

**LIEGE**  
REVUE GTF  
BOITE POSTALE 1-2-3  
4000 LIEGE  
Tél. 041 52.69.08



1056

# trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

NO **58** - 8/88 - 50F

TRIMESTRIEL  
LIEGEX

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 58                      Onzième année                      Août 1988

Editorial	3
Activités de l'Association	
Apropos de notre livre "Le Rail passe par Liège"	4
GTF-Distribution	8
Nouvelles de la SNCB	
Grammont - Jurbise sous 3000 volts	10
La propreté sur tous les fronts	15
Des projets...	23
Nomenclature des lignes principales de la SNCB	24
Nouvelles diverses	28
Rapport du conseil d'Administration pour 1987	33
Etat trimestriel du matériel moteur	52
Les manifestations des 150 ans du rail à Liège	54
Nouvelles de la SNCV - Hainaut	56
Agenda	60
Divers	63
Encart : nos deux prochains voyages :	
samedi 27 août : le Val de Lesse en GLT	
samedi 10 septembre : Bastogne et le Grand-Duché de Luxembourg en autorail série 45	

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 et autres collaborations, dont le service Presse et Relations Publiques de la SNCB.

Coordination : H. Arden, R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1400 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 Ambicrix 75, 4000 Liège.

150 e anniversaire de l'arrivée du rail à LIEGE  
juin 1988

Le GTF asbl tient à remercier chaleureusement tous ceux qui l'ont aidé dans l'organisation de sa participation à ces manifestations, et notamment toutes les personnes qui ont contribué à la réussite en temps utile de l'édition de luxe

"le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV"  
édition GTF asbl

Celui-ci constituera un souvenir durable de cet événement qui a retenu l'attention du public par l'association du passé, du présent et de l'avenir. La présence des TGV (français) et ICE (allemand) est une réussite magistrale des dirigeants du district sud-est de la SNCB.

Nous avons reçu de Monsieur Didier REYNDERS, président du Conseil d'Administration de la SNCB et de Monsieur DEVILLERS, directeur du district sud-est de la SNCB, des messages de remerciements à l'égard de notre Association et de ses membres actifs pour les actions entreprises.

De notre côté, nous ne soulignerons jamais assez le mérite de tous nos membres qui oeuvrent pour l'Association : il y a bien sûr ceux dont le nom apparaît au détour d'un article ou d'une photo dont ils sont les auteurs ; il y a aussi ceux qui agissent dans l'ombre pour l'administration, la comptabilité, le secrétariat réel, les démarches, les expéditions de colis, les transferts de marchandises, les inscriptions des voyages...

Sans eux, rien ne serait possible...

Et pourtant, ils sont bénévoles...

Merci, chers amis, mille fois merci !

J. Renard  
président

A propos de notre livre...

Le rail passe par Liège, du remorqueur au TGV

Plusieurs de nos membres nous ont envoyé leurs remarques et précisions sur le contenu de notre ouvrage récemment paru "Le rail passe par Liège". Il s'agit notamment de MM. Huysman, secrétaire de division honoraire à la SNCB, Léonard, chef-garde contrôleur honoraire à Liège-Guillemins, et Radermecker. Nous publions ci-après leurs intéressantes remarques.

\* Article "Le chemin de fer, facteur de développement de la région liégeoise depuis 1838", par Marcel LAMBOU.

p.16 : photo de la locomotive 10.021 à Liège : le machiniste est M. LAVET, le seul portant une salopette ; les autres collègues de la remise de Liège portaient des "bleus" en 2 pièces.

p.26 : les locomotives à vapeur type 29 ont été construites au nombre de 55 unités et non 54.

p.27 : on a construit en tout 436 locomotives à vapeur type 23/53. A propos de l'utilisation des allèges vapeur et diesel sur les plans inclinés après leur électrification, soulignons que le déclassement des locomotives à vapeur type 98 n'a commencé qu'en 1960. L'utilisation d'autres locomotives de pousse que les type 98 ou 99 n'a été que sporadique, tout comme l'emploi de locomotives diesel. Il n'y eut d'ailleurs pas d'ère diesel entre la vapeur et l'électricité : seulement un essai de courte durée et l'utilisation de machines en battement, comme cela se fait encore à ce jour.

p. 34 : la 2e photo de cette page semble avoir été prise avant la 1ère guerre mondiale, comme peut le faire penser le signal ancien à 3 directions à l'extrémité du pont du Val-Benoît.

p. 42 : sur la 2ème photo, on devine un pont sur la Vesdre à Chaudfontaine. Il s'agit d'un ouvrage d'art donnant accès aux laminoirs de La Rochette. Un raccordement à voie d'1m435 venait de Trooz via l'usine de Prayon et amenait les wagons à l'usine. A gauche à l'entrée du pont existait une voie en tiroir (cachée par des haies) permettant le rebroussement en venant de Trooz. Ce raccordement n'empruntait pas la voie de tram de Prayon à la voie en tiroir. Il était en accotement côté rivière à côté des voies de tram.

p. 43-44 : les noms de gares étant peu lisibles sur les photos publiées, les édifices figurés sont respectivement ceux de Chênée, Trooz, Fraipont, Pepinster, et page 44 Ensival et Dolhain (Gileppe).

p. 45 : à propos de la halte jamais ouverte de Verviers (Minous). Le "Dictionnaire des rues de Verviers" de Paul LEON ne signale aucun lieu-dit de ce nom. Il y avait par contre un lieu-dit "Au chat", à savoir le moulin DAUCHAT, enclavé dans les usines Simois et démonté en 1920. On peut supposer que la halte "Verviers Minou(s)" jamais ouverte aurait pu se situer au moulin DAUCHAT, très proche de la gare de Verviers (Est).

p. 47 : l'ouverture de la section Kinkempois - Longdoz de la ligne 125bis date du 26 août 1851 et non du 12 février 1851 comme indiqué.

p. 52 : la photo du dessus représente la gare de Dolhain - Gileppe. La photo du dessous a été prise à Dolhain-Vicinal.

\* Article "Les lignes ferrées concurrentes des plans inclinés d'Ans" par Rolard MARGANNE.

p. 65 : à propos de la voie se détachant de la ligne 32 sur les hauteurs de Tilleur et permettant le montage en catastrophe des installations de la ligne Fexhe - Kinkempois en 1939 : cette voie permettait le passage direct vers la voie de travaux en venant d'Ans et par rebroussement en venant de Flémalle. La voie de travaux était très sommaire : 1 traverse par mètre seulement... Le passage supérieur permettant à la ligne 32 de franchir la ligne 36A Fexhe - Kinkempois a été supprimé au moment de l'électrification de cette dernière ligne. L'aiguillage permettant l'accès à la voie de travaux existait bien avant 1939 : probablement fut-il posé vers 1932-1935...

p.79 : la ligne n°36A porte dans la nomenclature officielle la dénomination de "Fexhe-le-Haut-Clocher (où se trouve en fait la bifurcation avec la ligne 36 Liège - Bruxelles) - Kinkempois".

p. 85 : la photo publiée représente le fronton du tunnel de Tilleur, premier ouvrage d'art de ce type en provenant de Kinkempois.

p. 83 : à Sclessin, lors de la construction du remblai assurant la jonction entre le grand viaduc et le pont de la rue du Perron, une locomotive à vapeur type 25 amenait en les poussant 4 wagons de marchandises à haussertes déchargés à la main. Le poids de ce remblai sur le terrain instable a fait monter quelques maisons de la rue contiguë d'environ 50 centimètres...

\* Article "Panorama de l'exploitation en traction vapeur des lignes 36 Bruxelles - Liège et 37 Liège - frontière allemande" par Robert HUYSMAN.

p. 91 : dépôt de Liège : vers 1933, M. Léonard se souvient que cette remise disposait de locomotives type 7, 9, 10, 57 (ex-22), 64, 96 (ex-T12), 97 (ex-T14), 98 (ex-T16). Il note que les type 96 assuraient les "trottinettes" (2 voitures bavaroises) et les trains du dimanche sur la ligne 43 Liège - Jemelle. Il faut y ajouter 3 autorails à vapeur type 500, 1 type 501 (à bielles et appelé Bibi parce que construit à Birmingham), 1 type 502 (appelé la Maman) et 1 autorail diesel-électrique type 650 ASEA qui assurait des parcours sur la ligne 44 vers Spa et la circuit du Geer, à savoir des parcours Liège - Visé - Tongres - Herstal - Liège Guillemins. A la même époque, Renory possédait des type 81 (ex-G8), 38 et 53 (mais non des 98 et 31 selon M. Léonard).

p. 92 : la photo fut prise entre 1930 et 1936, car un autorail à vapeur figure au dépôt (entré en service en 1930) et le pont du Val-Benoît est celui qui existait avant le pont métallique double, mis en service en 1936/37, et qui sauta en 1939.

p. 93 : la 2e photo représente Liège-Meuse et non Liège-Varin.

p. 94 : l'atelier de Liège-Varin était l'ancien atelier de l'ancienne remise de Liège-Guillemins avant 1900. L'atelier de Pepinster recevait en escale (DC) vers 1932-35 des type 6 puis 69 (59) de Charleroi (Sud) pour des trains-blocs organisés via Malines et Louvain. Ces trains étaient repris à Pepinster par des type 41 ou 97 de Pepinster.

p. 99 : les locomotives USA de Liège étaient utilisées comme allèges en queue entre Liège-Vivegnis et Liers; elles rentraient souvent à leur dépôt pour faire détartre les cônes des injecteurs car l'eau d'alimentation des locomotives à Liège-Vivegnis était fournie par la Ville de Liège, donc très calcaireuse : les installations propres à la SNCB avaient été détruites par fait de guerre.

L'abréviation PG est imprécise : il faut lire "après la guerre".

p.100 : la photo représentant une locomotive diesel de l'armée américaine a été prise le 27.04.1954 : c'est un train d'essai Liège - Namur et retour avec 10 voitures I (500 tonnes). M. Léonard se souvient avoir desservi ce train.

\* Article "Trente ans de traction des trains sur le groupe de Liège de la SNCB" par Michel VAN USSEL.

p. 102 : la photo représente un TPJ (train de permissionnaires journalier) à Liège - Haut-Pré : il assure la liaison Bruxelles - Nord - Soest.

p. 108 : il convient d'observer que le train E17107 cité 3e colonne 5e alinéa était en fait un GV (colis et poste) à charge réduite (500 tonnes) et autorisé à 90 km/h.

p.113 : L'existence d'un arrêt commercial impératif à Herbesthal justifiait en général le détournement des trains pendant les travaux d'électrification via la ligne 39 Welkenraedt - Montzen et non via la ligne 24A Aachen-Süd - Montzen.

p.116 : M. Léonard se souvient que les sabots de frein des type 205 s'usaient tellement (freinage très sec pour tenir l'horaire) qu'ils devaient être remplacés après un aller-retour sur Köln.

p.142 : la photo de l'accident éa été prise à Angleur. Il s'agit du train 152 du 2/7/1954 : locomotive 29.035 de Herbesthal. L'équipe de conduite fut tuée.

\* Article "Aperçu des automotrices électriques de la SNCB".

p. 145 : le TITAN à 2 essieux de Liège Haut-Pré n'a rien de commun avec la locomotive électrique BB de l'Etat Belge construite en vue de la desserte électrique du raccordement du Mais de Laeken.

\* L'histoire du panier de Montegnée (de M. Léonard)

Au temps de la vapeur, le chef-garde du train devait rédiger la feuille de travail du machiniste, y compris pour les allèges ! Sur cette feuille, il indiquait le n° du train, les heures obligées et réelles, la charge autorisée, sous forme de fraction la charge réelle, le nombre de véhicules et d'essieux, le temps perdu ou gagné avec justification. En cas de remplacement de locomotive en cours de route ou de changement de personnel traction, la feuille était remise avant l'arrivée. Mais pour les allèges, celles-ci quittaient le train en marche à Montegnée. Comment transmettre la fameuse feuille ?

Chaque locomotive d'allège disposait d'une boîte cylindrique de 26 cm de long sur 5 de diamètre. Le machiniste de l'allège remettait sa feuille dans cette boîte au chef-garde à Liège-Guillemins. S'il y avait 2 allèges, 1 seule boîte suffisait.

7.

8.



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)

Cette brochure a été annoncée dans notre numéro précédent. Elle est seulement en cours d'impression à ce jour. Toutes les commandes de nos membres ont été scrupuleusement notées. L'ouvrage leur parviendra dès mise à disposition par l'éditeur. Merci.

"Le chemin de fer à vapeur des 3 Vallées : Chimay - Mariembourg - Treignes" Editions du Cabri : 32 pages Din A 5 - Couverture et plusieurs pages photos en quadrichromie. Nombreuses photos. Un digest de l'historique de la ligne et de l'a.s.b.l. "C.F.V.3.V.", une liste du matériel roulant ainsi qu'une description du parcours.

La brochure est vendue accompagnée d'une carte-vue couleur de l'A.R. 553.29.

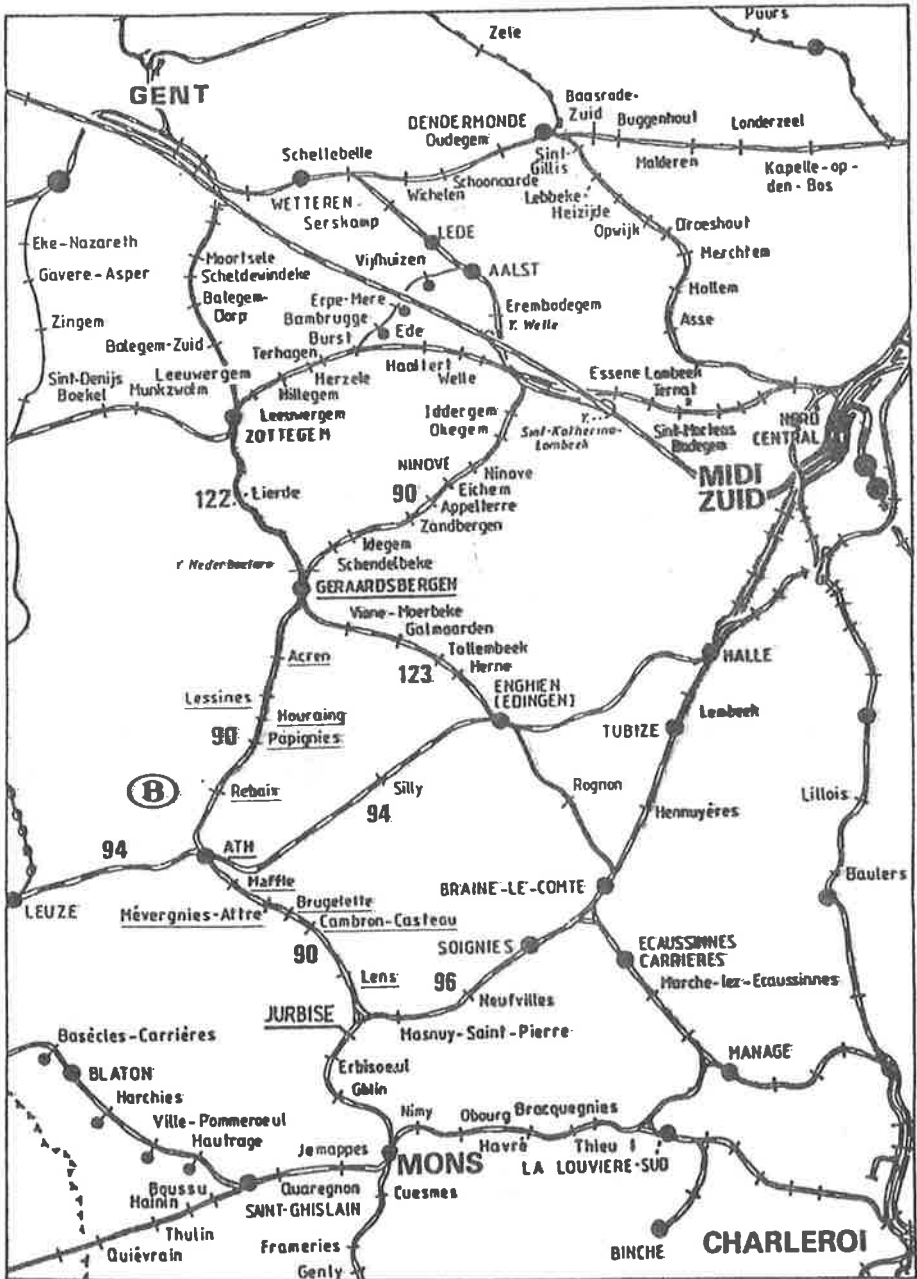
Prix : 300 BEF + frais d'envoi      20 F (Belgique)  
50 F (autres pays)

Cette brochure ne remplace pas notre Trans-fer Spécial n°2 : Monographie historique complète de la ligne Charleroi - Mariembourg - Treignes - Vireux - Molhain et ses antennes.

Présentation complète du C.F.V.3.V. 118 pages Din A5, 110 photos et plans.

Prix : 300 BEF + frais d'envoi      20 F (Belgique)  
50 F (autres pays)

Commande par versement sur le compte 240-0380489-59 de G.T.F., a.s.b.l., Editions.





## GRAMMONT - JURBISE SOUS 3 000 VOLTS

### A l'origine...

La partie de la ligne 90 qui va de Jurbise à Grammont est en fait la jonction de deux lignes anciennes construites entre 1845 et 1855 par deux compagnies concessionnaires.

Rappelons qu'à l'époque, le jeune Etat belge, soucieux de tisser un réseau bien développé, faisait appel aux capitaux privés pour établir des lignes dont son budget n'aurait pas pu porter sagement la charge.

### La société de Tournay à Jurbise

Le 2 juillet 1845 marqua la constitution d'une société anonyme chargée de construire un "chemin de fer réunissant Tournay à Jurbise en passant par Ath" et - petit ajout qui arrangeait bien l'Etat - la prolongation jusqu'à Hasselt de la ligne qui, depuis octobre 1839, reliait Landen à Saint-Trond. Concession pour concession, les Mackenzie, Barry, Bulot, Tercelin-Sigard, Bruneau, Brassey, Paterson, Kennard, Gladstone et Mozley s'engagèrent à réaliser le tout.

Leur société, constituée au capital de 12 millions, put réaliser tous les travaux (48 kilomètres dans le Hainaut et 18 en Limbourg) pour un montant à peine supérieur: 12,5 millions, et cela dans un délai très court, puisque la dernière inauguration de ligne eut lieu à Hasselt moins de 36 mois après la passation de l'acte constitutif.

Entre Tournay et Maffles, dernière section hennuyère, mise en service le 30 octobre 1847, la société rencontra de réelles difficultés, pour la traversée d'Ath, qui était à l'époque une place forte: elle dut entreprendre des travaux considérables, exigés par le génie militaire. Ces infrastructures furent démolies lorsqu'on supprima les fortifications de la ville et de nouvelles constructions plus simples que les premières furent réalisées.

Au total, la société déboursa 182 060 francs par kilomètre construit. Et l'Etat, qui assurait l'exploitation de la ligne, lui offrit une rémunération de 50 % du produit brut du trafic.

### Dendre et Waes: 13 ans pour un réseau

Pour établir des voies de communication entre le Hainaut producteur de matières premières et les Flandres agricoles et manufacturières, on imagina en 1842 d'établir un canal de Jemappes à Alost. Un concessionnaire provisoire, incapable de remplir ses obligations, en appela à une compagnie qui construirait à la fois le canal et un chemin de fer latéral avec embranchement vers Gand. Mais ce projet n'aboutit pas davantage.

Une société nouvelle, constituée par MM. Demot et Gendebien, obtint de la précédente la cession de tous ses droits au chemin de fer et reçut du gouvernement concession pour construire "le chemin de fer dit de Dendre-et-Waes, dirigé d'Ath à Lokeren par Lessines, Grammont, Ninove, Denderleeuw, Alost, Termonde et Zele". A cela, elle devait ajouter des sections de Bruxelles à Denderleeuw et d'Alost à Wetteren.

Construites "aux frais, risques et périls des concessionnaires sans charge aucune pour le trésor", ces lignes furent exploitées et administrées par le gouvernement, comme si elles faisaient partie du réseau de l'Etat. Ce dernier devait supporter toutes les dépenses relatives "à l'exploitation et à l'entretien de la route, de ses stations et de ses dépendances" et, pendant toute la durée de la concession, abandonner aux concessionnaires les trois quarts des recettes brutes des transports ayant leur lieu de départ ou leur lieu de destination dans l'une des stations ou haltes concédées (déduction faite des parts versées aux autres réseaux parcourus et des recettes perçues pour les trajets en simple transit sur les lignes concédées).

La section de Grammont à Ath fut inaugurée le 1er décembre 1855. Elle comptait 30 kilomètres, alors que dans l'état actuel, on n'en couvre plus que 19 entre les deux villes. Comme le reste de ce réseau de 108 kilomètres, elle coûta aux constructeurs une moyenne de 203 704 francs par kilomètre.

