
Et se soucier avant tout de la clientèle.*

Louis (1) et se limite à un constat, une sorte d'état des lieux. Au-delà des chiffres, des formules mathématiques ou du choix de la méthodologie, une conclusion s'impose : la situation des STI n'a cessé de se dégrader. Et si les résultats financiers de ces dernières années sont moins mauvais, c'est le service offert qui en a pâti. Les STI sont des firmes productrices de services. Une première manière de les décrire et d'en mesurer l'activité est donc d'analyser ce qui sert à produire ces services (personnel, véhicules, carburant etc...) et le résultat de l'utilisation de ces facteurs (le service offert aux clients). Plusieurs de ces données sont à considérer avec prudence, surtout

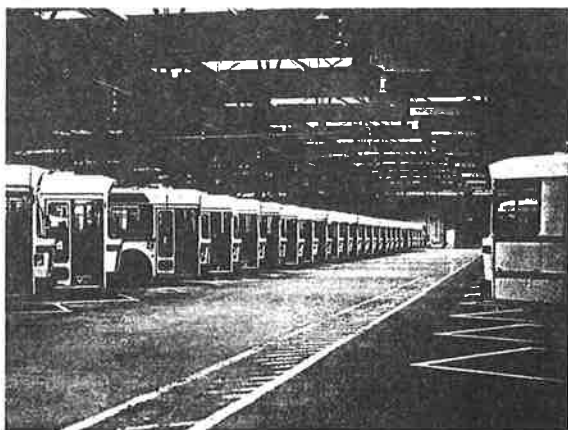
celles qui touchent aux voyageurs puisqu'il s'agit d'estimations. Mais il est tout de même légitime de se demander si la fréquentation des transports urbains est bien en baisse comme on le prétend en général. En fait, on peut distinguer trois périodes. Le nombre de voyageurs a commencé à diminuer dès le début de la période étudiée. Ce mouvement s'achève au début des années 70 sauf pour les sociétés anversoise et verviétoise où il dure jusqu'en

1977. Puis il y a une augmentation jusqu'au début des années 80 mais elle ne permet pas de retrouver le niveau de 1962, sauf à Liège. Puis la dégringolade reprend. Au total, entre 1962 et 1986, la diminution du nombre de voyageurs est importante partout sauf à Liège : 38% à Bruxelles, 34% à Anvers, 22% à Gand, 45% à Charleroi et 38% à Verviers. A Liège, par contre, elle n'est que de 3%. Apparemment donc, le service offert ne correspond pas à l'attente de la clientèle. Autre variable à retenir : l'évolution du personnel. On retrouve alors les trois grandes périodes citées précédemment. D'abord, un mouvement de baisse qui s'achève aux alentours de 1970, sauf à Verviers où la réduction est pratiquement constante sur toute la période étudiée. Puis, accroissement important de la main-d'œuvre pendant les années 70 et inversion du mouvement à partir du début des années 80. Cette similitude entre les courbes de fréquentation et d'emploi est pour le moins troublante et indique, comme nous le verrons plus loin, que le personnel joue un rôle-clé.

Déficits

Une autre méthode pour décrire ces sociétés est l'analyse des résultats d'exploitation. C'est évidemment dans cette partie de l'étude que le vertige est garanti, on y côtoie des précipices. Ces résultats sont essentiellement déterminés par les recettes de trafic (95% des recettes totales) et les dépenses d'exploitation et d'entretien (de 80 à 92% des dépenses totales selon les sociétés). Surprise, au début de la période considérée, les déficits sont extrêmement faibles. La STIL, la STIC et la MIVA enregistrent même des bénéfices. Au cours des années 60, les résultats se détériorent mais très len-

ILS NE ROULENT PLUS POUR VOUS



tement. Mais de 1970 à 1975, la croissance des déficits s'accéléra. Enfin, depuis 1982, il y a stabilisation voire amélioration des résultats exprimés en francs constants. Les explications de l'accroissement des déficits à partir de 1970 sont multiples et croisées. Il y a la diminution du nombre de voyageurs mais aussi l'évolution du prix moyen du voyage. Le prix moyen en valeur réelle diminue en effet au cours de cette période. En 1975, il atteint même son plancher sur tout le quart de siècle considéré ! Sauf à Liège où la situation est une fois de plus différente : nettement plus élevé au départ, le prix moyen diminue régulièrement d'année en année jusqu'en 1981. Enfin, il y a les dépenses d'exploitation et d'entretien qui sont essentiellement celles de personnel et d'énergie. Pas de surprise : les années 70 voient à la fois l'emploi et le coût salarial réel augmenter, ce qui explique dans une large mesure la très forte croissance des dépenses au cours de cette période. Plus intéressant est le sursaut qui se produit en 1982. Il s'explique essentiellement par la réduction des budgets que l'Etat met à la disposition des sociétés qui doivent élaborer des plans d'assainissement avec comme objectif l'amélioration du compte d'exploitation de 1% par an. Partout (sauf à la STIC où il s'est stabilisé), le déficit a baissé en francs constants. On peut se demander pourquoi il a fallu, une fois de plus, une intervention du gouvernement pour arriver à ce résultat. Il montre qu'il était possible d'inverser la tendance de la courbe des déficits même si les résultats atteints restent dérisoires comme on le voit sur notre premier graphique.

