



trans - fer

PERIODIQUE -- PARAIT 4 FOIS PAR AN

NO **59 - 11/88** 50F

TRIMESTRIEL
LIEGE-X

BULLETIN DU GTF asbl



GRUPEMENT 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 59

Novembre 1988

Editorial	3
La SNCB fixe son plan pluriannuel	5
Liste des lignes de la SNCB	99
Nouvelles diverses	14
Du nouveau au métro de Bruxelles	19
A propos de l'ouvrage de Claude Vincen:	30
A propos de notre ouvrage Le Rail passe par Liège	32
Notre service Distribution	35
Notre tombola	37

Encart : prochain voyage :
samedi 10 décembre : voyage en tram vicinal
en Hainaut

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

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

Coordination : H. Arden, R. Marganne

Expédition : J. Ferrière

Tirage : 1300 ex.

Toute correspondance relative à Trans-Fer est reçue à l'adresse
suivante : GTF asbl, service de Trans-Fer, BP 191, B-4000 Liège 1.

Prochain numéro : décembre 1988

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

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

Que se passe-t-il donc à la SNCB ?

Dans le journal "Le Soir" du 27 septembre dernier, on pouvait lire que la veille, vers 7 heures, en présence de nombreuses personnalités, le premier camion postal emportant du courrier belge vers la France, était parti de Mons vers Paris. A 10h30, il devait arriver au centre de tri de Paris-Nord pour y être déchargé, et chargé par du courrier en provenance de France, et destiné à la Belgique. Ce courrier serait centralisé désormais à Mons, avant d'être acheminé à Bruxelles. Les PTT françaises, de leur côté, organisent depuis cette date une navette routière du même genre, mais en sens inverse.

Ajoutons que, jusqu'au 26 septembre, le courrier belge pour la France, qui représente cinq à six cents sacs postaux par jour, était acheminé par le rail... Encore une part de marché perdue...

De plus, les statistiques du transport touristique international font apparaître que l'autocar "a le vent en poupe" au détriment du rail notamment : la société Railtour ne dispose plus actuellement d'une clientèle de 15.000 personnes par an...

Le chemin de fer est-il encore connu dans les administrations de l'Etat et chez les organisateurs privés ? Ainsi, le Centre Wallonie-Bruxelles de Paris et un hebdomadaire belge ont-ils organisé un voyage "Brel" Bruxelles-Paris ; moyen de transport utilisé : le car...

A Liège, au niveau local, l'ensemble du trafic des demi-produits sidérurgiques, traditionnellement confié au rail jusqu'à présent, sera bientôt entièrement acheminé par la route...

Quel créneau les chemins de fer belges se réservent-ils donc encore tant pour le trafic marchandises que pour celui des voyageurs ? Les tarifs SNCB voyageurs, déjà jugés fort élevés par le public, vont augmenter au 1er janvier prochain, alors que les prix internationaux du pétrole s'écroulent, rendant l'essence et autres carburants routiers de moins en moins chers...

GTF asbl.

IN MEMORIAM Maurice Havelange

Les passionnés du rail en général, et les historiens du chemin de fer belge en particulier, auront appris avec tristesse le décès de notre membre Maurice Havelange en août dernier.

Ancien cheminot, Maurice Havelange était l'une des rares "mémoires" du rail belge. Ses connaissances encyclopédiques et son expérience du réseau ferré belge, alliées à son extrême modestie, et à une rare courtoisie, avaient fait de lui un expert écouté et réputé. Souvent, nous l'avons consulté dans nos recherches historiques sur le rail belge. Inlassablement, il nous a conseillés et encouragés au GTF asbl.

Que son épouse et ses enfants trouvent ici l'expression de nos condoléances émues.

"Un ancien qui s'en va,
c'est une bibliothèque qui brûle"

Le baromètre des vacances

Le car dépasse le train

LA QUESTION : « Votre moyen de locomotion a été (sera) »

		1988	1987	1986	1985	1984
ROYAUME	Auto.....	65	59	61	65	70
	Avion.....	20	18	13	16	15
	Car.....	11	8	8	-	-
	Train.....	8	10	9	11	8
	Autres.....	4	5	9	8	7
FLANDRE	Auto.....	63	59	61	70	73
	Avion.....	23	18	13	15	11
	Car.....	13	8	8	-	-
	Train.....	8	10	9	10	8
	Autres.....	4	5	9	5	8
WALLONIE	Auto.....	69	63	64	64	70
	Avion.....	13	15	16	12	15
	Car.....	10	4	5	-	-
	Train.....	9	14	10	13	8
	Autres.....	2	4	5	11	7
BRUXELLES	Auto.....	61	56	53	51	55
	Avion.....	23	19	25	32	30
	Car.....	5	6	2	-	-
	Train.....	9	8	10	12	8
	Autres.....	6	11	10	5	7

L'automobile reste reine, plus que jamais puisque le nombre de ses partisans augmente par rapport aux deux années précédentes et rejoint des sommets antérieurs : c'est le moyen de locomotion utilisé par deux Belges sur trois (et dans les trois régions) pour leurs vacances... La baisse du prix du carburant y est évidemment pour quelque chose.

Une autre constatation intéressante est la place importante

prise par l'avion, en progression régulière. Il séduit désormais un Belge sur cinq, d'ailleurs en Flandre et à Bruxelles qu'en Wallonie (mais ici, il est vrai, la France atteinte en automobile est une domination dominante). Un effet très évident, ici aussi, des hautes de prix, de la dérégulation et même des campagnes concurrentielles agressives entre tour-opérateurs grossistes.

Enfin, et c'est sans doute le

fait le plus marquant de notre sondage, le train doit cette fois s'effacer devant l'autocar (11 points contre 8). C'est la première fois, mais c'est un avertissement très sérieux : le car, confortable, dynamique et peu coûteux, est aujourd'hui préféré, en Flandre et en Wallonie (mais pas à Bruxelles), au train, qui donne encore une image touristique trop désuète et n'a sans doute pas encore suffisamment adapté ses produits.

Jacques Cornet (S.N.C.B.) :
« Une nouvelle stratégie pour le train »

Pour la première fois, le train est battu par l'autocar dans le choix du moyen de locomotion utilisé pour les vacances. « Nous devons prendre acte de ce renversement de tendance en ce qui concerne les longs voyages », concède M. Jacques Cornet, le directeur général adjoint de la S.N.C.B.

« On verra à l'autopsie, ajoute-t-il cependant. Nous constatons une forte augmentation de nos ventes dans les gares équipées du Reselec (réservation électronique) et nous observons pour les vacances courtes, où nous avons porté tout récemment nos efforts, une progression remarquable, de plus de 30 p.c. »

D'où la nécessité de développer une nouvelle stratégie pour les moyennes et longues distances (une redéfinition de l'offre des trains de nuit a été acceptée par les directeurs commerciaux des réseaux européens en avril dernier) et des espoirs : « Dès que le matériel adéquat sera disponible, j'ai, dit M. Cornet, la conviction que le rail reprendra la troisième, sinon la deuxième place dont nous ne doutons pas à l'horizon 1993 avec l'arrivée du T.C.V. »

LA SNCB FIXE SON PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT

Ce 19 juillet 1988, sous la présidence de monsieur Didier Reynnders, le Conseil d'Administration de la SNCB s'est prononcé sur le Plan Pluriannuel d'Investissement élaboré par la Direction.

Le plan approuvé pour la période 1989/1993 se fonde sur des options précises en matière de transport de voyageurs et de marchandises et tient compte d'une problématique financière rendue très contraignante par les impératifs de rigueur budgétaire et la nécessité de limiter l'endettement de la SNCB pour conserver à celle-ci des capacités d'emprunt suffisantes.

Après avoir établi le relevé des dépenses d'investissement nécessaires à la maintenance du matériel et des installations ainsi qu'à la modernisation du réseau dans la perspective de la libéralisation des marchés européens à la fin de 1992, la Direction a, dans une seconde phase, élaboré un programme réduit des investissements prioritaires indispensables qu'il conviendrait de réaliser au cours des années 1989 à 1993.

Compte tenu des contraintes budgétaires, la Direction a dû réduire une deuxième fois la liste des travaux dont l'exécution peut être envisagée au cours des années concernées.

Dans cette nouvelle phase, qui constitue le plan pluriannuel pré-senté, les dépenses d'investissement ont été réduites de façon à être limitées, pour les cinq années, à un montant total de 43.324 millions à la charge du Ministère des Communications et 6.000 millions sur fonds propres.

Les contraintes

Pour les années 1989 et 1990, l'Etat a décidé de se fonder sur les mêmes enveloppes de crédit que celles prévues en 1988, à savoir 6.400 millions par an en engagement et 9.950 millions par an en ordonnancement. Pour les années suivantes, les crédits d'engagement et d'ordonnancement qui pourraient être retenus sont de 10.000 millions par an.

D'autre part, le préfinancement par la SNCB des investissements à charge du Ministère des Communications (actuellement de l'ordre de 10,3 milliards) doit être réduit à 3 milliards à la fin de 1990.

Les options de base en matière de trafic

En ce qui concerne le transport des voyageurs et des marchandises, les départements Transport et Marketing-Ventes ont énoncé des options de base qui ont orienté le relevé établi par les départements investisseurs. Ces options s'appuient sur la nécessité pour le chemin de fer de s'avérer compétitif sur le grand marché européen dès 1993.

Dans le domaine du transport des voyageurs, si l'on envisage des travaux susceptibles de permettre une augmentation de la vitesse de façon très localisée, ce sont en fait des investissements complémentaires qui peuvent rendre l'offre plus attractive en améliorant l'accueil, l'information et la sécurité des voyageurs en gare. Ces investissements, relativement peu importants en valeur, portent principalement sur:

- * les parkings et abris pour vélos;
- * la sonorisation dans les gares;
- * la modernisation de certains bâtiments de gare;
- * l'installation de tableaux électroniques et d'annonceurs avec vidéo;
- * la construction de couloirs sous voies.

En trafic de marchandises, la SNCB entend se doter d'un équipement qui garantisse les principes à présent officiellement admis sur le plan international:

- * vitesse maximale des trains: 100 km/h;
- * charge normale par essieu des wagons: 22,5 t;
- * acheminement via des axes spécialisés bien équipés, un nombre limité de gares de triage "internationales", et un nombre limité de points frontières.

L'exploitation du réseau de base défini dans cette optique aura des conséquences en matière d'infrastructure (aménagement pour autoriser en toute sécurité la circulation rapide et facilitation du passage du trafic combiné) et de matériel roulant (puissance des locomotives, adaptation de la charge par essieu et du freinage des wagons). Des améliorations ponctuelles devront encore être apportées: des électrifications, des adaptations d'infrastructure dans certaines gares, certaines augmentations de la capacité de travail, des aménagements aux terminaux intermodaux, des travaux dans les zones portuaires et les installations réservées exclusivement au trafic marchandises.

Les trois grands secteurs d'investissement

Le plan d'investissement du département du Matériel prévoit pour les cinq années:

- * des achats de matériel nouveau moderne et bien adapté à l'attente de la clientèle (automotrices électriques et wagons): 9,4 milliards;
- * la transformation (en vue d'une productivité accrue) et le renouvellement du matériel existant: 1,3 milliard;
- * des achats d'équipements (notamment pour le nettoyage du matériel) qui accroissent la productivité des ateliers et des postes d'entretien: 2 milliards.

Ce plan ne comprend pas les investissements nécessaires pour la construction de 4 rames TGV Transmanche et 8 rames TGV continentales, une fraction de la part belge des projets internationaux, qui représenteraient une dépense évaluée à 7,1 milliards en cinq ans.