### 1988 : 34 kilomètres sous tension

Vers la fin du XIXème siècle, l'Etat entreprit de racheter les concessions pour intégrer toutes les lignes existantes dans son réseau. Il reprit en 1876 la ligne de Dendre et Waes. Et la ligne de Tournai à Jurbise fut à son tour rachetée en 1922. Des sections de ces lignes furent associées pour former une partie de la ligne 90 exploitée par la SNCB.

En 1988, l'électrification de la partie Grammont - Jurbise de la ligne 90 fait suite à celle de la ligne 94 Bruxelles - Tournai, qui la croise à Ath.

A Grammont passe aussi la ligne 123, en direction d'Enghien, dont le trafic (lui aussi en traction électrique) participe à la liaison Inter Région "b" Anvers - Bruxelles - Enghien - Grammont/Tournai.

A Jurbise, son autre extrémité, la ligne 90 se greffe sur la ligne 96 Bruxelles - Mons - Quévy -- France.

### Les travaux

L'électrification de la ligne 90 entre Grammont et Jurbise a entraîné un certain nombre de travaux de superstructure et de signalisation:

- \* construction d'une sous-station d'alimentation à Jurbise;
- \* établissement d'une cabine tout relais à Lessines;
- \* adaptation de la signalisation sur la ligne;
- \* automatisation du passage à niveau 109 à Lessines (encore à réaliser).

La sous-station construite à Ath lors de l'électrification de la ligne 94 Bruxelles-Tournai est également utilisée pour l'alimentation de la ligne 90.

Des travaux de voie ont également été réalisés:

- \* rectifications locales de tracé de façon à permettre la circulation des trains à 120 km/h; toutefois, un renouvellement des traverses doit encore avoir lieu entre Ath et Lessines pour que cette vitesse y soit admise;
- \* aménagements en gares (pose de voies supplémentaires et/ou d'appareils de voie);
- \* adaptation des bifurcations de Jurbise (avec la ligne 96, qui peut dès lors être plus facilement dégagée);
- \* suppression de quatre passages à niveau à Deux-Acres et Isière;
- \* à Deux-Acres, remplacement d'un pont et construction de deux couloirs sous voies suite à la suppression des passages à niveau.

La valeur totale des travaux est proche de 1.250 millions F. La SNCB en a réalisé la majeure partie en régie. Elle en a confié une part à des fournisseurs privés, notamment:

- \* les travaux de caténaire, répartis entre les firmes Abay et Duchêne;
- \* la construction de la cabine de Lessines, par la société Favier;
- \* la réalisation par Wegebo du pont et des couloirs sous voie à Deux-Acres.

### Le trafic

En service voyageurs, les trains tractés diesel sont désormais remplacés par des automotrices électriques qui assurent des services cadencés L (omnibus) complétés par quelques trains P du lundi au vendredi.

Le passage à la traction électrique entraîne des gains de temps de:

- 4 minutes entre Ath et Grammont;
- 3 minutes entre Ath et Jurbise.

Les trains P Lessines - Bruxelles (et retour) sont dorénavant tractés de bout en bout par une locomotive électrique, ce qui leur procure un gain de temps de 2 minutes tant à l'aller qu'au retour.

Le passage des trains de marchandises sur la ligne 90 (en traction électrique de bout en bout) amène un trafic quotidien (surtout en-dehors des heures de pointes, et aux 3/4 de nuit) d'une vingtaine de trains chargés vers Jurbise, principalement des transports de minerais et autres matières premières assurés pour les usines Boël (à La Louvière) en provenance de Zeebrugge et Gand.

En sens inverse, le nombre de trains est pratiquement égal. Ce sont des transports d'automobiles destinés à Ghislenghien; des flux de produits métallurgiques en direction de Zeebrugge et Gand; des rames qui vont recharger dans les ports.

S'ajoutent, dans les deux sens, les trains inter-formations entre Merelbeke d'une part, Monceau et Ronet de l'autre, dans le cadre du Plan TOP d'acheminement de wagons isolés.

Le passage à la traction électrique et le profil favorable de la ligne procurent à ces trafics un gain de temps important et une augmentation de la charge totale admise (de 1 700 à 1 800 tonnes).

La grille "voyageurs" depuis le 29 mai 88

(Détails dans l'indicateur des trains, tableau 58, et dans le dépliant spécial édité pour cette relation)

Ath - Jurbise

14 trains L de 7 h 33 à 20 h 33	Ath	.. h 33
	Jurbise	.. h 55
	(Mons)	(.. h 07)

3 trains L matinaux à 4 h 31, 5 h 31 et 6 h 31.

4 trains P, départ d'Ath à 7 h 15, 12 h 00, 16 h 15 et 16 h 58.

Jurbise - Ath

17 trains L de 5 h 48 à 21 h 48	(Mons)	(.. h 30)
	Jurbise	.. h 48
	Ath	.. h 07

3 trains P, départ de Jurbise à 6 h 30, 7 h 25 et 17 h 15 (ce dernier quittant Mons à 17 h 03).

Ath - Grammont

18 trains L de 5 h 33 à 22 h 33	Ath	.. h 33
	Lessines	.. h 47
	Grammont	.. h 55

2 trains P, départ d'Ath à 6 h 58 et 16 h 15.

2 trains P limités à Lessines, départ d'Ath à 16 h 36 et 17 h 48; ces trains proviennent de Bruxelles-Nord, d'où ils partent à 15 h 52 et 16 h 55.

Grammont - Ath

17 trains L de 5 h 45 à 21 h 45	Grammont	.. h 45
	Lessines	.. h 54
	Ath	.. h 07

2 trains P, départ de Grammont à 5 h 15 et 7 h 20.

1 train P, départ de Lessines à 6 h 23.

1 train P, départ de Lessines à 7 h 07, vers Ath et Bruxelles.



## LA PROPRETE SUR TOUS LES FRONTS

Accueillir les voyageurs, au plein sens du terme, c'est bien sûr leur être disponible et souriant, les informer vite et complètement, les guider à travers nos services... C'est aussi les recevoir dans un cadre propre, qu'il s'agisse des gares ou du matériel roulant.

A cet égard, la SNCB fait des efforts importants, qui connaîtront encore des développements dans les prochaines années.

### Le nettoyage des gares

Le nettoyage des gares engendre des dépenses dont le total annuel avoisine 740 millions de francs (montant de 1987). Ce travail est presque entièrement assumé par le personnel de la SNCB, les entreprises privées de nettoyage n'intervenant que pour 1 % du total.

Le personnel dispose pour remplir cette charge de plus de 300 appareils électriques appropriés - automates nettoyeurs, balayuses, brosses mécaniques, aspirateurs d'eau et de poussière - qui correspondent à un important capital investi. Ayant un rendement élevé couplé à une grande efficacité, ces appareils sont une solution optimale pour l'entretien des grandes gares particulièrement.

Depuis deux ans, la SNCB mène une campagne de sensibilisation interne axée sur la propreté des gares. Cette action dépasse le seul objectif du "nettoyage" physique. Elle attire l'attention du personnel sur l'aspect global des gares et les améliorations qui peuvent y être apportées (notamment au moyen de plantes vertes judicieusement placées).

Pour l'avenir, l'impératif d'accroissement de la productivité amène la SNCB à prendre deux orientations: d'une part, organiser le nettoyage sur base d'un petit entretien quotidien et de grands entretiens par des équipes spécialisées; d'autre part, s'équiper d'un appareillage plus performant et plus spécialisé encore, principalement pour les grands entretiens.

### Le nettoyage des trains de voyageurs

Ces dix dernières années, la SNCB a fourni de gros efforts pour offrir aux voyageurs un matériel roulant plus confortable. Elle a profondément modernisé son parc de voitures et d'automotrices. Les nouveaux véhicules ont été conçus de telle manière que l'entretien et les réparations techniques, aussi bien que le nettoyage, soient beaucoup plus faciles et productifs, notamment grâce à l'emploi de matériaux qui résistent mieux à l'usure. Mais la modernité du matériel ne suffit pas en soi. Les voyageurs doivent pouvoir y trouver les meilleures conditions d'utilisation. D'où la nécessité de programmes d'entretien et de nettoyage réguliers.

Le maintien d'un niveau constant de propreté des trains de voyageurs fournit une activité quotidienne pour 900 travailleurs environ. Les efforts réalisés pour faire jouer un plus grand rôle à la technique n'empêchent pourtant pas qu'une part importante du nettoyage doive encore être manuelle. Ce travail peut être ingrat, et certains de ceux qui en sont chargés le considèrent peu valorisant. D'où la nécessité de motiver ces agents à accomplir leur tâche le mieux possible en partant d'un argument incontestable : "On n'accueille bien que dans du matériel propre".

Et lorsqu'on parle du nettoyage des voitures et automotrices, il convient de marquer une distinction nette entre le nettoyage intérieur et celui de la carrosserie.

### La carrosserie

Depuis une dizaine d'années, la SNCB investit dans la mécanisation du nettoyage extérieur des voitures: elle construit des installations "car-wash". Présentement, huit de ces installations sont en service à Châtelet, Kinkempois, Liers, Schaerbeek, Courtrai, Louvain, Merelbeke et Ostende.

Bien qu'elles portent la même appellation que d'autres, destinées aux automobiles, ces installations en diffèrent nettement. Elles ont la taille industrielle, du fait non seulement de leurs dimensions importantes et de celles du matériel à traiter, mais aussi de leur haut degré d'automatisation.

Dans les prochaines années, six installations du même genre verront encore le jour, de sorte qu'à terme, cette technique soit présente dans les grandes gares où est rangé le matériel. Les six nouvelles seront construites à Anvers-Schijnpoort, Gand-Saint-Pierre, Bruxelles-Petite-Ile, Mons, Ronet et Forest-Bruxelles.

Le choix de l'implantation influe sur la capacité pratique du car-wash. D'une part, le passage des rames de matériel doit être fluide, sans trop de manoeuvres; pour cette raison, les voies des car-wash sont électrifiées. D'autre part, la configuration du car-wash doit être telle que le produit nettoyant agisse pleinement; la vitesse de défilement des rames s'en trouve conditionnée.

Le coût moyen des car-wash les plus récents s'établit aux environs de 40 millions de francs, travaux de voie compris.

### Le nettoyage intérieur

Pour les voyageurs, la propreté des compartiments des voitures a autant d'importance que celle de la carrosserie. A l'heure actuelle, ce type d'entretien a toujours un caractère principalement artisanal, et se fait dans les faisceaux de rames à l'arrêt.

La SNCB étudie l'équipement de plates-formes de nettoyage. Le principe en est simple : à l'inverse de la situation actuelle, c'est le matériel à entretenir qui sera amené vers la plate-forme. Le personnel disposera en poste fixe des raccordements d'eau et d'électricité ainsi que du matériel "lourd" qui lui font défaut dans les faisceaux.

Il sera dès lors possible de s'orienter vers des méthodes plus performantes, qui font usage de matériel industriel puissant. Les véhicules pourront subir un nettoyage hebdomadaire approfondi.



L'installation d'une plate-forme nécessitera un investissement d'une quinzaine de millions, auxquels s'ajoutera le coût d'adaptation de l'infrastructure (la voie). Les premiers projets du genre concernent Ostende et Liers. Ils aboutiront d'ici deux ans. Ils permettront dès leur mise en service une économie de 10 % sur le nettoyage intérieur des voitures et garantiront une qualité accrue.

### La méthode

Le résultat optimal ne peut être atteint qu'en organisant le nettoyage en fonction de l'utilisation du matériel (selon le kilométrage parcouru et l'utilisation).

La cadence de travail du matériel est adaptée aux nécessités de nettoyage et d'entretien périodique.

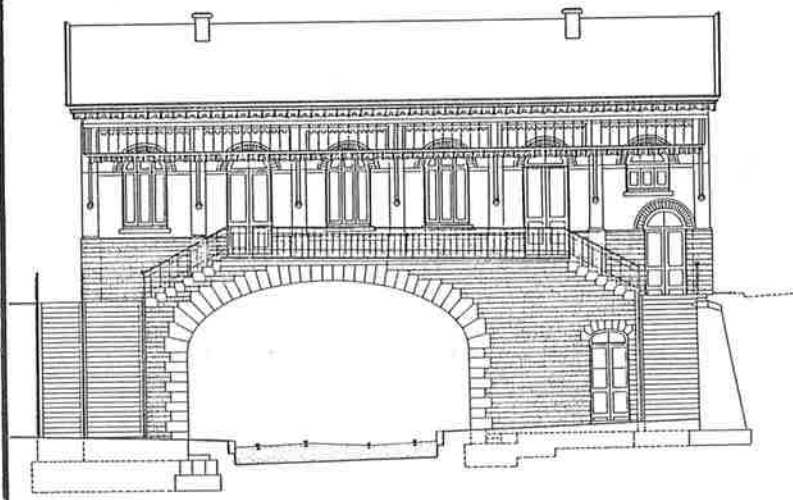
Le matériel qui passe au car-wash est lavé aussi souvent que possible, puisque moins il est sale, plus vite il peut être traité et à moindre coût.

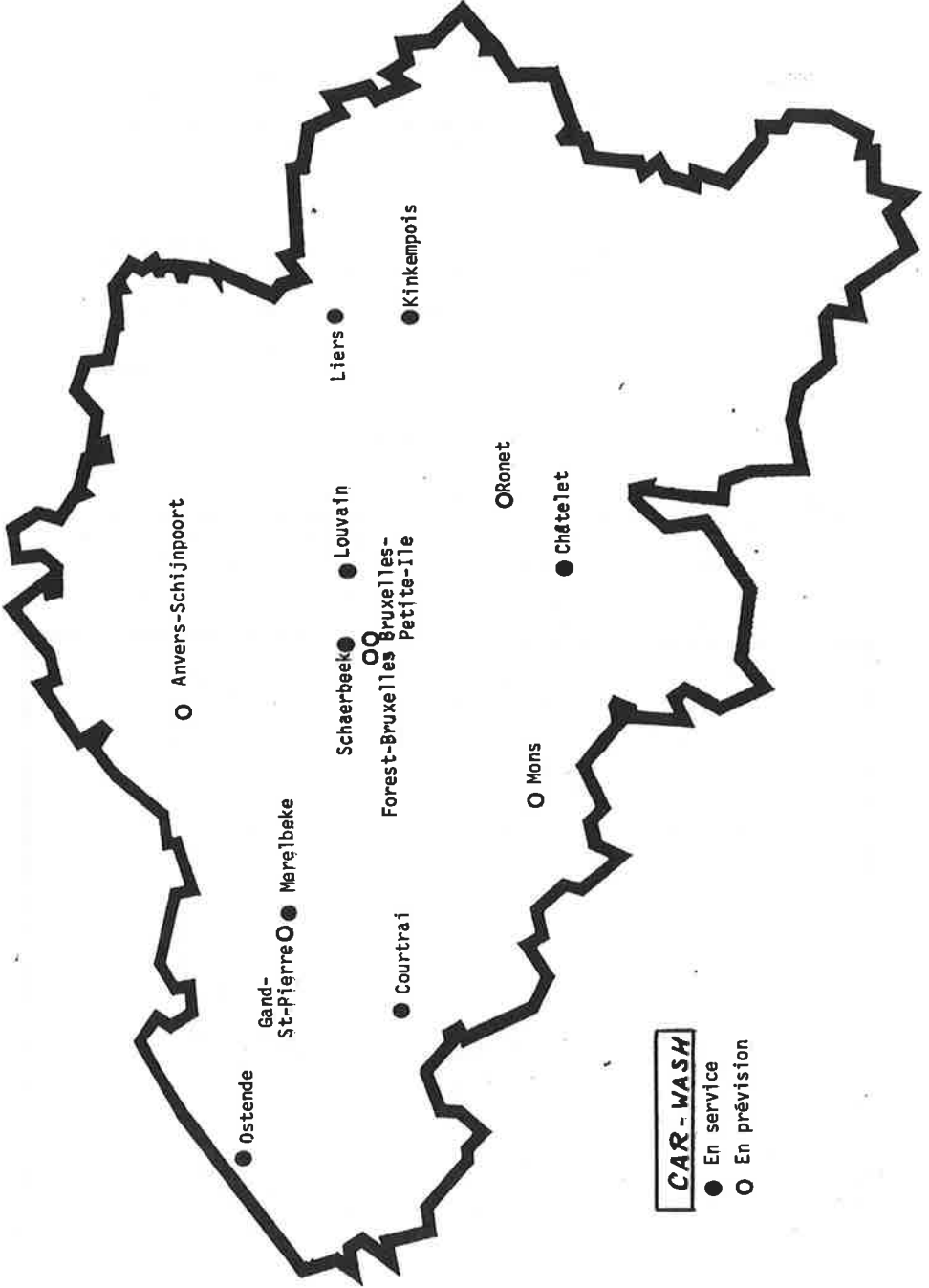
Les abouts des automotrices (les faces des postes de conduite) subissent toujours un nettoyage manuel, parce qu'il s'agit de la meilleure solution.

L'entretien intérieur - quotidien - est réparti en deux phases: d'abord un nettoyage rapide avant le premier départ; et dans le cours de la journée, pendant une pause de service, un lavage au poste d'entretien, à la fin duquel on procède - au besoin - au réapprovisionnement en eau, en savon et papier de toilette.

Un entretien périodique est consacré au revêtement de sol (hebdomadaire). Et chaque mois, on procède à un "grand nettoyage".

La célèbre gare-pont de Cerfontaine (Entre-Sambre-et-Meuse), sur l'ancien tracé de la ligne 132 Charleroi - Mariembourg, aujourd'hui abandonné pour la construction des barrages de l'Eau d'Heure. L'édifice a été transformé en Musée de la Vie Régionale. Il mérite votre visite et publie périodiquement des documents d'histoire ferroviaire (l'un de ceux-ci vous est proposé dans notre rubrique Distribution). Pour tous renseignements : Musée de la Vie Régionale, Ancienne Gare, 6450 CERFONTAINE. Tél 071/64.46.67. Ouvert le dimanche, de Pâques à la mi-septembre de 15 à 18h, et les autres jours sur rendez-vous.





**CAR - WASH**

- En service
- En prévision

LES CAR - WASH DE LA SNCB

<u>Installations en service</u>	<u>Technique</u> (1)	<u>Capacité</u> (2)	<u>NB</u>
Châtelet (30.5.88)	au défilé, brosses fixes	200	pour locomotives et automotrices
Liers (23.11.87)	cul de sac, brosses fixes	160	
Merelbeke (fin 77)	couvert, portique mobile)	30	
Kinkempois (début 79)	couvert, portique mobile	30	
Schaerbeek (début 78)	au défilé, brosses fixes	240	
Courtrai (30.11.87)	cul de sac, brosses fixes)	160	
Louvain (30.11.87)	voie latérale, brosses fixes	200	
Ostende (mai 832)	voie latérale, brosses fixes	240	

Installations futures

Anvers-Schijnpoort (mi 91)	voie latérale, brosses fixes	200	importants tra- vaux de voie
Gand-St-Pierre (mi 91)	cul de sac, brosses fixes	160	
Bruxelles-Petite-Ile (fin 91)	au défilé, brosses fixes	240	
Mons (1992)	voie latérale, brosses fixes	160	
Ronet (1993)	voie latérale, brosses fixes	200	
Forest-Bruxelles (mi 93)	voie latérale, brosses fixes	200	
(voûtement de la Senne nécessaire - prévu pour TGV)			

(1) Dans la description technique:

au défilé signifie que les rames quittant la gare terminale traversent le car-wash avant de rejoindre leur faisceau de stationnement;

\* voie latérale et cul de sac signifient que des manoeuvres sont nécessaires pour accéder au car-wash, compte tenu de la configuration des lieux.

(2) Les installations ont une capacité théorique de 160 caisses (voitures ou éléments d'automotrice) par pause de huit heures - éventuellement plus, comme selon le tableau - à une vitesse de défilement de 1 km/h.

La production peut être accrue:

\* par une accélération du défilement;

\* ou par une accélération des manoeuvres.

### L'équipement

Un car-wash se compose d'une voie posée sur une aire bétonnée ou sur un ballast déposé sur plusieurs filtres; la voie est entourée de caniveaux où passent diverses canalisations.

Le cycle de lavage commence par une rampe de prémouillage, continue dans un jeu de brosses pour l'application du produit nettoyant, puis dans un stand de brossage-lavage, et se termine sous une rampe de rinçage.

A côté de l'aire de lavage, le car-wash comprend encore un bâtiment technique (pompes, doseurs de produit, cuves de stockage, tuyauteries et électrovannes de commande, réacteur de neutralisation) et un poste de commande, en loggia sur ce même bâtiment.

### La rentabilité

Le seuil de rentabilité se situe au nettoyage quotidien de 70 à 100 voitures ou éléments d'automotrices.

La cadence de lavage dépend éventuellement du temps nécessaire pour manoeuvrer la rame si elle provient du faisceau de rangement et non de sa gare terminale, en fin de service.

Les voies des car-wash ont été systématiquement électrifiées; cela permet d'éviter dans la plupart des cas l'emploi d'une locomotive de manoeuvre et d'économiser le coût horaire de cette locomotive et de son conducteur.