Une mince couverture

Le déficit d'exploitation, tout le monde le sait, c'est l'Etat qui doit le combler. Il est donc intéressant de connaître le taux de couverture réalisé par chacune des sociétés, c'est-à-dire le rapport entre les recettes brutes de trafic et les dépenses d'exploitation et d'entretien. Il diminue plus ou moins régulièrement pour toutes les sociétés jusqu'en 1981, puis il se redresse légèrement. En 1986, il était de 32% à Bruxelles, 32,9% à Charleroi, 38,7% à Anvers, 40% à Verviers, 43,8% à Gand et 44,4% à Liège. Autrement dit, la plus performante de nos STI ne parvient à couvrir qu'un peu plus de 44% de ses dépenses de ce type ! Et ne parlons pas de la couverture des investissements sur lesquels nous reviendrons. Le taux de couverture constitue un des indicateurs partiels de performance. Leur étude est le troisième angle sous lequel les STI ont été analysées par les chercheurs du CIRIEC. Autre indicateur qui donne une image intéressante : le nombre de places-km offertes par travailler. Il a été en hausse constante dans toutes les sociétés depuis 1962 à l'exception de la STIC (où il est plus faible qu'en 1962 !) et de la STIB où il est pratiquement resté le même, mais de justesse, grâce à un sursaut de ces dernières années : une amélioration de la produc-

tivité (et encore, dans quatre sociétés sur six seulement) qui est essentiellement due à l'utilisation de véhicules plus spacieux. Et si on mesure cette productivité par le nombre de voyageurs transportés par kilomètre, on constate une forte détérioration au début de la période analysée, une amélioration quasi générale dans le courant des années 70 puis une nouvelle détérioration depuis 1980. Mais l'Etat ne couvre pas seulement les déficits d'exploitation. Il octroie aussi des subsides en intérêts, ou prend à sa charge les investissements destinés à divers travaux d'infrastructure (métro, mise en site propre etc...). Depuis 1962, les investissements à charge de l'Etat sont sans commune mesure avec ceux à charge des sociétés, comme le montre notre deuxième graphique. Le pourcentage oscille entre 83% à Liège et 98% à Charleroi. Si on y ajoute les déficits d'exploitation qu'il doit couvrir, on atteint des sommes rondelles : en dix ans, de 1976 à 1986, l'Etat a dépensé près de 165 milliards de francs (en francs 1980) pour les six sociétés de transports intercommunaux. Ce pactole est réparti presque équitablement entre investissements et couverture des déficits d'exploitation. A noter toutefois que le total des investissements a diminué de 54% entre 1979 et 1986 et que la STIB représente à elle seule l'environ 69% de l'intervention de l'Etat en matière de couverture de déficit d'exploitation et 53,4% des investissements, soit au total, un peu plus de 100 milliards pour ces dix dernières années ! Peut-on dès lors évaluer la productivité globale et la répartition des avantages pour chacune des sociétés ? C'est ce qui a été tenté par la méthode des «comptes de surplus». Depuis 1962, la STIB a perdu en moyenne 3,19% de productivité globale par an. Il en va de même pour les autres sociétés mais avec une perte moindre : entre 1 et 2% en moyenne. Une fois de plus, une seule société fait exception, celle de Liège, dont la productivité globale est restée stable, elle est même en très légère croissance. Cette singularité de la STIL se retrouve au niveau de la répartition des avantages. Il s'agit ici d'étudier la répartition de la richesse, d'une année à l'autre, pour chaque partenaire intervenant dans l'entreprise. Dans toutes les sociétés, c'est le personnel qui est le grand bénéficiaire d'avantages réels. Bien entendu, c'est l'Etat qui récolte tous les désavantages. Les grands absents, les grands oubliés de cette répartition (absence bien symbolique !), ce sont les voyageurs. Il n'y a qu'à Liège que les voyageurs se sont partagés les avantages avec le personnel. Troublante coïncidence puisque, nous l'avons vu, c'est la STIL qui réalise les meilleures performances.

Cercle vicieux ?