Sur le plan informatique, un investissement global de 1,9 milliard en cinq ans permettra notamment de concrétiser le projet LINDA (système de ventes marchandises entièrement rénové, à l'échelle du pays) et le projet SABIN (nouveau système de ventes voyageurs en trafic intérieur qui constituera, comme Reselec en ventes internationales, un progrès considérable au bénéfice des clients).

Le programme d'investissement de l'Infrastructure prévoyait entre autres un important effort de modernisation des grands axes nord-sud, est-ouest et centre-sud-est, les plus anciennement électrifiés. Les contraintes budgétaires ont obligé à réduire de moitié les investissements de ce genre à réaliser en cinq ans et donc à limiter les projets à la modernisation du seul axe est-ouest dans les conditions actuelles.

Dans l'intérêt de la sécurité et de l'accroissement de la productivité, le département Infrastructure s'est efforcé de maintenir au niveau requis les investissements liés:

- * à la qualité des voies;
- * à la mécanisation accrue des chantiers et à la restructuration des ateliers du matériel;
- * à la signalisation et aux télécommunications;
- * à l'accueil de la clientèle;
- * et aux installations industrielles.

Le montant global des investissements de l'Infrastructure pour les cinq années considérées - 34,5 milliards - est en retrait de près de 14 milliards sur le relevé initial des experts.

Une solution à conclure avec l'Etat

L'insuffisance des crédits d'investissement, qui transparaît dans l'élaboration du Plan Pluriannuel, peut conduire à une détérioration de la position concurrentielle de la SNCB au seuil de l'ouverture du grand marché européen le 1er janvier 1993.

Le Conseil a examiné les solutions à la problématique des charges d'infrastructure mises en oeuvre dans trois pays confrontés à une situation similaire. Il a pris acte de l'avis favorable de la Direction pour une approche inspirée du modèle suisse (qui divise les CFF en deux secteurs distincts: l'exploitation et l'infrastructure).

Cette problématique sera réexaminée en automne à l'occasion du débat consacré au futur contrat de gestion.

La SNCB pourrait proposer alors :

- * l'introduction d'un compte de résultats distinct pour l'infrastructure, identifiant correctement les charges relatives à celle-ci et les contributions respectives des chemins de fer et de l'Etat; sa contribution à la couverture de ces charges étant fixée, la SNCB se trouverait dans des conditions comparables à celles des autres transporteurs;
- * de continuer à gérer elle-même l'infrastructure, afin d'assurer une bonne planification des opérations d'entretien et des travaux d'investissement, dans les perspectives d'avenir en matière de transports et au bénéfice de la sécurité du trafic.

Si cette solution prenait corps dans un contrat de gestion conclu avec l'Etat, elle pourrait déboucher sur la possibilité d'élaborer un programme d'investissement plus ample et plus propice à développer la compétitivité des chemins de fer belges à l'approche de 1993.

Liste des lignes de la SNCB

Dans notre n° 58, aux pages 24 à 27, nous avons publié une liste officielle à jour des lignes principales de la SNCB. Depuis la parution de cette liste, baptisée n°30, la SNCB a fait paraître en date du 16 août 1988, les addenda et corrigenda suivants :

ligne 90, tronçon Denderleeuw - Grammont et Ath - Jurbise, et ligne 123, Grammont - Enghien : il faut 120 km/h dans la colonne "vitesse maximum de référence".

ligne 94 : il faut :

Hal - Ath - Tournai - Froyennes	E	M	140
Froyennes - Blandain-Baisieux	-	-	140

Nos lecteurs voudront bien corriger la liste parue dans Trans-Fer 58 au moyen des éléments ci-dessus : leur documentation sera ainsi à jour au 16/8/88.

Nous poursuivons par ailleurs ce "catalogue" du réseau ferré belge en publiant ci-après les listes 29A (lignes et tronçons de lignes à exploitation simplifiée) et 29B (lignes industrielles). Ces listes sont déjà corrigées par nos soins pour tenir compte des addenda et corrigenda communiqués par la SNCB ; ces dernières listes sont donc, elles aussi, à jour au 16/8/88.

Nouvelles de dernière minute

● Une grande première à la SNCB

Le district Sud-Est de la SNCB crée l'événement : une désélectrification !

Tout porte à croire en effet que la ligne 31 Ans - Liers, électrifiée à grands frais en 1976, sera prochainement désélectrifiée. Les travaux de démontage de la caténaire devraient débuter dès le 3 novembre prochain...

Une grande première... C'est la première fois, pensons-nous, que la SNCB désélectrifie une de ses lignes. Beau gaspillage...

● Modifications au changement d'horaire fin mai 1989

Il semblerait que les services IC de la dorsale wallonne seraient limités dès le prochain changement d'horaire au parcours Herstal - Charleroi - Tournai. Le service Mouscron - Tournai serait repris par les trains Bruxelles - Tournai, dont le service serait complètement revu suite au mécontentement des usagers (lenteur actuelle des services IR suite notamment au regroupement des tranches de Tournai et de Grammont à Enghien).

● Pepinster

La SNCB aurait décidé le démontage de la marquise typique de la gare de Pepinster. Les habitants de la région n'apprécieraient pas cette décision...

**29A - LISTE DES LIGNES ET TRONCONS DE LIGNES
A EXPLOITATION SIMPLIFIEE**

Lignes sur lesquelles les trains de voyageurs ordinaires sont supprimés et qui ne sont plus parcourues normalement que par des trains de marchandises locaux. La vitesse y est limitée à 40 km/h.

Numéros des lignes	TRONCONS
18	Winterslag-Houthalen(1)
	Eksel (BK 29.750) - Neerpelt (2)
20	Y Beverst - Lanaken (1)
21A	Waterschei - As (3)
21B	As - Eisden (3)
22	Tirlemont - Grimde (2)
29	Noorderwijk - Morkhoven - Y Canal Albert (2)
31	Liers - Rocourt (3)
	Rocourt - Ans (1)
38	Chênée - Montzen (3)
40A	Froidmont - Liège-Longdoz (2)
45	Waimes - Trois-Ponts (3)
45A	Losheimergraben - Bullange (3)
	Bullange - Wévercé (2)
48	Raeren - Sourbrodt (1)
	Sourbrodt - Wévercé (2)
	Wévercé - Waimes (3)
49	Eupen - Raeren (1)
52	Puurs - Y Sauvegarde
58	Eeklo - Maldegem (2)
63	Kortemark - Westrozebeke (2)
	Westrozebeke - Langemark (BK 47.350) (3)
69A	Comines - Le Touquet (3)
73	La Panne - La Panne (Frontière) (2)
77	Moerbeke - Y Rostijne (2)
83	Y Groeninge - Zwevegem (2)
86	Leuze - Basècles (3)
	Basècles - Y Basècles-Carières (1)
88A	Tournai - Chercq (2)
98	Cuesmes - Flénu (3)
	Flénu - Dour (3)
98B	Warquignies - Saint-Ghislain (2)
98C	Frameries - Flénu (3)

Numéros des lignes	TRONCONS
106	Clabecq - Ecaussinnes-Carrières (3)
107	Houdeng-Goegnies - Y Saint-Vaast (2)
109	Cuesmes - Harmignies (2) Lobbes - Donstiennes (BK 23.620) (2)
111	Berzée - Thy-le-Château (2)
112/1	Y Martinet - Monceau (Formation) (1)
112A	Roux - Courcelles-Centre (2) Courcelles-Centre - Y Forchies (3)
113	Manage - Bascoup (3) Bascoup - Piéton (2)
115	Quenast - Tubize (2)
119	Gilly (BK 14.450) - Châtelet (2)
123	Enghien - Braine-le-Comte (3)
126	Statte - Marchin (2) Marchin - Ciney (3)
127	Landen - Moha G.P. (3) Moha G.P. - Statte (2)
128	Ciney - Yvoir (3)
132	Mariembourg - Treignes (3)
138	Châtelet - Acoz (2)
141	Manage - BK 2.986 (2) Nivelles-Nord - Baulers (2) Genappe - Court-Saint-Etienne (2)
147	Sombreffe - Fleurus (2) Fleurus - Tamines (3)
147/1	Y Nord Tamines - Y Sud Tamines (3)
150	Tamines - Aisemont (BK 5.920) (2) Aisemont (BK 5.920) - Y Bouvignes (3)
154/1	Y Anhée - Y Houx (3)
155	Marbehan - Croix-Rouge (2)
156	Chimay - Boussu-en-Fagne (3) Boussu-en-Fagne - Mariembourg (2)
163	Bastogne - Bourcy (2) Bourcy - Gouvy (3)

(1) Section de ligne sur laquelle la circulation des trains extraordinaires de voyageurs est autorisée sans demande préalable.

(2) Section de ligne sur laquelle la circulation des trains extraordinaires de voyageurs doit faire l'objet d'une autorisation préalable.

(3) Section de ligne hors service pour les besoins de la SNCB.

(4) Section de ligne hors service pour des raisons techniques.

29B - LISTE DES LIGNES INDUSTRIELLES

Lignes utilisées pour la desserte des raccordés.

Numéros des lignes	TRONCONS
201	Bruges-Maritime - Bruges (Bassin)
202	Zeebrugge - Zeebrugge-Minque
203	Wondelgem - Wondelgem-Canal (1)
204	Y Boma - Zelzate (R.D.)
205	Lierre - Klaplaar (1)
206	Waregem - Gaverbeek
207	Y Wolfstee - Zittaart
208	Y Zwijndrecht Fort - Liefkenshoek
209	Kallo - Zwijndrecht (Zone industrielle)
210	Ans - Glain-Ans - Racc. Espérance (Saint-Nicolas)
214	Jupille - Chertal
216	Y Sud Everstein - Evergem-Sluis
235	Frameries - Racct. Craibel (1)
240	Haine-Saint-Pierre - Haine-Saint-Pierre-Verreries (1)
242	Faisceau Criquelion - Darse Sud
247	Faisceau Criquelion - Ghlin
250	Y Forchies - Puits n° 10 (1)
251	Y Bois des Vallées - G.P. du Viernoy - Charbonnages d' Anderlues
252	Piéton - Fontaine-l'Evêque - Puits n° 1
259	Ransart - Le Vieux-Campinaire (1)
260	Monceau (Form.) - Charleroi-Ouest
260A	Monceau (Form.) - Docherie-Amercoeur (Centrale) Docherie - Port-de-Dampremy
260D	Y Providence - G.P. Providence
262	Dampremy - Racct. Verres Spéciaux (1)
264	Lodelinsart - Jumet-la-Coupe (1)
265	Y Bellecourt - BK 1.542 (1)
266	BK 2.790 - Courcelles-Centre Courcelles-Centre - Puits Périer

Numéros des lignes	TRONCONS
269	Y Feluy - Feluy Zoning
270	Y Sauvegarde - Ruisbroek
271	Y Lemans - Flémalle-Espérance
272	Y Heule - Kurne
273	Balen-Usines - Lommel (Maatheide)
274	Y Termien - Genk (Zuid) I.I.
275	Veurne - Lovaart
276	Familleureux - Parc industriel de Seneffe-Manage
278	Y Heisbroek - Sint-Katelijne-Waver-Fort
279	Y Keizerstraat - Harelbeke (Zone industrielle E3)
280	Ninove - Parc industriel "STAD"
281	Piéton - Anderlues
283	Ronet - A.C. Salzennes
285	Y Val-Saint-Lambert - Zoning d'Engis
286	Y Frasnes - Zoning de Mariembourg
287	Ath - Ghislenghien
288	Floreffe - Zoning de la Basse-Sambre
(1) Tronçons hors service.	