### Le produit nettoyant

La couche de salissure se compose en grande partie de rouille en poussière dégagee au freinage, qui adhère plus ou moins à la surface et peut s'y incruster. Le produit nettoyant doit donc être performant, mais sans trop agresser les surfaces peintes. Il doit répondre en outre aux critères légaux de protection de l'environnement.

La SNCB a choisi un produit composé d'acide sulfurique très dilué et de détergents biodégradables. A la sortie des pompes doseuses, la concentration d'acide est généralement de 0,5 %; mais elle peut être ajustée en fonction de l'encrassement du véhicule sans jamais dépasser 2 %.

A titre indicatif, les réseaux voisins utilisent d'autres produits, tolérés par leurs législations nationales:

- \* en Hollande: acide oxalique + savon;
- \* en Allemagne: acide phosphorique et exceptionnellement acide chlorhydrique;
- \* en France: acide oxalique;
- \* au Luxembourg: acide phosphorique.

Pour protéger l'environnement, la SNCB a doté ses car-wash de réacteurs de neutralisation des eaux résiduaires. Les eaux sont collectées tout au long de l'aire de lavage et dirigées vers le réacteur, qui les traite de manière que leur pH (leur taux d'acidité) se situe au niveau prescrit pour qu'elles puissent être rejetées.

### L'automatisation

La qualité du lavage tient essentiellement à l'action du produit nettoyant sur les surfaces sales, question de concentration et de temps. La concentration peut être adaptée à l'encrassement des voitures. Mais l'installation étant fixe, le temps d'action dépend de la vitesse de défilement de la rame. Cette vitesse se situe dans une fourchette de 1 à 3 km/h.

Comme le conducteur peut très difficilement contrôler la vitesse en-dessous de 10 km/h (tout comme sur le tachymètre d'une automobile), des détecteurs sont placés au niveau des rails. Une signalisation appropriée est à l'étude: elle permettra d'indiquer au conducteur si la vitesse est bonne ou s'il doit accélérer/ralentir. Les essais sont en cours à Schaerbeek. Le système devrait être appliqué fin de l'année dans les six car-wash à brosses fixes (et dans les installations futures).

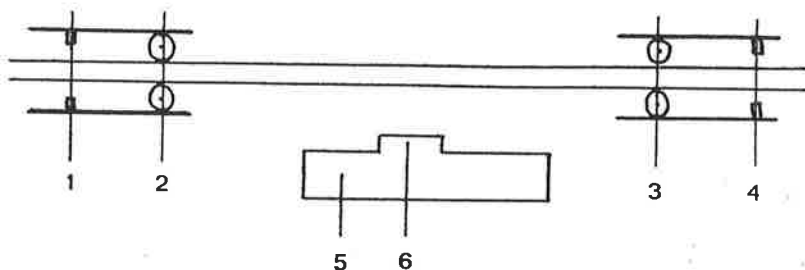
D'autres équipements détectent la locomotive (véhicule de moins de 20 mètres, ce qui correspond au maximum de longueur d'une loco) ou l'ouverture éventuelle d'une porte (par ultrasons). Dans les deux cas, le processus de nettoyage est momentanément interrompu.

On notera que les locomotives ne sont pas nettoyées en car-wash lorsque leurs moteurs tournent: de l'eau et des produits acides y seraient aspirés dans le compartiment moteur par les grilles d'aération.

Un microprocesseur (d'une valeur de 2,5 millions environ) installé dans le poste de commande constitue l'âme de l'installation.

### LE CAR - WASH DE CHATELET

#### L'installation (60 x 6,5 m)



1. Prémouillage
2. Application du produit nettoyant
3. Brossage-lavage
4. Rinçage
5. Bâtiment technique
  - \* alimentation en eau
  - \* pompes doseuses
  - \* mélangeurs
  - \* cuves de produit
  - \* tuyauteries + électrovannes de commande
  - \* réacteur de neutralisation
6. Poste de commande

Le matériel à laver

Le matériel rangé à proximité du car-wash de Châtelet - et que celui-ci doit laver le plus souvent possible - se compose de:

- \* 82 voitures tractées
- \* 22 automotrices doubles (soit 44 éléments)
- \* 5 automotrices quadruples (soit 20 éléments)

C'est-à-dire au total 146 voitures et éléments d'automotrices.

L'investissement

L'installation du car-wash, sur la voie entre la gare de Châtelet et le faisceau "C" du poste d'entretien, a impliqué les travaux suivants:

* Aire de lavage et bâtiment (y compris la voie)	16 000 000
* Electricité (alimentation, éclairage, caténaire)	4 800 000
* Equipement de lavage + traitement des eaux	7 200 000
* Signalisation - automatisation	3 500 000

Soit un total proche de 32 000 000 francs.

L'équipement de lavage sera amorti en 20 ans.

L'activité

D'une capacité totale de 160 voitures ou éléments d'automotrices, le car-wash de Châtelet traite en pratique 130 unités par jour. A titre de comparaison, il faut savoir que le rythme quotidien est de 35 unités en nettoyage manuel.

En moyenne, le lavage d'une unité revient à 120 francs, main d'oeuvre comprise, pour une consommation de  $\frac{1}{2}$  litre de produit nettoyant et environ 300 litres d'eau.

Des projets ...
-----------------

La direction de la SNCB essaie d'élaborer des projets à long terme afin de diriger les investissements dans une direction convergente.

Commission trafic marchandises

Elle met l'accent sur l'amélioration des performances de la relation de Montzen vers Anvers - Gand/ Zeebrugge - Lille. La seule autre relation qui retient son attention est celle d'Anvers vers le grand Duché de Luxembourg mais là, elle ne fait aucune proposition car elle attend la décision qui sera prise quand à l'itinéraire à retenir :

- Hasselt - Visé - Gouvy;
- ligne 162
- ligne 166.

Alors que la SNCB vient de terminer la réception de 120 nouvelles locomotives, cette commission insiste sur le fait que la société ne dispose d'aucune locomotive adaptée au trafic lourd et rapide qu'imposera le marché de 1993.

Commission trafic voyageurs

Elle insiste surtout sur l'amélioration de l'accueil des voyageurs et l'augmentation des possibilités de parking. Elle se propose aussi d'adapter complètement l'offre en fonction du réseau TGV.

Machines distributrices de billets.

La SNCB élabore un cahier des charges pour la commande d'une nouvelle génération de machines à billets pour le service intérieur qui devraient remplacer les proData au premier trimestre de 1993.

Ces appareils qui, tout en disposant d'une mémoire locale permettant les opérations les plus courantes et leur mémorisation, seraient reliés à l'ordinateur central pour les opérations moins fréquentes ou celles qui exigent un contrôle en temps réel, pourraient émettre absolument tous les types de prestations y compris les "cartes-mères" d'abonnement.

Tous les documents émis auraient le même format qui serait celui des nouvelles cartes d'identité.

**NOMENCLATURE DES LIGNES PRINCIPALES**

**Electrification - Régulation - Vitesse de référence**

N.B. - Les lignes à exploitation simplifiée (liste 29A), les lignes industrielles (lignes 29B), les siding-lines et courbes de raccord ne figurent pas dans la liste ci-dessous. Pour les lignes franchissant la frontière, la vitesse et la régulation indiquées ne sont valables que jusqu'au point frontière.

Numéros des lignes	TRONCONS	E (élec-trifié)	Régulé par le DISREG* de	Vitesse maximum de référence
0	Jonction Bruxelles-Nord - Bruxelles-Midi	E	B	50
12	Anvers-Central - Essen	E	A	130
12B	Anvers-Schijnpoort - Y Holland - Anvers-B.E. - Y Noorderlaan	-	-	40
13	Kontich - Lierre	E	-	90
15	Y Drabstraat - Lierre	E	A	120
	Lierre - Herentals	E	A (1)	120
	Herentals - Mol	-	-	120
	Mol - Y Zonhoven	-	H	90
16	Y Nazareth - Y Est triangle Aarschot	E	A	140
17	Diest - Tessenderlo	-	-	40
19	Mol - Neerpelt	-	-	120
	Neerpelt - Hamont	-	-	70
21	Landen - Hasselt	E	H	120
21A	Hasselt - Y Boksbegheide	E	H	120
	Y Boksbegheide - Waterschei	-	H	70
21C	Winterslag - Bilzen	-	H	60
21D	Y Boksbegheide - Genk	E	H	120
24	Y Glons - Montzen	E	L	90
	Montzen - Aachen-West	-	-	90
25	Bruxelles-N. - Vilvorde	E	A	140
	Vilvorde - Anvers-C.	E	A	140
26	Schaerbeek (Formation) - Hal (Formation)	E	B	90
27	Bruxelles-N. - Vilvorde	E	B	120
	Vilvorde - Malines - Y Otterbeek - Anvers-C.	E	A	120
27A	Y Lierssteenweg - Anvers B.E. (faisceau R)	E	A	90
27B	Y Weerde - Muizen - Y Otterbeek/ Y St. Katelijne-Waver	E	A	120

\*DISpatchings REGionaux : B=Bruxelles H=Hasselt  
 A=Anvers L=Liège G=Gand M=Mons C=Charleroi  
 N=Namur

Circ. 21 T/1988  
 38<sup>e</sup> supplément



Numéros des lignes	TRONCONS	E (électrifié)	Régulé par le DISREG de	Vitesse maximum de référence
28	Schaerbeek (Formation) - Laeken - Bruxelles-Midi	E	B	90
29	Y Kruisberg - Turnhout	E	-	120
34	Hasselt - Y Glons	E	H	120
	Y Glons - Liège-Guillemins	E	L	90
35	Louvain - Aarschot	E	H	120
	Aarschot - Hasselt	E	H	140
36	Bruxelles-Nord - Liège-Guillemins	E	B	140
36A	Y Fexhe-le-Haut-Clocher - Kinkempois	E	L	70
36C	Y Zaventem - Aéroport National	E	-	60
37	Liège-Guillemins - Welkenraedt - Aachen-Sud	E	L	120
39	Welkenraedt - Montzen	-	-	60
40	Y Val-Benoît - Visé - Maastricht	E	L	90
42	Rivage - Trois-Ponts - Gouvy - Trois-Vierges	-	L	90
43	Angleur - Rivage - Marloie	-	L	90
44	Pepinster - Géronstère	E	-	80
49	Herbesthal - Eupen	E	-	90
50	Bruxelles-Nord - Denderleeuw	E	B	120
	Denderleeuw - Alost - Gand-St.P.	E	G	120
50A	Bruxelles-Midi - Y St.Kat.Lombeek - Denderleeuw	E	B	140
	Denderleeuw - Gand-St.P. - Ostende	E	G	140
51	Bruges - Blankenberge	E	G	120
51A	Bruges-Maritime - Zeebrugge	E	G	120
51B	Y Dudzele - Knokke	E	G	120
52	Boom - Y Anvers-Sud	E	A (1)	90
53	Schellebelle - Malines	E	G	120
	Malines - Louvain	E	A	120
53A	Muizen (bl.11) - Malines	E	A	50
54	Y Heike - Saint-Nicolas	E	-	120
55	Wondelgem - Zelzate-Linkeroever	-	-	60
57	Termonde - Lokeren	E	G (1)	120
58	Y Est triangle Ledebeg - Gand-Dampoort	E	G	90
	Gand-Dampoort - Wondelgem	-	G (1)	90
	Wondelgem - Eeklo	-	-	90

Numéros des lignes	TRONCONS	E (électrifié)	Régulé par le DISREG de	Vitesse maximum de référence
59	Y Sud Berchem - Saint-Nicolas	E	A	140
	Saint-Nicolas - Gand-Dampoort	E	G	140
60	Jette - Termonde	E	B	120
66	Bruges - Courtrai	E	G	120
69	Y Courtrai-O. - Poperinge	E	-	120
73	Deinze - Lichtervelde - La Panne	-	-	120
75	Gand-St.-P. - Courtrai	E	G	160
	Courtrai - Mouscron	E	G	140
	Mouscron - Tourcoing	E	-	90
75A	Mouscron - Froyennes	E	M	140
78	St.-Ghislain - Tournai	E	M	140
82	Alost - Burst	-	-	70
85	Ruien (BK 11.966) - Y Leupegem	-	-	90
86	De Pinte - Audenarde	-	-	80
	Audenarde - Renaix	-	-	120
	Renaix - Leuze	-	-	70
89	Denderleeuw - Y Zandberg	E	G	120
90	Denderleeuw - Grammont	E	-	90
	Grammont - Ath	E	-	90
	Ath - Jurbise	E	M	90
94	Hal - Ath - Tournai	E	M	120
	Tournai - Blandain - Baisieux	-	-	120
96	Bruxelles-M. - Hal	E	B	140
	Hal - Mons - Quévy - Feignies	E	M	140
97	Mons - St.-Ghislain	E	M	90
	St.-Ghislain - Quiévrain - Blanc-Misseron	-	-	90
100	St.-Ghislain - Tertre (Carbo)	-	-	70
106	Lembeek - Clabecq	-	M	70
108	Y Haine-St.-Pierre - Binche	E	-	90
112	Marchienne-au-Pont - La Louvière-Centre	E	C	140
115	Clabecq - Tubize	-	M	40
116	Manage - La Louvière-Centre	E	M	90
117	Braine-le-Comte - Manage - Luttre-Pont-à-Celles	E	M	120
118	La Louvière-Centre - Mons	E	M	140
122	Y Melle - Grammont	-	-	90

NDLR : ce document officiel de la SNCB ne fait pas mention de l'électrification des lignes 106 Lembeek-Clabecq et 115 Clabecq - Tubize. Notre Association a bel et bien parcouru ces sections en traction électrique il y a quelques années...

Numéros des lignes	TRONCONS	E (électrifié)	Régulé par le DISREG de	Vitesse maximum de référence
123	Grammont - Enghien	E	-	90
124	Bruxelles-M. - Nivelles	E	B	120
	Nivelles - Charleroi-Sud	E	C	120
124A	Luttre-Pont-à-Celles - Monceau - Charleroi-Sud	E	C	120
125	Liège-Guillemins - Huy	E	L	120
	Huy - Namur	E	N	120
125A	Y Val-Benoît - Kinkempois - Flémalle-Haute	E	L	90
130	Namur - Jemeppe-sur-Sambre	E	N	100
	Jemeppe-sur-Sambre - Charleroi-Sud	E	C	100
130A	Charleroi-Sud - Erquelines - Jeumont	E	C	120
130B	Namur - <del>Rouet</del>	E	-	40
130C	Charleroi-Sud - Couillet	E	C	40
	Couillet - <del>Châtelet</del>	E	C	90
130D	Namur - <del>Rouet</del>	E	-	40
132	Y La Sambre - Mariembourg	-	C	90
134	Mariembourg - Couvin	-	C	90
139	Louvain - Ottignies	E	B	90
140	Ottignies - Fleurus - Marcinelle	E	C	120
144	Gembloux - Jemeppe-sur-sambre	E	N	90
154	Namur - Dinant	-	N	90
	Dinant - Heer-Agimont - Givet	-	N (1)	90
161	Schaerbeek - Ottignies	E	B	130
	Ottignies - Namur	E	N	130
161D	Y Louvain-la-Neuve - Ottignies - Louvain-la-Neuve - Ottignies	E	-	90
162	Namur - Arlon - Sterpenich	E	N	130
163	Libramont - Bastogne	-	-	70
165	Libramont - Bertrix	-	N	90
	Bertrix - Virton	-	N (1)	90
	Virton - Athus	-	N	70
166	Y Neffe - Houyet - Bertrix	-	N (1)	90
167	Autelbas - Athus	-	N	90
	Athus - Longwy	E	N	90

(1) En cas d'incident seulement.

Nouvelles diverses de la SNCB

● Ligne 26 Halle - Bruxelles-Schuman - Malines

En vue d'augmenter le trafic des voyageurs sur cette ligne suburbaine, que la SNCB avait d'abord songé à fermer au trafic des voyageurs, le département Marketing-Vente de la Société met en service de nouveaux tarifs spécifiques pour cette ligne :

\*Billets combinés SNCB-STIB, délivrés aussi bien par la STIB que par la SNCB, valables à la fois pour 1 trajet simple en 2e classe sur la ligne 26 dans les limites de l'agglomération bruxelloise (Moensberg, Bruxelles-Schuman, Haren) et sur tout le réseau STIB, correspondance autorisée dans l'heure figurant sur le billet. Ces billets sont vendus 35FB pièce : la SNCB émet ces billets par machines de guichet Prodata, au moyen de titres de transport préimprimés distribués par le personnel des trains, la STIB délivre ses billets habituels.

\*Cartes de 10 voyages simples sur la ligne 26  
Ces cartes impersonnelles ne sont valables que sur la ligne 26 : elles sont délivrées dans les gares de la ligne (450FB) et à bord des trains (500FB).

Par ailleurs, la ligne 26 devrait être desservie par les nouvelles automotrices omnibus 901 à 935 que la SNCB est en train de réceptionner.

Une excellente initiative, qui, espérons-le, sera couronnée de succès et fera tache d'huile. Un changement de politique à la SNCB, où on ne semblait plus croire à la desserte suburbaine des grandes agglomérations : faut-il rappeler la suppression du service voyageurs sur les lignes 31 Ans-Liers et 125bis Liège - Seraing - Flémalle-Haute dans la banlieue liégeoise ?

Modèles de billets utilisés pour la nouvelle offre de la ligne 26

LIGNE 26 - BILLETS EMIS PAR LA SNCB

Billet prodats

03-05-88	11-17	100008130
ETTERBEEK		
VALABLE POUR UN VOYAGE SIMPLE SUR LA LIGNE 26 SCHUMAN - MOENSBERG/HAREN + TRAJET STIB ENDEBNS L'HEURE		
2CL	SIMPLE	***35F

Billet préimprimé

Valable pour un voyage simple sur la SNCB + trajet STIB endéens l'heure 2<sup>e</sup> classe

**ligne 26**

Station: HAREN, BRUXELLES-SCHUMAN, MOENSBERG, HALLE

Train: SNCB

STIB

2<sup>e</sup> Klasse

Valid for one simple journey on the SNCB + STIB journey within the hour 2<sup>nd</sup> class

**lijn 26**

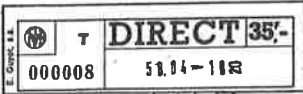
Station: HALLE, BRUXELLES-SCHUMAN, MOENSBERG, HAREN

Train: SNCB

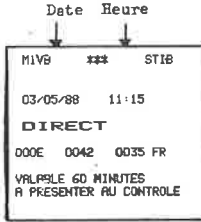
STIB

2<sup>e</sup> Klasse

LIGNE 26 - BILLETS EMIS PAR LA STIB



Ligne ↑  
Jour ↑  
Mois ↑  
Heure ↑  
Minutes ↑



Ligne ↑  
Jour ↑  
Mois ↑  
Heure ↑  
Minutes ↑



Jour ↑  
Mois ↑  
Heure ↑

Carte vendue en gares

• Des trains de voyageurs entre De Panne et Bray-Dunes (ligne SNCB 73)

Chaque dimanche de juillet et d'août, le train touristique Tourcoing-Bray-Dunes est prolongé vers De Panne selon l'horaire suivant :

Tourcoing 7.57	↑ 21.16	(rame réversible SNCF
Roubaix 8.00	21.12	"Nord-Pas de Calais",
Croix-Wasq.8.04	21.09	électrique de Tourcoing
Lille 8.12/18	20.55/21.01	à Dunkerque, diesel au
Armentières8.33	20.40	dela)
Hazebrouck 8.49	20.23	
Dunkerque 9.14/22	19.41/58	
Leffrinckoucke 9.36	19.31	
Bray-Dunes 9.50	19.21	
↓ De Panne 10.00	19.05	

Pour éliminer tout parcours à vide, ce train tracté par BB 66.000 SNCF et matériel français retourne vers Dunkerque et en revient comme train de voyageurs selon l'horaire suivant :

De Panne 10.06 (*)	↑ 18.36 (*)	(*) correspondance de
Bray-Dunes 10.20	18.26	ou vers Gand assurée
Leffrinckoucke 10.30	18.10	par service IR
↓ Dunkerque 10.43	17.56	

Il s'agit d'une expérience : pour qu'elle réussisse, il faudrait une moyenne de 200 voyageurs par train.

● Fermeture du point frontière de Le Touquet - Armentières (67)

Ce point frontière SNCB-SNCF est fermé à tout trafic depuis le 29 mai 1988. Le tout dernier train a circulé le 28 mai comme Z49363 entre Armentières et Gand-Maritime. Tracté par locomotive diesel 6307 de Kortrijk, il comprenait 45 wagons transcéréales vides pour un poids de 900 tonnes. En février 88, il y avait eu un transit de 4 trains par ce point frontière, 20 en mars, rien en avril et 5 en mai. Rappelons que la ligne Comines - le Touquet (Frontière) avait été complètement renouvelée il y a huit ans (rails, ballast, traverses, PN). Le trafic de maïs entre le port de Gand et l'usine Roquette frères de LESTRAEM, qui justifiait le maintien de ce point frontière, existe toujours, mais les trains sont désormais détournés via Tourcoing - Mouscron.