Les transports en commun sont-ils donc condamnés à n'être que des gouffres financiers peu performants ? Une première réponse est apportée par une

comparaison internationale. Soixante sociétés européennes similaires ont été étudiées. Aucune ne réalise des bénéfices. Mais ce n'est pas ce qu'on attend de telles entreprises. Elles ne sont bénéficiaires que dans des pays en voie de développement et on connaît les conditions de transport des passagers dans ces pays. Par contre, il y a tout de même des ordres de grandeur qui ne peuvent être passés sous silence. Il paraît anormal que la productivité du personnel de la STIB soit quatre fois moindre que celle du personnel de Hambourg et surtout que le taux de couverture atteigne 85% à Salzbourg ou 78% à Madrid alors que la meilleure de nos sociétés dépasse à peine 44% ! Les chercheurs du CIRIEC sont prudents et parlent de facteurs non quantifiables telle la géographie de la ville etc... Peut-être. Mais cela ne peut en aucun cas expliquer de telles différences... Ce que l'équipe du CIRIEC se garde bien de faire, se bornant à des conclusions purement économiques. L'étude de productivité globale se termine en effet par ces lignes : «Les contraintes extérieures de tarifs, de salaires, de prix de matières sont telles qu'elles ne permettent pas d'espérer une réduction des charges par une diminution des prix des facteurs de production ou une augmentation des recettes par une augmentation du prix du voyage. Les sociétés sont obligées d'adapter les quantités de facteurs de production en fonction des quantités produites. Or, c'est bien là que réside le problème de gestion des services publics de transport en commun. En effet, on constate une stagnation, voire une baisse du nombre de voyageurs utilisant les transports en commun. Les sociétés adaptent leur offre à la demande. Cependant, les réductions de l'offre (le plus souvent par une réduction des fréquences) diminuent la qualité du service et induisent une nouvelle baisse de la demande. Un cercle vicieux est mis en place... Et d'y voir deux solutions pour en sortir. Soit réduire la quantité de facteurs de production plus que proportionnellement à la réduction du nombre de voyageurs, soit l'inverse mais en faisant bien remarquer que «l'évolution du nombre de voyageurs est sous l'influence de nombreuses variables échappant totalement au contrôle des sociétés elles-mêmes.» C'est évidemment ici qu'une telle étude montre ses limites, à l'instar de nombre d'audits réalisés dans le même esprit purement mathématique. Certes, ce n'était pas le but de l'étude mais pourquoi réduire une entreprise à une équation dont il s'agit d'équilibrer les termes qui seraient des données du problème. Dire que le nombre de voyageurs est une de ces données, qui échappe totalement au contrôle des sociétés est un aveu d'impuissance. Augmenter le nombre de voyageurs est justement la première tâche que devrait se fixer les STI. Les sociétés elles-mêmes, pas une quelconque autorité étatique.

Une ligne, un produit

L'étude du CIRIEC le montre d'ailleurs en filigrane. Si la STIL (et dans une

mesure moindre la MIVG) réalise de meilleures performances, c'est sans doute aussi parce qu'elle est la société qui a consenti le plus d'avantages à ses clients.

Sortir du cercle vicieux. Yves Mathieu pense que cela est possible. Fondateur, avec Isabelle Declercq, d'OGM (Organisation, Gestion, Marketing), une jeune entreprise créée en 1986 et qui travaille beaucoup avec le secteur public. Yves Mathieu a eu l'occasion de se pencher sur le cas de la STIB alors qu'il terminait ses études à l'école de commerce Solvay mais les conclusions de ses observations peuvent sans problème être étendues aux autres STI. Par rapport aux réseaux européens les plus performants, la STIB accuse un retard de productivité et un retard de fréquentation. Curieusement, seul le premier est confirmé par un récent audit et la solution proposée se borne à un rajustement de «coefficient technique»: il y a entre 1400 et 1500 personnes en trop! Quant au retard de fréquentation, une fois de plus, il est considéré comme une donnée, un paradigme sur lequel, par définition, la STIB n'aurait pas prise. Pour Yves Mathieu, il s'agit là d'un signe manifeste d'absence de marketing. «On ne peut gérer son entreprise que par rapport à sa clientèle, pas par rapport à des coefficients techniques.» Or, que demande cette clientèle, quel est en fait le produit que doivent vendre les STI? «Elles ne doivent pas vendre du bus, ni même du déplacement mais bien du temps de déplacement.» Pour Yves Mathieu, la solution n'est donc pas de privatiser ni d'interdire aux

voitures particulières de circuler mais bien de susciter, d'amplifier la demande. Pour y arriver, il faut d'abord utiliser la base, essentiellement les chauffeurs, qui doivent se transformer en autant d'agents de vente de leur compagnie. Mais il faudrait leur apprendre cette relation avec le public tout autant que les former à la conduite de leur véhicule. Et surtout les valoriser. «Ce sont les personnes les plus importantes de ces sociétés, dit Yves Mathieu. Il ne sert à rien de dépenser des centaines de millions en publicité si on ne s'est pas d'abord soucié de cela». La preuve? Lorsque, l'hiver dernier, Bruxelles a été bloquée par la neige et que seuls les transports en commun circulaient encore, une enquête a montré que les relations personnel-passagers s'étaient améliorées... essentiellement parce que le personnel s'était senti valorisé l'espace de quelques jours. Il y a là des recettes simples qui pourraient être appliquées immédiatement sans dépense. La seconde solution proposée par Yves Mathieu consiste à fixer un objectif en terme de marketing, ce dont les STI semblent totalement dépourvus. Pourquoi l'heure de pointe de la STIB ne dure-t-elle qu'une heure et demie alors que l'heure de pointe réelle dure près de 3 heures?