EVOLUTION DES RELATIONS FRONTALIERES

- ligne 154 : la fin du transport marchandises entre Heer-Agimont et Givet est attendue à fin mai 1989.
Le tronçon frontière - Dinant serait mis hors service.
- ligne 97 : Le trafic marchandises sera bientôt totalement supprimé à Quiévrain. La fermeture de point frontière est attendue également à fin mai 1989.
La ligne St-Ghislain-Quiévrain serait mise à simple voie et la signalisation modernisée (et sans doute considérablement simplifiée !)
- ligne 42 : La double voie serait remise en service entre Rivage et Aywaille. Par contre le tronçon Aywaille-Trois Ponts passerait à simple voie avec peut-être (?) une voie d'évitement à STOUMONT. La section Trois Ponts-Vielsalm pourrait subir le même sort.
- ligne 15 : Il est projeté de mettre à simple voie la section Mol-Zolder

A propos des mises à simple voie

Ce type d'opération n'est évidemment aucunement réducteur. Il permet des économies certaines. La Suisse a suffisamment démontré qu'une voie unique peut permettre un débit non négligeable si l'infrastructure et la signalisation sont établies en connaissance de cause.

Dans les cas qui nous occupent, nous craignons cependant vivement que la "simplification" ne soit exercée à outrance et ne bloque en fait tout trafic autre que l'actuel. Toute marche supplémentaire ou décalée serait impossible.

La Belgique est cependant capable de mieux. A titre d'exemple la ligne 69 a été équipée du block automatique intermédiaire entre Poperinge et Ieper et bientôt entre Ieper et Comines. Sur le tronçon cité en premier la fréquentation est de l'ordre de 776 voyageurs par jour et 2 sens c'est-à-dire nettement inférieur à la ligne 97 (2.135) et du même ordre de grandeur que la ligne 42 (753).

ligne 163 Bastogne-Libramont

Nous avons évoqué dans TF n° 57 page 39, la proposition faite par le personnel de desservir à nouveau la gare de Bastogne Nord de façon à donner plus d'attrait à la relation sans pour autant augmenter les frais de fonctionnement.

Il semble que ce type de démarche - il est rare à la S.N.C.B., de partir à la recherche de voyageurs - n'ait pas fait l'objet d'une prise en considération positive.

Le directeur du département Transport a-t-il pris connaissance du dossier ?

A propos de l'opération de Train-Tram-Bus

Une excellente initiative.

Mais si on voit par là une occasion d'intéresser une clientèle potentielle peu au fait de la chose ferroviaire, il conviendrait de prendre quelques mesures complémentaires :

- des rames particulièrement propres et bien approvisionnées en eau
- un nettoyage intermédiaire en fonction de l'affluence ...

Des sanitaires douteux et sans eau n'ont jamais encouragé personne. Ils ne supportent pas la comparaison à ceux des autocars de luxe qui sillonnent aujourd'hui de plus en plus fréquemment le pays !

ligne 21A section Winterslag-Waterschei

Au moment de la réduction de trafic, on équipait ce tronçon d'une toute nouvelle signalisation électrique tant en voie normale qu'à contre-voie. Elle a à peine été mise en service. En tous cas aujourd'hui tout est sans importance et ... presque sans usage ...

La saga de la " Vennbahn "

A l'aube des festivités du 150ème anniversaire de l'arrivée du rail en terre liégeoise, les autorités locales de la S.N.C.B. décidaient de ne pas réaliser les travaux d'entretien prévus à la voie de la ligne 48 Raeren-Sourbrodt.

A la mi-juin 88, les wagons de traverses et les engins mécanisés pratiquement à pied d'oeuvre étaient renvoyés ...

Le 17 août 1988, le district SE informait que compte tenu de la rapide dégradation des matériaux de voie, il n'acceptait plus - et donc sans préavis aucun - la circulation de trains de voyageurs entre Raeren et Wévercé.

Cette décision mise en application sans aucun préavis alors que plusieurs trains de voyageurs étaient organisés, mettait à néant les dispositions reprises dans la liste 29 A du livret du service des trains.

Le 25 août toutefois, la même direction devait bien autoriser les 2 parcours des 04 et 09 septembre, dont les contrats étaient déjà signés mais précisait que l'interdiction concernait également tous les trains militaires homogènes voyageurs ou mixtes.

Le 30 septembre 1988, un train de char et de troupe était formé à Sourbrodt vers Wévercé et Losheim (3 voitures et 14 wagons).

Bien que l'essentiel du poids concernait bien évidemment les wagons (qui du fait même assuraient toute la poussée sur la voie), il était interdit de transporter la troupe entre Sourbrodt et Wévercé. Les voitures roulaient à vide sur ce tronçon. L'histoire ne dit pas si l'armée belge a été jusqu'à réaliser un exercice en assurant une marche forcée devant ou derrière le convoi ! ...

Ce genre d'affaire montre toute la difficulté de comprendre la rationalité du chemin de fer : il défie toutes les lois physiques. Ce sont les charges des wagons qui posent le problème mais ce sont les voitures qui sont interdites. Pour le surplus la locomotive n'est pas télécommandée comme on peut en rencontrer dans certaines sociétés : le conducteur est présent; il est même accompagné du personnel militaire affecté à la garde (?) du convoi ... Quelle est la situation aujourd'hui ?

La partie nord de la ligne 48 paraît bien condamnée.

Par contre, on évoque la possibilité de recirculer via les lignes 45 et 45A. Cette solution paraissait répondre au voeu de l'armée à l'horizon ... 1992.

Si tel est le cas - même plus tôt - la Vennbahn aura bien vécu : la beauté de ses paysages et le pittoresque de sa localisation (une ligne belge en Allemagne) feront partie de l'histoire.

La situation dont il a été question montre le peu de concertation existant entre la S.N.C.B. et l'armée : la première prenant la seconde par surprise, tel un jeu de guerre ... une autre attitude aurait sans doute évité bien des désordres, des dépenses inutiles et pourquoi pas une meilleure affectation des crédits d'état. A titre d'exemple, la reconstruction du Pont de Bonne sur la ligne 126, qui vient de débiter, aurait pu être différée au profit de la Vennbahn, en raison de son utilité plus que douteuse.

Le chemin de fer à vapeur des 3 vallées

Nous communiquons ci-joint - à échelle très réduite - le graphique des circulations sur les lignes 132 (Mariembourg, LMG - Treignes, GTR) et 156 (Chimay, LCM - Momignies, LMM) les samedi 24 et dimanche 25 septembre 1988.

Chacun constatera que les circulations sur ces deux voies uniques sont extrêmement denses : dans le passé la section terminale de la ligne 132 n'a jamais connu une telle activité. Et pourtant tout roule à la satisfaction générale. La sécurité est assurée par l'exploitation avec block téléphonique et la consignation des annonces type S.N.C.B. : A-B-C dans les registres ad hoc.

Nouvelles des lignes 126 et 127.

- Le trafic vers l'entreprise Delloye-Matthieu reste important: entre 100 et 250 wagons sont chargés mensuellement au raccordement de Marchin.
- La reconstruction du pont de Bonne a débuté au mois d'août. Au vu des fondations, il s'agira d'un ouvrage robuste en béton armé. L'on peut quand même se demander l'intérêt d'investir de pareilles sommes pour une ligne où toute circulation est supprimée depuis plus de 30 ans, et où, de toute façon, le passage d'un convoi semble précaire vu l'état de la voie.
- Depuis début septembre, la société Carmeuse, ultime utilisatrice de la 127 à Moha, procède au transfert de son point de chargement ferroviaire vers Andenne-Seilles. Ceci signifie à (très) court terme la fermeture de cette petite section (5 km). Le plus navrant de l'histoire, c'est de savoir que la SNCB venait d'investir 6 millions (remplacement d'une traverse sur trois et d'un aiguillage à Moha) pour la réfection de la ligne.
- L'effondrement du tunnel de Huccorgne (1985) pose de sérieux problèmes à l'armée; Le maintien de la ligne pour raisons militaires impose le dégagement de la voie à cet endroit. Comme la réfection du tunnel semble très onéreuse, on parle, de sources non confirmées, d'une possible tranchée. Affaire à suivre!

D.F. (10/88)

Avis de recherche

En vue de la publication d'une monographie sur les lignes 126 et 127, le GFP asbl recherche des photos des dernières années de l'exploitation voyageurs sur la ligne Statte - Landen, et tout particulièrement de la section Statte - Moha - Hannut. Merci de nous contacter à GFP asbl, Service de Trans-Per, BP 191, 4000 Liège 1. Tout autre document utile sur la ligne sera aussi le bienvenu...

Modification à la nomenclature des lignes

Ligne 69A Comines - Le Touquet ligne principale devient (3)
(note du 25.7.88 publiée le 16.8.88)

Modifications aux vitesses de référence

Ligne 90 tronçons Denderleeuw - Geraardsbergen et Ath -
Jurbise 120 Km/h (au lieu de 90)

Ligne 123 Geraardsbergen - Enghien 120 Km/h (a.l.d. 90)

————— X X X X X X X —————

- La décharge de FRIZET est définitivement fermée depuis le 24.08.88. Ainsi disparaît le dernier tronçon encore exploité de la ligne 142 . (Bien que depuis une dizaine d'années, cette section avait été transférée du PSS ligne 142 sur le PSS de la gare de Namur.
- Début septembre 88 a eu lieu l'adjudication pour l'enlèvement des rails et le démontage de 3 passages inférieurs et autres vestiges de l'exploitation de la ligne 147 entre la BK 2.152 (Landen) et la BK 25.117 (Perwez).
Le tronçon entre Perwez et Gembloux est déjà démonté!
- Le Block 39 "tout-relais" de la gare d'Ans a été mis en service le 01.06.88
Il commande les signaux jusqu'à la bifurcation de Voroux (lignes 36A/36B)
- Depuis le 6 Juin 88, la voie unique de la ligne 155 est raccordée à la voie I de la gare de Marbehan au lieu de se raccorder sur la voie principale B par un aiguillage posé dans une courbe et en contre-dévers.
- Depuis le 10 septembre, la ligne 48 entre Raeren et Weywertz est interdite aux trains de voyageurs et aux trains mixtes suite au mauvais état de la voie. P. Lemja 14.09

METRO

Dans l'histoire du métro bruxellois, le 2 octobre 1988 sera l'étape la plus significative après l'inauguration du 20 septembre 1976. Il y a douze ans, le premier métro bruxellois a ouvert ses portes au trafic de voyageurs qui, durant sept ans, s'étaient déjà familiarisés avec le prémé-
tro.

La ligne 1 avec ses branches 1A en 1B annonçait l'ère du métro à Bruxelles. La mise en exploitation de la ligne de métro 2 répond aux perspectives d'avenir en matière de développement des transports en commun à Bruxelles.

La ligne de métro 2 est située sur un axe à forte densité de trafic traversant ou longeant des points névralgiques tels que la Gare du Midi, la place Louise, la Porte de Namur, le carrefour de l'avenue des Arts et de la rue de la Loi, les places Madou, Rogier, Simonis.

La mise en service de la ligne de métro 2 contribuera à améliorer la desserte de la ville basse et de la ville haute tout en offrant aux voyageurs la possibilité de se déplacer plus rapidement dans des conditions plus confortables.

Le réseau de surface sera aménagé de façon à assurer de bonnes correspondances.

La ligne de métro 2 accentuera la tendance toujours croissante du nombre de voyageurs.

Un bon voyage rapide et confortable!...

STATION GARE DU MIDI

La station de correspondance Gare du Midi est appelée à devenir le lieu d'échange entre lignes de transport en commun le plus important de la capitale. En effet, ce complexe, lors de son achèvement complet, mettra en communication la ligne de métro de Petite Ceinture et la ligne de prémé-
tro Nord-Sud. En outre, la station a été conçue pour offrir une correspondance privilégiée avec la Gare du Midi : le principal noeud ferroviaire du pays. La Gare du Midi est aussi desservie par de nombreuses lignes vicinales venant des banlieues Sud de la ville.