Après la fermeture pour les marchandises de ce point frontière, et de celui de la Panne, il faut aujourd'hui s'attendre à la fermeture prochaine de Quiévrain - Hanc-Misseron. Cette politique est évidente : concentrer le trafic international sur quelques points frontières centraux : Mouscron - Tourcoing, Quévy - Feignies, Erquelines - Jeumont, Athus - Mont-St-Martin.

Heer-Agimont - Givet semble par ailleurs condamné (voir ci-après).

**BIBLIOGRAPHIE**

On de Rails n° 1988/5 - mai 1988 - format A4 - 40 pages, en langue néerlandaise - prix : 7,5 Florins.

Documentation Bureau NVBS, Postbus 777 - NL-32300 AT BRIDEN

A retenir dans ce numéro un article sur les automotrices Benelux avec une importante iconographie et une très belle photo à Bruxelles-Chapelle. Egalement De Rhetische Bahn avec cartes, photos et liste de matériel.

Bulletin du GUTIB - groupement des usagers des transports intercommunaux bruxellois

c/o L. Delogne, rue Forestière 24 - 1050 Bruxelles.

Des actions concrètes en faveur du transport en commun. Le marketing de celui-ci est à faire !

Ferro-Flash - Namur n° 31 - mai/juin 1988

22 pages A4 offset simplifié de très bonne qualité.

A retenir un article consacré aux diesel 204, ambassadrices de la SNCB avec nombreuses photos.

Secrétariat : Ph. SEGERS, rue des Champs 22, 5800 GEMBLEUX  
081/61 39 42.

Entre-Voies n° 98 (revue du CFEB)

Un numéro de 24 pages format A4 offset simplifié consacré aux plans inclinés de Liège. En vente au prix de 170FB port compris au CCP 000-00067855-52 du CFEB à 4852 VERVIERS.

● Trafic marchandises :

La desserte de la ligne industrielle 288 (Floreffe - Zoning de la basse Sambre) est officiellement supprimée depuis le 29/05/88.

Par contre la desserte de Halanzy a repris le 6/6/88 sous le régime de la voie réservée pour une seule entreprise.

● Les chemins de fer donnent le mauvais exemple.

Le service de messageries des chemins de fer belges - SNCB COLIS - qui semble se diriger vers la filialisation, cherche à modifier assez sensiblement son offre afin d'améliorer sa situation financière mais dans les projets qui sont sérieusement envisagés à l'heure actuelle figurent le transport des messageries par CAMION vers le grand Duché de Luxembourg et ... vers la Suisse (au départ du centre routier de Verviers)

Avec de telles méthodes, quelles chances a-t-on encore de convaincre les clients potentiels qu'ils ont intérêt à choisir le transport par chemin de fer ???

● Electrification

La section Athus - frontière - Mont St Martin - (Longwy) de la ligne I67 a été mise sous tension 25 KV 50 Hz le 1/6/88 et elle est exploitée à voie unique depuis le 29/5/88.

La cérémonie d'inauguration a eu lieu le samedi 18 juin avec circulation d'une automotrice Z2 de la SNCF.

Les trains restent cependant normalement remorqués en traction diesel jusqu'au changement d'horaire de fin septembre car le petit nombre de voies électrifiées en gare d'Athus ne permet pas une réception régulière de trains électriques.

● Ligne 154 section Dinant - Heer - Agimont frontière.

Le bruit court avec insistance que le seul train de marchandises régulier serait supprimé au changement d'horaire 1989. Ceci entraînerait le déclassement de cette section de ligne.

P. Lemja  
02/07/88

● Rames de voitures à voyageurs :

Depuis le changement d'horaire du 29/05/88, les littères des rames de voitures à voyageurs tels qu'ils figuraient à la page 16 du tome 2 de "50 ans de transport voyageurs" ont été complètement modifiés.

Voici le nouveau code :

- 1 à 25: voitures équipées du chauffage vapeur ou mixte (V+E)
- 26 à 35: rames réversibles M2 pour traction diesel
- 36 à 50: rames réversibles M2 pour traction électrique
- 51 à 75: rames tractées M4
- 76 à 89: rames réversibles M4 ou M5.

Ce code est utilisé tant pour les rames que pour les navettes qui sont numérotées pêle-mêle. Aucune directive n'a été donnée pour les voitures-réserve qui semblent avoir conservé leur code à trois chiffres.

A la même date, il n'y avait plus de voitures M1 en service et le nombre de voitures K s'est fortement réduit. Seules trois gares dépôts en ont encore à leur effectif : Namur (seul type à l'effectif)

FNR K 01 : 1 B

K 02 à 06 : 4B + 1 ADR

Châtelineau :

FCL K 01 à 06 : 3B + 1 ADR

K 07 à 09 : 1B

Louvain

FLV K 01 : 6B + 1 ADR

K 02 à 04 : 3B + 1 ADR.

Toutes les B sont des K3 accompagnées par une A5DR type K1 transformé.

A cette date, ont donc été retirés du service toutes les voitures K2 (B + BD) ainsi que les A et A6D type K 1. Comme on le voit, il n'y a donc plus de voitures-fourgons à l'extrémité arrondie typique en service.





extraits du rapport du conseil d'administration SNCB

● Evolution du transport ferroviaire et des résultats d'exploitation

Par rapport à l'exercice précédent, le trafic ferroviaire a évolué différemment selon qu'il s'agit du transport de voyageurs ou de marchandises:

	1986	1987	Différence 1987-1986
Voyageurs (millions de voyageurs-km) .....	6 069	<b>6 270</b>	+ 3,3 %
Marchandises par wagons complets (millions de tonnes-km) .....	7 423	<b>7 266</b>	- 2,1 %
Envois de détail (milliers d'expéditions) .....	13 323	<b>13 193</b>	- 1,- %

L'augmentation du transport de voyageurs concerne tant le trafic intérieur que l'international. En ce qui concerne les marchandises par wagons complets, si les tonnes-km ont diminué, par contre le nombre de tonnes transportées a légèrement augmenté (+ 1,4 %). L'évolution observée dans ce domaine résulte principalement d'une réduction sensible des transports en transit (- 8,5 % en tonnes-km), réalisés sur des distances supérieures à la moyenne. Les autres trafics se sont globalement quelque peu accrus (+ 1,5 % en tonnes-km).

La comparaison des données de 1987 avec celles de l'année précédente doit toutefois tenir compte des grèves qui ont entravé l'exploitation du réseau dans le courant de 1986. Si l'on élimine l'influence de ces mouvements sociaux (influence estimée à - 225 millions de voyageurs-km et à - 300 millions de tonnes-km) l'on observe un quasi statu-quo dans le transport de voyageurs et une réduction de 5,9 % des tonnes-km par wagons complets.

Pour l'exercice 1987, le compte d'exploitation présente un résultat global négatif de 4 280 millions de francs contre 3 014 millions de francs en 1986:

Compte d'Exploitation	1986	1987	Ecarts 1987-1986
(en millions de francs)			
I. Produits d'exploitation			
1. Produits tarifaires et financiers	30 217	<b>29 904</b>	- 313
2. Compensation de l'Etat	38 474	<b>34 741</b>	- 3 733
3. Total des produits	68 691	<b>64 645</b>	- 4 046
II. Charges totales d'exploitation	71 652	<b>68 652</b>	- 3 000
III. Résultats d'exploitation	- 2 961	<b>- 4 007</b>	- 1 046
IV. Résultats exceptionnels	- 53	<b>- 273</b>	- 220
V. Résultats globaux	- 3 014	<b>- 4 280</b>	- 1 266

Grâce aux mesures de rationalisation et d'augmentation de la productivité, l'écart entre les produits propres (produits tarifaires et financiers) et les charges totales d'exploitation a pu être réduit de 2 687 millions de francs par rapport à l'exercice précédent. L'aggravation des résultats observée en 1987 résulte donc de la diminution sensible d'un exercice à l'autre des interventions de l'Etat pour le compte d'exploitation (- 3 733 millions de francs, soit - 9,7 %) ainsi que pour la Caisse des Soins de Santé (- 420 millions, soit - 14,4 %) dont le déficit est porté à charge du compte d'exploitation.

En vue de l'assainissement des finances publiques, entre autres, l'Etat a pris diverses mesures qui ont eu, en 1987 également, de très lourdes répercussions sur le compte d'exploitation de la S.N.C.B.

- Arrêté royal n° 140 et arrêté royal n° 451;
- Arrêté royal n° 401 modifiant l'arrêté royal n° 278.

**En outre, dans le souci d'atteindre ses propres objectifs budgétaires, l'Etat a pris des mesures complémentaires entraînant d'importantes répercussions négatives sur la situation financière et budgétaire des entreprises publiques.**

Pour la S.N.C.B., ces mesures complémentaires, qui ont eu des conséquences négatives pour le compte d'exploitation, concernaient surtout:

- la réduction de l'indemnité compensant les obligations de service public;
- la réduction unilatérale par l'Etat de son intervention destinée à couvrir les dépenses de la Caisse des Soins de Santé. Bien que le Gouvernement ait décidé, au conclave du Val-Duchesse, que les mesures d'assainissement du régime général des soins de santé devaient également être appliquées à la Caisse des Soins de Santé de la S.N.C.B., on a fixé un montant forfaitaire nettement inférieur à ce qui était prévu par les mesures précitées;
- le préfinancement permanent d'importants montants de crédits d'ordonnancement, étant donné que, fin 1986, la S.N.C.B. ne pouvait pas reporter à l'exercice suivant les crédits d'ordonnancement octroyés mais non encore versés;
- la fiscalisation d'indemnités, donnant lieu à une charge supplémentaire importante dans le compte d'exploitation.

Grâce à une gestion financière active, la dette totale, exprimée aux cours en vigueur lors de la conclusion des emprunts, a néanmoins pu être réduite de 93 635,4 millions de FB en 1986 à 86 761,3 millions en 1987. Exprimés aux cours de change du 31 décembre, ces chiffres sont de 98 087,3 millions de FB pour 1986 et de 91 586,4 millions pour 1987.

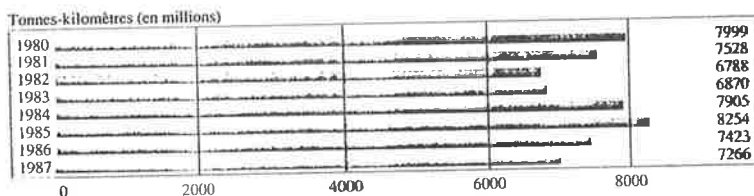
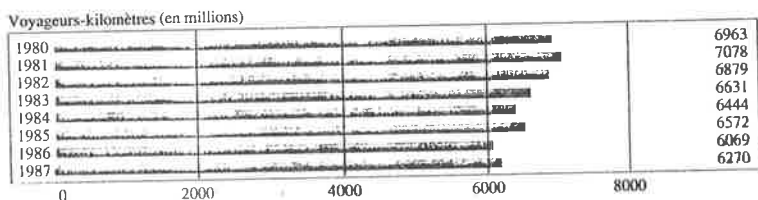
Le recours accru aux techniques financières nouvelles a permis de réduire également les charges financières qui sont passées de 10 157,1 millions de FB en 1986 à 8 402,5 millions de FB en 1987, ces chiffres incluant les provisions pour risque de change.

Les 2 composantes principales de ces charges financières, à savoir les intérêts et les pertes de change, se sont élevées respectivement à 7 022,8 millions de FB (contre 7 793,7 millions en 1986) et à 1 003,8 millions de FB (contre 1 823,7 millions en 1986).

## ● Trafic

Au cours de l'exercice 1987, le trafic total a atteint 13 536,4 millions d'unités de trafic (voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres de wagons complets) marquant ainsi une faible augmentation par rapport à 1986 (+ 0,3 %). Cette évolution est toutefois différente suivant la nature du trafic. Ainsi, le trafic voyageurs a progressé de 3,3 % alors que le trafic des wagons complets a régressé de 2,1 %.

L'évolution du trafic au cours des dernières années se présente comme suit:



## Voyageurs

Par rapport à l'exercice 1986, le trafic, exprimé en voyageurs-kilomètres, a augmenté de 201 millions d'unités.

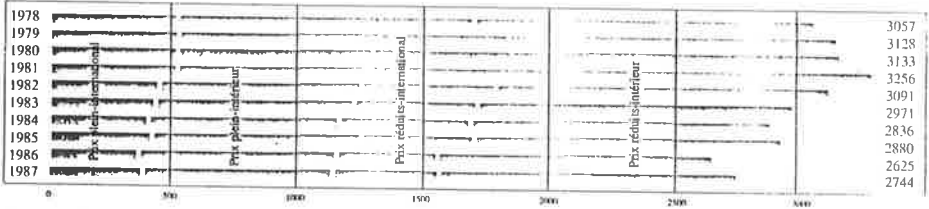
Le tableau suivant reproduit l'évolution globale du trafic des voyageurs.

Trafic voyageurs	Unités	1986	1987	Différences 1987 - 1986	
					%
Nombre de voyageurs .....	millions	139,1	142,2	+ 3,1	+ 2,2
Nombre de voyageurs-kilomètres .....	millions	6069,0	6270,4	+ 201,4	+ 3,3
Parcours moyen d'un voyageur .....	km	43,6	44,1	+ 0,5	+ 1,0
Nombre moyen de voyageurs par train .....	—	84	84	0	—

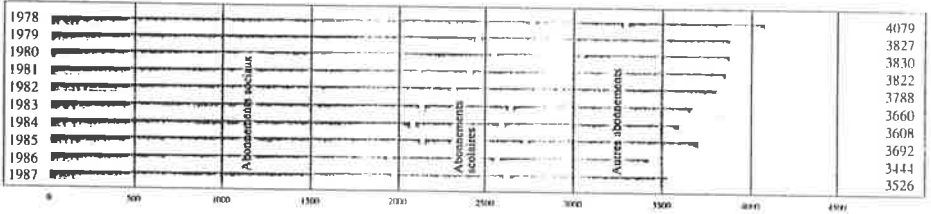
Répartition du trafic voyageurs – Evolution

Voyageurs-kilomètres (millions)

Billets

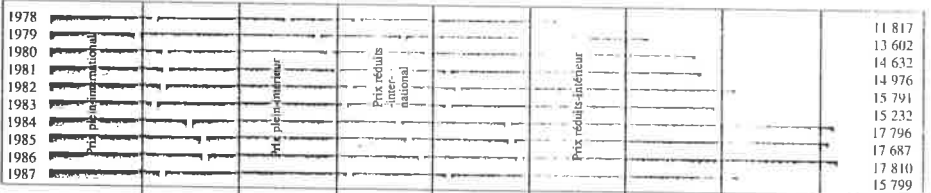


Abonnements

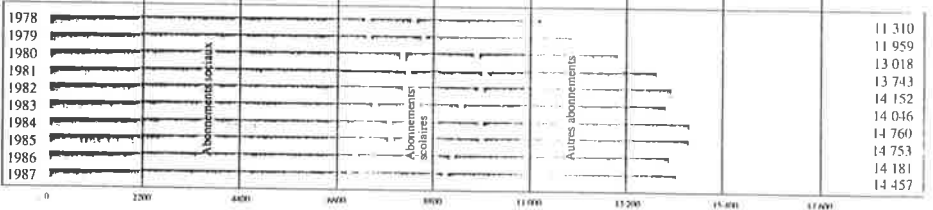


Produits (millions de francs)

Billets



Abonnements



Répartition des voyageurs-kilomètres et des produits tarifaires correspondants

Voyageurs-kilomètres



Produits tarifaires



L'augmentation du trafic avec billets en service intérieur s'est produite essentiellement en trafic à prix réduit, le trafic avec billets à prix plein ayant régressé. Cette évolution divergente, constatée particulièrement à la fin du deuxième trimestre, provient essentiellement de la mise en application de nouvelles formules tarifaires entrées en vigueur au premier mai et, notamment, des formules de réductions commerciales et touristiques, qui ont modifié la structure du trafic. Ainsi, le recul du trafic à tarif plein a été largement compensé par l'augmentation des voyageurs munis de billets à prix réduit. Il convient toutefois de signaler à propos de ces derniers que, pour le trafic bénéficiant de réductions imposées, la régression a été quasi générale et ce, particulièrement pour les V.I.P.O., les familles nombreuses et les diverses réductions à caractère patriotique: invalides de guerre et assimilés, anciens combattants .

En octobre, l'action promotionnelle en faveur des transports publics (T.T.B.) a été mise sur pied pour la cinquième fois. Cette promotion, organisée cette année sur deux journées consécutives, a remporté un grand succès.

L'augmentation du trafic international s'est manifestée tant pour les billets à prix plein que pour ceux à prix réduit; cependant, l'accroissement du trafic à prix réduit est nettement supérieur à celui à prix plein. D'autre part, la vente des billets de deuxième classe a progressé alors qu'en première classe, on notait un recul limité.

Le trafic des voyageurs titulaires d'un abonnement a augmenté de plus de 2 %. Cependant, si l'on tient compte de l'effet de la grève de mai 1986, la tendance à la baisse, constatée depuis lors, s'est poursuivie pour la plupart des catégories d'abonnements, à l'exception des scolaires. Pour ces derniers, l'accroissement a essentiellement concerné les déplacements journaliers. La régression la plus nette est apparue dans les abonnements sociaux hebdomadaires et les abonnements touristiques.

L'évolution de la répartition du trafic et des produits (compensations de l'Etat non comprises) par type de titres de transport utilisés est reprise dans le tableau suivant:

Catégories		1980	1985	1986	1987
		%	%	%	%
Billets à prix plein	Trafic	18,5	18,7	18,7	18,0
	Produits	33,2	32,7	33,7	32,3
Billets à prix réduit	Trafic	26,5	25,1	24,5	25,7
	Produits	28,0	28,6	26,4	27,2
Abonnements sociaux	Trafic	36,1	32,5	32,4	31,7
	Produits	22,4	19,9	20,3	20,3
Abonnements scolaires	Trafic	7,3	8,9	9,7	10,0
	Produits	5,1	5,7	6,4	6,8
Autres abonnements	Trafic	11,6	14,8	14,7	14,6
	Produits	11,3	13,1	13,2	13,4

## Marchandises

### Wagons complets

En 1987, pour l'ensemble des pays industrialisés, la croissance économique s'est poursuivie au même rythme que l'année précédente. Toutefois, cette évolution se manifeste différemment selon les pays. Ainsi, le taux de croissance se serait accéléré au Japon mais aurait quelque peu fléchi dans l'ensemble des pays de la C.E.E., à l'exception du Royaume-Uni et de l'Espagne, alors que les Etats-Unis enregistraient une certaine stabilisation.

Les origines de la croissance se sont sensiblement modifiées entre 1986 et 1987. Les dépenses intérieures des pays industrialisés européens, particulièrement, la consommation privée et les dépenses publiques ont connu une expansion moindre qu'en 1986 et l'accroissement des importations s'est sensiblement ralenti. Par ailleurs, l'évolution défavorable des exportations a eu un impact négatif sur la croissance, ce qui s'explique par la baisse du cours du dollar et par la détérioration des positions concurrentielles.

En Belgique, la croissance a été inférieure à celle constatée en moyenne dans la C.E.E. Les dépenses intérieures ont évolué moins favorablement que dans les autres pays; toutefois, les exportations belges auraient progressé plus rapidement que dans la plupart des autres Etats membres.

Les divers secteurs d'activité concernant particulièrement le transport ferroviaire de marchandises ont connu des évolutions en sens divers. Le montage d'automobiles a atteint un record historique en 1987, et la sidérurgie a connu, depuis septembre, un remarquable regain d'activité, surtout en produits plats, après un début d'année mitigé; cependant, on constate une diminution de la production sidérurgique de nos partenaires commerciaux (République Fédérale d'Allemagne, France, Pays-Bas et Grand-Duché de Luxembourg). Par ailleurs, la production des charbonnages de Campine a nettement reculé suite aux restructurations du secteur, ce qui a entraîné un accroissement des importations. L'industrie chimique a accru sa valeur ajoutée, mais la demande d'engrais chimiques a été relativement faible. Les raffineries de pétrole n'ont plus connu cette année la croissance exceptionnelle constatée en 1986.

Le transport de marchandises par chemins de fer, exprimé en tonnes-kilomètres, a diminué en 1987. Cependant, le nombre de tonnes transportées est en légère augmentation, ce qui implique une diminution de la distance moyenne parcourue.