Pourquoi ignorer que les gens font leurs emplettes le samedi et que la fréquentation des centres commerciaux est aussi dense que les jours ouvrables? On pourrait ainsi multiplier les exemples montrant que les gestionnaires des STI sont incapables de déplacer l'offre en

fonction de la demande, seule manière d'accroître l'offre. Mais il est évidemment impossible de faire cela à l'échelon d'une grande agglomération. «Il faut donc», dit Yves Mathieu, «considérer des micro-marchés. Il faut des chefs de lignes comme il y a des chefs de produits dans les autres entreprises». Lui pourra savoir quand il y a un marché public, qui le fréquente etc., et adapter la fréquence en fonction de ses observations. C'est lui qui devra vendre ce fameux «temps de déplacement» sur la ligne ou les quelques lignes qui constitueront alors son marché, dont il connaîtra toutes les faiblesses.

Une telle attitude va à l'encontre de ce qui se fait actuellement où tout est vu en fonction des coûts et des recettes et où on examine l'influence des coefficients techniques sur le bilan... mais pas sur la clientèle. Il serait peut être temps d'essayer de changer de méthode. ■

(1) L'étude a été réalisée par Bernard Thiry, Thérèse Geels, Henry-Jean Gathon, Henri Druessens, Henry Tulkens, Alexis Palm et le professeur Pierre Michel.

(Tendances 14. 1. 88)

GTF asbl édition - Trans-Fer spéciaux et hors série en voie d'épuisement...

Les numéros suivants de Trans-Fer seront très prochainement épuisés : il ne nous en reste que quelques exemplaires... Collectionneurs, vérifiez votre collection ...

Trans-Fer spécial n°1 : 136 pages, 110 photos - 8 articles sur la locomotive à vapeur, la Vennbahn, Signeulx - Gorcy, l'histoire de la première ligne de trolleybus liégeoise, Ottignies - Louvain-la-Neuve...
prix : 200FB + envoi en Belgique : 20F = 220FB (étranger : +30FB)

Trans-Fer hors série "Le Pays de Herve en train, tram & trolleybus"
84 pages, 56 photos sur l'histoire de la ligne Liège - Battice - Plombières, sur la gare de Bois-de-Breux, et sur la ligne de tram puis de trolleybus 10 Liège - Fléron
prix : 150FB + envoi en Belgique : 20F = 170FB (étranger : +30FB)

Trans-Fer hors série "Le rail en Gaume"
104 pages, 70 illustrations ; monographie sur les lignes ferrées de la région de Bertrix, Virton et Athus
prix : 300FB + envoi en Belgique : 20FB = 320FB (étranger : +30FB)

Ces articles peuvent être commandés par versement de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, 4000 LIEGE. Nos membres étrangers se réfèrent à la 3e page de couverture. Livraison jusqu'à épuisement du stock...

La fête pour le retour du train

Les habitants de Genly ont retrouvé leur point d'arrêt

LA LIBRE BELGIQUE

Mercredi 18 mai 1988

tomobilistes et piétons stoppés au passage à niveau de la petite localité hennuyère proche de la France n'en croyaient pas leurs yeux : au lieu de filer à vive allure vers Quevy, le convoi faisait, à nouveau, halte à Genly.

Depuis 1984, en effet, les habitants étaient privés de train. Le plan de restructuration de la S.N.C.B. avait fait tomber le couperet sur ce point d'arrêt situé sur la ligne Mons-Quevy. Une suppression pour cause de manque de fréquentation : moins de deux cents voyageurs par jour.

Depuis lors, les gens de Genly n'avaient pas le choix : utiliser un véhicule personnel, prendre des bus (peu adaptés), aller à pied jusqu'à Frameries (deux à trois kilomètres) ou rester chez soi. Depuis quatre ans, certaines personnes âgées n'ont ainsi plus jamais été à Mons...

LE BON WAGON. Mais il était dit que la population ne laisserait pas «son» train lui passer ainsi sous le nez. Un comité local de défense est d'emblée créé, qui multiplie tracts, pétitions, manifestations, interventions auprès des autorités politiques et administratives. Les chiffres de fréquentation sont contestés et la nécessité d'une appréciation nuancée du problème soulignée.

Le chef de gare d'Aulnois-Quevy, Arille Trémiseau, responsable du secteur, saute dans le train en marche. Arrivé à son poste en 1985, il relaie auprès de ses supérieurs les desiderata de sa clientèle. Au lieu de se retrancher derrière la hiérarchie du service public, il s'enthousiasme pour ce combat qui le concerne aussi.