La station Gare du Midi comprend trois niveaux souterrains. Au niveau —1, exceptionnellement vaste (120 m X 28 m) puisqu'il s'étend sur toute la largeur de la jonction ferroviaire, on trouve la salle des guichets à laquelle on accède par cinq entrées. La première est située boulevard Paul-Henri Spaak devant les établissements Côte d'Or; la deuxième se trouve au pied de la Tour du Midi; la troisième débouche directement dans la salle des « pas perdus » de la gare de chemin de fer, la quatrième s'ouvre au coin de l'avenue Fonsny et de la rue couverte; la dernière enfin sera intégrée aux nouveaux immeubles en construction au coin de l'avenue Fonsny et de la rue d'Angleterre.

Le premier niveau voies situé au niveau —2 sera temporairement inutilisé jusqu'à la mise en service de la ligne Nord-Sud vers Forest. C'est donc au niveau —3, sur le quai central, que le voyageur trouvera les rames de métro desservant l'axe de Petite Ceinture.

C'est dès la réalisation du génie civil de la station qu'est intervenu l'architecte-artiste Jacques Moeschal. Ce dernier a imaginé d'intégrer la décoration de la station à la nouvelle et imposante structure composée de poutres énormes destinées à transférer les charges du viaduc ferroviaire sur les murs et colonnes de la station de métro. C'est ainsi notamment que les semelles en béton et des portions des pieux constituant l'ancienne fondation, seront gardés apparents et constitueront une partie du plafond de la salle des guichets. Les poutres ne seront pas cachées non plus mais mises en valeur par un jeu de lignes jaunes créant un contraste avec le béton brut. Pour le reste de la salle des guichets, le revêtement de sol sera composé de carrelages en grès émaillé beige comportant des lignes transversales brunes pour rompre la monotonie. Les murs seront parachevés avec du marbre Travertin. Des briques de parement décoreront les accès et les couloirs. Les voyageurs pourront également admirer, dans une vitrine de la mezzanine, les ossements de mammoth, de bison et d'élan d'Europe découverts lors de la construction de la station. La station sera également animée par différents commerces dont un restaurant et une librairie.

Les plafonds des niveaux quais ont également reçu une décoration de M. Moeschal. Ici aussi des motifs ont été réservés dans le coffrage de la dalle, lors des travaux de génie civil. Ces motifs remontent le long des garde-corps vers les niveaux supérieurs. Ils seront peints en rouge et en orange.

Mise en service de la ligne 2 du métro et les modifications des tramways 18 - 19 - 103

Le 2 octobre 1988, dans le courant de l'après-midi, la ligne N° 2 du métro de Bruxelles sera inaugurée. Cette mise en service entraînera quelques modifications du réseau de surface de la S.T.I.B. Ces modifications entreront déjà en vigueur le 28 septembre 1988 en début de service.

A PARTIR DU MARDI 27 SEPTEMBRE 1988 A 20 H.

Suite à l'interruption temporaire du trafic souterrain : service navette autobus suivant l'itinéraire de la ligne 2.

Jusqu'au dimanche 2 octobre 1988, dans le courant de l'après-midi, des autobus assureront la navette en surface entre Simonis et Gare du Midi, suivant l'itinéraire de la ligne 2 via le boulevard Léopold II, la place de l'Yser, la place Rogier, le Botanique, la place Madou, la Porte de Namur, la place Louise et la porte de Hal.

A PARTIR DU MERCREDI 28 SEPTEMBRE 1988 - DEBUT SERVICE

Modifications d'itinéraires :

Tramway 18 - SAINT-LAMBERT - SAINT-DENIS

L'itinéraire du tram 18 ne subit pas de modifications entre la place Saint-Lambert et la place de l'Yser. A partir de la place de l'Yser, le tram 18 suit la Petite Ceinture du côté Ouest jusqu'à la porte de Hal via la porte de Ninove et Gare du Midi (ancien itinéraire du tram 101). A partir de la Porte de Hal, le tram 18 emprunte l'itinéraire exploité précédemment par la ligne 19 jusqu'à la place Saint-Denis à Forest via la barrière de Saint-Gilles et la place L. Wielemans.

Tramway 19 - GROOT-BIJGAARDEN - HOUBA-DE STROOPER

L'itinéraire du tram 19 ne subit pas de modifications entre Groot-Bijgaarden et Simonis. A partir de là, le tram 19 suit l'avenue de Jette, Le Miroir, la rue Léon Téjodor, Jette, Brugmaan, vers l'avenue Houba-De Strooper (soit le tronçon desservi auparavant par le tram 103).

Tramway 103 - GARE DU MIDI - ERASME

Le tronçon du tram 103 entre Erasme et Gare du Midi ne subit pas de modifications. Le tronçon Gare du Midi - Simonis est repris par la ligne 2 et le tronçon entre Simonis et l'avenue Houba-De Strooper par la ligne de tram 19.

Lignes supprimées

Tramway 2 - MIDI - JACQMAIN

La ligne de tram 2 est reprise dans sa totalité par la ligne 2.

Tramway 32 - MIDI - HOUBA-DE STROOPER

Le tronçon Gare du Midi - boulevard Léopold II/boulevard du Jubilé est repris par la ligne 2.

Le tronçon boulevard Léopold II/ boulevard du Jubilé - boulevard de Smet de Naeyer/avenue G. de Greef est assuré par le tram 18.

Le tronçon entre le boulevard de Smet de Nayer/avenue G. de Greef et l'avenue Houba-De Strooper est repris par le tram 19.

Tramway 101 - MIDI - PETITE CEINTURE - MIDI

Le tronçon de Midi, par Louise et Rogier jusqu'à la place de l'Yser est repris par la ligne 2.

Le tronçon entre la place de l'Yser et Gare du Midi, via la Porte de Ninove, est repris par le tram 18.

A PARTIR DU DIMANCHE

2 OCTOBRE 1988 VERS 17 H.

METRO LIGNE 2 : GARE DU MIDI - SIMONIS

Le dimanche 2 octobre 1988, vers 17 h 00, la ligne 2 sera mise en service entre Gare du Midi et Simonis. En plus des 8 stations déjà exploitées, cinq nouvelles stations ouvriront leurs portes au public.

NOUVELLES STATIONS :

RIBAU COURT, YSER, HOTEL DES MONNAIES, PORTE DE HAL, GARE DU MIDI.

STATIONS EXISTANTES :

SIMONIS, ROGIER, BOTANIQUE, MADOU, ARTS-LOI, LUXEMBOURG, PORTE DE NAMUR, LOUISE.

DISCOURS DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
A L'OCCASION DE L'INAUGURATION DE LA CONVERSION
DE L'EXPLOITATION DE L'AXE DE PETITE CEINTURE
DE PRE-METRO EN METRO CONVENTIONNEL,
LE 2 OCTOBRE 1988

Messieurs les Ministres et Secrétaires d'Etat,
Messieurs les Bourgmestres et Echevins,
Mesdames, Messieurs,

Il y a à peine plus de douze ans, la première mutation de pré-métro en métro conventionnel se faisait sur l'axe EST-OUEST, à la grande joie des Bruxellois venus assister en masse à l'élévation de leur cité bientôt millénaire au rang des grandes villes du monde, celles dotées d'un métro. Cette première étape était la concrétisation d'un concept de développement qui, après une phase de rentabilisation immédiate des ouvrages souterrains grâce aux tramways, aboutit, à terme, à la mise en place d'un mode de transport plus performant : le métro.

L'inauguration de ce jour inscrit un second axe - celui de Petite Ceinture - dans cette même philosophie de développement. C'est une étape importante, mais seulement une étape, dans le processus global qui doit mener à la mise en place d'un réseau efficace et attractif où le métro constitue l'épine dorsale d'un ensemble qu'il structure et dynamise par l'effet d'entraînement provoqué par ses performances élevées en termes de vitesse commerciale, de capacités et de régularité.

Un tel ensemble comporte les autres modes de transport utilisés dans la région bruxelloise. Il est toutefois évident que les fonctions attribuées à chacun de ces modes devront évoluer au fil du temps, les tramways et autobus se voyant affectés à des fonctions complémentaires à celle assumée par le métro. Mais cette complémentarité n'exclut nullement que toutes les conditions possibles ne soient réunies pour atteindre à une qualité maximale du service offert par le réseau de surface.

Il s'impose en effet de créer une synergie où l'attractivité du réseau de surface renforce les niveaux qualitatifs élevés atteints par le métro. Cela signifie que des efforts importants doivent être accomplis, afin que la stabilisation globale de l'offre - exprimée en termes de kilomètres x voitures - qui a été poursuivie avec succès puisse être complétée par une restauration des fréquences. Celles-ci, malheureusement, ont été quelque peu victimes des restrictions budgétaires auxquelles la S.T.I.B. a dû faire face ces cinq dernières années.

La situation dans ce domaine est préoccupante et les perspectives futures restent assez sombres. D'une part l'Etat n'a pas encore atteint les objectifs qu'il s'est donné en matière de redressement des finances publiques et, d'autre part, la S.T.I.B. devra procéder au cours des 6 prochaines

années à des investissements importants - pour un montant de l'ordre de 5 milliards - destinés à l'acquisition et au renouvellement du matériel roulant. La charge financière correspondante ne manquera pas de mettre l'équilibre du compte d'exploitation en difficulté si une approche intégrée des capacités d'investissements n'est pas recherchée.

Mais cela sera-t-il suffisant ? Je nourris à cet égard des craintes sérieuses. Qu'il me soit permis ici de profiter de la présence de tous les responsables politiques bruxellois pour rappeler que s'il est certain que la constitution de l'offre dépend des moyens financiers disponibles ainsi que de l'adoption et de la mise en oeuvre de mesures de rationalisation interne, il n'en reste pas moins vrai que la qualité du service est également - et dans une large mesure - liée aux conditions de trafic rencontrées.

Il importe en effet, dans le contexte économique actuel, de s'attacher à dégager sans délai des plus values importantes au travers de réelles mesures de priorité en faveur des transports publics : il s'agit là de la seule source de financement qui ne soit pas tarie ! L'intention de la S.T.I.B. est, bien évidemment, de réinjecter les économies réalisées par les gains de vitesse commerciale tant dans la constitution de l'offre de transport que dans l'acquisition des moyens nécessaires en matériel.

Cet objectif peut théoriquement être poursuivi en recourant aux dispositions légales existantes. Pratiquement toutefois, l'adoption de mesures efficaces ne peut se faire que s'il se dégage une réelle volonté politique de la part de l'ensemble des décideurs directement ou indirectement concernés par les transports en commun.

Pour sa part, la S.T.I.B. se déclare prête à se mettre au service de la région pour définir un vaste programme d'amélioration des conditions de circulation des transports en commun de surface et d'aménagement des points d'arrêts afin de les rendre plus confortables et plus sécurisants pour les usagers. Cette action devrait idéalement se concrétiser au sein d'une structure de concertation qui serait mise en place à cet effet, et donc en collaboration étroite avec les responsables locaux.

La S.T.I.B. se déclare également prête à collaborer avec les autorités régionales et locales pour définir des structures de réseau les mieux adaptées à la demande, tant existante que potentielle. A cet égard, nous n'ignorons pas que les modifications de réseau introduites à l'occasion de mutations importantes telles que la mise en exploitation d'un nouvel axe de métro, sont de nature à perturber des habitudes acquises depuis de nombreuses années, ce qui peut entraîner quelques critiques !