Wagons complets	Unités	1986	1987	Différences 1987 - 1986	
					%
Nombre de tonnes transportées .....	milliers	63 118,7	<b>63 988,0</b>	+ 869,3	+ 1,4
Nombre de tonnes-kilomètres .....	millions	7 423,4	<b>7 266,0</b>	- 157,4	- 2,1
Parcours moyen par tonne .....	km	117,6	<b>113,5</b>	- 4,1	- 3,5
Nombre moyen de tonnes par train .....	tonnes	352,1	<b>350,1</b>	- 2,0	- 0,6

Le trafic par catégorie de marchandises N.S.T.r (nomenclature de marchandises pour les statistiques de transport C.E.E.) a évolué comme suit:

Nature des marchandises	1986	1987	Différence 1987 - 1986
	(millions de tonnes-km)		%
Produits agricoles et animaux vivants .....	175,7	210,4	+ 19,7
Denrées alimentaires et fourrages .....	260,-	286,3	+ 10,9
Combustibles minéraux .....	1 180,9	1 174,0	- 0,6
Produits pétroliers .....	599,1	525,7	- 12,3
Minerais et déchets pour la métallurgie .....	1 582,9	1 461,5	- 6,4
Produits métallurgiques .....	1 564,5	1 496,1	- 4,2
Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction .....	331,8	299,9	- 9,6
Engrais .....	207,7	204,2	- 1,7
Produits chimiques .....	496,8	491,6	- 1,2
Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales .....	1 024,-	1 092,9	+ 6,7
Totaux .....	7 423,4	7 266,0	- 2,1

La nette augmentation du transport de produits agricoles, constatée particulièrement au cours du dernier semestre, est imputable, principalement, au trafic de céréales en provenance et à destination de la France, en transit vers les Pays-Bas et en service intérieur. Après une diminution constatée au cours du premier semestre, le transport de fruits et légumes s'est stabilisé pendant la deuxième période de l'année. L'augmentation des exportations de bois vers l'Allemagne, la France et l'Italie a nettement compensé la régression du trafic intérieur.

La reprise du trafic de produits alimentaires et d'aliments pour bétail, enregistrée au cours des deux derniers trimestres, provient essentiellement du développement du transport de sucre allemand vers les ports belges et de l'importation de graines oléagineuses en provenance de France.

La régression du trafic des combustibles constatée depuis 1985 s'est prolongée jusqu'à mi-1987. On remarque cependant une certaine stabilisation à partir du troisième trimestre. La diminution du trafic intérieur a été compensée par un accroissement des importations de charbon allemand ainsi que des importations maritimes. Les exportations à destination de la France et du Grand-Duché de Luxembourg se sont redressées au cours de la deuxième période de l'année, alors que le transit à travers notre pays, particulièrement en provenance d'Allemagne, continuait à chuter. Le transport de coke s'est situé au même niveau qu'en 1986.

En ce qui concerne les produits pétroliers, on constate une nette diminution du trafic de produits légers d'Anvers vers la Suisse et la France et des exportations de produits lourds vers la France et le Grand-Duché de Luxembourg; le trafic intérieur a suivi la même tendance.

Trafic par wagons complets (millions de tonnes-km)  
(Groupement par nature de marchandises N.S.T.r. – Nomenclature C.E.)

Combustibles minéraux solides

1978				1248
1979				1476
1980				1369
1981				1286
1982				1209
1983				1179
1984				1434
1985				1380
1986				1181
1987				1174

Minerais et déchets pour la métallurgie

1978				1851
1979				2349
1980				2145
1981				1859
1982				1493
1983				1371
1984				1731
1985				1806
1986				1583
1987				1482

Produits métallurgiques

1978				1418
1979				1667
1980				1465
1981				1427
1982				1213
1983				1280
1984				1597
1985				1756
1986				1564
1987				1498

Produits agricoles et animaux vivants

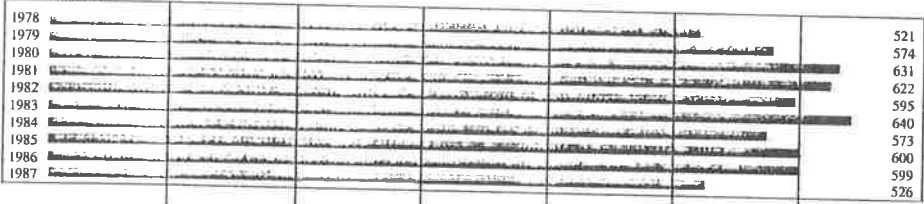
1978				249
1979				295
1980				288
1981				238
1982				274
1983				293
1984				298
1985				278
1986				176
1987				210

Denrées alimentaires et fourrages

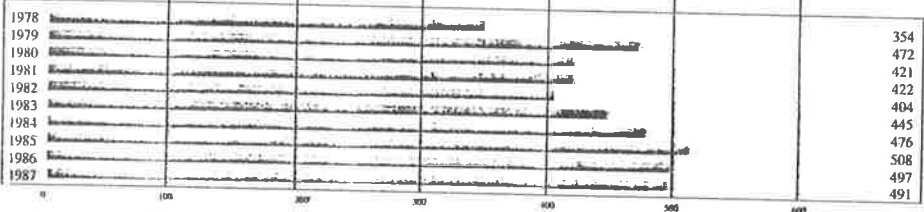
1978				123
1979				178
1980				191
1981				234
1982				239
1983				229
1984				211
1985				283
1986				260
1987				288



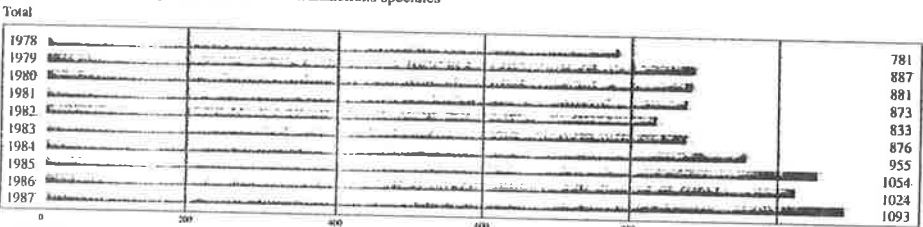
### Produits pétroliers



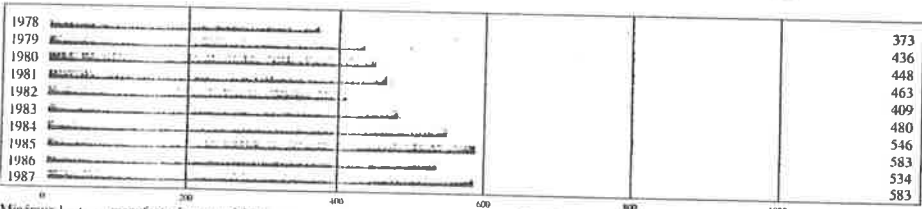
### Produits chimiques



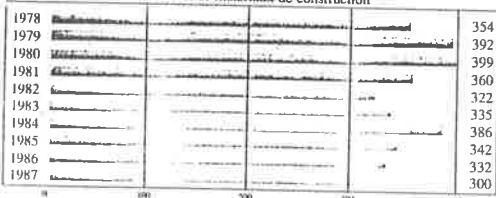
### Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales



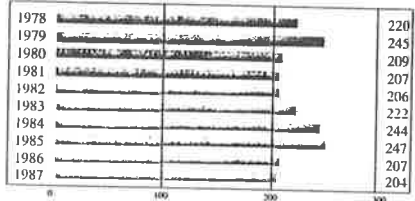
### dont transconteneurs



### Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction



### Engrais



Le transport de minerais, exprimé en tonnes transportées, a augmenté, alors que le nombre de tonnes-kilomètres correspondant diminuait. Ceci provient essentiellement de la progression des importations maritimes, à distances moyennes courtes, et de l'importante baisse du trafic à distances moyennes élevées, notamment en transit d'Anvers vers la France et le Grand-Duché de Luxembourg et à l'importation de France.

Dans le secteur des produits métallurgiques, le recul du transport, constaté depuis la fin 1986, s'est arrêté dès le mois d'août de cette année. Alors que le trafic intérieur entre les installations de la sidérurgie wallonne ainsi que l'exportation maritime et le trafic en transit entre Anvers et l'Allemagne se sont accrus, les exportations vers les Pays-Bas et le Grand-Duché de Luxembourg de même que les transports provenant de France et du Grand-Duché de Luxembourg vers les ports belges ont régressé. Le transport de tubes d'acier belges et français à destination d'Anvers accuse une forte chute. A partir du deuxième trimestre, le transit de métaux non ferreux entre les Pays-Bas et la France s'est considérablement développé, tandis que le transport de fonte en fusion s'est maintenu au niveau élevé de 1986.

Le recul du trafic des matériaux de construction et des produits de carrière a été quasi général. Seul, le transport de sable a conservé le niveau atteint en 1986.

Le transport d'engrais, après avoir connu une amélioration au cours du deuxième trimestre, a continué la tendance à la baisse déjà constatée en 1986 et ce, particulièrement, vers la France en provenance de la Belgique et des Pays-Bas.

La diminution enregistrée dans le transport de produits chimiques s'est surtout manifestée à partir du mois d'août pour les exportations maritimes et le transit entre l'Allemagne et le Royaume-Uni. Le transport de plastiques ainsi que l'importation de France et le transit entre l'Allemagne et les ports belges, de carbonate de sodium, ont également régressé. Cependant, en ce qui concerne les gaz, les transports intérieurs de même que les importations des Pays-Bas ont évolué favorablement.

Dans le groupe des produits divers, le trafic des conteneurs a connu une forte progression, spécialement pour les transports entre Zeebrugge et Anvers, les exportations maritimes et les trafics à destination ou en provenance de l'Italie. Par ailleurs, l'exportation d'autos et de pièces détachées vers l'Allemagne, l'Italie et la France, de même que l'exportation maritime et le transit entre l'Allemagne et les ports belges, ont fortement progressé. Le trafic combiné "rail-route" s'est également développé, notamment, par voie terrestre entre la Belgique et l'Italie, dans les deux sens et par voie maritime; cependant, on a noté une diminution du trafic entre la Belgique et l'Espagne.

### Envois de détail

En 1987, le trafic des envois de détail exprimé en tonnage transporté a diminué de 3,3 %, alors que le nombre d'expéditions enregistrait un léger recul de 1 %. La régression est plus fortement accusée dans le trafic international (-11,4 % en tonnage, - 8,8 % en expéditions) que dans le trafic intérieur (-2,1 % en tonnage, - 0,1 % en expéditions).

En 1987 le trafic intérieur comportait 91,2 % des expéditions totales contre 90,4 % en 1986.

La part du trafic international était de 8,8 % en 1987 et 9,6 % en 1986.

## ● Moyens techniques et personnel

### Infrastructure

#### Etendue du réseau

Au 31 décembre 1987, les lignes totalisaient une longueur de 3 568 km, dont 2 829 km utilisés pour le trafic des voyageurs et des marchandises et 739 km pour le seul trafic des marchandises. Par rapport à 1986, la longueur totale a été réduite de 50 km. La longueur des lignes électrifiées était de 2 200 km, soit 62 % du total, ce qui représente un accroissement de 44 km par rapport à 1986. Fin 1987, 2 070 km, soit 58 %, étaient équipés du système de bloc automatique, contre 2 043 km fin 1986.

Les lignes aménagées pour des vitesses égales ou supérieures à 120 km atteignent 1 922 km, soit 54 %, contre 1 901 km l'année précédente.

#### Travaux liés à l'électrification du réseau

En 1987, la traction électrique a été mise en service sur la ligne Courtrai - Ypres - Poperinge.

Des travaux liés à l'électrification étaient encore en cours sur un certain nombre de lignes déjà parcourues par des trains électriques, notamment, la construction et la modernisation de gares et de bâtiments de service, de postes de signalisation et de sous-stations de traction; la suppression de passages à niveau, la construction d'ouvrages d'art etc ...

Sur la ligne électrifiée Courtrai - Poperinge, les nouvelles cabines de signalisation de Menin et d'Ypres sont opérationnelles et la ligne Comines-Courtrai a été équipée du système de bloc automatique.

Sur la ligne Denderleeuw - Courtrai, à Audenarde, les travaux de suppression de deux passages à niveau sont en cours; à Ename, deux passages à niveau sont supprimés et un passage sous voie terminé.

A Anzegem, les travaux de reconstruction du pont sont achevés. Le poste de signalisation de Vichte a été supprimé suite à la mise en service du bloc automatique.

Les travaux d'électrification de la ligne Denderleeuw - Grammont - Ath -Jurbise, dont la section de Denderleeuw à Grammont est déjà en service, se poursuivent, alors que l'installation de caténaires entre Grammont et Deux-Acres est terminée. A Lessines, le poste de signalisation "tout relais" est mis en service.

La signalisation en gare d'Ath est modernisée et la bifurcation de Lens est aménagée. A Denderleeuw, les travaux de remplacement d'un passage supérieur sont terminés.

Sur les lignes de l'axe Anvers - Allemagne et ses antennes, un bâtiment de service a été construit à Hasselt, pour l'entretien des caténaires, et la modernisation de la signalisation entre Herentals et Mol est achevée. Les travaux de mise au gabarit des tunnels de Veurs et de La Galoppe sont en voie d'achèvement et le poste "tout relais" de Botzelaer est mis en service.

Sur la ligne Ottignies - Charleroi-Sud, le pont sur la Sambre, à Charleroi, et la courbe de liaison Charleroi-Sud - Charleroi-Ouest sont mis en service. A Court-St-Etienne, trois passages à niveau sont supprimés et un passage sous voie, ainsi qu'une passerelle ont été construits. La commande à distance des postes de signalisation de la zone de Fleurus est en service. La ligne industrielle Charleroi-Ouest - Monceau est en cours d'électrification et le bâtiment de service construit à Dampremy est terminé.

Sur la ligne Halle - Tournai, à Enghien, la nouvelle cabine de signalisation est achevée; à Silly, un nouveau bâtiment de gare ainsi qu'un passage sous voie sont mis en service; à Ath, un passage inférieur remplace un passage à niveau supprimé; à Leuze, la construction d'un passage sous voie est en cours et à Tournai, l'aménagement d'un centre d'entretien des caténaires est en voie d'achèvement.

Entre Namur et Dinant, la pose de caténaires se poursuit sur toute la ligne. A Yvoir, Neffe et Lustin, les bâtiments d'une sous-station de traction et de deux postes de sectionnement sont achevés. Les travaux de mise au gabarit électrique du tunnel de Lustin sont terminés, tandis qu'à Dave, ces travaux sont en cours d'achèvement.

A Niel, sur la ligne Anvers - Boom, la construction d'un pont en remplacement d'un passage à niveau est terminée.

A Merchtem, sur la ligne Bruxelles - Termonde, un passage sous voie remplace un passage à niveau.

### Ouvrages d'art et passages à niveau

Afin d'accroître la sécurité et la fluidité des trafics ferroviaires et routiers, la Société s'efforce de supprimer des passages à niveau, soit en construisant des ouvrages d'art, soit en adaptant le réseau routier.

En 1987, 53 passages à niveau ont été supprimés dont 43 passages non gardés, 2 passages gardés et 8 passages privés. Au cours de l'exercice, et ce, en dehors des travaux d'électrification et de suppression de passages à niveau, des passages inférieurs situés à Charleroi. La Rochette, Liège, Trooz et Zottegem ont été terminés. A Anvers-Schijnpoort, les travaux concernant la pose de voies vers Anvers-Dam, la construction de murs de soutènement et de nouvelles voiries et la modernisation d'un passage inférieur se poursuivent.

Pour le compte de tiers, la Société a construit un passage supérieur à Vaux-sous-Chèvremont et renouvelé la superstructure d'un passage inférieur à Namèche. D'autres travaux sont en cours à Bruges, Malines-Nekkerspoel, Nevele-Landegem, Nimy, St.-Hubert et Zottegem.

## Installations portuaires

Dans le port d'Anvers, la quatrième phase des travaux d'extension des installations ferroviaires, côté nord de la darse Delwaide, est terminée; la liaison directe avec la gare de formation d'Anvers est en service et l'électrification de cette liaison est en cours. Le nouveau bâtiment de service, côté sud de la darse Delwaide, est achevé. La pose de voies de circulation le long des faisceaux B d'Anvers-Nord se poursuit. Les travaux de terrassement pour l'extension du faisceau C 2, côté nord, sont terminés, et des voies ont été posées dans une première phase.

Les bâtiments du poste de sectionnement, à la bifurcation Schijn, et de la nouvelle sous-station de traction de Walenhoek sont achevés.

Au port de Gand, les travaux de repose des voies, nécessités par la rénovation des darses, se poursuivent.

A Zeebrugge, l'achèvement de l'équipement ferroviaire de la darse Sud, première phase, est prévu pour 1988.

## Installations fixes pour la signalisation, l'alimentation en énergie électrique et les télécommunications

Au cours de l'exercice, le nombre total de postes de signalisation a été réduit de 21 unités. Toutefois, le nombre de postes "tout relais" et électroniques est resté inchangé.

Sur un total de 531 postes de signalisation, 200 (38 %) sont mécaniques et électromécaniques, 34 (6 %) électriques, 293 (55 %) "tout relais" et 4 (1 %) électroniques.

Outre les installations dont il est question dans la rubrique des travaux liés à l'électrification, de nouveaux postes de signalisation ont été mis en service à Gand-St-Pierre (côté côté) et à Halle, où la nouvelle cabine concentre trois anciens blocs.

La commande à distance et l'annonce automatique des trains ont été mises en service sur la ligne Louvain - Hasselt et toutes les opérations sont centralisées à Aarschot.

Des systèmes d'annonce automatique des trains ont été installés à Fleurus, Gand-St-Pierre, Halle et Lierre, d'autres sont en cours d'installation à Denderleeuw, Dudzele et Herentals ou en voie d'achèvement sur toute la jonction Bruxelles-Nord - Bruxelles-Midi. De nouveaux tableaux d'affichage des horaires, commandés par ordinateur et des installations de sonorisation ont été mis en service à Bruxelles-Nord; des équipements semblables seront installés à Bruxelles-Central.

La sous-station de traction d'Ypres a été mise en service et les travaux d'équipement de celle de Jurbise et de Sart-Bernard se poursuivent. A Haacht, le poste de sectionnement fonctionne.

Des câbles téléphoniques ont été placés entre Audenarde et Courtrai, Bruges et Lichtervelde, Termonde et Malines. Un nouveau central téléphonique a été installé à Etterbeck.

La fourniture de systèmes "Transmission - Balise - Locomotive" destinés à remplacer le "crocodile-brosse", soit 850 équipements de sol et 60 équipements de bord, se poursuit. En 1987, la S.N.C.B. a équipé 150 signaux, 25 locomotives et 12 automotrices. Ces systèmes assurent, par un couplage électromagnétique entre une balise installée au sol et une antenne placée sur l'engin moteur, la transmission à bord des informations du signal.

### Renouvellement des voies

L'année écoulée a vu un renouvellement de 460 km de rails dans les voies principales, dont 400 km de rails longs soudés, de 96 appareils de voie et de 297 000 traverses. Le ballast a été renouvelé ou criblé sur 139 km de voies. Dans les voies accessoires, les travaux correspondants concernent 88 km de rails, 92 000 traverses, 151 appareils de voie et 41 km de ballast.

### Gares, bâtiments et installations diverses

Outre les gares de Silly et de Zele, qui ont été construites dans le cadre des travaux d'électrification, il faut mentionner au nombre des autres réalisations:

- l'aménagement ou l'agrandissement d'une aire de parcage à Hasselt;
- la création d'une gare d'autobus à Grammont;
- la mise en service d'équipements automatiques de nettoyage du matériel roulant (car-wash) à Courtrai, Liers et Louvain.

### Matériel roulant

En 1987, la S.N.C.B. a mis en service: 20 locomotives électriques (type 21), 53 voitures internationales (RIC, type I10), 62 voitures à deux niveaux (M5), 153 wagons pour le transport de tôles en rouleaux (Shimms) et 100 wagons pour le transport de conteneurs (Sggs).

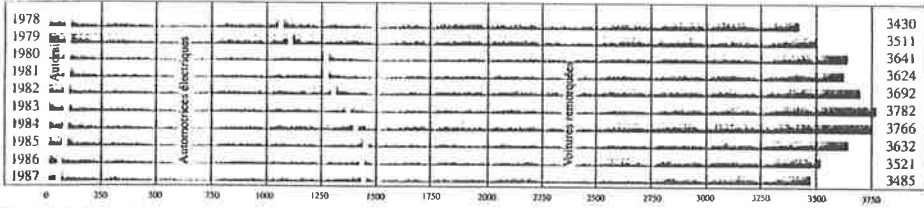
Parmi les commandes passées les années précédentes, les livraisons suivantes sont encore attendues:

- 7 locomotives électriques (type 21);
- 35 automotrices électriques "L" (type 86);
- 42 voitures internationales (RIC, type I10);
- 2 voitures à deux niveaux (M5).

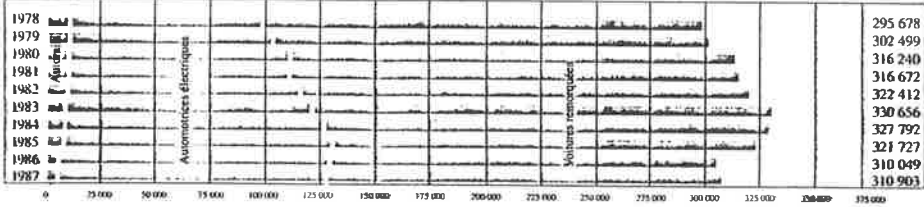
En 1987, 13 wagons-grues diesel-hydrauliques ont été commandés.