Samedi, dans le train gratuit qui les emmenait de Genly à Quevy, les voyageurs de ce convoi inaugural n'ont pas man-

qué non plus de faire un ban pour M. Bouillon, l'animateur du comité de défense, pendant qu'Albert Liénard, ministre régional et élu local voulait montrer par sa présence la part qu'il avait prise en agissant en faveur de ses concitoyens.

FRANCO-BELGE. Vraiment, samedi matin, c'était jour de fête à Genly et Quevy, et le soleil brillait sur la petite gare d'Aulnois-Quevy, lors des discours prononcés sur le quai, juste avant qu'on ne s'engouffre dans la vieille buvette accueillante.

Même le curé du village était venu et aussi les cheminots de la gare de Feignies, de l'autre côté de la frontière. C'est qu'ici, c'est vraiment l'espace commun franco-belge : chaque jour, une vingtaine d'internationaux Paris-Bruxelles passent en coup de vent, intercalés entre vingt autres omnibus Mons-Hautmont. Quevy est d'ailleurs aussi une importante gare de triage pour marchandises.

Certes, tout n'est pas rose puisque, si Genly retrouve son point d'arrêt, celui-ci ne fonctionne que la semaine. Dans l'aventure, les habitants ont perdu les trains du week-end, mais ils ont récupéré neuf trains quotidiens, dans chaque sens, du lundi au vendredi.

Il reste pourtant aux autochtones à prouver, par leur assiduité ferroviaire, que la S.N.C.B. avait eu tort en biffant d'un trait de plume leur point d'arrêt. Il faudra aussi que, dans les villages avoisinants, les habitants retrouvent eux aussi le chemin du passage à niveau de Genly. Sinon, le combat des citoyens qui ne voulaient pas être cloîtrés se révélera vain.

Hubert WATTIER.

Ligne 154 Namur - Dinant

Suite aux travaux d'électrification en cours à Dinant, la remise en tête des locomotives des trains de voyageurs Namur - Dinant n'est pas possible dans cette dernière gare depuis le 16 mars et pour une durée indéterminée. Tous les trains de voyageurs Namur - Dinant sont systématiquement prolongés jusqu'à HOUYET, où les manoeuvres sont effectuées.

H.A.

Le métro refait surface à Gand

Malgré un refus sans équivoque et apparemment définitif des autorités en 76, le métro garde de chauds partisans à Gand. La société des transports (MIVG) vient de sortir une nouvelle étude qui prévoit la mise en tunnel de la ligne du tram 1 qu'elle souhaite transformer en épine dorsale du réseau.

Le tunnel serait creusé entre la porte de Courtrai et le Rabot, soit sur une longueur de près de 3 km. L'avantage escompté serait d'éviter les embouteillages au centre de Gand, où le tram 1 passe à présent dans des rues étroites, où tout élargissement est exclu. Selon un échevin interrogé à ce sujet, le tunnel aurait l'avantage de dégager la «Cuve» au profit de la circulation.

ALLUVIONS. La construction d'un tunnel à travers la «Cuve» de Gand, sous ou parallèlement à la Lys sinueuse se heurte à des objections techniques qui ne pourront être résolues qu'à grands frais. Le ter-

rain se compose en effet essentiellement d'alluvions. En outre, et c'est le point qui a lourdement pesé lors du rejet du projet de pré-métro des années 70, le tracé du tunnel est proche de la plupart des monuments historiques, fragiles à la moindre modification du sol, comme le démontrent maints exemples.

Ainsi, le coûteux creusement d'un parking de trois étages sous le marché du vendredi ne présente-t-il pas une étanchéité absolue. Les projets de parkings en cours abandonnent par ailleurs tous l'idée de creuser profondément.

L'étude proposée par la MIVG pourrait bien être la réponse à la suppression du plan de circulation qui n'a vécu qu'une saison, l'été dernier. Ce plan avait permis un net regain d'intérêt pour les transports en commun à travers le centre-ville, où bus et trams passaient avec plus de facilité.

ACTE. En ce qui concerne le projet «Aquarail» (voir «La

Libre» du 18 novembre 87), la ville de Gand invite ses promoteurs à poursuivre leurs études en collaboration avec les services compétents, en particulier la MIVG. Les responsables politiques souhaitent avoir plus de précisions et posent quelques questions. Ils voudraient être éclairés sur la surface des stations aménagées sous les ponts et sur les conséquences à prévoir pour le réseau existant qui devra être remodelé. Ils estiment que la capacité de 8.000 passagers par heure dépasse les besoins locaux et craignent que «l'attrait touristique» de ce système pose une hypothèque sur les eaux gantoises et ses rives.

Toutes ces questions légitimes semblent d'ordre technique. L'aspect financier n'est pas abordé, alors que les promoteurs d'«Aquarail» y voient un atout majeur supplémentaire, qu'ils opposent au très coûteux projet de tunnel, qui n'apporterait qu'une solution partielle.