La volonté de la S.T.I.B. en matière de restructuration de réseau est, dans de tels cas, de créer des lignes clairement issues de la structure précédente et, avant toute autre orientation, d'en vérifier la fréquentation. Il est en effet probable que ces nouvelles lignes, évitant désormais les secteurs congestionnés, deviennent plus performantes et dès lors plus attractives.

La possibilité d'intégrer ultérieurement et différemment ces lignes dans le réseau n'est certes pas écartée; elle implique toutefois une étude approfondie et préalable de la demande pour en dégager des justifications certaines, la rigueur budgétaire à laquelle la S.T.I.B. est tenue excluant en cette matière toute approche hasardeuse.

Monsieur le Ministre, le rapide tour d'horizon des problèmes actuels de la S.T.I.B. au travers duquel je me suis permis de vous emmener comporte de sincères - et indispensables - appels à la collaboration. Permettez-moi ici de vous adresser, mais aussi à tous les représentants des pouvoirs régionaux et locaux, mes plus vifs remerciements pour l'accueil favorable que ces appels ne manqueront pas de rencontrer.

Allocution de Monsieur Jean-Luc DEHAENE, Vice-Premier Ministre et Ministre des Communications à l'occasion de la mise en service officielle de la seconde ligne de métro de Bruxelles, le dimanche 2 octobre 1988.

Monsieur le Président,
Chers Collègues,
Messieurs les Bourgmestres
Mesdames et Messieurs,

La conversion de la ligne de la Petite Ceinture en métro et l'extension du trajet en sous-sol jusqu'au Midi et jusqu'à Simonis constituent une étape importante dans l'histoire des transports en commun de notre capitale.

Par cette inauguration, l'agglomération bruxelloise dispose à présent de 33,5 km de métro et de 52 gares, et de 6,4 km d'infrastructure de prémétro avec 10 gares. De plus, plusieurs kilomètres sont actuellement en construction.

Depuis le début en 1963, l'Etat a dépensé environ 78 milliards pour la construction du métro et du prémétro.

Le réseau de métro qui fut ainsi mis en place offre aux usagers un transport confortable à la vitesse commerciale élevée de 31 km à l'heure, et il peut aussi être considéré comme l'un des plus beaux du monde.

Depuis 1976, la fréquentation de la ligne 1 du métro a augmenté régulièrement pour atteindre 50 millions de voyageurs par an, soit 150.000 par jour.

La réduction considérable de la durée du trajet, de 25 à 14 minutes sur le trajet Midi-Simonis, et le confort élevé et la sécurité de nos voitures permettent d'espérer que cette ligne n° 2 enregistrera un chiffre élevé de voyageurs.

Le réseau relie à Bruxelles non seulement un nombre important de destinations, mais constitue aussi un équipement complémentaire important pour les transports nationaux et internationaux par chemin de fer. A cet endroit-ci, à la station d'échanges de Bruxelles-Midi, on peut ajouter que la venue du train à grande vitesse à partir de 1993, donnera à cette ligne une injection supplémentaire.

J'ose espérer aussi que cette amélioration compensera auprès des nombreux voyageurs la crainte de changement sur les lignes de correspondance et qu'elle saura attirer de nombreux nouveaux usagers qui recourent encore à la voiture.

Nous assistons ces dernières années à un phénomène dans la politique du transport qui nous impose une approche critique d'un nombre d'idées dépassées, si non leur abandon. L'augmentation de la circulation qui se bloque elle-même et la pollution qu'elle entraîne dans les centres urbains doivent en effet nous faire réfléchir sérieusement sur la place de l'auto et par conséquent aussi sur celle des transports en commun.

La problématique actuelle de la circulation est en effet insoluble si l'on continue à ne la poser qu' en termes d'insuffisance d'espaces de circulation et de places de stationnement dans la ville ; il faudra dans l'avenir considérer davantage la dégradation du cadre de vie dans les zones d'habitation, la lenteur excessive du transport public de surface en raison des conditions de circulation et la détérioration du paysage urbain.

Depuis 1976, année de la mise en service de la première ligne de métro, l'agglomération bruxelloise a perdu 80.000 habitants.

Le renversement de cette tendance ne sera pas possible si les conditions de circulation continuent à se détériorer ; l'on n'y parviendra que grâce à une politique de circulation, dans le cadre d'une politique de rénovation urbaine, qui considère les transports publics et privés comme complémentaires, avec une politique de stationnement restrictive dans les centres des villes et l'encouragement d'une utilisation plus rationnelle de la voiture. Les transports en commun doivent tenir compte des

besoins de déplacement des automobilistes et se substituer à la voiture privée lorsque la sauvegarde de l'environnement est en jeu. L'aménagement de places supplémentaires de stationnement aux alentours des gares et des stations de métro constituerait un point important d'une telle politique.

Les transports en commun pourront ainsi jouer un rôle plus actif dans l'amélioration du cadre de vie urbain et favoriser les initiatives de rénovation de manière à ce que l'habitat en ville retrouve son côté attrayant.

Dans cette optique, j'estime que l'espace libéré en surface par la mise en sous-sol des transports en commun ne doit pas être simplement affecté à de nouveaux parkings ou à des extensions de la voirie mais doit servir en premier lieu à l'aménagement d'espaces verts ou de zones de délasserment et contribuer ainsi à l'amélioration de l'aspect de la ville.

Heureusement, la transformation de la Petite Ceinture a été accompagnée, à l'initiative de mon collègue Jean-Louis THIJS, responsable de l'aménagement du territoire, d'un éventail de mesures additionnelles qui non seulement ont permis que la correspondance entre le métro et le réseau de surface se fasse de façon optimale mais aussi que les mesures nécessaires d'accompagnement fussent prises. Elles garantissent l'achèvement rapide des travaux en surface aux avenues de la Petite Ceinture.

Je puis vous communiquer à ce sujet que quatre chantiers importants de surface seront terminés dans 12 mois, entre autres celui de la Place Louise et une grande partie de l'avenue Léopold II. Cet aménagement constituera un élément important de la rénovation et du caractère attrayant de ces zones qui, comme à l'avenue Léopold II, avaient plus à guider dans le passé.

La qualité des transports en commun doit également être une des grandes préoccupations de la politique de transport afin de créer un climat où l'usage des transports en commun modernes apparaît comme actuel, intelligent et sensible aux problèmes de l'environnement.

Je pense également que l'octroi de plus grandes facilités de circulation aux véhicules de transport en commun est la manière la plus rapide et la moins coûteuse pour renverser la tendance négative ; le tram et le bus deviendront de cette manière à la fois plus productifs et plus attrayants. C'est pourquoi, j'invite les gestionnaires des routes à avoir le courage politique d'assurer aux transports en commun les priorités de circulation dont ils ont besoin.

A long terme, il faudra à nouveau renforcer l'effet structurant des grands axes des transports en commun. L'installation de bureaux, grands magasins, centres d'enseignement et de loisirs dans des endroits qui ne sont accessibles qu'en voiture, hypothèque non seulement l'avenir des transports en commun, mais aussi la préoccupation de maîtriser le développement de la mobilité.

Cette inauguration signifie l'achèvement des efforts consentis par l'Etat durant 25 ans pour moderniser les transports en commun bruxellois. A partir de 1989, la Région bruxelloise aura la lourde tâche de poursuivre cette mission. La régionalisation rapproche les responsables des problèmes qu'ils ont à gérer. L'Exécutif bruxellois aura en outre l'opportunité de regrouper les compétences sur les routes et les transports en commun urbains et vicinaux. Ceci pourra certainement contribuer à ce qu'une politique globale de la circulation soit menée dans toute la Région de Bruxelles-Capitale. J'espère donc que l'Exécutif choisira cette option et chargera, par conséquent, un membre de l'Exécutif de la problématique globale de la circulation.

Je crois que l'intérêt spécial de mes collègues de l'Exécutif bruxellois aux problèmes des transports en commun bruxellois, et la manière dont ils suivent déjà les projets, garantissent le succès de ce transfert de compétences.

Tant l'autorité de tutelle que les usagers ont cependant tout intérêt à ce que le fonctionnement des transports en commun soit dans les mains d'entreprises bien gérées, ce qui implique qu'elles connaissent clairement leurs objectifs et leurs moyens et que chaque composante de l'entreprise axe son action dans une même direction. Dans ce contexte, la conclusion d'un protocole de gestion me semble dès lors de grande importance. Les jours à venir, un projet de protocole sera élaboré en concertation avec

la Région bruxelloise. La subvention de 6,8 milliards pour 1989 constituera le point de départ d'une programmation à long terme. Ce montant doit permettre à le STIB de maintenir et même d'améliorer le niveau de service actuel.

Permettez-moi de conclure en félicitant et en remerciant la STIB et son Service Spécial d'Etude ainsi que les fonctionnaires compétents de mon Département des efforts accomplis pour que l'inauguration ait lieu au moment prévu par la décision du Conseil des Ministres du 7 novembre 1986. Je tiens aussi à associer les entrepreneurs et les services techniques à cet hommage.

J'espère que cette seconde ligne de métro, mise en service dans l'ambiance de ce week-end T.T.B., pourra contribuer à l'image positive des transports en commun et rendre plus agréable la vie à Bruxelles, et que l'appréciation des usagers sera proportionnelle à l'effort accompli.

Je vous remercie de votre attention.

A propos de l'ouvrage de Claude VINCENT, les Consolidation **type 29**

Cet ouvrage a été présenté dans notre livraison précédente. Nous voudrions faire écho ici aux remarques transmises à propos de cet ouvrage par notre membre M. R. HUYSMAN, qui a fourni la totalité de la matière des chapitres 8, 9, 14, 15, 16, 17, 18 et 20 de ce livre.

A propos des services propriétaires successifs des locomotives type 29

Les pages 63 à 74 du livre sont une transposition sous forme de tableau d'une note historique inédite rédigée le 2 février 1975 par Robert HUYSMAN et le très regretté Maurice HAVELANGE. Le collationnement du tableau paru dans le livre avec le document de base dégage les erreurs suivantes que les vaporistes voudront bien corriger :

locomotive	Il ya	Il faut
29.007	SE 04/63	SE 04/64
29.013	----	HS 16-12-66. Radiée 04/67
29.015	FSR	FKR (dépuis 10/57)
29.020	FMB	FMB
29.032	FMB	FMB
29.046	05/58 FSR	03/58 FSR
29.060	SE 10/66	SE 10/65
29.061	----	ajouter "02/67 FLV"
29.095	SE 03/63	SE 08/63
29.098	04/54 NK	04/57 NK
29.100	----	ajouter "02/67 FLV"
29.109	FKR de 10/62 à 03/65	MBX de 10/62 à 03/65
29.115	08/53 FMS, 04/54 LJ, 01/55	08/53 FMS, 04/64 LJ, 01/65 FEO
29.118	fournie PS et FHC FEO (1951)	fournie à FMS. Biffer FHC col.51
29.152	FMB	FMB
29.168	05/63 LNC	05/62 LNC
29.194	05/62 FHR, 10/62 FLV	05/61 FHR, 07/61 FLV
29.198	----	ajouter FLV 02/67
29.200	----	idem
29.221	SE 08/67	SE 08/65
29.225	10/64 néant	10/64 FLV
29.226	FLV 02/64	FKR 02/64
29.231	10/58 LNC	10/56 LNC
29.232	----	ajouter 02/67 FLV
29.238	----	idem
29.267	----	idem
29.270	----	idem
Rem 1ère col.p.63	... est la date de mise hors service	... est la date de dernière mise hors service
2e col.	... appartenait à FKR mais	appartenait à FKR mais était
1e § p.63	était entretenue par FLS	desservie par du personnel en résidence à FLS

Autres notes de lectures de notre membre

photo haut page 75 : on reconnaît la décoration de l'annuelle "Semaine du Cheminot - Week van de Spoorwegman".

photo milieu page 102 et bas page 105 : Anvers Ouest n'existe pas. Il s'agit sans doute d'Antwerpen Oost (Anvers Est). Idem page 108 (perseverare diabolicum ...)

photo haut page 116 : la pousse est en queue. Ce train arrive à Bruxelles 5(Midi), venant du pertuis central de la Junction.

page 125 : il est impératif de réserver la dénomination de "unités multiples" au groupe de traction formé d'une unité menante et d'une ou plusieurs unités asservies. Ce mode de traction n'existait pas en traction vapeur.