Voitures

Nombre de voitures

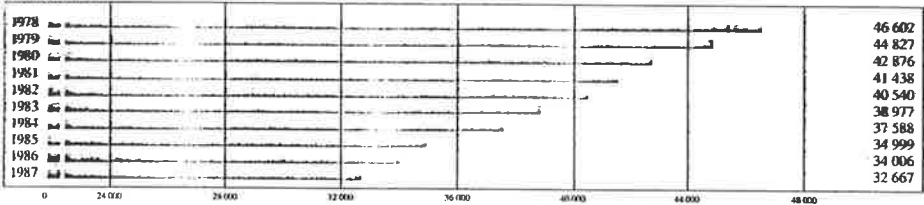


Nombre de places assises

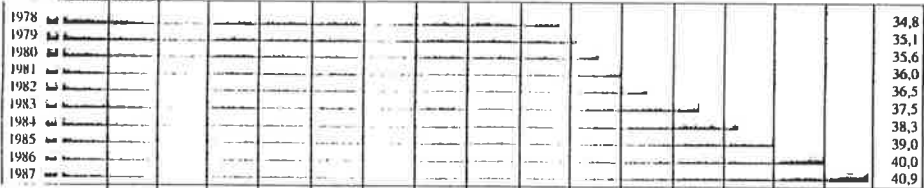


Wagons

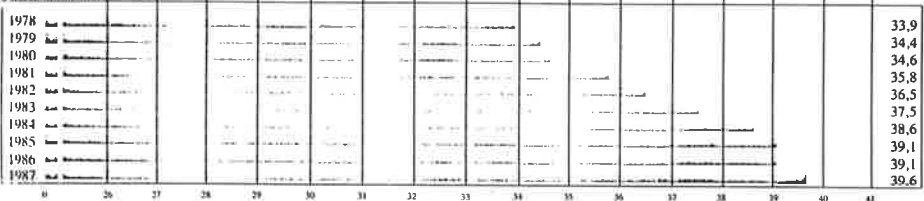
Effectif (unités)



Capacité moyenne (tonnes)



Charge moyenne (tonnes)



Au 31 décembre 1987, l'effectif total du matériel roulant se répartissait comme suit:

- locomotives:
  - 374 locomotives électriques;
  - 714 locomotives diesel, dont 355 locomotives de manoeuvre, 314 locomotives de ligne et 45 locotracteurs;
- matériel voyageurs:
  - 660 automotrices électriques, dont 44 quadruples;
  - 29 autorails diesel;
  - 7 remorques pour autorail;
  - 2 035 voitures, dont 375 pour le trafic international;
  - 47 fourgons;
  - 5 fourgons générateurs;
- matériel marchandises:
  - 32 667 wagons de marchandises, wagons loués et wagons de particuliers non compris;
  - 13 fourgons;
  - 3 875 wagons de service.

## Personnel

### Effectif utilisé

A la suite des départs naturels et du blocage des recrutements, l'effectif du personnel a continué à régresser en 1987. Le tableau ci-dessous donne un aperçu de cette évolution:

	1980	1986	1987	Différences	
				1987-1980	1987-1986
			(personnes-ans)		
Effectif moyen dont à charge:	65 652	55 193	52 848	- 12 804	- 2 345
- de l'exploitation proprement dite et de la formation professionnelle .....	53 872	46 961	45 242	- 8 630	- 1 719
- des investissements .....	6 249	3 490	1 816	- 4 433	- 1 674
- d'autres comptes .....	5 531	4 742	5 790	+ 259	+ 1 048
Effectif moyen au travail absences déduites .....	55 473	45 485	43 979	- 11 494	- 1 506

Ces chiffres ne comprennent pas les stagiaires ONEM. En 1987, le nombre moyen de stagiaires ONEM était de 609 agents.



## Parcours des trains

La comparaison entre les parcours de trains de 1987 et de 1986 doit tenir compte de l'influence des grèves de 1986.

Les parcours des trains de voyageurs sur le réseau belge ont augmenté de 2,3 %; le secteur marchandises enregistre toutefois une régression de 0,3 %.

La part de la traction électrique, en trafic voyageurs, s'est élevée à 86,5 % (83,2 % en 1986) et à 55,0 % pour les marchandises (53,8 % en 1986), ce qui représente, au total, 79,4 %, contre 76,4 % en 1986.

L'évolution des parcours productifs des trains sur le réseau belge, par catégorie de trafic et par mode de traction, est reprise dans le tableau ci-après:

	1980	1986		1987		
		(millions de trains-km productifs)				
		%		%	%	
<b>Trains de voyageurs:</b>						
- locomotives électriques .....	12,6	17	14,9	21	16,6	23
- locomotives diesel .....	21,0	29	10,3	15	8,3	12
- automotrices électriques .....	33,1	46	43,8	62	45,8	63
- autorails diesel .....	5,8	8	1,5	2	1,4	2
<b>Total .....</b>	<b>72,5</b>	<b>100</b>	<b>70,5</b>	<b>100</b>	<b>72,1</b>	<b>100</b>
<b>Trains de marchandises:</b>						
- locomotives électriques .....	8,6	37	11,4	54	11,6	55
- locomotives diesel .....	14,5	63	9,8	46	9,5	45
<b>Total .....</b>	<b>23,1</b>	<b>100</b>	<b>21,2</b>	<b>100</b>	<b>21,1</b>	<b>100</b>
<b>Total général .....</b>	<b>95,6</b>		<b>91,7</b>		<b>93,2</b>	

## Voyageurs

### Trafic intérieur

Au 31 mai, la mise en service de la ligne électrifiée Courtrai - Poperinge a permis la prolongation du service interrégion Turnhout - Courtrai (IR-f) jusqu'à Poperinge.

Les trains 'L' (locaux ou omnibus) sur la ligne Gijzegem - Charleroi-Sud ont été prolongés jusqu'à Charleroi-Sud à partir du 31 mai 1987. A cette même date, sur le trajet Bruxelles - Tournai, les services intercity (IC-M) ont été équipés des voitures modernes M4.

L'augmentation de la vitesse maximale à 160 km/h sur les lignes Gand - Courtrai et Mouscron - Tournai a permis un gain de temps ainsi qu'une régularité accrue.

A partir du 31 mai, le service des trains a été adapté sur les axes Bruxelles - Tournai, Bruxelles - Louvain et Bruxelles - Namur, ainsi que sur leurs antennes, en fonction des possibilités offertes par les voitures à deux niveaux.

### Trafic international

Au 31 mai, les meilleures relations internationales ont été reprises dans le réseau Euro-City (EC). Il s'agit d'un réseau européen de trains internationaux à grande vitesse, offrant un confort élevé.

La relation Benelux - Midi de la France a été améliorée. Le "Flandres-Roussillon" a circulé quatre fois par semaine au lieu de trois, en avant et en arrière-saison.

Les efforts importants consentis par la Société à l'occasion d'investissements en matériel roulant ont permis d'intégrer, dès cette année, de nouvelles voitures internationales dans les relations internationales les plus importantes : Amsterdam - Anvers - Bruxelles et Ostende - Bruxelles - Cologne. Sur cette dernière, le départ des trains autos-couchettes à destination de Ljubljana s'effectue à Bruxelles-Midi au lieu de Schaerbeek; la relation directe en voitures-couchettes d'Ostende à Berlin, en période estivale, a été supprimée.

### Marchandises

Au cours de l'année, l'offre de transport a été adaptée, dans la mesure du possible, aux besoins de la clientèle. Quelques lignes de moindre importance ont été mises hors service, et notamment : La Louvière - Houdeng-Goegnies; Tamines - Aisemont; Liers - Rocourt; Aarschot - Noorderwijk-Morkhoven. La mise en service du tronçon Charleroi-Ouest - Charleroi-Sud a entraîné une réduction de trajet et le passage de trafic plus lourd entre Anvers et Luxembourg, ce qui a permis l'économie d'un train dans chaque direction.

Le tronçon de Büllingen à Losheim a été remis en service, pour les besoins de l'armée. La ligne d'Herentals à Aarschot a partiellement été remise en service entre Herentals et Noorderwijk-Morkhoven, notamment pour les besoins du raccordement de l'armée britannique.

Les cours à marchandises ont également été adaptés aux besoins de la clientèle; celles de Quévy et de Liers ont été rouvertes, tandis que vingt-quatre autres cours ont été fermées. Quatre nouveaux raccordements ont été mis en service; 78 autres ont été supprimés.

La deuxième phase du plan "TOP" a débuté en mai 1987. Elle a pour but une amélioration de la fluidité du trafic international des marchandises, par la mise en service de trains directs entre les réseaux, sans arrêt aux points frontières.

Quelques nouveaux courants de trafic ont été instaurés:

- un train TEF rapide (Trans Europ Freight) de Kinkempois à Bâle;
- un train direct de Merelbeke et Anvers-Nord à Gremberg (Cologne);
- une meilleure correspondance pour les wagons de Tamines et Moustier à destination, notamment, de la République Fédérale d'Allemagne et de la Suisse;
- un train complet journalier transportant des produits de carrière de la vallée de la Meuse aux Pays-Bas;
- pour le transport de voitures de Vilvorde à destination de la France;
- une relation de conteneurs supplémentaire entre Athus et Zeebrugge dans les deux sens;
- un nouveau trafic par conteneurs entre la région de Liège et l'Italie.

### Envois de détail

Diverses mesures de rationalisation ont été prises dans le domaine des envois de détail.

Le nombre de centres routiers est resté inchangé, alors que 6 gares à faible trafic ont été fermées aux envois de détail.

Le transport ferroviaire entre centres routiers a été réorganisé, particulièrement autour de Bruxelles: adaptation des trains de messageries et des manœuvres terminales.

Dans le domaine du camionnage, le nombre de secteurs a été réduit de 40 unités pour atteindre 850.

D'autres mesures et, notamment, la restructuration de la desserte des trains de voyageurs pour les envois express et la mise en application d'un système de ratio de rentabilité dans les centres routiers, ont permis la réduction du nombre de prestations du personnel de 380 000 heures.

L'ensemble de ces mesures avait pour objectif la réalisation d'économies, tout en maintenant la qualité du service et, notamment, les délais de livraison jour A/jour B pour les envois commerciaux.

### Publicité et prospection commerciale

Une campagne de promotion des produits intérieurs a été menée par le biais de la télévision, de la radio, de la presse locale et des affiches. Un dépliant distribué de porte-à-porte renseignait, pour chaque région, les principaux horaires ainsi que les prix de quelques types d'abonnements.

La prolongation de la durée de validité des billets week-end au cours de la période de fin d'année a été annoncée au moyen de prospectus, de publicités dans la presse et d'affiches.

STATISTIQUES DU MATERIEL MOTEUR  
Période de janvier à juillet 88

1/ SORTIES DE GRANDE REVISION

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

6320 - FGH - 15.1	2604 - MKM - 15.3	6313 - FKR - 4.5
2001 - FEO - 1.2	2614 - MKM - 29.3	5179 - FHS - 9.5
5147 - LNC - 18.2	5207 - FEO - 30.3	2607 - MKM - 31.5
6301 - LK - 7.3	5134 - FKR - 13.4	

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

697 - NK - 5.1	812 - FSRE - 3.3	726 - FHS - 12.4
825 - FSRE - 1.2	607 - GT - 8.3	831 - FSRE - 4.5
1603 - FBMZ - 4.2	2364 - NK - 23.3	1604 - FBMZ - 1.6
816 - FSRE - 9.2	824 - FSRE - 28.3	2368 - NK - 14.6
637 - LK - 15.2	625 - GT - 1.4	2556 - FBMZ - 1.7
2309 - FEO - 25.2	2553 - FBMZ - 28.4	2357 - FEO - 14.7

2/ RADIATIONS

HLR 6032 - St-Ghislain (1965) - avarie au moteur diesel  
 - PV de l'AC Salzinnes du 17.3, approuvé par le Dir. M le 14.4  
 - H. Ecritures : 1.5.88

HLR 8004 - Schaerbeek (1960) - PV 241 de l'AC Salz du 5.4, appr. le 4.5;  
 H-Ecrit : 1.6.88

8005	"	( " )	242	"	"	"
8010	"	(1961)	243	"	"	"
8028	"	('60)	244	"	"	"
8043	"	('63)	245	"	"	"
8048	"	( " )	246	"	"	"
8054	"	( " )	247	"	"	"
8056	"	( " )	248	"	"	"
8057	"	( " )	249	"	"	"

(pour mauvais état général ou avarie au moteur diesel).

HLR 6006 - St-Ghislain (1960) - avarie au moteur diesel  
 - PV 250 de l'AC Salz du 11.5, appr. le 27.6;  
 H-Ecrit. 1.7.88.

3/ MISES EN PARC

5910 - 5912 - 5916 - 5919 - 5924 - 5930 - 5937 - 5941 - 5945 - 5950  
 d'Anvers-Dam au 29.5.88.  
 6001 - 6003 - 6004 - 6034 - 6040 - 6048 - 6067 - 6070 de St-Ghislain  
 au 29.5.88.

4/ SORTIE DE PARC

5910(!) d'Anvers-Dam au 7.6.88 (devient à cette date engin-musée au lieu de la 5907).

- date écritures : 29.5.88

AR 4401 - 4402 - 4403 - 4404 - 4405 - 4406 de Courtrai à Merelbeke.  
 HLD 5154 - 55 - 56 - 57 - 58 - 59 - 60 - 80 - 81 - 82 d' Hasselt à  
 Anvers-Dam  
 5133 - 5136 - 5137 de Merelbeke à Hasselt  
 5141 - 5142 - 5143 - 5144 - 5145 de Monceau à Hasselt.

- date écritures : 1.7.88

AR 4601 - 4603 d'Aht à Maine St-Pierre (en réserve - réseau)

6/ MISES EN SERVICE

- au 1.2.88 : 2150 - 2153 - 2154	1.5.88 : -
1.3.88 : 2155 - 2156 - 2157	1.6.88 : 2160 - 901 - 902 - 903
1.4.88 : 2158 - 2159	1.7.88 : -

7/ TRANSFORMATIONS (AM 54 en POSTALES)1. Réalisées

109 → 963 (7.4) (*)	085 → 962 (24.6)	117 → 965 (20.7)
080 → 961 (3.6)	086 → 964 ( 8.7)	

(\*) 963, ex. 109, première sortie de transformation de l'AC Malines.

2. En cours de réalisation

123 → 966	074 → 968	093 → 970
118 → 967	091 → 969	

8/ REPARTITION DE L'ENTRETIEN ELECTRIQUE

Ajouter au 30.5.88 :

Schaerbeek Electrique	AM 86	nombre : 0 (*)	901 - 935 (en cours de livraison) (= 35 prévues)
Kinkempois ATD	54 Post	" : 1 (*)	963 (961 à 975 en cours de transformation) (= 15 prévues)

Mac'Machine 07/88.

## Le T.G.V. découpé en cinq lots

Le vice-Premier ministre et ministre des Communications, Jean-Luc Dehaene, a proposé aux présidents des Exécutifs flamand et wallon de les associer directement aux cinq études d'impact sur l'environnement relatives aux tracés éventuels du train à grande vitesse. Les études ont été attribuées sur la base de la « demande de prix préalable à une procédure de gré à gré » faite par la S.N.C.B. Un cahier de charges a été établi en concertation avec les Exécutifs et le secrétariat d'Etat à l'Environnement; il a été tenu compte au maximum des prescriptions des directives européennes en matière de protection de l'environnement. Cinq lots ont été prévus pour cette étude. Le premier va de la frontière française à Lembeek, le deuxième de Lembeek à l'agglomération bruxelloise, le troisième de l'agglomération bruxelloise à la frontière néerlandaise, le quatrième de Diegem à Liège et le cinquième de Liège à la frontière allemande.

"LE SOIR" 17.06.88.

Une commission d'experts sera créée pour chaque lot. Ces commissions comprendront des représentants de l'Exécutif flamand et/ou de l'Exécutif wallon pour les tracés qui les concernent, du secrétaire d'Etat à l'Environnement, du ministre des Communications, de l'Administration des Transports de la S.N.C.B. et de ses consultants (les groupes interuniversitaires G.T.E. et Gireo) et de la Commission européenne. Elles définiront les hypothèses de tracés à étudier, prépareront les contrats définitifs qui seront conclus avec les bureaux d'étude, suivront le cours de ces études et en apprécieront le résultat. Pour ce qui concerne Bruxelles, le ministre des Communications a demandé au comité ministériel de la Région bruxelloise s'il approuve les décisions de l'Exécutif précédent quant à l'implantation de la gare T.G.V. dans la capitale. En cas de réponse affirmative, une enquête urbanistique sera faite.

Tout au long de la deuxième quinzaine de juin, d'importantes manifestations se sont tenues dans les principales gares de la région liégeoise, à l'occasion du 150<sup>e</sup>. anniversaire de l'arrivée du Rail dans la Province de Liège.

C'est en effet le 2 avril 1838 que des trains de voyageurs desservaient pour la première fois une localité de cette belle province : Ans (dans la banlieue liégeoise), au départ de Bruxelles, via Malines et Louvain.

Cet événement fut à l'origine du prodigieux essor économique des industries du bassin liégeois - qui trouvèrent ainsi un moyen approprié pour assurer le transport de leur production - ainsi que du développement du port d'Anvers, relié quelques temps après par le rail à son hinterland.

La SNCB se devait de commémorer avec fastes cet anniversaire, ce qu'elle fit par l'organisation de diverses manifestations destinées au grand public, tel que des expositions de matériel roulant, des voyages spéciaux commémoratifs, des visites d'installations ferroviaires, etc..., un programme de choix que nous allons survoler brièvement.

#### Une vaste opération de charme.

Coup d'envoi de ces festivités, les circuits spéciaux commentés dans la grande banlieue ferrée liégeoise, réalisés le samedi 11 juin au moyen de deux automotrices électriques quadruples : la rame historique de 1935 (restaurée en 1985, voir LVDR n° 1988), et une quadruple classique de 1975; le public pouvait ainsi mesurer au passage l'évolution des techniques en 40 ans...

Portes grandes ouvertes les vendredi, samedi et dimanche suivants à Kinkempois, le grand atelier de traction situé sur la rive droite de la Meuse, dans les faubourgs de la Cité ardente.

Outre une impressionnante exposition statique de matériel roulant belge (et étranger, dans une moindre mesure), - chaque série de locomotives diésel de ligne encore en service à la SNCB y était représentée par au moins un exemplaire ! - de nombreux panneaux didactiques confectionnés par le personnel expliquaient en détail certaines tâches spécialisées de l'atelier au public, tandis que l'activité classique d'entretien des engins-moteurs avait été maintenue durant les visites ; le public, visiblement intéressé, pouvait ainsi assister entre autres à la dépose d'un moteur de traction ALSTHOM de son boggy au moyen d'un pont-portique, la caisse de l'engin - une locomotive CC quadricourant de la série 18 trônant un peu plus loin sur des vérins, à quelques mètres de hauteur...

A l'extérieur, des simulations de remise à rail de matériel déraillé (rôle tenu par une locomotive de la série 60) étaient réalisées grâce à l'action concertée de deux grues de relevage, l'une diésel et l'autre... à vapeur, cette dernière faisant désormais partie du matériel préservé au titre de patrimoine historique.

Des navettes ferroviaires - assurées par du matériel original (un autorail série 46 et une automotrice "SABENA" - transportaient gratuitement les visiteurs entre Kinkempois et Liège-Guillemins, l'autorail desservant même le raccordement situé à proximité du Musée des Transports en commun de Liège, où un spectacle audio-visuel ayant précisément pour thème les transports en commun y était présenté.

En gare des Guillemins, de nombreux engins étaient accessibles au public : des locomotives électriques et diésel, les récentes voitures internationales I 10, les nouvelles automotrices postale et omnibus, déjà présentées dans ces colonnes.

#### 1400 visiteurs à l'heure !

Mais le clou de l'exposition en gare de Liège ce samedi 18 juin consistait en la présence simultanée de la première rame de série du TGV Atlantique, - parvenue la veille en droite ligne de Belfort - voisinant avec la rame prototype allemande de l'ICE !

Cette rencontre, historique à plus d'un titre, n'était toutefois pas à proprement parler une "première", le TGV (PSE cette fois) et l'ICE ayant déjà voisiné en gare de Kehl en mai 86.

Mais l'événement avait surtout valeur de symbole, car cette confrontation - toute pacifique - entre ces deux fleurons de la grande vitesse sur rails en Europe était révélatrice de la prochaine lutte que ces deux conceptions ne manqueront pas de se livrer, lors de l'élaboration du matériel destiné au futur TGV Nord...

Le public liégeois ne s'y est d'ailleurs pas trompé : on dénombreait à certains moments jusqu'à 1400 visiteurs à l'heure rien que dans la rame du TGV, aux moments de grande affluence !

### Pleins feux sur l'axe "Est".

Le week-end suivant, c'était au tour de "l'axe Est" de la Province à subir les assauts d'une foule bon enfant. Cette fois, les gares de Verviers et de Welkenraedt s'étaient mises en demeure d'offrir un spectacle varié à leurs hôtes d'un jour : expositions de matériel roulant et moderne, services-netette en autorail-musée entre les gares de Verviers Central et Quest, où la locomotive-tender AD 08 du CFV 3V (une 040 T) évoluait au milieu d'une expo de wagons à marchandises.