François de CLIPPELE.

LA LIBRE BELGIQUE

À l'occasion de votre visite à Liège, visitez le musée des transports en commun du pays de Liège. Il est ouvert les samedis, dimanches et jours fériés jusqu'au 9 octobre et il est situé rue Richard Heintz, 9 à 4020 LIEGE (autobus S.T.I.L. : 4, 26, 28, 31).

NOUVELLE DE NOS MEMBRES

Nous avons appris avec tristesse le décès de

Monseigneur
Fernand CAMMAERT

Prélat de la Maison de S.S. le Pape
Chanoine honoraire au Chapitre de Saint-Rombaut à Malines
Chapelain de la Basilique de Lourdes
Aumonier en Chef honoraire de l'armée

né à Borgerhout le 24 août 1904, pieusement décédé le 16 mars 1988.

Grand amateur ferroviaire et tramviaire, Monseigneur CAMMAERT est à la base de toutes les initiatives en faveur de la conservation du rail en Belgique. Grand négociateur, il a su enlever tous les préjugés et défendre toutes les initiatives crédibles.

C'est ainsi qu'il aide magistralement P. Dehon dans la constitution du Musée du tramway de Schepdael et dans les actions de préservation de matériel. Il participe activement à la création du Tramway touristique de l'Aisne. C'est encore lui qui dans l'ombre contribue à la mise sur pied du Chemin de fer à vapeur des 3 vallées. Tout au long de sa vie, il observe l'actualité des réseaux et ... il prend des notes ... Celles-ci seront particulièrement utiles à tous ceux qui dans le cadre d'un travail historique souhaitent des précisions ou des vérifications.

Jusqu'à la fin, il sera de toutes les grandes manifestations relatives au transport par rail.

Adresse : 1950 KRAAINEM, avenue Baron A. d'Huart, 274

Séries de photos Bazin

Notre ami français continue la publication de ses archives photographiques inédites. Les séries en cours (jusqu'au 10.06.88 au plus tard) concernent : les tramways vicinaux du Hainaut les lignes 80 - 82 et 84 entre 1956 et 1959, les chemins de fer belges entre 1953 et 1961 et les tramways bruxellois lignes 31 et 33 entre 1951 et 1960.

La série de 10 photos : 360 BEF.

La liste (avec le mode de commande) peut être obtenue en écrivant à G.T.F., a.s.b.l. photos Bazin, BP 191, 4000 Liège 1 en joignant une enveloppe timbrée à 13 BEF et portant vos nom et adresse.

Chemin de fer à vapeur des 3 Vallées : C.F.V.3.V. à Mariembourg

La S.N.C.B. émet au départ de toute gare belge un billet combiné avec une importante réduction sur le trajet chemin de fer et une réduction sur le prix d'entrée des attractions touristiques au choix du voyageur dans la région (prix pratiqué pour les groupes).

Une possibilité de se rendre à Mariembourg en trains réguliers au départ de votre domicile, à peu de frais.

Il est possible d'obtenir les horaires de circulation du C.F.V.3.V. en écrivant à la Fédération du tourisme de la province de Namur, rue Notre-Dame, 3, 5000 Namur, en joignant un timbre pour la réponse.

On peut également consulter le tableau 52 de l'indicateur SNCB.

Musée du transport urbain bruxellois

21.07.1988 : mise en circulation exceptionnelle de toutes les motrices bidirectionnelles entre l'église Ste Marie et la rue des 4 Bras à Bruxelles

Renseignements : M. Grieten, avenue des Meuniers, 64, 1160 Bruxelles

Stoomcentrum Maldegem (en gare S.N.C.B.)

Un site à visiter : la vapeur sous plusieurs formes

Fête du rail : 3è week-end du mois d'août

A quelques kilomètres de la côte belge

renseignements : postbus 29, 9990 Maldegem
Tél. : 059/80.14.43

Association pour la sauvegarde du vicinal a.s.b.l.

04.06.1988 : Réouverture de la ligne 92 Anderlues-Thuin

Trajet spécial et inédit au départ de

avec la PCC 10409 restaurée !!

Renseignements : R. Duquenne - 02/613.48.63

Bibliographie

"Voyager en Ville" réalisation Musée de la vie wallonne, édition Musée des Transports en commun du pays de Liège, a.s.b.l., c/o STIL, 119 rue du Bassin, 4030 LIEGE

Cahier didactique comportant huit pages en couleurs qui retracent l'évolution très simplifiée (quelques libertés...) des transports en commun à Liège depuis leur origine. Outre des illustrations de qualité, cette brochure propose des jeux qui en appellent à la perspicacité des enfants.

Prix de vente 70 F - Disponible au musée

Egalement commande par versement de 70 F + frais d'envoi 20 F sur le compte 240-0346475-92 de A. HOLTER - d'une ligne à l'autre, 119 rue du Bassin, 4030 LIEGE.