Le récit présente les anomalies suivantes :

*Les type 1 et 10 montaient seules à Quévy avec 550 tonnes (Pacific SNCF : 520 tonnes)

*Une rame de 10 voitures à voyageurs n'atteignait pas ce tonnage

*Il était d'usage d'admettre 600 tonnes jusqu'à Mons et de prendre l'allège au départ de cette gare

*Les emplacements respectifs des locomotives de remorque et d'allège étaient inversés

*Le machiniste de Bruxelles Midi savait parfaitement qu'il ne pouvait dépasser 96 km/h. Le dépassement de vitesse observé ne peut provenir que d'une discordance entre les indications des deux chronotachymètres. Des différences de 5 à 10 km/h n'étaient pas exceptionnelles.

photo haut page 137 : il s'agit de Bruxelles Quartier Léopold

photo bas page 171 : il s'agit d'Antwerpen Oost

texte page 178, 2e alinéa : ajouter la HL 29.152 (qui n'était pas HS-GE avant juillet 1962)

texte page 186, 1ère colonne, 2e alinéa : l'auteur confond Bif. Aguesses et Bif. Garde-Dieu, site étranger à l'accident relaté.

photo du bas page 200 : photo Christian MICHEL d'août 1963. La locomotive concernée n'est pas la 29.245 mais la 29.230.

Rappel : notre service "Distribution" peut vous procurer l'ouvrage de Claude VINCENT Les Consolidation type 29 (204 pages quarto - 386 illustrations - couverture cartonnée en quadrichromie). Commande avant le 15 décembre 1988.
 prix : 1950FB + 90FB (envoi en Belgique ordinaire) = 2040FB
 +190FB (envoi en Belgique recommandé) = 2140FB
 +270FB (envoi à l'étranger recommandé) = 2220FB
 commande par versement au compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, BP 191, 4000 Liège 1. Pour les membres étrangers, procédure en 3 page de couverture.

Colis de cartes-vues GTF asbl

En vue de la présentation des vœux de Noël et Nouvel-An, nous vous proposons un coffret de 54 cartes-vues ferroviaires en noir-et-blanc et 12 cartes-vues couleurs : il s'agit des cartes-vues série 52, 53, 54, 55, 56, 57 et 59 publiées par le GTF asbl. Nous joindrons à toute commande 4 auto-collants ferroviaires publiés par notre Association.

Prix envoi compris : envoi en Belgique : 650FB, à l'étranger : 700FB

Commande par versement de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl-Editions, BP 191, 4000 Liège 1. Pour nos membres étrangers, voir 3e page de couverture.

Une surprise : pour les 20 premières commandes reçues, nous joindrons une série de cartes-vues série 51, publiée en 1980 et aujourd'hui totalement épuisée. Collectionneurs : ne traînez pas...

A propos de notre ouvrage "Le Rail passe par Liège" publié pour commémorer le 150e anniversaire de l'arrivée du rail à Liège en 1988

Nos lecteurs continuent à nous transmettre les réflexions que leur inspirent la matière et les nombreuses illustrations de ce livre.

De Monsieur Robert STEKKE (Angleur)

A propos de la photo publiée page 142.

La photo rappelle l'accident de la locomotive à vapeur 29.035 tirant le train Dortmund - Paris (n° 152) dans la nuit du vendredi 2 au samedi 3 juillet 1954. Le train comportait en outre un fourgon et 3 voitures, transportant 60 voyageurs : ces 4 voitures n'ont heureusement pas déraillé.

A hauteur du block 48 d'Angleur, la locomotive a déraillé et est tombée dans la rue du Val-Benoît de cette même localité à 23h10, soit un peu en retard sur l'horaire de référence.

Le machiniste Jules Waucomont fut tué sur le coup. Il habitait Wegnez et avait deux enfants, une fille, et un fils, André, qui avait à l'époque 16 ans : il fit plus tard carrière comme cheminot à la remise de Montzen, Il est aujourd'hui retraité. Le chauffeur de la locomotive accidentée, Hubert Huppertz, de Welkenraedt, fut très gravement brûlé et décéda à l'hôpital de Bavière quelques heures après l'accident.

L'accident provoqua une vive émotion à Liège : le Roi se fit représenter aux funérailles de ces deux cheminots morts en service.

De Monsieur Jean LEONARD (Nonceveux)

Monsieur Léonard relève quelques inexactitudes dans la matière des addendas à l'ouvrage, que nous avons publiés dans notre numéro 58. En page 5 de notre périodique, dernier alinéa, il faut rectifier comme suit : "l'atelier de Pepinster recevait en escale (DC) vers 1932-1935 des type 6, puis 69 (S9) de BERCHEM pour des trains blocs organisés via Malines et Louvain." De même page 6, 3e alinéa, la locomotive diesel de l'armée américaine est le 27.04.1954 en tête d'un train d'essais Liège - Herbesthal.

De Monsieur Robert HUYSMAN

commentaire de la p.91

Liège. Les HL type 96 n'ont fait à Liège qu'un assez court séjour (1933-1946) et n'intervenaient pas, je crois, sur la L.36/37; c'est pourquoi elles ne sont pas citées en p.51. Se voulant exhaustif, Monsieur LEONARD oublie cependant les types 51 (un service) et 53 (iB.) A Renory, les HL type 38 ont été remplacées par des HL type 37 (31) dès 1922. En 1934 et 1935, les HL type 31 ont été graduellement remplacées par des HL type 38 et mises en garage en attente de transformation. Quant aux HL type 98, présentes en grand nombre dès avant 1922, elles y sont restées en effectif décroissant jusqu'au début de 1932. Les données "Renory" de la p.91 sont correctes, et la prétendue rectification de Monsieur LEONARD très regrettable. Elle déconcertera le lecteur qui me faisait confiance.

commentaire de la p.100

Cette HLDE de l'Armée américaine a fait de nombreux parcours en tête de trains spéciaux et réguliers en 1954, en prémices à la venue de nos futures HLDE types 201, 202 et 203. Enfin, le tableau p.100

- sous-estime le profil, qui est quand même en rampe moyenne de 5 mm/m de Schaerbeek à Kortenberg, de 4 mm/m de Leuven à Vertrijk et en rampe quasi continue de 4 mm/m de Neerwinden à AnGLE dos d'âne de Leuven, qui suit de fort près la gare, est en 16 pour mille sur sa partie ascendante dans le sens indiqué
- ne précise pas que la durée du stationnement n'est pas comptée

De Monsieur Jean-René LEJEUNE (Rocourt)

- p.27 : Le système de décrochage automatique des allèges vapeur est déjà présent dans l'édition de 1905 du règlement pour le service des plans inclinés de Liège. Cette édition présente une version légèrement modifiée du règlement en application depuis 1897 (voir mon ouvrage "Les plans inclinés de Liège. Aperçu complet de leur Histoire, longue de plus de 150 ans!", page 20). Ce crochet automatique est donc bien antérieur à 1939. De plus, le décrochement en marche est déjà autorisé par le règlement de 1897.
- p.27 : La photo du haut ne date pas des environs de 1895, mais de l'époque du câble, donc au plus tard de 1871! Comme la machinerie des plans a été assez vite démontée pour permettre la construction de la gare de Haut-Pré dont une photo est reproduite à la page 25 (bâtiment élevé vers 1830), il est évident que le câble a disparu en même temps que son mécanisme d'entraînement. Il existe une autre photo, prise exactement du même endroit, mais pas à la même saison, et qui montre des bâtiments ne figurant pas sur la vue de la page 27. Sur cette autre photo : le câble a disparu; il se pourrait bien que celle-là ait été prise vers 1895...
- p.79 : Dans un Mémoire qu'il fait publier en décembre 1838 et qui s'intitule : "Plans inclinés pour arriver à Liège. Réponse au Mémoire de Messieurs les Ingénieurs en Chef, inséré dans le Moniteur du 30 octobre 1838.", l'architecte CHEVRON reproduit une lettre qu'il adressa, le 14 février 1838, "A Monsieur le Ministre des Travaux publics à Bruxelles." La lettre commence ainsi : "J'ai eu l'honneur de présenter au gouvernement, le 9 décembre 1835, un projet de modification de la route en fer, qui a pour objet de supprimer les deux plans inclinés que l'on propose d'établir, pour arriver à Liège; ..."
- Si l'on considère que le tracé CHEVRON est le plus ancien projet se rattachant à la ligne Voroux-Goreux - Kinkempois, il aura donc fallu attendre 104 ans pour que les trains puissent enfin y circuler.
- p.80 : Je n'y ai pas retrouvé le tracé proposé par SIMONS et DE RIDDER en 1633.

A props du tracé n° 1 : bien que Théodore GOBERT prenne beaucoup de libertés avec les dates, on peut supposer que les passages du rapport des délégués de la Ville, qu'il transcrit dans son "Introduction du chemin de fer dans la province de Liège", en 1914, sont reproduits fidèlement. Selon ceux-ci, le tracé décrit est pratiquement rectiligne depuis l'endroit où il s'écarte du tracé SIMONS et DE RIDDER, jusqu'à la sortie du tunnel qui le conduit au quai de la Sauvenière. Là, une légère courbe amène la ligne dans l'axe de la partie rectiligne de l'actuel Boulevard du même nom.

Jean René LEJEUNE, juillet 1988.

Le Rail passé par Liège, du remorqueur au TGV

Un ouvrage format A4 de 170 pages, avec 220 illustrations en noir - et - blanc. Couverture en quadrichromie.

Versions disponibles :

- Edition de LUXE, reliée pleine toile bleue avec titre à l'or fin et jaquette en quadrichromie.
prix : (envoi recommandé en Belgique) 1590FB + 190FB envoi = 1780FB
(envoi recommandé à l'étranger) 1590FB + 270FB envoi = 1860FB
- Edition ordinaire brochée
prix : (envoi ordinaire en Belgique) 890FB + 90FB (envoi) = 980FB
(envoi recommandé en Belgique) 890FB + 190FB (envoi) = 1080FB
(envoi recommandé à l'étranger) 890FB + 270FB (envoi) = 1160FB

Commande par versement préalable de la somme correspondante au compte 240-0380489-59 de GTF asbl - Editions, BP 191, 4000 Liège 1.
Pour les commandes en provenance de l'étranger, voir 3e page de couverture.

Pour les fêtes de fin d'année, offrez-vous ou faites-vous offrir, ... ou offrez "Le Rail passé par Liège". Expédition sous boîte anti-chocs par nos soins.

***** A T T E N T I O N *****

Le prix super-promotionnel de notre ouvrage "Le rail passé par Liège", fixé à 890 FB (1590FB pour l'édition de luxe) ne sera pas maintenu au delà du 31 décembre 1988.

A la date du 1er janvier 1989, le prix de l'édition brochée passera à 1140FB.

Ne tardez pas à passer commande...

Notre service "Distribution"

Les propositions de ce service, qui met à votre disposition un choix de publications étrangères à notre Association, sont cette fois particulièrement fournies.

Nous vous rappelons que ces articles peuvent être obtenus par versement préalable de la somme correspondante au compte 001-0643004-67 de GTF asbl-Distribution, BP 191, 4000 Liège 1.