Des trains apéciaux à vapeur remorqués par la célèbre Consolidation 29.013 circulaient entre Verviers Central et Welkenraedt, tandis que l'automotrice électrique musée de 1935 se chargeait d'amener la clientèle allemande vers les deux pôles d'activités, au départ d'Aix-la-Chapelle !

Ceci constituait une première originale pour cet engin, qui fut strictement cantonné sa vie durant sur l'axe Anvers - Bruxelles - Charleroi en exploitation côtante...

Le dimanche 26 enfin, une sympathique petite manifestation tenue en gare d'Aix-la-Chapelle fêta la dernière circulation à voyageurs d'un autorail SNCB sur le réseau allemand. Le service régulier Welkenraedt - Aix essoré au moyen de ces engins ayant été surpris en mai dernier.

### Bilan et ... perspectives.

La réussite populaire des manifestations organisées à l'occasion de ce 150<sup>e</sup> anniversaire fut à la mesure de leur organisation : impressionnante.

Préparées des mois à l'avance, les festivités amenèrent la grande foule à la (re)découverte du rail (près de 80.000 visiteurs dénombrés au cours du premier week-end sur les différents lieux d'animation).

Ce succès s'explique en partie par l'attrait de la nouveauté que constituaient les trains à grande vitesse, les Liégeois y étant fort sensibles depuis qu'il se confirme que le futur TGV - Nord s'arrêterait bien à Liège-Guillemins...

Un petit regret toutefois : le peu de références faites au prestigieux passé international que Liège a toujours connu, en assumant très tôt les fonctions de plaque tournante ferroviaire européenne.

A ce titre, la présence d'engins étrangers ayant naguère sillonné les lignes de la Province, loin de faire ombrage au matériel actuel, aurait constitué un complément didactique de premier choix : une ex-locomotive quadricourant allemande "Europalok" de la série 184, par exemple(\*), ou encore une rame ex-TEE de la DB du type VT 601, qui constitua en son temps le sommet du luxe en matière de confort sur rails.

En 1993, le cent-cinquantième de la première liaison ferrée internationale du Continent (Ostende - Cologne via Liège) se devra d'être fêté avec les honneurs qui conviennent.

D'aucuns y pensent déjà, forts de l'expérience concluante de ces dernières semaines.

Verra-t-on alors une rame TGV - Nord jouer la vedette du spectacle ?

M. Van Ussel

(\*) dont les exemplaires survivants sont cantonnés actuellement à la descente bi-fréquente de Metz - Forbach.



NOUVELLES DE LA SNCV HAINAUT

### \* MODIFICATIONS APPORTEES AU RESEAU FERRE

Les tronçons suivants ne sont plus exploités:

- depuis le 5 octobre 1987 : Trazegnies (Sentier Madame) - Trazegnies Garage
- depuis le 1er mars 1988 : Dampremy (Métro) - Jumet (Bohyssart)

En outre, depuis le 5 avril 1988, tout trafic ferré est suspendu sur le tronçon Jumet (Dépôt) - Gosselies - Trazegnies (Sentier Madame), afin de faciliter les travaux de modernisation.

### \* EXPLOITATION

#### - Ligne 41

D'abord annoncé officieusement pour le 1er janvier 1988, puis quasi-officiellement pour le 1er février de cette année, l'abandon des services ferrés sur le court tronçon subsistant de la ligne 41 est hélas devenu réalité le 1er mars 1988.

Rappelons que cette ligne qui reliait naguère Charleroi à Trazegnies par Roux et Souvret avait d'abord été limitée à Roux (Marais) le 2 juin 1985 et à nouveau raccourcie à Jumet (Bohyssart) le 14 avril 1986.

Le dernier 41, assuré exceptionnellement par une motrice Sm, à savoir la 9157 équipée de films adéquats, a donc roulé au soir du lundi 29 février 1988.

Dès le lendemain 1er mars, un nouveau bus 41 reprenait la liaison Charleroi - Roux, englobant de ce fait les trois petits services effectués par le tram 41 dernière version et les navettes bus Bohyssart - Roux Bassée et Bohyssart - Roux Marais en direct via Jumet Heigne.

Entre Roux (Pont SNCB) et Roux (Plomcot), l'itinéraire du bus est dévié par un nouveau parcours qui passe devant l'entrée de la gare de Roux et par la Cité de La Flache. Il rejoint alors l'ancien itinéraire du tram 80 à hauteur de la rue Gén. Leman, dessert Roux (Plomcot) et Roux (Marais), le terminus étant installé au-delà à Roux (Place Frédéric).



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

L'interruption des services ferrés aux heures creuses en semaine entre Jumet (Dépôt) et Trazegnies prit fin le 5 octobre 1987. Toutefois, à cette même date, les services furent limités à Trazegnies (Sentier Madame), le très mauvais état de la voie au-delà ayant occasionné précédemment plusieurs déraillements.

La mise en service de la signalisation infra-rouges sur le site du métro léger à Charleroi le 22 décembre 1987 entraîna la raréfaction des services assurés en Sm: quelques motrices furent munies d'appareils portatifs (9120, 9157, ...) mais l'écrasante majorité des services furent assurés en SJ dès fin décembre 1987.

C'est dans ce contexte qu'il faut situer la limitation dès le 4 janvier 1988 de l'unique renfort de l'après-midi (un 57) au parcours Jumet (Dépôt) 16 H 11 - Courcelles (Trieux) 16 H 31 avec suppression de l'aller-retour vers Charleroi, ce service étant souvent assuré en Sm.

Quant aux travaux qui s'étaient arrêtés début décembre entre la Chaussée de Billy et la Rue Bertaux (ancienne bifurcation des 65/66) à Jumet, ils reprirent en mars sur la section suivante s'étendant jusqu'au Dépôt de Jumet. Comme sur les tronçons reconstruits précédemment, la circulation s'effectua à simple voie avec mise en place d'une signalisation adéquate.

Pendant la durée des vacances scolaires de Pâques - soit du 5 au 15 avril - les trams furent remplacés par des bus afin d'accélérer les travaux. Rien d'étonnant à cela, le même scénario avait déjà été utilisé en 1987. Et de fait, alors que les travaux s'achevaient en aval de Jumet (Dépôt), on profita de l'absence totale de trams pour renouveler la double voie en amont jusqu'au pont de l'autoroute A 54.

La surprise fut donc totale lorsque peu avant la fin de l'interruption prévue, la Direction régionale fit savoir qu'elle serait prolongée jusqu'au 1er juillet. Enfin, peu avant cette nouvelle échéance, on annonça que les bus continueraient à assurer le service ... pour une durée indéterminée.

Ainsi donc, le tram a circulé pour la dernière fois entre Charleroi et Gosselies le 4 avril 1988. Par la même occasion, depuis cette date, tout le matériel Sm et SJ est hors-service.

Et pourtant, depuis fin juin, les travaux sont pratiquement terminés. Les voies ont été entièrement renouvelées sur tout

le tronçon Charleroi - Gosselies à l'exception de la double voie sur le pont de l'autoroute A 34. Est-ce là le prétexte en or rêvé par la Direction régionale résolument anti-trams pour retarder indéfiniment la réapparition du tram? La nouvelle suspension caténaire a été tirée sur tout le parcours sauf dans le site propre de FIGES. Il reste néanmoins quelques raccords à fixer. Une sous-station supplémentaire a été construite à Lodelinsart (Bon Air).

Malgré cela, il est tout à fait impossible pour l'instant d'émettre le moindre pronostic quant à la réapparition du tram à Gosselies. D'après certaines rumeurs, on ne l'envisagerait qu'une fois les travaux terminés sur la section Gosselies - Courcelles. Quand on sait que rien n'a encore été officiellement décidé ni aucun budget prévu sur ce tronçon, on a de bonnes raisons de verser dans le pessimisme le plus noir.

#### - Lignes 89 - 90 - 93

Dans un très proche avenir (le 1er septembre prochain?), les quelques services électriques que le dépôt de La Louvière effectuait sur le 90/93 seraient repris par Anderlues, marquant par la même la fin de l'exploitation tram au dépôt de La Louvière.

Mais ceci pourrait bien être la toute première étape dans le processus de démantèlement de la partie terminale du 90, qui pourrait bien être limité dans un proche avenir à Binche, à Anderlues, voire à la station PETRIA.

#### \* MATERIEL ROULANT

##### - Type S métro

Ce type de matériel a circulé pour la dernière fois le 1er avril 1988.

La 9131 est devenue VT à Anderlues, les 9148 et 9153 ont été rachetées par des particuliers ou des musées, le reste du matériel a été démolé à Jumet entre avril et juin. Seule rescapée: la 9150 oubliée dans un bien piètre état dans un coin de l'ex-dépôt de Trazegnies.

C'en est bel et bien fini des trams jaunes ...

- Type S J

Ces motrices, qui ont circulé pour la dernière fois le 4 avril 1988, sont actuellement en chômage technique. La 9180 est devenue VT à Anderlues et la 9182 a été acquise par une association d'amateurs bien connue. Les autres risquent fort la démolition à moyen terme. Rappelons qu'une unité, l'ex-future 9181, est toujours en cours de transformation depuis plus de six ans.

- Type B N

La remise en état des motrices avariées se poursuit lentement, tandis que continuent à circuler avec insistance des rumeurs de vente ou de leasing d'une petite vingtaine d'entre elles au réseau de Séville.

C.L. / 10.07.88

**Des tramways BN de la SNCV à Séville en 1992 ?**

Durant l'été 1992, Séville (Espagne) sera le théâtre d'une exposition universelle gigantesque. La capitale de l'Andalousie a besoin d'une infrastructure de transport en commun adéquate : elle aurait obtenu de la SNCV son aide pour exploiter un réseau ferré développant une longueur de 6,4 km, destiné à sillonner les 215 hectares que comprendra le domaine de l'exposition.

Etant donné que les motrices BN du Littoral sont toutes utilisées sur la ligne de la Côte en période estivale, tandis que Charleroi n'utilise actuellement qu'une quinzaine de motrices BN pour exploiter ce qui reste du réseau carolorégien, et qu'une dizaine de véhicules seraient nécessaires en renfort pour exploiter les nouvelles antennes métro vers Gilly et Montignies-sur-Sambre, la SNCV a imaginé la solution suivante. Comme Séville souhaite disposer de motrices unidirectionnelles du type "Littoral", la SNCV mettrait à disposition de Séville (location, leasing ou vente, ce n'est pas clair à ce jour...) entre 13 et 15 motrices articulées de type 6000. Charleroi céderait à la Côte un nombre équivalent de ses motrices 6100 pour compléter les effectifs du Littoral... Voilà quelles étaient les rumeurs en ce mois de juillet 1988. La SNCV insiste sur le fait que ce "prêt (?)" de matériel belge constituerait une fameuse vitrine susceptible d'intéresser une clientèle nouvelle dans une exposition internationale thématique intitulée "les technologies nouvelles dans ses applications humaines".

L'exploitation tramway Charleroi - Gosselies - Trazegnies  
ajournée sine die ?

Les propos pessimistes de notre correspondant C.L. se vérifient hélas. L'exploitation tramway sur cette ligne est terminée pour longtemps. Charleroi - Jumet reste exploité pour les mouvements de matériel vide avec le dépôt. Si les travaux continuent actuellement entre Jumet et Gosselies, c'est parce que le contrat de l'entreprise adjudicataire doit être honoré...

GTF asbl

Le sauvetage d'une caisse d'autorail "De Dion"

Nous avons relaté cette opération en son temps.

A cette occasion, nous avons lancé une souscription.

Plusieurs de nos membres y avaient répondu : MM. J. Cohn, E. De Backer, A. Francotte, G. Helin, P. Janssens, Y. Jasselette, M. Mirguet, D. Petit, R. Radermecker, C. Stolz, P. Tordeur, G. Vandendriessche, M. Van Esch.

Le GTF asbl les en remercie très cordialement.

Quel que soit cet effort limité, il est évident que la somme récoltée ne compense pas le montant déboursé pour l'enlèvement et le transport de cette vénérable pièce de musée.

H.A.

Agenda

de très nombreuses manifestations ferroviaires sont programmées pour le 3e trimestre. Outre celles qui sont annoncées par ailleurs dans ce numéro, nous avons relevé également :

- \*150e anniversaire de l'arrivée du Rail à Bruges : 13, 14, 15 août 88 de 10 à 20h à Bruges gare : exposition de trains modernes, matériel de voie, trains miniatures... Trains Bruges - Zeebruges pour 50FB aller-retour et parcours dans le port de Zeebruges au prix de 50FB : départs de la minque à 10h40, 12h40, 14h40 et 16h40.
- \*Journées de la vapeur près du Bakkersmolen à Wildert-Essen les 13 et 14 août 1988.  
Plus de 60 machines à vapeur en activité (rail, route...).  
Train à vapeur Louvain - Wildert et retour, et Anvers - Central - Wildert et retour.  
Heures d'ouverture : 10h - 22h.  
Prix d'entrée : adultes : 125 FB, enfants 75 FB.  
Renseignements : De Bakkersmolen  
St-Jansstraat 184 - 2190 ESSEN 03/667.20.26  
Accès aux gares de départ du train à vapeur spécial au moyen des billets SNCB "Week-end" : tarifs préférentiels de 40 ou 60%.
- \*Festival du TTZ à Zolder les 14 et 15.08.88 de 10 à 18 heures.  
Animations à la mine de Zolder et au terminus de Genebos.  
Le 15.08, parcours avec l'autorail SNCB 4903 Anvers Central (D. 8.30) vers Zolder. Ensuite, 2 allers-retours Zolder - Eisden avec arrêts-photos entre Waterschei et Eisden, puis retour à Anvers.  
Renseignements : TTZ vzw, 011/25.29.05
- \*150e anniversaire de l'arrivée du rail à Ostende - 27 et 28.08.88  
Exposition de trains modernes, voiture pullman française, matériels CIWLT et RTM. Parcours en train à 2 étages entre Ostende et Bruges pour 50FB. Billets à prix réduits pour visite des attractions d'Ostende. Parcours spéciaux à bord des jetfoils. Trains vapeur spéciaux entre Ostende et Bruges. Renseignements : 059/70 11 99.
- \*Festival du chemin de fer à vapeur des 3 vallées (Mariembourg) 24 et 25.09.88. Très nombreuses animations, circulations intenses entre Momignies et Treignes.  
Le 24, train vapeur Bruxelles - Mariembourg ; le 25, idem entre Mons et Mariembourg.



Louvain : journées portes ouvertes au dépôt du musée et en gare du

lundi 12 au dimanche 18 septembre 1988

Comme d'habitude, la SNCB organise en septembre des journées portes ouvertes. La gare et le dépôt du musée ouvriront leurs portes de 9 à 16 heures pendant les jours de semaine les 12, 13, 14, 15 et 16 septembre et de 9 à 18 heures pendant le week-end du 17 et 18 septembre.

Au cours des dernières années, la SNCB a mis tout en oeuvre pour conserver les souvenirs de son passé. Ceux-ci sont pour la plupart entreposés dans l'ancienne remise des locomotives de Louvain. Il s'agit essentiellement de locomotives, de voitures et de wagons qui, dans la mesure du possible, furent restaurés et parfois remis en état de marche.

A côté de la fameuse locomotive PACIFIC type 10 du début du siècle et de la superbe ATLANTIC type 12 de 1939, il sera possible d'admirer toute une gamme de locomotives de ligne, de manoeuvres, des engins de traction diesel et électrique, des automotrices, des autorails, d'anciennes voitures en bois GCI, des wagons, des grues, etc. L'outillage de l'ancienne remise a été conservé et est toujours opérationnel. Louvain dispose d'un pont tournant pour virer les locomotives et une colonne d'eau pour l'approvisionnement d'eau des "machines à vapeur".

Chaque jour, une locomotive à vapeur effectuera de courtes évolutions dans l'enceinte de la remise. Entre la gare et le dépôt, des parcours spéciaux seront assurés par des autorails historiques.

En gare de Louvain, des trains modernes seront présentés. Citons : les voitures internationales les plus modernes "I10" et une voiture-couchettes ainsi qu'une voiture-lits. Le confort pour les voyages en train à l'intérieur du pays sera présenté, avec la nouvelle automotrice double AM 86, qui sera mise en service sur les relations à courte distance telle que Anvers - Bruxelles, et par la voiture M 4, qui dessert des grands parcours tel que Ostende - Eupen.

Des tarifs réduits seront prévus au départ de toute gare belge pour ceux qui se rendront en train aux journées portes ouvertes.

Agenda (suite)\*Journées Train-Tram-Bus

Les 1er et 2 octobre 1988.  
Renseignements dans les gares.

\*125 ans du chemin de fer à Aarschot. Exposition au Musée du Folklore au Béguinage à Aarschot du 24/9 au 2/11, édition d'une monographie sur le sujet (renseignements : Aarschotse Kring voor Heemkunde, p/a P. Brusselaers, Dennenstraat, 15, 3220 AARSCHOT. Portes ouvertes à la station SNCB d'AARSCHOT les 24 et 25 septembre 1988.

\*MOBOV - Exposition de modélisme ferroviaire les 11, 12 et 13/11/88 au centre culturel DE KERN, Kern, 18 à Wilrijk - Anvers. Exposition de modélisme, vente de matériel d'occasion... Renseignements : Freddy GREENS 03/647 13 82.

\*8e salon national sur le modélisme ferroviaire à Walferdange (Grand-Duché de Luxembourg) les 18, 19 et 20.11.88. Renseignements (stands disponibles) AMFL, BP 40, L-7201 WALFERDANGE 33.18.88.

\*CHEMIN DE FER TOURISTIQUE

Dendermonde - Puurs, exploité par le BVS, vzw, c/o L. BLOMMAERTS, Ten Berg, 101, 9300 AALST 053/ 70 38 37.  
Jours de circulation : 14, 21 et 28 août - 11 septembre.  
Départ de Baasrode Noord à 12.50 (TT) et 15.00 (vapeur).  
Il s'agit d'un tronçon de la ligne 52 ex-SNCB.

Bibliographie● Les souvenirs pittoresques du dépôt de Henne

La Société des Transports Intercommunaux Liégeois (STIL) se propose de rééditer cette plaquette que nous avons annoncée en temps opportun, sur le dépôt de Henne, haut-lieu des trolleybus liégeois. La STIL recherche des photos de la grande époque de Henne : lignes tram 14 et 15, lignes trolleybus 30, 31, 32 et 33. Prière de prendre contact avec M. HOLTER, STIL, rue du Bassin, 119 à 4030 GRIVEGNEE.  
Retour garanti des documents prêtés. Merci d'avance.

● LES PLANS INCLINES DE LIEGE. Aperçu complet de leur Histoire, longue de plus de 150 ans!

Fort controversés depuis la publication du premier projet de tracé, les plans inclinés de Liège furent incontournables pendant près d'un siècle. Ils le sont encore aujourd'hui pour les trains de voyageurs, dont plusieurs internationaux, et le seront, demain, pour le T.G.V.- Nord.

L'ouvrage donne l'évolution du tracé; il évoque les différents projets alternatifs qui se sont succédés; il décrit l'évolution des moyens de traction et montre les grandes étapes de la réglementation. Il est complété par 10 figures (photos, dessins, plan et cartes), des extraits significatifs de plusieurs règlements et deux anecdotes.

Format A4, 42 pages, il est disponible dès maintenant.

Envoi franco contre versement de la somme de 190FB au compte n°001-0434837-62 de Jean René LEJEUNE, rue de l'Arbre-Sainte-Barbe, 366, B-4420 LIEGE (Rocourt).

Attention de bien mentionner ses nom et adresse.



# FESTIVAL

## DU TRAM VICINAL

**\*ANDERLUES-LOBBES-THUIN\***

**les 13, 14 & 15 août**

A l'occasion du FESTIVAL DU TRAM VICINAL qui se déroulera au cours du week-end de l'Assomption, la ligne 92 verra circuler conjointement l'autorail 300, les motrices 9073, 9924 et 10409 (PCC) ainsi que les remorques A.1590 et A.1936. Ces dernières parcourront toute la ligne, tirées par l'ART 300 entre Anderlues et le Pont du Nord et par la 9924 au delà vers Thuin. L'ancienne 9073 et la moderne 10409, quant à elles, assureront des navettes "hors cadence" respectivement entre Thuin et le Pt.duNord et de ce lieu vers Anderlues. Le premier départ aura lieu à 12h30 d'Anderlues et le tram "balai" rentrera à ce même dépôt à 20h30.