Les éditions du G.T.F.

Relatives aux transports en commun urbains sont également disponibles au M.T.U.B. - Dépôt de Woluwé à BRUXELLES.

Bibliographie

RAIL ET TRACTION n° 135 - MAI 1988.

P. Van Geel poursuit son article remarquable sur 151 ans de chemin de fer en Belgique.

Un texte intéressant au style alerte.

Ensuite les "tramways de service" du réseau urbain bruxellois par G. Bricman.

Nombreuses photos.

130 BEF + 20 (étranger + 30) BEF pour envoi. Commande:

compte 000-0281272-69 de ARBAC, asbl, gare centrale, 1000 BRUXELLES.

Programme des trains spéciaux à traction VAPEUR en Allemagne (DB)

Disponible à la représentation DB, rue du Luxembourg, 23 bte I, 1040 Bruxelles, téléphone 02/5125339. Tarifs spéciaux pour rejoindre les points de départ.



FÊTE DES PERES

Offrez-vous...

Faites-vous offrir...

LE RAIL PASSE PAR LIEGE

Souscription préférentielle en page B (cahier central)



ASBL.

A

150ème anniversaire du rail à Liège
PROLOGUE le 11 juin 1988

Voyage exceptionnel en terre liégeoise avec l'automotrice
historique quadruple type " 1935 "

A l'initiative du GTF asbl, la SNCB organise le 11 juin 1988 des circulations spéciales sur les lignes électrifiées de la région liégeoise : une partie du parcours s'effectue en automotrice historique 1935, l'autre partie (qui comprend notamment la traversée de Liège par les tunnels de la ligne 34 via Liège-Palais) en automotrice quadruple série 800 !

Le parcours comprend les lignes 125bis*Liège - Guillemins - Seraing - Flémalle, 125 Liège - Tilleur - Flémalle, 36bis* Kinkempois - Voroux-Goreux, 34 Liège - Herstal - Liers - Tongres, 24* Tongres - Visé et 40 Visé -Liège. Les lignes marquées (*) sont en exploitation normale exclusivement réservées au trafic des marchandises. Des modifications, sinon des améliorations, dont le GTF asbl a comme chacun sait le secret, interviendront probablement en dernière minute... En tout état de cause, le trajet vaut la peine : sites industriels variés, paysages divers, traversée de la Meuse sur le célèbre viaduc de Renory, lignes fermées au trafic des voyageurs...

Le GTF asbl propose à ses membres de faire cette excursion au départ de Liège Guillemins fixé à 14h30, retour prévu vers 19h .

Les modalités de ce voyage seront très différentes de nos organisations habituelles.

1. Parcours d'approche : il sera laissé à l'initiative de chacun. Il vous est possible de rejoindre Liège-Guillemins en utilisant la formule "billet de week-end" : départ de votre gare d'origine AVANT midi, train au choix à l'aller et au retour. Réduction de 40% pour le premier voyageur, 60% pour le second et les suivants, application d'un prix plafond à partir du 151e km 'aller simple'. Le billet de week-end s'obtient sans formalités au guichet de toute gare belge ou auprès du chef-garde pour les points d'arrêt non gardés.
2. Repas de midi : laissé à l'initiative de chacun (la ville de Liège recèle assez de possibilités pour toutes les bourses. Liège-Guillemins est doté d'un buffet-restaurant.
3. Rendez-vous sur le quai de départ du train spécial à 14 heures¹⁰. L'inscription préalable est obligatoire par envoi du bulletin d'inscription ci-après à l'adresse qui y est indiquée AVANT le 9 juin 1988. Pour des raisons de rapidité, nous ne vous enverrons pas de circulaire de confirmation d'inscription : nous vous remettrons votre billet à Liège Guillemins dès 14 heures¹⁰. Nous allons prévoir des arrêts-photos en des lieux judicieusement choisis pour autant qu'il y ait des inscriptions en nombre suffisant.
4. Si vous souscrivez à notre ouvrage "Le Rail passé par Liège", vous pourrez le retirer sur le train spécial en cours de l'excursion. Il suffit de nous le signaler en cochant la rubrique correspondante sur le bulletin de participation. Notre livre sera bien sûr en vente directe sur ce train, mais au prix normal public... Votre avantage est donc de souscrire dès maintenant.

Nous espérons vous rencontrer nombreux à cette excursion qui, pour un prix modique de 120F (couvrant le parcours SNCB et les assurances nécessaires) vous permettra une autre découverte du pays de Liège.

B

Notre livre "Le Rail passe par Liège"

CONDITIONS DE SOUSCRIPTION PREFERENTIELLES POUR MEMBRES

Le GTF asbl offre à ses membres l'opportunité d'acquérir notre livre album au prix préférentiel de 770FB. En outre, une édition de luxe, qui ne sera pas vendue dans le commerce, et qui est tirée de manière très limitée est également disponible en souscription uniquement.