Nos membres étrangers se réfèrent à la procédure décrite en 3e page de couverture. DATE LIMITE DE COMMANDE : 30 novembre 1988.

* 150e anniversaire du rail à Liège - sujets divers

Une brochure offset avec couverture plastique de 74 pages A4 contenant 9 sujets divers en complément au texte de notre ouvrage "Le Rail passe par Liège" et éditée personnellement par notre ami Marcel Lambou. Au sommaire : le pont du Val-Benoît ; extraits du manuel pour voyageurs (1845) ; rapport de la commission chargée du tracé et de la construction des plans inclinés ; Kinkempois et le rail ; l'industrie dans le bassin liégeois vers 1840 ; la construction de locomotives dans la région liégeoise ; liste des locomotives de l'Etat-Belge de 1835 à 1843 ; la vitesse, problèmes soulevés dès 1863 ; le rail dans les tourmentes.

prix : 160 FB + 40 FB (envoi) = 200FB

pour envoi à l'étranger : frais de port portés à 60FB.

* carte région liégeoise

Dressée par Marcel Lambou, cette carte en noir et blanc reprend toutes les lignes ferrées trains et tram ayant existé dans la province, avec dates d'ouverture et de fermeture éventuelle.

prix : 150 FB + 20FB (envoi) = 170FB

pour envoi à l'étranger : frais de port portés à 35FB

* carte région carolorégienne

Idem pour la région de Charleroi -(en collaboration avec l'ACC)

prix : 160 FB + 20FB (envoi) = 180 FB

pour envoi à l'étranger : frais de port portés à 35FB

* cartes-vues GEDA

4 cartes-vues couleurs de très bonne facture : autorail 553.29 à Olloy CFV3V ; motrice SNCV SJ 9175 sur le site propre de Courcelles motrice S 9148 (M) au même endroit ; autorail SNCF X4358 entre Dinant et Waulsort.

prix de la série : 80FB + 20FB (envoi) = 100 FB

pour envoi à l'étranger : frais de port portés à 30FB

* Connaissance du Rail n° 90 et 91 (mai et juin 88)

Lot de 2 revues A4, 30 pages chacune, nombreuses photos.

Parmi les divers articles, une étude sur la "ligne de Belgique" Creil - St-Quentin - frontière belge par A. JACQUOT, un éclairage synthétique sur cette importante relation internationale et sur son passé "Nord".

Prix pour le lot : 430FB + 20FB (envoi) = 450FB

pour envoi à l'étranger : port porté à 35FB

* Calendrier Loco 1989 (42 x 30 cm)

prix : 360 FB + 30FB (envoi) = 390 FB
 pour envoi à l'étranger : frais d'envoi portés à 85FB
 description :

- A. 12 photos :
- | | |
|-----------|---|
| JANVIER | Automotrice type 1935 SNCB. (*) |
| FEBVRIER | Locomotives à vapeur types 16 et 6 Etat belge. |
| MARS | Locomotive à vapeur 5103 des CFL. |
| AVRIL | Locomotive électrique série 20 SNCB. (*) |
| MAI | Autorail Brossel type 551 SNCB. |
| JUIN | Locomotive diesel-électrique n° 201.001, SNCB. |
| JUILLET | Locomotive à vapeur type 81 SNCB. (*) |
| AOUT | Locomotive diesel-électrique 6039 SNCB. |
| SEPTEMBRE | Rames TEE Diesel hollando-suisse ("Edelweiss"). |
| OCTOBRE | Locomotive à vapeur type 7 SNCB. |
| NOVEMBRE | Locomotive à vapeur n° 3410 des CFL. |
| DECEMBRE | Locomotive diesel-électrique 5914 SNCB. (*) |

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

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

* Itinéraire des gares rurales de l'Entre-Sambre-et-Meuse

fascicule de 48 pages, avec 35 photos et 22 croquis, sur papier glacé avec couvertures en couleurs. Format A5. Description architecturale des gares de Nîmes, Olloy, Vierves, Treignes, les 2 gares de Matagne, Romérée, Merlemont, Villers-le-Gambon, Philippeville, Mariembourg, Cerfontaine, Florennes. Publication de la Société Royale de Géographie en collaboration avec le Musée de Cerfontaine.

prix : 140FB + 15 FB (envoi) = 155FB. Pour l'étranger, les frais d'envoi sont portés à 30FB.

Communiqué du service "Distribution"

A propos de la carrière de la Pacific Belge type 1

Cette brochure a été annoncée dans nos numéros 57 et 58 : vous avez été nombreux à commander votre exemplaire. Les auteurs de cette brochure viennent de nous communiquer que celle-ci ne sortirait pas de presse avant la remise en état fonctionnelle de cette locomotive. Celle-ci doit en principe intervenir au courant de l'été 1989.

Nous nous proposons de tenir vos commandes scrupuleusement en note d'ici là. Nous invitons néanmoins nos membres à qui cette proposition ne conviendrait pas, de nous contacter par écrit à GTF asbl - Distribution, BP 191, 4000 Liège 1.

Nous sommes navrés de ce contretemps, tout à fait indépendant de notre volonté...

TOMBOLA GRATUITE réservée aux acheteurs du livre commémoratif du 150^e anniversaire de l'arrivée du rail à Liège.

Cette tombola, organisée à l'occasion de la sortie de presse de notre ouvrage "Le Rail passe par Liège", a connu un franc succès. Elle a été tirée au début du mois d'août, en présence d'une délégation du GTF asbl, conduite par son Président. La main innocente traditionnelle - un des enfants d'un de nos très actifs membres - a désigné les heureux lauréats des 84 lots. Tous ceux-ci ont été prévenus par nos soins : en voici la liste complète (les numéros 49 et 60 ne sont pas attribués à la suite d'une erreur de numérotation).

Le GTF asbl est heureux d'avoir remercié à sa manière ceux qui l'ont soutenu en achetant sa dernière édition.

- | | |
|--------------------------------------|---|
| 1- LEURQUIN Marie - LIMELLETTE | Parcours (2 pers) 1 ^o Cl. Tte gare belge - LYON avec parcours en TGV. |
| 2- HONOLD Pierre - LIEGE | Parcours 2 ^o Cl. Tte gare belge - gare quelconque de la D.B. en Allemagne. |
| 3- VAN OLMEN Joseph - Kontich | Abonnement B-TOURRAIL 1 ^o Cl (5 J/17) |
| 4- DE HERDT Jean - LA HULPE | Idem |
| 5- SIMON Thierry - BRUXELLES | Idem |
| 6- DANDOIS Louis - FLEMALLE | Entrée (2 pers) Grottes HAN/ ROCHEFORT |
| 7- DE CLERCQ José - MONS | Visite réserve animaux HAN sur LESSE |
| 8- BUCCI Yves - LIEGE | Carte d'entrée à WALIBI |
| 9- GATHIER Marie L. - ZOTTEGEM | Idem |
| 10- GHYSEN Jean - COURCELLES | Idem |
| 11- LEISTEN Eugène - FAIMES | Idem |
| 12- VANDERSMISSEN Jean - EDEGEM | Idem |
| 13- VAN IMPE Laurent - ANTWERPEN | Idem |
| 14- BASTIN Jean Claude - ARLON | Idem |
| 15- CALAY-LOVENS CH. - LIEGE | Idem |
| 16- WANTEN Amaury - BRUXELLES | Idem |
| 17- MICHEL Christian - WASMUEL | Idem |
| 18- GAGLA Frédéric - HERSTAL | Idem |
| 19- ROGGMANS Gilbert - WELKENRAEDT | Entrée Zoo Antwerpen |
| 20- BRASSEUR Nelly - ALLEUR | Idem |
| 21- LEMAIRE Jean Claude - VERVIERS | Trajet (2 pers) train touristique |
| 22- GABRYCK Casimir - GRACE HOLLOGNE | Idem "LI TRIMBLEU" |
| 23- COUNET Robert - ANGLEUR | Idem, mais 1 pers. |
| 24- SERON Serge - CHENEVE | Abonnement AOL (Autobus STIL) LIEGE |
| 25- DEFAYS Paul - ANGLEUR | Idem |
| 26- DEFISE André - SERAING | Carte 8 voyages réseau autobus STIL- |
| 27- FERIR Gilbert - LIEGE | Idem LIEGE |
| 28- RADELET Guy - BRAINE L'ALLEUD | Idem |
| 29- PARENT Daniëlle - WAREMME | 1 style C.F.P. |
| 30- KOUYOUMDJIAN Paul - ESNEUX | 1 carte Z pour voyages en tram et autobus vicinal en belgique |
| 31- LONGTAIN Iwan - VERVIERS | Idem |
| 32- DANS-KINON Marg.- ESNEUX | Idem |
| 33- MALEMPREE Georgette - COMBLAIN | Idem |
| 34- VAN PACHTERBEKE Paul - HUY | Idem |
| 35- DELCOMENNE Jacques - BANDE | Idem |
| 36- KINET Gilbert - NANDRIN | Idem |
| 37- FONTAINE Daniel - TILFF | Idem |
| 38- HERBIET Michel - NAMUR | Idem |
| 39- DESRUES Vincent - UCCLE | Idem |
| 40- GILLES Norbert - RAEREN | Bande dessinée CGER "Les aventures du pays de Liège". |
| 41- RADERMACKER Roland - MICHEROUX | Idem |
| 42- FETTWEIS J. Bruno - BOLLAND | Idem |
| 43- TIMMERMANS Pierre - UCCLE | Idem |
| 44- LECLERCQ Denise - VISE | Idem |
| 45- FICHEROULLE Pierre - WAVRE | Idem |
| 46- MEYER Pierre - VAUX s/CHEVREMONT | Idem |
| 47- POSTE Freddy - NOVILLE | Idem |
| 48- VIATOUR Serge - LIEGE | Idem |

50- BEYS Jean Marie - WAREMME	Livre CGER "Un univers plein d'ordinateurs"
51- FANALI Yves - REMOUCHAMPS	Idem
52- GERARD Guy - BERZEE	Idem
53- CHATELAIN Alain - OUPEYE	Idem
54- GENGLER Simonne - GRIVEGNEE	Idem
55- LATET Marc - JUPRELLE	Idem
56- SOARES Marie Thérèse - LIEGE	Idem
57- DEBECK Sébastien - VISE	Idem
58- CAMUS Philippe - LIEGE	Idem
59- FONTAINE Marie - VOROUX GOREUX	Idem
61- LIBOTTE Jean - AMAY	Parcours (2 pers) en GLT - région de ROCHFORD
62- WILLEMS Thierry - WELKENRAEDT	Idem
63- VANDERSPURT Honoré - ANTWERPEN	Idem
64- DUQUENNE Raymond - BRUXELLES	Idem
65- FERRIR Jean Marie - HAVELANGE	Idem
66- BODART Serge - LIEGE	Idem
67- EVENS Roger - BRUXELLES	Idem
68- ABEELS Alfred - WAREMME	Idem
69- GEORIS Michel - CHAUFONTAINE	Idem
70- MOSBEUX J.P.-VAUX s/CHEVREMONT	Idem
71- FOGUENNE Roger - VERVIERS	Idem
72- MENTEN Renée - ALLEUR	Idem
73- HAUBE Henri - LA LOUVIERE	Livre "NOTGER" Féd. Tourisme Liège
74- LEBEAU Guy - AUBEL	Livre "Parcs naturels" Féd.Tour. Liège
75- DETRE Louis - ANS	Lot Echevinat Culture, Musées et Tourisme de Liège.
76- BERGEN-HUYZEN Michel - HOMBURG	Entrée permanente Musées Ville Liège.
77- MERCIER Lionel - WINENNE	Idem
78- TIMMERMANS Yves - BRUXELLES	Idem
79- ENGLEBERT Georges - SPA	Idem
80- RENARD Philippe - GRIVEGNEE	Idem
81- VAN TRICHT Bart - LANGDORP	Idem
82- VAN GRAMPSEN Robert - ANGLEUR	Parcours 1901 Tte gare belge à LUXEMBOURG via Gouvy.
83- MOSSAY André - TROOZ	Excursion sur l'Escaut à Anvers sur bateau FLANDRIA + Collation offerte
84- MATERNE Irène - RIXENSART	Idem par QUICK.
85- DAMHAUT Albert - GRIVEGNEE	Trajet Tte gare belge -OOSTENDE-DOVER en JETFOIL et retour.
86- VAN DAALEN Jean Claude - BLEGNY	Idem

Réunions à Liège

Rappelons que tous les deuxièmes mardis du mois, le GTF asbl réunit ses membres au mess du personnel de la gare de Liège - Guillemins (accès par le boit du quai 6 côté Bruxelles). La réunion du 13 décembre prochain réunira tous les membres intéressés par le Musée des Transports en commun du pays de Liège.