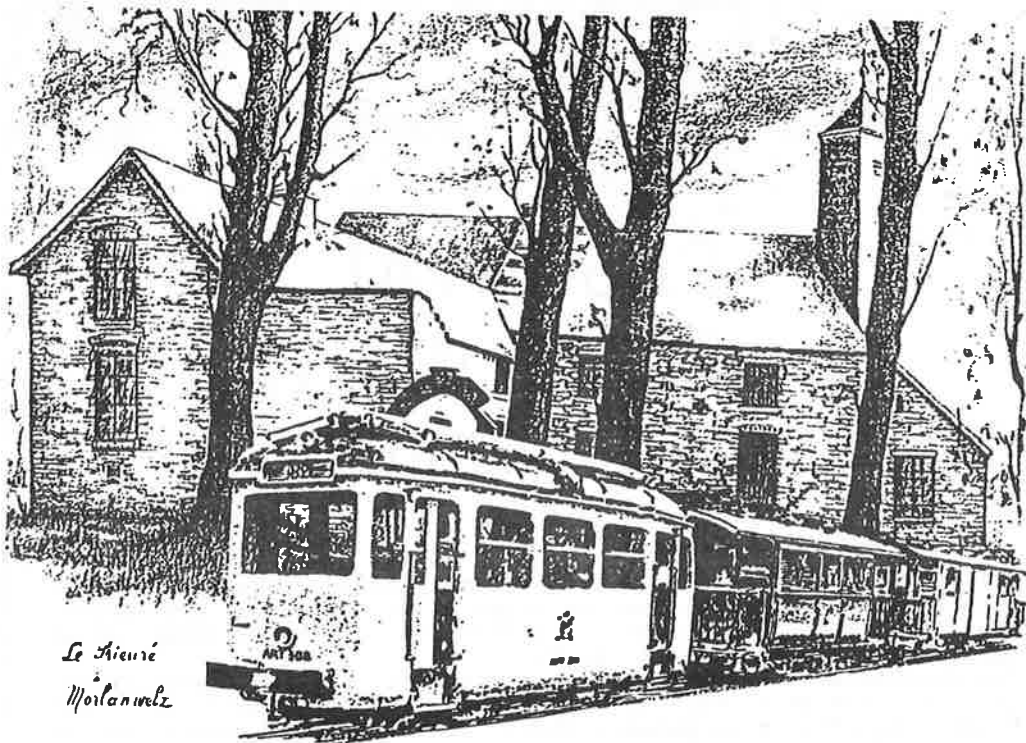
**14 & 15 août:**



**THUIN - THUILLIES  
AUTORAIL TYPE 43**

# REOUVERTURE <sup>64</sup> DU TRAM 80

## 17 ET 18 SEPTEMBRE



*Le Hiéuré  
Morlanwelz*

A L'INITIATIVE DE LA COMMUNE DE MORLANWELZ ET DE L'ASVI  
UN SERVICE AUTORAIL SERA ORGANISE ENTRE MARIEMONT ET LE  
"PRIEURÉ" OU SE TIENDRA UNE EXPOSITION CONSACREE AU RE-  
NOUVEAU DU RESEAU FERRE VICINAL DANS LE "CENTRE"!

au programme: ART 300, REMORQUE A.1590 & FOURGON A.2354  
EXPOBUS de la SNCV  
VETERAN CAR CLUB  
JAZZ-BAND  
ETC.

**TEL: 02 673 48 63**



# T.A.U.: moratoire ou enterrement de première classe?

L'Union liégeoise, des Classes Moyennes et de la Région, contenait en fait, à la fin de l'été 1987, un certain nombre de questions auxquelles elle va enfin obtenir des réponses, fut-elle en forme de points de suspension. Fâchée parce qu'elle va se retrouver face à un nouveau d'autocollants « Non au TAU, place Saint-Lambert » il serait temps... devenus en quelques jours « obsoletement » « OUI » le dossier de la place Saint-Lambert, pour cause de changement de ministres, se retrouve budgétairement au fond d'un tiroir flamand (nos éditions des 28 et 29 juin). Inutile pour le « NON », parce que le dossier TAU est lui aussi mal enterré. La STIL, le 29 juillet, un moratoire qui ressemble fort — pour ce projet — à du moins — à un enter-

rement de première classe. Le TAU, ce mini-mètre automatisé en fait dont Lidge se paveraient le luxe depuis la création, en 1984, de la fa- meuse « Promotion des transports urbains » (PTU) du ministère des Communications. A l'in place, en commun dont elle pouvait rêver, Lidge a hérité en tout et pour tout, par sa propre faute d'ailleurs, d'un complexe Robert, de 800 mètres de tunnel quand de Mastricht, de trou parout et d'une gare sous la place de Saint-Lambert qui, si elle est terminée, sera une exposition.

Le 4 janvier 1974 pourtant, six ministres signaient leur accord pour 38 km de pré-mètre et 10 milliards d'investissement. On se contenta de démolir ce qui existait au fait de l'ancien équipement STIL, d'étudier d'autres tracés, jamais l'urgence ne se recréa.

« Tant de brouillard et d'imprécisions entourent une de plus (1) des Liégeois se lezardera. Surout lorsqu'il apparaîtra, l'été dernier, qu'il est budgétairement impossible de faire travailler la « taupe ». Qu'on ouvre des rues pour des années, qu'on ajoute des tréteaux partout, qu'on crée des ponts, que l'on ne voit en fait que la portion connue des investissements de la STIL, environ 8 milliards, là où le métro bruxellois, à l'exception de Charlevoix, vers 26 et Charlevoix, est d'au-

ont, hélas, par les seules du dossier TAU, qui mêle aussi allégrement un certain nombre de dé- TAU peut-il vraiment assurer la survie des ACCEC par son bon vouloir? L'Union liégeoise, les Liégeois français et plus encore, le VAL 2 et interrogations budgétaires. Si elles étaient déjà très présentes dès le début du dossier, elles ont connu depuis la constitution du nouveau gouvernement un surcôté quasi total.

## Pas de taupe

Dans la tête des Liégeois, le TAU équivaut à une compensation, à un rééquilibrage des dépenses. Il apparaît aujourd'hui, qu'en cas de régionalisation, il ne serait plus question de compensation, les « décrets » du passé étant purement et simplement révoqués. En fait, la seule partie de la régionalisation se fasse (ou non), le ministre des Communications le CVP Jean-Luc Dehaene se refuse à toute décision Tg-A-U-escape. En clair, l'Etat ne veut pas entendre parler, pour l'instant, de garantir un quelconque financement du TAU, fut-il « alternatif ».

## Portion congrue

L'accord gouvernemental prévoit, en effet, la régionalisation d'une série d'administrations nationales, dont la PTU. Or le TAU devait se réaliser en octobre 1983, ce qui n'a pas été le cas. La portion connue des investissements de la STIL, environ 8 milliards, là où le métro bruxellois, à l'exception de Charlevoix, vers 26 et Charlevoix, est d'au-

## Bien ficelé

Déjà inquiétant, ce report de deux ans minimum dans le finan-

cement entraîne ipso facto une autre interrogation, due à la présence du groupe Suez à la tête de la Générale: en 1990, les ACCEC exterminent-ils toujours?

Dans de si mauvaises conditions, ne va-t-on pas bien mieux, on s'en doute. Ce qui est sûr, c'est qu'il ne sera pas étonnant que le 1er juillet, le projet de loi de finances pour 1988 par Georges Goldmine se résume à un moratoire qui pourrait être synonyme, pour le TAU, d'un renvoi aux calendes grecques.

L'important pour Lidge serait alors d'encasser le coup et de préparer pour les années 90 un dossier enfin bien ficelé de transports en commun. Car si la Cité Ardennaise est en train, aujourd'hui, de payer durement sa démolition et son indolence, on peut toujours espérer que le changement de sera pas éternel.

J. FAGNOUL

# SNCB : plan 93 à la baisse

Le conseil d'administration de la SNCB a arrêté son programme d'investissement 1989-1993 au terme d'une journée entière de discussions, et cela sur base « d'imperatifs particulièrement contraignants de rigueur budgétaire », des impératifs qui risquent à terme, selon l'expression même des gestionnaires de la SNCB, « de conduire à une détérioration de la position concurrentielle de la société au seuil de l'ouverture du grand marché européen ».

Le programme est limité à 49,3 milliards de F (43,3 milliards à charge de l'Etat et 6 milliards provenant des fonds propres). Le montant global des investissements d'infrastructure pour les cinq années considérées - 34,5 milliards de F - est, lui en retrait de près de 14 milliards sur le relevé initial des experts... Il ne restera plus guère alors à la direction de la SNCB que de proposer, à l'occasion du débat consacré au futur contrat de gestion (en septembre prochain), la création d'un compte de résultats distinct pour l'infrastructure, identifiant correctement les charges relatives à celle-ci ainsi que les contributions respectives du chemin de fer belge et de l'Etat. Sa contribution à la couverture de ces charges étant fixée, la SNCB retrouverait des conditions d'exploitation comparables à celles des autres transporteurs.

La direction de la SNCB pourrait également proposer de continuer à gérer elle-même l'infrastructure et planifier correctement les opérations d'entretien et les travaux d'investissement. Si des solutions de ce type prenaient corps dans un contrat de gestion conclu avec l'Etat, elles pourraient déboucher sur la possibilité d'élaborer un programme d'investissement plus ample et davantage susceptible de développer la compétitivité des chemins de fer belges à l'approche de 1993.

Le conseil a fourni une longue explication sur les « contraintes » imposées par l'Etat. Pour 1989 et 1990, l'Etat a en effet décidé de se fonder sur les mêmes enveloppes de crédit que celles prévues en 1988, à savoir 6,4 milliards par an (engagements) plus 9 950 millions (crédits d'ordonnancement). Pour les années ultérieures, les crédits d'engagement et d'ordonnancement qui pourraient être retenus sont de l'ordre de 10 milliards par an. Par ailleurs, le préfinancement

par la SNCB des investissements à charge du ministère des Communications (actuellement de l'ordre de 10,3 milliards) devrait être porté à seulement... 3 milliards d'ici fin 1990.

Des options de base en matière de trafic voyageurs et fret ont été établies par les services de la société. En trafic voyageurs, on envisage des travaux qui devraient permettre d'augmenter les vitesses de façon très localisée ainsi que des investissements complémentaires pouvant rendre l'offre plus attractive et contribuer à l'amélioration de l'accueil, de l'information et de la sécurité des voyageurs en gare. De tels investissements, peu importants en valeur, porteront sur l'aménagement de parkings et abris pour vélos, la sonorisation dans les gares, la modernisation de bâtiments de gare, l'installation de tableaux électroniques et d'annonces couleurs vidéo, la construction de couloirs sous voies, etc.

Pour le fret, la SNCB va moderniser l'équipement des convois selon des normes internationales officiellement reconnues en matière de vitesse maximale des trains (100 km/h), de charge normale par essieu-wagon (22,5 tonnes) et d'acheminement (axes spécialisés et équipés, avec un nombre limité de gares de triage internationales et de points-frontières).

Ce plan ne comprend ni les investissements nécessaires à la construction de quatre rames pour le futur TGV transmanche (les rames polyvalentes pouvant circuler en Angleterre) et de huit autres rames pour le TGV « continental », ni une part de la participation belge dans certains projets internationaux représentant une dépense de 7,1 milliards en cinq ans. Sur le plan informatique, un investissement de 1,9 milliard en cinq ans devrait permettre de concrétiser le projet « LINDA » (rénovation du système de ventes pour le trafic de marchandises) ainsi que le projet « SABIN » (système de ventes aux voyageurs en trafic intérieur).

Le programme d'investissement de l'infrastructure proprement dite a été réduit de moitié. Il prévoyait entre autres un gros effort de modernisation des axes nord-sud, est-ouest et centre-sud-est (les axes les plus anciennement électrifiés). Les contraintes budgétaires limitent désormais ce programme à la seule modernisation de l'axe ferroviaire est-ouest.



A.S.B.L.

- A -

LE SAMEDI 27 AOÛT 1988 - VOYAGE EN G.L.T.

Profitez d'un dernier jour de vacances ou de détente pour découvrir avec le G.T.F. le val de Lesse de notre belle province de Namur.

PROGRAMME : départ de Jemelle à bord d'un G.L.T. qui nous sera entièrement réservé pour la journée. Celui-ci nous conduira d'abord à Lessive en mode électrique de Jemelle à Rochefort, puis diesel au-delà. Nous ne prévoyons pas de visite du site R.T.T. Ensuite, nous nous rendrons à Han pour parcourir la ligne du tram des grottes. Nous terminerons la journée par la visite du château féodal de Lavaux-Ste-Anne. Des arrêts photos sont prévus, tant sur le parcours "ferroviaire" que routier du G.L.T. ainsi que sur la ligne de tram Han-Village à l'entrée des grottes. (pas de visite) Il est à remarquer que sur cette dernière ligne, les convois spéciaux et les arrêts photos sont exceptionnels.

Le château de Lavaux-Ste-Anne propose la visite attrayante d'un bel ensemble classé :

1° le château féodal (du 15<sup>e</sup> au 19<sup>e</sup> siècle) aux bâtiments somptueux qui se distinguent par leur ordonnance classique : colonnes façades en pierre et briques, balcon, pilastres, décors en coquilles, travées dont l'écartement symétrique évite la monotonie. L'aménagement intérieur témoigne du goût de luxe des châtelains.

2° Le musée de la chasse et de la nature : Destinée à l'origine à l'information technique sur le gibier des chasseurs, gardes-chasses et forestiers, l'exposition a élargi ses thèmes à la conservation et à la protection de la nature.

3° Le musée de la campagne : Les souvenirs de vie ancienne en Wallonie sont ici racontés autant qu'exposés.

4° Le parc : La promenade qui suit les douves longe le parc à gibier, où les cerfs, biches, daims et mouflons rappellent que nous sommes en bordure d'Ardenne.

#### MODALITES PRATIQUES :

- L'inscription préalable est indispensable au moyen du bulletin d'inscription ci-joint, qui doit nous parvenir avant le 19./8

- Départ du G.L.T. de Jemelle gare vers 10 H

- Retour du G.L.T. à Jemelle gare vers 17.30 H

Les heures exactes vous seront communiquées dans la circulaire de confirmation qui vous parviendra quelques jours avant le départ.

- Le programme et les prix ont été spécialement étudiés pour vous permettre de participer en famille à cette excursion.

Notre prix de **480** Frs comprend :

(il s'entend pour tout participant de plus de 6 ans)

- 1° Le billet spécial S.N.C.B. aller et retour "Manifestion G.T.F." de toute gare belge à Jemelle.
- 2° Le trajet en G.L.T. et en tram réservés.
- 3° L'entrée au château de Lavaux-Ste-Anne.
- 4° La T.V.A. et les frais.

Une réduction de **200** Frs est consentie pour les porteurs de billets de service ainsi que pour les participants de l'excursion habitant la province de Namur et nous rejoignant par leurs propres moyens.

Nous organisons un repas de midi collectif et facultatif pour la somme de 425.-Frs comprenant une entrée, un plat de résistance, le fromage et le dessert. (service et T.V.A. compris)  
- menu enfant : 265.-Frs.

BULLETIN D'INSCRIPTION - VOYAGE DU 27 AOÛT 1988

VAL DE LESSE



ASBL.

Bulletin à renvoyer avant le 19/08/1988 à l'adresse suivante :

G.T.F. asbl C/O Mr J. Laterre, 68, rue de Marchienne  
6110 MONTIGNY-LE-TILLEUL

Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 13.Frs portant l'indication de vos nom et adresse.

- Je soussigné, .....  
Rue ..... N° ..... Bte ...  
N° postal ..... Localité .....

- inscris pour le voyage du 27 août 1988

.... participant à <b>480</b> Frs soit	.....
.... repas à 425Frs soit	+ .....
.... repas à 265.-Frs (enfant) soit	+ .....
.... réduction de <b>200</b> Frs soit	- .....
Total	= .....

- Je verse cette somme par chèque bancaire garanti ci-joint.
- Je verse au compte N° 068-0883360-08 du G.T.F. asbl à Liège.
- Je déclare avoir pris connaissance des conditions de participation et y adhérer entièrement.

Date et signature

- En aucun cas, le G.T.F. ne peut être tenu pour responsable, du fait de circonstances de force majeure, cas fortuits ou de faits de tiers.
- Notre association se réserve le droit d'annuler l'excursion (avec remboursement correspondant) en cas de fréquentation insuffisante.

Le GTF asbl dans la région de Bastogne et  
au Grand-Duché de Luxembourg

samedi 10 septembre 1988

Nous avons le plaisir de vous convier à une nouvelle excursion exceptionnelle au départ de LIBRAMONT le samedi 10 septembre prochain.

Nous partirons vers 9h30 en direction de Bastogne et de Gouvy, par la ligne 163, dont le maintien du trafic voyageurs de Libramont à Bastogne n'est pas évident, et dont la section Bastogne - Gouvy n'est plus parcourue par des trains de voyageurs depuis 1984. De Bourcy à Gouvy, la ligne est actuellement fermée à tous trafics...

De Gouvy, nous pénétrerons au Grand-Duché de Luxembourg par la "ligne du Nord" en pleine rénovation préalable à son électrification. Nous descendrons jusqu'à Luxembourg, et nous espérons parcourir les antennes de Wiltz et Diekirch. Nous rentrerons à Libramont via Pétange, Rodange et Athus, ce qui nous permettra de parcourir la ligne Athus - Autébas, où la SNCB vient de supprimer les derniers trains d'heure de pointe. Nous reviendrons ensuite à Libramont via Arlon (arrivée prévue vers 19h 15 si possible).

Nous utiliserons comme moyen de transport une vieille connaissance du GTF asbl : l'autorail série 45, qui ne fréquente pas d'ordinaire les lignes grand-ducales. Sur les lignes SNCB 163 et 42, nous effectuerons comme d'habitude des arrêts-photos en des sites choisis. Des arrêts sont également prévus au Grand-Duché.

Nous vous proposons un prix particulièrement attractif pour le parcours d'approche vers Libramont, en train régulier, au départ de toute gare belge : prix aller-retour : 280 FB.

Nous organisons un repas de midi collectif et facultatif au prix de 450FB. Il comprend potage, plat principal et dessert. Service et TVA compris, boissons NON comprises.

PRIX : autorail spécial de Libramont à Libramont, frais d'organisation et d'assurances.

Membre GTF en règle de cotisation au 1.6.88, épouse, parent  
enfant + de 14 ans vivant sous le même  
toit → 580 FB

Adulte NON membre du GTF asbl	→	650 FB
Enfant 7 à 14 ans (*)	→	350 FB
Enfant moins de 7 ans (*)	→	gratuit

(\*) : 1 enfant par adulte ayant autorité sur lui. Pas de place assise distincte

INSCRIPTIONS : le plus tôt possible et au plus tard le 3 septembre, au moyen du bulletin d'inscription ci-joint. Nous rappelons que nous dissuadons les suiveurs en voiture automobile qui n'acquittent pas le prix entier du parcours ; il faut respecter nos membres qui paient leur place et permettent ainsi ce genre de voyage.

Nous espérons rencontrer de nombreux amateurs ferroviaires à cette excursion dont l'intérêt... international est évident.

		date rentrée	paiement	repas	n° inscr.
cases réservées aux indications de service GTF - ne pas remplir					

# bulletin d'inscription

VOYAGE LUXEMBOURG - 10.09.88

Bulletin à renvoyer avant le 3 septembre 1988 à l'adresse suivante : GTF asbl c/o Monsieur Francis Beckers  
 Rue de la Douix 15 B-4050 ESNEUX  
 Ce bulletin doit être accompagné d'une enveloppe timbrée à 13 FB et portant l'indication de vos nom et adresse (ou un coupon-réponse international).

\* Je soussigné \_\_\_\_\_ (nom, prénom)  
 Rue \_\_\_\_\_ N° \_\_\_\_\_ N° bte \_\_\_\_\_  
 N° postal \_\_\_\_\_ localité \_\_\_\_\_ pays \_\_\_\_\_  
 Membre GTF n° \_\_\_\_\_

\* inscrits pour le voyage du 10 septembre 1988

inscrire le nombre →

	Adulte membre ou assimilé à 580 FB	_____
	Adulte non membre à 650 FB	_____
	Enfant - de 14 ans à 350 FB	_____
	Enfant - de 7 ans	GRATUIT
	. Parcours d'approche toute gare SNCB - Libramont AR à 280 FB	_____
	* Repas de midi à 450 FB	_____

TOTAL \_\_\_\_\_

biffer inutile {  
 - Je verse cette somme au compte 001-0534742-57 de GTFasbl, Voyages 4000 LIEGE  
 - Je joins un chèque bancaire garanti  
 - Je verse DE L'ETRANGER au compte 000-0896641-70 GTF asbl, B-4000 LIEGE 1.

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

A \_\_\_\_\_ le \_\_\_\_\_  
 (signature - représentant légal pour mineurs d'âge)



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

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

Le GTF asbl en général et l'éditeur responsable en particulier ne sont pas solidaires des opinions exprimées par les auteurs des articles contenus dans Trans-Fer. Ces derniers n'engagent donc qu'eux-mêmes. L'éditeur responsable n'assume aucune responsabilité quant à l'exécution des prestations et services proposés dans Trans-Fer et par le GTF asbl.

Le GTF asbl a une activité variée : voyages en Belgique et à l'étranger, éditions ferroviaires, distribution d'articles ferroviaires, participation à des manifestations ferroviaires de toute nature... La liste de nos articles vous est transmise sur simple demande à notre adresse : BP 191, B-4000 Liège 1. Joignez un timbre-lettre pour la réponse (ou un coupon-réponse international).

La cotisation de nos membres est très modique (en 1989, 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.



ASBL