La souscription se fait en renvoyant le bulletin ci-après à

GTF asbl - Secrétariat

BP 191

B - 4000 LIEGE 1

Date limite : 10 juin 1988

BULLETIN DE SOUSCRIPTION "Le rail passe par Liège"

* Je soussigné _____ (nom, prénom)
rue _____ n° _____ n° bte _____
localité _____ code postal _____ pays _____
membre du GTF asbl n° _____

* souscrit à exemplaire(s) du Rail passe par Liège, au prix de 770FB l'exemplaire.

* Je demande : [] que le GTF asbl me remette l'ouvrage lors de l'excursion du 11 juin prochain
prix : x 770FB = FB

date
signature

[] l'expédition par voie postale envoi ordinaire
prix pour envoi : x 860FB = FB
en Belgique

[] l'expédition par voie postale recommandé
envoi en Belgique : x 960FB = FB
envoi à l'étranger : x 1040FB = FB



[] l'enlèvement par mes soins à une adresse qui me sera communiquée par vos soins
O- à Liège
O- à Bruxelles
O- à Enghien
dans la quinzaine suivant la convocation
prix :x 770FB=..... FB

[] l'édition spéciale de luxe pour bibliophile, DISPONIBLE UNIQUEMENT PAR VOIE POSTALE RECOMMANDEE
supplément:.....x 700FB=..... FB

TOTAL : FB

Je verse le montant total :

[] par Eurochèque barré à l'ordre du GTF asbl, joint (DE PREFERENCE SVP)
[] par versement au compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, 4000 LIEGE
DE L'ETRAN-GER [] par mandat postal international à GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1 ou au CCP 000-0896641-70 de GTF asbl, Liège

C



date rentrée	paiement	n° inscription	
indications de service GTF - Ne pas remplir SVP			
BULLETIN D'INSCRIPTION		voyage automotrice 1935 - Liège 11 juin 1988	

Bulletin à renvoyer dès que possible, et avant le 9 juin 1988
à l'adresse suivante : GTF asbl

c/o Monsieur F. BECKERS
rue de la Douix 15
B-4050 ENSEUX

RAPPEL : NOUS NE VOUS ENVERRONS PAS DE CIRCULAIRE DE CONFIRMATION.
Nous vous remettons votre billet à Liège Guillemins le
11 juin 1988 dès 14 heures. **10.**

* Je soussigné _____ (nom, prénom)

Rue _____ N° _____ N° bter _____

N° postal _____ localité _____ pays _____

* inscrits pour le voyage du 11 juin 1988 :

participant(s) adulte ou enfant
de plus de 6 ans à 120FB

.....

participant(s) enfant de moins de
6 ans accompagnant un adulte

gratuit

TOTAL →

.....

cochez ici
le cas
échéant

→ Je souscris par ailleurs à votre ouvrage
"Le Rail passe par Liège" en envoyant
le bulletin de souscription prévu dans
Trans-Fer. Je retirerai l'ouvrage au
cours de l'excursion dans le train.

* biffez inutile

- {
- * je joins un chèque bancaire garanti (de préférence)
à l'ordre du GTF asbl, 4000 Liège
 - * je sverse cette somme au compte 001-0534742-57
de GTF asbl - voyages, 4000 Liège
 - * je verse de l'étranger au CCP Bruxelles
000-0896641-70 de GTF asbl, 4000 Liège.

* J'ai pris connaissance des conditions de participation et y adhère.

A _____ le _____

(signature - représentant légal pour
mineurs d'âge)

Comptoirs de vente des éditions du G.T.F.

De nombreuses éditions du G.T.F sont en vente dans les magasins suivants :

- à BRUXELLES (1040) : DELLICOURT, rue de Namur 49 A
- à ENGHIEU (1390) : JOCADIS, sprl rue de Bruxelles 53
trains miniatures et production propre de véhicules belges.
Assortiment important de livres ferroviaires
- à LIEGE (4020) : HOBBY 2000
Quai de Gaulle 9
Trains miniatures et librairie ferroviaire
- 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 transport voyageurs" sont en vente dans les librairies

BELLENS, rue de la Régence - 4000 LIEGE
GOTHIER, rue Bonne Fortune 3 et 5 - 4000 LIEGE
BERANGER, rue Cathédrale 48 - 4000 LIEGE

Certains musées belges mettent en vente tout ou partie des éditions du G.T.F.

- Musée des transports en commun du Pays de Liège, 9, rue Richard Heintz à 4020 LIEGE
- Musée du transport urbain Bruxellois - avenue de Tervuren 364B à 1150 BRUXELLES (ouvert à 13 h 30 les samedis, dimanches et jours fériés du samedi 2 avril au dimanche 2 octobre 1988)
- Musée du chemin de fer en gare de Bruxelles Nord (uniquement tomes 1 et 2 de "50 ans de transport voyageurs)

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 reprécisons 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 1988, 150FB 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.

Paiements 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.

56