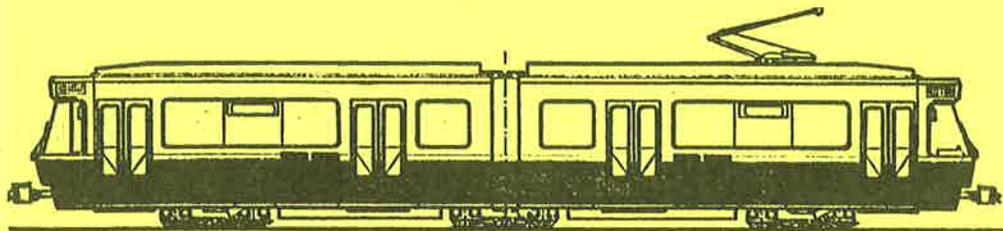
Petite annonce

En vue de la réparation d'une lampe à pétrole de tramway, nous recherchons les coordonnées d'un artisan capable de réaliser ce travail. Pourriez-vous nous aider ? Ecrivez-nous à GTF asbl, BP 191, 4000 Liège 1. Merci d'avance.

Bibliographie

De Lokomotieven van de belgische Staat en de NMBS
deel 1 : stoomlokomotieven 1835-1931
par J. Casier, H. de Bot, F. Maes
brochure offset A4 : liste de locomotives, avec numérotations diverses et caractéristiques. Une remarquable compilation.
Prix : 150 FB + 50 FB (envoi) = 200FB, à commander au compte 452-3018121-77 de TIZ, vzw, 3511 KURINGEN.

VOYAGE EN TRAM VICINAL EN HAINAUT
samedi 10 décembre 1988



Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à notre prochain voyage dans le Hainaut à bord d'une motrice vicinale rénovée S.J. et d'un autorail diesel avec ses remorques d'époque.

PROGRAMME

- Départ de La Louvière Gazomètre (en face de la gare de La Louvière Centre) à bord d'une motrice rénovée S.J. pour un parcours jusque Jumet-dépôt. (La section Charleroi - Jumet n'est plus parcourue actuellement que par des trams H.L.P.) via Trivières, Binche, Anderlues, Fontaine-l'Évêque, Marchienne-au-Pont et Charleroi. Profitez de l'occasion qui vous est offerte de parcourir en type S la ligne 90 habituellement desservie par les motrices B.N. et rejoignez-nous nombreux.

- Transfert en autobus régulier de Jumet-Dépôt à Trazegnies.
- Parcours en autorail diesel de Trazegnies à Mariemont. Fait assez rare et qui mérite d'être souligné. Nous roulerons sur une ligne vicinale qui n'est plus exploitée en tram et dont les rails seront probablement enlevés dans un avenir assez rapproché. Retour à Morlanwelz pour correspondance avec train SNCB.

- De plus, il y aura probablement une heureuse surprise !

ORGANISATION PRATIQUE

- Départ du tram spécial à La Louvière Gazomètre à 9.45 H.
- Repas de midi à Charleroi. Nous organisons un repas froid collectif et facultatif au prix de 230.Frs. (service et tva comp.)
- retour à Morlanwelz Lycée (à proximité de la gare S.N.C.B.) à 17 H. Correspondance train pour La Louvière et Charleroi (Sud)
- Dans la tradition du G.T.F. des arrêts-photo's judicieusement choisis sont prévus.

PRIX DU VOYAGE

- 460FB tram électrique, autobus, autorail vicinal, frais et tva compris pour les membres (adulte ou enfant)
- Il est possible d'obtenir un billet "Manifestation G.T.F." de toute gare belge à La Louvière-Centre pour l'aller, et de Morlanwelz à toute gare belge pour le retour au prix de 190 F.
- Non membre GTF asbl : le prix de l'excursion est porté à 500FB

INSCRIPTION

- Le plus tôt possible
Elle se fait en renvoyant le bulletin d'inscription ci-joint à Mr J. Laterre c/o G.T.F. 68, rue de Marchienne 6110 à Montigny-le-Tilleul et en joignant une enveloppe timbrée à 13 Frs portant vos nom et adresse.

Remarques importantes

1. Le nombre de places assises est, comme chacun s'en doute, très limité et nous ne pouvons garantir de place assise à toutes les personnes inscrites. Nos inscriptions s'étendent donc aux places "debout" sans réduction de prix.
2. Nos prix s'entendent pour toute personne de plus de 7 ans (nous ne pouvons cette fois offrir de tarif réduit à nos jeunes "amateurs"). Chacun comprendra que nous n'admettrons pas d'enfant de moins de 7 ans dans cette excursion.
3. Nous vous conseillons de rejoindre La Louvière en train, en utilisant notre billet Manifestation GTF valable de toute gare belge à un prix imbattable. L'excursion vous déposera en effet à Morlanwelz, près de la gare SNCB, où nous avons prévu des correspondances par train régulier vers Charleroi et La Louvière. Pour nos membres qui nous rejoindraient le matin à La Louvière en voiture, le trajet Morlanwelz-La Louvière se fera à leurs frais.

Nous espérons que notre initiative d'organiser un voyage sur ce qui reste du glorieux réseau vicinal du Hainaut, aujourd'hui bien menacé, recueillera un grand succès...

GTF asbl.

VOYAGE A L'ETRANGER EN 1989 : REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE

Exceptionnellement, notre voyage se déroulera du vendredi 12 au lundi 15 mai 1989 (Pentecôte)

Projet d'itinéraire : Cologne, Fulda, Nürnberg, Plattling, Grotteszell, München, Garmisch-Partenkirchen, Zugspitzbahn (chemin de fer à crémaillère 2650 m). Lindau, Freiburg et Cologne. Plus de détails dans le prochain "Trans-Fer".

JOIGNEZ UNE ENVELOPPE
TIMBRÉE avec NOM
et ADRESSE

C

Bulletin à renvoyer avant le 3/12/88 à
GTF asbl
c/o Monsieur Jean LATERRRE
rue de Marchienne 68 à 6110 MONTIGNY-le-TILLEUL

	BULLETIN de PARTICIPATION
	voyage en tram vicinal dans le Hainaut samedi 10 décembre 1988

* Je soussigné _____ (nom, prénom)
Membre GTF asbl n° _____
Rue _____ N° _____ N° bte _____
Code postal _____ localité _____

* inscrits au voyage du 10 décembre: prochain

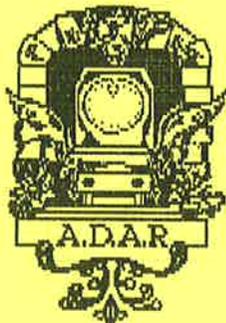
inscrire le nombre	<input type="checkbox"/>	Participants membres à 460FB	_____
	<input type="checkbox"/>	Participants NON membres à 500FB	_____
	<input type="checkbox"/>	Repas froid de midi à 230FB	_____
	<input type="checkbox"/>	Parcours d'approche SNCB toute gare belge à La Louvière - retour de Morlanwelz à 190FB (2e classe)	_____
		TOTAL	_____

- * biffez inutile {
- **Je joins un chèque bancaire avec n° de carte de garantie à l'ordre de GTF asbl - LIEGE (Utilisez cette formule de préférence SVP)
 - **Je verse la somme au compte 068-0883360-08 de GTF asbl - LIEGE
 - **Je verse DE L'ETRANGER au compte chèque postal BRUXELLES 000-00896641-70 GTF asbl, B-4000 LIEGE

* Déclaration exigée par la SNCV notamment en vue de la circulation sur le pré-métro : "Je renonce à exercer contre la SNCV et/ou le GTF asbl tout recours en cas d'accident survenu à ma personne ou à mes biens à l'occasion de cette excursion. Le fait pour le GTF asbl de permettre le débarquement ou l'embarquement à un endroit non spécifiquement prévu ne déroge pas à ce principe. L'organisation permet à chacun de s'y soustraire : chacun apprécie l'opportunité de le faire sans danger pour lui."

A _____ A le _____

(signature - représentant légal si mineur d'âge)



Association Des Amis du Rail de la Province de Luxembourg

Deux de nos membres, Gérard MARTIN et Pol PASTIELS, associés à Michel DEMOULIN, animent également l'Association Des Amis du Rail de la Province du Luxembourg (ADAR). A l'occasion de l'exposition organisée par l'Association des Modélistes Ferroviaires du Sud - Luxembourg (AMFSL) en juin dernier à Musson, ils ont publié une plaquette retraçant de façon fort complète l'histoire de 104 ans de trains de voyageurs à Musson. Pas moins de 17 photos d'époque, la plupart inédites, ainsi qu'un plan du faisceau de la halte et celui de l'usine toute proche complètent textes, tableau et graphique. Tirée à seulement 500 exemplaires, quelques-uns sont encore disponibles pour les membres du GTF contre la modique somme de 100 frs + 20 frs de frais de port par plaquette désirée à verser au compte 001-1114646-95 de l'ADAR, rue de la Résistance 13 à 6760 VIRTON avec la mention "plaquette Musson". le nombre d'exemplaires souhaités et votre qualité de membre du GTF ". Ne tardez pas !

VOIE ETROITE n°108 (88/5) octobre-novembre

Parution le 28 septembre

Sommaire

- Le réseau forestier de Schirmeck (Bas-Rhin). C'était le pendant de celui d'Abreschviller, mais situé du côté alsacien des Vosges. Il fut construit à la même époque (1890) et selon les mêmes normes en vigueur alors dans les pays germaniques (voie de 70). Entre 1915 et 1918, il servit à alimenter des téléphériques, qui desservait le front de la crête des Vosges.
- Barry (Grande-Bretagne): l'histoire d'un cimetière de locomotives qui changea la face de la préservation britannique.
- Espagne: la fin du chemin de fer de l'Urola, l'un des pittoresques métriques du Pays Basque.
- Modélisme VE: plan "0e" du locotracteur Socofer type 303.
- L'actualité illustrée des lignes touristiques françaises.

"Voie Etroite" paraît tous les deux mois. Ce numéro de 40 pages: 30FF, dans les principales Maisons de la Presse et bibliothèques de gares, ou bien 34FF franco:

APPEVA, BP 106, 80001 Amiens Cedex.

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 1988, 150FB pour les membres belges, 220FB pour nos membres étrangers. Demandez-nous un bulletin d'affiliation : vous recevrez Trans-Fer gratuitement et vous bénéficierez de substantielles réductions si vous participez à nos activités (voyages, éditions nouvelles...)

SERVICE FINANCIER DE NOTRE ASSOCIATION

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

Paiements en provenance de l'étranger

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

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

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

Changements d'adresse

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



056



A.S.B.L.

